

C.A.P. LOMBARDIA



Federata alla "FEDERAZIONE CLUB AVIAZIONE POPOLARE (FCAP) – COSTRUTTORI AMATORIALI DI AEROMOBILI E STORICI -
già CLUB AVIAZIONE POPOLARE (CAP) ASSOCIAZIONE ITALIANA COSTRUTTORI AMATORI D'AEREI
—ITALIAN E.A.A. CHAPTER N. 459 — DIPLOME D'HONNEUR FAI 1993, 2000.

**- Efficiency Race 2009 -
Gara di Regolarità
Bresso (Milano) 23 maggio 2009**

1. Organizzazione

La **Efficiency Race** è indetta dalla Federazione Club Aviazione Popolare FCAP).

2. Scopo

Rafforzare i vincoli di amicizia tra i piloti (amatoriali e non), elevare le tecniche di volo e concorrere all'assegnazione dei premi.

3. Località, periodo, programma

La Efficiency Race si svolgerà presso l'Aeroclub di Milano – aeroporto di Bresso (<http://www.aeroclubmilano.it>) organizzata dal CAP Lombardia con la collaborazione della FCAP, dell'associazione A.Str.L. e dell'Aeroclub di Milano.

Programma

La gara si svolgerà nella giornata di sabato **23 maggio 2009**. In caso di maltempo potrebbe venire rinviata a Domenica 24 o ad altra data da destinarsi.

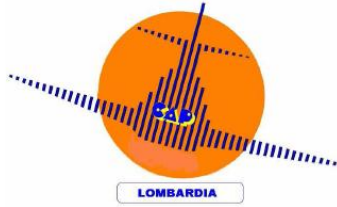
I velivoli potranno arrivare tra Venerdì e il sabato mattina.

Le iscrizioni si chiuderanno alle 10:00 di Sabato

Alle 10:30 si terrà il briefing ai piloti, a cui è obbligatorio partecipare. In questa sede verrà anche confermato l'ordine di partenza.

La gara prenderà il via alle 11,00, compatibilmente con la fine delle procedure di pesatura e le condizioni meteorologiche.

Si prevede la fine della gara non oltre le 15:00.



C.A.P. LOMBARDIA



Federata alla "FEDERAZIONE CLUB AVIAZIONE POPOLARE (FCAP) – COSTRUTTORI AMATORIALI DI AEROMOBILI E STORICI -
già CLUB AVIAZIONE POPOLARE (CAP) ASSOCIAZIONE ITALIANA COSTRUTTORI AMATORI D'AEREI
—ITALIAN E.A.A. CHAPTER N. 459 — DIPLOME D'HONNEUR FAI 1993, 2000.

La premiazione e' per il momento programmata al termine della cena che si terra' nel ristorante dell'aeroclub di Bresso. Nel caso la maggioranza dei partecipanti esprimesse il desiderio di partire prima di sera, si potra' valutare l'opportunita' di anticipare la premiazione per le ore 17:00, se i tempi lo consentiranno.

4. Equipaggi

La composizione degli equipaggi e' a discrezione del pilota responsabile (PIC). Tutti i piloti e i velivoli dovranno avere i documenti in regola. Non sono richieste abilitazioni o certificazioni particolari per partecipare alla gara, che va condotta come un normale volo turistico in VFR.

5. Regolamento

Art.1- La gara, a carattere sperimentale, e' aperta a velivoli monomotori e plurimotori, autocostruiti e certificati e prende spunto dalla gara americana CAFE 400 (Contest Aircraft in Fuel Efficiency). Verra' premiato il pilota che riesce a compiere il volo piu' "efficiente", sulla base della formula piu' avanti dettagliata.

Art.2- La gara si svolgera' su circuito chiuso con punti di virata ben identificabili. Il corretto sorvolo sara' verificato da commissari di gara presenti sul posto.

Art.3- I concorrenti verranno fatti partire in ordine decrescente di velocita' di crociera dichiarata. La separazione minima verra' assicurata dalle istruzioni date da Bresso radio (122.0).

