

第52回
HOKKAIDO BALLOON FESTIVAL

競 技 規 定

第52回北海道バルーンフェスティバル

競 技 委 員 会

目

次

第1章	大会ディテール	6. 7	オブザーバー・レポート
1. 1	大会名称	第7章	地 図
1. 2	目的	7. 1	競技区域
1. 3	チャンピオンの定義	7. 2	競技外区域
1. 4	公認	7. 3	競技禁止空域
1. 5	組織	7. 4	有効なPZ
1. 6	通信	7. 5	PZ違反
1. 7	大会役員	7. 6	地 図
1. 8	場所	7. 7	地球を平面と見なすこと
1. 9	期間	第8章	プログラム、ブリーフィング
1. 11	必要書類	8. 1	タスク・プログラム
第2章	参加資格	8. 2	有効なタスク
2. 1	資格	8. 3	タスクの選定
2. 2	競技者	8. 4	複合タスク
2. 3	飛行経験による制限	8. 5	競技規定の変更
2. 4	エントリー	8. 6	ゼネラル・ブリーフィング
2. 5	エントリーの受諾	8. 7	タスク・ブリーフィング
2. 6	エントリーの締切	8. 8	補足ブリーフィング
2. 7	競技規定・規則等の受諾	8. 9	タスクへのエントリー
2. 8	責任追求の放棄	8. 10	遅れたエントリー
2. 9	リスク	第9章	離陸手順
2. 10	第三者への責任	9. 1	ローンチ・エリア
2. 11	保険	9. 2	ローンチ・サイト
2. 12	安全	9. 3	ローンチ・ポイント
2. 13	責任	9. 4	地主の許可
2. 14	指揮	9. 5	車 両
第3章	機体の基準	9. 6	気球の準備
3. 1	気球の定義	9. 7	冷氣によるインフレーション
3. 2	燃料	9. 8	インフレーション・ハーネスの使用
3. 3	気球の指定	9. 9	シグナル・ポイント
3. 4	耐空性	9. 10	信号旗
3. 5	損傷	9. 11	場内アナウンス
3. 6	自動飛行制御	9. 12	離陸期間
3. 7	高度計	9. 13	離陸に要する時間
3. 8	ゼッケン	9. 14	離陸期間の延長
3. 9	バスケット	9. 15	離陸の順位
第4章	競技役員	9. 16	妨 害
4. 1	競技委員長	9. 17	離陸の許可
4. 2	セーフティ・オフィサー	9. 18	コントロールの喪失
第5章	異議申し立てと抗告	9. 19	離陸
5. 1	競技データの照会	9. 20	離陸の中断
5. 2	異議申し立て	9. 21	離陸区域からの退去
5. 3	揭示	第10章	飛行規則
5. 4	時間制限の短縮	10. 1	上昇率
5. 5	異議申し立ての手順	10. 2	優先権
第6章	オブザーバー	10. 3	ゴール区域よりの退去
6. 1	オブザーバー	10. 4	物品の投下
6. 2	割り当て	10. 5	飛行マナー
6. 3	援助	10. 6	家畜と作物
6. 4	証言の要求		
6. 5	追跡中のオブザーバー		

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	ゴートン・ベネット・メモリアル
11. 2	競技終了後の飛行	15. 9	カリキュレイテッド・レートアプローチ・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	エルボー
11. 5	回収の許可	15. 12	(不使用)
11. 6	着陸の制限	15. 13	ミニマム・ディスタンス
第 12 章	ゴール、マーカー	15. 14	ショーテスト・フライト・タスク
12. 1	ゴール	15. 15	ミニマム・ディスタンス・ダブル・ドロップ°
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・タイム
12. 3	(不使用)	15. 17	マキシマム・ディスタンス
12. 4	ゴールの識別	15. 18	マキシマム・ディスタンス・ダブル・ドロップ°
12. 5	制 限	15. 19	アングル
12. 6	(不使用)	15. 20	3D・シェイプ・タスク
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		
12. 21	マーカー・メジャーリング・エリア (MMA : MARKER MEASURING AREA)		
12. 22	有効なマーク		
12. 23	トラック・ポイント		
12. 24	有効なトラック・ポイント		
12. 25	2D/3D 採点方法		
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52回北海道バルーンフェスティバル」と称する。

1. 2 目的 (S1:5.2)

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 (S1:5.8)

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://www.town.kamishihoro.hokkaido.jp/>

E-mail syoukoukankouka@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、2025年8月1日(金曜日)から、8月3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. 機体登録証明書
- 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 (GS:3.6.1)

