

# AX MODEL EVENT RULES (FOR HOT AIR BALLOON EVENTS)

AXモデルルール日本語訳  
熱気球競技会用

Version 2023

Effective date April 1<sup>st</sup>, 2023



本規定は、FAI BALLOONING COMMISSION (CIA)で作成された「AX MODEL EVENT RULES」を一般社団法人日本気球連盟スポーツ委員会において日本語訳したものである。

〈注意事項〉

- ・全ての解釈において、英語による解釈を優先するものとする。
- ・一般社団法人日本気球連盟スポーツ委員会の許可なく転載、複製、転用等することを禁止とする。

---

一般社団法人日本気球連盟 : <https://jballoon.jp>  
スポーツ委員会 : [nkr\\_sport\\_com\\_2019@googlegroups.com](mailto:nkr_sport_com_2019@googlegroups.com)

セクション III – 規定 .....	1
第 1 章 – 目的 .....	1
1.1 目的 .....	1
1.2 チャンピオンの定義 .....	1
1.3 英語の解釈 .....	1
1.4 必要書類 .....	1
第 2 章 – 参加資格 .....	2
2.1 競技者 .....	2
2.2 競技者の代表権 .....	2
2.3 資格制限 .....	2
2.4 スポーティング・ライセンス .....	2
2.5 エントリー .....	2
2.6 エントリーの受諾 .....	2
2.7 スポーティング・コード、規定、規則の受諾 .....	3
2.8 責任追及の放棄 .....	3
2.9 第三者への責任 .....	3
2.10 安全 .....	3
2.11 責任 .....	3
2.12 指揮 .....	3
第 3 章 – 機体の資格 .....	4
3.1 気球の定義 .....	4
3.2 燃料 .....	4
3.3 気球の指定 .....	4
3.4 耐空性 .....	4
3.5 損傷 .....	4
3.6 自動飛行制御 .....	4
3.7 高度計 .....	4
3.8 競技者番号 .....	4
3.9 バスケット .....	5
3.10 回収 .....	5
第 4 章 – 競技役員 .....	6
4.1 イベント・ディレクター .....	6
4.2 スチュワード .....	6
4.3 陪審員の責務 .....	6
4.4 セーフティ・オフィサー .....	6
第 5 章 – 異議申し立てと抗告 (as per S1 An3 7+8) .....	7
5.1 競技データの照会 .....	7
5.2 異議申し立て (COMPLAINT) .....	7
5.3 異議申し立ての方法 .....	7
5.4 異議申し立ての手順 .....	7
5.5 異議申し立ての時間制限 .....	7
5.6 異議申し立てに関する時間制限の短縮 .....	7
5.7 連絡と公表 .....	7
5.8 大会後の異議申し立て .....	7
5.11 抗告 (PROTEST) .....	8
5.12 抗告の方法 .....	8
5.13 供託金 .....	8
5.14 抗告の手順 .....	8
5.15 抗告の時間制限 .....	8
5.16 抗告に関する時間制限の短縮 .....	8

5.17	公表 .....	8
5.18	ヒアリングを受ける権利.....	9
5.19	規定違反の証明 .....	9
5.20	大会後の抗告.....	9
5.21	供託金の返還.....	9
5.22	成績と表彰の陪審員承認.....	9
5.23	公式掲示板 (OFFICIAL NOTICE BOARD) .....	9
<b>第6章 - ロガー (及びオブザーバー) .....</b>		<b>10</b>
6.1-6.8	(オブザーバーを使用する大会ではセクションIVを参照すること).....	10
6.9	GPS 航跡記録装置 (GPS LOGGERS) .....	10
6.10	取り扱い .....	10
6.11	フライト・レポート・フォーム (FRF).....	10
6.12	責任 .....	10
6.13	GPS航跡記録装置の故障 .....	10
<b>第7章 - 地図.....</b>		<b>11</b>
7.1	競技区域 (CONTEST AREA) .....	11
7.2	競技外区域 (OFB : OUT OF BOUNDS).....	11
7.3	競技禁止空域 (PZs).....	11
7.4	有効なPZ .....	11
7.5	PZ違反.....	11
7.6	地図 .....	11
7.7	地球を平面とみなすこと .....	11
7.8	マップ・コーディネート.....	12
7.9	角度 .....	12
<b>第8章 - プログラム、ブリーフィング .....</b>		<b>13</b>
8.1	タスク・プログラム .....	13
8.2	有効なタスク .....	13
8.3	タスクの選定.....	13
8.4	複合タスク .....	13
8.5	競技規定の変更 .....	14
8.6	ゼネラル・ブリーフィング (GB : GENERAL BRIEFING) .....	14
8.7	タスク・ブリーフィング.....	14
8.8	タスク・データ .....	14
8.9	補足ブリーフィング .....	15
8.10	タスクへのエントリー .....	15
8.11	遅れたエントリー.....	15
8.12	公式時刻 .....	15
<b>第9章 - 離陸手順 .....</b>		<b>16</b>
9.1	コモン・ローンチ・エリア (CLA: Common Launch Area) .....	16
9.2	個別ローンチ・エリア (ILP: Individual Launch Area).....	16
9.3	離陸手順 .....	16
9.4	車両 (VEHICLES) .....	16
9.5	冷気によるインフレーション .....	17
9.6	シグナル・ポイント .....	17
9.7	ローンチ・シグナル.....	17
9.8	場内アナウンス .....	17
9.9	離陸期間.....	17
9.10	妨害 .....	17
9.11	離陸に要する時間.....	17
9.12	離陸期間の延長 .....	18
9.13	離陸の順番 .....	18

9.14	ローンチマスター.....	18
9.15	ローンチマスターが必須の際の離陸手順.....	18
9.16	ローンチマスターが任意の際の離陸手順.....	18
9.17	コントロール不能.....	19
9.18	離陸.....	19
9.19	有効な離陸.....	19
9.20	離陸の中断.....	19
9.21	ローンチ・エリアからの退去.....	19
<b>第10章 – 飛行規則.....</b>		<b>20</b>
10.1	気球同士の衝突.....	20
10.2	危険飛行.....	20
10.3	ゴール/ターゲット区域からの退去.....	20
10.4	物体の投下.....	20
10.5	飛行中の公衆に対する配慮.....	20
10.6	家畜と作物.....	20
10.7	地主.....	21
10.8	電線、構築物との衝突.....	21
10.9	同乗者.....	21
10.10	グランドクルー.....	21
10.11	交通法規.....	21
10.12	クルーの乗り降り.....	21
10.13	地上からの援助.....	21
10.14	航空法.....	21
10.15	リコール・プロシージャ (RECALL PROCEDURE).....	21
<b>第11章 – 着陸.....</b>		<b>22</b>
11.1	着陸.....	22
11.2	自由着陸 (LANDING AT WILL).....	22
11.3	競技着陸 (CONTEST LANDING).....	22
11.4	地上との接触 1.....	22
11.5	地上との接触 2.....	22
11.6	回収の許可.....	22
<b>第12章 – ゴール、マーカー、トラック・ポイント.....</b>		<b>23</b>
12.1	ゴール.....	23
12.2	競技者によって選択されたゴール.....	23
12.3	競技者による宣言.....	23
12.5	ターゲット.....	24
12.6	マーカー.....	24
12.8	マーカーのリリース.....	24
12.9	マーカーの重力投下 (GMD: GRAVITY MARKER DROP).....	24
12.10	マーカーの投下 (FMD: FREE MARKER DROP).....	24
12.11	マーク.....	24
12.13	マーカーに手を触れない.....	25
12.14	搜索期間.....	25
12.15	ロストマーカー.....	25
12.16	(オブザーバーを使用する大会ではセクション IV を参照すること).....	25
12.17	採点期間 (SCORING PERIOD).....	25
12.18	採点区域 (SCORING AREA).....	25
12.19	採点空域 (SCORING AIR SPACE).....	26
12.20	マーカー・メジャーリング・エリア (MMA : MARKER MEASURING AREA).....	26
12.21	有効なマーク.....	26
12.22	トラック・ポイント.....	26
12.23	有効なトラック・ポイント.....	26

12.24	ターゲット・オフィシャル .....	26
<b>第13章</b>	<b>ペナルティ .....</b>	<b>27</b>
13.1	重大な違反、アンスポーティング・ビヘイビア .....	27
13.2	未定義のペナルティ .....	27
13.3	距離違反 .....	27
13.4	ペナルティ・ポイント .....	27
<b>第14章</b>	<b>スコアリング .....</b>	<b>29</b>
14.1	結果 .....	29
14.2	得点 .....	29
14.3	スコアの公表 .....	29
14.4	ランキング・オーダー .....	30
14.5	ポイント公式 .....	30
14.6	精度 .....	31
14.7	計測 (ロガーによる採点が行われない大会において) .....	31
14.8	総合成績 .....	31
14.9	国別ランキング .....	31
<b>第15章</b>	<b>タスク .....</b>	<b>32</b>
15.1	パイロット・ディクレアード・ゴール (PDG) .....	32
15.2	ジャッジ・ディクレアード・ゴール (JDG) .....	32
15.3	ヘジテーション・ワルツ (HWZ) .....	32
15.4	フライ・イン (FIN) .....	32
15.5	フライ・オン (FON) .....	33
15.6	ヘア・アンド・ハウズ (HNH) .....	33
15.7	ウォーターシップ・ダウン (WSD) .....	34
15.8	ゴードン・ベネット・メモリアル (GBM) .....	34
15.9	カリキュレイテッド・レート・アプローチ・タスク (CRT) .....	34
15.10	レース・トゥ・エリア (RTA) .....	35
15.11	エルボー (ELB) .....	35
15.12	ランド・ラン (LRN) .....	35
15.13	ミニマム・ディスタンス (MDT) .....	36
15.14	ショーテスト・フライト (SFL) .....	36
15.15	ミニマム・ディスタンス・ダブル・ドロップ (MDD) .....	36
15.16	マキシマム・ディスタンス・タイム (XDT) .....	37
15.17	マキシマム・ディスタンス (XDI) .....	37
15.18	マキシマム・ディスタンス・ダブル・ドロップ (XDD) .....	37
15.19	アングル (ANG) .....	37
15.20	3D・シェイプ・タスク (3DT) .....	38
<b>ANNEX 1</b>	<b>ABBREVIATION LIST .....</b>	<b>39</b>
<b>セクション IV</b>	<b>オブザーバーを使用する大会に関する規定 .....</b>	<b>1</b>
<b>第6章</b>	<b>オブザーバーとロガー .....</b>	<b>1</b>
6.1	競技構成 .....	1
6.2	オブザーバー .....	1
6.3	割り当て .....	1
6.4	援助 .....	1
6.5	証言の要求 .....	1
6.6	追跡中のオブザーバー .....	1
6.7	写真撮影 .....	1
6.8	オブザーバー・レポート .....	2
12.16	ロストマーカー (オブザーバーを使用し、ロガーによる採点が行われない競技会において) .....	2

## ANNEX 1 - ABBREVIATION LIST

### Related Documents (latest version):

GS	Sporting Code, General Section
S1	Sporting Code, Section 1
SOH	Safety Officer Handbook
COH	Competition Operation Handbook

Note: Guidelines for software developers and scoring officials are provided in the COH. Furthermore, the Penalty Guide in the COH provides formulas to quickly calculate penalties for PZ infringements.

