



FAI SPORTING CODE

Fédération Aéronautique Internationale

(国際航空連盟)

2018年版

FAI スポーティングコード

発効 2018年 1月 1日

Section 4 - Aeromodelling Volume F3

Radio Control Soaring Model Aircraft

(F3B 抜粋)

日本模型航空連盟 ・ 規定委員会 監修

訳： グライダー委員会

2018/01/31

2018年度主要変更点抜粋

気象条件による中断

風速12m（計測方法）以上が続く場合、降雨による中断再開
タスクC時の編成方式及び、グループ分割の条件等

A・B面通過の基準

完全な状態の機体、が飛行中に一部通過に明記
（着陸、墜落後分解した一部部品通過の排除）

指定着陸エリアの設定

指定エリア外着陸は、100点のペナルティー
（機体の一部接触他明記されていないが、機体全体が入らないとペナルティーにする
理由は、指定着陸エリアとセーフティーエリアが接した時、機体の一部がセーフティーに
掛かった場合は、ペナルティーだから）

5.3.1. 一般規則

5.3.1.1. ラジオ・コントロール・グライダーの定義

推進装置を持たず、固定された翼面（すなわち回転または、はばたきによらない翼）に作用する空気力学的力によって、揚力を生じさせる模型航空機。幾何学的形状あるいは面積が可変の模型にあつては、最小または最大の位置に展開した状態において下記の諸元内になければならない。模型は、地上にいるパイロットによって、無線制御にて操縦されなければならない。幾何学的形状および面積の変化は、すべて無線によって遠隔制御されなければならない。

5.3.1.2. 模型の事前製作に関して

B.3.1 a) of Section 4B (模型の製作者) の規定は、F 3 Bには適用されない。

5.3.1.3. ラジオ・コントロール・グライダーの特性

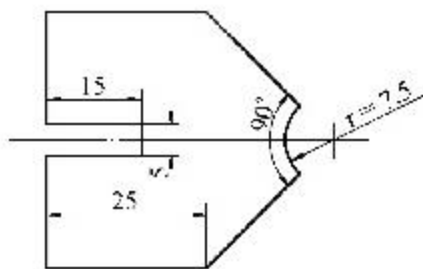
a) 一般特性

最大翼面積： 150d m²

最大飛行重量： 5kg

St に対する荷重： $\leq 75g/d \text{ m}^2$

胴体先端の最小半径： 7.5mm



TEMPLATE FOR NOSE RADIUS, TOW HOOK AND MARKING

- b)** 着陸時に地上を滑走する模型の動きを抑えるための、固定式あるいは引き込み式の着陸拘束装置（例えばボルト、鋸歯状の突起物など）の使用は許されない。模型の下面には、曳航フックと翼面コントロール・リンケージ以外の突起があつてはならない。曳航フックは、正面から見たときの幅 5mm 以内、高さ 15mm 以内でなければならない。
- c)** 無線機は、50MHz以下の場合 10kHz 間隔で他の装置と同時使用が可能でなければならない、50MHz以上の場合 20MHz 間隔。
- d)** 模型からパイロットへ情報を伝達するいかなる装置も禁止する、但し受信機の受信状況及びバッテリー電圧を除く。競技中の競技者、助手、チームマネージャーは、全ての通信装置（トランシーバ、電話を含めて）の使用を禁止する。
- e)** 競技者は競技会で3機の模型を使用することができる。交換可能な全ての部位（主翼、胴体、尾翼）はユニークにマークされていないといけない。マークのない部位との交換利用はできない。

- f) 競技者は、競技会の間、〔3機の〕模型の部品を組み合わせて使用することができるが、その結果として飛行に供する模型は、規定に合致していなければならない。またすべての部品は競技の開始前に承認されたものでなければならない。 5.3.2.1 参照。
- g) 連続するラウンドごとに無作為に発航順を決めるため、各競技者は、3つの異なる周波数を登録しなければならない。競技者は、鼓技会の間、これら3つの周波数のいずれかの使用を要求される。なお、この要求はラウンドの開始前少なくとも30分前までに、当該選手のチーム・マネージャーに対する書面でなされるものとする。

