

Campeonato Nacional

Paramotor

Proença-a-Nova

1 a 4 Dezembro de 2022



TIPOS DE TAREFAS

A competição será dividida em três categorias:

- N** Navegação: Plano de voo, tempos estimados e velocidade. Sem limitar o combustível.
- E** Economia: Autonomia, faixa de velocidade e duração do combustível. Com limitação de combustível
- P** Precisão: Voos por portões, em torno de postes, chutar bastões, derrubando pinos, decolagens de precisão e aterragens no alvo.

PROVAS

NAVEGAÇÃO

N1. PURE NAVIGATION - Coleção "Waypoints" (WPT) pesando

Objetivo

Esta é uma prova de tempo limitado em que o piloto deve voar um percurso a sua escolha a partir de um determinado conjunto de pontos de viragem, a fim de recolher o maior número possível de pontos dentro do limite de tempo estabelecido para a prova. O piloto deve passar por um portão de partida (SP) e um portão de chegada (FP) que pode ou não ser definido como um waypoint, podendo também ser necessário passar por portões intermediários individuais durante a prova conforme especificado no briefing. Não há elementos de pré-declaração. Salvo indicação em contrário, os pilotos realizarão decolagem livre no local designado, sob supervisão dos Juizes e dentro da janela da tarefa.

Regras especiais

Se o waypoint for coletado duas ou mais vezes durante o período da tarefa, ele será excluído da contagem total. Os WPT possuem pesos diferentes, sendo o peso mais próximo "1", o peso intermediário "2" e o peso mais distante "4". O peso de cada WPT será informado no mapa a ser fornecido aos pilotos.

Os tempos de janela aberta, tempo de decolagem, fecho de janelas de decolagem, pontos de viragem e última aterragem serão exibidos por escrito. Se o início for atrasado, determinados horários serão correspondentemente atrasados, a menos que seja especificamente informado em contrário.

Todos os competidores de uma classe podem ter a oportunidade de descolar e completar uma tarefa, porém o Diretor pode suspender o voo após o início das decolagens, se continuar for perigoso.

Pontuação

$$P = (PNI \times 1000 / NB_{max})$$

Onde

PNI =	Soma de WPT x PESO arrecadado pelo piloto na prova, descontadas as penalidades.
NBmax =	Maior soma de WPT x PESO, coletada por um piloto na prova, penalidades descontadas.

Penalidades

A penalidade de **100%** será aplicada para:

- Passar o portão de chegada FP mais de 1 segundo sobre o tempo de tarefa especificado;
- Não cruzar o SP ou FP ou cruzar na ordem errada;
- Cruze o SP ou FP fora da janela de tarefas;
- Decolagem ou pouso fora da janela de tarefa;
- Voar em um espaço aéreo proibido;
- Outros descritos no Regulamento Local, inclusive desclassificação se necessário.

Precauções

Mantenha contato visual com outros pilotos que possam estar em tráfego separado do seu. Não se foque apenas no mapa e no solo porque existem outros pilotos na navegação. Dê preferência aos que estão em altitude mais baixa. Como o circuito está livre nesta tarefa, priorize as curvas à esquerda e no máximo 90 graus. Voe previsível. A ultrapassagem deve ser feita preferencialmente à direita do piloto que será ultrapassado.

Aterragem

Após cruzar o ponto de chegada (FP = Ponto de chegada), o piloto deve iniciar seu procedimento de pouso. Salvo instruções em contrário, os pilotos devem fazer um circuito fechado com pré-ajuste no local designado e outros pilotos de segurança visual. Imediatamente após a aterragem e com seu paramotor em local seguro, os pilotos devem levar seus dispositivos de rastreamento (GPS) devidamente selados para a Prova de Juizes ou Comandantes.

N2. NAVEGAÇÃO DE PRECISÃO - TEMPO DECLARADO

OBJETIVO

Esta é uma tarefa em que o piloto deve percorrer um caminho definido por uma linha arbitrária no mapa, fornecendo estimativas de tempo e um limite de tempo da tarefa.

Planeamento

Será definido um circuito de voo passando pelo ponto de partida (SP) e chegada (FP) e uma linha traçada no mapa com um pequeno número de "Time Gates" para tomar o tempo (TG). Todos os pontos TG serão conhecidos antes da decolagem.

