

FAI Sporting Code



*Federation
Aéronautique
Internationale*

Sezione 10 – Pendolari e Paramotori

Regolamenti locali e regolamento gare per WAG

Validità dal 1 gennaio 2008

Sezione 10 e Sezione Generale combinate compongono
il testo completo del codice sportivo e per Pendolari e Paramotori

*Traduzione dall'originale in lingua inglese a cura di Paolo Piana (LOC WAG2009 -
Microlights).*

*Il presente documento è da considerarsi una bozza (draft). La conferma definitiva del suo
contenuto avverrà in occasione della prossima riunione della CIMA (FAI Microlight
Commission) che si terrà a Losanna (CH) il 14-15 Novembre 2008.*

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

FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE

Avenue Mon-Repos 24, 1005 LAUSANNE, Switzerland

Copyright 2008

Tutti I diritti riservati. I Copyright di questo documento sono di possesso di Fédération Aéronautique Internationale (FAI). Qualsiasi persona che agisca a nome della FAI o di uno dei suoi membri è autorizzata a copiare, stampare e distribuire questo documento, alle seguenti condizioni:

1. Il documento può essere utilizzato solo a scopo informativo e non può essere sfruttato per scopi commerciali.
2. Qualsiasi copia di tale documento o parte di esso deve includere questo avviso di copyright.

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

**regolamento Master locale per
3th
World Air Games**

Località **Torino Italia**

Data

Organizzati da **World Air Games Torino 2009**

a nome della **Fédération Aéronautique Internationale**

recapiti Organizzazione

World Air Games Torino 2009 - Comitato Organizzatore

Strada Berlia, 500 10146 Torino (Italia)

tel. +39 011.710049

fax +39 011.7505852

e-mail info@wag2009.it

Sito Web www.wag2009.it

AUTORITA

Questi regolamenti locali devono essere utilizzati in combinato disposto con la parte generale e la sezione 10 del codice sportivo FAI.

INDICE

	Autorità	1
	Indice	1
Parte 1 – Si applica a tutte le categorie		
1.1	Generale	2
1.3	Sede delle competizioni finali	2
1.4	Ufficiali di gara	2
1.5	Steward per gli eventi di qualificazione	2
1.6	Iscrizione agli eventi di qualificazione	3
1.7	Iscrizione alle competizioni finali	3
1.8	Lingua	3
1.9	Medaglie e premi	3
1.10	Classi di competizione	3
1.11	Validità di classe	3
1.12	Regolamento generale delle gare	3
1.13	Pilotaggio e regole di sicurezza	6
1.14	Task delle competizioni	7
1.15	Classifica	8
Part 2. Applicata ai Pendolari		
2.1	Parte generale	10
2.2	Qualificazioni per le finali dei WAG	10
2.3	Competizioni	10
2.3.1	Volo di lunga distanza	10
2.3.2	Competizione fra i piloni	11
Part 3. Applicata ai Paramotori		
3.1	Parte generale	13
3.2	Qualificazioni per le finali dei WAG	14
3.3	Temi di gara	15
3.3.1	Slalom a quadrifoglio (Clover Leaf Slalom)	15
3.3.2	Caccia alla coda del dragone (Dragon Tail Chase) e atterraggio di precisione	18
3.3.3	Slalom a canestro (basket ball slalom)	21

Parte 1 – Si applica a tutte le categorie

1 PARTE PER TUTTE LE CATEGORIE

1.1 GENERALE

Lo scopo dei campionati è di realizzare una buona competizione in grado di determinare il campione in ogni classe e rinforzare l'amicizia tra i piloti e le nazioni (S10 4.2).

Il campionato consisterà in una serie di eventi di qualificazione basati localmente, in base ai quali viene stilata una classifica universalmente comparabile. I piloti detentori dei migliori risultati alle qualificazioni verranno selezionati per partecipare alle finali nella sede dei World Air Games.

1.2 SEDE DEGLI EVENTI DI QUALIFICAZIONE

Le sedi, le date, i contatti ed i siti internet relativi agli eventi di qualificazione sono ... (verranno pubblicati sul sito internet <http://www.xyz>)

1.3 SEDE DELLE COMPETIZIONI FINALI

Le sedi, le date, i contatti ed i siti internet relativi alle competizioni finali sono ... (verranno pubblicati sul sito internet <http://www.xyz>)

1.4 UFFICIALI DI GARA

La Giuria Internazionale (nome e nazionalità) ... (Presidente) ... ecc.

L'organizzatore, i direttori di gara e relativi ufficiali per le competizioni finali sono pubblicati sul sito internet <http://www.wyz>

1.5 STEWARD PER GLI EVENTI DI QUALIFICAZIONE

Ad ogni evento di qualificazione dovrà essere presente uno steward.

Lo steward dovrà essere nominato dalla Giuria Internazionale ma può essere proposto dagli organizzatori locali dell'evento.

Poiché gli eventi di qualificazione vengono definiti in modo da risultare uguali ovunque siano organizzati, il compito dello steward è principalmente quello di rappresentare la Giuria Internazionale all'evento stesso in qualità di testimone indipendente, per assistere il Direttore di Gara nell'assicurarsi che le competizioni rispondano agli standard minimi previsti dalla descrizione delle prove e relazionare alla Giuria internazionale al termine delle gare se questo sia, o meno, avvenuto (vedi anche S10 Annex 5.3).

1.6 ISCRIZIONE AGLI EVENTI DI QUALIFICAZIONE

Gli eventi di qualificazione sono aperti ai piloti di tutte le nazioni Membro Attivo o Membro Associato della FAI nelle classi ...

Gli organizzatori dovranno richiedere a ciascun concorrente come minimo:

- generalità
- nazionalità
- data di nascita
- tipo di gara in cui si è iscritto
- in caso di gare con mezzi biposto, quali sono gli accoppiamenti degli equipaggi.

Gli organizzatori devono pubblicare su un sito internet:

- la tassa di iscrizione, non più di €...
- la scadenza del pagamento della tassa di iscrizione
- cosa comprende la tassa di iscrizione [*ma come minimo*]:
- l'organizzazione stessa delle gare (layout, controllo e valutazione dei task)
- tutto il materiale necessario per le competizioni (descrizione dei task, ecc.)
- utilizzo libero dell'aeroporto su cui si svolge l'evento ed accesso libero a tutte le manifestazioni ufficiali.

1.7 ISCRIZIONE ALLE COMPETIZIONI FINALI

L'iscrizione alle finali avviene in seguito ad invito della Giuria Internazionale.

L'organizzatore pubblicherà su un sito internet tutte le informazioni rilevanti per la competizione.

Non meno di tre mesi prima delle competizioni finali, gli inviti a gareggiare saranno inviati a:

- 22 piloti per la classe paramotore PF1. Ci saranno anche ... posti di riserva;
- 12 equipaggi per la classe delta-motore WL2.

1.8 LINGUA

La lingua ufficiale della competizione è l'Inglese.

1.9 MEDAGLIE E PREMI

Agli eventi di qualificazione non saranno assegnati premi dalla FAI.

Alle competizioni finali:

- Medaglie FAI verranno assegnate ai piloti qualificatisi al primo, secondo e terzo posto in ogni classe.
- Diplomi FAI verranno assegnati ai piloti classificati dal primo al decimo posto in ogni classe.
- Verranno anche assegnati trofei per ...

1.10 CLASSI DI COMPETIZIONE

Le competizioni saranno tenute nelle seguenti classi (S10 1.5):

WL2 e PF1

Ogni classe costituisce un campionato a se stante.

1.11 VALIDITA' DI CLASSE

Una competizione viene ritenuta valida se vi sono almeno 4 concorrenti ad iniziare il primo task in programma.

1.12 REGOLAMENTO GENERALE DELLE GARE

1.12.1 Equipaggi

I piloti in classi che prevedono mezzi biposto vengono considerati come equipaggio di due persone per la durata della competizione. Entrambi i piloti devono essere della stessa nazionalità.

