



Aero Club Adele Orsi”  
Aeroporto Adele e Giorgio Orsi, Varese

-----

Coppa Città di Varese 2026  
“Trofeo Walter Vergani”  
Campionato Italiano Classe Libera  
10 - 16 maggio 2026

Gara di Promozione  
8-10 maggio e 15-17 maggio 2026

REGOLAMENTO PARTICOLARE DI GARA

## Nome della competizione

- CCV Coppa Città di Varese e “Trofeo Walter Vergani”
- Campionato Italiano Classe Libera
- Gara di Promozione

**Sede** - Aeroporto Adele Orsi, Varese LILC

**Elevation** - 243 m AMSL

## Agenda

Registration period	Promozione 7 maggio 2026, ore 10-18; CCV 7-10 maggio, ore 10-18
Briefing operazioni e safety	Promozione 8 maggio 2026, in prima mattina; CCV Sabato 9 maggio 2026, ore 18
Cerimonia di apertura	Sabato 9 maggio 2026, ore 18.45 (seguirà un rinfresco di benvenuto)
Date voli di gara	Promozione 8-10 e 15-17 maggio; CCV 10 – 16 maggio (nessuna giornata di riserva)
Cerimonia di Premiazione	CCV 16 maggio, a fine operazioni. Promozione 17 maggio, a fine operazioni. Cena di chiusura: sabato 16 maggio presso il Bar-A-Onda (ACAO)

## Organigramma

Competition Director / DzG	Aldo CERNEZZI
Task Setter	Aldo CERNEZZI
Scorer / classifiche	François ROBERT
Weighing / pesate	François ROBERT
Grid Manager / Linea decolli	Alberto BALDUCCI
Safety Officer	Alberto BALDUCCI
Meteo	Piero MAGNAGHI
Secretaries	Daniela MIGLIERINA (segreteriaeventi@acao.it)
Capo Trainatori / Tow Chief	Antonio MANSI
CSO / Sporting Committee	Lorenzo MONTI, Damino CERIANI, Marco CAPPELLETTI

## Classi e categorie di gara

L'edizione 2026 della Coppa Città di Varese (CCV), gara nazionale, è una competizione volovelistica che fornisce punteggio valido per il Ranking Internazionale IGC e che prevede l'applicazione dei fattori correttivi per tipo di aliante (handicap). Si applica la lista handicap di Classe Unica del 2026. Il Campionato nazionale della classe Libera si svolgerà ogni giorno con lo stesso tema di gara della CCV. I concorrenti del Campionato partecipano a pieno titolo alla Coppa Città di Varese, e i loro punteggi vengono ricalcolati senza handicap al fine di creare le classifiche della Classe Libera.

Se risulterà fattibile sulla base del numero totale di alianti iscritti, si svolgerà anche una gara amichevole della categoria Lega Amatori.

Si svolgerà una gara di categoria Promozione.

## Decolli

Il DrG, sentito il parere del Trainatore Capo, per motivi legati alla sicurezza delle procedure di decollo, può stabilire un limite massimo di carico alare per ciascuno dei gruppi di gara, e/o per la CCV nel suo insieme.

L'orario previsto dei decolli viene annunciato al briefing e riportato sul foglio del tema di giornata. L'orario dei decolli può essere posticipato dal DrG in relazione all'evolversi della situazione meteo. Con 15 minuti di anticipo rispetto all'ora prevista per l'inizio dei decolli della prima classe in schieramento, il DrG conferma per radio ai concorrenti l'orario di inizio decolli ovvero comunica il nuovo orario posticipato. In caso di cambiamento del tema intervenuto successivamente al briefing, il DrG deve dare ai concorrenti almeno 15 minuti di tempo prima di iniziare i decolli della classe interessata.

### **Formato del file di punti di virata**

Il formato ufficiale è il .CUP di SeeYou. La DzG assisterà i piloti che avessero difficoltà a gestire questo formato, nei limiti del possibile e dell'adempimento degli impegni verso gli altri concorrenti. I file sono a disposizione per il download dal sito [www.soaringspot.com](http://www.soaringspot.com) nelle pagine delle gare in oggetto, nella Sezione "Download".