5.3.1.4. 競技者と助手

競技者（パイロット）は無線装置を自分だけで操作しなければならない。各パイロットはウインチラインにチーム・マネージャーを含む3人の助手を持つことを許される。ただし、助手は、タスクBおよびCの際に、B面付近から、ターンのためのいかなる合図（シグナル）も与えてはならない。最大他に2名の助手を、風向きをカバーのためリターン位置にのみ配置できる。

5.3.1.5. アテンプトと公式飛行の定義

- a) それぞれのタスクにおいて（5.3.2.1 参照）、競技者は自分に与えられた作業時間の間に、何回でもアテンプトを行う権利を与えられる。1回のアテンプトは、緊張した曳航索に取りつけられた模型が、競技者あるいは助手の手を離れた瞬間に開始される。最初のアテンプトが開始された後は、模型を交換すること、および部品を変更することは許されない。
- b) 以下の状況のいずれかが発生し、かつその状況が競技会の審判によって正式に認められた場合は、当該競技者には新たに作業時間（リフライト）が与えられる。
 - i) 飛行中の当該競技者の模型が、飛行中あるいは発航中（飛行に向けて、競技者あるいは助手の手を離れた状態）の他の模型と接触した場合、あるいは曳航中の、他機の曳航索に接触した場合。ただし、この後も飛行が正常に行われた場合は、競技者が公式飛行として認めたとする、もし作業時間終了後にリフライトを要求しても要求は認められない。
 - ii) 曳航中の当該競技者の模型あるいは曳航索が、発航中（飛行に向けて、競技者あるいは助手の手を離れた状態）の他の模型あるいは曳航索に接触した場合、あるいは飛行中の他の模型に接触した場合。ただし、この後も飛行が正常に行われた場合は、競技者が公式飛行として認めたとする、もし作業時間終了後にリフライトを要求しても要求は認められない。
 - iii) 当該競技者の曳航索が、発航した時点（飛行に向けて、競技者あるいは助手の手から離れた状態）で他の競技者の曳航索に交差され、あるいは絡みつかれた場合。
 - iv) 審判あるいは計時係の過失により、その飛行が審査されなかった場合。
 - v) 競技者の管理できる範囲外で、予測不能の事態によって飛行が妨害あるいは中断された場合。
- c) 上記のいずれの場合にても、競技者はこれらの事態が発生した飛行を公式飛行に意思表示できる。これらの事態が発生したとき、競技者が発航を継続するか、あるいは障害が除去された後に再発航（リランチ）を行った場合は、新たな作業時間を要求する権利を放棄したものと判断される点に注意。

- d) 競技者は、以下の場合規定 **5.3.2.1** に関わらず、このラウンド中直ちに機体交換が認められる
1. 競技者の機体が他の機体と衝突し、リフライトの権利があるが、時間内に修理が不可能な場合。
 2. 競技者の機体が着陸後または競技終了後、着陸した他の機体によりダメージを受け時間内に修理が不可能な場合。
 3. 上記 **1.2** にて壊れた機体を交換した場合、その壊れた機体を残りのタスクに規定 **5.3.1.3.f** の例外によって使用できない、
- e) 追加アテンプトが、当該ラウンドのタスク A (滞空) あるいはタスク B (距離) でなされる場合、パイロットは追加アテンプトを、規定の人数を満たしていない他のグループ [その時点でまだ飛行していないグループ] あるいは新たに構成されたひとつあるいは複数のグループ中で実施する権利が与えられる。無線周波数の競合から以上の措置がとられない場合は、当該競技者は、本来の、事故が生じたときのグループで再飛行する権利が与えられる。この場合、再アテンプトを認められた競技者については 2 回目の結果が公式得点とされる。他の競技者に関しては、**2** 回の結果のうち、良い方が公式得点とされる。

