



# FAI Sporting Code

*Fédération  
Aéronautique  
Internationale*

---

## Section 4 – Aeromodelling

# Volume F6 Airports Promotion Classes for Model Aircraft

2011 Edition

Effective 1st January 2011

- F6A – ARTISTIC AEROBATICS
- F6B – AEROMUSICALS
- F6D – HAND THROWN GLIDERS
- ANNEX F6-1 - MUSIC PUBLICATION GUIDE
- ANNEX F6-2 - ARTISTIC AEROBATICS & AEROMUSICALS JUDGES' GUIDE
- ANNEX F6-3 - ARTISTIC AEROBATICS & AEROMUSICALS  
ORGANISER'S GUIDE
- ANNEX F6-4 - WORLD AIR GAMES RANKING & SELECTION SYSTEM
- ANNEX F6A-1 - ARTISTIC AEROBATICS SCORE SHEET
- ANNEX F6A-2 - ARTISTIC AEROBATICS MUSIC INFORMATION
- ANNEX F6B-1 - AEROMUSICALS SCORE SHEET
- ANNEX F6B-2 - AEROMUSICALS MUSIC INFORMATION

*Avenue Mon-Repos 24  
CH-1005 Lausanne  
(Switzerland)  
Tél.: +41(0) 21/345.10.70  
Fax: +41(0) 21/345.10.77  
E-mail: [sec@fai.org](mailto:sec@fai.org)  
Web: [www.fai.org](http://www.fai.org)*

## **FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE**

Avenue Mon Repos 24, 1005 LAUSANNE, Switzerland

Copyright 2011

Tutti i diritti riservati. Copyright di questo documento è di proprietà della Fédération Aéronautique Internationale (FAI). Qualsiasi persona che agisce per conto del FAI o uno dei suoi membri è autorizzato a copiare, stampare e distribuire questo documento, soggetto alle seguenti condizioni:

- 1. Il documento può essere utilizzato per le informazioni e non può essere sfruttata per fini commerciali.**
- 2. Ogni copia di questo documento o parte di essi deve includere questo avviso di copyright.**

Nota che ogni prodotto, processo o tecnologia descritti nel documento possono essere oggetto di altri diritti I diritti di proprietà riservati dalla Fédération Aéronautique Internationale o altri enti e non è concesso in licenza qui di seguito.

# DIRITTI DELLA FAI NELLE COMPETIZIONI SPORTIVE INTERNAZIONALI

Tutti gli eventi sportivi internazionali organizzati in tutto o in parte in base alle norme della Fédération Aéronautique Internationale (FAI) Sporting Codice sono definiti FAI International Events Sporting. Sotto il FAI Statutes, FAI possiede e controlla tutti i diritti relativi al FAI International eventi sportivi. FAI Members devono, nell'ambito delle loro nazionali territories, far rispettare la proprietà del FAI FAI International eventi sportivi e imporre loro di essere iscritto nel Sportivo FAI Calendar

Permesso e l'autorità di sfruttare i diritti di qualsiasi attività commerciale a tali eventi, compresi, ma non limitato alla pubblicità o al di tali eventi, l'uso del nome dell'evento o il logo per scopi merchandising e l'uso di qualsiasi suono e / o di immagine, se registrati elettronicamente o in altro modo o trasmesse in tempo reale tempo, deve essere ricercata mediante previo accordo con il FAI. Ciò comprende in particolare tutti i diritti per l'utilizzo del qualsiasi materiale, elettronico o altro, che fa parte di qualsiasi metodo o sistema per giudicare, segnando, valutazione delle prestazioni o le informazioni utilizzate in qualsiasi International FAI Sporting Event.

Ogni FAI Commissione Air Sport è autorizzata a negoziare accordi preventivi a nome del FAI con il FAI membri o altre entità, del trasferimento di tutti o parte dei diritti di qualsiasi FAI International evento sportivo (ad eccezione di World Air Games events<sup>9</sup>), che è organizzato in tutto o in parte sotto il Codice Sportivo sezione per il quale la Commissione è responsabile.

Trasferimento di tali diritti è essere di "Organizzatore accordo" di cui l'attuale Statuto FAI Capitolo 1, comma 1.2 "Norme per Trasferimento di diritti al FAI eventi sportivi internazionali".

Qualsiasi persona fisica o giuridica che assume la responsabilità di organizzare un evento sportivo FAI, se con o senza l'accordo scritto, in tal modo anche accetta i diritti di proprietà del FAI come sopra indicato. Dove nessun trasferimento formale dei diritti è stata stabilita, FAI conserva tutti i diritti per l'evento. Indipendentemente da qualsiasi accordo o trasferimento di diritti, FAI avrà, a titolo gratuito per il suo archivio personale e / o promozionale uso, si riserva il pieno accesso a qualsiasi suono e / o immagini visive di qualsiasi evento sportivo FAI, e sempre la stessa diritto di qualsiasi parte di ogni evento registrato, filmato e / o fotografati per tale uso, senza carica.