Art.4- I voli saranno cronometrati dal momento del rilascio dei freni al decollo fino alla toccata in atterraggio.

Art.5- Ciascun velivolo sara' pesato prima della partenza, gia' rifornito di carburante. A parte verranno pesati i membri dell'equipaggio e la eventuale zavorra. Dopo l'atterraggio il velivolo sara' nuovamente pesato: la differenza dara' l'effettivo consumo di carburante. Il punteggio finale sara' ottenuto utilizzando la seguente formula che deriva dalla CAFE 400:

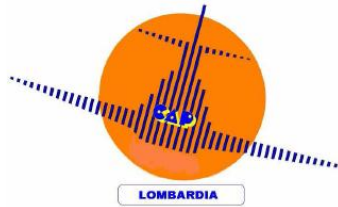
V x MPG x W

Ove:

V = Velocita' in miglia statutarie

MPG = Miglia statutarie percorse per gallone USA consumato

W = Carico pagante (occupanti piu' bagaglio e/o zavorra) in libbre



C.A.P. LOMBARDIA



Federata alla "FEDERAZIONE CLUB AVIAZIONE POPOLARE (FCAP) – COSTRUTTORI AMATORIALI DI AEROMOBILI E STORICI -
già CLUB AVIAZIONE POPOLARE (CAP) ASSOCIAZIONE ITALIANA COSTRUTTORI AMATORI D'AEREI
—ITALIAN E.A.A. CHAPTER N. 459 — DIPLOME D'HONNEUR FAI 1993, 2000.

Art.6 – I piloti avranno totale discrezionalità nel decidere il numero e il peso dei passeggeri e di eventuale zavorra e bagaglio da caricare, unico limite inderogabile essendo l'ovvio rispetto dei limiti di carico e centraggio di ogni velivolo.

Art.7- Risulterà vincitore il concorrente che avrà ottenuto il punteggio più alto , che sarà la migliore combinazione tra velocità , consumo e carico pagante, come stabilito dalla formula di gara.

Art.8- Il volo sarà condotto secondo le regole di un normale volo VFR turistico, nel totale rispetto delle norme del volo (quote, comunicazioni, ecc.). Ogni infrazione alla disciplina di volo e alle norme di sicurezza del volo comporterà la squalifica del concorrente.

Art.9- Non sono contemplate procedure di reclamo formali (questa non è la Coppa America) ma l'organizzazione sarà disponibile ad ascoltare critiche e commenti. La classifica finale sarà comunque a insindacabile giudizio della organizzazione.

6. Iscrizione

L'iscrizione alle gare è gratuita. Le iscrizioni si chiuderanno Sabato mattina alle 10:00.

7. Premi

Saranno premiati i Primi, i Secondi e Terzi classificati. L'elenco definitivo dei premi verrà confermato al momento della gara.

9. Logistica

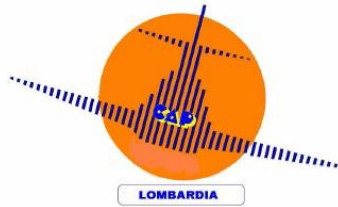
Sarà garantito il carburante per i velivoli partecipanti alla gara.
Sarà previsto un servizio di ristoro a pagamento.

Chi avesse bisogno di un albergo per le sere di Venerdì' e/o Sabato può rivolgersi all'organizzazione. Lo spostamento degli equipaggi da/per l'albergo sarà effettuato da volontari.

Per iscriversi

Contattare Piero Ferreri via e-mail (FerrAir@tin.it) comunicando

- * Nome del pilota
- * Velivolo (tipo e marche)
- * Velocità di crociera stimata in nodi



C.A.P. LOMBARDIA



Federata alla "FEDERAZIONE CLUB AVIAZIONE POPOLARE (FCAP) – COSTRUTTORI AMATORIALI DI AEROMOBILI E STORICI -
già CLUB AVIAZIONE POPOLARE (CAP) ASSOCIAZIONE ITALIANA COSTRUTTORI AMATORI D'AEREI
—ITALIAN E.A.A. CHAPTER N. 459 — DIPLOME D'HONNEUR FAI 1993, 2000.

