



REGOLAMENTO TECNICO

CAMPIONATO ITALIANO DI ACCURACY IN PARAMOTORE E PARACARRELLO

ANNO 2023

INDICE

1	GENERALITÀ	2
2	DATE DEL PROGRAMMA	2
3	ISCRIZIONI.....	2
4	ASSICURAZIONE.....	2
5	LINGUA.....	2
6	MEDAGLIE E PREMI.....	2
7	COMPOSIZIONE DELLE SQUADRE.....	3
8	CLASSI DI CAMPIONATO	3
9	REGOLE DI GARA GENERALI.....	3
10	REGOLE DI VOLO E DI SICUREZZA	1
11	PROVE DI CAMPIONATO.....	6
12	PUNTEGGIO	
13	CONSIDERAZIONI GENERALI.....	
14	CONTROLLO DEL VOLO.....	
15	ESECUZIONE DELLE PROVE.....	
16	CALCOLO DEL PUNTEGGIO	
	CATALOGO DELLE PROVE	

1 GENERALITÀ

Scopo dei Campionati è quello di fornire una buona e soddisfacente competizione al fine di determinare il campione Italiano per ciascuna Classe e rafforzare l'amicizia tra i piloti e le nazioni (S10 4.2).

2 DATE DEL PROGRAMMA

Prove libere

Registrazione

Primo Briefing della Competizione

Giorni di volo di competizione

Cerimonia di Chiusura, Premiazioni

Direttore gara

Giudici Nazionali

Addetto allo scarico dati e cronometrista

Responsabili di campo

3 ISCRIZIONI

I Campionati sono aperti a tutti i piloti nelle classi PF1,PL1,PL2 muniti di tessera FAI.

Le iscrizioni individuali e delle squadre debbono essere fatte compilando l'apposito Modulo di Iscrizione.

L'iscrizione include:

- Operazioni di gara (definizione, controllo e valutazione delle prove)
- Tutti i materiali di gara (mappe, descrizione delle prove, atlanti dei punti di controllo, ecc.)
- Uso gratuito dell'aeroporto ed iscrizione gratuita a tutti gli eventi ufficiali
- Posto campeggio sul campo

4 ASSICURAZIONE

E' obbligatoria l'assicurazione per danni contro terzi con il massimale adeguato ai termini di legge.

Sono caldamente consigliate l'assicurazione personale contro gli infortuni. Prova documentaria dell'assicurazione come specificato nel Modulo di Iscrizione deve essere presentata agli Organizzatori al momento della Registrazione. (GS. 3.9.6)

5 LINGUA

La lingua ufficiale del Campionato è l'Italiano. La lingua secondarie è l'inglese.

6 MEDAGLIE E PREMI

Le medaglie saranno assegnate a:

- i piloti classificatisi primi, secondi e terzi per ciascuna Classe (inclusa la PF1F S10 4.3.2) e in ciascuna tappa.

7 COMPOSIZIONE DELLE SQUADRE

Le squadre dovranno essere composte da un massimo di quattro concorrenti.

I componenti della squadra, in quanto concorrenti partecipanti al campionato, dovranno essere in possesso dei documenti elencati al punto 9.1 .

8 CLASSI DI CAMPIONATO

IL Campionato si terrà per le seguenti Classi :(S10, 1.5):

PF1, PL1,PL2.

Ciascuna Classe è un campionato a sé stante e si dovranno evitare, per quanto possibile, interferenze tra una Classe e l'altra.

8.1 Validità delle classi (rsn 4.4.1)

Affinché una Classe sia valida, devono esserci non meno di 4 competitori, pronti per volare la prima prova.

8.2 Validità del campionato

Il titolo di Campione di ciascuna classe sarà assegnato solo se vi sono state almeno 3 task valide

9 REGOLE DI GARA GENERALI

9.1 Registrazione

All'arrivo i piloti si recheranno all'Ufficio Registrazione per il controllo dei loro documenti e per ricevere informazioni e regolamenti supplementari. Si richiedono i seguenti documenti:

- Qualifiche e Licenza di pilota
- Documento d' identità
- Licenza Sportiva FAI in corso di validità
- Certificato di identificazione del mezzo
- Assicurazione
- Modulo d'iscrizione.

Gli orari d'apertura dell'ufficio iscrizioni saranno indicati nella bacheca delle informazioni.

9.2 Qualifica del Pilota

Il pilota gareggiante avrà un livello tecnico sufficiente da soddisfare le richieste di una competizione nazionale e dovrà essere in possesso di Attestato VDS/VM in corso di validità. Il pilota dovrà essere in possesso di una Licenza Sportiva FAI.

9.3 Velivolo e relativo equipaggiamento

Il velivolo e l'equipaggiamento fornito dal concorrente deve avere prestazioni e standard adatti alla gara.

Ogni velivolo deve essere in possesso di Certificato d'Identificazione del mezzo. Tale documento deve essere emesso o accettato dal Paese di origine del velivolo o dal Paese che lo ha immatricolato o dal Paese degli organizzatori. Il velivolo deve essere conforme alla definizione FAI di paramotore per tutto il periodo (S10, 1.3.1).

Il velivolo volerà per tutta la durata dei campionati come entità strutturale singola utilizzando gli stessi componenti usati il primo giorno eccetto che per i getti del carburatore e le eliche che possono essere cambiate a condizione che non venga superato il limite di peso e che il Certificato d'Identificazione del mezzo non venga invalidato.

Durante il periodo della operazioni di Registrazione tutti i velivoli devono essere a disposizione per il controllo di accettazione nella medesima configurazione in cui andranno in volo. Gli organizzatori hanno il diritto di ispezionarli per verificare la conformità alla Classe e l'idoneità al volo e hanno il diritto, se necessario, di lasciare a terra qualsiasi mezzo per ragioni di sicurezza in qualsiasi momento durante la gara.

9.4 Validità di norme e regolamenti

Una volta che i voli di gara del primo giorno sono cominciati, non si può modificare nessuna norma o regolamento. Qualsiasi elemento aggiuntivo alle regole che si rendesse necessario durante la gara non potrà essere retroattivo. I competitori non possono essere sostituiti, non possono cambiare Classe né il proprio velivolo (S10, 4.6.2 e 4.10.2).

9.5 Giorni di prova e di riposo

Un periodo di prove di non meno di 1 e non più di 3 giorni immediatamente prima dell'inizio della gara deve essere reso disponibile per tutti i competitori.

Giornate di riposo si terranno solo in caso di condizioni meteo non adatte a condurre il volo in sicurezza o emergenze impreviste.

9.6 Reclami

Un concorrente che sia insoddisfatto per un qualsiasi motivo, può inoltrare un reclamo scritto al direttore di gara.

I reclami dovrebbero essere fatti e trattati senza ritardo, ma in ogni caso non oltre 6 ore dalla pubblicazione del rispettivo foglio di classifica provvisoria, non contando il tempo tra le ore 22:00 e le ore 07:00, eccetto per le gare nell'ultimo giorno di competizione, o per risultati provvisori pubblicati nel o dopo l'ultimo giorno di competizione quando il limite è 2 ore.