1.12.2 Eventi di qualificazione

Tutti gli eventi di qualificazione saranno uguali tra loro e avranno lo status di campionati nazionali open.

I piloti possono partecipare a più eventi di qualificazione.

Nessun evento di qualificazione può essere tenuto in assenza di uno steward autorizzato dalla Giuria Internazionale presente in loco.

Gli organizzatori degli eventi di qualificazione devono rendere pubblica la data e la sede in buon anticipo.

Nei task uno-contro-uno, i tempi di qualificazione possono derivare unicamente da reali competizioni uno-contro-uno, comprendenti eventuale penalità- quindi NON solo da test contro il tempo realizzati volando il tracciato da soli.

1.12.3 VERIFICA DEGLI EVENTI DI QUALIFICAZIONE

Entro una settimana dalla fine di ogni evento di qualificazione:

Gli organizzatori dovranno far avere alla Giuria Internazionale:

- Le informazioni richieste all'iscrizione dei concorrenti.
- La pressione atmosferica e la temperatura locale in gradi Celsius all'inizio di ogni competizione.
- I risultati di ogni gara.

Lo Steward dovrà verificare se codeste informazioni sono corrette e che ogni task rispetti i requisiti minimi previsti nella sua descrizione.

Entro una settimana dal ricevimento delle succitate informazioni la Giuria Internazionale renderà pubblico se sia stata soddisfatta la condizione che ogni task dell'evento di qualificazione abbia rispettato i minimi previsti.

Se questo si è verificato, la Giuria pubblicherà i risultati corretti per le condizioni locali (seguendo la formula S10 3.17.5) e inseriti nel tabellone di qualificazione insieme a tutti quelli registrati fino a quel momento.

1.12.4 SELEZIONE PER LA COMPETIZIONE FINALE

Quanto gli eventi di qualificazione sono terminati, il tabellone generale costituirà il primo indicatore di chi sarà invitato a partecipare alle finali dei WAG.

I piloti invitati devono confermare che saranno presenti e pronti a gareggiare alle finali dei WAG entro un mese dalla data di emanazione dell'invito.

Agli invitati confermati che si ritirano o che non sono presenti o pronti per gareggiare alle finali dei WAG, in assenza di gravi cause accertate, non verrà permesso di partecipare all'edizione successiva dei World Air Games.

Possono anche essere emessi degli inviti per posti di riserva, anche questi devono essere confermati entro un mese dalla data di emissione. I detentori di questi posti di riserva saranno contattati dall'organizzazione non appena un posto confermato si rende vacante.

La scelta finale su tutti gli inviti a gareggiare nelle finali dei WAG è ad una discrezione della Giuria Internazionale.

1.12.5 REGISTRAZIONE

Prima di qualsiasi volo in un sito di gara ogni pilota dovrà sottoporsi ad un controllo dei documenti. Vengono richiesti i seguenti documenti:

- Brevetto di pilotaggio o certificato equivalente.
- Certificato di aeronavigabilità del velivolo o permesso di volo che non escluda l'impiego in competizione. Questo documento deve essere stato emesso o accettato nella nazione di origine del velivolo, o nella nazione per cui concorre, o nella nazione degli organizzatori.
- Assicurazione per danni a terzi per un minimo di ... ovvero per il minimo richiesto dalla normativa in vigore nella nazione in cui si tengono le competizioni (quale dei due sia il più elevato).

In aggiunta, alle finali:

- Licenza FAI in corso di validità per ogni concorrente;
- Evidenza di conformità alle regole della classe e alla dichiarazione di velocità.

Nota: sono altresì vivamente raccomandate assicurazioni sugli infortuni del concorrente e sui danni del velivolo.

1.12.6 ESPERIENZA DEL PILOTA

Ogni pilota concorrente deve avere un'esperienza standard sufficiente a far fronte alle condizioni di una competizione internazionale.

1.12.7 EQUIPAGGIAMENTO PROTETTIVO

Il casco protettivo dovrà essere indossato durante qualsiasi volo. E' altamente raccomandato il paracadute di emergenza.

1.12.8 VELIVOLO ED ATTREZZATURE ANNESSE

Il velivolo e l'equipaggiamento portato dal concorrente deve garantire prestazioni e standard adatti alla competizione.

Ogni mezzo dovrà rispettare in ogni caso la definizione FAI di ultraleggero o paramotore (S10 1.3). Durante il periodo di registrazione ogni velivolo dovrà essere disponibile per un controllo di accettazione nella configurazione in cui verrà utilizzato in gara.

Ogni velivolo dovrà volare per tutta la durata della competizione come un'unica entità strutturale, con la stessa serie di componenti utilizzati per il primo task. Fanno eccezione le eliche che possono essere sostituite, sempre che non venga superato il limite di peso e che il certificato di aeronavigabilità od il permesso di volo non ne risultino invalidati.

Gli organizzatori hanno il diritto di controllare la conformità alla classe e l'aeronavigabilità dei mezzi. Se necessario, qualsiasi mezzo può essere messo a terra per motivi di sicurezza in qualsiasi momento delle competizioni.

1.12.9 STATO DELLE REGOLE E DEI REGOLAMENTI

Le regole per le competizioni di qualificazione non dovranno essere modificati dopo l'inizio del primo evento in programma, a meno che si possa dimostrare che questo non danneggia i piloti che sono già stati inseriti nella classifica globale.

Sia i regolamenti che i task per le finali potranno differire da quelli delle qualificazioni, ma dal momento in cui si iniziano le gare il primo giorno, non sarà possibile modificare ulteriormente alcunché. Qualsiasi ulteriore necessità si manifesti a livello di regolamento durante la competizione non potrà avere un effetto retroattivo.

1.12.10 RECLAMI E PROTESTE

Un concorrente che per qualsiasi motivo si trovi scontento può indirizzare un reclamo per iscritto al Direttore di Gara.

I reclami devono essere inoltrati ed affrontati senza alcun indugio. Reclami riguardo i risultati parziali devono essere inoltrati per iscritto entro il limite di tempo specificato sulla classifica provvisoria.

Un reclamo che potrebbe inficiare il risultato di un task dovrà essere affrontato e risolto per iscritto prima dell'emanazione della classifica definitiva.

Se il concorrente non concorda con la decisione presa, il pilota può inoltrare un ulteriore ricorso per iscritto entro 12 ore dalla pubblicazione di una classifica ufficiale, ovvero 2 ore nel caso si tratti dell'ultima gara in programma. La tassa per inoltrare un ricorso è di €...

1.13 PILOTAGGIO E REGOLE DI SICUREZZA

1.13.1 BRIEFING

I briefing dovranno includere informazioni meteorologiche, condizioni di sicurezza del volo, aree di volo ristrette o proibite, procedure per il decollo, impegno del tracciato di gara, atterraggio, inserimento in classifica e penalità.

1.13.2 OSSERVANZA DELLE NORMATIVE

Ogni concorrente dovrà uniformarsi alle normative ed alle regole dell'aria.

1.13.3 DANNI AD UN VELIVOLO IN GARA

Qualsiasi danno dovrà essere segnalato agli organizzatori senza indugio, quindi il velivolo potrà essere riparato. Tutte le eventuali sostituzioni di parti dovranno avvenire con elementi identici, eccetto che per parti sostanziali come la vela di un paramotore, che potranno essere sostituite con un modello uguale o di minori prestazioni. La sostituzione indebita di elementi sostanziali può costituire una penalità.

Un velivolo potrà essere sostituito con il permesso del Direttore di Gara se il danno è stato indipendente dall'errore del pilota. La sostituzione potrà avvenire esclusivamente con un modello identico, ovvero con un velivolo simile o di prestazioni inferiori idoneo a volare nella stessa classe.

1.13.4 TEST ED ALTRI VOLI

Nessun concorrente potrà decollare in un giorno di gara senza il permesso del Direttore. L'allenamento prima dei task non è permesso.