5.3.1.6. 公式飛行の定義。

公式飛行は、作業時間内の最後のフライトとなる。

5.3.1.7. 飛行の無効あるいは失格

- a) 規定に対する違反が生じた場合、当該飛行は無効となる。ただし、特別に規定の変更が指示されている場合は、この限りではない。意図的な違反、あるいははなはだしい違反があった場合には、コンテストディレクターの判断により、当該競技者は失格とされる場合がある。
- b) 曳航時あるいは飛行中に模型の 1 部が脱落した場合、**100** 点減点される。なお、この条項は、他の機体との衝突または着陸時の地面への接触により模型の一部が脱落した場合には適用されない。**100** 点の減点は、各ラウンド毎に記録され最終スコアから減点される。
- c) 競技者以外の者によって飛行中の模型が操縦された場合、当該競技者は失格となる。
- d) タスク A において、着陸操作中に模型が操縦者あるいは助手に接触した場合、着陸点は与えられない。
- e) リターンプーリは、地面に安全に固定されないといけない。抜けたり一部が地面から離れた場合 **1000** 点ペナルティーが課される。ラウンド毎に記録され 合計からマイナスする。
- f) ウィンチは、地面に安全に固定されていないといけない。ウィンチが地面から抜けたり回転部分の一部の部品 (ラインを除いて) が外れた場合、**1000** 点ペナルティー。ラウンド毎に記録され、合計からマイナスする。

5.3.1.8. スタートの編成

- a) 競技者は、可能な限り多数の同時飛行ができるように、使用する周波数にしたがって、抽選によりグループ分けされなければならない。 **チーム編成の不完全なチーム同士を混成して一つのチームとして編成を要求することが可能。** このスタート順の抽選は、**同一チーム内の競**

- 技者が同一のグループに含まれないように編成されなければならない。世界選手権及び大陸選手権で前回チャンピオンが代表チーム以外に参加の場合、彼も同じチーム選手とする。
- b) 競技者の組み合わせを変化させるために、グループの構成はラウンドごとに変更されなければならない。滞空競技（タスクA）に対しては、1グループに最少5名、距離競技（タスクB）に対しては、1グループに最少3名、速度競技（タスクC）に対しては、ひとつのグループに最少8名あるいは全競技者が含まれなければならない。タスクCの飛行順は、それまでの得点合計の逆順が望ましい。最初のラウンドのタスクCのみいつもタスクAの順に固定される、それ以後のタスクCについて主催者の判断でタスクAの順も選択できる。
 - c) グループ編成後、ただひとりの競技者がのみ有効な結果の場合、そのグループの結果は無効とされる。この場合、当該グループは再飛行を実施し、その結果が公式成績とされる。
 - d) グループ間の飛行順もまた、抽選で決定される。各ラウンドにおいて、グループのスタート順は異ならなければならない。
 - e) スタート係が作業時間の計時開始を宣言する前に、競技者には5分間の準備時間が与えられる。

5.3.1.9. 競技会の運営

- a) 送信機と周波数の管理については、**Section 4B, para B.10 (B.11 ?)** 参照のこと。
- b) 競技役員は、5.3.1.8.による準備時間の開始時にのみ、競技者に送信機を引き渡す。
- c) 計測装置、ウインチあるいは障害物となる器具はすべて、A面とB面の間に、タスクCのための安全面から最少5メートル離れた位置に設置しなければならない。タスクCにおいて安全面の観測に用いる装置は、A面、B面から最少5メートル離れた安全面の外側に設置しなければならない。
- d) コンテストディレクターは遅滞なく競技者及びチームマネージャーに判定、ペナルティなどの判断を告げなければいけない。

5.3.1.10. 安全規定

- a) 主催者は着陸エリアと他の作業のためのエリア(セーフティ・エリア)の境界を明確に示さなければならない。(最終頁 会場レイアウト参照)
- b) 5.3.1.5 節 b) の第 1、2、3、5 項に記述された状況と発航瞬間のライン切れを除き、パイロットあるいは助手の手を離れた模型が、セーフティ・エリア内のなんらかの物体(地面、自動車、棒、植物、索など)に接触した場合 300 点が課される。セーフティ・エリア内にいる人物に接触した場合は、ペナルティ 1000 点与えられる。1回の飛行中における接触の回数は問われない(1回の飛行につき、最大1ペナルティ)。このペナルティは最終得点から 300 点または 1000 点を減ずる。また、このペナルティは、接触が発生したラウンドの得点表に記載されなければならない。