Percorso

Come circuito di gara abbiamo scelto un itinerario piuttosto “scenografico” che, partendo da Bresso, percorre i due rami inferiori del Lago di Como secondo i seguenti punti di riporto (“piloni”):

Bresso-(Seregno)-Lecco-Bellagio-Brunate-(Seregno)-Bresso

Seregno non è un vero pilone del percorso, ma il passaggio su Seregno garantisce la lontananza dal CTR di Liniate.

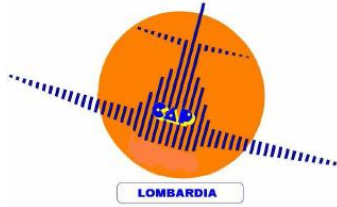
Il circuito viene percorso due volte per consentire una misurazione più precisa dei consumi di carburante e dei tempi. La distanza totale coperta sarà di 248 Km (compresi i circuiti aeroportuali) e si dovrebbe coprire in poco più di un'ora (chi più, chi meno, ovviamente).

Qui sotto c'è una mappa che evidenzia il percorso e i punti di riporto. Se riusciamo forniremo appena possibile anche delle fotografie aeree dei punti di riporto.

Modifiche al percorso

ATTENZIONE: Si tenterà di mantenere il percorso inalterato rispetto a quanto qui descritto. Tuttavia potrebbe essere necessario introdurre delle modifiche anche all'ultimo momento per motivi di sicurezza o altro. Il percorso definitivo verrà confermato al momento del briefing prima del decollo.

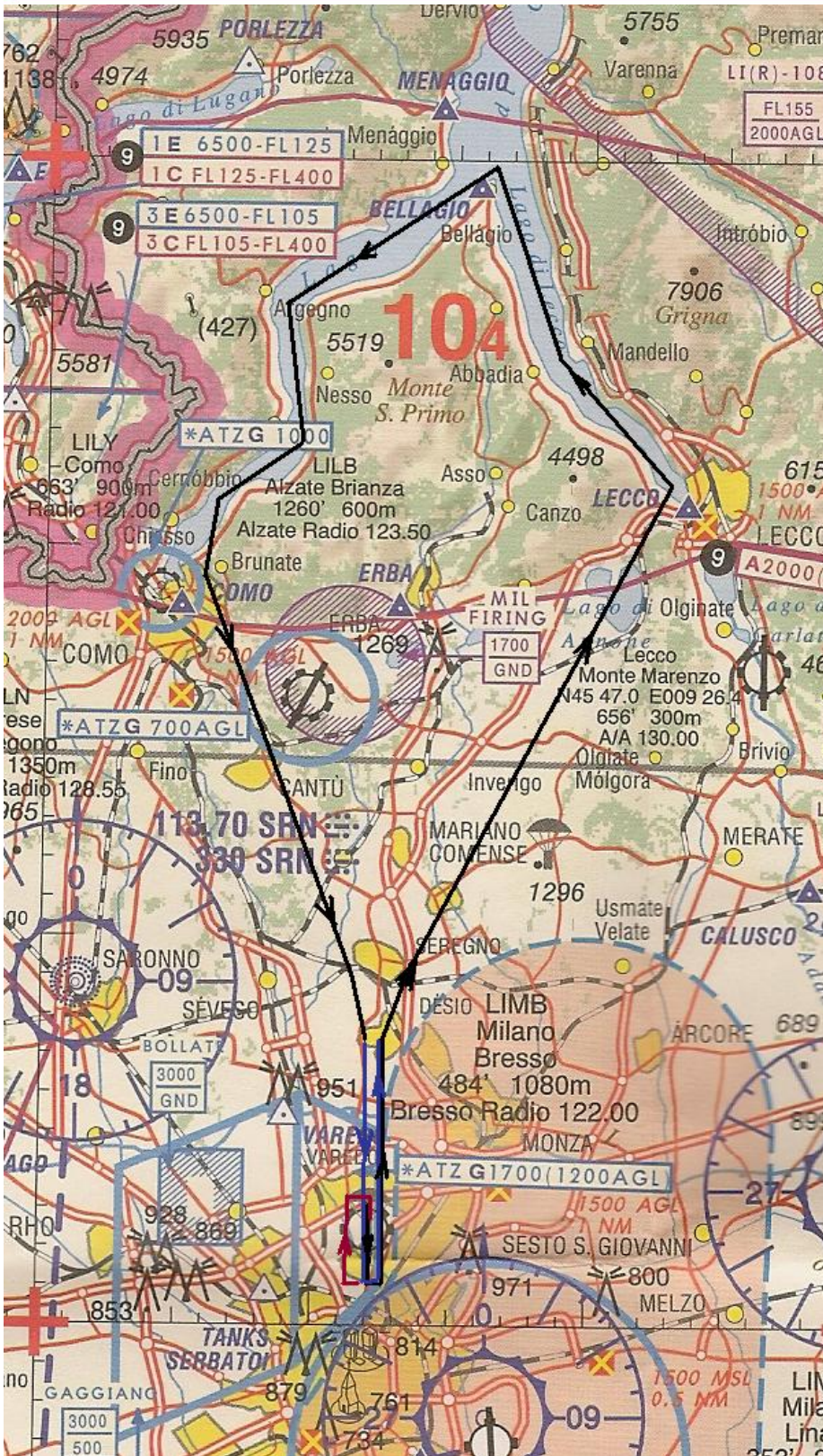
Per il momento leggete attentamente e attenetevi alle istruzioni che seguono.