## セクション III – 規定

### 第1章 – 目的

#### 1.1 目的

この大会の目的は、以下の通りである：

- チャンピオンパイロットを決定する。
- パイロットと機体のパフォーマンスの国際比較により、軽航空機の発達を促進する。
- 各国の気球関係者の友好を促進する。

(S1 5.2 part)

#### 1.2 チャンピオンの定義

1.2.1 大会の最後において、最も高い総合得点を得た競技者が勝者である。(S1 5.8.1)

1.2.2 大会の最後において、最高の国別ランキングを得た NAC を優勝国とする。

1.2.3 チャンピオンとして認定され、宣言されるためには、最低 2 回の飛行で少なくとも 3つのタスクが行われなければならない。(S1 5.8.3)

#### 1.3 英語の解釈

1.3.1 「Shall」と「Must」は、その適用が強制的なものである。違反した場合、通常、ペナルティ、不利となる解釈、その他の不利益が与えられる。

1.3.2 「Should」は、その適用が推奨されるものである。違反した場合、ペナルティ、不利となる解釈、その他の不利益が与えられることがある。

1.3.3 「May」は、適用が選択的なものである。

#### 1.4 必要書類

競技者は、以下の書類を大会受付時に提示する。

- a. パイロットライセンス
- b. パイロットログブック
- c. 機体ログブック
- d. 機体耐空証明書
- e. 機体登録証明書
- f. 保険証券
- g. FAI スポーティング・ライセンス
- h. パスポートもしくは身分証明書

## 第2章 – 参加資格

### 2.1 競技者

- 2.1.1 競技者とは、スポーティング・イベントに参加し競技を行う者をいう。(GS 4.2.1 part)
- 2.1.2 スポーティング・イベントのゼネラル・ブリーフィング開始以降は、競技者の変更は許されない。(S1 5.5.5)

### 2.2 競技者の代表権

- 2.2.1 FAI スポーティング・イベントにおいて、FAI スポーティング・ライセンスを発行された国民または居住者は、その競技者にFAI スポーティング・ライセンスを発行したNACを代表するものとする。(GS 3.5.1 part)
- 2.2.2 指定されたオブザーバーを除いて、競技者と共に飛行するフライト・クルーもしくはパッセンジャーは、競技者と同じNACを代表する者でなければならない。FAI スポーティング・ライセンスを保有していない場合は、過去5年以内に他のNACを代表して各国選手権、大陸選手権、世界選手権、ワールドエアゲームスに参加したことがない者でなければならない。
- 2.2.3 世界選手権、地域・大陸選手権、及び特別国際競技会は以下のカテゴリーごとに開催される。
- 一般：性別または年齢の制限を擁しないカテゴリー。
  - 女性：競技役員を除き、全ての搭乗者は女性でなければならないカテゴリー。
  - ジュニア：競技役員を除き、全ての搭乗者はFAI スポーティング・コード (セクション1)に定められた年齢制限よりも若いことが求められるカテゴリー。(S1 5.1 + 5.1.1 part)

### 2.3 資格制限

機長は該当サブクラスにおいて、少なくとも大会開始12ヶ月前までに機長資格を取得しなければならない。

また、エントリー締切日までに少なくとも50時間の該当サブクラスの機長経験がなければならない。ただし、ジュニアの競技会においては、ゼネラル・ブリーフィング開始までとする。(s1 5.6.4.1)

### 2.4 スポーティング・ライセンス

競技者は、有効なFAI スポーティング・ライセンスを持っていないとせず、所属するNACおよび国を代表するものとする。(GS 4.2.1 part)

### 2.5 エントリー

エントリー書類とエントリー料は、エントリー締切日までに、主催者に受領されなければならない。ただし、主催者によって追加の受付があった場合は、この限りではない。

### 2.6 エントリーの受諾

エントリーの締切日から7日以内に、エントリー受付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。



**2.7 スポーティング・コード、規定、規則の受諾**

競技者は、スポーティング・コード、競技規定、およびFAIコードオブエシクスを理解し、受け入れ、遵守しなければならない。大会に参加することにより、それらが無条件に受諾しているものとみなされる。競技者は、スポーツマンシップに則って行動し、その行動は賞賛されるものでなければならない。

カテゴリ1のスポーティング・イベントでは、所属するNACのナショナルチームを代表することを、FAI競技者の場合はFAIを代表することを認識しなければならない。

(GS 4.4.1 part)

**2.8 責任追及の放棄**

大会にエントリーすることにより、競技者は、大会主催者、関係する全ての場所の所有者、それぞれのメンバー、従業員や個人などに対して、彼らまた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、その責任追及を一切行なわないものとする。

**2.9 第三者への責任**

競技者は、大会に参加することにより、競技者自身もしくはそのクルーによって引き起こされる第三者も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。

**2.10 安全**

気象情報もしくは予報、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。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。

**2.11 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参加者および競技者は安全運航の全責任を負っている。彼等は、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身で確実に判断しなければならない。競技者は大会中のクルーの全ての行動に関して責任を負っている。(S1 An3 3)

**2.12 指揮**

参加者と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とること、および大会役員の指示に従うことが求められている。不適切な行為や空域の違反は、ディレクターにより罰則が与えられる。(S1 An3 4)

### 第3章 – 機体の資格

#### 3.1 気球の定義

- 3.1.1 エアロスタット(軽航空機) - 空気より軽い航空機  
自由気球(クラスA) – 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航空機。  
(S1 2.1.1 part)
- 3.1.2 サブクラス AX においては、その浮力は、空気を燃焼して得られたもののみから派生し、球皮には、通常の燃焼生成物と空気より他に含んでいてはならない。(S1 2.1.1.2)
- 3.1.3 気球を推進させる目的で設計されたベントは、使用してはならない。ターニング・ベントは、バスケットの向きを必要な方向に向ける目的に限ってフライト中に使用することができるが、長時間または過度に使用してはならない。この規定の違反は、250 から 500 タスク・ポイントのペナルティとする。

#### 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。タスクを終了させるのに十分な燃料がなかった場合、それは抗告の根拠とはならない。

#### 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。最大のサイズを AX-8(3,000 立方メートル、105,000 立方フィート)とする。山岳飛行など特別な大会においては、セクションIIで別途定める。

#### 3.4 耐空性

大会に参加する気球は、有効な機体登録書および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みなした機体を拒否することができる。(S1 5.5.3)

#### 3.5 損傷

- 3.5.1 大会中に損傷を被った機体は、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、ディレクター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損傷は、次のフライトに参加するまでに、ディレクターに報告されなければならない。また、この場合、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 1000 コンペティション・ポイントのペナルティとする。

#### 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。(S1 5.9.2part)

#### 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 競技者番号

主催者は、タスク中にバスケットの相対する位置に取り付けておく機体ゼッケンを 2 枚支給する(COH参照)。全てのチェイス車両は、相対する位置に競技者番号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、クルーもしくは乗員の乗る部分を指す。

**3.10** 回収

- 3.10.1** 回収クルーは、役員の許可及び立ち会いがない限り、全てのマーカー・メジャーリング・エリアまたはターゲットから半径 100 メートル以内に立ち入ってはならない。紙など、仮のマークを除いて、交差点にマークをすることは認められない。
- 3.10.2** 気球の回収を支援する全ての車両には、競技者番号を付けなければならない。
- 3.10.3** 回収車両は、いかなるマーカー・メジャーリング・エリアまたはディレクターによって設定されるか該当競技者が選択したゴール/ターゲットから半径 100メートル以内に駐車してはならない。

## 第4章 – 競技役員

### 4.1 イベント・ディレクター

4.1.1 イベント・ディレクターは、大会競技運営の責任者であり、大会の適切な管理と円滑かつ安全な運営に責任を負う。

イベント・ディレクターは、補佐するデプティ・ディレクター1名とテクニカル・オフィシャルを伴わなければならない。(GS 5.2.5.1 part)

イベント・ディレクターとデプティ・ディレクターは CIA の承認を受けなければならない。(S1 5.11 part)

4.1.2 イベント・ディレクターは、スポーティング・コードに定める規定や競技規定に従い、運営上の決定を下さなければならない。

イベント・ディレクターは、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、その者にペナルティを科したりその者を失格とすることができる。イベント・ディレクターは、要求された場合、陪審員のミーティングに出席し証拠を提出しなければならない。

(GS 5.2.5.1 part).

4.1.3 本規定中では、「イベント・ディレクター」を「ディレクター」と表記することがある。

### 4.2 スチュワード

4.2.1 スチュワードは、ディレクターへのアドバイザーである。スチュワードは、大会の状況を監視し、不正行為、競技規定や規則への抵触、他の競技者や第三者への安全侵害等、気球スポーツにとって有害な行為があった場合これを報告する。陪審員の検討に必要と思われる情報と事実を収集する。スチュワードは、目撃者や証人として陪審員のミーティングに出席することがある。(GS 5.2.2 part)

競技規定や規則の解釈に関するアドバイス、ペナルティのアドバイスを与える。

4.2.2 スチュワードは、主催団体の一員であってはならない。スチュワードは、スポーティング・コードの特別セクション（スポーティング・コード・セクション1）に定義された執行権限を持つことがある。(GS 5.2.2 part)

### 4.3 陪審員の責務

4.3.1 裁定及び規定の解釈は、陪審員の責務である。

FAI役員（陪審員）は国際気球委員会(CIA)によって任命され、FAIの代表として行動する。(GS 5.2.1 part)

4.3.2 陪審委員長は、陪審委員会の議長を努めることに加え、大会主催者に対して、FAI スポーティング・コード、公開された大会の競技規定並び規則に従うことを求める権利を有する。主催者が FAI スポーティング・コード、大会の競技規定並び規則に反した場合、陪審委員長は、陪審員が状況を確認するために大会を一時的に中断する権限を持つ。それでも状況が改善されない場合、陪審員は大会の中止を要求し、エントリー料の返還を報告する権限を持つ。(S1 5.10.3 part)

4.3.3 陪審員は、スポーティング・コード及び大会の競技規定に精通していなければならない。少なくとも1名の陪審員は、競技運営中、競技進行に立ち合っていないなければならない。(GS 5.2.4.4)

### 4.4 セーフティ・オフィサー

4.4.1 セーフティ・オフィサーは、国際気球委員会(CIA)によって承認される。(S1 5.11 part)

4.4.2 セーフティ・オフィサーは、安全に関する事柄についてイベント・ディレクターに助言を与える責務を負う。セーフティ・オフィサーの作業手順は、CIA の定める「SAFETY OFFICER HANDBOOK」による。(S1 5.11.1 part)

**第5章 – 異議申し立てと抗告 (as per S1 An3 7+8)****5.1 競技データの照会**

不服のある競技者は、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、自身の競技結果や得点の確認、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)**