5.3.1.11. 気象条件と中断

- a) F 3 B 競技の最大風速は 1 2 m/秒。競技委員長は、地上 2 m の位置で最低 2 0 秒間 5 分間隔で測定し、1 2 m の風速が 3 回計測の場合、中断又は開始を送らせなければ行けない。
- b) 競技委員長は、タスク A・B の競技では、降雨時中止ができる。雨が止んだ後、中止したグループのリフライトから再開する。
- c) 競技委員長は、タスク C の競技では、降雨時中止しなければいけない。雨が止んだ後中止した

競技者のリフライトから再開する。

競技開始前にタスクCでは、参加人数により3又は4グループに分けなければ行けない。

もし気象条件が良ければ、全体を1グループにまとめるが、15分間以上中断が発生した場合、そのグループは、最初から再飛行しなければ行けなく、成績は、グループ毎に計算される。

5.3.2. マルチタスク競技会のための規定

5.3.2.1. 定義

- a) この競技は、ラジオ・コントロール・グライダーのマルチ・タスク競技で、以下の3種のタスクが含まれる。
 - A) 滞空
 - B) 距離
 - C) 速度
- b) タスクA、B、Cを組み合わせて、ひとつのラウンドが構成され、最小、2ラウンドが実施されなければならない。世界選手権及び大陸選手権の最終ラウンドのみ、一部のみタスクでもラウンドが成立する。世界選手権の場合、各選手は規定**C17.2(CGR) 4B. (B.14)**を条件として、最少5ラウンドを飛行する権利があたえられる。主催者の判断で任意のタスクは、スケジュールラウンドで最初に飛行することが可能。不安定な気象条件の場合には、時間や技術的な問題がない時等では、タスクAまたは現在のラウンドのタスクCの前に、次のラウンドのB等の変更が可能。他の変更は許可されない。スケジュールされたタスクを完了する必要があります。機体に変更されたタスク(AまたはB)中に破損した場合は競技者は前のラウンドのタスクCのために機体交換の権利がある。
- c) ひとつのラウンドは、同一の模型で飛行させなければならない。部品の交換は認められない。ただしバラストの追加(模型の内部に取りつけられねばならず、バラストを搭載した状態での模型は規定5.3.1.3.に適合しなければならない)と、取付角の変更のどちらか、またはこの両方だけは認められる。
- d) 離れた位置から、無線制御によって外形寸法あるいは面積を変化させることは許される。

5.3.2.2. 発航

- a) すべての発航は、主催者により、風に向かって発航できるように考慮して指定された区域内で行わなければならない。特に指示がないかぎり、すべての発航は主催者あるいは、コンテストディレクターの承認を得た電動ウインチによって行わなければならない。
- b) ウインチから200m以内の風上側に折り返し器具を設けなければならない。折り返しプーリーの軸の地上高は0.5mを超過してはならない。模型の発航はウインチからおおよそ3m以内のところで行わなければならない。曳航中のリールの逆転を防止するために、自動逆転防止装置を備えなければならない。
- c) ウインチには、1個の量産型スターター・モーターが取り付けられねばならない。モーター端のベアリング(改造)は、許される。ドラムはモータ直結又は固定ギヤ比のギヤを介して回転させられる。他の変更は後の項番**B.18.1**に従う。ドラム径は、固定でないといけない。
- d) パワースourceは、12Vの鉛バッテリーが使われる。ウインチバッテリーのコールドクラン

キング容量は、以下の基準（どれか）に従う。

300 amperes max. according to DIN 43539-02 (30s/9V at -18 OC).

355 amperes max. according to IEC/CEI 95-1 (60s/8,4V at -18 OC).

500 amperes max. according to SAE J537, 30s Test (30s/7,2V at 0 OF).

510 amperes max. according to EN 60095-1 (10s/7.5V at -18 OC).