この大会の参加資格は、FAIに対する義務を果たしている全てのNACに対して、開かれている。

2. 2 競技者 (GS:3.2.2,SI:5.5.9)

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 (SI:5.5.7)

各競技者は、大会の開始日までに10時間以上の熱気球での機長経験がなければならない。

2. 4 エントリー

エントリー用紙とエントリー料 35,000 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、**2025年5月25日**とする。

2. 7 競技規定、規則等の受諾(GS:3.11.1)

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1億円且つ対物1億円、若しくは CSL2億円)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、競技者の便宜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(GS:2.2.1, 2.2.1.1, S1:2.1.1.2)

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んでいてはならない。

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ペントは、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、使用気球を変更することはできない。

3. 4 耐空性(S1:5.5.8)

大会に参加する気球は、有効な機体登録証若しくは耐空証明書を有していなければならない。後者に

関しては、該当国のしかるべき機関の発行する同等の書類でも認められる。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課せられる。

3. 6 自動飛行制御(S1: 5.9.2)

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(GS: 4.3.5 part)

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 (S1 5.11)

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)(GS: 5.1 part)

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

オブザーバーは大会役員であり、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. 2 割り当て

タスクブリーフィングにおいてオブザーバーは競技者に割り当てられる。大会期間中に同じ競技者に割り当てられることはない。

6. 3 援助

6.3.1 オブザーバーは、いかなる場合でも助言によって競技者を援助してはならない。オブザーバーは競技者に対して、競技規定を拡大、説明、また解釈をしたりしてはならない。

6.3.2 オブザーバーはタスク中、マーカーや気球の操縦を取り扱ってはならない。

6.3.3 オブザーバーが望み、競技者より求められた場合、地上での取り扱いやインフレーションを手伝ってもよい。フライトに同乗するとき、競技者の指示により最終着陸を援助することは認められる。

6. 4 証言の要求

タスク中、競技者によりタスクに関する情報について、目撃したり記録を求められた場合、オブザーバーはこれに応じなければならない。

6. 5 追跡中のオブザーバー

6.5.1 オブザーバーはフライトに同乗しない場合、追跡車両の窓側の席に座り、またクルーは最終マーカーが投下されるまで、オブザーバーが肉眼で追跡できるように最善を尽くさなければならない。追跡中クルーより求められた場合、オブザーバーが地図を読むことは認められるが、オブザーバーはその結果に責任を持たない。

6.5.2 オブザーバーを離陸地に同行し、気球を回収し、結果の計測後、速やかに競技本部に連れ戻すことは、競技者とクルーの義務である。

6.5.3 オブザーバーがマーカーを発見し計測するのを援助することは、クルーの義務である。オブザーバーを一人だけをマーカー捜索のために放置してはならない。

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目を通しサインし提出しなければならない。レポートシートの内容に不満のある競技者は、サイン時にその意思を明示しなければならない。

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競技禁止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・ペナルティーが課せられる。

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・ペナルティーが課せられる。

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(S1:5.9.1)

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課せられる前の 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課せられる。

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・マーカーの搜索期間
 - 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、自分自身で出向くか、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課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課せられる。
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課せられる

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課せられる。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もある。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、気球をただちにディ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課せられる。

9. 19 離陸(GS:2.3.8.1)

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課せられるが、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課せられる。

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課せられる。

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課せられる。

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課せられる。

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、気球を行う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もの全員に、安全の為の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、適切な速度に減速して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に車両を乗り入れる場合、地主もしくは所有者から許可を取得しなければならない。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 競技者は、マップ・コーディネイトによってゴールを識別する。

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 (不使用)

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。

例: 8桁 8 4 9 5 / 8 9 7 5

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서는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PZ以内には、ゴールを宣言してはならない。

12. 6 (不使用)

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課せられる。

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、巻きほどこ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課せられ、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課せられ、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

12.15.1 フィジカル・マークは、気球から落下した後、マーカーの重しの部分が停止した位置から垂直下方の地上の点とする。もし、地上での停止後にマーカーが動かされ、元の場所を示す明白な証拠がある場合は、この証拠に基づいて計測される。もし、マーカーが停止後移動したり、後に見えなくなったりした場合(水中に沈む等)、オフィシャル、もしくはオブザーバーが地上にあることを確認したより早い位置が可能な限り正確に適応される。マーカーが他の気球の上部に乗り運ばれた場合も、同じことが適応される。

12.15.2 エレクトロニック・マークは、採点を目的とした特別に認定されたトラック・ポイントである。TDS に定められた採点基準を満たしていない場合は、競技者はそのタスクの有効な結果を得られないものとする。