Un reclamo che potrebbe influenzare il risultato di una prova, deve essere trattato ed ottenere una risposta scritta prima dell'emissione della classifica Ufficiale.

9.7 Proteste

Se il competitore non è soddisfatto della decisione riguardo al suo reclamo può presentare una protesta per iscritto al direttore di gara, accompagnata dalla quota di protesta di 50 Euro.

Tale protesta verrà valutata con la Commissione Giudici presente sul campo e il giudizio espresso sarà considerato insindacabile.

La quota verrà restituita se la protesta sarà accolta o se verrà ritirata prima dell'inizio del procedimento.

Una protesta può essere presentata solo contro una decisione del direttore del campionato.

Una protesta deve essere presentata non oltre le 6 ore dalla pubblicazione della rispettiva classifica ufficiale, eccetto per le prove dell'ultimo giorno di gara, o classifiche ufficiali pubblicate nel o dopo l'ultimo giorno di gara, dove il tempo limite è di 2 ore. Le ore notturne tra le 22.00 le 7.00 non sono mai considerate.(S10 4.31)

Qualora la protesta non venga accolta è ammesso ricorso alla CCSA entro 48 ore dalla pubblicazione della classifica definitiva.

10 REGOLE DI VOLO E DI SICUREZZA

10.1 Briefing

I briefing si terranno per i concorrenti ogni giorno di volo. Ora e luogo delle riunioni nonché qualsiasi rinvio saranno esposti ben in vista e/o comunicati tramite telefono cellulare.

Tutti i briefing saranno in italiano e saranno registrati per mezzo di appunti, audio o video registratori. Le descrizioni complete delle prove, le informazioni sul raduno, requisiti per la sicurezza del volo, le penalità e i dettagli sulle aree di volo proibite o ristrette verranno date per iscritto.

Le procedure per la preparazione del volo, il decollo, il volo, l'atterraggio ed il punteggio con le eventuali penalità saranno specificati in ciascuna descrizione della prova (S10 ,.17.)

I requisiti di sicurezza del volo dati ai briefing hanno lo status di regolamenti. (S10 , 4.17.3)

10.2 Rispetto delle Leggi

Ogni concorrente è tenuto a rispettare le leggi e le regole dell'aria del Paese in cui si disputano i Campionati. (S10, 4,19.1)

10.3 Preparazione al volo

Ogni velivolo deve essere sottoposto ad un controllo pre-volo da parte del suo pilota e non può volare se non efficiente. (S10, 4.19.3)

10.4 Limitazioni al volo

Ciascun velivolo deve essere condotto in volo nei limiti del proprio Certificato di idoneità al volo. Ogni manovra rischiosa per gli altri concorrenti o per il pubblico deve essere evitata. Le acrobazie non autorizzate sono proibite. (S10, 4.19.2)

10.5 Danni ad un apparecchio gareggiante

Qualsiasi danno deve essere riferito senza indugio agli organizzatori e l'apparecchio può poi essere riparato. Qualsiasi pezzo di ricambio dovrà essere sostituito con uno identico, eccetto che nel caso di parti importanti quali il parapendio che potrà essere sostituito con un modello simile o con uno di prestazione inferiore.

Nota. La sostituzione di parti importanti può incorrere in una penalizzazione. (S10, 4.19.4)

Un velivolo può essere sostituito dietro permesso del Direttore se il danno è avvenuto senza nessuna colpa da parte del pilota. La sostituzione può avvenire solo con uno di identica fattura o modello o con uno con prestazioni simili o inferiori e iscrivibile a volare nella stessa classe. (S10, 4.19.5)

10.6 Volo di prova e altri voli

Nessun concorrente può decollare in un giorno di competizione dal luogo di gara senza il permesso del Direttore. Il permesso può essere dato per un volo di prova tranne il caso in cui la prova per quella Classe è cominciata, in questo caso il pilota deve atterrare e fare un decollo di competizione nella prova. Le esercitazioni prima di una prova non sono permesse. (S10, 4.21)

10.7 Forma Fisica

- Un pilota non può volare se non in buona forma fisica. Qualsiasi ferita, farmaco o medicine assunte che possano influenzare la performance del pilota in aria, deve essere riferita al Direttore prima del volo.
- Ogni nazione ha la piena responsabilità nel combattere il doping. Controlli anti-doping possono essere effettuati su qualsiasi concorrente in qualsiasi momento.
- La decisione di imporre controlli anti-doping può essere presa dalla FAI, dall'organizzatore o dall'autorità nazionale dell'organizzatore.
- Tutte le informazioni pertinenti possono essere reperite sul sito web della FAI: www.fai.org/medical

10.8 Disciplina dell'aeroporto

I segnali di rullaggio e gli schemi di circuito e atterraggio verranno forniti al Briefing e devono essere rispettati. La non osservanza sarà penalizzata.

10.9 Prevenzione delle collisioni

Una condotta accorta ed appropriata deve essere tenuta in ogni momento. Dovranno essere rispettate le regole di precedenza previste per la disciplina del VDS/VM.

Un concorrente coinvolto in una collisione aerea non deve continuare il volo qualora l'integrità strutturale del mezzo fosse in dubbio. (S10, 4.20.5)

10.10 Volo tra le nuvole

Il volo in nuvola è proibito e il velivolo non può portare strumenti giroscopici o altro tipo di equipaggiamento che consenta il volo senza riferimento visivo del suolo. (S10, 4.20.6)

11 PROVE DI CAMPIONATO

11.1 Generalità

Per essere valida come prova di campionato, a tutti i competitori della Classe in questione sarà data l'opportunità di avere il tempo per portare a termine la prova.

Una prova può essere diversa per ciascuna Classe e una prova può essere fissata per tutte le Classi. (S10, 4.24.4)

In linea generale, ad un concorrente è concesso solo un decollo per ogni prova e la prova può essere volata una volta sola. Un competitore può ritornare all'aeroporto entro 5 minuti dal decollo per motivi di sicurezza. In questo caso un'ulteriore partenza può in linea di principio essere effettuata senza penalità ma ugualmente il concorrente non deve in alcun modo trarre beneficio dalla nuova partenza. Le eccezioni e le penalità sono specificate nella Descrizione della Prova. (S10, 4.25.2)

Le prove di precisione possono essere associate ad altre prove oppure fissate separatamente.

11.1 Orari della prova

Gli orari di decollo, la chiusura del periodo(finestra) di decollo, i punti di virata e l'ultimo atterraggio saranno esposti in forma scritta. Se la partenza viene rimandata, gli orari dati vengono conseguentemente ritardati a meno che non sia stato specificatamente comunicato il contrario.

11.2 Sospensione o cancellazione della prova

Il Direttore può sospendere il volo dopo che i decolli sono cominciati se il proseguire è pericoloso. Se il periodo di sospensione è sufficientemente lungo da dare un vantaggio non equo ad un qualsiasi concorrente, la prova deve essere cancellata. Una volta che tutti i concorrenti di una Classe sono decollati o hanno avuto l'opportunità di farlo, la prova non sarà cancellata se non per ragioni di forza maggiore. (S10, 4.25.3)

11.3 Tipi di prove

A. Precisione.

Il catalogo delle prove da disputarsi durante il campionato(ed il loro sistema di assegnazione del punteggio) è allegato al presente regolamento locale.

