

大会競技規則

(総則)

1. この規則は「全日本学生グライダー競技大会」(以下競技会という)における競技種目、参加の要領、競技実施の方法および成績順位を定め、競技会の安全且つ適正な運営を図ることを目的とする。
2. 本規則の実施細則として、「大会競技細則」及び「競技会安全対策(妻沼滑空場)」を適用する。

(運営組織)

3. 総務委員、競技委員、審判委員で構成する資格審査委員会を設ける。
資格審査委員は、本規則に定める出場資格基準により、出場希望者の出場の可否を判定する。
4. 運航管理委員は大会規定第6条の各委員で構成する。
運航管理委員は競技機の運航、競技会の運営全般について管理監督を行う。
5. 不測の事態により開催が中断された場合の大会の取扱いについては会長、副会長、実行委員長の三者が協議の上決定する。

(競技種目)

6. 競技種目は周回コース速度競技とする。
指定された周回コースを飛行し、飛行距離と所要時間の長短により優劣を競う。

(参加)

7. 競技に参加するには選手およびクルーでチームを編成して、チームごとに所定の申込書により申し込むものとする。1チームの選手数は5名を限度とし1大学からは1チームとする。
8. チームは他大学との混成にても可とする。
9. チームにはチームリーダー(選手を兼ねることができる)を置きチームを代表して大会本部との連絡にあたるほか、チームメンバーを適切に統率、監督し、競技の円滑な運営に努力する。
10. 出場チーム数(機数)は原則として16チーム以内とする。
11. 選手資格は大会規定第13条による他、次の各項に定める基準を満たすものとする。
 - (1) 在部年数確認のため、休学による休部期間がある者はその証明書類を提出する。
 - (2) 申込時に有効な技能証明(自家用または事業用操縦士、滑空機上級)および航空身体検査証明を有すること。
 - (3) VHF搭載機にあつては無線従事者免許を有すること。
 - (4) 申込時まで滑空機(上級)及び動力滑空機による総飛行時間が35時間以上、集合日までに40時間以上であること。ただし総飛行時間に算入できる動力滑空機の飛行時間は5時間以内とする。
 - (5) 集合日までに単独で滑空機に搭乗して1時間以上の滑翔経験があること。
 - (6) 申込日までに出場競技機又は同型機で5時間以上の飛行経験があること。
 - (7) 集合日までに単独で滑空機に搭乗して24km以上の周回経験があること。
 - (8) 集合日の1ヶ月以内に上級滑空機で飛行をしていること。
 - (9) 集合日までにフルスピンの経験を有すること。
 - (10) 集合日までにメンタルトレーニング講習を受講していること。
 - (11) 競技前の救護委員による健康診断を受診して健康上の問題がないこと。
 - (12) 競技飛行開始前に慣熟飛行を行い、技量認定を受け合格していること。
12. 選手は、申し込みの際、所定の参加費を納付する。参加費は、主催者都合による開催中止の他、原則として返還しない。

(競技機材)

13. 競技機はFAIで規定するスタンダードクラス以下の性能の上級滑空機とする。ただし、複座機は通常訓

練飛行に使用している ASK13、ASK21、SZD50、ツインアスティア等の滑空比が 40 以下の機体を、単独操縦に限り競技機として認める。

14. 競技機は 1 チームにつき 1 機とし、エントリー後の機体の変更は原則として認められない。ただし出場者の責に因らず当該機が飛行不能となった場合には、運航管理委員の承認を受けて代替機を使用することができる。代替機は本競技規則に適合するものでなければならない。
15. 競技機はいずれも有効な耐空証明を有するものでなければならない。（防衛大学校の場合は同等の検査および証明を受けた機体であること）
16. 競技機は競技開始までに、規定された整備、点検が行なわれていることを、整備委員により確認を受けなければならない。
17. 選手は飛行開始前に、当該競技機搭乗時の重量重心位置が本規則 29- (3) -②項に定める許容範囲にあることを競技委員に申告し承認を受けなければならない。
18. 競技機には右翼下面および垂直尾翼に識別記号を記すものとする。
19. 競技機には機首または両主翼端に衝突防止用の塗装を目立つ色で施し他機からの視認性を確保する。安全上からは機首・両主翼端の双方に施すことを推奨する。
20. 競技機をはじめトレーラー、無線機など参加するために必要な編成装備は、参加者が準備するものとする。
21. 発航方法は、ウインチ曳航とする。発航に必要な W リング、単索、曳航安全装置、プラグコネクションリングなどは参加者が準備する。