上記基準と同等と証明されれば、上記以外の基準でも認める。

- e) バッテリーからウインチモータへは、マグネットまたは機械的SWで供給されなければいけない。そのほかの電子機器の使用は認められない。競技者は、ウインチのいかなる部品交換も認められる（ウインチ検査、規定に抵触しない場合）
- f) ウインチエリアでの充電禁止。モータ冷却、バッテリーの過熱禁止。
- g) 規定の目的は、ランチのパワーを制限する。従って一個のバッテリー以外、策の伸び縮と少しのドラム慣性のみで、他のフライホイール、スプリング、錘、空圧機器などの使用を禁止する。
- h) ウインチの全体抵抗（バッテリー、モータ、ケーブル、スイッチ）は、**23** ミリオーム以上。バッテリーとモータ間の抵抗は、固定され容易に変更できない構造であること。
- i) バッテリーの端子は、電圧測定の為のクリップで簡単に接続可能で、どちらかのケーブルは、クランプメータで容易に計測が可能なこと。
- j) 測定：連続して測定、ランチ直後、前回の測定から最低2分間バッテリーを使用しない間隔を空ける。全体抵抗は、直前の電圧と、スイッチを入れた後 **300** ミリセカンド（**±30** ミリセカンド）後の電流値で計算する。この **300** ミリセカンド後モータは停止していること。
- k) テストで使用する電圧計の精度は **1%**以下。**300** ミリセカンド後の電圧を測定する。クランプ電流計は、**0-600A**または**0-1000A** 範囲測定可能で制度は **2%**以下または計算抵抗 **0.1** ミリΩ、**0.5%**以下を使用。
抵抗値の計算式は
Measurement with clamp transducer $R_{tot} = 1000 \times U_b / I_{300}$
Measurement with shunt $R_{tot} = (1000 \times U_b / I_{300}) - 0.1$
(R_{tot} in milliohms, U_b in volts, I_{300} in amperes)
- l) 最初の測定は、測定設備の正しい機能をチェックするために取られて、捨てられます。前のテストかランチの少なくとも **2** 分以上の間隔で **3** 回連続して測定をするべきです。ウインチの全体抵抗はこれらの **3** 回測定のそれぞれの結果の平均です。人手で全体抵抗について計算できるように電圧と電流を表示しなければなりません。自動的に全抵抗について計算するなら、同時に、電圧と電量値を表示さなければなりません。ウインチは規則に従って全抵抗が少なくとも **23m**以上であれば承認される。
- m) **300** ミリセカンド時のバッテリー電圧は、**9V**以上でないといけない。競技中の測定時は、この規定を適用しない。
- n) 主催者は、少なくとも **2** 人の処理職員か **0.5%**の寛容の中で再現可能な結果を生むと立証された数個の測定装置を任命しなければなりません。（その職員は、単一の測定装置でウインチ測定するでしょう）。

- o) バッテリー接続は、緊急時に工具無で外される機構でないといけない。
 (slotted pole shoes) 溝付き端子を両端に使用の場合、全てに溝がないといけない。
- p) ウインチ規則に従っていない場合、飛行は 1000 点ペナルティーが課せられます。

2019/09/05 和訳ミスにつき訂正

~~テスト以前の飛行全てに減点が課せられます。1000 ポイントの最終得点からの減点であり、テスト以前のラウンド毎全て(チーム)に追記されます。~~
 ウインチテスト直前の飛行にのみ課せられます。1000 ポイントは、最終成績から減点され、ペナルティーが課せられたラウンドのスコアシートに記録される。