Os pilotos preencherão uma folha de declaração indicando os tempos estimados de chegada para cada TG no circuito, incluindo o ponto de chegada. **O tempo estimado será dado em segundos e em HH:MM:SS para utilizar o seu cronómetro para a tarefa.** O planeamento pode ser feito na quarentena ou não, conforme o briefing. Os pilotos entregarão sua declaração a um comissário/juiz imediatamente antes da decolagem.

Descolar

Salvo disposição em contrário no briefing, os pilotos realizarão uma descolaragem livre dentro do tempo da janela da tarefa.

Tempo / Cancelamento

Os tempos de janela aberta, tempo de descolaragem, fecho de janelas de decolagem, pontos de virada e última aterragem serão exibidos por escrito. Se o início for atrasado, determinados horários serão correspondentemente atrasados, a menos que seja especificamente informado em contrário. Todos os competidores de uma classe podem ter a oportunidade de descolar e completar uma tarefa, porém o Diretor pode suspender o voo após o início das decolagens, se continuar a prova for perigoso. Se o período de janela aberta foi adequado para que todos os pilotos concluíssem a prova (T+15 min), após este período se a prova for suspensa até o final do tempo de janela, os competidores que não decolaram receberão nota zero. Neste caso deve-se considerar o valor de TS (S10 4.34.18) como o total de pilotos em condições de iniciar a tarefa no local.

Voo

O tempo começará a contar quando o Paramotor cruzar o SP (ponto de partida). Os pilotos devem permanecer precisamente no circuito tentando percorrer o tempo fazendo Gates a ordem definida e os tempos estimados. A navegação e o fim dos tempos ocorrem no PF (ponto de chegada). Para garantir que o piloto não saia da rota para economizar tempo, haverá em cada trajeto de templo declarado 4 (HG) ocultos para validar o caminho. Os HG devem necessariamente ser cruzados na ordem e direção adequada. O tempo nesta tarefa será medido normalmente em quatro pontos de passagem (TG) e comparado com os retornos dos pilotos. Se um portão de tempo for cruzado mais de uma vez, o tempo será contado a partir do primeiro cruzamento.

SP	→	A	→	B	→	C	→	PF
t = 0	HG	T1	HG	T2	HG	T3	HG	T4

Aterragem

Após cruzar o ponto de chegada (FP = Ponto de chegada), o piloto deve iniciar o seu procedimento de aterragem. Salvo instruções em contrário, os pilotos devem fazer um circuito fechado com pré-ajuste no local designado e outros pilotos de segurança visual. Imediatamente após a aterragem devem meter os seus paramotores em local seguro, os pilotos devem levar os seus dispositivos de rastreamento (GPS) devidamente lacrados para o Juiz ou Delegados de Tarefa.

Pontuação

Haverá 4 portões de temporização conhecidos TG definidos, e vários Hidden Gates HG não conhecidos. Os pontos de viragem e portões ocultos terão R=100 m, pelo que o corredor entre cada ponto de viragem terá 200m de largura

$$P = PA \times 1000 / P_{Amax}$$

$$PA = (HD \times 25) + ((150 \times DT_{minA}) / DTA) + ((150 \times DT_{minB}) / DTB) + ((150 \times DT_{minC}) / DTC) + ((150 \times DT_{minFP}) / DTFP)$$

HD - Número total de Gates coletados

DT - Diferença entre tempo declarado e real em segundos

DTmin - Menor diferença entre o tempo declarado e real executado pelo melhor piloto

PA - Pontuação acumulada

P_{Amax} - Melhor pontuação conseguida por um piloto

Penalidades

A penalidade de **100%** será aplicada para:

- Voar na direção oposta ao circuito definido.
- Voltar atrás
- Não cruzar o SP ou FP ou cruzar na direção errada;
- Cruze o SP ou FP fora da janela de tarefas; – Descolar ou Aterrizar fora da janela de tarefas;
- Voar em espaço aéreo proibido;
- Outros previstos no Regulamento Local, incluindo desclassificação.