（競技機の装備、搭載物）

22. 競技機の装備は各機に規定されたものでなければならない。
 - (1) 競技委員（ピスト）、ウインチ及び他機と交信できる滑空機専用周波数無線機を搭載すること。
 - (2) 選手は有効なパラシュートを装着すること。
 - (3) 重心位置を調整するバラストは確実に固定されていること。
 - (4) 万一、場外着陸した場合に備え、携帯電話を搭載すること。
 - (5) ウインチ曳航の安全確保のため、水バラストの使用は禁止する。
 - (6) 飛行内容、出発時刻と到着時刻、および規定旋回点とゴールのルートを制限高度内および空域範囲内で飛行したことを判定するため、競技細則に定める GPS 機器を搭載すること。GPS は機体の電波を受信しやすい位置に固定、または格納するものとし、視界を遮る場合や、膝置きや首に掛けるなどの運用上危険を誘発する可能性のある方法は認めない。

（保 険）

22. 競技参加者は自己の負担において、第三者賠償保険 3 億円以上、搭乗者 1 人につき 3,000 万円以上の傷害保険に加入契約するものとする。
23. 主催者側の責任として搭乗者 1 人につき 2,000 万円の傷害保険を出場選手に追加加入契約する。

（飛行の安全）

25. 大会期間中の飛行はすべて航空法、令、規則および日本学生航空連盟諸規則により、安全に行なわなければならない。
26. 前項の諸規則に違反したときは、競技細則の基準により減点または失格とする。
27. 運航管理委員は、競技の継続が危険と判断した場合は、それ以降の発航を停止または制限することができる。また、停止時間が長く、競技に公平を欠く場合は、その日の競技を中止することができる。
28. 選手は、飛行の安全のため万全を期さなければならない。とくに、他の競技機との間のいかなる危険行為も避けることを絶えず留意しなければならない。

29. 競技の安全について細部を次の通り定める。

- (1) 飛行は昼間有視界飛行方式（VFR）のみとする。
- (2) 同一および接近する上昇風帯（以下上昇風帯という）内における競技機相互の飛行方式は次の通りとする。
 - ① 先に旋回中の競技機を優先とする。
 - ② 上昇風帯にエントリーする機体は先入機に無線でコンタクトして高度差を確認し、了承を得てエントリーする。
 - ③ 先入機と同一方向に同心円で旋回する。
 - ④ 競技機は相互に他機を視認できる位置を保つ。
 - ⑤ 他機を視認できない場合は、その上昇風帯から離脱する。
 - ⑥ 競技機の飛行経路が互に交差する可能性がある場合は高度差 150m以上、または水平距離 500m以上を維持する。
 - ⑦ 上方の競技機を旋回の内側に入って追い越してはならない。
- (3) 制限速度・飛行時の重心位置など
 - ① 競技機の飛行速度は、各機の飛行規程に示された運用限界以内で、競技機を安全確実に操作できる速度以下でなければならない。
 - ② 重心位置は許容重心位置範囲の中心付近（許容重心位置範囲の中心 \pm 20%以内）で運用する。
 - ③ 曲技飛行など大きな姿勢変化を伴う飛行を行なってはならない。
- (4) 場外着陸・空域・制限高度・ガイドライン高度、場周経路付近の飛行方法については大会競技細則に定める。

30. 競技機に対する指示、連絡、通報などは、原則として滑空機専用周波数無線機を使用する。飛行中の競技機に対しては運航管理委員以外の無線局および全ての通信機器から指示援助を与えてはならない。ただし緊急通信、救援活動のための通信および航空機局と航空管制機関等との飛行の安全のための通信を除く。