異議申し立ての目的は、公式な抗告をせずに訂正を求めることにある。異議申し立てとは、競技者がディレクターに対して、競技者が不服な問題について調査を要求することである。異議申し立ては1つの事項に関するものでなければならない。異なる事項に関しては、別に異議申し立てをしなければならない。

**5.3 異議申し立ての方法**

異議申し立ては、英語またはその大会における公用語で書かれた書面によって行うものとする。

共同で異議申し立てを行う際は、異議申し立てする全員が署名しなければならない。

**5.4 異議申し立ての手順**

異議申し立ては、競技者からディレクターもしくはディレクターが指名する役員に手渡されるか、送信されなければならない。受理した者は、受領を通知し、受領時刻を記録しなければならない。

**5.5 異議申し立ての時間制限**

異議申し立ては、異議申し立ての該当する事項が発生しだい直ちに提出され、また速やかに処理されなければならない。

5.5.1 採点に関する異議申し立ては、オフィシャル・スコアの公表から 8 時間以内にディレクターに対して行われなければならない。大会ディテールに定められた休息時間は、これらの時間制限より除外される。

5.5.2 新しいバージョンのオフィシャル・スコア公表により問題が生じた事項についてのみ、時間制限が延長される。

**5.6 異議申し立てに関する時間制限の短縮**

大会最終飛行日もしくはそれ以降に発生した異議申し立ては、オフィシャル・スコア公表から 1 時間以内に、ディレクターに提出されなければならない。

5.6.1 ディレクターは、最終飛行日の全てのタスクスコアの公表時刻を告知しなければならない。

5.6.2 最終飛行日の前日 13 時以降に公表されたスコアに適用される時間制限は、大会最終競技飛行日及びそれ以降、1 時間に短縮される。

**5.7 連絡と公表**

異議申し立てに対する回答は、ディレクターが事前に発表した毎日定められた時刻に公式掲示板に掲示される。イベント・ディレクターは、異議申し立てとその裁定を公表しなければならない。

異議申し立ての裁定が競技結果に影響する可能性がある場合、異議申し立ての裁定が下されるまでは、最終的な競技結果は確定したものとは見なされない。

**5.8 大会後の異議申し立て**

CIA公認大会では、大会後の異議申し立てを許可しない。

5.9 (NOT USED)

5.10 (NOT USED)

### 5.11 抗告 (PROTEST)

大会中の異議申し立てに対するディレクターの回答に不服な競技者は、陪審員に対して抗告を行う権利がある。抗告は1つの事項に関するものでなければならない。異なる事項に関しては、別に抗告をしなければならない。

### 5.12 抗告の方法

5.12.1 異議申し立ての回答から1時間以内に、競技者はディレクターに対して抗告を行う意思表示をしなければならない。抗告は、1つの事項についてのみ行うものとする。

5.12.2 競技者は、異議申し立ての回答から8時間以内に、供託金を添えて英語の文書による抗告を提出しなければならない。

### 5.13 供託金

抗告に伴う供託金の金額は、100ユーロまたは相当額の現地通貨とする。共同で抗告を行う場合、抗告を行う各競技者が供託金を支払わなければならない。

### 5.14 抗告の手順

5.14.1 抗告の意思表示および供託金を添えた抗告は、競技者からディレクターに手渡しまたは送信されなければならない。受理した者は、受領の通知と受領時刻を記録しなければならない。

イベント・ディレクターは、受領した抗告を速やかに陪審委員長に渡さなければならない。

陪審委員長は、抗告受理後24時間以内に、陪審委員会を開催しなければならない。

5.14.2 陪審員は、抗告に関わる全ての関係者の言い分を聞き、適切な FAI 規定と大会の競技規定を正しく適用しなければならない。(GS 6.3.2 part)

5.14.3 陪審委員長は、関連する考察の要約とともに審議結果を遅延なくディレクターに文書によって伝え、ディレクターはそのレポートを公表しなければならない。(GS6.3.2 part)

### 5.15 抗告の時間制限

抗告の意思表示と抗告は、定められた時間内に提出されなければならない。

(5.12.1, 5.12.2参照)

大会ディテールに定められた休息時間は、これらの時間制限より除外される。

### 5.16 抗告に関する時間制限の短縮

大会最終日もしくはそれ以降の抗告は、異議申し立ての回答から1時間以内に提出されなければならない。

5.16.1 ディレクターは、最終飛行日の全てのタスクスコアの公表時刻を告知しなければならない。

5.16.2 最終飛行日の前日 13 時以降に公表されたスコアに適用される時間制限は、大会最終競技飛行日及びそれ以降、1 時間に短縮される。

### 5.17 公表

抗告の内容と陪審員の決定は、公式掲示板に掲示されなければならない。

**5.18 ヒアリングを受ける権利**

抗告を行う競技者は、口頭による陳述を行う権利を有する。この際、競技者は、自分で選択した通訳もしくは助言者の助力を得ることができる。

**5.19 規定違反の証明**

提起された競技者による違反に関する証拠の提出もしくは明示は、常に大会役員の義務である。規定は、競技者が規定に従ったことを証明する義務や無実の証明義務を求めている。

**5.20 大会後の抗告**

CIA公認大会では、大会後の抗告を許可しない。

**5.21 供託金の返還**

供託金は、抗告が認められた場合、もしくは実際の抗告の処理に先だって抗告が取り下げられた場合にのみ返還される。(GS 6.3 part)

**5.22 成績と表彰の陪審員承認**

5.22.1 陪審員の最後の責務は、大会の競技結果を点検、承認し、競技規定と陪審員の裁定に基づき実施された有効な大会であることを宣言することである。(GS 5.2.4.7 part)

5.22.2 大会の成績は、全ての抗告が陪審員によって処理され、また陪審員の業務が終了してのち、最終成績となる。最終成績は、表彰式までに公表されなければならない。(S1 An3 9)

5.22.3 陪審員は、公表前に最終総合成績を点検しサインしなければならない。

**5.23 公式掲示板 (OFFICIAL NOTICE BOARD)**

5.23.1 公式掲示板(ONB)は、全ての結果、得点、異議申し立てと抗告への回答、そして大会に関する公式な連絡事項が掲示される場所である。この場所は「Official Notice Board(公式掲示板)」と印される。全ての掲示情報には、日時が記されなければならない。

5.23.2 公式掲示板は、オンライン形式または紙等を掲示する形式で設置される。

5.23.3 紙等を掲示する形式の公式掲示板に掲示される情報は、日時に加えてサインが記される。

5.23.4 オンライン形式の公式掲示板が使用できなくなった場合、紙等を掲示する形式の公式掲示板が代替として設置され、競技者に通知されなければならない。オンライン形式の公式掲示板と紙等を掲示する形式の公式掲示板に不一致がある場合、紙等を掲示する形式の公式掲示板の情報が優先される。

## 第6章 – ロガー (及びオブザーバー)

### 6.1– 6.8 (オブザーバーを使用する大会ではセクションIVを参照すること)

#### 6.9 GPS 航跡記録装置 (GPS LOGGERS)

GPS 航跡記録装置は、気球の航跡と高度を記録する機器である。記録されたトラック・ポイントは、位置(緯度/経度)、高度(気圧高度もしくはGPS 高度)及び時間から構成される。競技者が入力するための装置が種類によっては取り付けられたものもある。同装置は、規定を遵守しているかを監視する機器として、タスク設定並びに採点目的として競技で使用されることがある。競技者は、同装置の使用に関する指示に従わなければならない。

#### 6.10 取り扱い

6.10.1 GPS 航跡記録装置の取り扱いに関するルールは、セクションIIに定められる。

6.10.2 競技者はブリーフィング終了後GPS 航跡記録装置を管理し、電源を入れ、離陸前に気球の適切な場所に取り付ける。

6.10.3 着陸後は気球から取り外し、電源を切り、競技本部に返却する。

6.10.4 GPS 航跡記録装置を分解すること、改造すること、ディレクターの指示以外に操作をすることはいかなる時も許されない。

#### 6.11 フライト・レポート・フォーム (FRF)

6.11.1 競技者は、フライト・レポート・フォーム(FRF)に離着陸の場所及び時間、推定競技結果、地主に関する事、他の関係することを記載のうえ、署名しなければならない。

6.11.2 FRFの提出が不当に遅れた場合には、最高100タスク・ポイントのペナルティが科されることがある。

#### 6.12 責任

競技者は、GPS 航跡記録装置を手渡されてから返却するまでの間の紛失、損傷に対する責任を負う。

#### 6.13 GPS航跡記録装置の故障

6.13.1 報告されたGPS 航跡記録装置の不調は、フライト後に不調が再現可能な場合に限り、故障とみなされる。故障が発生した場合は、欠如している航跡情報の代用として、競技者が使用しているGPS機器の提供を求めることがある。

6.13.2 公式な航跡記録及び競技者のGPS 機器が結果を確立する為に必要な情報を提供できない場合には、競技者はトラック・ポイントに基づく結果を得ることができない。スコアリングに使用可能な航跡情報(位置、高度、時間)を提供するGPSを搭載すること、公式な航跡記録装置と同じ設定(記録の間隔等)をすることは、競技者の関心事であるとみなされる。

6.13.3 競技者のGPS 機器により記録されたエレクトロニック・マークは、その機器がフライト前にディレクターに認められるか、セクションIIに定められた規定に従っている場合にのみ採用される。それ以外は、公式なGPS 航跡記録装置の直近のエレクトロニック・マーク、直近のフィジカル・マークまたは着陸地点の最良の位置によって採点される。トラック・ポイントによる採点は行われぬ。



## 第7章 – 地図

### 7.1 競技区域 (CONTEST AREA)

公式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 (OFB : OUT OF BOUNDS)

ディレクターは、一定の区域ないしは空域を競技外区域として定めることができる。これらの区域内の離陸及び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。OFB 区域、空域内のゴール宣言は無効である。OFB区域、空域内で有効なマーク、有効なトラック・ポイント、結果を得ることはできない。

### 7.3 競技禁止空域 (PZs)

7.3.1 ディレクターは、特定の空域と区域を競技禁止と指定することができる。レッド、イエロー、ブルーPZ 内のマーク、トラック・ポイントは、その空域、区域が OFB に定められない限りは有効である。境界及び、もし制限がある場合は、フィートで表示された平均海面(MSL)からの制限高度を各 PZ ごとに明記しなければならない。

7.3.2 円形 PZ(円筒またはドーム型)は、中心を地図のコーディネートで定義し、半径をメートル/フィート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布しなければならない。

7.3.3 PZ には、レッド、イエロー、ブルーの 3 カテゴリーがある。

7.3.4 レッド PZ は、それ以下の高度を飛行してはならない上限高度制限付きの制限空域である。地上での気球の取扱は許されない。

7.3.5 イエローPZ は、離着陸、地上での気球の取扱が禁止された制限区域である。

7.3.6 ブルーPZ は、それ以上の高度を飛行してはならない下限高度制限付きの制限空域である。

### 7.4 有効なPZ

各タスク・ブリーフィングで、そのフライトにおい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飛行上の位置づけは、必ずしも告示されない。

