

目 次

第1章	大会ディテール	第7章	地 図
1.1	大会名称	7.1	競技区域
1.2	目的	7.2	競技外区域
1.3	チャンピオンの定義	7.3	競技禁止空域
1.4	公認	7.4	有効なPZ
1.5	組織	7.5	PZ違反
1.6	通信	7.6	地 図
1.7	大会役員	7.7	地球を平面と見なすこと
1.8	場所	第8章	プログラム、ブリーフィング
1.9	期間	8.1	タスク・プログラム
1.11	必要書類	8.2	有効なタスク
第2章	参加資格	8.3	タスクの選定
2.1	資格	8.4	複合タスク
2.2	競技者	8.5	競技規定の変更
2.3	飛行経験による制限	8.6	ゼネラル・ブリーフィング
2.4	エントリー	8.7	タスク・ブリーフィング
2.5	エントリーの受諾	8.8	補足ブリーフィング
2.6	エントリーの締切	8.9	タスクへのエントリー
2.7	競技規定・規則等の受諾	8.10	遅れたエントリー
2.8	責任追求の放棄	第9章	離陸手順
2.9	リスク	9.1	ローンチ・エリア
2.10	第三者への責任	9.2	ローンチ・サイト
2.11	保険	9.3	ローンチ・ポイント
2.12	安全	9.4	地主の許可
2.13	責任	9.5	車 両
2.14	指揮	9.6	気球の準備
第3章	機体の基準	9.7	冷氣によるインフレーション
3.1	気球の定義	9.8	インフレーション・バルブの使用
3.2	燃料	9.9	シグナル・ポイント
3.3	気球の指定	9.10	信号旗
3.4	耐空性	9.11	場内アナウンス
3.5	損傷	9.12	離陸期間
3.6	自動飛行制御	9.13	離陸に要する時間
3.7	高度計	9.14	離陸期間の延長
3.8	ゼッケン	9.15	離陸の順位
3.9	バスケット	9.16	妨 害
第4章	競技役員	9.17	離陸の許可
4.1	競技委員長	9.18	コントロールの喪失
4.2	セーフティ・オフィサー	9.19	離陸
第5章	異議申し立てと抗告	9.20	離陸の中断
5.1	競技データの照会	9.21	離陸区域からの退去
5.2	異議申し立て	第10章	飛行規則
5.3	掲示	10.1	上昇率
5.4	時間制限の短縮	10.2	優先権
5.5	異議申し立ての手順	10.3	ゴール区域よりの退去
第6章	オブザーバー	10.4	物品の投下
6.1	オブザーバー	10.5	飛行マナー
6.7	オブザーバー・レポート	10.6	家畜と作物

10.7	地主	第15章	タスク
10.8	電線、構築物との衝突	15.1	パイロット・デクレアード・ゴール
10.9	フライトクルー	15.2	ジャッジ・デクレアード・ゴール
10.10	グラウンドクルー	15.3	ヘジテーション・ワルツ
10.11	車両の運転	15.4	フライ・イン
10.12	クルーの乗降	15.5	フライ・オン
10.13	地上からの援助	15.6	ヘア・アンド・ハウンズ
第11章	着陸	15.7	ウォーターシップ・ダウン
11.1	着陸	15.8	ゴ・ドン・バ・ネット・メモリアル
11.2	競技終了後の飛行	15.9	カキユレイト・レトアップ・チ・タスク
11.3	自由着陸	15.10	レース・トゥ・エリア
11.4	競技着陸	15.11	エルポー・ディスタンス
11.5	回収の許可	15.12	ミニマム・ディスタンス
11.6	着陸の制限	15.13	ショーテスト・フライト・タスク
第12章	ゴール、マーカー	15.14	ミニマム・ディスタンス・ダブル・ト・ロップ
12.1	ゴール	15.15	マキシマム・ディスタンス・タイム
12.2	競技者によって選択されたゴール	15.16	マキシマム・ディスタンス
12.3	ゴールリスト	15.17	マキシマム・ディスタンス・ダブル・ト・ロップ
12.4	ゴールの識別		
12.5	制限		
12.6	競技上の制約		
12.7	ターゲット		
12.8	マーカー		
12.9	マーカーの搭載		
12.10	マーカーの順序		
12.12	マーカーのリリース		
12.13	マーカーの重力投下		
12.14	マーカーの投下		
12.15	マーク		
12.16	確認されたマーク		
12.17	搜索期間		
12.18	ロストマーカー		
12.19	採点期間		
12.20	採点区域		
第13章	ペナルティー		
13.1	不正行為		
13.2	未定義のペナルティー		
13.3	距離違反		
13.4	航空法		
13.5	ペナルティー・ポイント		
第14章	採点		
14.1	結果		
14.2	ランキング・オーダー		
14.3	ポイント公式		
14.4	精度		
14.5	計測		
14.6	総合得点		

第1章 大会 デイテール

1.1 大会名称

この大会は、「第50回北海道バルーンフェスティバル」と称する。

1.2 目的

この大会の目的は、以下の通りである。

- － チャンピオンチームを決定する。
- － パイロットと機体のパフォーマンスの比較により、航空機の発達を促進する。
- － 各タスクの順位を決める。

1.3 チャンピオンの定義

1.3.1 大会の最後において、最も高い得点を得たチームが勝者である。

1.3.2 チャンピオンとして決定されるためには、最低 1 回のフライトで、1 回のタスクを行わなければならない。

1.4 公認

本大会は、日本気球連盟(NKR)の公認を受けている。

1.5 組織

この大会は、北海道バルーンフェスティバル組織委員会によって組織される。

1.6 通信

全てのエントリー書類と公式連絡は、以下の住所にて行う。

〒080-1408 北海道河東郡上士幌町5区 上士幌町役場内商工観光課
北海道バルーンフェスティバル組織委員会事務局
Telephone 01564-2-4291 Fax 01564-2-4637
URL <http://hbf.jp/>
E-mail hkballoon@town.kamishihoro.hokkaido.jp

1.7 大会役員

別紙のとおりとする。

1.8 場所

この大会は、北海道河東郡上士幌町を中心として行われる。

1.9 期間

この大会は、2023年8月10日(木曜日)から、8月13日(日曜日)まで行われる。

1.11 必要書類

主催者は、必要があれば書類の提示を求める事が出来る。

- a. パイロット・ライセンス
- b. パイロット・ログブック
- c. 耐空証明書
- d. 機体ログブック
- e. 保険証書
- f. その他

第2章 参 加 資 格

2.1 資格

この大会の参加資格は、日本気球連盟が発行する熱気球操縦士技能証を所有しているすべてのパイロットに対して、開かれている。

2.2 競技者

競技者とは、大会に参加して競技を行う者をいう。

2.3 飛行経験による制限

各競技者は、大会の開始日までに概ね10時間の熱気球での機長経験がなければならない。
10時間に満たない競技者は、必ず10時間以上の機長経験者を同乗させなければならない。