1.13.5 IDONEITÀ FISICA

Il pilota non potrà volare se non idoneo a farlo. Qualsiasi lesione, sostanza o farmaco assunto che possa influenzare la prestazione del pilota dovrà essere segnalata al Direttore prima di volare.

Controlli anti-doping potranno essere effettuati su qualsiasi pilota in qualsiasi momento. La decisione di imporre dei controlli anti-doping può essere presa dalla FAI, dagli organizzatori o dall'autorità pubblica della nazione ospitante. Tutte le informazioni importanti possono essere desunte dal sito internet della FAI: www.fai.org/medical.

1.13.6 DISCIPLINA D'AEROPORTO

Le segnalazioni dei Marshal e i circuiti di atterraggio saranno illustrati al briefing e dovranno essere seguiti con precisione. La non osservanza sarà penalizzata.

1.13.7 LA LINEA DEL PUBBLICO

Costituisce un elemento di sicurezza ed è la linea o l'area che non potrà mai essere sorvolata da alcuna parte di qualsiasi velivolo, a qualsiasi quota ed in qualsiasi momento (non deve necessariamente trattarsi delle transenne che separano il pubblico dall'area di volo).

L'esatta posizione della linea del pubblico sarà definita al briefing dagli organizzatori. La normale penalizzazione consiste nella squalifica immediata.

1.13.8 ASSISTENTI

L'aiuto di assistenti è positivamente incoraggiato fino a quando il concorrente entra nell'area di decollo per iniziare il task. Da quel momento in avanti, qualsiasi assistenza esterna è proibita, eccetto che dai Marshal o da altre persone direttamente autorizzate dal Direttore di Gara, fino al momento in cui il concorrente abbandona l'area di atterraggio alla fine del task.

1.14 TASK DELLE COMPETIZIONI

1.14.1 PARTE GENERALE

Ad ogni concorrente sarà generalmente concesso un solo decollo per ogni task, che potrà essere eseguito una sola volta.

1.14.2 PROCEDURE ALLA LINEA DI PARTENZA

Il task inizierà quando lo starter alzerà la bandiera verde. Da quel momento il concorrente ha a disposizione un minuto per dar segno di essere pronti a partire. Quando il concorrente conferma di essere pronto, lo starter esegue un count-down con intervalli di circa un secondo: “tre – due – uno – VIA” quando verrà abbassata la bandiera di partenza ed il pilota potrà iniziare il task in qualsiasi momento durante la finestra di decollo (un minuto, salvo diverse indicazioni nella descrizione del task).

I piloti che non hanno dato segno di essere pronti a partire entro il minuto concesso saranno penalizzati per non essere pronti a partire.

Se qualsiasi parte del velivolo attraversa la linea di partenza prima che la bandiera dello start viene abbassata, il pilota verrà penalizzato per falsa partenza.

Il pilota che non decolla entro la finestra temporale prevista sarà penalizzato per non aver iniziato il task.

1.14.3 LA BANDIERA ROSSA

La bandiera rossa e/o la frase “STOP TASK” ripetuta molte volte in radio significa “FERMARSI subito”. Se la bandiera rossa viene esposta, tutti i piloti devono immediatamente abbandonare la zona di gara e se in volo procedere verso la zona di atterraggio. La ragione verrà spiegata per radio.

Ai piloti in volo che non sono stati causa diretta dell'esposizione della bandiera rossa sarà senz'altro concesso di volare il task una seconda volta.

1.14.4 SOSPENSIONE O CANCELLAZIONE DEL TASK

Il Direttore di Gara può disporre la sospensione dei voli dopo che i decolli sono iniziati, se la loro prosecuzione possa costituire pericolo. Se il periodo di sospensione è sufficientemente lungo da dare un ingiusto vantaggio a qualsiasi concorrente, il task sarà cancellato. Dal momento in cui tutti i concorrenti di una certa classe sono decollati o ne hanno avuto l'opportunità, il task non sarà cancellato se non per ragioni di forza maggiore.

1.14.5 EMERGENZE

Un concorrente che atterra per aiutare un pilota ferito non dovrà risultare, a giudizio del Direttore di Gara, svantaggiato per aver preso questa iniziativa.

1.15 CLASSIFICA

1.15.1 PARTE GENERALE

L'elemento decisivo di ogni gara è il tempo. Ogni risultato di un task verrà oggettivato come il tempo impiegato dal concorrente, più le eventuali penalità relative allo specifico task. Il concorrente (o equipaggio nel caso di classi biposto) che nella gara ha impiegato il minor tempo totale per svolgere il task viene proclamato vincitore.

Tutti i tempi vengono segnalati, rilevati e calcolati in termini di semplice tempo trascorso, approssimato per difetto alla più accurata precisione concessa (vedere S10 5.2.6 e 5.2.7).

La descrizione di ogni task include una penalità standard di tempo che è costituita dal tempo massimo ragionevolmente necessario per completare i task. Nessun pilota potrà avere un tempo totale superiore a quello di penalità standard di un task.

Ogni pilota che non inizierà o non completerà il task riceverà il tempo di penalità standard.

Nel caso di un velivolo biposto, se non altrimenti espresso nella descrizione del task, entrambi i piloti dovranno eseguire il task da soli ed il risultato sarà costituito dalla somma dei tempi fatti registrare individualmente.

Il pilota che non ha volato sarà segnalato con “DNF” o “Did not fly” sulla classifica. Un pilota squalificato avrà risultato zero e verrà segnalato con “DSQ” o “Disqualified”.

Le classifiche dovranno riportare la data del task e la data e l'ora in cui la classifica è stata pubblicata, la descrizione del task, il numero del task, la classe di velivoli in gara, il nome del concorrente, la sua nazionalità, il suo numero ed il risultato.

Le classifiche dovranno riportare se da considerarsi provvisorie o ufficiali e se vi sono dei reclami pendenti, oppure finali. Una classifica provvisoria può diventare ufficiale solo dopo che tutti i reclami sono stati risolti. I risultati non possono più essere modificati dopo che la classifica provvisoria diventa definitiva (S10 4.29.1).

Se viene rilevato un malfunzionamento dei sistemi GPS di analisi del volo o inserimento in classifica prima della fine dei campionati ed il problema è costituito da un errore tecnico che origina dal Direttore di Gara o dal suo staff, o dall'attrezzatura utilizzata per il cronometraggio automatico o dall'analisi GPS del volo e relativa classifica, questo errore dovrà essere in ogni caso corretto, senza riferimenti ai limiti di tempo per i ricorsi e le proteste.

1.15.2 PENALITA'

In genere, a qualsiasi infrazione nelle regole di volo, di sicurezza o del task corrisponde la comminazione di una penalità.

E' particolarmente importante che il Direttore di Gara si soffermi attentamente durante il briefing sulle caratteristiche di sicurezza dei task sia di precisione che di velocità e sia rigoroso nell'assegnare le penalità quando i concorrenti non seguono le indicazioni fornite e con questo possono innescare delle conseguenze pericolose.

I Direttori di Gara sono incoraggiati a ad adottare una linea di comportamento del tipo "alla seconda ti butto fuori" nel caso in cui l'infrazione non merita una immediata squalifica ma certamente una penalità standard di tempo relativa al task. Una seconda infrazione simile da parte dello stesso concorrente nella stessa competizione probabilmente meriterà la squalifica.

I piloti che si accorgono di aver sbagliato strada in un percorso farebbero bene ad abbandonare immediatamente il task salendo in quota ed allontanandosi in modo sicuro, per non incorrere nel reale rischio di essere squalificati per volo pericoloso.

Azioni che possono normalmente portare ad una squalifica immediata:

- a. Portare discredito alla manifestazione, ai suoi organizzatori, alla FAI ed al suo codice sportivo. L'utilizzo ostile di "reclami tattici" rientra in questa categoria.
- b. L'assunzione di sostanze proibite.
- c. Il volo pericolosi o il superamento della linea del pubblico.

