

FAI スポーツ規定

ハンググライダーとパラグライダー の記録と記章

2007年5月1日施行

原題：

Section 7D – Class O

HANGGLIDERS and PARAGLIDERS RECORDS AND BADGES

CLASS ES I/II/III/IV/V

2007 Edition

Effective 1st May 2007

社団法人 日本ハング・パラグライディング連盟

2007年11月14日

FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE

Avenue Mon-Repos 24 – CH-1005 Lausanne – Switzerland

Copyright 2007

著作権所有。この文書の著作権は FAI が所有するものであり、FAI の名のもとで活動する者又は FAI の会員は、下記条件のもとにこの文書を複製、印刷、配布することができる。

1. この文書は参考資料としてのみ使用可能であり、商業目的に利用してはならない。
2. この文書またはその一部を複製する場合は、この著作権についての注意を記入すること。

この文書に記載されたすべての内容、手順、技術は FAI 又は関連の者が所有する知的財産所有権下にあり、ここで他の者に資格を与えるものではない。

FAI 国際スポーツ行事に対する権限

FAI スポーツ規定 (Sporting Code) のルールに全面的又は部分的に基づき開催される国際スポーツ行事は、すべて FAI 国際スポーツ行事 (FAI International Sporting Events) とする。FAI 定款に基づき FAI は、FAI 国際スポーツ行事についてのすべての権限を所有し管理する。FAI 構成会員は、各々の国で FAI 国際スポーツ行事の FAI 当事者としての役割を果たさなければならず、その大会を FAI スポーツカレンダーに登録するものとする。

この種の行事において、以下のような商業活動を行い、また権利を得るには、事前に FAI に申請し協定を結ばなければならない。

- ・ その行事における、又はその行事のための宣伝
- ・ 行事の名称又はロゴの商品販売目的の使用
- ・ 音声又は映像 (電子的又はその他の方法で記録されたもの又はリアルタイムに伝えられるものを含む) の使用

このことは特に、FAI スポーツ行事に使われた審判、採点、成績評価のための方法またはシステムの一部を構成する電子的その他の器材又は情報の使用权を含む。

FAI のそれぞれの航空スポーツ委員会 (訳注: 例えば CIVL) は、各委員会担当区分の競技規定 (訳注: CIVL の場合はセクション 7) に全面的又は部分的に基づいて開催される FAI 国際スポーツ行事 (ワールドエアーゲームを除く) に関する権限のすべて又は一部の移譲について FAI 会員又は他の該当者と FAI に代わって、事前に協議することが認められて

いる。この権限委譲行為はすべて現行の FAI 付随定款 (FAI Bylaws) 第 1 章 1.2 節「FAI 国際スポーツ行事に関する権限委譲の規則」に規定されている「開催者協約」(Organizer Agreement) に従って実施されるものとする。

FAI スポーツ行事開催に関する責任を、同意書のあるなしにかかわらず引き受けた個人又は法人は、上述の FAI が持つ所有権を尊重するものとする。正式な権利の委譲が確定していない場合、FAI は大会に関するすべての権利を留保する。いかなる協定又は権利の委譲にかかわらず、FAI は FAI スポーツ行事に関連する音響及び映像に関して記録保存や広報のために無償で使用する事ができ、記録された大会の内容のすべてを所有する権利を常に留保する。

編集者注：ハング・パラグライディングの FAI スポーツ規定はジェネラルセクション (General Section) とセクション 7 (Section 7) からなる。このセクション 7 に定められた具体的ルールの実運用に当たって疑問が生じたときは、ジェネラルセクションにより基本方針を確認する。

1. 序文

1.1 解説

スポーツ規定のセクション7は、すべてのクラスのハンググライダー及びパラグライダーの記録、技能記章、世界選手権（World Championship）及び大陸選手権（Continental Championship）について規定する。

FAI が公認して行われるすべての競技は、セクション7に述べられているクラスの定義と安全基準に厳格に従うものとする。

1.2 関連規定

セクション7はスポーツ規定のジェネラルセクションとともに運用されること。疑念が生じたときはジェネラルセクションが優先する。セクション7は、判読しやすくまた所掌する種々の種目を明確化するため4つのサブセクションに分けられている。

