

第3部 フリーフライト競技のための技術上の規定 暫定規則 (抜粋)

2011年版

クラスF1G 伸縮性モーター付き模型 クープデイベール級

下記のF1Gの規則はFAIスポーツコード、第4編b,cの第1部の関連した部分につなげて使用する。

3.G.1. 定義

伸縮性モーターによって駆動され、固定翼面（カンバーの変化あるいは傾きを変化させるのを除く）に作用する空気力学的な力によって揚力を生ずる模型航空機。

3.G.2. 伸縮性モーター付き模型 F1Gの規格

モーターを含まない模型の最小重量 70g

潤滑油を付けたモーターの最大重量 10g

各競技者がエントリー出来る機体数は3機である。

第4編bのB.3.1.aの規定はF1Gには適用されない。

3.G.3. 飛行回数

a) 各競技者は5回の公式飛行を行う権利を有する。

b) 各競技者は大会の各ラウンドにおいて1回の公式飛行を行う権利を有する。ラウンドの継続時間は前もって通知されていなければならない、そして、その時間は30分以上90分以内でなければならない。

3.G.4. 公式飛行の定義

1) 3.G.5の定義で不成立とされたアテンプト以外の第1回のアテンプトで達した滞空時間。(もし、第1アテンプトが3.G.5.aの理由により不成立で、かつ第2アテンプトが不成立の場合は第1アテンプトの時間が公式時間として記録される)

2) 第2回のアテンプトで達した滞空時間。もし、第2回アテンプトが3.G.5.bの定義で不成立の場合は、飛行時間は0である。

3.G.5. 不成立アテンプトの定義

模型が発航して、次のような結果が少なくとも一つ起きた場合、不成立アテンプトとする。第1回のアテンプトでこれが起きた場合、競技者は第2回のアテンプトを行う権利を有する。

1) 飛行の滞空時間が20秒未満の場合。

2) 発航中または飛行中に、模型の部分が脱落した場合。

3.G.6. アテンプトの繰り返し

模型が他の飛行中の模型、または発航中の人に衝突した場合アテンプトを繰り返すことが出来る。模型が正常な状態で飛行を続けることが出来れば、競技者はその飛行を公式飛行として承認するよう要求する権利を持つ。この要求は飛行の終了後に行ってもよい。

3.G.7. 滞空時間

最大滞空時間は2分間である。例外的な気象条件や模型の回収に問題がある場合は、陪審員はラウンドの最大飛行時間を縮小することができる。この変更はそのラウンドの開始前に通知されねばならない。

3.G.8. 順位

a) 最終順位は5回の公式飛行での飛行時間の合計によって決定する。

b) タイの場合、個人順位を決定するために競技の最終飛行終了後に、直ちに追加決勝飛行を行う。各追加ラウンドの飛行の最大滞空時間は前のラウンドの最大滞空時間に1分間を加えたものとする。

主催者は、10分間を1ピリオドとして設け、決勝飛行競技者はその時間中にゴムを巻き発航させなければならない。

この10分間内であれば、競技者は、3.G.5.による第1回のアテンプトが不成立の場合には第2回のアテンプトを行う権利を有する。

3.G.9. 計時

- a) 第4編b B.13.参照
- b) 飛行時間とは模型の発航から飛行の終了迄を言う。

3.G.10 助手の数

競技者は、出発地点の位置に、1名の助手を置く権利を持つ。

3.G.11. 発航

- a) 発航は、競技者が地面上にいて、手投げによるものとする。(ジャンプは許される)
- b) 各競技者は、自分でモーターを巻き模型を発航させなければならない。
- c) 出発ポールの位置から約5m以内で模型を発航させなければならない。
- d) モーターを加熱してはならない。

クラスF 1H グライダー

下記のF 1Hの規則はFAIスポーツコード、第4編b,cの第1部の関連した部分につなげて使用する。

3.H.1 定義

推進装置を持たず、固定された翼面(カンバーの変化あるいは傾きの変化を除く)に作用する空気力学的な力によって揚力を生ずる模型航空機。模型の形状寸法および面積が可変である場合、模型の翼面を最小に縮小し、または、最大に展開した状態に於て、規格に合致していなければならない。