### 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 1000 コンペティション・ポイントのペナルティが科される。

### 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。違反した場合、最高 250 コンペティション・ポイントのペナルティとする。

### 7.7 地球を平面とみなすこと

採点上、地球は平面とみなす。セクションIIIに定められたマップデータとグリッド・システムに基づく計算結果は、丸めずに正確なものとする。別の方法が明確に定義された計算結果を除いて、距離計算には水平距離が用いられる。

**7.8 マップ・コーディネート**

競技地図上のポイントを識別するために、コーディネートは 8 桁の数字で (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、東西 / 南北) または、セクション III に定められた形式の 1 つで表されなければならない。事前に用意されたゴールリストで宣言を行う場合、公表されたリストのゴール番号が正しく表されなければならない。適切でないが、曖昧でない宣言が行われた際のペナルティは、最高 100 タスク・ポイントとする。

**7.9 角度**

別途指定されない限り、方位は、競技地図に記載されたグリッド・システムに対する角度を示す。

## 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、ディレクターの指示による。最終飛行予定日の前日の最初のタスク・ブリーフィングにおいて、ディレクターは、残りの飛行プログラムを公表する。

### 8.2 有効なタスク

8.2.1 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、全ての競技者が有効な離陸を行う機会を公平に与えられたタスクをいう。(S1 5.9.1)

8.2.2 ディレクターは、そのタスクのオフィシャル・スコアが公表される以前であれば、安全上の理由またはディレクターのコントロールが及ばない事由によりタスクを無効とすることができる権限を有している。

8.2.3 50%以上の競技者が離陸しなかった場合、タスクは無効とする。

### 8.3 タスクの選定

ディレクターは、本規定の第 15 章に定められたタスクを使用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 ディレクターは、1回の飛行中に、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採点され、各タスクのペナルティが科される前の 1 位の得点は、1000 ポイントとする。タスクの組み合わせは、独立して各タスクごと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飛行しなければならない。違反した場合、タスクごとに最高 1000 タスク・ポイントのペナルティとする。

8.4.3 マーカーが使用される場合、適用できる場合には、タスクのマーカーを設定された MMA 内に投下することをもって、そのタスクを終了し、次のタスクを開始したことを示す。

8.4.4 競技者が MMA に到達できなかった、マーカーを投下しないことを選択した、もしくは、トラック・ポイントにより採点される場合には、境界線(エリア、グリットライン、弧等)の通過もしくはタスクの境界時刻をもって次のタスクを開始したとみなされる。

8.4.5 各タスクの移行ポイントを決定するためにエレクトロニック・マークが使用される場合には、それらの使用はセクションII もしくはゼネラル・ブリーフィングにて明示されるように義務である。

8.4.6 離陸に関する違反は、通常最初のタスクに適用される。着陸に関する違反は、通常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均等分割して適用される。

8.4.7 トラック・ポイントが採点に使用されない限り、タスク・データには使用するマーカー、エレクトロニック・マークが指定される。競技上有利とならない限り、間違ったマーカーのリリース、または間違ったエレクトロニック・マークの投下は、タスクごとに 25 タスク・ポイントのペナルティとする。

8.4.8 割り当てられた数より多くのフィジカル・マーカーがリリースされ、複数の有効なマークを得たタスクは、トラック・ポイントにより採点される。エレクトロニック・マークが 2 度以上投下された場合、時間制限内の最初のエレクトロニック・マークが採点に使用される。

**8.5 競技規定の変更**

8.5.1 クラス A (自由気球) およびクラス B (飛行船) の、各モデルイベントルールは、CIA によって公開されるものとする。モデルイベントルールはスポーディング・コードに反してはならず、関連する大会の競技規定として使用されなければならない。モデルイベントルールは、ディレクターの裁量による記述が認められている箇所、オプションの選択が提案されている箇所、地域ごとの特記事項の記述が特別に認められている箇所を除いて、改変してはならない。(S1 5.7.1.2)

8.5.2 第 15 章のタスクの規定は変更可能なものであり、ディレクターは承認なく変更を行うことができる。

8.5.3 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 (GB : GENERAL BRIEFING)**

競技規定、規則、大会の主要事項に関するゼネラル・ブリーフィングが、大会開始に先立って行われる。全てのパイロット、オブザーバーその他役員は、ゼネラル・ブリーフィングに出席しなければならない。公式競技者リストは、ゼネラル・ブリーフィングの点呼に基づいて速やかにかつ第 1 タスク・ブリーフィングの前に公表されなければならない。正当な理由がある場合、ディレクターは、陪審員と協議の上で、遅れたエントリーを受け入れることがあるが、それは最初の採点結果の公表以前でなければならない。(S1 An3 6)

**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、公式掲示板に公表された時間に、ディレクターによって召集される。ゼネラル・ブリーフィングで、代替方法がアナウンスされることがある。タスク・ブリーフィングでは、以下のデータが口頭、回覧または掲示により知らされる。

- a. 気象情報
- b. 航空管制及び安全に関する情報 (必要な場合)
- c. タスク・データ

8.7.2 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、十分な検討のための時間(COH 参照)が与えられなければならない。

**8.8 タスク・データ**

8.8.1 タスク・ブリーフィングにおいて、なるべく文書によって、タスク・データが競技者に配布されなければならない。それらには、全てのタスクに係る飛行データと個別のタスク・データが含まれなければならない。

8.8.2 フライト・データ:

- a. 日時
- b. 日の出/日没の公式時刻
- c. 有効なPZ
- d. ローンチ・エリア
- e. ILP から、ディレクターにより設定された全てのゴール/ターゲットまでの最小距離 (適用される場合)
- f. 離陸期間
- g. 次回ブリーフィングの予定時間と予定場所
- h. ソロフライト (指定する場合)
- i. 搜索期間
- j. QNH (GPS 航跡記録装置に基づく採点に必要な場合)

- 8.8.3 個別のタスク・データ:
- a. 使用するマーカーの色 (使用する場合)
  - b. タスク/マーカーの順序 (通常とは異なる場合)
  - c. 投下方法 (重力投下を指定する場合)
  - d. マーカー・メジャーリング・エリア(MMA)
  - e. 採点期間、採点区域、採点空域 (指定する場合)
  - f. タスク規定によるタスク・データ

## 8.9 補足ブリーフィング

コモン・ローンチ・エリアにおいて、競技者に情報の追加また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、また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。情報は、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、適切に情報が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、競技者またはクルーのサインを求めることもある。

## 8.10 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競技者番号の点呼への応答により、競技者はタスクに参加できる。もしくはその他の方法で、エントリー確認を行う。

## 8.11 遅れたエントリー

- 8.11.1 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が科されることにより、遅れてエントリーをすることが出来る。その後は 100 タスク・ポイントのペナルティとする。航空交通管制、安全に関する事項、PZに関する情報を除き、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ぬ。
- 8.11.2 競技者が個別の離陸エリアを選定するタスクの場合、遅れたエントリーは、競技本部において行われなければならない。

## 8.12 公式時刻

公式時刻は、現地時間に補正された GPS 時刻とする。

## 第9章 – 離陸手順

### 9.1 コモン・ローンチ・エリア (CLA: Common Launch Area)

- 9.1.1 主催者によって定められた1つもしくは複数のエリアで、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。指定されたコモン・ローンチ・エリア(CLA)の外側から離陸した競技者は、その飛行中の全てのタスクについて有効な結果を得られない。競技者は、安全上の理由があり、事前に役員の許可を受けない限りは、インフレーションされた後に CLA 内で気球を動かしてはならない。
- 9.1.2 コモン・ローンチ・ポイント(CLP: Common Launch Point)とは、ローンチ・エリア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。

### 9.2 個別ローンチ・エリア (ILP: Individual Launch Area)

- 9.2.1 競技者によって選定された個別の離陸エリアをいう。ローンチ・エリアの境界は、熱気によるインフレーションを開始したときのバスケットの位置から半径 100 メートルとする。
- 9.2.2 競技者は、地主から許可を取得してからでないと、囲われているか、耕作中であるか、明らかに私有地であるかもしくは農作に使用中の土地に、車両を乗り入れたり、そこからの離陸を行ったりしてはならない。違反した場合、最高 250 タスク・ポイントのペナルティとする。
- 9.2.3 競技者が各自の個別ローンチ・エリアを選択するタスクでは、個別ローンチ・ポイント(ILP)は、離陸時のバスケットの位置とする。タスク・データ・シートに定められない限り、許可される離陸の回数は1回のみとする。
- 9.2.4 複数回の離陸が認められたタスクでは、気球がデフレーションされない限り、前の飛行の着陸地点が次の飛行の ILP とみなされる。
- 9.2.5 個別ローンチ・エリアは、競技区域の外側に選定してはならない。ペナルティ: 該当タスクフライトの第1タスクで有効な結果を得られない。
- 9.2.6 個別ローンチ・エリアでインフレーションした気球は、その外側に移動し離陸を行ってはならない。ただし、デフレーションし他のローンチ・エリアで再度インフレーションを行うことは認められる。ペナルティ: 該当タスクフライトの第1タスクで有効な結果を得られない。

### 9.3 離陸手順

- 9.3.1 ローンチマスターは、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場所を指定することがある。ローンチマスターは、ローンチ・エリア内の全て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。違反した場合、最高 200 タスク・ポイントのペナルティとする。
- 9.3.2 コモン・ローンチ・エリアでインフレーションを行う全ての気球は、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。個別ローンチ・エリアにおいては、同器材の使用を推奨する。

### 9.4 車両 (VEHICLES)

- 9.4.1 離陸期間中は気球 1 機に付き車両 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、100 タスク・ポイントのペナルティとする。
- 9.4.2 ローンチ・エリア内では、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・オフィサーおよびローンチマスターは、乱暴に運転されている車両のローンチ・エリア内への乗入れを禁止することが出来る。

9.4.3 ローンチマスターが認める場合を除き、黄色の警告旗が掲示された後は、如何なる車両もローンチ・エリアに乗り入れてはならない。違反した場合、100 タスク・ポイントのペナルティとする。

## 9.5 冷氣によるインフレーション

接続および点検の為に、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できるが、熱気によるインフレーションの許可が出る前は、熱気による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、フラッグが掲示される前であれば、送風機のテストもしくは使用は認められる。この規定は、ILAでは適用されない。

## 9.6 シグナル・ポイント

ローンチ・エリアにおいて、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が行われる1つもしくは複数の地点をいう。競技者は、絶えずこの信号旗を確認している責任があり、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。

## 9.7 ローンチ・シグナル

9.7.1 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分前の警告
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

9.7.2 シグナルの変わる時、注意を喚起するため、音による信号を用いることもある。

## 9.8 場内アナウンス

ディレクターが飛行のブリーフィング時に指定しない限り、場内アナウンスを通じて与えられるいかなる情報も競技とは無関係とする。

## 9.9 離陸期間

離陸期間前もしくは後に離陸を行ってはならない。本規定 9.12 に関わる場合を除き、離陸期間外に離陸を行ってはならず、この規定の違反は、1分もしくは1分未満につき 50 タスク・ポイントのペナルティとする。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。