11.4 Esecuzione delle prove

L'ordine di decollo può essere:

- un ordine di decollo fisso, deciso dall'Organizzatore,
- a finestra aperta,
- secondo l'ordine di classifica del campionato o in senso contrario.

L'effettivo ordine di decollo programmato è allegato alla Descrizione della Prova pertinente.

Se si richiede un "touch and go" per separare le parti di una prova, ne verranno dati i dettagli nella Descrizione della Prova e al briefing.

11.5 Atterraggi fuori campo

L'atterraggio fuori zona sarà valutato zero, a meno che non sia specificatamente stabilito in maniera diversa al briefing. Se un pilota atterra lontano dal campo stabilito o dalle base deve al più presto informare telefonicamente gli organizzatori ed al più tardi entro l'orario di chiusura della prova. Gli è consentito rompere il sigillo del serbatoio del carburante e tornare in volo oppure ritornare via terra. Al ritorno alla base il pilota deve immediatamente recarsi al Controllo con il suo resoconto. La mancata osservanza di questa procedura senza un valido motivo può comportare nessun punteggio per la prova, addebito delle spese per gli interventi di soccorso impiegati, o squalifica. (S10, 4.27)

11.6 Emergenze

Il concorrente che atterra per soccorrere un pilota ferito non dovrebbe, a discrezione del Direttore, essere svantaggiato da questa azione.

11.7 Area di sicurezza

È un'area segnalata chiaramente in cui il velivolo deve essere posizionato di tanto in tanto secondo le direttive del Direttore. Una volta che si trovano nell'Area di Sicurezza i velivoli non possono essere toccati per nessuna ragione senza l'esplicito consenso del Direttore se non per rimuoverli dall'Area di Sicurezza. I concorrenti che non rispettano le regole dell'Area di Sicurezza sono passibili di penalizzazioni.

12 PUNTEGGIO

12.1 Generale

Per il singolo concorrente il risultato totale sarà calcolato sommando i punteggi ottenuti in ciascuna prova, vincitore è colui che totalizza il punteggio totale più alto della classe. (S10, 4.29.2)

Per la squadra il risultato totale sarà calcolato sommando i punteggi ottenuti in ciascuna prova.

Per la squadra il punteggio della singola prova sarà calcolato sommando i migliori tre punteggi ottenuti, nella prova in questione, dai concorrenti che la compongono.

Il punteggio dato ad un concorrente deve essere espresso col numero intero più vicino, arrotondato di 0,5. (S10, 4.29.5)

Un pilota che non ha volato ottiene zero punti e viene indicato con DNF o "Did Not Fly" sulla tabella dei punteggi. Un pilota che viene squalificato otterrà zero punti e verrà indicato con DSQ o "Disqualified". (S10, 4.29.7)

La sottrazione di punti di penalità deve essere fatta dopo che l'assegnazione del punteggio per quella prova è stato completato. (S10, 4.29.8)

Se il punteggio di un pilota, penalità incluse, è per qualsiasi motivo negativo il suo punteggio per quella prova deve essere considerato come zero. I punteggi negativi non saranno riportati. (S10, 4.29.10)

Per l'assegnazione del punteggio sarà utilizzata la seguente simbologia:

V = velocità, D = Distanza, T = Tempo

Le classifiche devono riportare la data della prova e la data e l'ora in cui la classifica è stata emessa, il numero della prova e la classe interessata, il nome del concorrente, la Nazione, il numero del concorrente e il punteggio.

Le classifiche riferite alle squadre devono riportare la data della prova e la data e l'ora in cui la classifica è stata emessa, il numero della prova e la classe interessata, il nome della squadra ed il punteggio.

Le classifiche devono essere contrassegnate come Provvisorie o Ufficiali o, se è coinvolta una protesta, Finali. Una classifica Provvisoria può diventare Ufficiale solo dopo che tutti i reclami hanno avuto risposta dal Direttore. I risultati non possono essere alterati dopo che una classifica Provvisoria è diventata Ufficiale. (S10 4.29.1)

Nel caso in cui prima della fine del campionato si scopra un malfunzionamento nell'analisi del volo da parte del gnss o di punteggio e tale malfunzionamento è imputabile ad un errore tecnico da parte del direttore di gara o dello staff di assegnazione punteggio o del dispositivo che è stato usato per l'analisi del volo da parte del gnss o per l'assegnazione del punteggio, tale malfunzionamento deve essere corretto senza tenere in considerazione i limiti temporali applicabili ai reclami ed alle proteste (S10 4.29.11).

12.2 Penalità

In linea generale, qualsiasi infrazione al regolamento di volo, di sicurezza o della prova comporterà una penalizzazione.

Le azioni che di norma comportano una squalifica sono:

- a. Screditare l'evento, I suoi organizzatori, la FAI o il codice sportivo.
- b. L'uso di sostanze proibite
- c. Contatti non autorizzati con il velivolo nell'area di Sicurezza
- d. Il volo all'esterno dello specifico involo di volo del velivolo oppure il volo pericoloso
- e. Il volo o il tentativo di volo con equipaggiamento proibito
- f. L'assistenza non autorizzata durante una prova.
- g. L'interferenza con il firmware o il software di un registratore di volo GNSS.

13 CONSIDERAZIONI GENERALI

13.1 Decollo Pulito

Viene definito come tentativo di decollo quello in cui la calotta per intero non tocca il terreno ed il momento in cui 10 secondi dopo l'intero velivolo compreso il pilota è in aria.

13.2 Deck di atterraggio

- Un deck di atterraggio è un'area distintamente segnalata
- Un deck di atterraggio avrà una manica a vento entro i 100 m dal suo limite
- Non vi saranno ostacoli significativi entro 200 m dal suo limite

13.3 Numeri di gara

Il numero dovrà essere posizionato centralmente sulla parte inferiore della calotta con la sommità del numero verso il bordo d'attacco o/e su un lato destro del mezzo.

13.4 Equipaggiamento di emergenza

Un paracadute d'emergenza non deve essere considerato come parte dell'entità strutturale del mezzo.

13.5 Equipaggiamento di protezione

Un casco di protezione deve essere indossato ogni qualvolta il pilota è imbracato al mezzo.

13.6 Equipaggiamento proibito

In aggiunta ai dispositivi dettagliati nei regolamenti locali: zavorra mobile o amovibile.

14 CONTROLLO DEL VOLO

14.1 Rilevazione dei tempi

Normalmente, i tempi di decollo sono presi al momento in cui i piedi del pilota si staccano dal terreno.

Normalmente, i tempi di atterraggio sono presi al momento in cui i piedi o un'altra parte del corpo del pilota o del mezzo toccano il terreno.

I tempi possono anche essere rilevati quando il pilota calcia un palo o vola sopra un osservatore, come previsto dalla prova in questione.

Una prova si considera incominciata dal momento in cui il primo pilota al decollo è pronto a decollare, e termina nel momento in cui l'ultimo pilota è atterrato ed è uscito dal deck di atterraggio.

Nel caso di finestra di decollo, l'ora precisa del decollo è interamente a discrezione del pilota tuttavia deve rientrare all'interno della finestra. Nel caso in cui viene dato un orario particolare di decollo, l'orologio partirà in quel momento ed il pilota può conseguentemente decollare in ogni momento.