31. 報告の義務および無線通信

- (1) 旋回点を通過する場合は、原則として直前に「位置、高度」を通報する。
- (2) ゴールラインを通過する場合は、2km 以上手前で「位置、高度」を通報、競技委員の了解を受ける。
- (3) 外部から場周経路付近に進入する場合、滑走路から約 2km 地点で競技委員に通報し、飛行情報を確認後進入する。（競技細則参照）
- (4) 競技機は 15 分間以上受信送信が無い場合は、競技委員と無線チェックを兼ね現在位置、高度を通報する。
- (5) 通信不能の場合は、ただちに滑空場に帰り着陸しなければならない。通信不能機は、ピスト横に来るまで翼を大きく振り、通信不能であることを表示する。
- (6) 競技機の無線通信は、混信を避け必要最小限にする。

(競技の運営)

32. 競技の進行は大会規定第9条の競技委員の指示に従って行われる。

(選手ミーティング)

33. 競技委員は集合日以後毎日選手ミーティングを開く。ミーティングには各チームリーダー及び選手は必ず出席しなければならない。その際、提示する飛行上、安全上の事項および「安全対策」のうち競技運営に必要な事項は、本大会の補充規則とみなされる。

(タスクの設定)

34. 各競技日ごとのコース(距離、周回数、指定方向など)は気象状況により、運航管理委員が選定し、前日に予告し、当日競技開始30分前までに決定し発表する。

(フライトプラン)

35. フライトプランの提出及び終了は、その内容および通報方法について大会本部の指示に従うこと。

(競技時間)

36. 競技の開始は原則として10時30分、最終発航時刻は15時30分とするが、その時点で到着している曳航索を曳航して終了する。但し、索引車が15時30分以前に到着・停止した時点での曳航索を最終とする。競技終了は17時とする。また、最終日は最終発航13時(考え方は上記に同じ)、競技終了は14時とする。但し、予定の競技終了時刻前でも、その後の発航予定がない場合は、全競技機が着陸した時刻を競技終了時刻とする。

(競技の成立)

37. 競技は当日出場したチームのすべてが発航を終えたとき有効とみなされ成立する。

(発航順)

38. その日の最初の発航順位は抽選により決定する。2回目以後の発航順位は着陸順または場周コースに入った順とする。

39. 競技機は、発航準備完了後速やかに発航する。正当な理由なく3分以内に発航できないときは、発航したものとみなし、その時点での最終発航順位とする。

40. 索切れなど、曳航不調の場合は再発航することができる。その場合はただちに「キャンセル」を宣言して、すみやかに着陸する。

(離陸・出発・旋回点・到着・着陸)

41. 競技機の飛行は離陸によって始まり、着陸をもって終了し、その飛行成績は競技機の出発に始まり、到着または着陸までとする。

42. 競技機の「出発」とは、当該機が離陸したのち指定された出発線(スタートライン)を通過することをいい、「出発時刻」とはその時刻をいう。スタートラインは滑走路を直角に横断する線を設定する(競技細則参照)。

43. 旋回点とは、規定する地上目標物を頂点として会合する2コースの二等分線上に各45°計90°で半径2,000mの扇形(セクター)を旋回点として設けるもの。(図1参照)

「旋回点への到着」とは競技機がこのセクター範囲の垂直上方に到着または通過したときをいう。

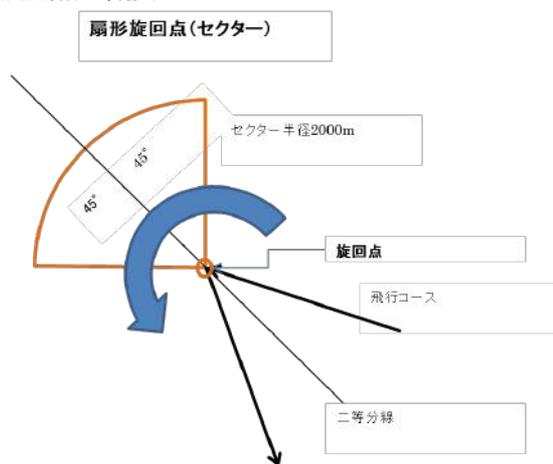
44. 旋回点の通過方法については下記による他、通過の判定等詳細については競技細則に定める。