## 9.10 妨害

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

## 9.11 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、なに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みなされる。

**9.12 離陸期間の延長**

競技者は、ローンチマスターに離陸期間の延長を求めることができる。役員や他の競技者の行動によって、もしくはその競技者に起因しない理由(機材の故障を除く)によって、競技者の離陸が遅れたとローンチマスターが判断した場合には、延長が認められる。

**9.13 離陸の順番**

インフレーションを行うときの優先順を気球に割り当てることがある。この優先順はタスクごとに変更される。競技者は、信号旗またはローンチマスター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。

**9.14 ローンチマスター**

9.14.1 ローンチマスターは、ローンチ・エリア内の全ての気球と車両の運行を統括し、CLAからの離陸を補助する為にディレクターにより任命された役員である。

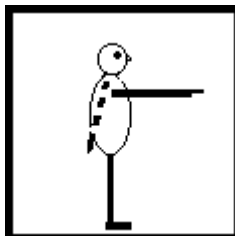
9.14.2 ディレクターは、ローンチマスターの使用が全ての競技者に必須のもの、または任意のものとする事ができる。

**9.15 ローンチマスターが必須の際の離陸手順**

9.15.1 競技者は、完全に離陸準備が終了し、かつ浮力がプラスとなった後、白色の旗を振り、離陸準備完了の旨をローンチマスターに伝えなければならない。ローンチマスターがこれを確認したら、旗をバスケットの端に取り付け、浮力を保ちながら次の指示を待たなければならない。ローンチマスターは、可能な限り、離陸準備完了の意志表示順に離陸させるものとする。この目的の為、競技者は 50 センチ角の白い旗を用意しておかななければならない。

9.15.2 渋滞を避けるため、競技者が離陸期間の終了前 10 分以降に白旗を振った場合は離陸期間の延長は認められない。

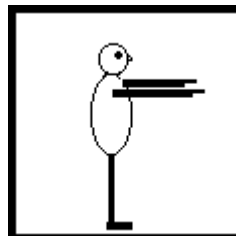
9.15.3 ローンチマスターは、下記の図に従った離陸の許可を各競技者に与える。その後、競技者は、ローンチマスターの指示に従って自分の判断で離陸を行う。



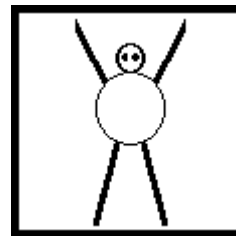
白旗の掲示を確認した



地上に止まり右腕の指示に従うこと



これから離陸開始の許可を与える



離陸して良い



以前の指示を全て取り消した待機せよ

9.15.4 この許可によって競技者の離陸の責任が回避されるものではなく、競技者の責任で、十分な浮力を保ち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。コントロール不能または他の理由により、許可なく離陸した競技者は最高 500 コンペティション・ポイントのペナルティが科されることがある。

9.15.5 30 秒以内に気球が離陸しないとき、ローンチマスターは、離陸の許可を取り消すことがある。

**9.16 ローンチマスターが任意の際の離陸手順**

完全に離陸準備が終了した後、競技者は十分な経験のあるクルーに、気球の上空および風上から離陸にあたり安全か、助言を求めなければならない。あるいはまた、応じることができるローンチマスターに、離陸にあたり安全か助言を求めることができる。



**9.17 コントロール不能**

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。

**9.18 離陸**

気球が最初に飛行し始めた瞬間の位置および時間をもって、離陸したものとする。  
(S1 3.3)

気球は、球皮、ゴンドラ、クルー、その機材の実質的な全ての部分、そしてその荷重が、地上、水面、または地上もしくは水面にあるか構築されたものとの接触を絶っていることをもって飛行しているものとする。(S1 3.2 part)

**9.19 有効な離陸**

マークを得た、またはローンチ・エリアの境界を通過した気球は、離陸シタスク飛行をしていると見なされる。

**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つてはならない。競技者は、離陸期間内に、再度離陸を試みることができる。

9.20.2 コモン・ローンチ・エリアの場合、ローンチマスターの許可がない限り、最初に与えられた場所でインフレーションを行わなければならない。離陸には、再度許可を取得しなければならない。

**9.21 ローンチ・エリアからの退去**

離陸期間の終了に関わらず、バスケットが地面を離れてから 3 分以内に、競技者はローンチ・エリア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。競技者は、離陸期間の終了時刻もしくは全ての気球が離陸した時刻のいずれか早い時刻以前に、500ft 以下の高度でローンチ・エリアに再進入してはならない。

## 第10章 – 飛行規則

### 10.1 気球同士の衝突

- 10.1.1 二機の気球同士が接近飛行するとき、どちらの競技者も衝突を避ける責任がある。より高い位置にある気球の競技者は、相手にコースを譲り、必要に応じて上昇を行う。上昇・降下速度に関わらず、バスケットと球皮の接触はペナルティが科される。
- 10.1.2 競技者は、自気球のコースに他の気球がないと確信できない限り、1.5m/s(300ft/min)を越える速度での上昇を行ってはならない。
- 10.1.3 空中または地上で、気球同士の衝突を起こした競技者は、最高 1000 コンペティション・ポイントのペナルティが科される。  
以降のフライトにおいて、再度衝突を起こした競技者は、ペナルティのポイントが倍になると共に、次回の飛行又は以降の複数回の飛行を禁止されることがある。
- 10.1.4 概ねレベルフライトをしているとき球皮同士の接触が発生した場合、一般的にはペナルティは科されない。
- 10.1.5 ディレクターは、衝突をこうむった競技者がその後のタスクを飛行することができない際に、そのフライトの失われたタスクに対してポイントを与えることがある。  
(COH 参照)

### 10.2 危険飛行

- 10.2.1 危険飛行(例えば、不必要なリスクを他の気球や地上の人に与える飛行)は、衝突を起こしたかどうかに関わらず、最高、失格処分が科される。以降のフライトにおいて、再度違反を起こした競技者は、ペナルティのポイントが倍になると共に、次回の飛行又は以降の複数回の飛行を禁止されることがある。
- 10.2.2 セクションIIで定められた鉛直方向の速度制限に違反した競技者は、公表されたパラメーターに従ってペナルティが科され、さらに規定10.2.1に基づくペナルティが科されることがある。

### 10.3 ゴール/ターゲット区域からの退去

マーカーを投下した競技者は、ゴール/ターゲット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 物体の投下

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、気球から物体を投下してはならない。

### 10.5 飛行中の公衆に対する配慮

競技者は地上の人間および家畜に適切な配慮をし、また、与えられた地主に対するエチケット、コードオブコンダクトを遵守して飛行しなければならない。競技者またはクルーによる無思慮な行為があった場合、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が科される。

### 10.6 家畜と作物

気球は、家畜や家畜のいる建物からセクションIIIに定められた距離以内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、競技者およびクルーは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が科される。

**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**

インフレーション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と衝突をした競技者は、最高 500 コンペティション・ポイントのペナルティが科される。さらに危険飛行の規定に基づきペナルティが科されることもある。

**10.9 同乗者**

10.9.1 競技者は飛行中に他のクルーを搭乗させることができ、機長としての行為を除き、クルーに任務を委譲することができる。

10.9.2 競技者を含んで、搭乗者数は合計 3 を超えてはならない。

10.9.3 競技者は、特定の飛行において、ソロ飛行をすることがタスク・データで求められることがある。ペナルティ: 有効な結果を得られない。

**10.10 グランドクルー**

10.10.1 クルーとは、気球の離陸準備や回収に加わり、競技飛行中に、気象や他の気球の位置等の競技に関する情報をパイロットに提供するメンバーのことを指す。複数の気球に対してクルー活動を行うことができるが、特定のパイロットまたは国に対して登録されなければならない。特定の国に対して登録されたクルーは、その関連する国のチームのクルーと見なされる。

10.10.2 1ヶ国につき最大 2 人まで、ナショナルチーム・マネージャーを指名することができる。彼らは、その国の競技者により指名されなければならない。ブリーフィング会場で座席が用意され、競技に関する書類が配布されることもある。

10.10.3 各競技者は、気球を運行するために十分なクルーと追跡車両が備わっているようにしなければならない。競技者は、自分の気球に携わる全員が、安全に関して適切なブリーフィングを受けているようにしなければならない。

**10.11 交通法規**

車両は、現地の交通法規に従って安全に運転されなければならない。違反した場合、最高 500 コンペティション・ポイントのペナルティが科される。

**10.12 クルーの乗り降り**

離陸から最終着陸までの間、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。

**10.14 航空法**

大会規定に反せず、また競技上有利とされない範囲での航空法の違反は、ディレクターによってペナルティを科されることはない。ただし、被害や妨害行為が発生した場合、もしくは大会関係者外からの妥当な異議があった場合は、この限りではない。

**10.15 リコール・プロシージャ (RECALL PROCEDURE)**

主催者は、リコール・プロシージャを使用することがあり、詳細は、競技ディテールに記載される。

## 第11章 – 着陸

### 11.1 着陸

飛行中に全てのタスクを終了した競技者は、自由着陸を行うものとする。

### 11.2 自由着陸 (LANDING AT WILL)

11.2.1 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。

11.2.2 タスク・データで述べられない限り、ターゲットが展示された MMA 内、また MMA が設定されなかった場合には、ディレクターに設定されるか、競技者に選択されたゴール/ターゲット、もしくは競技者自身のフィジカル・マークから 200 メートル以内では、自由着陸を行ってはならない。(ペナルティは、距離違反の項を参照)

### 11.3 競技着陸 (CONTEST LANDING)

11.3.1 競技着陸の採点上の位置は、着陸後バスケットが静止した位置とする。設定された採点期間や検索期間は適用される。

11.3.2 バスケットが最終的に静止位置に到達する以前に、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たりしてはならない。

11.3.3 投下しなかったマーカーは、可能な限り速やかに役員に手渡さなければならない。

11.3.4 タスク・データで述べられない限り、ディレクターに設定されるか、競技者に選択されたゴール/ターゲットから 200 メートル以内、または MMA 内では、競技着陸を行ってはならない。(ペナルティは、距離違反の項を参照)

### 11.4 地上との接触 1

ローンチ・エリアの境界を通過した後、最終タスクを完了するまでの間、気球及びこれに取り付けられた如何なる部分も、地上もしくは水面、地上にあるもの、もしくは地上に構築されたものと確実な接触をしてはならない。1回の接触ごとに 200 タスク・ポイントのペナルティとする。

### 11.5 地上との接触 2

設定された場合には、マーカー・メジャーリング・エリア内、または、ディレクターによって設定されるか競技者によって選択されたゴール/ターゲットから半径 200 メートル以内では、(マーカーを除いて) 気球及びこれに取り付けられた如何なる部分も、地上もしくは水面、地上にあるもの、もしくは地上に構築されたものと接触してはならない。軽い接触の場合、1回の接触ごとに 100 タスク・ポイントのペナルティ、確実な接触の場合 500 タスク・ポイントのペナルティとする。ペナルティは、その接触が発生したゴール/ターゲットが関係しているタスクに対して適用される。