---

<sup>1</sup> FAI Statutes, Chapter 1, para. 1.6

<sup>2</sup> FAI Sporting Code, General Section, Chapter 3, para 3.1.3

<sup>3</sup> FAI Statutes, Chapter 1, para 1.8.1

<sup>4</sup> FAI Statutes, Chapter 2, para 2.1.1; 2.4.2; 2.5.2; 2.7.2

<sup>5</sup> FAI Bylaws, Chapter 1, para 1.2.1

<sup>6</sup> FAI Statutes, Chapter 2, para 2.4.2.2.5

<sup>7</sup> FAI Bylaws, Chapter 1, para 1.2.3

<sup>8</sup> FAI Statutes, Chapter 5, para 5.1.1; 5.5; 5.6

<sup>9</sup> FAI Sporting Code, General Section, Chapter 3, para 3.1.7

<sup>10</sup> FAI Sporting Code, General Section, Chapter 1, paras 1.2. and 1.4

<sup>11</sup> FAI Statutes, Chapter 5, para 5.6.3

<sup>12</sup> FAI Bylaws, Chapter 1, para 1.2.2

## VOLUME F6

### SEZIONE 4C – AEROMODELLI – F6 – SPORT AERONAUTICI PROMOZIONALI

#### Parte Quinta – Regolamento Tecnico per Competizione di Aeromodelli Radiocomandati

6.1 CLASSE F6A – Acrobazia Artistica

6.2 CLASSE F6B - Aeromusical

6.4 CLASSE F6D - Alianti da Lancio a Mano

Annesso F6-1 - Guida alle Pubblicazioni Musicali

Annesso F6-2 - Acrobazia Artistica e Guida Giudici Aeromusicale

Annesso F6-3 - Acrobazia Artistica e Guida per gli Organizzatori Aeromusicale

Annesso F6-4 - Classificazione Giochi Aerei Mondiali e Sistema di Selezione

Annesso F6A-1 - Scheda Punteggio Acrobazia Artistica

Annesso F6A-2 - Informazioni Musicali su Acrobazia Artistica

Annesso F6B-1 - Scheda Punteggio Aeromusicale

Annesso F6B-2 - Informazioni Musicali su Acrobazia Artistica

**THIS 2011 EDITION INCLUDES THE FOLLOWING AMENDMENTS MADE TO THE 2010 CODE**

**These amendments are marked by a double line in the right margin of this edition**

Paragraph	Plenary meeting approving change	Brief description of change	Change incorporated by
Rule Freeze		New text to clarify rule change cycles. Consequential change for ABR reference from A.12 to A.13.	Technical Secretary
6.1.2..	2010	Propeller-driven aircraft characteristics amended.	Guy Revel
6.1.2.2.		Jet aircraft maximum wingspan increased.	
6.1.2.3.		Helicopters characteristics amended.	
6.1.4.3.		Drop-out competitors now Organiser's decision.	
6.1.8.1.		Judges high & low scores now discarded.	
6.1.8.2.		Scoring by full points steps and increased maximum scores. New sub-para showing the scoring.	
6.1.11.2.		Clarification of engine/motor start time.	
6.2.11.1.1.		Judges high & low scores now discarded.	
6.2.11.1.2.		Scoring by full points steps and increased maximum scores. New sub-para showing the scoring.	
6.4..		Added sub-paragraph numbering throughout 6.4.	
6.4.2.2.		Telemetry not allowed.	
6.4.2.3.		Loss of part in flight voids the flight.	
6.4.4..		Clarification of landing definition.	
6.4.6.3.		Number of semi-final competitors now an Organiser decision.	
6.4.6.6.		Number of final competitors now an Organiser decision.	
6.4.7..		Final classification redefined.	
6.4.8.3.		New final task.	
6.4.8.4.		Task preparation time re-worded.	
6.4.8.5.		Task landing delay re-worded.	
Annex F6A-1			
Annex F6A-4		Clarification of engine/motor starting time procedure.	
Annex F6B-1		Re-designed score sheet reference 6.11.1.2	
Annex F6-4	2010	New annex for World Air Games competitors' selection system & procedures.	
Annex F6-2	n/a	Combined separate Annex F6A-3 Artistic Aerobatics & Annex F6B-3 AeroMusicals Judges Guides into a single Judges' Guide re-numbered Annex F6-2. With English corrections and clarifications throughout.	Jo Halman, Technical Secretary
Annex F6-3		Combined separate Annex F6A-4 Artistic Aerobatics & Annex F6B-4 AeroMusicals Organiser Guides into a single Organiser Guide re-numbered Annex F6-3. With English corrections and clarifications throughout.	
6.1.10.2,		English corrections for clarity	
6.1.11.1, 6.1.11.3, 6.1.11.6			
6.1.13.1.			
6.2.7.4 2nd para			
6.2.7.5., 6.2.7.7			
6.2.8.3			
6.2.9.1			
6.4.1.2, 6.4.2.2, 6.4.2.4, 6.4.2.5			
6.4.3.1, 6.4.3.2			
6.4.5.2, 6.4.5.3			
6.4.6.2, 6.4.6.3, 6.4.6.5, 6.4.6.6			

cont/...

.../cont

Paragraph	Plenary meeting approving change	Brief description of change	Change incorporated by
6.4.7.1	n/a	English corrections for clarity	Jo Halman, Technical Secretary
6.8.8.1, 6.8.8.2, 6.8.8.5			
Annex F6 – 1, Paras: 2, 5, 7			
Annex F6- 4, Paras: 1, 2, 5, 6, 7, 9, 10, 11			