Precauções

Mantenha contato visual com outros pilotos que possam estar em tráfego separado do seu. Não se foque apenas no mapa e no solo porque existem outros pilotos na navegação. Dê preferência aos que estão em altitude mais baixa. Priorize as curvas à esquerda e um máximo de 90 graus. Voe previsível. A ultrapassagem deve ser feita preferencialmente à direita do piloto que será ultrapassado.

Aterragem

Após cruzar o ponto de chegada (FP = Ponto de chegada), o piloto deve iniciar seu procedimento de pouso. Salvo instruções em contrário, os pilotos devem fazer um circuito fechado com pré-ajuste no local designado e outros pilotos de segurança visual. Imediatamente após o pouso e com seus paramotores em local seguro, os pilotos devem levar seus dispositivos de rastreamento (GPS) devidamente lacrados para a Prova de Juízes ou Comandantes.

N3. NAVEGAÇÃO EM CURVA

OBJETIVO

Esta é uma tarefa em que o piloto deve percorrer um caminho combinado de seções lineares e curvas definidas por uma linha arbitrária no mapa e coletar o maior número de checkpoints (Hidden Gates) dispostos ao longo as seções curvas e arbitrárias.

Planeamento

Um circuito de voo é definido através do ponto de partida (SP) e final (FP) com uma linha traçada em um mapa e uma série de pontos de verificação sobre as seções curvas não conhecidas (Hidden Gates - HG). Os HG têm R=100m, e corredor entre eles com 200m de largura.

Tempo / Cancelamento

Os tempos de janela aberta, tempo de descolagem, fecho de janelas de descolagem, pontos de virada e última aterragem serão exibidos por escrito. Se o início for atrasado, determinados horários serão correspondentemente atrasados, a menos que seja especificamente informado em contrário. Todos os competidores de uma classe podem ter a oportunidade de decolar e completar uma tarefa, porém o Diretor pode suspender o voo após o início das descolagens, se continuar for perigoso. Se o período de janela aberta foi adequado para que todos os pilotos concluíssem a prova (T+15 min), após este período se a prova for suspensa até o final do tempo de janela, os competidores que não decolaram receberão nota zero. Neste caso deve-se considerar o valor de TS (S10 4.34.18) como o total de pilotos em condições de iniciar a tarefa no local.

Voo

O voo deve ocorrer dentro da janela de tempo definida no briefing. A tarefa será considerada aberta após a passagem pelo SP. Os pilotos devem permanecer precisamente no circuito na ordem definida no mapa. A prova será finalizada quando o PF for cruzado. Os portões devem necessariamente ser cruzados na ordem e direção adequada.

Aterragem

Após cruzar o ponto de chegada (FP = Ponto de chegada), o piloto deve iniciar seu procedimento de pouso. Salvo instruções em contrário, os pilotos devem fazer um circuito fechado com pré-ajuste no local designado e outros pilotos de segurança visual. Imediatamente após o pouso e ter seus paramotores em local seguro os pilotos devem levar seus dispositivos de rastreamento (GPS) devidamente lacrados para o Juiz ou Delegados de Tarefa.

Pontuação

A pontuação final do piloto será normalizada considerando a melhor pontuação **1000 pontos**, para o piloto que coletar mais **HD**.

P= (NHGx1000/NHmax)

NHG - Numero de HG pontuados no total da prova

NHmax - Maior numero de HG coletado por um piloto na prova

Penalidades

A penalidade de **100%** será aplicada para:

- Voar na direção oposta ao circuito definido.
- Voltar atrás
- Não cruzar o SP ou FP ou cruzar na direção errada.
- Cruze o SP ou FP fora da janela de tarefas.
- Decolar ou pousar fora da janela de tarefas.
- Voar em espaço aéreo proibido;
- Outros previstos no Regulamento Local, incluindo desclassificação.

Precauções

Mantenha contato visual com outros pilotos que possam estar em tráfego separado do seu. Não foque apenas no mapa e no solo porque existem outros pilotos na navegação. Dê preferência aos que estão em altitude mais baixa. Priorize as curvas à esquerda e um máximo de 90 graus. Voe previsível. A ultrapassagem deve ser feita preferencialmente à direita do piloto que será ultrapassado.