- q) 離脱後ラインは速やかにリターンプリーまで、巻き取られないといけない。この間、ラインは助手がガイドして、他競技者のラインを痛めないようにしないといけない。ラインは測定された長さで止まるか、または、リングなどのストッパーにて、リターンプリーから抜け落ちないようにしないといけない。ラインは、ウインチまでは人が引いて戻さなければならない。ラインが地上にあるとき、他のラインに乗っている場合、他曳航中のラインに触れてる場合ウインチを巻いてはいけない。
- r) ラインは (リンケージ以外の非金属の材料でできているに違いない)は 5dm² の最小面積を持っているペナントを備えなければなりません。 模型飛行機に付けられていなくて、ケーブルのリリースまで不活発なままで残っているなら、パラシュート(5dm² 最小面積)をペナントに代用するかもしれません。 ウインチから完全な巻き戻しの間、パラシュート使用するなら、取り外すか機能しない様にする。
- s) 大陸選手権と世界選手権の場合では、競技の間、最大 6 個のウインチと 6 個のバッテリーが一つのチームによっても使用されます。
 ウインチ、バッテリーの交換においてもチーム内でこの規定を守る責任が有ります。

2019/09/05 和訳ミスにつき訂正

~~-(違反発生時チーム全員の責任)-~~

5.3.2.3 タスク A —— 滞空

- a) このタスクは、スタート係りの指示から 12 分以内に完了しなければならない。この時間には、曳航時間も含まれる。
- b) 模型が自由飛行を開始してから指定した着陸エリアに停止するまでの完全 1 秒に対して 1 点が与えられ、最大 600 点 (すなわち最大 10 分間) まで与えられる。各完全 1 秒は、作業時間の範囲内でなければならない。もし着陸停止が着陸指定エリア外の場合、100 点ペナルティーが課され、合計点数からマイナスされ、ラウンドスコアシートに記録しないと行けない。したがって、作業時間を超過した飛行時間には得点は与えられない。飛行は、模型が曳航索を離脱したときから始まる。
- c) 600 秒 (10 分) を超過した飛行に対しては、完全 1 秒につき 1 点が減じられる。
- d) 着陸に際しては、主催者によって定められた指定点からの距離に応じて、以下の表にしたがって追加点が与えられる。

指定点からの距離 (m)	得点	指定点からの距離 (m)	得点
1m	100	9m	60
2m	95	10m	55
3m	90	11m	50

4m.....	85	12m.....	45
5m.....	80	13m.....	40
6m.....	75	14m.....	35
7m.....	70	15m.....	30
8m.....	65	15m以上	0

この距離は、停止した模型の機首先靖から指定点（半径 15mの円の中心）までの距離を測定する。

着陸の質「なめらかな着陸か、荒い着陸か、など」については得点は与えられない。

飛行時間が 630 秒（10 分 30 秒）を越えた場合は、着陸追加点は与えられない。

測定された距離は、メートル単位で切り上げる。

e) 12 分の作業時間が完了した瞬間に、依然として模型が空中にある場合は、その瞬間までの飛行時間のみが得点の対象となり、指定点着陸のための追加得点は一切与えられない。

f) 得点の高いものから低いものへの順位並び変えられた得点表にもとづいて、部分得点Aが計算される。 5.3.2.6.参照。

5.3.2.4. タスク B —— 距離（競技場配置図参照）

a) このタスクは、スタート係りの指示から 7 分以内に完了しなければならない。この時間には、曳航時間も含まれる。アテンプトは、グライダーが曳航索を離脱した後に開始される。

b) 滑空飛行中の模型が、基線 B に向かって、最初に基線 A（仮想垂直面）を通過した瞬間に最大 4 分間の実質飛行時間が始まる。この 4 分間内に、模型は A 面から B 面へのラップ、およびその逆方向のラップを可能な限り数多く達成しなければならない。

c) 模型が A 面を通過したときには、審査員（あるいは音響システム）が、通過を宣言し、模型が B 面（仮想垂直面）を通過したときには、フラッグ・マン（あるいは音響システム）が通過を知らせる信号を発する。信号が発せられない場合は、模型が適正に基線を通過しなかったことを示す。垂直面の通過を調べる器具は、これらの垂直面が平行であることを保障しなければならない。通過の合図または計時は、**完全な**模型のどの部分でも基線を**飛行中に**通過した瞬間に行われなければならない。オーディオビジュアルシステムを使う場合音がなくてもランプが付けば有効である。