<b>Four-Year Rolling Amendments for Reference</b>			
Paragraph	Plenary meeting approving change	Brief description of change	Change incorporated by
n/a	n/a	There were no changes at the 2009 Plenary Meeting	n/a
6.1.2.4, 6.2.2	n/a	Consequential change referring to ABR B.3.1. a) re-numbering.	Jo Halman Technical Secretary
n/a	2008	F6A now includes helicopters and jets	
n/a		F6C is now defunct	
n/a		Note that there are changed paragraph numbers in many places.	
6.1	2008	To include helicopters.	Jo Halman Technical Secretary
6.11		To include helicopters.	
6.1.2.2		Jet powered aircraft specifications	
6.1.2.3		Helicopter specifications	
6.1.2.4		Re-arranged paragraphs and added 2.4GHz	
6.1.4.1 – 6.1.4.6		Number of rounds: new text	
6.1.5 Note		Take-off time reduced to 60 seconds	
6.1.6		Re-worded	
6.1.7		Additional text	
6.1.8.1		Scores to be made public immediately	
6.1.8.2		New paragraph for qualification and finals flights	
6.1.9.1 – 6.1.9.8		Classification – all new	
6.1.10.1		Some changed text	
6.1.10.2		Some changed text	
6.1.11.1		Competitor's responsibility to be ready to start	
6.1.11.2		Starting within 60 seconds	
6.1.11.3		Was 6.1.11.4 and some added text	
6.1.11.4		Was 6.1.11.5	
6.1.11.5		Was 6.1.11.6	
6.1.11.6		Was 6.1.11.7	
6.2.7.4		Added a second paragraph	
6.2.7.7		New paragraph	
6.2.8.3		Added text	
6.2.9.1	2008	Competitor's responsibility to be ready to start	Jo Halman Technical Secretary
6.2.9.2		Start of music now 15 seconds	
6.2.10.1		Take-off within 15 seconds	
6.2.11.1.2		Added a new second paragraph	
6.4.2		Addition of spread spectrum modulation systems otherwise three frequencies to be supplied	

cont/... Four-year Rolling Amendments for Reference

Four-Year Rolling Amendments for Reference .../cont

<b>Four-Year Rolling Amendments for Reference</b>			
<b>Paragraph</b>	<b>Plenary meeting approving change</b>	<b>Brief description of change</b>	<b>Change incorporated by</b>
6.4.6		Changed text for semi-finals and finals	
Annex F6-1		New annex: music publication guide	
Annex F6A-1		New annex: Artistic Aerobatics score sheet	
Annex F6A-2		New annex: Artistic Aerobatics music information	
Annex F6A-3		New annex: Artistic Aerobatics judges' guide	
Annex F6A-4		New annex: Artistic Aerobatics organiser's guide	
Annex F6B-1		New annex: AeroMusicals score sheet	
Annex F6B-2		New annex: AeroMusicals music information	
Annex F6B-3		New annex: AeroMusicals judges' guide	
Annex F6B-4		n/a	
6.1.10.3	Second paragraph reference corrected to 6.1.10.2		
6.3.10.3	Second paragraph reference corrected to 6.3.10.2		
Throughout	Deleted "(or her)" to follow the convention regarding gender stated in the ABR volume		Technical Secretary
6.4.6	2006	New fly-off task	Tomas Bartovsky
6.4.7			
6.4.8.3			

## **CONGELAMENTO DELLE REGOLE PER QUESTO VOLUME**

Con riferimento al punto A.13 della Volume ABR:

In tutte le categorie, la regola dei due anni non prevede alcuna modifica di aeromodelli/modelli spaziali delle specifiche, tempistica delle manovre e le regole della gara saranno applicate rigorosamente. Per le classi dei campionati possono essere proposte nel corso dell'anno del Campionato del Mondo di ogni categoria.

Per le classi senza status ufficiale del Campionato, il ciclo di due anni, inizia l'anno che la Riunione Plenaria ha approvato lo stato ufficiale della classe. Per le classi ufficiali, le modifiche possono essere proposte nel secondo anno del ciclo di due anni.

Il volume F6 contiene solamente le classi promozionali e pertanto non è soggetto a restrizioni

Le uniche eccezioni ammesse al congelamento regola dei due anni sono questioni di sicurezza reale e urgente, regola indispensabile chiarimenti e decisioni del rumore.

**VOLUME F6**  
**ACROBAZIA MUSICALE LIBERA PER MODELLI RADIOCONTROLLATI**

**6.1 CATEGORIA F6A – ACROBAZIA ARTISTICA**

**6.1.1 Definizione di un Aeromodello per Acrobazia Artistica**

E' un aeromodello o un elicottero aerodinamicamente controllato dalle superfici di comando in altezza direzione e velocità da un pilota a terra per mezzo di un radiocomando

Un elicottero R/C è un aeromobile più pesante dell'aria che riceve tutta la sua portanza e la propulsione orizzontale da un sistema/i di rotore diretto al di sopra del nominale asse/i verticale

Superfici di supporto fisse superiori al 4 % dell'area totale del rotore sono permesse. Uno stabilizzatore di controllo orizzontale fisso o comandabile del 2% superiore all'area del rotore principale è permesso.

Macchine ad effetto suolo (Hovercraft) Convertiplani o aerei che si sostentno per mezzo del flusso dell'elica/e direzionata verso il basso non sono considerati elicotteri.

**6.1.2 Caratteristiche Generali di un Aeromodello da Acrobazia Artistica**

Apertura Alare Totale ..... 2 m

Peso Massimo al decollo ..... 6,5 Kg

Limitazioni del dispositivo di propulsione: Qualsiasi tipo di propulsione può essere utilizzata ad eccezione di propellenti solidi, gassosi o gas liquefatti.