2.4 エントリー

エントリー用紙とエントリー料20,000円及び機体の写真は、エントリー受付終了日までに、主催

者に提出されなければならない。ただし、主催者によって追加受理された場合は、この限りではない。

2.5 エントリーの受諾

エントリーの締切日から7日以内に、エントリーの確認を受け取っていない競技者は、主催者に照会しなければならない。

2.6 エントリーの締切

エントリーの締切は、2023年5月31日とする。

2.7 競技規定、規則等の受諾

役員及び競技者は、この大会のための競技規定及び規則を理解し、またそれらに拘束されるものであることを受諾しているものと見なされる。

2.8 責任追求の放棄

大会にエントリーすることにより、競技者は、大会主催者・役員・スタッフ・関係するすべての場所の所有者・その従業員などに対して、彼ら又は他の競技者の行為の結果もしくは怠慢の結果によっていかなる損失や損害を被ったとしても、その責任追求を一切行わないものとする。

2.9 リスク

競技者の気球及びその機材は、大会の全期間中を通じて、競技者の責任で管理しなければならない。大会にエントリーすることにより、競技者は、競技者自身への被害や競技者の機材の損害については、一切の責任追求をしないことに同意したものと見なされる。

2.10 第三者への責任

競技者は、大会にエントリーすることにより、競技者自身若しくはそのクルーによって引き起こされる第三者若しくは第三者の財産に対する損傷・損失・損害について全責任を負うことになる。

2.11 保険

各競技者は、第三者からの損害請求に備えて、少なくとも2億円以上(対人1億円・対物1億円)の第三者賠償責任保険を用意しなければならない。競技者は、競技者が使用する気球に、大会期間中有効である保険を用意していることを証明する書類を提出しなければならない。

2.12 安全

気象情報若しくは予報、またその他の安全もしくは運航上の情報が、競技者の便宣のために提供される。気球のインフレーションおよび離陸のために、役員が指名されることがある。しかしながら、これらは、この章で定められた競技者の責任を何ら減じるものではない。

2.13 責任

インフレーション、離陸、飛行、着陸の全ての過程において競技者は安全運航の全責任を負っている。競技者は、自分の機材、クルー、自分の技術レベルと経験が、その時の状況にふさわしいかどうか自分で確実に判断できなければならない。競技者は大会中のクルーのすべての行動に関して責任を負っている。

2.14 指揮

競技者とそのクルーは、スポーツマンにふさわしい行動をすること及び大会役員の指示に従うことを求められている。

第 3 章 機 体 の 資 格

3.1 気球の定義

3.1.1 いかなる動力による推進力も持たず、大気中に静的に浮かぶ、空気より軽い航空機であること。その浮力は、空気を燃焼して得られたものであること。球皮には、通常の燃焼生成物と空気以外は含まれてはならない。

3.1.2 気球を回転若しくは推進させる目的で設計されたベントは、その飛行における全てのタスクが終了するまで使用してはならない。

3.2 燃料

各気球は、十分な予備燃料を残してタスクを終了することができる燃料を搭載しなければならない。

(注意 競技者は、2時間以上飛行できる状態でタスクに参加することが、望ましい。)

3.3 気球の指定

各競技者は、大会中使用する気球を指定しなければならない。以下の規定に定める場合を除き、競技者は、第1タスクのブリーフィング開始以降は、原則使用気球を変更することはできない。

3.4 耐空性

大会に参加する気球は、有効な気球登録証並びに耐空証明書を有していなければならない。主催者は、独自の判断により、妥当な耐空性基準を満たしていないと見なした機体を拒否することができる。

3.5 損傷

3.5.1 大会中に損傷を受けた機体は、修理することができる。損傷を受けた部分は、交換するか、修理することができる。ただし、球皮全体の交換は、競技委員長の許可を必要とする。

3.5.2 気球の耐空性に影響を及ぼす全ての損傷は、次のタスクにエントリーするまでに、競技委員長に報告されなければならない。また、この場合、競技委員長から修理の承認を得るまでは、飛行してはならない。違反した場合、最高1,000コンペティション・ポイントのペナルティーが科せられる。

3.6 自動飛行制御

その機器の仕様に関わらず、自動飛行制御として稼働するように設計されたいかなる機器も、これを禁止する。

3.7 高度計

各気球は、正しく動作する高度計を搭載しなければならない。

3.8 ゼッケン

主催者は、ゼッケンを2枚支給する。各競技者は、飛行中はいつもこれをバスケットの相対する位置に取り付けておかなければならない。トレーラーを含むすべての関係車両は、車両ゼッケンを明確に掲示しなければならない。

3.9 バスケット

「バスケット」という用語は、その構造に関わらず、クルー若しくは乗員の乗る部分を指す。

第4章 競技役員

4.1 競技委員長

競技委員長は、その大会の競技の管理責任者である。

競技委員長は、大会を滞りなく円滑でかつ安全に運営する責任を負っている。競技委員長は、競技規定に従って適切と思われる運営上の決定を行わなければならない。競技委員長は、競技者が競技規定に従わなかったり、不正な行為を行った場合、その者を大会から失格とすることが出来る。

競技委員長は、大会開始に先だって公式に受け入れたエントリーリストを公表しなければならない。また、毎日の競技結果を公表し、定められた期間内に日本気球連盟に最終結果を報告しなければならない。

4.2 セーフティ・オフィサー

セーフティ・オフィサーは、安全に関する事柄、安全に関わる事故などについて競技委員長に助言を与える。

第5章 異議申し立てと抗告

5.1 競技データの照会

競技に関して不満のある競技者は、まず第一に、しかるべき大会役員に助力を求めなければならない。競技者は、競技結果や得点の確認を求めたり、計算方法の説明を求めたりすることができる。

5.2 異議申し立て(Complaint)

説明に満足できない競技者は、競技委員長に対して、公式異議申し立てをすることができる。

採点に関する異議申し立ては、発表から2時間以内に行われなければならない。ただし、大会最終日に公表された公式結果については、1時間以内とする。

その他の異議申し立ては、事象の発生後速やかに行う。

5.3 掲示

競技委員長はメッセージをいつでも提示することができるが、効力を持つのは5:00~21:00に掲示したもののみとする。

5.4 時間制限の短縮

競技委員長は、大会最終飛行日の前日若しくはそれ以後の異議申し立てに関する時間制限の短縮を告示することができる。

5.5 異議申し立ての手順

異議申し立ては競技本部にて文書により役員に申し立てなければならず、このとき、その役員は受付時間を記録する。21:00から5:00の時間は、これらの時間制限より除外される。

第 6 章 オブザーバー

6.1 オブザーバー

オブザーバーは、その役割を競技者が兼ねる。オブザーバーの責務は、タスクに関わる場所、時間、距離などの詳細を公平な立場で記録することにある。またオブザーバーは、競技規定や航空法に対する明らかな違反、農場主や第三者に対する競技者またはクルーによるマナー違反が見られたとき、これを報告する義務がある。