3.H.2 グライダーF 1Hの規格

最大翼面積 (S t)	18dm ²	
最小重量	220g	
2kgf の荷重を加えたときの曳航索の最大長		50m

各競技者がエントリー出来る機体数は3機である。
第4編bのB.3.1.bの規定はF 1Hには適用されない。

3.H.3 飛行回数

- a) 各競技者は5回の公式飛行を行う権利を有する。
- b) 各競技者は大会の各ラウンドにおいて1回の公式飛行を行う権利を有する。ラウンドの継続時間は前もって通知されていなければならない、そして、その時間は30分以上90分以内でなければならない。

3.H.4 公式飛行の定義

- a) 3.H.5の定義で不成立とされたアテンプト以外の第1回のアテンプトで達した滞空時間。(もし、第1アテンプトが3.H.5.aの理由により不成立で、かつ第2アテンプトが不成立の場合は第1アテンプトの時間が公式時間として記録される)
- b) 第2回のアテンプトで達した滞空時間。もし、第2アテンプトが3.H.5 b、c、d、の何れかの定義で不成立の場合は、飛行時間は0である。

3.H.5 不成立アテンプトの定義

模型が発航して、次のような結果が少なくとも一つ起きた場合、不成立アテンプトとする。第1回のアテンプトでこれが起きた場合、競技者は第2回のアテンプトを行う権利を有する。

- a) 飛行の滞空時間が20秒以内の場合。
- b) グライダーが曳航索を離脱せず、地上に戻った場合。

- c) 曳航索の離脱の瞬間が計時員により正確に設定することが出来なかった場合.
- d) 曳航中または飛行中に、模型の一部が脱落した場合.
- e) 競技者が曳航索との接触を失ったことが計時員に明かで、かつ競技者がアテンプトを宣言することを選んだ場合

3.H.6 アテンプトの繰り返し

以下の場合、アテンプトの繰り返しができる。

- a) 模型が発航中の人に衝突した場合.
- b) 曳航中、模型が飛行中の模型に衝突した場合（ただし、曳航中あるいは曳航索のついた模型を除く）および曳航が正常に継続出来ない場合.
- c) 飛行中の模型が他の飛行中の模型に衝突した場合、或いは自己以外の曳航索に衝突した場合.

模型が正常な状態で飛行を続けることが出来れば、競技者はその飛行を公式飛行として承認するよう要求する権利を持つ。この要求は飛行の終了後に行ってもよい。

3.H.7. 飛行の滞空時間

最大滞空時間は2分間である。例外的な気象条件や模型の回収に問題がある場合は、陪審員はラウンドの最大飛行時間を縮小することができる。この変更はそのラウンドの開始前に通知されねばならない。

3.H.8 順位

- a) 最終順位は 5回の公式飛行での飛行時間の合計によって決定する.
- b) タイの場合、個人順位を決定するために競技の最終飛行終了後に、直ちに追加決勝飛行を行う。各追加ラウンドの飛行の最大滞空時間は前のラウンドの最大滞空時間に1分間を加えたものとする。

主催者は、10分間を1ピリオドとして設け、決勝飛行競技者はその時間中に模型を曳航し、離脱させなければならない。この10分間内であれば、競技者は、3.H.5.による第1回のアテンプトが不成立の場合には第2回のアテンプトを行う権利を有する。

3.H.9. 計時

- a) 第4編 b B.13.参照
- b) 飛行時間とは模型が曳航索を離脱してから飛行の終了迄を言う。

3.H.10 助手の数

競技者は1名の助手をスタート地点におく権利を有する。

3.H.11. 発航装置

- a) 1本の索によりグライダーを発航しなければならない。索の長さは離脱装置および発航装置を含めて2Kgの引張り荷重を掛けたときに50mを越えてはならない。金属索の使用を禁止する。
- b) . 競技者は曳航索を装着した装置を投げてはいけない。違反した場合、その飛行は無効となる。競技者は曳航索とその端部につけた（リング、ペナントあるいはゴムボールのような）軽量の目印を離しても構わない。
- c) 観測と計時を容易にするため曳航索には長方形で最小辺が少なくとも5cmの最小面積が2.5dm²のペナントを取り付けなければならない。
- d) 索の補助安定装置は如何なるものも禁止する。

3.H.12. 発航の方法

- a) 競技者は地面上にいななければならない。また発航装置は自分で操作せねばならない。（ジャンプは許される）
- b) 曳航索を最良の使用状態にするためにすべての行動及び運動の自由が許される。ただし、発航装置を投げるこ