### **Formato del file degli spazi aerei**

Il formato ufficiale è il .TXT (OpenAir). il servizio [www.soaringspot.com](http://www.soaringspot.com) renderà disponibile un file nel formato .CUB di SeeYou. La DzG assisterà i piloti che avessero difficoltà a gestire questo formato, nei limiti del possibile e dell'adempimento degli impegni verso gli altri concorrenti. I file sono a disposizione per il download dal sito [www.soaringspot.com](http://www.soaringspot.com) nelle pagine delle gare in oggetto, nella Sezione "Download".

### **Documentazione richiesta**

Piloti e copiloti possono partecipare alla competizione solo se forniscono la seguente documentazione in corso di validità per tutto il periodo di gara: Licenza Sportiva FAI 2026, dichiarazione del possesso, in corso di validità fino a fine gara, di tutti i documenti, assicurazioni, licenze e verifiche prescritte dalle norme aeronautiche, sottoscritta in presenza degli addetti alla segreteria. I documenti vanno scansionati o fotografati, e quindi inviati alla direzione gara, dopo essersi assicurati della corretta leggibilità delle immagini.

Per gli aeromobili è indispensabile la disponibilità in loco di:

- certificato di immatricolazione, certificato di aeronavigabilità ARC o Permit-to-Fly,
- Manuale di volo, assicurazione RCT.

Per i piloti e gli eventuali copiloti è indispensabile la disponibilità di:

- Licenza Sportiva FAI
- certificato medico
- licenza di pilota d'aliante completa di certificato di idoneità medica

### **Dotazioni di sicurezza**

Oltre a quanto previsto dalle leggi in vigore, ogni aliante deve avere a bordo un apparato di localizzazione d'emergenza tipo ELT, PLB, Spot o altro da indicare alla DzG.

Ogni aliante deve portare a bordo un apparato di segnalazione del traffico del tipo Flarm o compatibile. La DzG ricorda a tutti i piloti di condurre il volo nel rispetto delle vigenti Regole dell'Aria, che prevedono la separazione a vista secondo il principio "See and Avoid". Va infatti rammentato che lo spazio aereo interessato alla competizione è aperto anche a traffici di altra origine o di altro tipo.

### **Strumentazione proibita**

Il volo in nube o comunque in condizioni di visibilità inferiori ai minimi definiti nelle Regole dell'Aria è proibito. La DzG si riserva di far sbarcare o disabilitare gli strumenti come bussole pivottanti quali Bohli e Schanz, gli indicatori di virata e gli orizzonti artificiali di qualsiasi tipo.

### **Verifiche della massa al decollo**

Potranno essere effettuate verifiche a campione o quotidiane della massa effettiva al decollo, che potranno avvenire durante le procedure di schieramento o direttamente in pista con ragionevole anticipo rispetto ai decolli previsti. Nessun aeromobile partecipante alla competizione dovrà risultare caricato ad una massa superiore a quella massima indicata sul Technical Data Sheet. Vigono le norme indicate nel Regolamento Nazionale.

### **Comunicazioni radio**

Le comunicazioni radio sono consentite solo per motivi di sicurezza.

Durante le operazioni di decollo, il canale radio in uso è 128.455. Dopo lo sgancio o lo spegnimento del motore, il pilota deve passare sul canale 123.380 fino alla chiamata che effettuerà qualche minuto prima dell'arrivo in campo per l'atterraggio. Dopo la chiamata, il pilota cambierà canale per l'atterraggio sul 128.455.

### **Procedure per alianti motorizzati**

Gli alianti motorizzati devono portare a bordo almeno un registratore FR (logger) approvato dall'IGC e dotato di sensore per la registrazione dell'uso dei mezzi di propulsione.

Gli alianti che decollano autonomamente devono seguire lo stesso percorso di salita assegnato ai traini, possibilmente mantenendo una velocità paragonabile ai traini, o seguire un percorso più esterno ad essi. Lo spegnimento del motore può avvenire in luogo e quota diversi da quelli assegnati agli alianti trainati, ma dopo lo

spegnimento il pilota deve subito portarsi nell'area di sgancio non oltre la quota prescritta per la giornata, ad una velocità non superiore a 150 km/h, senza utilizzare altre termiche o fonti di ascendenza.

### **Verifica della registrazione motore**

Gli alianti motorizzati devono mantenere attiva la registrazione dell'uso del motore (ENL o simili) durante tutte le fasi di volo, e in ogni giornata di competizione. Il primo giorno di gara, il motore deve essere azionato almeno una volta prima dell'inizio o dopo la conclusione della prestazione sportiva, e di tale azionamento deve comparire inequivocabile traccia nel registratore FR. L'azionamento di prova deve rispettare le norme del Regolamento Nazionale edizione 2026.