12.15.3 マークを得ることが出来なかった場合、競技者の採点上の位置は、時間的に次のマークもしくは最終着陸地点のどちらか有利な方となる。

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―

- 12.18.1 制限時間内に発見され役員もしくはオブザーバーに渡されなかったマーカ―はロストマーカ―とみなされる。ただしマーカ―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。
- 12.18.2 もし、マーカ―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またはオブザーバー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有効とされる期間である。
- 12.19.2 マーカ―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。

12. 21 マーカ―・メジャーリング・エリア(MMA:MARKER MEASURING AREA)

- 12.21.1 ゴール/ターゲットからの半径で定められたエリア、もしくは別な方法で明確に定められたエリアで、マーカ―による結果は MMA 内でのみ得られるものとする。
- 12.21.2 MMA はマーカ―が使用される各タスクに定められる。
- 12.21.3 MMA 内にフィジカル・マークを得られなかった競技者は、トラック・ポイントによって採点される。

12. 22 有効なマーク

- 12.22.1 採点区域内、またはマーカ―・メジャーリング・エリア(MMA)内、設定された場合には採点期間内のフィジカル・マークは有効なマークであると見なされる。
- 12.22.2 エレクトロニック・マークは、記録されたトラック・ポイントが TDS に定められた全ての採点基準を満たしていれば有効であると見なされる。
- 12.22.3 有効なフィジカル・マークはいかなるトラック・ポイント、エレクトロニック・マークに対して優先権を持つ。
- 12.22.4 計測は、マーカ―の重り部分の最も近いところから行われる。

12. 23 トラック・ポイント

- 12.23.1 トラック・ポイントは、GPS 航跡記録装置の航跡のポイントで、記録された日時、コーディネート、高度により定義される。
- 12.23.2 ゴールもしくはターゲットが使用された場合、トラック・ポイントに基づく結果は、ゴール/ターゲットから航跡またはエレクトロニック・マークまでの 2 次元、加減された 3 次元、または 3 次元の距離とする。
- 12.23.3 トラック・ポイントにより得られる結果は、MMA 内で得ることのできる最も悪い結果より良くはならないものとする。
- 12.23.4 ゴールもしくはターゲットを用いないタスクでは、ポイント間の水平距離(2 次元距離)が結果の計算に使用される。

12. 24 有効なトラック・ポイント

- 12.24.1 有効なトラック・ポイントとは、タスク・データに定められた全ての採点基準(採点区域、採点空域、採点期間)を満たすトラック・ポイントである。

12. 25 2D/3D 採点方法

このイベントにおける 2D(2 次元)と 3D(3 次元)の採点の分離高度(separation altitude)は 1400 フィート MSL(海拔高度)とする。

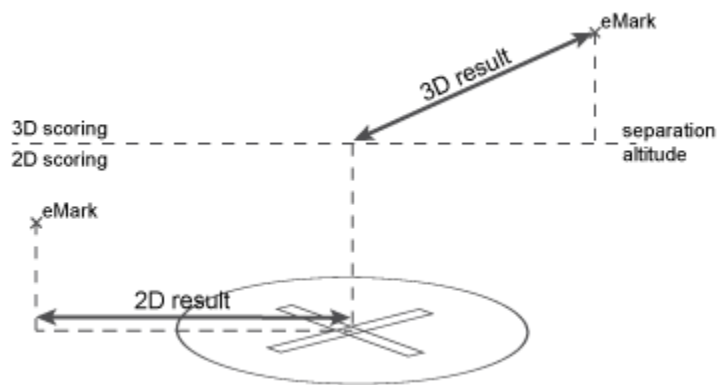
地上のゴールまたはターゲットが使用される場合、トラックポイントに基づく結果は以下のとおり。

― トラックポイントまたは電子マークが分離高度より高い場合、ゴール/ターゲットからその分離高度にある地点までの 3D 距離。

または

― トラックポイント/電子マークが分離高度以下の場合、ゴール/ターゲットまでの 2D 距離。

地上より高いゴール/ターゲットが使用される場合、トラックポイントに基づく結果は 3D 距離とする。



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種類あり、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。ペナルティーが課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は、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
トラックポイント/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。もし総合得点在同点の場合、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

15.1.1 競技者は、自分で選択し宣言したゴールに向かってマークまたは有効なトラック・ポイントを得る。

- 15.1.2 ブリーフィングデータ:
- a) 宣言方法
 - b) 宣言できるゴールの数
 - c) 宣言可能なゴール
 - c) CLP ないしは ILP からゴールまでの最大、最小距離