6.7 オブザーバーレポート

競技者は飛行完了後、オブザーバーレポートシートに記入後サインし、デブリーフィングを受けなければならない。

第 7 章 地 図

7.1 競技区域(Contest Area)

競技地図上で定義された区域で、大会の開始時点で公表される。この外側では、タスクは行われず、結果の計測も行われない。

7.2 競技外区域(Out of Bounds)

競技委員長は、一定の区域を競技外区域として、定めることができる。また、競技外区域のマークや競技着陸は、禁止されており、関係するタスクの結果を得られないものとする。

7.3 競技禁止空域(PZs)

7.3.1 競技委員長は、特定の空域と区域を飛行禁止(PZ)の指定を行うことができる。境界及び、もし制限がある場合は、フィートで表示した対地もしくは平均海面からの上限高度を各PZごとに明記しなければならない。

7.3.2 円形PZは、中心を地図のコーディネイトで定義し、半径をメートルで表示しなければならない。自然の地形によってPZを定義する場合は、それを表記した競技地図のコピーを各競技者に配付しなければならない。

7.3.3 PZには、レッド、イエローの2つのクラスがある。

7.3.4 レッドPZは、高度制限付の制限空域であり、競技区域外とする。

7.3.5 イエローPZ(ジャガイモ環境保全地域)は、離着陸の禁止された空域である。

7.4 有効なPZ

各タスク・ブリーフィングで、そのタスクに関して有効もしくは無効なPZが公表される。PZの運用上の目的や他の航空機にとっての位置づけは、必ずしも表示されないことがある。

7.5 PZ違反

そのタスクで発効中のPZを飛行した競技者には、その違反の程度に応じて最高1,000ポイントのコンペティション・ペナルティーが科せられる。

7.6 地図

競技者は、競技地図をバスケットに搭載して飛行しなければならない。有効、無効に関わらず、全ての公表されているPZと、全ての競技外区域が、明確にまた正確に記載されていなければならない。競技者は、航空交通管制の制限事項に関する十分な情報が競技地図に記載されていない限り、適切な航空管制図を携帯しなければならない。この規定に違反した競技者は、その競技の飛行を行ってはならない。また、飛行を行った場合は、最高250ポイントのコンペティション・ペナルティーが科せられる。

7.7 地球を平面と見なすこと

採点上、地球は平面と見なす。競技地図で計算された結果は、正確なものとする。

第 8 章 プログラム、ブリーフィング

8.1 タスク・プログラム

大会は一連のタスクで構成される。タスクの数と頻度また休止期間については、競技委員長の指示による。

8.2 有効なタスク

有効なタスクとは、競技者が飛行を放棄するか失格処分を受けた場合を除き、全ての競技者が適切に離陸する機会を公平に与えられたタスクをいう。

競技委員長は、そのタスクの結果が公表される以前であれば、安全上の理由によりタスクを無効とすることが出来る。

8.3 タスクの選定

競技委員長は、本規定の第 15 章に述べられたタスクから選定しなければならない。特定のタスクが2回以上使用されたり、全く使用されなかったりすることがある。

8.4 複合タスク

8.4.1 競技委員長は、同一飛行中に、2つ以上のタスクを設定することがある。これらのタスクは別々に得点され、各タスクのペナルティーを科せられる前の 1 位の得点は1,000ポイントとする。タスクの組み合わせは、独立して各タスクに勝利できる可能性があるように設定されなければならない。

8.4.2 特に指定されない限り、複合タスク飛行におけるタスクは、タスクデータに指定された順番で行わなければならない。この違反のペナルティーは、各タスクに最高1,000ポイントのタスクペナルティーが科せられる。

8.4.3 離陸に関する違反は、最初のタスクに適用される。着陸に関する違反は、最後のタスクに適用される。その他の違反は可能な限り発生したタスクに適用される。発生したタスクを特定することができない場合、2つ以上もしくは全てのタスクに適用される。

8.4.4 競技者が各自の離陸地から離陸する複合タスク飛行において、距離制限に違反した競技者は、違反によって有利となったタスクから失格となることがある。

8.5 競技規定の変更

8.5.1 第 15 章のタスクの規定は変更可能なものであり、競技委員長は承認なく変更を行うことができる。

8.5.2 変更されたタスク規定は、各競技者に個別に文書にて知らされなければならない。

8.6 ゼネラル・ブリーフィング

大会の要となるゼネラル・ブリーフィングは、大会開始に先だって行われる。競技者、その他役員は、ゼネラル・ブリーフィングに出席しなければならない。

8.7 タスク・ブリーフィング

8.7.1 タスク・ブリーフィングは、公表された時間に、競技委員長によって召集される。

8.7.2 ブリーフィングでは、以下のデータが口頭、文書または告知板により知らされる。

- a. 気象情報
- b. 航空交通及び安全に関する情報
- c. PZの詳細
- d. タスクデータ
- e. マーカーの順序・マーカーの検索期間
- f. タスク規定の変更(文書による)
- g. 離陸区域と離陸期間
- h. 次回ブリーフィングの予定時間と予定場所
- I. タイムチェック

8.7.3 文書によるインフォメーションが与えられた場合、ブリーフィングに先だって五分間の検討のための時間が与えられなければならない。

8.8 補足ブリーフィング

離陸地において、競技者に追加又は変更の通知を行う必要が生じた場合、シグナルポイントでピンクの旗が掲示される。競技者は、自分自身で向うか、又は信頼できるクルーをシグナルポイントへ送らなければならない。インフォメーションは、口頭で伝えられ、文書が掲示されることもある。これにより全競技者に、適切に伝達されたものと見なされる。場合によっては役員が各気球に文書で

回覧し、競技者又はクルーのサインを求めることもある。

8.9 タスクへのエントリー

タスク・ブリーフィングで名前もしくはゼッケン番号の点呼(エントリーチェック)により、競技者はタスクに参加するものと見なされる。

8.10 遅れたエントリー

8.10.1 離陸期間開始の5分前までであれば、競技者は50タスク・ポイントのペナルティーが科せられることにより、遅れてエントリーをすることができる。その後は100タスク・ポイントのペナルティーとなる。航空交通管制、安全事項、PZを除いて、その他の事に関しての個人的なブリーフィングは行われない。

8.10.2 競技者が自分独自のローンチ・エリアを利用するタスクの場合、遅れたエントリーは、競技本部においてなされなければならない。

第9章 離陸手順

9.1 コモンローンチエリア 共通離陸区域(CLA common launch area)

競技委員長によって定められた一つもしくは複数の区域で、全競技者が共通の区域から離陸することを求められたタスクの場合に用いられる。指定された競技区域の外側から離陸したパイロットは、そのタスクは無効となる。

9.2 個別ローンチエリア 個別離陸区域 (ILA individual launch area)