とは許されない。

c) 模型は出発ポール位置から約 5m 以内で発航されねばならない。

クラス F 1 J ピストンモーター付き模型

下記の F 1 J の規則は FAI スポーツコード、第 4 編 b,c の第 1 部の関連した部分につなげて使用する。

3. J.1. 定義

ピストン式モーターによってエネルギーを供給され、固定された翼面（カンバーの変化あるいは傾きの変化を除く）に作用する空気力学的な力によって揚力を生ずる模型航空機。

3. J.2. ピストン式モーター付き模型の規格

モーターの最大排気量 1.00 cm³

モーターの排気口には延長部分を取り付けてはならない。

最小総重量 160g

モーターランの最大時間 模型が離された瞬間から 5 秒間

燃料組成は制限を受けない。

各競技者がエントリー出来る機体数は 3 機である。

第 4 編 b の B.3.1.a の規定は F 1 J には適用されない。

3. J.3 飛行回数

a) 各競技者は 5 回の公式飛行を行う権利を有する。

b) 各競技者は大会の各ラウンドにおいて 1 回の公式飛行を行う権利を有する。ラウンドの継続時間は前もって通知されていなければならない、そして、その時間は 30 分以上 90 分以内でなければならない。

3. J.4. 公式飛行の定義

a) 3. J.5 の定義で不成立とされたアテンプト以外の第 1 回のアテンプトで達した滞空時間。（もし、第 1 アテンプトが 3. J.5.a の理由により不成立で、かつ第 2 アテンプトが不成立の場合は第 1 アテンプトの時間が公式時間として記録される）

b) 第 2 回のアテンプトで達した滞空時間。もし、第 2 回アテンプトが 3. J.5 b、c の定義で不成立の場合は、飛行時間は 0 である。

3. J.5. 不成立アテンプトの定義

模型が発航して、次のような結果が少なくとも一つ起きた場合、不成立アテンプトとする。第 1 回のアテンプトでこれが起きた場合、競技者は第 2 回のアテンプトを行う権利を有する。

a) 飛行の滞空時間が 20 秒以内の場合。

b) モーターランが模型を離した瞬間から 3. J.2 で決められた時間を超えた場合。

c) 発航中または飛行中に、模型の部分が脱落した場合。

3. J.6. アテンプトの繰り返し

模型が他の飛行中の模型、または発航中の人に衝突した場合アテンプトを繰り返すことが出来る。模型が正常な状態で飛行を続けることが出来れば、競技者はその飛行を公式飛行として承認するよう要求する権利を持つ。この要求は飛行の終了後に行ってもよい。

3. J.7. 飛行の滞空時間

各公式飛行の最大滞空時間は 2 分間である。例外的な気象条件や模型の回収に問題がある場合は、陪審員はラウンドの最大滞空時間を縮小することができる。この変更はそのラウンドの開始前に通知されねばならない。

3. J.8. 順位

a) 最終順位は 5 回の公式飛行での飛行時間の合計によって決定する。

b) タイの場合、個人順位を決定するために競技の最終飛行終了後に、直ちに追加決勝飛行を行う。各追加ラウン

ドの飛行の最大滞空時間は前のラウンドの最大滞空時間に1分間を加えたものとする。

主催者は、10分間を1ピリオドとして設け、決勝飛行競技者はその時間中にエンジンを始動させ発航させなければならない。この10分間内であれば、競技者は、3.H.5.による第1回のアテンプトが不成立の場合には第2回のアテンプトを行う権利を有する。

3.J.9. 計時

a) 第4編b B.13.参照

b) 飛行時間とは模型が発航してから飛行の終了迄を言う。

c) モーターランは少なくとも1/100秒を記録、デジタル表示できる電子式ストップウォッチを用いて2人の計時員によって測定する。モーターランは二つの計時時間の平均で、算出した平均時間の1/10秒未満の数値は切り捨てるものとする

3.J.10 助手の数

競技者は1名の助手をスタート地点におく権利を有する。

3.J.12. 発航の方法

a) 発航は手による。競技者は地面上にいないなければならない。(ジャンプは許される)

b) 競技者は自分でモーターを作動させ自分で発航しなければならない。

c) 模型は出発ポール位置から約5m以内で発航されねばならない。

クラスF 1P ピストンモーター付き模型

3.P.1. 定義

ピストン式モーターによってエネルギーを供給され、固定された翼面(すなわち回転翼または羽ばたき翼の形式によらない翼面)に作用する空気力学的な力によって揚力を生ずる模型航空機。