15.1.3 結果は、マークまたは最も近い有効なトラック・ポイント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。最小結果を最良とする。

15. 2 ジャッジ・ディクレアード・ゴール JDG

- 15.2.1 競技者は設定されたゴールに向かってマークまたは有効なトラック・ポイントを得る。
- 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、マークまたは最も近い有効なトラック・ポイントからゴール(もし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。
- 15.3 **ヘジティション・ワルツ HWZ**
- 15.3.1 競技者は設定されたゴールの中から一つを選んでマークまたは有効なトラック・ポイントを得る。
- 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、マークまたは最も近い有効なトラック・ポイント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**
- 15.4.1 競技者は自分で離陸地を探して離陸し、設定されたゴールもしくはターゲットに向かってマークまたは有効なトラック・ポイントを得る。
- 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、マークまたは最も近い有効なトラック・ポイント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**
- 15.5.1 競技者は、離陸前または飛行中に選択し宣言したゴールに向かってマークまたは有効なトラック・ポイントを得る。
- 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、マークまたは最も近い有効なトラック・ポイント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。最小結果を最良とする。
- 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。オブザーバーに対して口頭でゴールを宣言しても効力はなく、これは記録もされない。
- 15.6 **ヘア・アンド・ハウズ HNH**
- 15.6.1 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**
- 15.7.1 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气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、ヘア气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。ヘア气球は、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)ヘア气球の詳細
b)ヘア气球の離陸予定時刻、飛行予定時間
c)ヘア气球の離陸場所
d)ヘア气球の離陸場所から各競技气球の離陸場所までの最大、最小距離
- 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 ヘア气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分以内にヘア气球が離陸しない場合、ヘア气球はディフレートされ第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

- 15.8.1 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向かってマークまたは有効なトラック・ポイントを得る。
- 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 カリキュレイトド・レート・アプローチ・タスク CRAT

- 15.9.1 競技者は、採点区域内で、設定されたゴールに向かってマークまたは有効なトラック・ポイントを得る。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

- 15.10.1 競技者は、最小の時間で、採点区域内または採点空域内に、タスク・データに定められたように、マークもしくは有効なトラック・ポイントを得る。
- 15.10.2 ブリーフィングデータ: a)時間測定の方法
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ク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 ELB

- 15.11.1 競技者は、最大限に進路を変更するように飛行する。
- 15.11.2 ブリーフィングデータ: a)ポイントA、ポイントB、ポイントCの詳細
b)A-B間の最大、最小距離、B-C間の最大、最小距離
- 15.11.3 結果は、180度から角度ABCを減じたものとする。最大結果を最良とする。

15. 12 (不使用)

15. 13 ミニマム・ディスタンス MND

15. 13. 1 競技者は定められた時間または距離を飛行した後、定点に向かってマークまたは有効なトラック・ポイントを得る。
15. 13. 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) 時間測定の方法
15. 13. 3 結果は、マークまたは最も近い有効なトラック・ポイントから定点までの距離とする。最小結果を最良とする。
15. 13. 4 採点上の位置は、マークもしくは、最小時間または最小距離飛行後の最良のトラック・ポイントとする。

15. 14 ショーテスト・フライト STFT

15. 14. 1 競技者は、設定された採点区域内で、定点に向かってマークまたは有効なトラック・ポイントを得る。
15. 14. 2 ブリーフィングデータ: a) 採点区域の詳細
b) 定点
15. 14. 3 結果は、マークもしくは最良の有効なトラック・ポイントから定点までの距離とする。最小結果を最良とする。

15. 15 ミニマム・ディスタンス・ダブル・ドロップ MNDD

15. 15. 1 競技者は、異なる採点区域内に、できる限り接近させて、2 つのマークまたは有効なトラック・ポイントを得る。
15. 15. 2 ブリーフィングデータ: a) 採点区域の詳細
15. 15. 3 結果は、2 つのマークもしくはトラック・ポイント間の距離とする。最小結果を最良とする。
15. 15. 4 TDS により指定された異なる採点区域内に有効なトラック・ポイントもしくはマークを得られなかった競技者は、有効な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・タイム MXT

15. 16. 1 競技者は、定められた最大時間内で、定点からの距離が最大になるようにマークまたは有効なトラック・ポイントを得る。
15. 16. 2 ブリーフィングデータ: a) 最大設定時間
b) 時間測定の方法
c) 定点
15. 16. 3 結果は、マークまたは最も遠い有効なトラック・ポイントから定点までの距離とする。最大結果を最良とする。