14.2 Misurazione della precisione del volo

Segnalatori a terra

- Alcuni segnalatori a terra possono essere designati "segnalatori di atterraggio", nel caso in cui nella prova sia disponibile un bonus se si atterra su quel segnalatore.

Pali calciabili

- Alcune prove possono prevedere l'utilizzo di "Pali Calciabili". Un tocco al palo è valido quando il pilota o una parte del mezzo è stata chiaramente vista toccare il palo o, quando viene utilizzato un sensore elettronico "kick-stick" approvato, lo strumento registra un colpo valido.
- Il palo deve essere alto approssimativamente 2m, deve essere visibile da una distanza di almeno 250m, e costruito in maniera tale che sia improbabile che si infili nell'elica una volta colpito. (Si raccomanda vivamente l'utilizzo dei pali standard per lo slalom sciistico).
- Uno o più pali possono essere utilizzati in una prova al fine di separare gli elementi della prova ed è possibile assegnare un bonus per chi riesce a calciare una sequenza di pali in un dato ordine e/o in un dato tempo.

15 ESECUZIONE DELLE PROVE

15.1 Proporzioni

Le prove effettuate durante il campionato dovranno essere bilanciate in modo da non avvantaggiare una categoria di attrezzatura piuttosto che un'altra.

15.2 Assistenti

L'aiuto da parte di assistenti è incoraggiato fino a quando il concorrente non entra nel deck per cominciare una prova. Da quel momento in poi, è proibito ogni aiuto esterno se non dai Marshals o da quelle persone espressamente incaricate dal direttore, fino al momento in cui il concorrente lascia il deck al termine della prova, o atterra fuori secondo le regole dell'atterraggio fuori campo.

15.3 Decollo

Un PF deve decollare a piedi in tutte le prove ed un PL deve decollare sulle sue ruote.

Nessun pilota può decollare senza il permesso del Direttore o del Marshal.

Possono essere applicate alle prove sia una finestra aperta che un ordine di decollo stabilito.

Se non altrimenti specificato, tutti i decolli devono essere completati all'interno del deck di decollo, eccetto che nelle situazioni di emergenza illustrate al briefing. La mancata osservanza comporterà una penalizzazione del 20% del punteggio del pilota.

Prima della partenza il pilota e/o il suo mezzo possono essere sottoposti ad ispezione in qualsiasi momento per verificare eventuali infrazioni. È dovere dei concorrenti assistere i marshals quanto più possibile per agevolare ed affrettare l'ispezione.

Ad eccezione che nelle prove previste, un decollo mancato non comporta di principio una penalizzazione. Tuttavia, il pilota deve rispettare le istruzioni date dai Marshals per accelerare il nuovo decollo oppure il pilota rischia di essere relegato in fondo alla coda.

Nel caso in cui venga dato un ordine di decollo:

- Se il Marshal ritiene che il pilota causi un ritardo irragionevole (è rimasto sul deck più di 20 minuti con l'opportunità di decollare), si applicherà una penalizzazione del 20 %.

Nel caso in cui viene dato un orario particolare di decollo, l'orologio partirà in quel momento ed il pilota può conseguentemente decollare in ogni momento.

15.4 Limitazioni di volo

Manovre definite acrobatiche o al di fuori dell'involupto di volo consentito sono proibite.

Tutte le prove di slalom vanno effettuate solo ed esclusivamente sull'acqua e sono regolamentate dall'annex 7 della sezione 10 del codice sportivo FAI.

15.5 Atterraggio

Se non altrimenti specificato, tutti gli atterraggi devono essere completati all'interno del deck di atterraggio, eccetto che nelle situazioni di emergenza illustrate al briefing. La mancata osservanza potrebbe comportare una penalizzazione del 20% del punteggio del pilota.

- All'atterraggio, i piloti devono rimuovere immediatamente dal deck i propri mezzi;
- I piloti che "abbandonano" i PF sul deck di atterraggio sono passibili di penalizzazioni.

Nelle prove in cui ai piloti viene chiesto di effettuare un atterraggio di precisione o di atterrare su un segnalatore, l'obiettivo del pilota è di fare un buon atterraggio su entrambi i piedi senza cadere. "cadere a seguito di un atterraggio" sarà interpretato come:

- VALIDO: se il pilota cade su UN ginocchio - punteggio dell'atterraggio come riuscito
- NON VALIDO: se il pilota cade su DUE ginocchia - punteggio dell'atterraggio zero.

Nelle prove in cui al pilota viene chiesto di spegnere il motore ad altezze specifiche, le altezze saranno determinate da:

- 300 piedi: "il motore & le eliche devono essere fermati.

Ostacolo ai segnalatori di atterraggio: se un pilota o una qualsiasi parte del suo mezzo ostacola il tentato atterraggio o decollo presso un segnalatore di atterraggio di un altro concorrente, si applicherà una penalizzazione del 20%. Tuttavia, il pilota che ottiene punteggio superiore a zero per il suo atterraggio presso un segnalatore di atterraggio ha l'uso esclusivo dell'area nelle immediate vicinanze del segnalatore per un tempo massimo di 1 minuto durante i quali deve allontanare il proprio velivolo dall'area altrimenti 20% di penalità.

15.6 Emergenze

Tutti i piloti devono ripiegare le calotte immediatamente dopo l'atterraggio. Una calotta che non è stata ripiegata entro 3 minuti indica che il pilota ha bisogno di aiuto. Qualsiasi pilota che veda una tale situazione è obbligato a fornire assistenza e contattare l'organizzazione non appena possibile.

16 CALCOLO DEL PUNTEGGIO

16.1 Generalità

Il Punteggio massimo può arrivare a 250 punti per prova calcolati generalmente come segue:

$$P = Q / Q_{\max} \times 250$$

dove: Q = punteggio del pilota, Q max = miglior punteggio per la prova, P = punteggio totale

ma, a seconda delle prova, possono anche essere assegnati per la prestazione dei piloti punteggi assoluti o in combinazione con quanto sopra specificato o in maniera esclusiva. Nel caso in cui si usa una combinazione, il punteggio totale assoluto disponibile non deve essere superiore al 50% del punteggio totale disponibile.

p.e. $P = Q/Q_{\max} \times 200 + y$ (dove il valore massimo di y è 50)

OPPURE $P = y$ (dove il valore massimo di y è 250)

In tutti i casi: P = punteggio totale, Q = punteggio del pilota, Q max = miglior punteggio ottenuto da un competitore nella prova, y = un punteggio assoluto

Vincitore della classe sarà il pilota, l'equipaggio o la squadra che ha ottenuto il punteggio totale più alto in quella classe.

Nelle classi PF e PL, se meno del 50% dei piloti della classe incominciano la prova allora, dopo che tutte le penalità sono state assegnate, il punteggio di ciascun pilota per quella prova verrà proporzionalmente ridotto secondo la seguente formula:

$$\text{Punteggio finale del pilota nella prova} = P_s * (\text{MIN}(1, (T_s/T_c)^2))$$

Dove

P_s = Punteggio del pilota nella prova dopo che tutte le penalità, ecc. sono state applicate.