9.2.1 競技者によって選定された個別の離陸フィールドをいう。離陸地の境界は、インフレーション・ポイントから半径100メートル以内か、そのフィールドの物理的境界のいずれか狭い方となる。

9.2.2 インフレーション・ポイントは、熱気によるインフレーションを開始した時のバーナーの位置をいう。

9.3 ローンチ・ポイント、離陸計測点(Launch Point)

9.3.1 共通離陸区域から離陸する場合、離陸区域内またはその近くに、大会開始前までに物理的に地上にマークされた点で、個々の気球の離陸位置に関わらず、ここより全ての角度と距離の測定が行われる点をいう。

9.3.2 競技者が自分の離陸地を選定する競技の場合、ローンチ・ポイントはインフレーション・ポイントとなる。

9.4 地主の許可

競技者は、地主(使用者含む。)より許可を取得してからでないと、土地に車両を乗り入れたり、離陸したりしてはならない。無断で使用した土地に関して、土地の地主(使用者含む)より苦情が出た場合、最高250タスク・ポイントのペナルティーを科せられる。

9.5 車両(vehicles)

離陸期間中は、気球1機につき車両1台しか、ローンチ・エリアに乗り入れてはならない。違反した場合は、100タスク・ポイントのペナルティーが科せられる

9.6 気球の準備

9.6.1 競技委員長は、各競技者に対して、気球の準備とインフレーションを行うべき場所を指定出来る。

9.6.2 競技委員長は、離陸区域内の車両と気球のオペレーションを統括する権限を有している。

9.7 冷気によるインフレーション

接続および点検のために、短時間バーナーをテストしたり、冷風を球皮内にいれることは出来るが、熱気によるインフレーションの許可が出る前はインフレーションをしたり、送風機を使用したりしてはならない。また、球皮のいかなる部分も地上より2メートル以上の高さになってはならない。離陸期間の前で信号旗が掲示される前であれば、送風機のテストもしくは使用をしても良い。

9.8 インフレーション・ハーネスの使用

共通離陸区域内(CLA)でインフレーションをするすべての気球は、クイックリリース式のタイオフを使用しなければならない。個別離陸区域(ILA)では、同器具の使用を推奨する。

9.9 シグナル・ポイント

共通離陸区域内の地点で、信号用の旗が掲示され、競技者のタスクの宣言、遅れたエントリー、補足ブリーフィングの行われる一つもしくは複数の箇所をいう。競技者は、絶えずこの信号旗を確認する責任があり、何かの障害で見えなかったとしてもこれを異議申し立ての根拠とすることは出来ない。

9.10 信号旗

9.10.1 シグナルポイントで掲示される信号旗の色は以下の意味がある。

赤	離陸禁止、これ以前の離陸の許可は全てキャンセル
緑	全気球に対する熱気によるインフレーション開始許可
青	青分類(奇数番号)の気球に対する熱気によるインフレーション開始許可
白	白分類(偶数番号)の気球に対する熱気によるインフレーション開始許可
黄	5分前警告
ピンク	補足、修正ブリーフィング
黒	タスク・キャンセル
紫	(予備)タスクブリーフィングにて、必要に応じ定義

9.10.2 シグナルの変わる時、注意を喚起するため、音声によるシグナルを用いることもある。

9.11 場内アナウンス

競技者のために、観衆に対して行われる場内アナウンスを通じて、情報を与えられることがある。

9.12 離陸期間

本規定9.14 に関する場合を除き、離陸期間の前もしくは後に離陸を行ってはならない。この規定の違反は、1分もしくは1分未満につき100タスク・ポイントのペナルティーが科せられる。共通離陸区域では、離陸期間終了の少なくとも5分前までに、黄色の警告旗が掲示される。

9.13 離陸に要する時間

熱気によるインフレーション開始許可を、離陸期間終了の20分以上前に与えられた競技者は、何かの理由で離陸期間が短縮されたとしても、離陸に十分な時間が与えられたものと見なされる。

9.14 離陸期間の延長

競技者は、競技委員長または指定競技役員に離陸期間の延長を求めることができる。競技者は離陸期間内に離陸すべく完全に準備できていたにもかかわらず、役員や他の競技者の行動もしくはその競技者に起因しない理由(装備の故障を除く)により離陸が遅れたもの判断された場合には、延長が認められる。

9.15 離陸の順位

インフレーションを行うときの優先順位を気球に割り当てることがある。この優先順位はタスクごとに変更される。競技者は、信号旗又は競技役員からの個別許可により、熱気によるインフレーションを開始する。

9.16 妨害

インフレーションの完了した競技者は、他の気球の離陸妨害となる位置に不必要に留まってはならない。

9.17 離陸の許可

競技役員による離陸の許可は行わないものとする。競技者は、自分の判断と責任で離陸を行い、十分な浮力と障害物と適切な距離を保ち安全な飛行を継続しなければならない。

9.18 コントロールの喪失

自分の気球のコントロールを失った競技者は、気球をただちにデフレートするか他の適切な処置を講じなければならない。コントロールを喪失した場合、最高500コンペティション・ポイントのペナルティーが科せられる。

9.19 離陸

気球のすべての部分又はその搭乗員による地上との接触若しくは地上との接続が絶えた時間及び場所をもって離陸したものとする。

9.20 離陸の中断

9.20.1 競技者は、安全上の理由により離陸を中断することができるが、他の気球の障害となってはならない。競技者は、離陸期間内に再度離陸を試みることができる。

9.20.1 気球が離陸区域もしくは離陸地の境界を越えた場合、離陸シタスク飛行を行っていると思なされる。

9.21 離陸区域からの退去

バスケットが地面を離れてから3分以内に、競技者は離陸区域の境界線を通過するか、地上500ft以上の高度に上昇していなければならない。

第10章 飛行規則

10.1 上昇率

10.1.1 競技者は、自分の上昇航路に他の気球が完全にいないことを確認していない限り、高速上昇を行ったり、継続したりしてはならない。

10.1.2 競技者は、自分の飛行航路上に他の気球が完全にいないことを確信できない限り秒速1m(200FPM、2ノット)を越える上昇を行ってはならない。

10.1.3 地上にいるクルーは空中の自気球を監視し、もし危険を感じた場合は、ただちに競技者に警告しなければならない。

10.2 優先権

競技者は、自分の気球の非球皮部分と他の気球の球皮部分との衝突を回避する責任がある。2機の気球が飛行中接近した場合、上方の気球が航路を譲り、必要であれば衝突回避の為に上昇しなければならない。衝突が発生した場合、両競技者にペナルティーが科せられるが、必ずしも同じ量とは限らない。最高1,000コンペティション・ポイントのペナルティーが科せられる。

10.3 ゴール区域よりの退去

マーカーを投下した競技者は、ゴール付近から可能な限り速やかに退去しなければならない。

10.4 物品の投下

公式マーカー、小さな紙片または類似の航行上の目的で用いる軽量物を除き、気球から物品を投下してはならない。

10.5 飛行マナー

競技者は地上の人間および家畜に適切な配慮をすること、並びにコードオブコンダクトを遵守して飛行することを求められている。競技者またはクルーによる無思慮な行為や無謀な飛行をした場合、最高1000コンペティション・ポイントのペナルティーが科せられる。