I piloti squalificati da un qualsiasi evento di qualificazione saranno rimossi dal tabellone delle qualificazioni e non sarà loro permesso di partecipare ad altre sessioni per la corrente edizione dei WAG.

1.16 NOTE E CONSIGLI AGLI ORGANIZZATORI E AI CONCORRENTI

Lo scopo precipuo delle sessioni di qualificazione è quello di mettere comporre un gruppo di piloti per le finali dei WAG che dimostrino una buona esperienza di ogni task e che abbiano guadagnato con merito la loro posizione.

I piloti possono partecipare a tutte le sessioni che desiderano, ma tutti i piloti (o equipaggi) devono aver gareggiato in almeno una per qualificarsi come concorrenti per le finali dei WAG.

Le finali dei WAG saranno organizzate come un evento "da stadio" dove ogni specialità rappresentata avrà a disposizione uno "slot" nella giornata per eseguire il proprio task. Tipicamente ogni "slot" avrà la durata di 60-90 minuti e dovranno essercene almeno quattro per ogni classe durante tutta la settimana della manifestazione. Questo significa che entrambi i task dei paramotore e dei pendolari devono essere perfettamente organizzati se si vuole dare significato alla competizione e i piloti DEVONO essere pronti a decollare immediatamente quando è il loro turno di volare il task, altrimenti correranno il rischio di perdere la loro possibilità di volare.

E' dato per inteso che l'ultimo giorno delle competizioni si terranno le "finalissime" per ogni specialità, quindi si passerà immediatamente alla consegna delle medaglie. In questa situazione, gli "slot" possono ridursi anche a soli 15-20 minuti per ogni classe. Le competizioni dei paramotore e dei pendolari sono quindi progettate per arrivare ad un "taglio" della classifica, che porti ad una successiva fase ad eliminazione in cui le semi-finali e le finali avverranno durante l'ultimo giorno.

Uno dei principali scopi dei World Air Games è quello di offrire una vetrina sul mondo delle competizioni degli ultraleggeri e dei paramotore; gli organizzatori intendono introdurre una certa quantità di "spettacolarità" facendo propri dei nuovi concetti, fra cui:

Task uno-contro-uno progettati ad hoc

Disponibilità della classifica in tempo reale

Uso delle radio

Trasmissione televisiva dal vivo o registrata, possibilmente anche con telecamere imbarcate sui velivoli.

Parte 2

Ultraleggeri (pendolari)

2.1 Parte generale

2.1.1 Numeri di gara

I numeri o lettere messi a disposizione dall'organizzazione dovranno essere esposti in uno spazio idoneo nell'intradosso della vela con la parte alta rivolta verso il bordo d'attacco. Il numero dovrà avere un colore contrastante con quello della vela. Vi può essere necessità di identificare i velivoli anche in altri punti, come la deriva, l'abitacolo od il casco del pilota.

2.1.2 Equipaggiamento radio

Ogni velivolo deve obbligatoriamente essere munito di una radio in grado di operare su frequenze tra 118.000 e 136.000 MHz.

2.2 Qualificazioni per le finali dei WAG

Il miglior tempo combinato di ogni equipaggio di due piloti viene considerato per stilare la classifica delle qualificazioni ai WAG.

I due tempi individuali che compongono il tempo di equipaggio devono essere stati conseguiti nella stessa sessione di qualificazioni, non possono quindi essere mescolati ed accoppiati da sessioni diverse.

La classifica di qualificazione sarà stilata in base ai tempi di equipaggio, a partire dal più veloce.

2.3 Competizioni

2.3.1 Volo di lunga distanza

Il regolamento completo sarà pubblicato più avanti, poiché questa competizione non rientra nella fase di qualificazione.

I punti salienti sono:

- Un volo eseguito da un equipaggio di due piloti sullo stesso velivolo che verrà utilizzato da un pilota alla volta per la gara tra i piloni.*
- Momento, luogo della partenza e tracciato a scelta del pilota.*
- Lunghezza minima di 2000 Km, conclusione sulla sede dei WAG in una finestra temporale di tre giorni.*
- La rotta deve essere dichiarata prima del decollo. Vi possono essere una o due boe, che devono essere superate correttamente.*
- Vi devono essere un minimo di cinque atterraggi intermedi ed in ognuno di questi si dovrà dimostrare di aver imbarcato almeno un litro di benzina. La distanza tra un atterraggio e l'altro non dovrà essere superiore ai 400 Km.*

- Nessuna limitazione nell'uso del GPS od altre apparecchiature elettroniche.
- Dovrà essere fornito un apposito apparecchio (tracker) in grado di trasmettere in tempo reale la posizione del velivolo alla sede dei WAG.
- La classifica verrà stilata in base al tempo complessivo dal momento della partenza all'atterraggio conclusivo alla sede dei WAG.
- Il punteggio dovrà essere assegnato in modo da permettere comunque ad ogni equipaggio di avere ancora una ragionevole possibilità di vincere una medaglia nella competizione successiva.

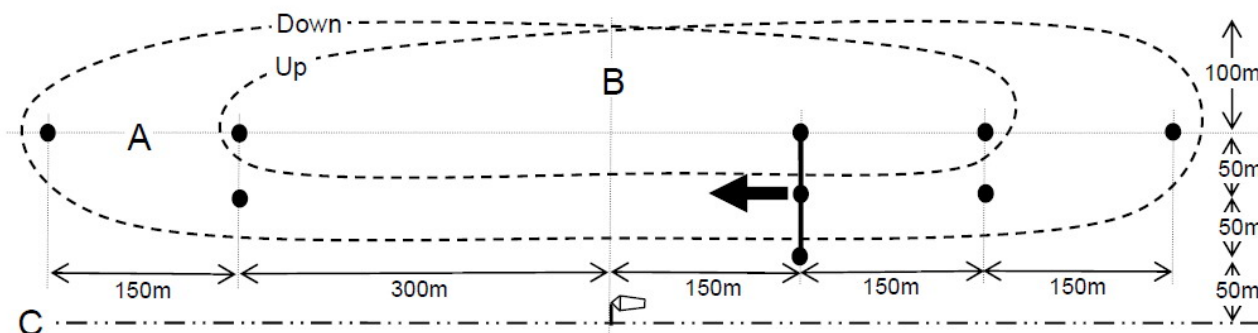
2.3.2 Competizione fra i piloni

Descrizione del tracciato

Viene individuata un'area di 1000 x 200 m con 9 piloni gonfiabili.

Può essere utilizzata una qualsiasi delle quattro immagini speculari secondo gli assi A e B del tracciato schematizzato, a seconda della posizione e del vento. La linea C rappresenta il pubblico.

I piloni sono considerati come di altezza infinita e l'intero velivolo dovrà virarci attorno.



Volare il tracciato

Il velivolo dovrà essere portato dal solo pilota. E' obbligatorio avere la radio funzionante.

Due velivoli si allineano davanti alla linea di partenza/arrivo. Quando viene abbassata la bandiera di partenza, inizia il cronometrando. Entrambi i velivoli decollano e compiono un giro completo del tracciato in modo da percorrere entrambi la stessa distanza. Il cronometrando si ferma quando ciascun velivolo attraversa in volo la linea di traguardo, la stessa da dove era stata effettuata la partenza.

Entrambi i velivoli devono quindi portarsi velocemente ed in sicurezza fuori dall'area di gara ed atterrare nell'area dedicata.

Classifica

Viene stilata in base al tempo impiegato da ogni pilota per completare il percorso, più eventuali penalità.

Penalità

Arrivare secondo nella propria manche: 5 secondi.

Tempo di penalità standard: 3 minuti (nota: da considerarsi provvisorio – necessita di essere valutato).

Penalità generale per infrazione di procedure stabilite al briefing: 15 secondi per ogni infrazione.