Aterragem

Após cruzar o ponto de chegada (FP = Ponto de chegada), o piloto deve iniciar seu procedimento de pouso. Salvo instruções em contrário, os pilotos devem fazer um circuito fechado com pré-ajuste no local designado e outros pilotos de segurança visual. Imediatamente após o pouso e com seus paramotores em local seguro, os pilotos devem levar seus dispositivos de rastreamento (GPS) devidamente lacrados para a Prova de Juízes ou Comandantes.

ECONOMIA

E1. PURA ECONOMIA

Objetivo

Descole da área de partida com uma quantidade limitada de combustível (Ex.: 1,5 L) o máximo de tempo que puder e aterre na área de aterragem (deck). O tempo de descolagem e aterragem será anotado pelos fiscais de campo no momento em que os pilotos retirarem a última perna do solo ou a última roda do paratrike na descolagem até o primeiro contato com o solo.

Descrição

Os pilotos aguardarão sua vez de decolar na área de lançamento. Você recebe uma bandeira verde dos juizes indicando que é permitido descolar. Seu horário de partida será anotado (ou o cronômetro acionado). Serão formados grupos de 4 a 5 pilotos por juiz / Marshalls e as decolagens serão feitas em baterias simultâneas do mesmo número de pilotos com intervalos de tempo para liberação do espaço aéreo.

Pontuação

$$P = TP \times 1000 / TP_{max}$$

TP - Tempo de voo do piloto

TP_{max} - Tempo máximo obtido pelo melhor piloto

Penalidades

A penalidade de **100%** será aplicada para:

- Aterrizar fora do campo de voo (deck)
- Descolar fora da janela de tarefa ou sem aviso dos comissários /Juiz;
- Voar em espaço aéreo proibido ou fora da vista dos comissários;
- Aterrizar fora do aeródromo ou sem aviso prévio aos comissários /Juiz da sua aterragem;
- Outros previstos no Regulamento Local, incluindo desclassificação.

Precauções

Mantenha contato visual com outros pilotos que estejam no mesmo circuito ao redor da pista. Dê preferência aos que estão em altitude mais baixa. Conforme este breve circuito definido em desempenho máximo nas curvas de 90 graus em relação ao sentido do circuito. Voe previsivelmente. As ultrapassagens devem ser realizadas no lado oposto ao circuito.

Aterragem

Salvo instruções em contrário, os pilotos devem se aproximar em um circuito pré-estabelecido na área de pouso e visualmente seguro para outros pilotos.

E2. ECONOMIA COM NAVEGAÇÃO

Objetivo

Descole da área de lançamento com uma quantidade limitada de combustível (Ex.: 1,5 L) e voe a uma distância máxima possível, contará a maior distância em linha reta obtida, e aterre dentro da área de aterragem.

Pontuação

$$P = D \times 1000 / D_{max}$$

Onde:

D - Distância em km de voo do piloto

Dmax - Distância máxima obtida pelo melhor piloto

Penalidades

Será aplicada penalidade de **100%**

- Aterrizar fora do campo (deck)
- Descole fora da janela de tarefas.
- Voar em espaço aéreo proibido ou fora da vista dos comissários/juízes quando solicitado.
- Aterrizar fora da área do campo de voo ou sem aviso prévio aos comissários/juízes.
- Outros previstos no Regulamento Local, incluindo desclassificação.

Precauções

Mantenha contato visual com outros pilotos que estejam no mesmo circuito ao redor da linha de referência. Dê preferência aos que estão em altitude mais baixa. Conforme este breve circuito definido em desempenho máximo nas curvas de 90 graus em relação ao sentido do circuito. Voe previsivelmente. As ultrapassagens devem ser realizadas no lado oposto ao circuito.

Aterragem

Salvo instruções em contrário, os pilotos devem fazer um circuito fechado com pré-ajuste no local designado e outros pilotos de segurança visual.

PRECISÃO

P2. PRECISÃO DE DESCOLAGEM E ATERRAGEM NO ALVO

Objetivo

Descolar, e aterrar com o motor desligado o mais próximo possível do centro do alvo.