Motori elettrici sono limitati ad un massimo di 42 volt per il circuito di propulsione,

**6.1.2.1 Aeromodelli con Motore a Jet:**

Apertura Alare Massima: ..... 2 m

**6.1.2.2 Elicotteri**

Massima Area del rotore: ..... 300 dm<sup>2</sup>

Nota: La zona profonda del sollevamento del rotore non deve superare 300 dm<sup>2</sup>. Per gli elicotteri con più rotori cui rotore alberi sono più di un diametro del rotore a parte la superficie totale cilindrata di entrambi rotori non può superare i 300 dm<sup>2</sup>. Per elicotteri con rotori multipli i cui rotori sono meno alberi di un diametro del rotore a parte la superficie di ingombro di entrambi i rotori (contando l'area di sovrapposizione solo una volta) non può superare i 300 dm<sup>2</sup>.

Pale in metallo sono proibite sia per il rotore principale che per quello di coda.



### **6.1.2.3 Il paragrafo B.3.1.a) della sezione 4B (Costruttore dell'Aeromodello) non è applicabile alla categoria F6A.**

La radio deve essere del tipo a circuito aperto (e.g. nessuna trasmissione elettronica dal modello a terra è permessa). Autopilota che utilizzi sistemi inerziali, di gravità o qualsiasi altro tipo di riferimento terrestre è proibito. Sistemi di controllo sequenziali (pre-programmabili) o sistemi di controllo automatici a tempo sono proibiti. E' caldamente consigliato l'uso del sistema 2.4 GHz per migliorare il sostentamento la sicurezza del volo nei confronti degli spettatori.

Esempio: Permessi:

1. Controllo delle corse che sono manualmente attivate dal pilota
2. Qualsiasi tipo di leva, bottone, interruttore o selettore di controllo attivato e disattivato dal concorrente
3. Interruttori azionati manualmente o opzioni programmabili per accoppiare o miscelare le funzioni di controllo.

Non Permessi:

1. Interruttore per l'esecuzione automatica del Frullino
2. Dispositivi di pre-programmazione per eseguire automaticamente una serie di comandi.
3. Auto-piloti o giroscopi per il livellamento automatico dell'ala o di altri sistemi di stabilizzazione del modello.
4. Variazione del passo dell'elica con la modalità di cronometraggio automatico.
5. Qualsiasi tipo di sistema di riconoscimento vocale.
6. Leve o interruttori, curve del gas, o qualsiasi altro dispositivo meccanico o elettronico che impedisce o limita la potenza massima e regime di rotazione del dispositivo di propulsione durante la prova fonometrica.

Qualsiasi tipo di funzione di autoapprendimento che coinvolgono manovra di manovra o l'analisi del volo.

## **6.1.3 DEFINIZIONE E NUMERO DEGLI AIUTANTI**

Un aiutante può essere il Team Manager, un altro concorrente, o un sostenitore ufficialmente registrato. Ogni concorrente può avere un aiutante durante il volo. Due aiutanti possono essere presenti durante l'avviamento del motore/i. Il secondo aiutante, può posizionare l'aeromodello per il decollo e recuperare il modello dopo l'atterraggio.

## **6.1.4 NUMERO DEI VOLI**

### **6.1.4.1**

La competizione consiste in uno o molteplici voli di qualifica prima dei voli di finale. La sequenza di lancio del primo round è stabilita dagli organizzatori seguendo un criterio adatto. E' suggerito che l'ordine di lancio sia stabilito in ordine inverso alle capacità dei concorrenti (stabilita con qualsiasi mezzo) allo scopo di incrementare l'interesse degli spettatori dall'inizio alla fine del lancio.

### **6.1.4.2**

Per ogni concorrente, il volo di qualifica consiste in un Volo secondo un Programma Musicale Libero. Il Volo di finale consiste in un Programma Imposto ed uno imposto.

### **6.1.4.3**

Tutti i piloti sono titolati ad effettuare il primo volo di qualifica. Se c'è un secondo volo di qualifica questo sarà aperto ad un numero inferiore di piloti. Il numero di concorrenti che hanno accesso al secondo volo deve essere determinato dagli Organizzatori prima dell'inizio della competizione e preferibilmente nella locandina preliminare della competizione in accordo al numero dei concorrenti ed al tempo disponibile. Se vengono effettuati più di 2 voli di qualifica, gli organizzatori devono similmente diminuire il numero dei piloti che accedono ai successivi round.

### **6.1.4.4**

Il volo di finale deve essere aperto ad un massimo di 5 concorrenti. Il numero dei concorrenti che accedono alla finale deve essere determinato dagli organizzatori prima dell'inizio della competizione, e preferibilmente nel bollettino preliminare della competizione stessa sulla base del numero dei concorrenti e del tempo a disposizione.

### **6.1.4.5**

A discrezione degli organizzatori, l'accesso a ogni round successivo, tranne l'ultimo può essere suddivisa in qualificazione diretta per la maggior parte dei concorrenti indiretti e di qualificazione per un massimo di tre (3) nuovi concorrenti per riempire il numero inizialmente previsto per quel round. In questo caso, tutti i piloti non direttamente qualificati, può prendere parte a una serie supplementare di selezionare i concorrenti ultimo qualificato.

### **6.1.4.6**

Gli Organizzatori devono stabilire e rendere pubblico per ciascun round l'orario di inizio del volo di ogni concorrente

## **6.1.5 DEFINIZIONE DI UN TENTATIVO**

Si definisce tentativo quando un concorrente riceve il permesso di partenza

Nota: Se il concorrente fallisce il decollo (sollevamento) entro i 60 secondi concessi, deve immediatamente lasciare il posto al concorrente successivo.