Non passare correttamente un pilone: 30 secondi per ogni infrazione.

Non pronto a partire, falsa partenza o non partito: tempo di penalità standard.

Qualsiasi parte del velivolo attraversa la linea del pubblico, oppure volo pericoloso: SQUALIFICA.

Minimi di omologazione della competizione

Tutte le dimensioni riportate dallo schema sono basate sullo spazio disponibile per la finale dei WAG e sono da considerarsi come MINIME per l'organizzazione delle selezioni. Tutte le dimensioni devono essere controllate dallo steward.

Equipaggiamento richiesto

Bandiera verde e bandiera rossa (doppie se le linee di partenza sono distanti l'una dall'altra).

Due sistemi di cronometraggio. Cronometri sono sufficienti per le qualificazioni, un sistema automatico è previsto per i WAG.

Nove piloni gonfiabili.

Paletti da slalom a norma FIS con una bandierina o una fettuccia colorata sono da considerare come un'alternativa accettabile ai piloni gonfiabili per le sessioni di qualificazione.

Organizzazione generale

Le finali dei WAG avranno una iniziale fase dove tutti gli equipaggi (di due) gareggeranno in un torneo fra di loro. Quindi i migliori n equipaggi gareggeranno in una eliminatoria finale, ad esempio con quarti, semifinali e finale.

Le modalità di svolgimento delle sessioni di qualificazione pre-WAG sono a discrezione degli organizzatori locali, poiché possono strettamente dipendere dal numero dei concorrenti, ma è nell'interesse di tutti che i piloti possano accumulare la maggiore esperienza possibile nel volare il tracciato di gara.

Note e consigli agli organizzatori e concorrenti

La competizione tra i piloni richiede considerevole abilità ed allenamento. Durante le sessioni di qualificazione, è opportuno che gli organizzatori stabiliscano un tempo minimo di pre-qualificazione. A nessun pilota inesperto sarà permesso di competere uno-contro-uno se non abbia dimostrato in modo soddisfacente di essere in grado di volare con precisione il tracciato con un tempo inferiore al minimo stabilito.

La radio costituisce una dotazione importante per questa competizione: tutti i piloti dovrebbero essere sulla stessa frequenza e dovrebbero essere pronti ad avvisare il pilota dell'altro velivolo sulla loro posizione se pensano di trovarsi in un "settore cieco", ad esempio al di sopra e dietro.

Il tracciato è progettato apposta per evitare quanto possibile ogni interferenza fra le linee di volo. Nella parte posteriore del tracciato, i velivoli dovrebbero trovarsi ragionevolmente separati tra loro (benché i piloti dovranno fare sempre attenzione alla turbolenza di scia), d'ogni modo l'incrocio dei tracciati costituisce un potenziale punto di conflitto, pertanto i piloti dovranno essere attentamente istruiti sul fatto che il concorrente sulla linea più vicina al pubblico, che dispone della migliore visibilità, non dovrà mai tagliare la strada all'altro velivolo e dovrà sempre salire per evitare una collisione, mentre il concorrente della linea interna dovrà scendere.

Se la procedura viene definita al briefing, il vincitore può essere autorizzato per radio ad un passaggio di saluto.

Parte 3

Paramotore

3.1 Parte generale

3.1.1 Numeri di gara

I paramotore dovranno recare il numero di gara centralmente nell'intradosso della vela con la parte alta diretta verso il bordo d'attacco.

3.1.2 Apparecchio radio

Una radio aeronautica in grado di operare tra le frequenze 118.000 – 136.000 MHz è da considerarsi obbligatoria per tutti i velivoli partecipanti ai WAG. Durante le competizioni di qualificazione, gli organizzatori possono dichiararla opzionale.

3.1.3 Equipaggiamenti di sicurezza

Il paracadute di emergenza non è da considerarsi parte integrante della struttura di un paramotore e può essere rimosso od aggiunto durante la competizione

3.1.4 Linee di partenza

Le linee di partenza devono essere poste ortogonalmente alla direzione del vento. In modo che i piloti dispongano di molto tempo per preparare l'attrezzatura per il decollo, vi dovranno essere almeno sei posizioni marcate sulla linea di partenza per ogni competizione. Ognuna di queste posizioni di partenza dovrà trovarsi alla stessa distanza ed orientamento rispetto al percorso come la sua gemella nell'altro campo di gara, in modo che i piloti che gareggiano contemporaneamente possano sempre partire dalla stessa posizione relativa. I piloti devono decollare entro 10 m dalla loro posizione di partenza designata.

3.1.5 Decollo

Nessun pilota può decollare senza il permesso del direttore di gara o di un marshal

Un assistente autorizzato può aiutare il pilota a stendere la vela, ma il decollo deve essere completamente autonomo.

In ogni competizione, il decollo del paramotore deve essere sostenuto dal passo del concorrente.

Un decollo abortito non è in linea di massima causa di penalità. Se la competizione è iniziata, un decollo fallito non impone che il pilota ritorni dietro la linea di partenza, ma il decollo deve comunque avvenire attraverso la finestra prevista. L'assistente può aiutare il pilota a riposizionare la vela, ma se il pilota si trova già oltre la linea di partenza, l'assistente dovrà abbandonare la zona subito dopo avere svolto il suo compito.

3.1.6 Limitazioni di volo

L'acrobazia e manovre come stalli, stalli di "B", stalli profondi, viti e oscillazioni estreme sono da considerarsi proibite. Le "grandi orecchie" sono accettate.

3.1.7 Atterraggio

Dopo l'atterraggio, i piloti devono immediatamente rimuovere i loro paramotore dall'area interessata.

Nei temi di gara in cui si chiede al pilota di spegnere il motore a 500 piedi, questo vuol dire: “Il motore deve essere spento da almeno 60 secondi prima che qualsiasi parte del mezzo tocchi terra”

Nei temi di gara in cui si chiede al pilota di eseguire un atterraggio di precisione, l'obiettivo per il pilota deve essere quello di fare un buon atterraggio su entrambe i piedi senza cadere. Cadere durante l'atterraggio viene interpretato come:

- BUONO: se il pilota cade su UN SOLO ginocchio – il punteggio per l'atterraggio viene attribuito;
- CATTIVO: se il pilota cade su ENTRAMBE le ginocchia OPPURE se qualsiasi parte del mezzo tocca terra durante la manovra – si attribuisce punteggio zero per l'atterraggio.

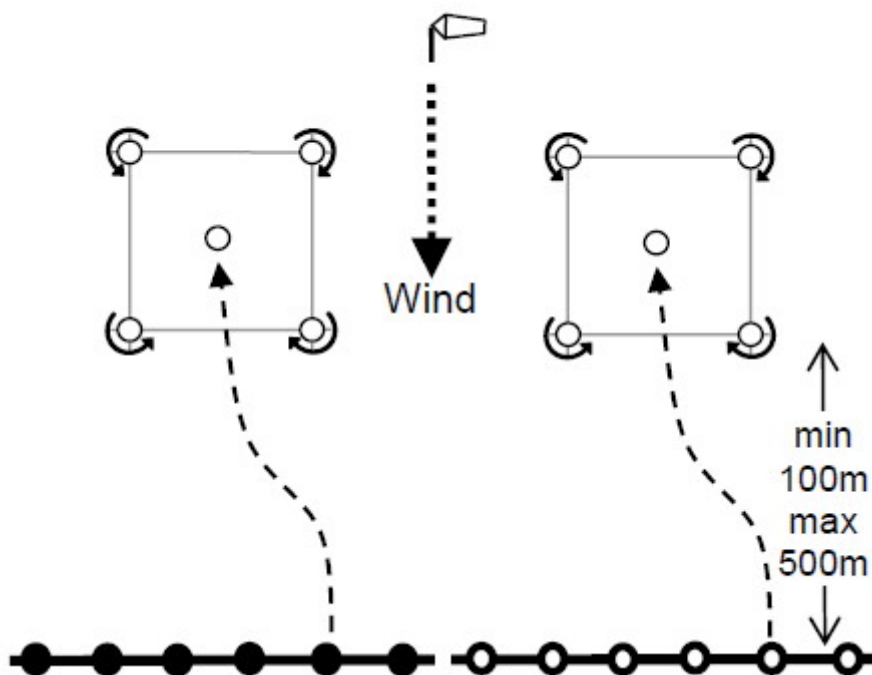
3.2 Qualificazioni per le finali dei WAG

La graduatoria verrà stilata in base alla somma dei tempi ottenuti in ognuno dei temi di gara, il primo classificato sarà il più veloce.