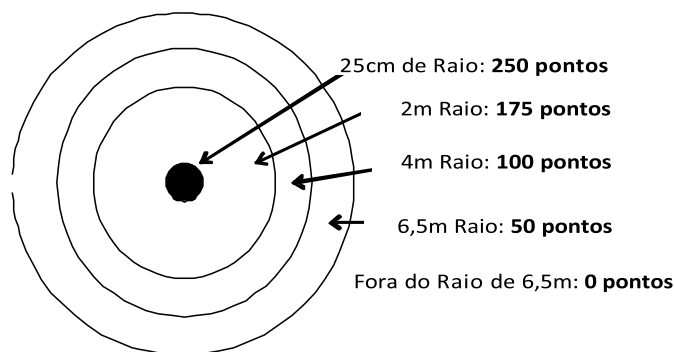
Descrição

O piloto será avaliado pela sua decolagem e pela precisão na aterragem. O piloto deve decolar sendo que é atribuída uma pontuação de acordo com o número de tentativas.

O piloto deverá atingir uma altura aproximada de 150m e após a autorização do juiz, por intermédio de uma bandeira verde, deve desligar o motor. Deverá permanecer em voo 45 segundos antes de aterrar para a prova ser validada.

O ponto de contato será considerado o pé do piloto ou a primeira roda.

Em caso de queda na aterragem a pontuação do alvo não será considerada.



Penalidades

- Motor desligado em menos de **45 segundos** antes do primeiro toque no solo incorre em **100%** de penalidade relativa ao alvo;
- O primeiro toque fora do alvo resulta em **0 pontos**;
- Queda durante a aterragem ou dois joelhos no chão (PF) ou capotamento (PL) elimina a pontuação do alvo;

Pontuação

$$P=PD+PA$$

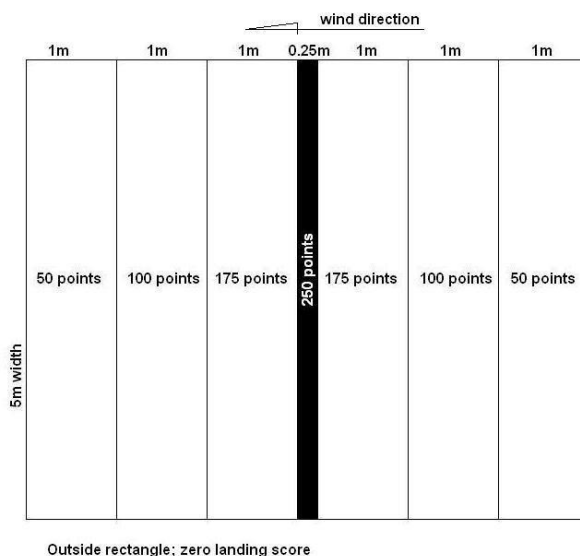
Onde

PD - Pontuação atribuída pela decolagem

- Decolagem á 1ª - 250 Pontos
- Decolagem á 2ª - 200 Pontos
- Decolagem á 3ª - 100 Pontos
- Decolagem á >3ª - 0 Pontos

PA - Pontuação atribuída pela precisão no alvo

- Diâmetro 25cm - 250 Pontos
- Diâmetro 2m - 175 Pontos
- Diâmetro 4cm - 100 Pontos
- Diâmetro 6,5m - 50 Pontos
- Diâmetro >6,5m - 0 Pontos



P3. PRECISÃO DE DECOLAGEM E ATERRAGEM NO BOWLING

Objetivo

Faça uma decolagem e aterragem limpas com o motor desligado, atingindo o maior número de pinos possível.

Descrição

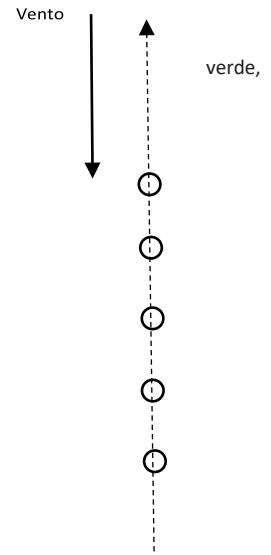
O piloto será avaliado pela sua decolagem e pela precisão na aterragem.

O piloto deve decolar sendo que é atribuída uma pontuação de acordo com o número de tentativas.