10.6 家畜と作物

気球は、家畜や家畜のいる建物から500フィート以内(※対地)で飛行してはならず、地主もしくは作物の所有者からの許可が得られた場合を除き、作物に被害を与えてはならない。違反した場合、最高1000コンペティション・ポイントのペナルティーが科せられる。

10.7 地主

本規定でいう“地主”とは、その土地での穀物や家畜に責任ある者のことで、必ずしも法的な意味でのその土地の所有者を意味しない。

10.8 電線、構築物との衝突

離陸から最終着陸の完了までに、電力線・電話線・その支柱もしくは構築物(フェンス・塀その他の重要ではない構築物を除く)と重大な衝突をした競技者は、最高1000コンペティション・ポイントのペナルティーが科せられる。

10.9 フライトクルー

競技者は、タスク飛行に他のクルーを同乗させることができる。特定のタスクにおいては、単独飛行することを求められることがある。

10.10 グランドクルー

各競技者は、気球を飛行するのに十分なクルーと追跡車両を準備しなければならない。競技者は、自分の気球に携わる全員に、安全の為に適切なブリーフィングを行わなければならない。競技期間中のクルーの行動は、競技者が、その全責任を取らねばならない。

10.11 車両の運転

車両は、適切な速度で運転されなければならない。セーフティ・オフィサーもしくは競技役員は、乱暴に運転されている車両の場内への乗入れを禁止することが出来る。

10.12 クルーの乗降

規定 11.2 に定める場合を除いて、離陸と最終着陸の間、誰も気球に乗り降りしてはならない。

10.13 地上からの援助

飛行中、ハンドリングラインの使用ならびに地上の者の援助を受けることは、禁止されている。

第 11 章 着 陸

11.1 着陸

飛行中に全てのマーカーを投下した競技者は、自由着陸を行うものとする。飛行中に全てのマーカーを投下しなかった競技者は、競技着陸を行ったものとする。

11.2 競技終了後の飛行

パイロットは、着陸地点を記録し、かつタスクを終了していれば、飛行を続行することができる。

11.3 自由着陸(Landing at will)

競技者が自由着陸を行う時、着陸地点は、着陸後バスケットが最終的に停止した地点である。

その最終静止位置が記録された後は、気球をより安全なもしくは便利な地点まで運搬しても良い。

11.4 競技着陸(Contest Landing)

競技者が競技着陸を行う場合、着陸後バスケットが静止した位置がマークの代用もしくは残っているマーカーの位置として採用される。

バスケットが最終的に静止し、球皮が実質的にディフレートされるまでは、地上からの援助を受けたり、いかなるクルーもバスケットから離れてはならない。

その最終静止位置が記録された後は、気球をより安全な若しくは便利な地点まで移動するために運搬しても良い。

11.5 回収の許可

競技者は、囲まれた場所、耕された場所、明らかに私有地である場所、農作目的で使用されている場所への車両の乗り入れは原則禁止であるが、地主もしくは所有者から許可を取得した場合に限り、乗り入れることが出来る。この規定の違反は、最高250タスク・ポイントのペナルティーとする。

11.6 着陸の制限

タスク・データで述べられない限り、ゴールもしくはターゲットから200メートル以内では、自由着陸及び競技着陸を行ってはならない。

第 12 章 ゴール 、 マーカー

12.1 ゴール

競技地図上で指定される地点で、競技委員長によって設定されるか、または競技者により選定されるもの。

12.2 競技者によって選択されたゴール

12.2.1 競技者によって選ばれたゴールは、地上で車両により容易に到達可能であると地図上で判断することができ、かつ計測のために正確に識別できる所でなければならない。タスクデータにより指示されない限り、ゴールは2つの道路の交点とする。また、計測は道路のセンターラインの交点より行われる。地図上では交差点と見なされた交点が、実際にはTジャンクションの複合であった場合には、ゴールは上記方法により定められる二点間の midpoint とする。

12.2.2 宣言が必要なタスクにおいて宣言を行わなかった競技者は、有効な結果を得られないものとする。

12.3 ゴールリスト

12.3.1 ゴールリストとして8桁のコーディネイトの一覧表を配布する。

12.3.2 競技者がゴールを選定する場合は、記載されたゴールリストを使用しなければならない。

12.3.3 ゴールリストにない地点を選定した場合は、そのタスクの結果を得られない。

12.4 ゴールの識別

12.4.1 競技者は、自分のゴールを8桁のコーディネイトで識別しなければならない。最初の4桁で西から東方向を表し次の4桁で南から北方向を表す。自分のコーディネイトに近接する類似ゴールより区別するための詳しい記述を加えることが出来る。ゴールリストを使用する場合は、3桁のゴール番号を使用することで識別をする。

例： 8桁 8495/8975

12.4.2 ゴールが曖昧な時、競技者にとって最も不利な解釈が適用される。

12.5 制限

競技者は、以下の区域にゴールを選んではならない。

- ・競技地図に明確に赤もしくは黒と赤で記載されている道路・鉄道のセンターラインから100メートル以内

- ・競技地図に記載されたパワーラインから200メートル以内

有効なレッド・イエロー・PZ以内には、ゴールを宣言してはならない。

12.6 競技上の制約

競技委員長は、競技者がゴール宣言に使用できる道路のタイプを地図の凡例で指定しなければならない。

12.7 ターゲット

ゴールの近くに、識別しやすい幕(通常“+”形)が展示される。ターゲットが展示される場合、直接計測はゴールでなく、ターゲットの中心から行われる。ゴールに近づいた競技者が、予測されたターゲットを見つけられない場合は、ゴールに向かわなければならない。

12.8 マーカー

マーカーは主催者が供給し、着陸の代用として用いられる。競技者はタスクの前に必要なマーカーを入手する責任がある。マーカーはいかなる方法によっても手を加えてはならない。非公式もしくは改造されたマーカーを投下したパイロットは、最高250タスク・ポイントのペナルティーが科せられる。

12.9 マーカーの搭載

全てのマーカーは、離陸時にバスケット内に搭載されていなければならない。

12.10 マーカーの順序

タスク・データでは、使用するマーカーを指定しなければならない。

12.12 マーカーのリリース

タスクブリーフィングでマーカーの重力投下(GMD)が指定されていない限り、マーカーは手で投げることができる。

12.13 マーカーの重力投下(GMD)

重力投下では、バスケットに対していかなる水平方向の動きもマーカーに与えてはならず、重力による力のみがマーカーの作用しなければならない。マーカーを落下させる者は、巻きほどかれたマーカーのテール部を持ち、バスケットの上部の端から、そのマーカーのテール部を放して落下させる。マーカーのテールを持っている手は、バスケットの外に出してはならない。この規定の違反は、競技上有利とならない場合は50タスク・ポイントのペナルティーが科せられ、その他の場合は競技者の結果に対して最も不利な方向に50mを加算するものとする。