T_s = Partiti totale (Total started); numero totale dei piloti della classe che hanno incominciato la prova (ovvero più propriamente, oltre la regola dei 5 minuti).

T_c = Totali classe (Total class); numero totale dei piloti nella classe.

16.2 Punteggio della squadra

Per ogni prova, il punteggio della squadra (P_{sq}) è dato dalla somma dei tre migliori punteggi ottenuti, nella prova in questione, dai concorrenti componenti la squadra (P_{s1}, P_{s2}, P_{s3}, P_{s4}). Quindi una squadra formata da quattro concorrenti avrà la possibilità di scartare il risultato più basso ottenuto da uno di questi.

$$P_{sq} = P_{s1} + P_{s2} + P_{s3} \quad \text{con } P_{s1}, P_{s2}, P_{s3} > P_{s4}$$

Dove

P_{sq} = Punteggio della squadra

P_{s1}, P_{s2}, P_{s3}, P_{s4} = Punteggi dei singoli componenti della squadra nella prova dopo che tutte le penalità, ecc. sono state applicate.

SCHEDA DI ISCRIZIONE

SCHEDA DI ISCRIZIONE PER IL CAMPIONATO ITALIANO DI ACCURACY IN PARAMOTORE E PARACARRELLO

Il Sottoscritto:

COGNOME.....

NOME.....

NATO IL A.....

RESIDENTE IN.....

VIA..... CAP.....

ATTESTATO N..... SCADENTE IL.....

TESSERA FAI

TIPO DI APPARECCHIO..... VELA.....

IDENTIFICATIVO.....

SOCIETA' ASSICURATRICE.....

NUMERO POLIZZA..... SCADENZA POLIZZA.....

COMPONENTE DELLA SQUADRA:

CELL..... E-MAIL.....

Chiede di essere iscritto al Campionato Italiano di ACCURACY in, che si svolgerà a
..... il

Data.....

Firma.....

Autorizzazione uso dati personali art.23 del D.L.gs 196/2003

Il sottoscritto in qualità di interessato al trattamento dei dati personali rilasciati per la manifestazione sopramenzionata, prova valevole per il Campionato Italiano, con la presente secondo quanto previsto dall'art.23 del D.L. gs 196/03

Da il consenso

Nega il consenso

*Liberamente e senza costrizioni, al trattamento dei propri dati personali ai soli fini della manifestazione in parola e nelle sole modalità da essa previste, consapevole di poter esercitare in qualunque momento il diritto di recesso sancito dall'art. 7 del D. Lgs 196/03.
Letto firmato e sottoscritto – l'interessato del trattamento dei dati.*

Data.....

Firma.....

SCHEDA DI ISCRIZIONE SQUADRA

NOME SQUADRA:

ELENCO COMPONENTI:

NOME e COGNOME	ATTESTATO Num.	TESSERA FAI	Firma
1-
2-
3-
4-

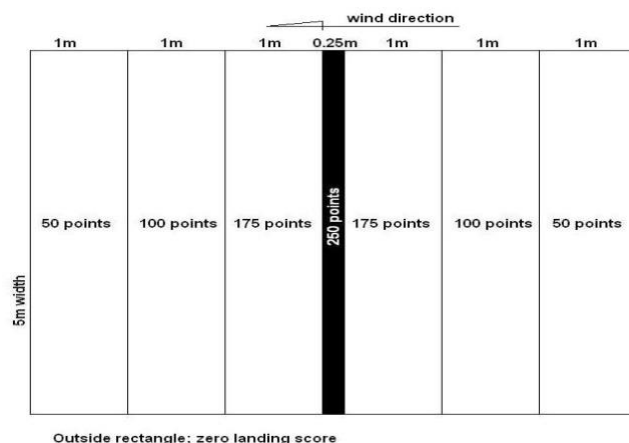
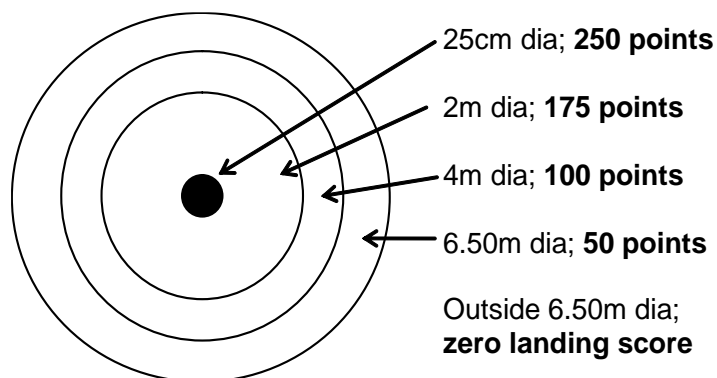
Capitano:

CATALOGO DELLE PROVE

A1 ATTERRAGGIO DI PRECISIONE

OBIETTIVO

Effettuare un atterraggio il più vicino possibile al punto.



DESCRIZIONE

Il pilota sale a 100 mt sopra il bersaglio, spegne il motore prima di passare attraverso una porta e cerca di effettuare un primo tocco il più vicino possibile al centro del bersaglio consistente in:

una serie di cerchi concentrici per le classi PF1 e PF2

una serie di strisce parallele larghe 5 metri per le classi PL1 e PL2.

REGOLE PARTICOLARI

- Il circuito deve essere volato come specificato al briefing.
- Il primo tocco del suolo da parte del piede del pilota (PF) o delle ruote dell'apparecchio (PL) è il punto dal quale sarà calcolato il punteggio del pilota. Un primo tocco effettuato su una linea ottiene il punteggio più alto. Quando più di una ruota tocca simultaneamente il bersaglio, il punteggio ottenuto sarà quello più favorevole al pilota.
- I concorrenti riceveranno punteggio di atterraggio zero:
 - motore non spento prima della zona stabilita;
 - porta non attraversata correttamente;
 - caduta come conseguenza dell'atterraggio.

PUNTEGGIO

$$\text{Pilot Score } Q = (Q_p / Q_{pmax}) \times 250$$

Dove :

Q_p = Pilot score

Q_{pmax} = Highest score obtained by a pilot

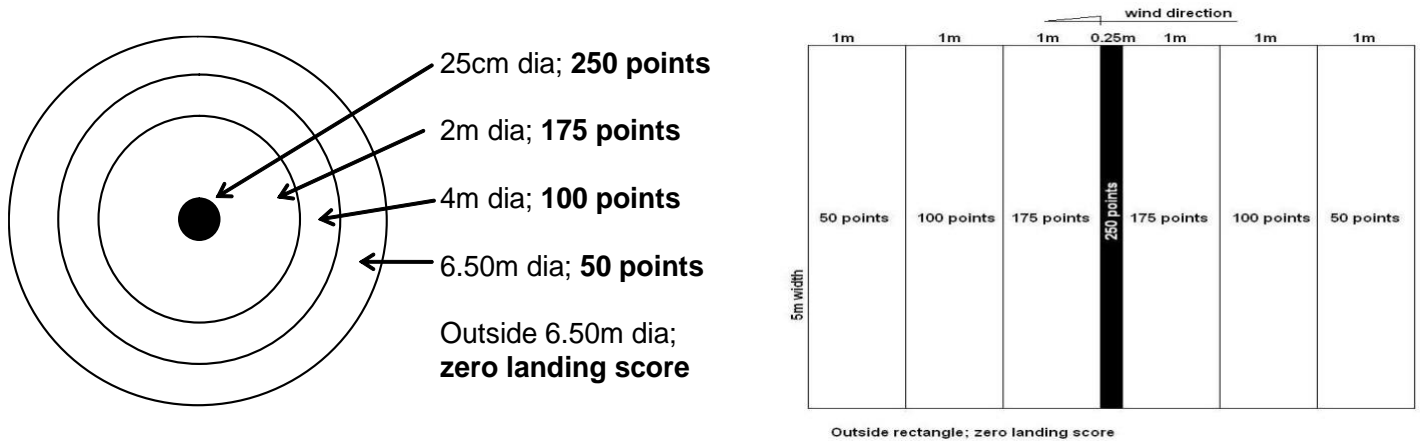
Penalita'