## **6.1.6 NUMERO DEI TENTATIVI**

Ogni concorrente ha diritto a un tentativo per ogni volo ufficiale

Nota:

Nota : Un tentativo può essere ripetuto a discrezione del direttore di gara solo quando un qualsiasi motivo imprevisto al di là del controllo del concorrente, fa sì che l'aeromodello fallisce la partenza (e.g. interferenza radio). Allo stesso modo, un volo che viene interrotto da qualsiasi circostanza al di là del controllo del concorrente, (e.g. pioggia improvvisa, malfunzionamento delle riproduzioni della musica, etc.) il concorrente ha diritto alla ripetizione del volo.

## **6.1.7 DEFINIZIONE DI UN VOLO UFFICIALE**

Si considera un volo ufficiale quando si effettua un tentativo qualsiasi sia il risultato

Le manovre devono essere eseguite dove possono essere chiaramente osservate dai giudici.

Se un aeromodello, per giudizio dei giudici o del Direttore di Gara, è pericoloso, o vola in maniera pericolosa, dovrà essere data comunicazione al direttore di pista che ordinerà al concorrente di atterrare. In questo caso il volo sarà considerato completo.

## **6.1.8 PUNTEGGI**

### **6.1.8.1 Giudici**

Tutti i voli devono essere giudicati da almeno 5 giudici, il punteggio più alto e quello più basso devono essere scartati. Per competizioni locali almeno 3 giudici sono permessi in questo caso i tre punteggi devono essere presi in considerazione.

### **6.1.8.2 Voli di Qualifica e Finale**

Ogni volo deve essere giudicato da ogni giudice e secondo il criterio di giudizio di ogni singolo giudice, il giudizio deve essere basato su:

- Tecnica (difficoltà e precisione di ogni singola manovra):
  - Precisione nell'esecuzione Punteggio Massimo = 10
  - Utilizzo di tutto lo spazio aereo a disposizione Punteggio Massimo = 2
  - Versatilità Punteggio Massimo = 8
- Qualità artistica (originalità, armonia e ritmo, presentazione e versatilità della sequenza di volo completa, aderenza con la musica
  - Sincronismo con la musica Punteggio massimo = 14
  - Gentilezza e continuità del volo Punteggio massimo = 8
  - Contrapposizione dei periodi Punteggio massimo = 10
- Presentazione globale (uso dello spazio aereo disponibile, posizionamento delle manovre ed impressione generale)
  - Uso di tutta l'area di volo Punteggio massimo = 6
  - Presentazione delle figure nel loro massimo Punteggio massimo = 2

Ogni giudice deve assegnare un massimo di 60 punti per ogni concorrente, La guida giudiciale definisce i criteri di giudizio ed il loro peso relativo.

## **6.1.9 CLASSIFICHE**

### **6.1.9.1**

Il punteggio delle qualifiche o della finale è la somma dei punteggi dei voli per relativo lancio

### **6.1.9.2**

L'ordine di partenza all'inizio di ogni lancio dopo il primo lancio di qualifica viene invertito rispetto alla classifica del round precedente.

### **6.1.9.3**

La classifica finale è stabilita in accordo all'ultimo round volato dal concorrente e la classifica di quel lancio, in ordine discendente dal finale al lancio iniziale e dal più alto punteggio al più basso.

#### **6.1.9.4**

In caso di parità prevale la posizione del precedente round. Se la parità rimane deciderà la somma dei punteggi dell'ultimo e del precedente volo

#### **6.1.9.5**

Considerando che questo è specificato nell'annuncio della competizione, gli organizzatori possono decidere di organizzare, acrobazia artistica per Aerei Elicotteri e Jet come una sola competizione con esclusivamente una tipologia di aeromobile o qualsiasi combinazione di questi con una classifica comune.

### **6.1.10 Attività**

#### **6.1.10.1 Volo Musicale Imposto**

Questi sono voli per i quali ogni concorrente deve comporre la sua propria sequenza di manovre che meglio si adatta sulla musica imposta. Ogni manovra deve essere eseguita mantenendo un livello di sicurezza. Un volo pericoloso, nell'opinione dei giudici, risulterà valorizzato con punteggio zero.

Il volo sarà giudicato in quanto a tecnica (precisione e difficoltà delle manovre individuali), qualità artistica (composizione della sequenza completa, varietà delle manovre, ritmo e aderenza alla musica) e alla globalità del volo come dettagliato nel paragrafo 6.1.8.2. Una rumorosità eccessiva disturba il gradimento del volo e dovrà essere penalizzata

La musica da usare dovrebbe essere scelta e preparata da un sottocomitato ad hoc o dagli organizzatori e deve essere resa disponibile ai concorrenti almeno 4 mesi prima.

Per i voli di finale la durata del brano musicale imposto deve essere compreso tra 100 e 140 secondi

#### **6.1.10.2 Voli musicali Free-Style**

Questi sono voli per i quali ogni concorrente deve comporre la sua propria sequenza di manovre che meglio si adatta sulla musica di sua scelta. Ogni manovra deve essere eseguita mantenendo un livello di sicurezza. Un volo pericoloso, nell'opinione dei giudici, risulterà valorizzato con punteggio zero.

Il volo sarà giudicato in quanto a tecnica (precisione e difficoltà delle manovre individuali), qualità artistica (composizione della sequenza completa, varietà delle manovre, ritmo e aderenza alla musica) e alla globalità del volo come dettagliato nel paragrafo 6.1.8.2. Una rumorosità eccessiva disturba il gradimento del volo e dovrà essere penalizzata. La guida giudici definirà il criterio di giudizio e il loro relativo peso.