- A) ハンググライディング（クラス1、2、4及び5とし、短距離スピード競技と曲技飛行を含む）
- B) パラグライディング（クラス3、但しアキュラシーを除き曲技飛行を含む）
- C) パラグライディング・アキュラシー
- D) 記録及び記章（全クラス）

注：カテゴリー1の大会が定期的に又は頻繁に開催されるようになった場合は、曲技飛行やスピードグライディングといった副種目を扱うサブセクションを将来設定することが考えられる。

1.3 ジェネラルセクション

下記項目についてはジェネラルセクションに詳述されている。

FAI の権限と責任（第1章）

定義（第2章）

罰則－異議申し立て（第5章）

スポーティングライセンス（第8章）

FAI に対する控訴（第9章）

ジェネラルセクションは下記についての基本方針も記述している。

競技会（第3章）

オブザーバー及び大会役員（第4章）

世界記録（第6章）

フライトの成績測定及びその管理（第7章）

セクション7はハンググライダー及びパラグライダーに関する上記についての細則である。

1.4 サブセクションのルール制定

サブセクションのルール制定に当たっては、原則はどの種目も共通とする。ただし、クラスによっては基本的な違いがあって共通にできないとき、又は種目によってカテゴリー1の従来のフォーマットでは適応できないときはこの限りではない。

1.5 ハンググライダーに関する一般規定

1.5.1 ジェネラルセクションにおけるハンググライダーの定義

手で持ち、パイロットの足のみで離陸、着陸が可能なグライダー。

1.5.1.1 ハンググライダーのクラス

クラス1：剛性のある基本構造を持ちパイロットの体重移動のみを操縦手段とするハンググライダーで、無風条件下において常に安全な離陸、着陸を実証できるもの。トリムや抵抗を調整する補助的操縦装置は許されるが左右対称に作動する場合のみとする。

クラス2：剛性のある基本構造を持ち、操縦手段として空力的効果のある可動舵面を備えたハンググライダーで、無風条件下において常に安全な離陸、着陸を実証できるもの。

クラス3：剛性のある基本構造を持たないハンググライダー（パラグライダー）で、無風条件下で常に安全な離陸、着陸を実証できるもの。

クラス4：無風条件下では安全な離陸、着陸を実証できないが、その条件がなければパイロットの足で離着陸可能なハンググライダー。

クラス5：剛性のある基本構造を持ち、ロール軸の基本操縦装置として空力的効果のある可動舵面を備え、無風条件下で常に安全な離着陸を実証できるハンググライダー。パイロット用のフェアリングを備えることは認められない。ハーネス及びコントロールフレイム以外のパイロットを囲む構造物も許されない。

注：パイロットのフェアリングについては、第10.3項に定義されている。

注：実証にあたって無風とは、1 m/s以下の向い風を意味する。

1.5.1.2 記録は1、2、3、4及び5の各クラスに分類される。クラス5による記録はクラス2としても認められる。

1.5.2 ハンググライダーの飛行開始

ハンググライダーは以下の項目を除き、丘から自分の足で、または機械的装備品(エアロトウ、ウインチなど)で離陸するものとする。

1.5.2.1 トウで発進する大会の場合、機体が第1.5.1項に適合することが実証されているのであれば、離陸直後に投下されるものを含み車輪の使用が許される。

1.5.2.2 普通のパイロットがそれ無しで飛べる機体であれば、身体障害者が車輪や同様の装置を使って離着陸することが許される。

1.5.3 動力付ハンググライダー

1.5.3.1 デルタバッジ又はイーグルバッジの取得を申請する場合、それが第 1.5.1 項に適合しているのであれば動力付のハンググライダー又はパラグライダーを使ってもよい。ただし申請の対象とする飛行範囲で動力を使っていないことを証明しなければならない。

1.5.3.2 国内記録又は世界記録の樹立を申請する場合、それが第 1.5.1 項に適合しているのであれば動力付のハンググライダー又はパラグライダーを使ってもよい。ただしデパーチャー・ポイント（出発点）の前で動力は停止し、飛行中は再始動が出来ないことを証明しなければならない。

1.6 フライトの定義

ハンググライダーという用語は全てのクラスをカバーする。ここでの定義はジェネラルセクションでの定義に優先する。

1.6.1 フライト (A flight)