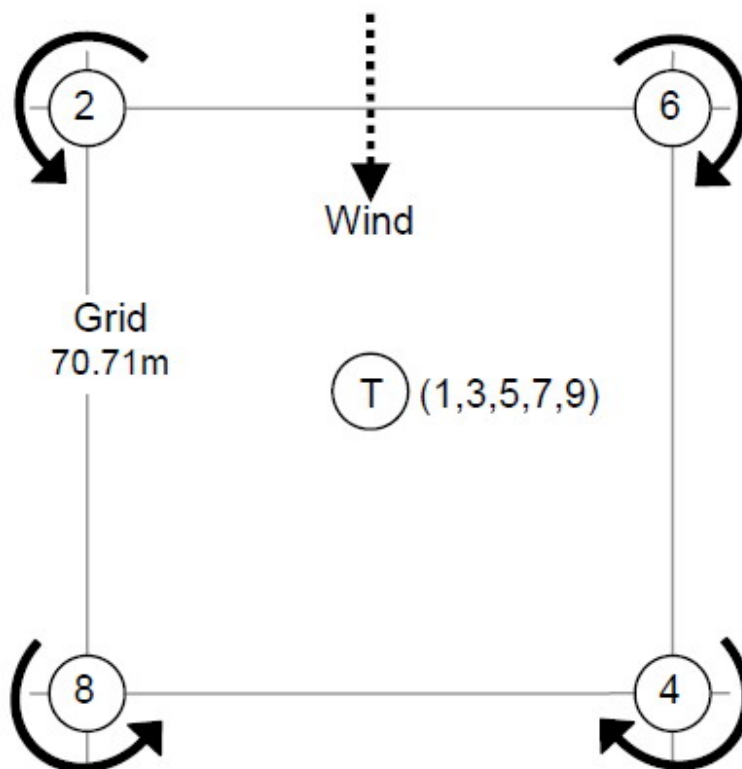
I tre tempi devono essere stati ottenuti tutti nella stessa sessione di qualificazione e non possono quindi essere “mescolati” da eventi diversi.

3.3 TEMI DI GARA

3.3.1 Slalom a quadrifoglio (Clover Leaf Slalom)



Course detail



Descrizione del percorso

Due tracciati dello slalom vengono allestiti alla stessa distanza dalla linea di partenza, ognuno consiste in 4 piloni gonfiabili posti agli angoli di un quadrato di 70 metri di lato, con un bersaglio costituito da un paletto oscillante al centro.

La distanza tra la linea di partenza ed il tracciato dello slalom deve essere tra 100 e 500 m, ma l'orientamento è ininfluenza, in quanto i tracciati sono identici ed il percorso che ogni pilota deve percorrere è lo stesso.

Volare il tracciato

Si esegue una partenza standard. Quando la bandiera viene abbassata, entrambi i piloti decollano attraverso la finestra prevista e volano un giro del loro percorso di slalom.

Ogni pilota entra nel suo tracciato e colpisce il bersaglio (I colpo). In questo momento parte il tempo. Quindi il pilota vola attorno al pilone 2 e torna a calciare il paletto (III colpo): segue il volo attorno al pilone 4 e torna al bersaglio (V colpo). Questo continua finché tutti i piloni sono stati circondati. Il cronometro viene fermato quando il bersaglio viene toccato per l'ultima volta (IX colpo).

Entrambi i mezzi devono quindi lasciare il campo di gara in modo rapido e sicuro, per andare ad atterrare nell'area prevista.

Regole dettagliate

Il bersaglio si considera colpito in modo regolare quando il pilota o qualsiasi parte del paramotore:

- è stato chiaramente visto toccare il medesimo

oppure, se concordato al briefing

- ha toccato il bersaglio con energia sufficiente ad attivare il sensore.

Il corpo del pilota deve essere visto chiaramente mentre gira attorno ai piloni nella direzione corretta: i piloni 2 e 8 devono essere circondati in senso antiorario; i piloni 4 e 6 devono essere circondati in senso orario.

I piloti hanno una sola possibilità di toccare il bersaglio per ogni passaggio, eccetto la prima e l'ultima volta, in cui sono permessi due tentativi.

Penalità

Toccare il bersaglio per l'ultima volta (colpo IX) dopo il pilota dell'altro percorso (ovvero arrivare secondo): 5 secondi.

Penalizzazione di tempo standard: 2 minuti.

Mancato contatto con il bersaglio o mancato giro attorno ad un pilone: penalizzazione di tempo standard.

Toccare terra in qualsiasi momento tra il primo e l'ultimo tocco del bersaglio: penalizzazione di tempo standard.

Penalizzazione generica per infrazioni alle procedure stabilite al briefing: 15 secondi per ogni infrazione.

Non pronto per partire, falsa partenza o non partito: penalizzazione di tempo standard.

Se qualsiasi parte del mezzo sorvola la linea del pubblico, oppure per volo pericoloso: SQUALIFICA

Punteggio

Il punteggio è costituito dal tempo impiegato dal pilota per concludere il percorso, addizionato di eventuali penalità.

Minimi di validazione della competizione

Lo schema del campo di gara qui presentato ha dimensioni da considerarsi come MINIME. La linea di partenza deve trovarsi tra i 100 ed i 500 m dal tracciato dello slalom. Tutte le dimensioni devono essere controllate dallo steward.

Materiale necessario

Bandiera verde e bandiera rossa (una coppia di ciascuna se le linee di partenza sono distanti l'una dall'altra). Doppio sistema di cronometraggio; cronometri semplici per le gare di qualificazione, sistema di cronometraggio automatico per la finale dei WAG. Due paletti da slalom a standard FIS di colore bianco e otto piloni gonfiabili. Paletti da slalom con una bandiera o uno striscione a colori vivaci possono costituire una accettabile alternativa ai piloni gonfiabili nelle gare di qualificazione.