12.14 マーカーの投下

マーカーは投下前に完全に解きほぐしておかななければならない。マーカーを推進させるようないかなる機構も用いてはならない。マーカーを投下若しくは落下させる者は、バスケットの底に立った状態で行わなければならない。この規定の違反は、競技上有利とならない場合は50タスク・ポイントのペナルティーが科せられ、その他の場合は競技者の結果に対して最も不利な方向に50mを加算するものとする。

12.15 マーク

気球から投下された後、マーカーの重しの部分が停止した位置の垂直線と地上との交点である。計測は、マーカーの重り部分のゴール若しくはターゲットに最も近いところから行われる。

12.16 確認されたマーク

役員により測定されたマークを指す。

12.17 搜索期間

12.17.1 競技者は、定められた時間内にすべてのマーカーを発見しなければならない。

12.17.2 先にマーカーを計測するか、もしくは気球の回収をするかの判断は、競技者またはクルーが決定をする。

12.18 ロストマーカー

12.18.1 制限時間内に発見され役員に渡されなかったマーカーはロストマーカーとみなされる。ただしマーカーが発見されると信じる理由があり、競技委員長もしくはその代理が時間制限の延長を認めた場合は例外とする。ロストマーカーとなった場合は、500タスク・ポイントのペナルティーが科せられる。

12.18.2 もし、マーカーがロストになる前に、地上にあるかまたは落下しているところを役員に目撃され

ていた場合には、得られた証拠からの最も不利な解釈に基づいた推定結果が与えられる。その場合の採点上の位置は、推定位置もしくは最終着陸地点のどちらか有利な方となる。

12.19 採点期間

12.19.1 競技委員長によりタスク・データーで定められた時間制限で、ゴールターゲット若しくは採点が無効とされる期間である。

12.19.2 マーカーは、採点期間の終了までに地上に到達していなければならない。この時間制限を外れた場合、採点結果は得られない。

12.20 採点区域

競技委員長によりタスク・データで定められた区域で、有効なマークはこの区域内にあるものとする。この区域を外れた場合、競技結果は得られない。

第 13 章 ペ ナ ル テ ィ ー

13.1 重大な違反・不正行為

危険な行為などの重大な違反や小さな違反に対して、適切なルールに基づきペナルティーが与えられる。役員や他の競技者に対して不正を行った者は、タスクあるいは大会から失格となることがある。

13.2 未定義のペナルティー

13.2.1 ペナルティーが特に定められてない競技規定に違反した競技者には、ペナルティーが採点結果に与えられるか、減点などの処置が与えられる。

13.2.2 競技上有利にならなかった違反については、初回は通常警告が与えられる。

13.3 距離違反

インフレーション・ポイントや競技者によるゴールの宣言やマークなどが、距離違反した場合、結果に違反距離×2のペナルティーが課される。

13.4 航空法

13.5.1 大会規定に反せず、また競技上有利とならない範囲での、航空法の違反は、競技委員長によってペナルティーを与えられることはない。ただし、被害や妨害行為が発生した場合若しくは大会関係者外からの異議があった場合は、この限りではない。

13.5.2 公式日没時刻以降の飛行は禁止する。公式日没時刻は、ゼネラル・ブリーフィングで発表される。

13.5 ペナルティー・ポイント

ペナルティー・ポイントは 2 種類ある。タスクポイントペナルティーは競技者のタスクポイントから減点され、ゼロを下回ることはない。コンペディションポイントペナルティーは同じくタスクポイントより減点されるが、マイナスになった場合は大会の得点合計より引き落とされる。

第 14 章 採 点

14.1 結果

14.1.1 タスクによって得られる競技者の成果で、リザルト・ペナルティーを含んで表される。

14.1.2 競技者の得点とは、適切な公式によって計算されたタスクで得られたポイント数字である。ペナルティーが科せられることもある。

14.1.3 各タスクの結果は、公式掲示板に可能な限り早く公表されなければならない。

14.2 ランキング・オーダー

各競技者は、ペナルティー調整後、各タスクの結果に応じて順位がつけられる。競技者は、各タスクごとに以下のグループに分類される。

グループA: 結果が計測された、もしくはロストマーカーの規定により結果が推定された競技者

グループB: タスクを飛行したが結果の得られなかった競技者。公式3によるポイントもしくは公式2によるポイントの平均のうち、いずれか高い方のポイントを与えられる。

グループC: 有効な離陸を行わなかったか、タスクからの失格となった競技者で、全員ゼロポイントに得点される。

14.3 ポイント公式

14.3.1 各競技者は、その結果に応じてポイントが与えられる。使用されるポイント公式は、競技者のその順

位により異なる。

- 14.3.2 最良の結果に対してペナルティー調整前には、1000 ポイントが与えられる。
- 14.3.3 上位半数の結果は、1000 ポイントから約 500 ポイントの間で、公式 1 を使用してその結果に応じて点数が配分される。
- 14.3.4 下位半数の結果は、0 から約 500 ポイントの間で公式 2 を使用して、ランクの順位に従って点数が配分される。
- 14.3.5 公式 1:(上位半数)
 $1000 - \{(1000 - SM) / (RM - W)\} * (R - W)$
公式 2:(下位半数)
 $1000 * (P + 1 - L) / P$
公式 3:(グループBの競技者)
 $1000 * \{(P + 1 - A) / P\} - 200$
P = 大会参加の競技者数
M = P/2 小数点以下を切り上げた整数とする(中間ランク)
R = 上位半数の競技者の結果(メートルなど)
RM = 中間ランクの競技者の結果
L = 当該競技者のランク
W = 該当タスクの最良の結果
A = グループAの競技者の数
SM = 公式 2 による中間ランクの競技者の得たポイント(四捨五入し整数としたもの)
- 14.3.6 タスクにおいて半数未満の競技者しか結果を得られない時、次の定義変更を行う。
RM = グループAの最下位ランクの競技者の結果
SM = 四捨五入し整数とした公式 2 によるグループAの最下位ランク競技者の得たポイント
M = グループAの最下位のパイロット
- 14.3.7 グループAの競技者がいなかった場合、グループBの競技者の得点はペナルティーを計算する以前のポイントは、一律 500 ポイントとする。
- 14.3.8 得点は、四捨五入を行うことにより整数にまとめられる。