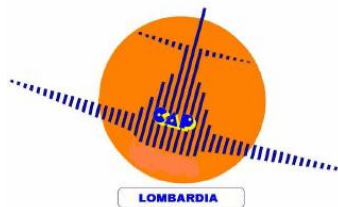


C.A.P. LOMBARDIA



Federata alla "FEDERAZIONE CLUB AVIAZIONE POPOLARE (FCAP) - COSTRUTTORI AMATORIALI DI AEROMOBILI E STORICI -
già CLUB AVIAZIONE POPOLARE (CAP) ASSOCIAZIONE ITALIANA COSTRUTTORI AMATORI D'AEREI
-ITALIAN E.A.A. CHAPTER N. 459 - DIPLOME D'HONNEUR FAI 1993, 2000.





C.A.P. LOMBARDIA



Federata alla "FEDERAZIONE CLUB AVIAZIONE POPOLARE (FCAP) – COSTRUTTORI AMATORIALI DI AEROMOBILI E STORICI -
già CLUB AVIAZIONE POPOLARE (CAP) ASSOCIAZIONE ITALIANA COSTRUTTORI AMATORI D'AEREI
—ITALIAN E.A.A. CHAPTER N. 459 — DIPLOME D'HONNEUR FAI 1993, 2000.

Il percorso viene coperto due volte, come segue (esempio con pista in uso 18, le quote sono riferite al QNH):