Caduta durante l'atterraggio o due ginocchia sul terreno 100% di penalita'.

A2 DECOLLO E ATTERRAGGIO DI PRECISIONE

OBIETTIVO

Effettuare un decollo pulito al primo tentativo nel deck e successivamente atterrare il piu' vicino possibile al punto.



DESCRIZIONE

Al pilota sono permessi 4 tentativi di decollo, sale a 100 mt sopra il bersaglio, spegne il motore prima di passare attraverso una porta e cerca di effettuare un primo tocco il più vicino possibile al centro del bersaglio consistente in:

una serie di cerchi concentrici per le classi PF1 e PF2

una serie di strisce parallele larghe 5 metri per le classi PL1 e PL2.

REGOLE PARTICOLARI

- Il pilota riceve 125 punti per un decollo pulito al primo tentativo, 75 per il secondo tentativo, 40 per il terzo e zero per il quarto.
- Il circuito deve essere volato come specificato al briefing.
- Il primo tocco del suolo da parte del piede del pilota (PF) o delle ruote dell'apparecchio (PL) è il punto dal quale sarà calcolato il punteggio del pilota. Un primo tocco effettuato su una linea ottiene il punteggio più alto. Quando più di una ruota tocca simultaneamente il bersaglio, il punteggio ottenuto sarà quello più favorevole al pilota.
- I concorrenti riceveranno punteggio di atterraggio zero:
 - motore non spento prima della zona stabilita;
 - porta non attraversata correttamente;
 - caduta come conseguenza dell'atterraggio.

PUNTEGGIO

$$\text{Pilot Score } Q = (Q_p / Q_{pmax}) \times 250 + T_o$$

Dove :

Q_p = Pilot score

Q_{pmax} = Highest score obtained by a pilot

T_o = Takeoff Score

Penalita'

Caduta durante l'atterraggio o due ginocchia sul terreno 100% di penalita'.

A3 ATTERRAGGIO BOWLING

Obiettivo

Atterrare senza motore colpendo quanti più birilli possibile.

Descrizione

Da 5 a 10 birilli sono posizionati in fila controvento nell'area di atterraggio a intervalli regolari tra 1 e 2 metri.

I birilli sono alti 50 cm per le classi PF1 e PF2 e 100 cm per le classi PL e sono morbidi all'impatto. Possono essere semplicemente appoggiati sul terreno o attaccati a un sistema a molla simile a quello dei pali calciabili. Un birillo si intende colpito quando è visto chiaramente da un marshal, o da un sensore elettronico, o quando il birillo cade.

I piloti voleranno ad un'altezza di 100 e spegneranno il motore prima di attraversare un cancello come da istruzioni.

In alternativa il pilota sale sufficientemente alto per effettuare almeno un 360° a motore spento sulla verticale del bersaglio prima dell'atterraggio.

L'una o l'altra alternative saranno indicate al briefing.

I piloti cercheranno di colpire quanti più birilli possibile prima di toccare terra.

Punteggio

$$\text{Pilot Score } Q = (Np / Npmax)$$

Dove :

Np = n. birilli validi colpiti dal pilota

$Npmax$ = n. Max di birilli validi colpiti nella prova

Score a 250:

$$\text{Pilot score } P = (Qp / Qpmax) \times 250$$

Dove:

qp = punteggio pilota

$qpmax$ = miglior punteggio tra i piloti

↓ Wind



Landing
pins

Penalità

Non attraversare il cancello o attraversare con il motore acceso: zero punti all'atterraggio

Cadere durante l'atterraggio o poggiare due ginocchi per terra: zero punti all'atterraggio.

A4 ATTERRAGGIO IL MURO

Obiettivo

Avvicinarsi a motore spento in un corridoio chiaramente contrassegnato e atterrare il più vicino possibile a una linea trasversale al corridoio senza attraversarla.

I piloti voleranno ad una quota di almeno 100 m e spengono il motore prima di attraversare un cancello dichiarato al briefing.

In alternativa, i piloti voleranno a quota sufficiente per fare un 360 sulla verticale del bersaglio (muro) dopo aver spento il motore.

Descrizione

Il primo contatto con il terreno dal piede del pilota (PF) o le ruote di aeromobili (PL) è il punto di misurazione della distanza.

Quando più di una ruota PL tocca simultaneamente il terreno si misurerà dalla distanza più favorevole al pilota.

La vela può oltrepassare il muro (non il pilota o qualsiasi parte del paramotore)

Il pilota con il suo PPG si deve fermare il più rapidamente possibile e deve rimanere sul posto fino a quando il segnale di liberare la zona sarà dato dal marshal.

Ai concorrenti verrà assegnato un punteggio pari a zero se :

- Il pilota o paramotore o trike attraversano una delle linee
- Il motore non è spento prima della porta.
- La porta viene superata in maniera non corretta.
- Il pilota cade all' interno del corridoio dopo aver toccato terra.

Punteggio

Punteggio del pilota = $250 \times D_p / D_{min}$

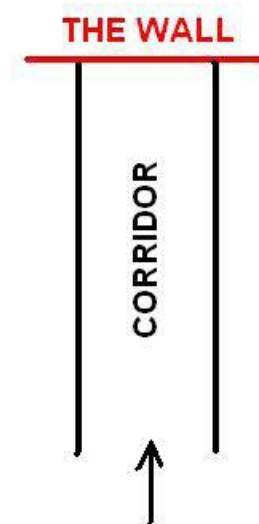
dove:

D_{min} = Z - distanza più vicina al target raggiunto da qualsiasi pilota.

D_p = Z - distanza del pilota al bersaglio (se $D_p > Z$ = zero punti in atterraggio).

Il valore di Z, in metri sarà data al briefing per ogni classe,

ma può essere tra 5 e 30 metri a seconda delle condizioni meteorologiche.



A5 ATTERRAGGIO ISOLA

OBIETTIVO

Atterrare il più vicino possibile al centro senza uscire fuori dal perimetro.

DESCRIZIONE

Il pilota sale a 100 mt sopra il bersaglio, spegne il motore prima di passare attraverso una porta e cerca di effettuare un primo tocco il più vicino possibile al centro del bersaglio rimanendo poi all'interno del perimetro segnato sul terreno.