備考:

- 競技者は、1回の接触で、規定 11.4 と 11.5 を重複して適用されることはない。
- 確実な接触とは、長時間の接触、または、その接触によりバスケットないしは球皮の動きに変化が起こったものをいう。

### 11.6 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。違反した場合、最高 250 タスク・ポイントのペナルティとする。

## 第12章 – ゴール、マーカー、トラック・ポイント

### 12.1 ゴール

- 12.1.1 ディレクターによって設定、または競技者によって選定される競技地図上のグリッドで定義された参照地点。
- 12.1.2 競技者が予定していたゴールが造成し直されたか動かされていた場合、100メートル以内にある最も近い代替のゴールを目指さなければならない。もし、100メートル以内に予定していたゴールが存在せず、類似する代替のゴールが見あたらない場合、競技者はそのコーディネートの位置を目指さなければならない。このコーディネートは、そのフライトのその他のタスクのための計算や計測にも用いられる。
- 12.1.3 ディレクターが前もって決められたゴールのリストを提供することがある。ゴールには3桁の通し番号がつけられ、マップ・コーディネートを伴う。

### 12.2 競技者によって選択されたゴール

競技者によるゴールの宣言に認められるゴールは、TDSおよびセクションIIの制約に準拠してなくてはならない。

### 12.3 競技者による宣言

- 12.3.1 競技者は、マップ・コーディネートによってゴールを識別する。もし宣言したゴールの付近に間違いやすい交差点がある場合、明確化のために説明を付加しなければならない。事前に用意されたゴールリストで宣言を行う場合、3桁のゴール番号を使用することもできる。
- 12.3.2 競技者が宣言したコーディネートから200メートル以内に複数の有効なゴールがあっても曖昧な場合、競技者にとって最も不利なゴールが採用される。競技者が宣言したコーディネートから200メートル以内に有効なゴールがない場合、競技者は有効な結果を得られないものとする。
- 12.3.3 セクションIIまたはTDSの制約に違反したゴールの宣言は無効とみなされ、競技者は有効な結果を得られない。競技者が2つ以上のゴールを宣言することが認められたタスクで、1つもしくはいくつかのゴールが無効なものであった場合、もし有効なゴールが宣言されていれば、最も近い有効なゴールで採点される。
- 12.3.4 競技者がゴールの宣言を要求されるタスクないしはTDSによりその他の宣言が求められている場合、各競技者は、自身の宣言を記入し、名前、競技者番号を明記した上で、ブリーフィング・データに定められた宣言箱の場所で、宣言時間内に供託しなければならない。もし宣言可能な数を越えたゴールや宣言が行われた場合、競技者は、最も不利で有効なゴールに対して採点される。  
自身の宣言を修正したい競技者は、宣言時間内であれば、先に供託した宣言を明確に消去して、宣言をやり直すことが出来る。  
タイム・キーパーは、宣言時間ちょうどに宣言箱を閉鎖する。遅れた宣言は、宣言提出時刻の分秒を記録した上で受け入れられる。
- 12.3.5 定められた宣言時間に遅れたが、離陸前に供託された宣言は、1分もしくは1分未満の遅れにつき50タスク・ポイントのペナルティが科される。
- 12.3.6 離陸前に宣言が行われなかった場合、競技者は有効な結果を得られないものとする。飛行中に、定められた時間、地点、境界までに宣言が行われなければならないにも関わらず、行われなかった場合、競技者は有効な宣言をしなかったものとする。
- 12.3.7 距離制限、または高度差を求める制限に違反したゴールの宣言は、距離違反の規定に基づき採点される。定められた境界、絶対的な高度制限に違反した宣言は、無効な宣言とみなされる。

- 12.3.8 有効な宣言を行わなかった場合、競技者は有効な結果を得られないものとする。
- 12.3.9 離陸前に行われた全ての宣言は、時間、位置、高度を制限の照合に使用する際は、離陸時に宣言されたものとみなされる。
- 12.4 (NOT USED)
- 12.5 **ターゲット**  
 ゴールの近く、もしくは特定の地点に識別しやすい十字(COH 参照)が展示される。ターゲットが展示される場合、全ての計測はゴールでなく、ターゲットから行われる。ゴールに近づいた競技者が、予想されたターゲットが展示されていない場合は、ゴールコーディネートに向かわなければならない。
- 12.6 **マーカー**  
 マーカー(COH 参照)は主催者が供給し、採点のため、フィジカル・マークを残すために用いられる。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が科される。
- 12.7 (NOT USED)
- 12.8 **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。
- 12.9 **マーカーの重力投下 (GMD: GRAVITY MARKER DROP)**  
 重力投下にあたっては、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られてはならず、重力による力のみがマーカーの投下に作用しなければならない。マーカーを投下させる者は、巻きほどかれたマーカーのテール部を持たなければならない。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。  
 タスク・データ・シートに定められない限り、競技上有利とならない違反は 50 タスク・ポイントのペナルティとし、競技上有利となる違反は、競技者の結果に対して最も不利な方向に 50m 加算するものとする。  
 タスク・データ・シートに定められない限り、マーカー・メジャーリング・エリアまたは、採点区域内に投げ入れられたマーカーは、有効な結果として取り扱われ、ペナルティが適用されるものとする。
- 12.10 **マーカーの投下 (FMD: FREE MARKER DROP)**  
 投下時には、マーカーは、完全に巻きほどかれていなければならない。マーカーを推進させる機構を使用してはならない。マーカーを投下する者は、バスケットの底に立っていないなければならない。この規定の競技上有利とならない違反は 50 タスク・ポイントのペナルティとし、その他の場合、競技者の結果に対して最も不利な方向に 50m 加算するものとする。
- 12.11 **マーク**
- 12.11.1 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。

- 12.11.2 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。詳細や操作手順はセクションII に定められる。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。
- 12.11.3 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。
- 12.12 (NOT USED)
- 12.13 **マーカーに手を触れない**  
大会役員を除き、誰も地上のマーカーに触れたり手を加えたりしてはならない。
- 12.14 **搜索期間**
- 12.14.1 競技者は、離陸期間の実際のスタートから、定められた時間内に、全てのマーカーを発見しなければならない。
- 12.14.2 先にマーカーを搜索するか、もしくは先に気球を回収するかは判断は、競技者もしくはそのクルーが決定する。
- 12.15 **ロストマーカー**
- 12.15.1 マーカー・メジャーリング・エリア内に投下され、制限時間内に発見されず役員に渡されなかったマーカーは、ロストマーカーと見なされる。競技者は、そのマーカーが見つかるかと推察する場合には、ターゲットまたはゴールにいる計測役員に照会することができる。競技者は役員の立会いなしに、MMA 内のマーカーを探してはならない。MMA 内に投下された、もしくは投下されたかもしれないマーカーがロストしたと見なされた場合、競技者は MMA に到達しなかったものとしてトラック・ポイントにより採点される。
- 12.15.2 もし、マーカーが事前に地上にいる役員に目撃され、マーカー・メジャーリング・エリア内であると推測される場合には、役員の証言、ロガーのデータから、得られた証拠から最も不利な解釈に基づいた結果が与えられる。
- 12.15.3 競技者は、マーカーが損傷したり、再使用できなくなったり、ロストしたり、時間内に返却されない場合、その対価を請求されることがある。MMA の外に投下されたマーカーの返却は競技者の責任である。
- 12.16 (オブザーバーを使用する大会ではセクション IV を参照すること)
- 12.17 **採点期間 (SCORING PERIOD)**
- 12.17.1 タスク・ブリーフィングでディレクターにより定められた場合、ゴール、ターゲットもしくは採点エリアが有効とされる期間である。
- 12.17.2 競技者は、定められた時間内に、役員によってそのタスクのマーカー、またはいずれか後のタスクのマーカーが発見されるか、落下しているところを目撃されているか、競技者が着陸している場合のみ採点結果を得られる。(ただし、規定 15.9 のタスクは例外とする。) それ以外は、トラック・ポイントにより採点される。
- 12.17.3 (採点期間が設定された場合には)採点期間内に、または、(採点期間が設定されなかった場合には)搜索期間内に、採点上の位置を獲得できなかった競技者は有効な結果を得られない。
- 12.17.4 いかなる状況下でも公式日没以降の採点は禁止される。
- 12.18 **採点区域 (SCORING AREA)**
- 12.18.1 ディレクターによりタスク・データで定められた1つもしくは複数の区域で、有効なマーク、トラック・ポイントはこの区域内のみで得られるものとする。タスク・データで

められない限り、境界は、道路の舗装面もしくは砂利道の内側の縁、川岸の内側、その他指定された区域とする。内側の縁上にマーカの重り部分がある場合、有効なものとする。

12.18.2 採点区域内に、採点上の位置を獲得できなかった競技者は有効な結果を得られない。

#### 12.19 採点空域 (SCORING AIR SPACE)

ディレクターによりタスク・データで定められた空域で、有効なトラック・ポイントはこの空域内のみで得られるものとする。タスク・データで定められない限り、境界線はコーディネイトラインにより定められる。高度制限は、セクションII. 21 で定義された、GPS 航跡記録装置に記録された高度により定められる。境界線上、境界高度上の記録されたトラック・ポイントは有効なものとする。

#### 12.20 マーカー・メジャーリング・エリア (MMA : MARKER MEASURING AREA)

12.20.1 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、マーカーによる結果はMMA 内でのみ得られるものとする。

12.20.2 MMA はマーカーが使用される各タスクに定められる。

12.20.3 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。

#### 12.21 有効なマーク

12.21.1 採点区域内、またはマーカー・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。

12.21.2 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。

12.21.3 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。

12.21.4 計測は、マーカーの重り部分の最も近いところから行われる。

#### 12.22 トラック・ポイント

12.22.1 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、コーディネイト、高度により定義される。

12.22.2 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。詳細はセクションIIに規定する。

12.22.3 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。

12.22.4 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。

#### 12.23 有効なトラック・ポイント

12.23.1 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。

#### 12.24 ターゲット・オフィシャル

競技者の結果、可能な限りの規定違反を確立するために任命される。一般に、ゴールやターゲットが設定される全てのタスクでは、ターゲット・オフィシャルがマーカー・メジャーリング・エリア内の結果を、メジャーや測量機器で計測する。



**第13章 – ペナルティ****13.1 重大な違反、アンスポーティング・ビヘイビア**

- 13.1.1 危険な行為等の重大な違反や小さな違反の反復は、適切なルールに基づきペナルティが与えられる。
- 13.1.2 故意にオブザーバー、大会役員、スチュワードを欺こうとしたり惑わそうとしたりした競技者、あるいは他の競技者、その所有物を妨害した競技者は、失格処分となる。(S1 An3 5)  
スポーツマンシップとフェアプレーのルールに反する参加者の振る舞い、書類の偽造、禁止されている用具や禁止薬物の使用、このスポーツやFAIの評価を落とす行為は、アンスポーティング・ビヘイビアと見なされる。アンスポーティング・ビヘイビアや不正行為は、当該参加者に失格処分が与えられる場合がある。(S1 An5 5 part)