Organizzazione generale

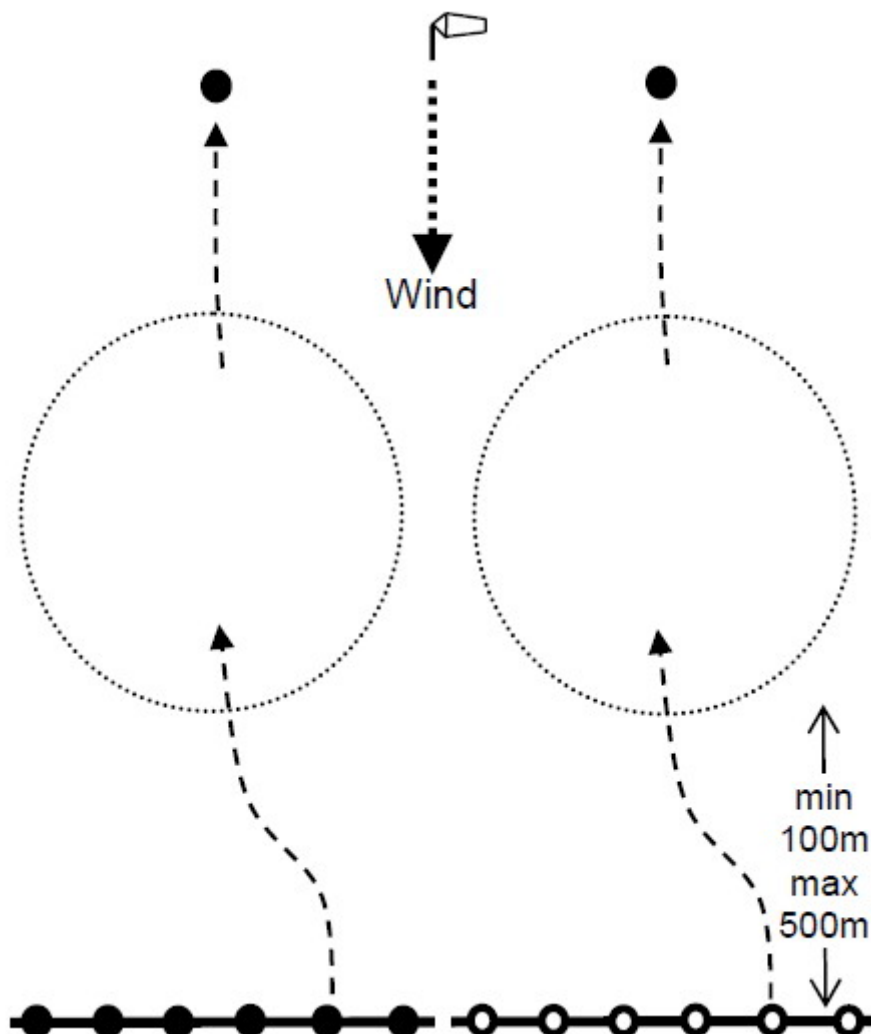
Il tema di gara verrà eseguito una, o possibilmente due volte durante la finale dei WAG. L'ordine di decollo (ovvero gli abbinamenti dei piloti) seguirà questa regola: se si tratta del primo tema eseguito si seguirà all'inverso la classifica delle competizioni di qualificazione; per i successivi temi di gara si segue all'inverso la classifica parziale fino a quel momento.

Il comportamento da tenere nelle competizioni di qualificazione sta alle decisioni degli organizzatori, poiché dipende strettamente dalla situazione locale e dal numero dei concorrenti, ma è nell'interesse di tutti che i piloti possano guadagnare la massima esperienza possibile nel volare questo tipo di tracciato.

Note e consigli agli organizzatori e ai concorrenti

Se preventivamente concordato, il vincitore viene avvisato per radio della possibilità di eseguire un passaggio di saluto.

3.3.2 Caccia alla coda del drago (Dragon Tail Chase) e atterraggio di precisione



Descrizione del tracciato

Vengono definite due aree di manovra equidistanti da ogni linea di partenza. Ogni pilota viene dotato di uno striscione di plastica.

La distanza tra la linea di partenza e l'area di manovra deve essere fra i 100 e i 500 m, ma l'orientamento non è importante, in quanto i campi di gara sono uguali, così come il percorso di avvicinamento seguito dai piloti, che non interferiscono l'uno con l'altro.

L'area per l'atterraggio di precisione dovrà avere un approccio libero da ostacoli.

Volare il tracciato

Si utilizza una partenza standard. Quando la bandiera viene abbassata, entrambi i piloti possono decollare nella finestra prevista e quindi salire portandosi nell'area di manovra.

Ad una quota a scelta del pilota, lo striscione viene prima svolto e quindi rilasciato. In questo momento parte il cronometraggio. Ogni pilota cerca quindi di recuperare il proprio striscione il più velocemente possibile. In questo momento il cronometraggio si arresta.

Dopo aver recuperato lo striscione (oppure se lo striscione cade a terra) il pilota sale a 500 piedi nella sua area di manovra, spegne il motore e cerca di atterrare il più vicino possibile al centro del bersaglio.

Dettaglio delle regole

Il pilota può scegliere prima del decollo la lunghezza dello striscione tra 15, 20 e 25 m.

Si considera recuperato lo striscione quando il pilota riesce a toccarne comunque una parte.

L'atterraggio deve avvenire almeno un minuto dopo lo spegnimento del motore.

Il bersaglio è costituito da un pallone da calcio od un altro oggetto tridimensionale simile.

Penalità

Utilizzo dello striscione da 20 m: 5 secondi.

Utilizzo dello striscione da 25 m: 10 secondi

Arrivare secondo, ovvero recuperare lo striscione dopo il concorrente sull'altro tracciato: 5 secondi.

Bersaglio: 1 secondo ogni 50 cm di distanza dal centro del bersaglio.

Tempo standard di penalizzazione: 60 secondi.

Striscione non recuperato: tempo standard di penalizzazione.

Atterrare prima di un minuto dallo spegnimento del motore o cadere sul bersaglio: tempo standard di penalizzazione.

Penalità generica per non aver osservato le procedure concordate al briefing: 15 secondi per ogni infrazione.

Non pronto per partire, falsa partenza o non partito: tempo standard di penalizzazione.

Qualsiasi parte del mezzo sorvola la linea del pubblico oppure volo pericoloso: SQUALIFICA

Punteggio

E' costituito dal tempo cronometrato, più le eventuali penalità.

Minimi di validazione della competizione

La partenza deve avvenire tra 100 e 500 m dall'area di manovra. Le aree di manovra non hanno dimensioni o forma particolari, ma devono essere uguali ed avere una ragionevole separazione tra loro.

Tutte le dimensioni devono essere controllate dallo steward.

Materiale necessario

Bandiera verde e bandiera rossa (una coppia di ciascuna se le linee di partenza sono distanti l'una dall'altra). Doppio sistema di cronometraggio; cronometri semplici per le gare di qualificazione, sistema di cronometraggio automatico per la finale dei WAG. Due palloni da calcio e due sistemi per misurare le distanze dal bersaglio (le "ruote" sono più efficienti delle fettucce metriche)

Organizzazione generale

Il tema di gara verrà eseguito una, o possibilmente due volte durante la finale dei WAG. L'ordine di decollo (ovvero gli abbinamenti dei piloti) seguirà questa regola: se si tratta del primo tema eseguito si seguirà all'inverso la classifica delle competizioni di qualificazione; per i successivi temi di gara si segue all'inverso la classifica parziale fino a quel momento. Può esserci anche un solo bersaglio per i due percorsi, in questo caso l'ordine di atterraggio viene coordinato per radio.

Il comportamento da tenere nelle competizioni di qualificazione sta alle decisioni degli organizzatori, poiché dipende strettamente dalla situazione locale e dal numero dei concorrenti, ma è nell'interesse di tutti che i piloti possano guadagnare la massima esperienza possibile nel volare questo tipo di tracciato.