14.4 精度

結果は以下の方法で計測される。

計測手段	精度
巻尺	センチメートル
GPS	メートル
地図のコーディネート	10 メートル

14.5 計測

計測は競技役員によってGPSまたは巻尺などで行われる。

14.6 総合得点

総合得点とは、各タスクの得点の合計である。もし総合得点と同点の場合、ターゲットからの距離が近い記録を残した競技者を上位ランクとする。

第 15 章 タ ス ク

15.1 パイロット・ディクレアード・ゴール PDG

競技者は、離陸前に自分で選択し宣言したゴールに向かって、マーカーを投下する。

- 15.1.2 ブリーフィングデータ: a) 宣言時間と宣言場所
b) 宣言できるゴールの数
c) ローンチ・ポイントからゴールまでの最大、最小距離
- 15.1.3 結果は、マークから宣言したゴール(2つ以上のゴールを宣言できる場合は、最も近いゴール)までの距離とする。最小距離を最良とする。
- 15.1.4 各競技者は、自分のゴールをコーディネイトによって記入し、自分の名前と競技番号を明記した上で、タスク・データに定められた場所と宣言時間内に供託しなければならない。
- 15.1.5 自己の宣言を修正したい競技者は宣言時間内であれば、先に供託した宣言文との区別を明記し

て、宣言をやり直すことが出来る。

15.2 ジャッジ・ディクレアード・ゴール JDG

競技者は競技委員長によってセットされたゴール若しくはターゲットに向かってマーカーを投下する。

15.2.2 ブリーフィングデータ: a)ターゲットの明細

15.2.3 結果は、マークからターゲット又はゴールまでの距離とする。最小距離を最良とする。

15.3 ヘジテーション・フルツ HWZ

競技者は競技委員長によってセットされたゴールもしくはターゲットの中から一つを選んでマーカーを投下する。

15.3.2 ブリーフィングデータ: a)一連のゴールの明細

15.3.3 結果は、マークから最も近いゴール(もしターゲットが設定されていればターゲット)までの距離とする。最小距離を最良とする。

15.4 フライ イン FIN

競技者は自分で離陸地を探して離陸し、定められたゴールに向かってマーカーを投下する。

15.4.2 ブリーフィングデータ: a)ゴールの位置

b) インフレーション・ポイントから、ゴールまでの最大、最小距離

c)採点区域の境界(もし使用する場合)

d)採点期間

15.4.3 結果は、マークから最も近いゴール(もしターゲットが設定されていればターゲット)までの距離とする。最小距離を最良とする。

15.4.4 得点目的の飛行(マーカー投下、または競技着陸)は一度しか行うことが出来ない。しかし、競技者は飛行を放棄して着陸し、再度離陸することが出来る。このとき必ずしも同じ場所から離陸する必要はない。

15.5 フライ オン FON

競技者は飛行中に選択して宣言したゴールに向かってマーカーを投下する。

15.5.2 ブリーフィングデータ: a)前のマークと宣言するゴールとの最大、最小距離。

15.5.3 結果は、マークから宣言したゴールまでの距離とする。最小距離を最良とする。

15.5.4 競技者は、前のマーカーにフライ・オンのゴールを鮮明に記入しなければならない。

15.5.4 前のタスクのマーカー紛失した場合に備えて、競技者はオブザーバーシート上に、暫定的なゴール宣言をすることが出来る。もし、前のマーカーが紛失した場合、または回収したマーカー上の宣言が読み取り不能の場合、この暫定ゴールから採点される。マーカーが回収され、ゴールが読み取れる場合には、暫定ゴールは効力を失う。競技者の暫定ゴールの宣言は、前のマーカー投下までならいつでも行ったり、それを変更したりすることが出来る。

15.6 ヘア・アンド・ハウズ HNH

ヘア気球は、離陸区域より離陸し、バスケットから下方に吹き流しを取り付けて飛行する。着陸後、バスケットから10メートル以内にターゲットを展示する。競技者は、離陸区域より飛行しターゲットに向かってマーカーを投下する。

15.6.2 ブリーフィングデータ: a)ヘア気球の詳細

b)ヘア気球の離陸予定時刻と飛行予定時間

c)採点期間

15.6.3 結果は、マークからターゲットまでの距離とする。最小距離を最良とする。

15.6.4 ヘア気球の離陸予定時刻と飛行予定時間の変更は、異議申立ての対象にはできない。

ヘア気球は着陸後ディフレートし、着陸地から撤去されることがある。

このタスクにおいては、競技者はバスケットより下方には、いかなる旗も掲示してはならない。

15.7 ウォーターシップ・ダウン WDN

この競技は、以下の2つのパートから成り立っている。

・競技者は、各自の離陸地から離陸し、ターゲットへ飛行する。定められた時間にバスケットから下方に吹き流しを取り付けたヘア気球がターゲットの近くから離陸する。競技者は、ターゲットに向かってマーカーを投下する。

・競技者は、第2マーカーを、ヘア気球が着陸後バスケットから10メートル以内に展示した第2ターゲットに向かって投下する。ヘア気球は、着陸後回収され、着陸したフィールドから撤去されることが

ある。

- 15.7.2 ブリーフィングデータ: a)ヘア気球の詳細
b)ヘア気球の離陸予定時刻、飛行予定時間
c)ヘア気球の離陸場所
d)ヘア気球の離陸場所から各競技気球の離陸場所までの最大、最小距離

離

- 15.7.3 結果は、マークからターゲットまでの距離とする。最小距離を最良とする。
15.7.4 ヘア気球の離陸予定時刻や予定飛行時間の変更は、異議申し立ての対象とはならない。定められた時刻から5分以内にヘア気球が離陸しない場合、ヘア気球はデフレートされ第2パートのタスクはキャンセルされたものと見なされる。

15.7.5 このタスクにおいては、競技者は、バスケットより下方には、いかなる幕も掲示してはならない。

15.7.6 2つのパートは独立して採点される。

15.8 ゴードン・ベネット・メモリアル GBM

競技者は、設定された採点区域内で、ゴールに可能な限り近いところにマーカーを投下する。

- 15.8.2 ブリーフィングデータ: a)ゴールもしくはターゲットの位置
b)採点区域の境界

15.8.3 結果は、マークから最も近いゴール(もしターゲットが設定されていればターゲット)までの距離とする。最小距離を最良とする。

15.9 カリキュレイテッド・レート・アプローチ・タスク CRAT

競技者は、採点区域内で、設定されたゴールに可能な限り近づくようにマーカーを投下する。採点区域は、それぞれ固有の有効期間を持つ。

- 15.9.2 ブリーフィングデータ: a)採点区域のコーディネイトもしくは地図上の表示
b)採点区域の境界
c)ターゲットの位置
d)採点区域の有効期間
e)ローンチ・ポイントからターゲットまでの最大・最小距離