Nelle successive giornate di gara, il DrG si limiterà a verificare che la registrazione ENL sia mantenuta attiva e che il motore non sia stato acceso durante lo svolgimento della prestazione sportiva. L'effettuazione nelle giornate successive di ulteriori prove motore secondo le norme di cui sopra, rimane a discrezione del pilota.

### **Area e quota di sgancio**

La Zona e la Quota di sgancio saranno comunicate giornalmente via radio dal DrG o in sua vece dal Direttore di Linea dei decolli, sul canale di terra 128.455 prima dell'inizio dei decolli.

### **Direzione da mantenere in spirale**

Ogni aliante che si unisce ad uno o più altri alianti già stabiliti in spirale, in qualunque luogo e momento del volo, deve seguire la stessa direzione e traccia dei precedenti, per motivi di sicurezza.

### **Altri vincoli di sorvolo**

La DzG ricorda a tutti i piloti di condurre il volo nel rispetto di tutte le vigenti Regole dell'Aria che prescrivono, per esempio ma non esclusivamente, anche le distanze e altezze minime da mantenere rispetto alle attività antincendio con mezzi aerei. Va infatti rammentato che lo spazio aereo interessato alla competizione è aperto anche a traffici di altra origine o di altro tipo.

### **Precedenze**

I piloti sono tenuti al rispetto delle Regole dell'Aria. La precedenza si concede liberando a destra; in caso di volo accanto a ostacoli (nubi, terreno), il pilota che ha l'ostacolo alla propria destra ha diritto di mantenere costante la propria prua; in caso di rotte convergenti, il pilota che ha un aliante convergente alla propria destra deve cedere la precedenza. Il DrG chiede di adottare sempre la massima cautela, nel rispetto della sicurezza propria e degli altri utilizzatori dello spazio aereo, nonché delle attività prioritarie come voli di Stato, antincendio, emergenza.

Il percorso di un aliante in spirale non può essere attraversato da un aliante in volo planato. Nel caso della presenza di uno o più alianti in spirale in vicinanza di un ostacolo (nubi, terreno), vige lo stesso diritto di precedenza di chi si trova già in spirale. Un pilota che si avvicini a chi è in spirale userà la massima cautela e prudenza.

### **Geometrie e procedure di partenza**

La Linea di Partenza (Start Line) è una linea simmetrica, perpendicolare alla rotta verso il primo Punto di Virata, o verso il centro della prima Area Assegnata. La lunghezza della Start Line è indicata giornalmente sul foglio stampato del tema di giornata (Task Sheet).

Il DrG annuncerà l'orario previsto di apertura con un anticipo di almeno 20 minuti sul canale 123.380, dopo il termine dei decolli, e quindi effettuerà ulteriori comunicazioni fino ad annunciare ufficialmente l'apertura della Start Line. La Start Line si intende bloccata fino a comunicazione ufficiale di apertura.

### **Limiti e parametri di partenza**

Il DrG può imporre limiti di quota e altri parametri di velocità e/o di tempo sulla partenza, dandone comunicazione sul Task Sheet, o al briefing, o secondo le diverse modalità descritte nel Regolamento Nazionale Volo a Vela – Velocità 2026.

In caso di modifiche rispetto a quanto indicato sul Task Sheet, il DrG informa ogni pilota prima dell'inizio dei decolli, e raccoglie le firme di ciascuno a testimonianza della ricevuta informazione.

Se preventivamente indicato sul Task Sheet, il Direttore di Gara può, durante l'intervallo tra l'ultimo sgancio e l'orario di apertura della Linea di Partenza, comunicare ai piloti via radio la quota massima di sorvolo della Linea di Partenza.

Se indicato sul Task Sheet, il DrG può applicare la procedura di partenza a prenotazione PEV, che prevede l'apertura da parte del pilota di una finestra di partenza ritardata. I parametri della procedura PEV (ritardo di apertura dopo l'evento PEV e durata di apertura della finestra) devono essere riportati sul Task Sheet consegnato ai concorrenti.