REGOLE PARTICOLARI

- Il circuito deve essere volato come specificato al briefing.
- Il primo tocco del suolo da parte del piede del pilota (PF) o delle ruote dell'apparecchio (PL) è il punto dal quale sarà calcolato il punteggio del pilota. Quando più di una ruota tocca simultaneamente il bersaglio, il punteggio ottenuto sarà quello più favorevole al pilota.
- Dopo il primo tocco il pilota dovrà rimanere all'interno del perimetro segnato sul terreno, solo all'ala è permesso di andare fuori dal perimetro.

PUNTEGGIO

$$\text{Pilot Score } Q = (Q_p / Q_{pmax}) \times 250$$

Dove :

Q_p = Pilot score

Q_{pmax} = Highest score obtained by a pilot

Penalita'

- Caduta durante l'atterraggio o due ginocchia sul terreno 100% di penalita'.
- Porta non attraversata correttamente;
- Il pilota, il paramotore o il trike oltrepassano la linea perimetrale.

A6 TOUCH AND GO

OBIETTIVO

Effettuare un atterraggio con motore acceso in un piccolo deck, successivamente avanzare sul terreno fino a raggiungere un altro piccolo deck dal quale effettuare un decollo nel minor tempo possibile.

DESCRIZIONE

Il pilota segue il circuito specificato durante il briefing ed atterra con motore acceso il più possibile vicino al centro di un deck costituito da 3 cerchi concentrici di 1, 4 e 6,5 metri di diametro, successivamente avanza sul terreno fino a raggiungere un altro deck costituito da 3 cerchi concentrici di 1, 4 e 6,5 metri di diametro dal quale effettuerà un decollo staccandosi dal terreno il più possibile vicino al centro del deck.

REGOLE PARTICOLARI

- Il circuito deve essere eseguito come specificato al briefing;
- Se l'ala cade a terra il pilota può gonfiare nuovamente l'ala e continuare il suo percorso entro il tempo limite per la prova.
Il tempo massimo consentito ad un pilota per completare la prova è di 3 minuti;
- Se l'atterraggio viene effettuato al di fuori del deck previsto sarà applicata una penalità del 100% al punteggio del tempo.
Il pilota dovrà comunque proseguire la prova e rimarrà quindi valido solo il punteggio del successivo decollo;
- Se il decollo viene effettuato al di fuori del deck previsto sarà applicata una penalità del 100% al punteggio del tempo e rimarrà quindi valido solo il punteggio dell'atterraggio;
- Il primo tocco del suolo da parte del piede del pilota (PF) o delle ruote dell'apparecchio (PL) è il punto dal quale sarà calcolato il punteggio del pilota. Un primo tocco effettuato su una linea ottiene il punteggio più alto. Quando più di una ruota tocca simultaneamente il bersaglio, il punteggio ottenuto sarà quello più favorevole al pilota.
- L'atterraggio è considerato valido se dopo il primo tocco seguono gli altri passi sul terreno senza che il pilota torni in volo;
Per un atterraggio considerato non valido sarà assegnato il 100% di penalità solo al punteggio dell'atterraggio.
- Il primo stacco del suolo da parte del piede del pilota (PF) o delle ruote dell'apparecchio (PL) è il punto dal quale sarà calcolato il punteggio del pilota. Un primo stacco effettuato su una linea ottiene il punteggio più alto. Quando più di una si stacca simultaneamente dal terreno, il punteggio ottenuto sarà quello più favorevole al pilota.
- Il decollo è considerato valido se dopo il primo stacco non seguono altri contatti con il terreno ed il pilota rimane in volo.
Per un decollo considerato non valido sarà assegnato il 100% di penalità solo al punteggio del decollo.

PUNTEGGIO

Qp atterraggio = se il pilota atterra all'interno del primo cerchio 250, del secondo 125, del terzo 50

Qp decollo = se il pilota effettua il decollo staccando dal terreno all'interno del primo cerchio 250, del secondo 125, del terzo 50

Qp tempo = $(tp \text{ min}/tp) \times 400$

$Qp = Qp \text{ atterraggio} + Qp \text{ decollo} + Qp \text{ tempo}$

Pilot Score $Q = (Qp/Qpmax) \times 250$

Dove :

Qp = Pilot score

Qpmax = Highest score obtained by a pilot

tp min = il tempo minore

tp = tempo del pilota

A7 PARABALL

Obiettivo

Consegnare tre palle in un bersaglio o il più vicino possibile ad esso, in un tempo limitato.

Descrizione

Il bersaglio è un panierino di circa 1-2m di diametro. Tre sfere sono poste tra i 10 ei 50 metri dal bersaglio sulle posizioni di partenza segnalate.

Dopo il decollo, il pilota vola alla zona indicata come circuito di attesa e osserva la bandiera verde per iniziare. Il pilota deve raccogliere con i piedi una palla e la trasporta al bersaglio.

In alternativa, il pilota può calciare le palle verso il bersaglio. Questo si ripete fino a quando tutte le palle sono nel bersaglio o il tempo limite viene superato.

Il tempo inizia con il tocco della prima palla, il primo tentativo di toccare una palla o quando il pilota passa la prima palla. Il tempo termina quando tutte e tre le palle sono nel bersaglio o quando si superano i 3 minuti, qualunque cosa sia successa prima.

Il superamento del limite di tempo viene segnalato da un marshal con una bandiera rossa.

Al termine della prova, il pilota vola alla zona di atterraggio determinata in precedenza.

Il punteggio è basato sul tempo necessario per mettere le tre sfere nel bersaglio, oppure, se il limite di tempo massimo viene raggiunto, sul numero di palle nel bersaglio e la posizione delle sfere rimanenti fuori bersaglio.

Regole particolari

Non ci sono limitazioni al numero, l'angolo, la velocità o l'altezza di approcci per le palle e la tecnica per lo spostamento, colpire, calciare o trasportare le palle.

Le palle devono rimanere nel target. Quelle che rimbalzano fuori dal bersaglio saranno segnate in base alla loro distanza dal bersaglio.

Contatto del pilota con il suolo è consentito, ma nessuna parte dell'ala può toccare il terreno prima della fine della prova. La penalità per l'ala che tocca il terreno prima della fine del task = tempo trascorso 4 min (zero pilota punteggio).

Nessuna parte del pilota o di un aeromobile può toccare il bersaglio. Penalità per toccare il target = 4 min tempo trascorso (Zero punteggio pilota).

Se un pilota prende una palla quando viene raggiunto il limite di tempo si può continuare a completare la prova con quella palla fino a quando tocca il terreno o un tempo totale di 3 minuti e 30 secondi è passato, a seconda di quale è il primo.

Punteggio

T = tempo trascorso per ottenere tutte le 3 palle nel bersaglio, o 3 minuti, a seconda di quale è venuto prima.

B1 = numero di palle a meno di 5 metri il bersaglio.

B2 = Numero di palle spostati dalla loro posizione originale di partenza.

B3 = Numero di palle ancora nella loro posizione originale di partenza.