O piloto deverá atingir uma altura aproximada de 150m e após a autorização do juiz, por intermédio de uma bandeira verde, deve desligar o motor. Deverá permanecer em voo 45 segundos antes de aterrar para a prova ser validada.

5 pinos são dispostos ao longo de uma linha na direção do vento em intervalos iguais de 1 a 2 m.

Os pinos são simplesmente colocados no chão e serão considerados válidos quando forem derrubados. O piloto deve permanecer em voo com o motor desligado pelo menos 45 segundos antes de chegar a qualquer pino. Apenas pinos derrubados antes do piloto tocar o solo serão considerados pinos válidos para pontuação.



Penalidades

Será aplicada penalidade de 100%

- Motor desligado em menos de 45 segundos antes do primeiro pino;
- Queda durante a aterrissagem ou em ambos os joelhos (PF), ou capotamento (PL);
- Toque no chão antes do primeiro pino e não marque no primeiro pino.

Pontuação

$$P = PD + NPD \times 50$$

Onde

PD - Pontuação atribuída pela decolagem

- Decolagem á 1ª - 250 Pontos
- Decolagem á 2ª - 200 Pontos
- Decolagem á 3ª - 100 Pontos
- Decolagem á >3ª - 0 Pontos

NPD - Número de pinos derrubados

P4. CONTROLE DE ASA DE PRECISÃO (ATERRAGEM E DESCOLAGEM)

Objetivo

Aterrar e demonstrar o controle preciso da asa antes de descolocar novamente.

Descrição

Esta tarefa geralmente é realizada em condições de vento apropriadas. O piloto deve passar nas barreiras de entrada na direção do vento, aterrar, pousar a asa no chão, após ordem do juiz descolar e passar nas barreiras de saída fechando o seu tempo. As barreiras terão uma distância compreendida entre 80 a 150m.

Regras e penalidades especiais

- O relógio inicia assim que o piloto passar as barreiras de entrada
- Após aterrar o piloto deve pousar a asa no chão
- Assim que o bordo de fuga toque na totalidade no chão o juiz dará ordem de decolagem, nesse momento o piloto deve descolar e fechar o seu tempo passando pelas barreiras de saída.
- O piloto pode inflar a asa quantas vezes for necessário para descolar
- Em caso de o piloto não passar na barreira de fecho, o piloto terá 3 tentativas para fechar o seu tempo

Penalidades

Será aplicado penalização de 100% se o piloto não pousar a asa na totalidade ou descolar sem que a bandeira verde seja levantada

Pontuação

$$P = T_{min} \times 1000 / T$$

Onde:

T - Tempo entre abertura e fecho

Tmin - Menor tempo do melhor piloto

P5. CONTROLE DE ASA DE PRECISÃO - ZIG-ZAG DE TERRA

OBJETIVO

Aterre e exiba o controlo preciso da asa antes de descolar novamente.

Descrição

Esta tarefa geralmente é realizada em condições de vento apropriadas. O piloto deve passar nas barreiras de entrada na direção do vento, aterrizar, mantendo a asa no ar deve fazer um zig zag contornando uns pinos alinhados. O piloto não pode tocar nos pinos e o corpo do piloto tem de obrigatoriamente passar por fora dos pinos. As barreiras terão uma distância compreendida entre 80 a 200m. Após o último pino o piloto deve descolar e passar as barreiras de saída.

Regras especiais

- O relógio inicia assim que o piloto passar as barreiras de entrada
- Após aterrar o piloto deve manter a asa no ar
- Em caso de a asa cair o piloto pode voltar a inflar a asa quantas vezes for necessário
- O zig zag é iniciado por um dos lados à escolha do piloto sendo que após iniciar deve alternar a direção do giro em cada pino subsequente
- Se a asa cair no chão enquanto o piloto estiver percorrendo o curso de slalom, ele poderá inflar quantas vezes precisar
- Qualquer pino que seja tocado com o corpo do piloto ou equipamento será automaticamente eliminado da pontuação
- Por fim o piloto deve descolar e fechar o seu tempo passando pelas barreiras de saída
- Em caso de o piloto não passe nas barreiras de fecho, o piloto terá 3 tentativas para fechar o seu tempo