3.P.2. ピストン式モーター付き模型の規格

最小投影翼面積 26 dm²

最大投影翼長 1.5 m

最小総重量 250 g

モーターランの最大時間 模型が離された瞬間から10秒間

モーターの最大排気量 1.00 cm³

デサマライザー起動前の飛行中、主翼あるいは尾翼の傾きあるいはカンバーを1回だけ変えることができる。

燃料組成は制限を受けない。

モーターの排気口には延長部分を取り付けてはならない。

モーターとプロペラは直結しており、歯車の使用は出来ない。

モーター停止に機械的なブレーキの使用は出来ない。

各競技者がエントリー出来る機体数は4機である。

第4編bのB.3.1.の規定はF 1Pには適用されない。

3.P.3 飛行回数

a) 各競技者は7回の公式飛行を行う権利を有する。

b) 各競技者は大会の各ラウンドにおいて1回の公式飛行を行う権利を有する。ラウンドの継続時間は前もって通知されていなければならない、そして、その時間は30分以上90分以内でなければならない。

3.P.4. 公式飛行の定義

- a) 3.P.5 の定義で不成立とされたアテンプト以外の第1回のアテンプトで達した滞空時間。もし、3.P.5.a)の理由でアテンプトが不成立の場合で2回目のアテンプトが不成立の場合は公式時間は第1アテンプトの飛行時間とする。
- b) 第2回のアテンプトで達した滞空時間。もし、第2回アテンプトが3.P.5.b) あるいは 3.P.5.c) の定義で不成立の場合は、飛行時間は0である。

3.P.5. 不成立アテンプトの定義

模型が発航して、次のような結果が少なくとも一つ起きた場合、不成立アテンプトとする。第1回のアテンプトでこれが起きた場合、競技者は第2回のアテンプトを行う権利を有する。

- a) 飛行の滞空時間が20秒以内の場合。
- b) モーターランが模型を離れた瞬間から10秒間を超えた場合。
- c) 発航中または飛行中に、模型の部分が脱落した場合。

3.P.6. アテンプトの繰り返し

模型が他の飛行中の模型、または発航中に自分以外の人に衝突した場合アテンプトを繰り返すことが出来る。模型が正常な状態で飛行を続けることが出来れば、競技者はその飛行を公式飛行として承認するよう要求する権利を持つ。この要求は飛行の終了後に行ってもよい。

3.P.7. 飛行の滞空時間

各公式飛行の最大滞空時間は3分間である。例外的な気象条件や模型の回収に問題がある場合は、陪審員はラウンドの最大滞空時間を縮小することができる。この変更はそのラウンドの開始前に通知されねばならない。

3.P.8. 順位

- a) 最終順位は7回の公式飛行での飛行時間の合計によって決定する。
- b) タイの場合、個人順位を決定するために競技の最終飛行終了後に、直ちに追加決勝飛行を行う。各追加ラウンドの飛行の最大滞空時間は前のラウンドの最大滞空時間に1分間を加えたものとする。

主催者は、10分間を1ピリオドとして設け、決勝飛行競技者はその時間中にエンジンを始動させ発航させなければならない。この10分間内であれば、競技者は、3.P.5.による第1回のアテンプトが不成立の場合には第2回のアテンプトを行う権利を有する。発航位置は各決勝飛行毎に抽選で決める。

3.P.9. 計時

- a) 第4編 b B.11.参照
- b) 飛行時間とは模型が発航してから飛行の終了迄を言う。
- c) モーターランは少なくとも1/100秒を記録、デジタル表示できる電子式ストップウォッチを用いて2人の計時員によって測定する。モーターランは二つの計時時間の平均で、算出した平均時間の1/10秒未満の数値は切り捨てるものとする

3.P.10 助手の数

競技者は1名の助手をスタート地点におく権利を有する。

3.P.11. 発航の方法

- a) 発航は手による。競技者は地面上にいないなければならない。(ジャンプは許される)
- b) 競技者は自分でモーターを作動させ自分で発航しなければならない。
- c) 模型は出発ポール位置から約5m以内で発航されねばならない。