**13.2 未定義のペナルティ**

- 13.2.1 ペナルティが特に定められてない競技規定に違反した競技者は、ペナルティ（距離、角度、時間）が結果に与えられるか、減点を受ける。
- 13.2.2 安全上の問題以外で、競技上有利にならなかった違反については、初回は警告が与えられる。
- 13.2.3 ペナルティが特に定められていない競技規定に違反した競技者は、同一のフライトにおけるタスクの場合を除き、事前のタスクで同じ規定によりペナルティを科されながらも、該当タスクの開始以前にその事実を伝えられていない場合、ペナルティを科されない。

**13.3 距離違反**

- 13.3.1 個別ローンチ・ポイント、競技者によって選択されたゴール、マーク、最終着陸が距離制限または高度制限に違反した場合、競技者はペナルティを科される。
- 13.3.2 地形を利用した境界に対してローンチ・ポイントの違反があった場合、違反量は最も近い正しい地点からの距離となる。
- 13.3.3 MMA 内に着陸した競技者は、関係するタスクの有効な結果を得られない。MMA が設定されなかった場合、ゴール/ターゲット、もしくは競技者自身のフィジカル・マークから 200 メートル以内の着陸は、最高 200 タスク・ポイントのペナルティが科される。
- 13.3.4 ゴール/ターゲットもしくはマークの近くに着陸した場合、最も大きい違反のみがペナルティを科される。
- 13.3.5 安全上の理由、もしくは、微風のため 10 分以内に移動することができなかったことを示すことができる場合にはペナルティは適用されない。
- 13.3.6 ゴールやターゲットに近すぎるところから離陸した、TDS に定められた制限に違反してゴールを宣言した、タスクの定められた距離制限または高度制限を違反した競技者は、0.1%の違反につき 2 タスク・ポイントのペナルティが科される。25%より大きく違反した場合、競技者はグループ B として採点される。
- TDS に定められない限り、エルボー・タスク、アングル・タスク、ランド・ラン・タスクでは、違反のパーセントは各々の距離制限の違反のパーセントの合計とする。
- 距離違反のペナルティが科された結果としては、この規定によりペナルティを科された競技者の得点は、グループ B のポイントより悪くならないものとする。

**13.4 ペナルティ・ポイント**

- 13.4.1 タスク・ポイントとコンペティション・ポイントの 2 種類のポイント・ペナルティがある。

- 13.4.2 タスク・ポイントのペナルティは、タスクの得点から減点され、ゼロを下まわることはない。コンペティション・ポイントのペナルティは、同じくタスクの得点から減点されるが、ゼロを下まわることもあり、マイナスになった場合、大会の総合得点に加味される。

**第14章 – スコアリング****14.1 結果**

競技者の結果とは、タスクによって得られた成果で、リザルト・ペナルティを含んで表わされる。結果は、メートル、平方キロメートル、分を小数点以下2桁までの精度で表記される。角度(度)は、TDSに定められた制限距離に応じて、小数点以下1桁または2桁の精度で表記される。

**14.2 得点**

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の数字である。規定に従いタスク・ポイントもしくはコンペティション・ポイントのペナルティが科されることがある。

**14.3 スコアの公表**

14.3.1 各タスクのスコアは、可能な限り早く、公式掲示板に掲示されなければならない。  
(S1 5.9.4 part)

14.3.2 全てのタスクのスコアシートには、少なくとも以下の内容を記載しなければならない:  
(S1 5.9.4 part)

- a. 大会名称、タスクの行われた日付、タスク連続番号、タスク名称と規定番号、公表時刻
- b. 各競技者について: 順位、競技者番号と氏名、結果、得点、また適用されている場合、ペナルティの種類、規定番号、短い説明を付記する。
- c. 採点公式で使用された固定数値(P, A, M, RM, W, SM)、チェックサム
- d. 公表日と時刻、バージョン番号とディレクターの署名
- e. 第2版以降のスコアシートが公表される場合、前のバージョンからの変更点をマークし、連続したバージョン番号を付与しなければならない。

14.3.3 タスクのスコアシートには以下のステータスがある:

プロビジュアル プロビジュアル・スコアは、情報として提供されるものであり、いかなる時間制限の対象とはならない。

オフィシャル オフィシャル・スコアの公表時刻から、異議申し立て、抗告の時間制限が始まる。

ファイナル オフィシャル・スコアは、全ての関連時間制限が過ぎた後、ファイナルとなる。ファイナル・スコアを承認し署名する前に、陪審員は競技結果並びにペナルティについて訂正を求めることがある。

14.3.4 総合スコアシートには以下の内容が含まれる:

- a. 大会名称
- b. 各競技者について、順位、競技者番号と氏名、総合スコアと各タスクのスコア
- c. タスクごとのチェックサム

14.3.5 総合成績は、情報として利用されるのみで、署名は不要とする。

**14.4 ランキング・オーダー**

14.4.1 競技者は、リザルト・ペナルティの調整後、各タスクの規定によりパフォーマンスに応じて順位が付けられる。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有効な結果を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、大会から失格となった競技者で、該当フライトの全てのタスクで順位を得られない。

14.4.2 適切な公式によってポイントを計算した後、競技者の獲得したポイントからペナルティ・ポイントを減じる。競技者の最終的なタスクのスコアは、再度得点順に並べ替えて公表される。

**14.5 ポイント公式**

14.5.1 各競技者は、そのパフォーマンス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、競技者のそのタスクでの順位により異なる。

14.5.2 最良の結果に対しては、ペナルティ・ポイントを減じる前の段階で、1000 ポイントが与えられる。

14.5.3 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、そのパフォーマンスに応じて得点が配分される。

14.5.4 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、パフォーマンスの順位に従って得点が配分される。

14.5.5 公式 1 : (上位半数)

$$1000 - [(1000 - SM)/(RM - W)] \times (R - W)$$

公式 2: (下位半数)

$$1000 \times (P + 1 - L)/P$$

公式 3: (グループ B の競技者)

$$1000 \times [(P + 1 - A)/P] - 200$$

P = 該当フライトで順位を得た競技者数

M = P / 2 小数点以下を切上げた整数とする (中間順位)

R = 上位半数の競技者の結果 (メートル等)

RM = 中間順位の競技者の結果

L = 下位半数の該当競技者の順位

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 による中間順位の競技者の得たポイント (四捨五入し整数としたもの)

14.5.6 タスクにおいて半数未満の競技者しか有効な結果を得られない時、次の定義変更を行う:

RM = グループ A の最下位順位の競技者の結果

SM = 公式 2 によるグループ A の最下位順位の競技者の得たポイント (四捨五入し整数としたもの)

M = グループ A の最下位の競技者の順位

14.5.7 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・ポイントを減じる前のポイントは一律 500 ポイントとする。

14.5.8 得点は、四捨五入を行うことにより整数に丸められる。

**14.6 精度**

14.6.1 結果は、手近で最も精度の高い方法で計測される。

14.6.2 以下の基準を適用する：

計測手段	精度	印刷例 [m]
巻尺 / 測量	センチメートル	1.23
地図コーディネート	10メートル	1250.00
トラック・ポイント/GPS	メートル	1231.00

結果を得るために幾つかの方法を組み合わせる場合、最も精度の低い基準を適用する。共通コーディネートに対する位置がより正確な方法で決定できる場合、その方法の精度を適用する。

トラック・ポイント間の補間が、採点位置の確立のために使用されることがある。距離や位置を確定する際、四捨五入は計算の最後に行われ、途中の段階では行わない。

14.6.3 上記の方法を使用し計測した結果が同一となった場合は、同一結果を得たと見なされる。その場合、同一結果を得た競技者は、同点でない場合に得た得点と同じポイントが与えられる。

14.6.4 大会で使用する高度はセクションIIIに明示された通りとする。

**14.7 計測 (ロガーによる採点が行われない大会において)**

14.7.1 計測役員による計測を優先する。

14.7.2 200m 以内の計測では、巻尺/測量を使用する。GPS による計測が、巻尺/測量による計測より精度が高い、もしくは、役員やクルーにとってより安全であると思われる理由がある場合、GPS による計測結果を記録することとする。

14.7.3 200m 以遠の全てのマークを GPS で記録する。競技者がゴールを選択する競技では、ゴールのコーディネートも GPS で記録する。

**14.8 総合成績**

14.8.1 総合成績とは、各タスクのスコアの合計である。

14.8.2 大会の総合成績において、2 人の競技者が同点の場合、最高得点と最低得点との間の開きの少ない方が、上位ランクとする。

**14.9 国別ランキング**

14.9.1 参加国は、その NAC からの全ての参加競技者の総合得点の平均(四捨五入に先立ち)により順位が付けられる。

14.9.2 大会における国別ランキングの決定には、4 以上の NAC から、各 NAC2 人以上の競技者の参加がなければならない。

**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、自身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 タスク・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
  - d. CLP ないしは ILP(TDS による)からゴールまでの最小、最大距離
- 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 タスク・データ:
- a. ゴール/ターゲットの位置
- 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。最小結果を最良とする。
- 

**15.3 ヘジテーション・ワルツ (HWZ)**

- 15.3.1 競技者は、設定された複数のゴールの中から1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 タスク・データ:
- a. 複数のゴール/ターゲットの位置
- 15.3.3 結果は、マークまたは最も近い有効なトラック・ポイントと最も近いゴール(もし設定されていればターゲット)までの距離とする。最小結果を最良とする。
- 

**15.4 フライ・イン (FIN)**

- 15.4.1 競技者は自身で離陸地を探し、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 タスク・データ:
- a. ゴール/ターゲットの位置
- 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。最小結果を最良とする。
- 15.4.4 採点目的の飛行(マーカー投下)は一度しか行うことが出来ない。
-

**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 タスク・データ:
- 宣言方法
  - 宣言できるゴールの数
  - 宣言可能なゴール
  - 前のマークからゴールまでの最小、最大距離
- 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 (オブザーバーを使用する大会ではセクション IV を参照すること)
- 

**15.6 ヘア・アンド・ハウنز (HNH)**

- 15.6.1 競技者は、ヘア気球を追跡し、ヘア気球の着陸後、そのバスケットから 2 メートル以内の風上に設置された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。
- 15.6.2 タスク・データ:
- ヘア気球の詳細
  - ヘア気球の飛行予定時間
- 15.6.3 結果は、マークまたは最も近い有効なトラック・ポイントからターゲットまでの距離とする。最小結果を最良とする。
- 15.6.4 ヘア気球の飛行予定時間の変更は、異議申し立ての根拠とすることはできない。
- 15.6.5 ヘア気球は着陸後デフレートされ、着陸地から撤去されることがある。
- 15.6.6 ヘア気球は、バスケットから幕を下げて飛行することがある。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、いかなる幕も掲示してはならない。
-