15.9.3 結果は、マークから最も近いゴール(もしターゲットが設定されていればターゲット)までの距離とする。最小距離を最良とする。

15.9.4 採点区域内で、かつその採点区域の有効期間内に採点位置を得られなかった競技者は、結果を得られないものとする。

15.10 レース・トゥ・エリア RTA

競技者は、最小の時間で採点区域内にマーカーを投下する。

- 15.10.2 ブリーフィングデータ: a)時間測定的方式
b)採点区域の詳細

15.10.3 結果は、離陸からマーカー投下までの経過時間とする。最小時間を最良とする。

15.10.4 計時は、マーカーが地上に到着した瞬間とする。定められた採点期間内かつ採点区域内にマーカーできなかった競技者は有効な結果を得られない。

15.11 エルボー・ディスタンス EDS

競技者は、飛行の角度を可能な限り大きく変更する。ローンチ・ポイントをA、第1マークをB、第2マークをCとして、結果はACの距離とする。最小距離を最良とする。

- 15.11.2 ブリーフィングデータ: a)ローンチ・ポイントから第1マークまでの最大、最小距離
b)第1マークと第2マーク間の最大、最小距離

15.11.3 結果は、ACの距離とする。最小距離を最良とする。

15.12 ミニマム・ディスタンス MND

競技者は定められた最小時間飛行した後、ローンチ・ポイントに向かってマーカーを投下する。

- 15.12.2 ブリーフィングデータ: a)マーカー投下または着陸までの最小時間
b)時間測定的方式

15.12.3 結果は、マークからローンチ・ポイントの距離とする。最小距離を最良とする。

15.12.4 最小時間の飛行の後、役員がマーカー投下を確認する場合、採点を得られたものとする。その他の場合、採点上の位置は着陸地点である。この場合、役員が最小飛行時間終了後も、その気球が飛んでいることを確認していなければならない。

15.13 ショーテスト・フライト STFT

競技者は、有効な採点区域内でローンチ・ポイントに近くなるようにマーカーを投下する。採点区域は、それぞれ固有の有効期間を持つ。

15.13.2 ブリーフィングデータ: a)採点区域の境界 b)採点区域の有効期間

15.13.3 結果は、マークからローンチ・ポイントの距離とする。最小距離を最良とする。

15.14 ミニマム・ディスタンス・ダブル・ドロップ MNDD

競技者は、異なる採点区域内に、2つのマーカーを出来る限り近接させて投下する。

15.14.2 ブリーフィングデータ: a)採点区域の詳細

15.14.3 結果は、2つのマーカーの距離とする。最小距離を最良とする。

15.14.4 一つもしくは両方のマーカーを採点区域の外に投下した競技者、もしくは両方のマーカーを一つの採点区域に投下した競技者は、採点結果を得られない。

15.15 マキシマム・ディスタンス・タイム MXT

競技者は、定められた最大時間内で、ローンチ・ポイントからの距離が最大になるようにマーカーを投下する。

15.15.2 ブリーフィングデータ: a)最大設定時間 b)時間測定的方式

15.15.3 結果は、マークからローンチ・ポイントまでの距離とする。最大距離を最良とする。

15.15.4 最大設定時間内にマーカーが地上で発見されない場合、競技者は結果を得られないものとする。

15.16 マキシマム ディスタンス MXD

競技者は、定められた採点区域内で、ローンチ・ポイントからの距離が最大になるようにマーカーを投下する。

15.16.2 ブリーフィングデータ: a)採点区域の境界

15.16.3 結果は、マークからローンチ・ポイントまでの距離とする。最大距離を最良とする。

15.16.4 採点区域内で採点位置を得られなかった競技者は、結果を得られないものとする。

15.17 マキシマム・ディスタンス・ダブル・ドロップ MXDD

競技者は、一つもしくは複数の採点区域内に、2つのマーカーを可能な限り離して投下する。

15.17.2 ブリーフィングデータ: a)採点区域の詳細

15.17.3 結果は2つのマーカーの距離とする。最大距離を最良とする。

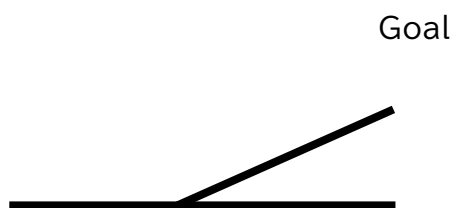
15.17.4 一つもしくは両方のマーカーを採点区域の外に投下した競技者は、採点結果を得られない。

以 上

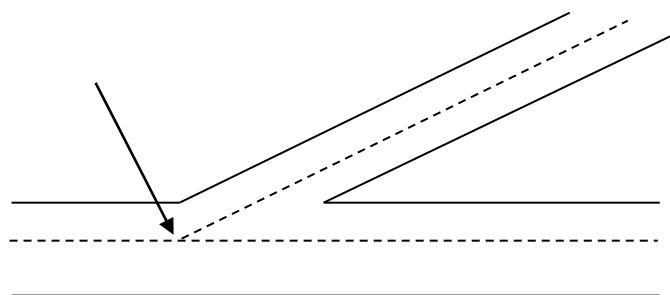
ゴールの定義

1. ゴールは、道路のセンターラインの延長線上の交点とする。

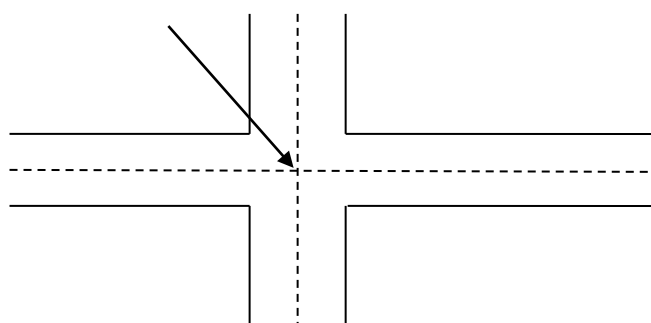
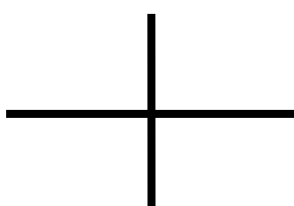
As shown on map / 地図上



Actual / 実際



Goal

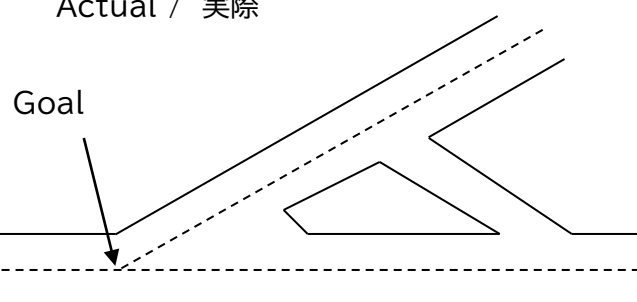


2. もし、ゴールの地形が競技地図に記載された地形より曖昧な場合、ゴールは地図に記載された道路のセンターラインの延長線上の交点とする。

As shown on map / 地図上

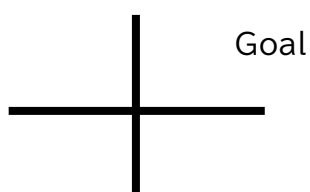


Actual / 実際



3. もし、地図上の交点が単純な交差点であったにもかかわらず、実際はTジャンクションの複合であった場合は、ゴールは二点間の中点とする。

As shown on map / 地図上



Actual / 実際