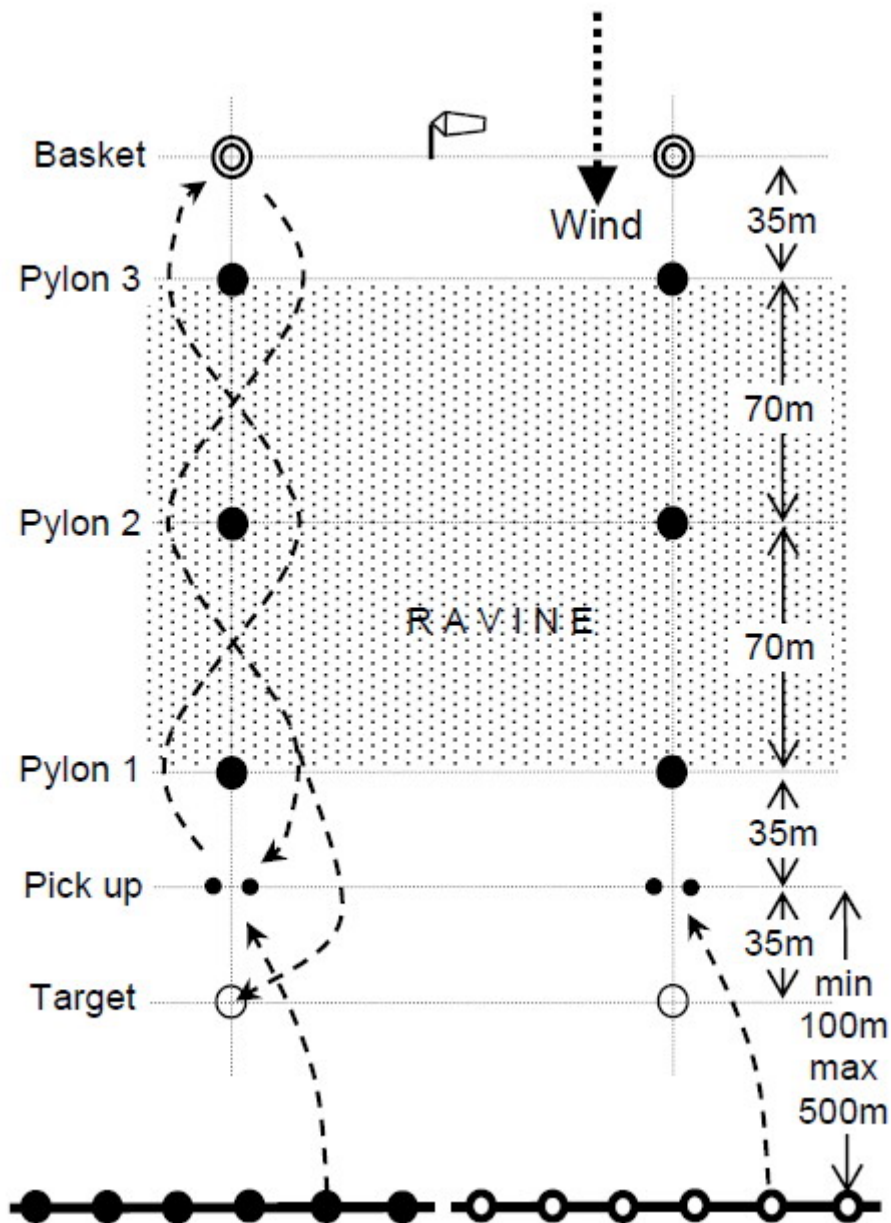
Note e consigli agli organizzatori ed ai concorrenti

Questo è un utile tema di gara in condizioni di vento significative, poiché ne è relativamente poco influenzato.

Dovrebbe essere utilizzata il sottile e poco costoso nastro di plastica bianca e rossa utilizzata ad esempio nella delimitazione dei lavori stradali. Non farsi tentare dall'usare altri tipi di materiale, ad esempio stampati con il logo della competizione, poiché questi sono normalmente più spessi e rischiano di danneggiare le eliche.

Bisognerà disporre di un numero sufficiente di nastri pre-misurati e avvolti con un elastico.

3.3.3 Slalom a canestro (basket ball slalom)



Descrizione del tracciato

Due campi di gara vengono tracciati lungo due linee rette equidistanti dalla linea di partenza, ogni tracciato consiste in un paletto da slalom, una zona di raccolta con due palloni, tre piloni in linea ed un canestro.

Volare il tracciato

Si utilizza una partenza standard. Quando la bandiera viene abbassata, entrambi i piloti possono decollare entro la finestra prevista e volare verso la zona di raccolta, dove raccolgono un pallone che trattengono tra i due piedi.

Il cronometraggio inizia nel momento del primo contatto con il pallone. Ogni pilota dovrà prendere il pallone tra i piedi e volare così attraverso il tracciato di slalom, prendendolo nel verso che preferisce, fino a far cadere il pallone nel canestro.

Quindi ogni pilota ritorna percorre lo slalom nel senso opposto a quanto fatto in precedenza (tutte le virate nel senso opposto rispetto a prima), raccoglie il secondo pallone e ripete il tracciato. Al ritorno, invece di raccogliere un terzo pallone tocca il paletto, fermando così il cronometro.

Regole dettagliate

I due palloni sono sistemati a 5 m l'uno dall'altro su una linea perpendicolare all'asse del tracciato.

La zona tra il primo e il terzo pilone è da considerarsi come un burrone e se il pallone vi cade o vi rotola sarà da considerarsi perso.

Sono concessi due tentativi di raccogliere i palloni posti su una linea al ciglio del burrone.

Il corpo del pilota dovrà essere facilmente individuato mentre gira attorno ad ogni pilone nella direzione corretta.

Il canestro ha un diametro di tre metri. Al di là del burrone, si rileva il primo contatto del pallone con il terreno, sia dentro che fuori del canestro.

Vi sono due possibilità di toccare il paletto alla fine del percorso. Il contatto si ritiene valido quando il pilota o qualsiasi parte del paramotore:

- è stato chiaramente visto toccare il paletto, oppure (se concordato)
- ha toccato il paletto con un'energia sufficiente ad azionare il sensore.

Penalità

Arrivare secondo, ovvero colpire il bersaglio dopo il pilota sull'altro tracciato: 5 secondi.

Non riuscire a portare un pallone al di là del burrone: un minuto per ogni pallone caduto.

Portare il pallone al di là del burrone ma non riuscire a fare canestro: 10 secondi.

Tempo di penalizzazione standard: 3 minuti (DA CONFERMARE).

Non riuscire a girare attorno a qualsiasi pilone oppure non riuscire a colpire il paletto finale: tempo di penalizzazione standard.

Toccare il suolo nel burrone: tempo di penalizzazione standard.

Penalità generica per non aver osservato le procedure concordate al briefing: 15 secondi per ogni infrazione.

Non pronto per partire, falsa partenza o non partito: tempo standard di penalizzazione.

Qualsiasi parte del mezzo sorvola la linea del pubblico oppure volo pericoloso: SQUALIFICA.

Punteggio

Il punteggio è costituito dal tempo impiegato per completare il tracciato, più le eventuali penalità.

Minimi di validazione della competizione

Lo schema del campo di gara qui presentato ha dimensioni da considerarsi come MINIME. La linea di partenza deve trovarsi tra i 100 ed i 500 m dal tracciato dello slalom. Tutte le dimensioni devono essere controllate dallo steward.

Materiale necessario

Bandiera verde e bandiera rossa (doppie nel caso le linee di partenza siano distanti l'una dall'altra).
Sei piloni gonfiabili.

Una coppia di sistemi di cronometraggio; cronometri semplici per le prove di qualificazione, sistema automatico per la finale dei WAG.

Due paletti da slalom a standard FIS di colore bianco e sei piloni gonfiabili.

Almeno quattro palloni. Si tratta dei palloni utilizzati in palestra nel Pilates, anche detti “palloni svizzeri”, del diametro di 50-60 cm, del peso di 1 Kg e a superficie corrugata.

Alla finale dei WAG il canestro dovrà avere le sponde (ad esempio una piscina per bambini). Nelle prove di qualificazione sarà sufficiente disegnare un cerchio di 3 m.

Paletti da slalom a standard FIS con una bandiera o uno striscione a colori vivaci possono costituire una accettabile alternativa ai piloni gonfiabili nelle gare di qualificazione.

Organizzazione generale

Questo tema di gara verrà eseguito una, o preferibilmente due volte durante la finale dei WAG. L'ordine di decollo (ovvero gli abbinamenti dei piloti) seguirà questa regola: se si tratta del primo tema eseguito si seguirà all'inverso la classifica delle competizioni di qualificazione; per i successivi temi di gara si segue all'inverso la classifica parziale fino a quel momento. Il comportamento da tenere nelle competizioni di qualificazione sta alle decisioni degli organizzatori, poiché dipende strettamente dalla situazione locale e dal numero dei concorrenti, ma è nell'interesse di tutti che i piloti possano guadagnare la massima esperienza possibile nel volare questo tipo di tracciato.

Note e consigli agli organizzatori ed ai concorrenti

Se preventivamente concordato, il vincitore viene avvisato per radio della possibilità di eseguire un passaggio di saluto.