d) コンテストディレクター又はフライトラインマネージャーは、曳航中の飛行機を A・B 面ジャッジに明確に指定しなければいけない。その為にパイロット又は彼の助手は、割当てられた信号（アルファ、ブラボー、チャーリー、エコー、フォックスロート）で明確に要求しないとイケない。コンテストディレクター又はフライトラインマネージャーから曳航許可を得た後、速やかスタートしなければならない、なぜならば、次の競技者が曳航許可を得る可能性があるから。許可を受けずにスタートした場合、速やかに着陸後再度、スタート要求から再開が必要。競技者は 4 分間の計時飛行中は基線 A から、どちらかの側の 10m 以内の地点にとどまらなければならない。

e) 模型が 4 分間の飛行時間内に着陸した場合は、完走した 150m ラップのみがカウントされる。4 分間の飛行時間、あるいは 7 分間の作業時間が経過した後も模型が空中にある場合、いずれかの時間が先に完了した瞬間における、完走したラップのみがカウン

トされる。

- f) 競技終了後、主催者の~~決めたセーフティーエリア外~~の指定された着陸エリア外に着陸の場合、100点ペナルティーが課せられ、合計点数からマイナスされる。
- g) 飛行時間内に飛行した全ラップ数の多いものから少ないものへの順に並べ替えられた得点表にもとづいて、5.3.2.6にしたがって算出された得点が「部分得点B」となる。

5.3.2.5. タスクC —— 速度 (図参照)

- a) このタスクは、スタート係りの指示から4分以内に完了しなければならない。この時間には、曳航時間も含まれる、トライアルは、グライダーが曳航索を離脱した後に開始される。曳航フックの離脱後、模型は1分以内に基線Aからタスクを開始しなければならない。もし、模型が基線Aから基線Bに向かって、最初に基線Aを通過する前に1分間が経過した場合には、模型を着陸させ、当初の作業時間内に再発航しなければならない。
- b) このタスクは、**基線Aから出発し事前に決められた安全面側の基線Bへ**、またその逆方向へ、4ラップの距離を最小時間で飛行することから成り立つ。
- c) 飛行時間は、少なくとも小数点以下2桁まで求められた秒数で記録される。この飛行時間は、滑空中の模型が最初に基線Aを通過してから150mのコースを4ラップ完了するまでを計測する。
- d) 模型が基線(仮想垂直面)を通過したときには、フラッグマン(あるいは音響システム)が、通過を宣言する。信号が発せられない場合は、模型が適正に基線を通過しなかったことを示す。垂直面の通過を調べる器具は、これらの垂直面が平行であることを保障しなければならない。通過の合図あるいは旋回は、**完全な模型の一部が基線を飛行中通過した瞬間に行われなければならない**。音響機器は、**A面安全地帯から30メートル以内**に設置しないとイケない。
- e) パイロットは、計時飛行中は基線Aから、どちらかの側の10m以内の地点にとどまらねばならない。
- f) タスクを完了した後は、~~セーフティーエリア外~~の主催者の指定した着陸エリア外に着陸の場合ペナルティー100点が課せられ合計得点からマイナスされる。
- g) 模型がタスクを完了する前に停止した場合、0点が与えられる。
- h) タスクCの間、計時飛行は**決められた安全面の片側**で行われなければならない。このとき、全審判と計時係は安全面の反対側にとどまらねばならない。主催者は、安全面のどちら側を飛行するか、太陽の方向などを考慮して指定しなければならない。光学的補助手段によって、いかなる部分であっても、模型の一部が安全面を越えたと認められる場合は、当該飛行は**300点**のペナルティーが課され、最終スコアから減点される。減点は、ラウンド毎スコアシートに記載されます。
- i) 曳航フックの離脱後、模型が基線Aから基線Bに向かって最初に基線Aを通過してからは、それ以上のアテンプトは認められない。ただし、基線Aを通過する以前に、競技者が再発航の意志を表明した場合は、この限りではない。
- j) 150mを4ラップ完了した時間を短いものから長いものへ並べ替え、5.3.2.5にもとづいて算出された得点が「部分得点C」となる。