La musica dovrà essere scelta da ogni concorrente secondo il suo gusto. La musica deve essere composta in maniera da alternare segmenti di tempo lento e segmenti di tempo veloce allo scopo di permettere al concorrente di presentare la più grande gamma di manovre possibile e di stati d'animo. Il concorrente deve fornire agli organizzatori una registrazione della musica scelta su un CD o in qualsiasi altro supporto disponibile specificato dagli organizzatori sul manifesto della gara. Dettagli sulla musica utilizzata (compositore, esecutore, Etichetta del CD, etc) dovrà essere fornita agli organizzatori per gli scopi dei Diritti di Riproduzione Pubblica

Per i voli di qualifica, la musica dovrà durare 120 secondi. Quando diversi voli di qualifica sono pianificati, il concorrente può richiedere di volare con diverse sequenze musicali oppure con diverse sequenze acrobatiche per ognuno dei voli.

Quando i voli di finale sono limitati a 2 o 3 concorrenti, gli organizzatori possono decidere di eseguire il lancio di semifinale utilizzando un brano musicale della durata di 240 secondi.

Il numero dei concorrenti che hanno accesso a questa semifinale non deve eccedere i 5

Per la finale la musica deve essere della durata di 240 secondi

La variazione .....

## **6.1.11 Tempistica**

### **6.1.11.1**

E' responsabilità dei concorrenti la verifica degli orari di volo per assicurarsi di essere pronti alla partenza all'orario previsto. Potrà ritirare il suo trasmettitore in qualsiasi momento da quando viene permesso dal responsabile della gestione radio, ma non più tardi dal momento della partenza del concorrente precedente.

### **6.1.11.2**

Quando autorizzato ad entrare nell'area di volo e con il permesso del direttore di pista, il concorrente o il suo aiutante può avviare il motore/i. Questo può avvenire non appena il direttore di pista ha verificato che la procedura non arrechi disturbo al concorrente precedente in preparazione o in volo. L'inizio del decollo (il momento in cui il modello inizia a muoversi con attraverso la sua potenza) o si solleva deve avvenire non più tardi di 60 secondi dopo che il permesso di decollo è stato dato.

### **6.1.11.3**

Durante l'esecuzione del Programma Musicale Obbligatorio o il Programma Musicale Libero, il concorrente può richiedere di iniziare la sequenza giudicata (inizio della musica), in qualsiasi momento fino a 30 secondi dal momento del segnale di decollo (o sollevamento). Il concorrente deve esprimere il suo desiderio ai giudici e al cronometrista prima dell'inizio del volo e segnalarlo al Direttore Musicale al momento in cui vuole che la musica inizi. Se il concorrente non dà alcun segnale, il direttore Musicale avvierà la musica 30 secondi dopo il decollo (o il sollevamento).

### **6.1.11.4**

Durante l'esecuzione del programma musicale imposto, i punteggi dei giudici cessa per scelta del concorrente, all'atterraggio oppure in volo. In ogni caso indipendentemente dalle scelte effettuate, la valutazione termina nel momento in cui la musica termina.

### **6.1.11.5**

Durante l'esecuzione del programma musicale libero, i punteggi dei giudici cessa per scelta del concorrente, all'atterraggio oppure in volo. In ogni caso indipendentemente dalle scelte effettuate, la valutazione termina nel momento in cui la musica termina.

### **6.1.11.6**

Se il concorrente decide di terminare la sua sequenza giudicata mentre è in volo, deve far atterrare il suo aeromodello (si considera il momento in cui il modello tocca terra nell'area di atterraggio) entro 30 secondi dal termine della sequenza valutata

## **6.1.12 PENALITA' DEI TEMPI**

### **6.1.12.1**

Se il concorrente non esegue il decollo all'interno del tempo previsto, il volo è valutato 0(zero)

### **6.1.12.2**

Se il concorrente non inizia la sequenza valutata nel tempo previsto il volo è valutato 0 (zero)

### **6.1.12.3**

Se il concorrente non atterra nel tempo previsto dopo il termine della sequenza valutata il volo è valutato 0 (zero)

### **6.1.12.4**

Se la sequenza di volo libero dura meno o più della durata prevista la valutazione del volo deve essere ridotta in accordo

## **6.1.13 Partecipazione Squadre Nazionali e Juniores**

### **6.1.13.1**

Quando sono iscritti almeno 5 concorrenti Juniores ci dovrà essere una classifica separata per gli Juniores.

Ove possibile gli organizzatori dovrebbero cercare di organizzare gruppi di volo separati

### **6.1.13.2**

I Team Nazionali se applicabile devono essere composti fino a otto (8) concorrenti della stessa nazione

### **6.1.13.3**

La classifica per nazioni deve essere redatta prendendo in considerazione i punteggi dei tre (3) migliori concorrenti per ogni nazione

### **6.1.13.4**

La classifica per nazioni juniores quando applicabile, deve essere redatta sulla base di almeno cinque (5) concorrenti della stessa nazione

### **6.1.13.5**

La classifica per nazioni juniores deve essere redatta prendendo in considerazione i punteggi dei tre (3) migliori concorrenti per ogni nazione

### **6.1.13.6**

Il punteggio da tenere in considerazione per la classifica a squadre deve essere il punteggio finale di ogni concorrente

### **6.1.13.7**

I risultati del volo di conolazione non deve essere tenuto in considerazione per la classifica a squadre

# **ANNESSO F6-1**

## **GUIDA ALLA RIPRODUZIONE MUSICALE IN PUBBLICO**

### **Acrobazia Artistica e Aeromusicale**

La riproduzione di musica in pubblico, dal vivo o registrata, è soggetta a diritti d'autore. È compito dell'organizzatore della manifestazione informare l'organizzazione di competenza e pagare i relativi diritti.