**15.7 ウォーターシップ・ダウン (WSD)**

- 15.7.1 競技者は、ヘア気球の離陸地に向かって飛行し、ヘア気球を追跡し、ヘア気球の着陸後、そのバスケットから 2 メートル以内の風上に設置された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。
- 15.7.2 タスク・データ:
- ヘア気球の詳細
  - ヘア気球の離陸地の位置
  - ヘア気球の離陸時刻
  - ヘア気球の飛行予定時間
- 15.7.3 結果は、マークまたは最も近い有効なトラック・ポイントからターゲットまでの距離とする。最小結果を最良とする。
- 15.7.4 設定された時刻から 5 分以内にヘア気球が離陸しない場合、このタスクはキャンセルされたものとする。
- 15.7.5 ヘア気球の飛行予定時間の変更は、異議申し立ての根拠とすることはできない。
- 15.7.6 ヘア気球は着陸後デフレートされ、着陸地から撤去されることがある。
- 15.7.7 ヘア気球は、バスケットから幕を下げて飛行することがある。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、いかなる幕も掲示してはならない。

---

**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 タスク・データ:
- ゴール/ターゲットの位置
  - 採点区域の詳細
- 15.8.3 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。最小結果を最良とする。

---

**15.9 カリキュレイテッド・レート・アプローチ・タスク (CRT)**

- 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 タスク・データ:
- ゴール/ターゲットの位置
  - 採点区域の詳細とその有効期間
- 15.9.3 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。最小結果を最良とする。
- 15.9.4 採点区域内かつその有効期間内にマークまたはトラック・ポイント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。



**15.10 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 タスク・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、マークもしくは最初の有効なトラック・ポイントを得るまでの経過時間とする。最小結果を最良とする。

15.10.4 時間は、役員によりマーカー投下が目撃された瞬間、落下または地上にあることが目撃された瞬間、エレクトロニック・マークが記録された瞬間、もしくは、トラック・ポイントのみで採点されることが設定された場合には、採点区域内の最初の有効なトラック・ポイントの瞬間をもって終了する。

---

**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 タスク・データ: (マーカーが使用されなかった場合)

- a. トラック・ポイント“A”の詳細
- b. トラック・ポイント“B”の詳細
- c. トラック・ポイント“C”の詳細

15.11.3 (オブザーバーを使用する大会ではセクション IV を参照すること)

15.11.4 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 ランド・ラン (LRN)**

15.12.1 競技者は、“A” – “B” – “C”で構成される三角形の面積が最大となるように飛行する。

15.12.2 タスク・データ:

- a. “A”の位置
- b. “B”の決定方法
- c. “C”の決定方法
- d. 採点区域の詳細

15.12.3 結果は、三角形 ABC の面積とする。最大結果を最良とする。

**15.13 ミニマム・ディスタンス (MDT)**

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 タスク・データ:

- a. 時間測定的方式
- b. 定められた最小時間または最小距離
- c. 定点

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。

~~その他、着陸地点を採点上の位置とすることができるが、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。~~

---

**15.14 ショーテスト・フライト (SFL)**

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 タスク・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 (MDD)**

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 タスク・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 (XDT)**

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 タスク・データ:

- a. 定められた最大時間
- b. 時間測定的方式
- 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。

15.16.4 (オブザーバーを使用する大会ではセクション IV を参照すること)

---

**15.17 マキシマム・ディスタンス (XDI)**

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 タスク・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 (XDD)**

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 タスク・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。

---

## ANNEX 1 - ABBREVIATION LIST

Rule ref	Abbr.	Rule
5.10	<b>ONB</b>	OFFICIAL NOTICE BOARD (ONB) 公式掲示板
6.11	<b>FRF</b>	FLIGHT REPORT FORM (FRF) フライト報告用紙
7.2	<b>OFB</b>	OUT OF BOUNDS (OFB) 競技外区域
7.3	<b>PZ</b>	PROHIBITED ZONES (PZs) 競技禁止空域
8.6	<b>GB</b>	GENERAL BRIEFING (GB) ゼネラル・ブリーフィング
9.1	<b>CLA</b>	COMMON LAUNCH AREA(S) (CLA) 共通離陸区域
	<b>CLP</b>	COMMON LAUNCH POINT(S) (CLP) 共通離陸ポイント
9.2.3	<b>ILP</b>	INDIVIDUAL LAUNCH POINT(S) (ILP) 個別離陸ポイント
12.9	<b>GMD</b>	GRAVITY MARKER DROP (GMD) 重力マーカー投下
12.20	<b>MMA</b>	MARKER MEASURING AREA (MMA) マーカー・メジャーリング・エリア
15.1	<b>PDG</b>	PILOT DECLARED GOAL (PDG)
15.2	<b>JDG</b>	JUDGE DECLARED GOAL (JDG)
15.3	<b>HWZ</b>	HESITATION WALTZ (HWZ)
15.4	<b>FIN</b>	FLY IN (FIN)
15.5	<b>FON</b>	FLY ON (FON)
15.6	<b>HNH</b>	HARE AND HOUNDS (HNH)
15.7	<b>WSD</b>	WATERSHIP DOWN (WSD)
15.8	<b>GBM</b>	GORDON BENNETT MEMORIAL (GBM)
15.9	<b>CRT</b>	CALCULATED RATE OF APPROACH TASK (CRT)
15.10	<b>RTA</b>	RACE TO AN AREA (RTA)
15.11	<b>ELB</b>	ELBOW (ELB)
15.12	<b>LRN</b>	LAND RUN (LRN)
15.13	<b>MDT</b>	MINIMUM DISTANCE (MDT)
15.14	<b>SFL</b>	SHORTEST FLIGHT (SFL)
15.15	<b>MDD</b>	MINIMUM DISTANCE DOUBLE DROP (MDD)
15.16	<b>XDT</b>	MAXIMUM DISTANCE TIME (XDT)
15.17	<b>XDI</b>	MAXIMUM DISTANCE (XDI)
15.18	<b>XDD</b>	MAXIMUM DISTANCE DOUBLE DROP (XDD)
15.19	<b>ANG</b>	ANGLE (ANG)
15.20	<b>3DT</b>	3D SHAPE TASK (3DT)
	<b>TDS</b>	Task (Data) Sheet タスク・データ・シート
	<b>COH</b>	Competition Operation Handbook 競技運営ハンドブック

## セクション IV – オブザーバーを使用する大会に関する規定

### 第6章 – オブザーバーとロガー

#### 6.1 競技構成

セクションII に定められたように競技は指揮される。規定 6.2 から 6.8 はオブザーバーを使用した競技会にのみ適用される。

#### 6.2 オブザーバー

オブザーバーは、大会役員であり、チーフ・オブザーバーがこれを統括する。オブザーバーの第一の責務は、飛行に関わる場所、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、地主や第三者に対する競技者またはクルーによる思慮に欠ける振る舞いが見られたとき、これを報告する義務がある。

#### 6.3 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。2度以上同じ競技者に割り当てられることはない。また、ワールドエアゲーム、世界選手権、ヨーロッパ選手権においては、オブザーバーと競技者は同一国籍であってはならない。

#### 6.4 援助

6.4.1 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、また解釈したりしてはならない。

6.4.2 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。

6.4.3 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を手伝ってもよい。フライトに同乗する時、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。

#### 6.5 証言の要求

タスク中、競技者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りした場合、オブザーバーはこれに応じなければならない。

#### 6.6 追跡中のオブザーバー

6.6.1 オブザーバーは、フライトに同乗しない場合、追跡車両窓側の席に座り、またクルーは、最終マーカーが投下されるまで、オブザーバーが気球を肉眼で追跡できるよう最善を尽くさなければならない。オブザーバーは車両を運転してはならない。追跡中に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。

6.6.2 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。

6.6.3 オブザーバーを使用する大会において、オブザーバーがマーカーを発見し計測するのは、クルーの義務である。オブザーバー一人だけをマーカー捜索の為に放置してはならない。

#### 6.7 写真撮影

オブザーバーは、競技者から許可が得られた場合か、任務上必要とされる場合を除いて、飛行中カメラを搭載したり写真撮影をしたりしてはならない。

## 6.8 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、サイン時にその意志を明記しなければならない。

## 12.16 ロストマーカー（オブザーバーを使用し、ロガーによる採点が行われない競技会において）

12.16.1 制限時間内に発見されず役員もしくはオブザーバーに渡されなかったマーカーは、ロストマーカーと見なされる。ただし、マーカーが発見されると信じる理由があり、ディレクターもしくはディレクターの代理がこの時間制限の延長を許可した場合は、例外とする。

12.16.2 もし、マーカーがロストになる以前に地上にあるか、もしくは地上に向かって落下しているところを役員またはオブザーバーにより目撃されている場合で、マーカーがセクションIIに定められた高度より低いところから投下された証拠がある場合、競技者には、得られた証拠から最も不利な解釈に基づいた推定結果が与えられる。その他の場合、競技者の採点上の位置は、(時間的に)近いマーカーの位置もしくは最終着陸地点のどちらか有利な方となる。

12.20.3 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、または（オブザーバーを使用する競技会においては）TDS に記述された制限の範囲内でオブザーバーにより採点される。

15.4.4 採点目的の飛行（マーカー投下）は一度しか行うことが出来ない。

ロガーによる採点が行われない競技会において、競技着陸は、指定のオブザーバーに対して、可能な限り早い機会に宣言されなければならない。

15.5.4 オブザーバーを使用する競技会におけるの宣言方法:

競技者は、前のマーカーまたは割り振られたオブザーバーのレポート・シートに、フライ・オンのゴールを宣言しなければならない。宣言は、前のマーカーの投下以前であれば、いつでも行うことができる。

宣言はパイロットによって鮮明に記入されなければならない。口頭での宣言は記録されない。オブザーバーが飛行している場合、マーカーがリリースされる前に、マーカーに宣言が書かれたことを確認して記録しなければならない。

マーカーに有効な宣言が記入されている場合、オブザーバー・レポート・シート上の宣言は無効とする。

有効なゴールが宣言されていない場合、競技者は有効な結果を得られない。

宣言可能な数を超えてゴールが宣言された場合、競技者は、最も不利な有効なゴールで採点される。

15.10.4 時間は、役員によりマーカー投下が目撃された瞬間、落下または地上にあることが目撃された瞬間、エレクトロニック・マークが記録された瞬間、もしくは、トラック・ポイントのみで採点されることが設定された場合には、採点区域内の最初の有効なトラック・ポイントの瞬間をもって終了する。**RTA**タスクにおいてオブザーバーが使用される場合には、オブザーバーはストップ・ウォッチを所持しなければならない。

15.11.3 タスク・データ: (オブザーバーとマーカーが使用された場合)

- a. ポイント“A”、ポイント“B”、ポイント“C”の詳細
- b. “A” - “B”の最小、最大距離
- c. “B” - “C”の最小、最大距離

- 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。オブザーバーが使用される場合には、最小時間の飛行の後、オブザーバーがマーカー投下を確認した場合、採点上の位置を得られるものとする。その他、着陸地点を採点上の位置とすることができるが、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。
- 15.16.4 (オブザーバーを使用する大会において)
- 定められた最大時間内に、オブザーバーがマーカーのリリースを目撃しないか、落下を目撃しないか、地上で発見され手渡されない場合、競技者は有効な結果を得られないものとする。