## **Istruzioni per i fuoricampo**

Il partecipante che atterra in luogo diverso dall'aeroporto di Varese LILC, deve avvisare tempestivamente il DrG via telefono o SMS. In seguito può comunicare col proprio aiutante a terra. Nel caso l'aliante abbia riportato danni, il concorrente ne informa la DzG e avvisa la ANSV Agenzia Sicurezza Volo, esegue le istruzioni che gli verranno date riguardo a rilievi e fotografie, e solo se esplicitamente autorizzato procederà alla rimozione dell'aliante dal sito di atterraggio (ANSV, telefono: +39 0682078207).

## **Recuperi con aerotrains**

I decolli di recupero sono consentiti unicamente da aeroporti o aviosuperfici che offrano adeguati livelli di sicurezza delle operazioni di volo, e solo se il traino e l'aliante possono ragionevolmente rientrare in sicurezza a Varese prima del limite di orario legale.

## **Geometrie e procedure di Arrivo**

Il Cerchio di Arrivo (Finish Ring) è un cerchio di raggio definito giornalmente, incentrato sulle coordinate del punto assegnato. Il Finish Ring è sempre abbinato ad una quota minima di sorvolo del cerchio, indicata sul Task Sheet in metri AMSL.

Il Traguardo di Arrivo (Finish Line) è una linea, di lunghezza indicata sul Task Sheet, centrata sulle coordinate del punto assegnato e perpendicolare all'ultimo lato del percorso. Il DrG può assegnare una quota minima AMSL di sorvolo della Finish Line, quando ritenuto utile per motivi di sicurezza.

Durante l'avvicinamento alla Linea o al Cerchio, il pilota deve mantenere un profilo di planata costante. Le manovre nei pressi dei Traguardi devono essere ridotte al minimo indispensabile per una sicura condotta del volo, senza cabrate o improvvise virate. Il rispetto di questo principio permetterà di garantire la sicurezza di tutti i partecipanti nella fase di arrivo. I comportamenti pericolosi saranno soggetti a penalità.

Ogni concorrente deve effettuare una chiamata radio sul canale 123.380 annunciando la prossimità all'arrivo (10 km) "Varese (Contest Number) dieci chilometri" a cui il DrG risponderà "(Contest Number) cambia frequenza", poi il concorrente cambierà canale su 128.455 e richiamerà Varese dando, appena possibile, descrizione della procedura d'atterraggio selezionata. Il DrG o in sua vece il Direttore di Linea potranno rispondere fornendo indicazioni sull'orientamento consigliato o sulla pista più libera ed opportuna in base alle condizioni meteo e di traffico al suolo.

Gli alianti devono atterrare più lunghi possibile sulla pista selezionata, liberandola verso Sud quando opportuno per non occupare la pista in previsione degli atterraggi seguenti. Manovre pericolose sono proibite e verranno sanzionate in base alle norme in vigore. Dopo l'atterraggio è obbligo del pilota assicurarsi che l'aliante venga rimosso dalla pista senza indugio alcuno, nel rispetto delle esigenze degli altri utilizzatori dell'aeroporto.

## **Documentazione del volo**

I file prodotti dai registratori di volo FR devono essere inviati all'Ufficio Scoring entro 45 minuti dall'atterraggio. La presentazione tardiva è soggetta a penalità. Il metodo preferito per la consegna della registrazione è l'invio tramite e-mail all'indirizzo indicato sul Task Sheet.

## **Calcolo dei punteggi**

Viene utilizzato il sistema di punteggio a 1.000 punti. L'ultima versione di SeeYou è il programma ufficiale di valutazione dei voli. Gli handicap sono applicati in accordo [alla tabella \(si veda \[questo link\]\(#\)\)](#) approvata dall'Aero Club d'Italia per l'anno in corso.

## **Proteste**

Invitiamo tutti i concorrenti a discutere le proprie esigenze o problemi con la DzG dapprima in maniera informale, e in seguito adottando le procedure descritte nel regolamento nazionale. Per le proteste ufficiali è dovuto il versamento di 150 Euro, importo che verrà restituito solo in caso di accoglimento della protesta.

## **Briefing di apertura**

Chi non fosse in grado di partecipare al briefing di presentazione delle procedure e operazioni (sicurezza) deve prendere accordi in anticipo col Direttore di Gara il quale, se possibile, darà un appuntamento personalizzato. La mancata partecipazione, senza previo accordo col DrG, annulla l'iscrizione senza possibilità di rimborso degli importi già versati.