La musica, tra cui canzoni, testi, ecc sono soggetti a copyright e non possono essere diffusi, duplicati o riprodotti a volontà fatta eccezione per "uso privato", vale a dire da e per il proprietario della registrazione e all'interno della "cerchia familiare".

Il pagamento dei diritti vale per le prestazioni pubbliche, sia nel caso che sia prevista una quota d'iscrizione sia gratuito o a pagamento.

In via eccezionale, nessuna spesa per i diritti devono essere pagati quando i diritti per la musica sono scaduti ed è nel pubblico dominio.

In generale, questa si applica:

- Per le composizioni dove il compositore è morto da almeno 70 anni
- Per le esecuzioni, 30 anni dopo la rappresentazione / registrazione. Tranne in questi casi, tasse i diritti devono essere pagati ai proprietari dei diritti ogni volta la musica (registrazione) si trasmette al di fuori della "cerchia familiare" (cioè in una performance pubblica).

In ogni caso la legge sul copyright varia da nazione a nazione pertanto è responsabilità degli organizzatori verificare la legge applicabile nella propria nazione

Le stesse regole applicate negli eventi di Acrobazia artistica e Aeromusicale, quando la musica viene riprodotta ad una manifestazione aeromodellistica, dimostrazione etc, i diritti di autore devono essere pagati dall'ente Organizzatore e non dal concorrente. L'implicazione è che il concorrente potrebbe scegliere ed usare qualsiasi tipo di musica voglia e la sua sola responsabilità è di fornire il dettaglio dei brani musicali (o estrarre qualsiasi sia la lunghezza) allo scopo di permettere il pagamento finale dei diritti a chi di dovere dagli organizzatori.

In pratica un foglio di pagamento deve essere pagato all'Agenzia Nazionale dei Diritti di Autore. È una procedura veramente semplice che non richiede praticamente nessuna documentazione e generalmente non molto costosa. Il modulo dei diritti di autore varia da nazione a nazione.

Per un certo costo nominale l'organizzatore dell'evento acquisisce il diritto di riprodurre nella località dell'evento (Campo di Volo o Palestra) qualsiasi musica che lui desidera per tutto il giorno.

Generalmente gli organizzatori inviano all'Agenzia dei diritti di Autore dopo che l'evento si è disputato, la lista dei brani musicali che sono stati eseguiti. Per questo motivo viene raccomandato che tutti i concorrenti forniscano agli organizzatori il sommario dei brani musicali che descriva la lista dei brani che utilizzeranno durante il volo.



## **ORGANIZZAZIONI DEI DIRITTI DI AUTORE**

Argentina	<b>SADAIC</b>	<a href="http://www.sadaic.org.ar">http://www.sadaic.org.ar</a>
Armenia	<b>ARMAUTHOR</b>	<a href="http://www.hayastan.com/armauthor">www.hayastan.com/armauthor</a>
Australia	<b>APRA</b>	<a href="http://www.apra.com.au">www.apra.com.au</a>
Austria	<b>AKM</b>	<a href="http://www.akm.co.at">www.akm.co.at</a>
Belarus	<b>BELAT</b>	<a href="http://eng.avtor.by/belat">http://eng.avtor.by/belat</a>
Belgium	<b>SABAM</b>	<a href="http://www.sabam.be">www.sabam.be</a>
Bosnia/ Herzegovina	<b>SQN</b>	<a href="http://www.sqn.ba">http://www.sqn.ba</a>
Brazil	<b>UBC</b>	<a href="http://www.ubc.org.br">www.ubc.org.br</a>
Brazil	<b>SBACEM</b>	<a href="http://www.sbacem.org.br">www.sbacem.org.br</a>
Bulgaria	<b>MUSICAUTOR</b>	<a href="http://www.musicautor.org">www.musicautor.org</a>
Canada	<b>SOCAN</b>	<a href="http://www.socan.ca">www.socan.ca</a>
Chile	<b>SCD</b>	<a href="http://www.scd.cl">www.scd.cl</a>
China	<b>MCSC</b>	<a href="http://www.mcsc.com.cn">www.mcsc.com.cn</a>
Chinese Taipei	<b>MUST</b>	<a href="http://www.must.org.tw">www.must.org.tw</a>
Columbia	<b>SAYCO</b>	<a href="http://www.sayco.org">www.sayco.org</a>