Penalidades

Será aplicado penalização de **100%** se não abrir ou fechar a prova

Pontuação

$P = PA \times 1000 / P_{Amax}$

$P = (NPC \times 100) + (TP_{min} \times 400/1000)$

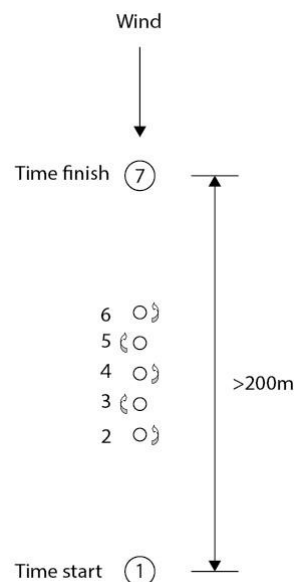
Onde:

PA - Pontuação acumulada

P_{Amax} - Melhor pontuação conseguida por um piloto

NPC - Número de pinos contornados com sucesso

TP - Tempo de prova



LENTA/RÁPIDA

Objetivo:

Obter a maior diferença de velocidade entre a passagem de velocidade rápida e a passagem de velocidade lenta.

Descrição:

É composta de duas passagens a +/- 2 metros de altura máxima do solo e em linha reta numa distância de 150 A 200 metros;

Inicia a passagem após bandeira verde do juiz;

Primeira passagem o mais rápido possível entre as "portas";

Segunda passagem o mais lento possível entre as "portas";

Sempre na mesma direção (determinada pela organização);

Tem de voar em linha reta, sem curvas;

Não deve voar acima dos +/- 2 metros;

O tempo começa a contar na 1ª porta e acaba na segunda;

Penalidades

Será aplicado penalização de **100%**

- Não abrir ou fechar a prova

- Aterrar ou tocar no solo no meio do percurso

Pontuação

$$(125*(VP1/Vmax)) + (125*(Vmin/VP2)) + (250*(Ep/Emax))$$

Onde:

Vmax = A velocidade máxima conseguida na prova (KM/h)

VP1 = A velocidade do piloto na 1ª parte da prova (Km/h) Vmin = A velocidade mínima conseguida na prova (Km/h)

Ep = A diferença entre as velocidades máxima e mínima do piloto (Km/h)

Emax = A máxima diferença entre as velocidades Max. E min. (Km/h).

MAIOR DISTÂNCIA PERCORRIDA EM LINHA RECTA DENTRO DE UM TEMPO LIMITADO

Objetivo:

Percorrer a maior distância e voltar dentro do tempo estipulado.

Descrição:

Trata-se de uma prova de maior distância em linha reta, o piloto descola e quando passar pela janela SP terá 30 minutos para ir o mais longe possível e regressar dentro do tempo, passando novamente pela janela FP;

O piloto terá de passar na janela para iniciar a contagem do tempo e regressar dentro do tempo limite;

Regras especiais

- O relógio inicia assim que o piloto passar as barreiras de entrada
- O relógio fecha assim que passar na barreira de fecho

Penalidades

Será aplicada penalidade de **100%**

- Caso o piloto exceda o tempo estipulado;
- O piloto não faça a abertura do tempo na passagem pelo SP;
- O piloto não feche o tempo na passagem pelo FP;

Pontuação:

$$= 1000x (Km / KmMAX)$$

Onde:

Km = Km feito pelo piloto

KmMAX= Km feito pelo melhor piloto

TRIÂNGULO DE VELOCIDADE

Objetivo:

Efetuar uma distância determinada entre três pontos no mais curto período de tempo.

Descrição:

A passagem pelas balizas terá que ser efetuada na vertical, (será definido pelo diretor da prova o diâmetro +/- 200m de raio);

O tempo de prova do piloto será contado a partir do momento em que ele passa a janela SP até ao momento em que volte a passar a linha da janela FP;

Cada janela falhada terá um desconto de 25% na pontuação.

Penalidades

Será aplicada penalidade de **100%**

- O piloto não faça a abertura do tempo na passagem pelo SP;
- O piloto não feche o tempo na passagem pelo FP;

Pontuação

$$= 1000 \times (T_{\min}/T_p)$$

Onde:

T_p = Tempo do piloto

T_{\min} = O menor tempo efetuado para completar a prova