5.3.2.6. 部分得点

- a) 各タスクにおいて、各グループの勝者には 1000 点が与えられる。
b) 各競技者の部分得点A（滞空）は、以下の式から算出する。

$$\text{Partial Score A} = 1000 \times P1 / Pw$$

P1 : 5.3.2.3 で計算した各競技者の得点

Pw : グループ内勝者（一位）の得点

- c) 各競技者の部分得点Bは、以下の式から算出する。

$$\text{Partial Score B} = 1000 \times D1 / Dw$$

D1 : 5.3.2.4 で計算した各競技者の得点

Dw : グループ内勝者（一位）の得点

- d) 各競技者の部分得点Cは、以下の式から算出する。

$$\text{Partial Score C} = 1000 \times Tw / T1$$

T1 : 5.3.2.5 で計算した各競技者のタイム

Tw : グループ内勝者（一位）のタイム

5.3.2.7. 総合得点

各ラウンドごとに、各競技者の部分得点A、B、Cを合計して総合得点を求める。

5.3.2.8. 順位

5ラウンドのみ実施された場合は、5ラウンドすべての結果を合計して最終順位を決定する。5ラウンドより以上飛行した場合、各々のタスク内の一番低いスコアがカットされる。1位と2位が同得点の場合は、完全な1ラウンド（3タスク）を実施して勝者を決定。

5.3.2.9 チーム順位

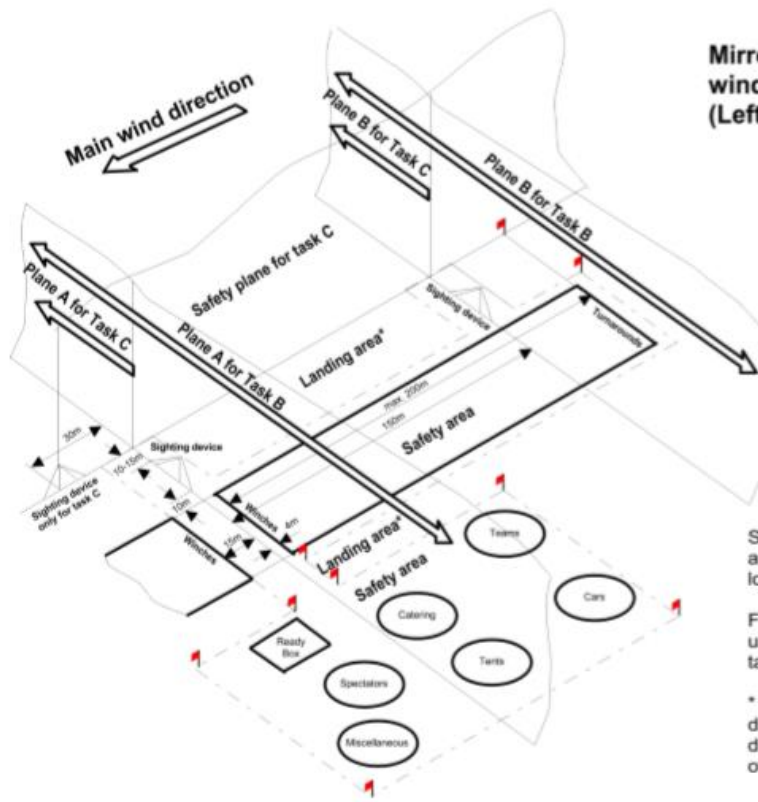
チーム順の決定は、チーム内上位3名の得点合計得点の大きい順に順位を決定する。もし同点の場合三人目の選手の得点が小さい方が上に、それでも同じ場合一人目の個人順位にて決定する。

5.3.2.10 競技場

この競技は、十分に平坦で、かつスロープ・ソアリングあるいはウエーブ・ソアリングを行う可能性が十分に低い地形の場所で実施されなければならない。

会場レイアウト更新

F3B Flying Field Layout



Mirrored layout in the main wind direction (Left hand layout shown)

Size and shape of the safety area should be adopted to local conditions

For marking the boundary use flags in the corner and/or tape along the border

* Other landing areas are determined by the contest director at the beginning of the competition