Costa Rica	<b>ACAM</b>	<a href="http://www.acamcostarica.com">www.acamcostarica.com</a>
Croatia	<b>HUZIP</b>	<a href="http://www.huzip.hr">www.huzip.hr</a>
Cuba	<b>ACDAM</b>	<a href="http://www.acdam.cu">www.acdam.cu</a>
Czech Republic	<b>OSA</b>	<a href="http://www.osa.cz">www.osa.cz</a>
Denmark	<b>KODA</b>	<a href="http://www.koda.dk">www.koda.dk</a>
Ecuador	<b>SAYCE</b>	<a href="mailto:matriz@porta.net">matriz@porta.net</a>
Estonia	<b>EAU</b>	<a href="http://www.eau.org">www.eau.org</a>
Finland	<b>TEOSTO</b>	<a href="http://www.teosto.fi">www.teosto.fi</a>
France	<b>SACEM</b>	<a href="http://www.sacem.fr">www.sacem.fr</a>
Georgia	<b>GESAP</b>	<a href="mailto:gesapgeo@netscape.net">gesapgeo@netscape.net</a>
Germany	<b>GEMA</b>	<a href="http://www.gema.de">www.gema.de</a>
Greece	<b>AEPI</b>	<a href="http://www.aepi.gr">www.aepi.gr</a>
Hong Kong	<b>CASH</b>	<a href="http://www.cash.org.hk">www.cash.org.hk</a>
Hungary	<b>ARTISJUS</b>	<a href="http://www.artisjus.hu">www.artisjus.hu</a>
Iceland	<b>STEF</b>	<a href="http://www.stef.is">www.stef.is</a>
India	<b>IPRS</b>	<a href="http://www.iprs.org">www.iprs.org</a>
Indonesia	<b>KCI</b>	<a href="http://www.kci.or.id">www.kci.or.id</a>
Ireland	<b>IMRO</b>	<a href="http://www.imro.ie">www.imro.ie</a>
Israel	<b>ACUM</b>	<a href="http://www.acum.org.il">www.acum.org.il</a>
Italy	<b>SIAE</b>	<a href="http://www.siae.it">www.siae.it</a>
Japan	<b>JASRAC</b>	<a href="http://www.jasrac.or.jp">www.jasrac.or.jp</a>
Kazakhstan	<b>KAZAK</b>	<i>Kazakh Authors' Society Telephone (73 272) 67 79 02</i>
Latvia	<b>AKKA/LAA</b>	<a href="http://www.akka-laa.lv">www.akka-laa.lv</a>
Liechtenstein	<b>SUISA</b>	<a href="http://www.suisa.ch">www.suisa.ch</a>
Lithuania	<b>LATGA-A</b>	<a href="http://www.latga.lt">www.latga.lt</a>
Macedonia	<b>ZAMP</b>	<a href="http://www.zamp.hr">www.zamp.hr</a>
Malaysia	<b>MACP</b>	<a href="http://www.macp.com.my">www.macp.com.my</a>
Mexico	<b>SACM</b>	<a href="http://www.sacm.org.mx">www.sacm.org.mx</a>
Montenegro	<b>SOKOJ</b>	<a href="mailto:sokoj@eunet.yu">sokoj@eunet.yu</a>
Netherlands (The)	<b>BUMA</b>	<a href="http://www.bumastemra.nl">www.bumastemra.nl</a>
New Zealand	<b>APRA</b>	<a href="http://www.apra.co.nz">www.apra.co.nz</a>
Norway	<b>TONO</b>	<a href="http://www.tono.no">www.tono.no</a>
Peru	<b>APDAYC</b>	<a href="http://www.apdayc.org.pe">www.apdayc.org.pe</a>
Philippines (The)	<b>FILSCAP</b>	<a href="mailto:filscap@iconn.cim.ph">filscap@iconn.cim.ph</a>
Poland	<b>ZAIS</b>	<a href="http://www.zaiks.org.pl">www.zaiks.org.pl</a>
Portugal	<b>SPA</b>	<a href="http://www.spautores.pt">www.spautores.pt</a>
Romania	<b>UCMR-ADA</b>	<a href="http://www.ucmr-ada.ro">www.ucmr-ada.ro</a>
Russian Federation (The)	<b>RAO</b>	<a href="http://www.rao.ru">www.rao.ru</a>

San Marino	<b>SIAE</b>	<a href="http://www.siae.it">www.siae.it</a>
Serbia	<b>SOKOJ</b>	<a href="mailto:sokoj@eunet.yu">sokoj@eunet.yu</a>
Singapore	<b>COMPASS</b>	<a href="http://www.compass.org.sg">www.compass.org.sg</a>
Slovakia	<b>SOZA</b>	<a href="http://www.soza.sk">www.soza.sk</a>
Slovenia	<b>SAZAS</b>	<a href="http://www.sazas.org">www.sazas.org</a>
South Africa	<b>SAMRO</b>	<a href="http://www.samro.org.za">www.samro.org.za</a>
South Korea	<b>KOMCA</b>	<a href="http://www.komca.or.kr">www.komca.or.kr</a>
Spain	<b>SGAE</b>	<a href="http://www.sgae.es">www.sgae.es</a>
Sweden	<b>STIM</b>	<a href="http://www.stim.se">www.stim.se</a>
Switzerland	<b>SUISA</b>	<a href="http://www.suisa.ch">www.suisa.ch</a>
Thailand	<b>MCT</b>	<i>Music Copyright (Thailand) Co., Ltd</i> <i>Telephone: (662) 645.35.71/3</i>
Turkey	<b>MESAM</b>	<a href="http://www.mesam.org.tr">www.mesam.org.tr</a>
Ukraine	<b>UACRR</b>	<a href="http://www.uacrr.kiev.ua">www.uacrr.kiev.ua</a>
United Kingdom	<b>PRS</b>	<a href="http://www.mcps-prs-alliance.co.uk">www.mcps-prs-alliance.co.uk</a>
United States of America	<b>SESAC</b>	<a href="http://www.sesac.com">www.sesac.com</a>
United States of America	<b>BMI</b>	<a href="http://www.bmi.com">www.bmi.com</a>
United States of America	<b>ASCAP</b>	<a href="http://www.ascap.com">www.ascap.com</a>
Uruguay	<b>AGADU</b>	<a href="http://www.agadu.org">www.agadu.org</a>
Venezuela	<b>SACVEN</b>	<a href="http://www.sacven.org">www.sacven.org</a>