(1) 旋回点は周回コースと同じ方向に旋回すること。

(2) 旋回点の通過の際には、旋回点を内側にして回り込む経路で旋回を行うこと。

(3) 旋回点を通過するときは、「先入機優先」とし、他機警戒に十分な注意をはらい、他機を妨害するような行為をしてはならない。

(図1) 旋回点の概要



45. 競技機の「到着」とは、その飛行の終了にあたり指定された到着線（ゴールライン）を通過したことをいい、「到着時刻」とはその時刻をいう。
- (1) ゴールラインは見やすい目標点を用いて滑走路の外側で直角に設定する(競技細則参照)。
 - (2) 到着はすべての旋回点を通過した後でないと周回を完了したとは認められない。
 - (3) ゴールラインを通過するときは、「先入機優先」とし、他機警戒に十分な注意をはらい、他機を妨害するような行為をしてはならない。
 - (4) ゴールラインは競技細則に定める高度以上で通過すること。
 - (5) ゴールライン通過後は競技委員の指示に従い、順次着陸するものとする。
46. 競技機の「着陸」とは、飛行を終わって着陸し、静止したときをいう。

(GPSの使用と判定)

46. 飛行内容、出発時刻と到着時刻、および規定旋回点とゴールのルート制限高度内および空域範囲内で飛行したことの判定には搭載したGPSの飛行データを使用し、その方法、基準については競技細則に定める。
47. 競技空域にある多数の機体の安全運航のために、旋回点の確認などのためにGPSを見つめて飛ぶようなことなどがないように、判りやすい地上目標を用いる旋回点を設定しており、地文航法を基本とする。
48. 判定に用いるGPSの気圧式高度計は校正表にある誤差のあることを前提にして、余裕を持って飛行することを推奨する。

(飛行成績)

49. 飛行距離は、地図上の各旋回点の座標から計測された距離とする。
飛行高度はトラックファイルに記録された高度を測定する。
50. 飛行速度は、指定された距離を飛行時間で割って得られる平均速度とする。飛行時間は、出発時刻から到着時刻または着陸時刻までの間に経過した時間とする。
51. 競技者の当日の飛行成績は、競技細則に定める計算式及び方法を適用して算出し、順位を決定する。
52. 各選手は各競技日ごとの最終飛行に得点が与えられる。(競技機が離陸した時点で、当日の前飛行の得点は0点となる)
53. 競技の個人成績は、各個人の競技日ごとの得点の合計とする。
54. 競技の団体成績は、競技日ごとの各大学上位3名までの得点合計とする。ただし2名以上の選手が参加している大学にのみ団体成績を与える。

55. この競技規則に違反または、違反を黙認した選手は、減点または失格とする。減点、失格の基準については競技細則に定める。

(審判・異議)

56. 審判委員は競技の方法や判定などに関する諸問題を裁断する。

57. 選手が何らかの苦情を表明したいときは、チームリーダーが審判委員長に申し立てることができる。

申し立ては成績発表後 30 分以内に口頭及び文書で行う。審判員は関係者を集め事情を聴取し裁定する。

(表彰)

58. 個人、団体ともそれぞれ上位 6 位までを表彰する。

(補則)

59. 競技期間中に競技機が損傷を受けた場合は、整備委員に報告し、修理することができる。ただし、事故扱いとなった場合は調査が終了するまで、現状を保存しなければならない。

60. 競技機以外の航空機は競技の進行中に、競技に影響を及ぼす可能性のある飛行をしてはならない。

61. 緊急の場合は、この規則にかかわらず、競技者は自己の安全のため最善の方法をとることができる。

以上