15. 17 マキシマム ディスタンス MXD

15. 17. 1 競技者は、設定された 1 つもしくは複数の採点区域内で、定点からの距離が最大になるようにマークまたは有効なトラック・ポイントを得る。
15. 17. 2 ブリーフィングデータ: a) 採点区域の詳細
b) 定点
15. 17. 3 結果は、マークまたは最も遠い有効なトラック・ポイントから定点までの距離とする。最大結果を最良とする。

15. 18 マキシマム・ディスタンス・ダブル・ドロップ MXDD

15. 18. 1 競技者は、1 つもしくは複数の採点区域内に、可能な限り離して、2 つのマークまたは有効なトラック・ポイントを得る。
15. 18. 2 ブリーフィングデータ: a) 採点区域の詳細
15. 18. 3 結果は、2 つのマークもしくは最も離れた有効なトラック・ポイント間の距離とする。最大結果を最良とする。

15. 19 アングル (ANG)

15. 19. 1 競技者は、定められた飛行方位からの角度を可能な限り大きく変更する。方向の変位は、直

線 “A-B” と定められた方位との角度である。

15.19.2 タスク・データ:

- a. ポイント “A”、ポイント” B” の詳細
- b. 定められた飛行方位
- c. “A” と”B”の最小、最大距離

15.19.3 結果は、直線 “A-B” と定められた飛行方位との角度とする。最大結果を最良とする。

15. 20 3D・シェイプ・タスク (3DT)

15.20.1 競技者は、設定された空域内で最大距離を得るように飛行する。

15.20.2 タスク・データ:

- a. 設定された空域の詳細

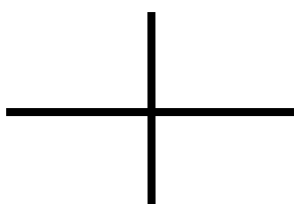
15.20.3 結果は、設定された空域内の有効なトラック・ポイント間の水平距離を蓄積したものとする。最大結果を最良とする。

以 上

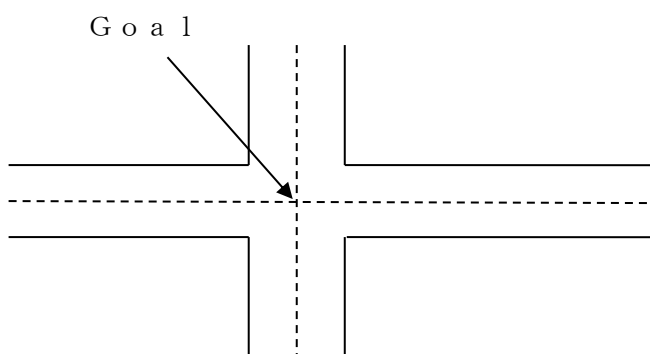
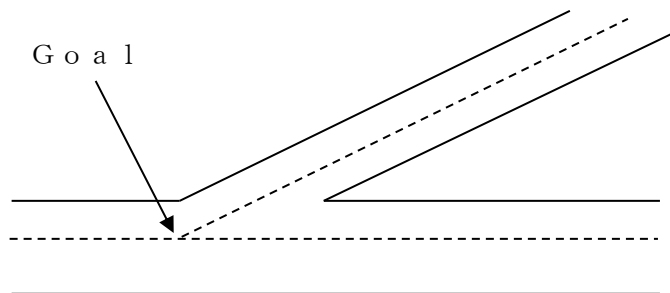
ゴールの定義

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

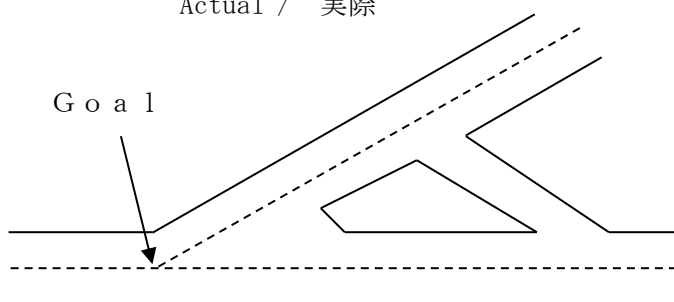


2. もし、ゴールの地形が競技地図に記載された地形より曖昧な場合、ゴールは地図に記載された道路のセンターラインの延長線上の交点とする。

As shown on map / 地図上

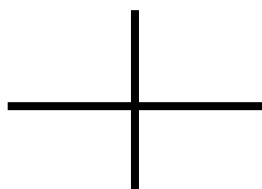


Actual / 実際



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

As shown on map / 地図上



Actual / 実際