$T1 = T + (B1 * 5 \text{ sec}) + (B2 * 11 \text{ sec}) + (B3 * 20 \text{ sec})$

Tmin = tempo minimo

$P = 500 * (Tmin / T1)$

Preparazione Campo

- Cesto con i bordi

- Le palle possono essere di varie dimensioni e colori.

- La posizione delle palle al momento dell'inizio della task deve essere la stessa per tutti i concorrenti

- Se cambia la direzione del vento il circuito può essere ruotato al fine di riallinearsi con la direzione del vento ma le distanze delle posizioni iniziali delle palle vanno mantenute sempre le stesse.

- Si deve marcare un cerchio di 5 m intorno al bersaglio.

A8 CONTROLLO DI PRECISIONE DELL'ALA

Obiettivo

Atterrare, mostrare il controllo di precisione dell'ala e ridecollare.

Descrizione

Questa task sarà normalmente effettuata in condizioni di vento tali da permettere il gonfiaggio rovescio.

Il percorso sarà definito da due sticks e sarà posizionato in asse con il vento. La distanza tra gli sticks è arbitraria, ma dovrebbe essere minimo di 100 metri.

Il pilota entra nel percorso controvento e dovrà calciare il primo stick per avviare il tempo. Il pilota dovrà quindi atterrare tra i due sticks riponendo l'ala completamente a terra e mostrando che le linee non sono in tensione.

Quando il marshal ha confermato che le linee sono lente, mostrerà una bandiera verde come segnale che il pilota può decollare di nuovo.

Il pilota, dopo il decollo, calcerà il secondo stick per fermare il tempo.

Regole speciali

- Il tocco dello stick è valido se il pilota o qualsiasi parte del paramotore mostrano un chiaro contatto con esso.
- Il tempo sarà avviato nel momento in cui il pilota tocca il primo stick e sarà fermato nel momento in cui il pilota tocca il secondo stick.
- Il pilota ha un massimo di tre tentativi per ogni stick.
- Se il pilota gonfia l'ala prima che le linee siano lente sarà applicato il 100% di penalità.
- Se il pilota fallisce il decollo può riprovare entro il tempo limite per la prova.
- Il tempo massimo consentito al un pilota per completare la prova è di 3 minuti.

Punteggio

$$P = 250 * (T_{best} / T_{pil})$$

dove

T_{pil} = tempo del pilota

T_{best} = miglior tempo

A9 CONTROLLO DI PRECISIONE DELL'ALA con Slalom a terra

Obiettivo

Atterrare, mostrare il controllo dell'ala facendo uno slalom tra dei birilli disposti a terra e ridecollare.

Descrizione

Il percorso sarà definito da due sticks e sarà posizionato in asse con il vento. La distanza tra gli sticks è arbitraria, ma dovrebbe essere minimo di 100 metri.

Esattamente al centro ed in asse con i due sticks saranno disposti un minimo di 5 birilli a 2 metri di distanza l'uno con l'altro.

Il pilota entra nel percorso controvento e dovrà calciare il primo stick per avviare il tempo.

Il pilota dovrà quindi atterrare prima del primo birillo e, mantenendo l'ala in aria, dovrà effettuare lo slalom tra i birilli alternando il senso di rotazione. Il senso di rotazione viene deciso dal pilota sul primo birillo, sui successivi birilli sarà alternato.

Dopo che il pilota avrà aggirato l'ultimo birillo, dovrà decollare per andare a calciare il secondo stick per fermare il tempo.

Regole speciali

- Il tocco dello stick è valido se il pilota o qualsiasi parte del paramotore mostrano un chiaro contatto con esso;
- Il tempo sarà avviato nel momento in cui il pilota tocca il primo stick e sarà fermato nel momento in cui il pilota tocca il secondo stick;
- Il pilota ha un massimo di tre tentativi per ogni stick;
- I birilli dello slalom a terra si intendono aggirati se l'intero corpo del pilota passa all'esterno della verticale di essi
Maggiori dettagli sull'aggiramento dei birilli saranno dati durante il briefing;
- Se il pilota non aggira correttamente o tocca il birillo con il corpo o con qualsiasi parte dell'attrezzatura, il birillo verrà considerato mancato;
- Se l'ala cade a terra il pilota può gonfiare nuovamente l'ala e continuare il suo percorso entro il tempo limite per la prova;
- Il tempo massimo consentito ad un pilota per completare la prova è di 3 minuti.

Punteggio

$$TPen = t_{pil} + m * v_{pen}$$

$$Q = 250 * (Tbest / TPen)$$

Dove

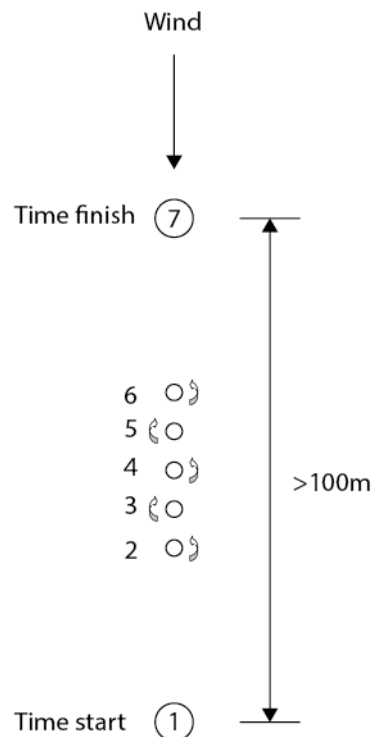
t_{pil} = il tempo del pilota misurato in secondi

m = il numero dei birilli mancati

v_{pen} = la penalità in tempo per ogni birillo mancato (15 secondi)

TPen = tempo del pilota (dopo le penalità per i birilli mancati)

Tbest = il miglior tempo (dopo le penalità per i birilli mancati)



A10 GARA DI GONFIAGGIO

Obiettivo

Effettuare un gonfiaggio e completare un percorso prima degli altri concorrenti.

Descrizione

I piloti, indossando un imbrago, si preparano per il gonfiaggio dietro ad una linea di partenza.

Verrà dato il via tramite un segnale acustico.

I piloti dovranno effettuare un percorso ed attraversare la linea del finish più velocemente possibile.

E' una gara ad eliminazioni, l'ordine di arrivo stabilirà chi passa il turno e chi no.

Il percorso descritto durante il briefing, sarà definito da coni segnalatori disposti sul terreno e sarà posizionato in asse con il vento.

La distanza tra la linea dello start e quella del finish è arbitraria, ma dovrebbe essere minimo di 30 metri.

Regole speciali

Se il pilota, al momento del segnale acustico, aveva già superato la linea di partenza sarà considerato come ultimo classificato in quella specifica task.

Per completare il percorso tutto il corpo del pilota dovrà attraversare la linea del finish passando tra i corrispondenti coni segnalatori.

Se l'ala cade a terra il pilota può gonfiare nuovamente l'ala e continuare il suo percorso.

Punteggio

Posizione 1 = 125 punti

Posizione 2 = 100 punti

Posizione 3 = 80 punti

Posizione 4 = 65 punti

Posizioni 5 = 55 punti

Posizioni 6 = 45 punti

Posizioni 7 = 35 punti

Posizioni 8 = 25 punti

Dalla posizione 9 in poi = 0 punti