- * Si decolla per pista 18, e si sale virando a SINISTRA entrando in sottovento sinistro a 1500' (tenersi ben stretti per non entrare nel CTR di Linate – tratto in NERO nella mappa)
- * Lasciato il circuito verso Nord si mantiene 1500' fino a Seregno
- * Solo dopo Seregno si puo' salire a discrezione puntando verso Lecco
- * Passato Lecco ad una quota ed in un punto a piacere, si percorre il lago fino a Bellagio che va lasciato a sinistra mantenendo 1500' per fare leggere le marche all'osservatore sul posto (per cui in prossimita' di Bellagio ci si dovra' probabilmente abbassare un po')
- * Si percorre il ramo Ovest del lago in direzione Sud salendo fino a 3000' per passare il pilone di Brunate che va lasciato a sinistra mantenendo rigorosamente 3000' (il pilone di Brunate e' esattamente a 3000' e ci si passa a fianco, guai a chi passa sotto, c'e' un osservatore anche qui)
- * Lasciato Brunate per Seregno si scende fino a 2000' che vanno mantenuti fino alla verticale di Bresso (guai a scendere al di sotto, ci puo' essere qualcuno in uscita. Per questo e' anche opportuno tenersi Seregno bene a sinistra- tratto in BLU nella mappa)
- * Passata la testata pista Sud di Bresso a 2000', si vira a SINISTRA e si scende per immettersi in sottovento sinistro a 1500' e si inizia un secondo giro identico al primo
- * Al termine del secondo giro si ripassa sulla verticale campo di Bresso a 2000', si vira a DESTRA e si scende in sottovento destro a 1500' e si viene all'atterraggio per pista 18. Niente finale diretto! (tratto in ROSSO nella mappa)

In caso di utilizzo della pista 36:

- * La partenza e' diretta verso Seregno, senza circuito
- * Al termine del primo e del secondo giro non si fa la verticale campo ma si entra direttamente in sottovento sinistro a 1500', la prima volta per ripartire verso Seregno, e la seconda per venire all'atterraggio.



C.A.P. LOMBARDIA



Federata alla "FEDERAZIONE CLUB AVIAZIONE POPOLARE (FCAP) – COSTRUTTORI AMATORIALI DI AEROMOBILI E STORICI -
già CLUB AVIAZIONE POPOLARE (CAP) ASSOCIAZIONE ITALIANA COSTRUTTORI AMATORI D'AEREI
—ITALIAN E.A.A. CHAPTER N. 459 — DIPLOME D'HONNEUR FAI 1993, 2000.

Raccomandazioni

Nel tratto Bresso-Seregno possono esserci velivoli che vanno nelle due direzioni, per cui si devono rispettare le quote (1500' andando verso Nord e 2000' andando verso Sud). Per lo stesso motivo e' consigliato anche lasciare Seregno bene alla propria sinistra nel tornare verso Bresso.

Attenzione a evitare l'aeroporto di Alzate (che e' piu' o meno tra Lecco e Como) e anche i suoi alianti, che volano tendenzialmente sulle montagne tra queste due citta'.

Attenzione a voli di parapendio e deltaplano che si possono incontrare vicino alle montagne

A Como ci sara' attivita' di idrovolanti, che pero' tendenzialmente si tengono molto bassi. Il pilone di Brunate a 3000' dovrebbe assicurare un buon margine di separazione.

Al termine del secondo giro, una volta raggiunta la verticale campo, la gara e' finita (anche se i tempi vengono presi al momento dell'atterraggio). Gli aerei in circuito manterranno la sequenza di atterraggio indicata da Bresso radio e se e' necessario riattaccare si riattacca. Niente sorpassi o tagli del circuito o altre furbizie (E' meglio arrivare vivi che arrivare primi).

E' obbligatorio mantenere le comunicazioni con Bresso Radio (122.0) per qualunque attivita' in prossimita' dell'aeroporto. L'organizzazione di gara, se necessario, comunichera' con i velivoli in volo solo attraverso la frequenza di Bresso radio. Il contatto con Milano Informazioni al di fuori della zona di Bresso e' facoltativo.

Per informazioni

Antonio Zampatti - Presidente CAP Lombardia
email: azampatti@mosesda.it
rel: +39. 348 8721571

Piero Ferreri – Vicepresidente CAP Lombardia
email: FerrAir@tin.it
Tel. +39 360 214559

Giovanni Chiappa
email : giovanni.chiappa@gmail.com
Tel. 335 78 54 370

Segreteria FCAP
email: segreteria@federazionecap.it - www.federazionecap.it
+39 02 66503024(anche Fax)