ハンググライダーの飛行は離陸（1.6.7.1）で始まり着陸（1.6.12.1）で終わる。

1.6.2 フリーフライト (Free flight)

他の航空機又は別個の外部又は投下可能な動力源で牽引され又は運ばれ（訳注：動力飛行）又は助けられていない飛行の部分。

1.6.3 飛行成績 (Flight performance)

フリーフライト中に達成された成績。

1.6.4 不完全飛行 (Uncompleted flight)

以下の場合飛行は不完全であったとみなされる：

- ・事故が発生してクルーの誰かが 48 時間以内に死亡したとき。又は
- ・ハンググライダーの一部又は装備品が落下し又は投下されたとき。ただし飛行前に申告して許可された投下可能装備品、バラスト、又は燃料を除く。

1.6.5 飛行種目 (Type of flight)

1.6.5.1 距離飛行 (Distance flight)

離陸場(第 1.6.7.2 項)か出発点(第 1.6.7.3 項)のいずれかから終了点（第 1.6.12.3 項）まで直線で測定した飛行。

1.6.5.2 ゴールフライト (Goal flight)

出発点から離陸前に書面で指定した終了点までの飛行。距離及び/又は速度で測定する。

1.6.5.3 滞空飛行 (Duration flight)

離陸から着陸までの飛行時間。注：FAI はハンググライダーの滞空飛行を記録種目として認めていない。

1.6.5.4 対地高度飛行 (Height flight)

到達し又は維持した高度を測定した飛行。高度は、離陸高度又はトウからの離脱高度からの垂直距離として定義される。注：FAI はハンググライダーの対地高度飛行を記録種目として認めていない。

1.6.5.5 絶対高度飛行(Altitude flight)

到達し又は維持した高度を測定した飛行。高度は平均海面からの距離として定義される。注：FAI はハンググライダーの絶対高度飛行を記録種目として認めていない。

1.6.5.6 獲得高度飛行 (Gain of height flight)

フリーフライト中、任意の高度からその後の最高高度までの獲得高度を測定した飛行。

1.6.5.7 速度飛行 (Speed flight)

出発点から終了点までの速度を測定した飛行で、1 か所又は複数のターンポイントを周回してもよい。

1.6.6 コース (Courses)

出発点から終了点までの直線(複数を含む)からなり、途中に指定した又は予め宣言した順序のターンポイント又はコントロールポイントを経由する。クローズド・コースは、1、2 又は 3 個の中間ターンポイントを含む。

1.6.6.1 宣言コース (Declared course)

パイロットが文書で事前に宣言したコース。

1.6.6.2 クローズドサーキット・コース (Closed circuit course)

- ・アウトアンドリターン飛行：出発点からターンポイントまでを往復するコース。
- ・三角コース：2 か所のターンポイントを回って出発点にもどる飛行。記事の飛行では三角形の形について特に規定はないが、記録の場合は第 3.6 項を参照。
- ・パイロンコース：三か所以上のターンポイント又はコントロールポイントを回り出発点にもどる飛行。注 FAI はパイロンコースをハンググライダーの記録種目として認めていない。ただし記事飛行としては OLC ルールで認められたときは採用することができる。

1.6.6.3 ラップ (Lap)

クローズドサーキット・コースを一周するコース。2 回以上回ってもよい。

1.6.7 飛行開始(Start of flight)

1.6.7.1 ランチ/離陸 (Launch/Take-off)

ハンググライダーとクルーの全ての部分が地面又は水面との接触又は接続を打ち切った

場所及び/又は時刻。

1.6.7.2 離陸場(Take-off place)

離陸が行われた地点。飛行場から行われたときはその中心とすることができる。

1.6.7.3 出発点(Start point/Departure point)

離陸場；トウからのリリース地点；又はスタートラインを横切った所；又は GPS に記録されているかフライトレコーダーで確認されたシリンダー・オブザベーション・ゾーンからの出発。

1.6.7.4 出発時刻 (Start time)

出発点における時刻、又はスタートラインを横切った時刻。

1.6.7.5 出発高度 (Start altitude)

出発点における海面上の高度。

1.6.7.6 リリース・ポイント (Point of Release)

トウからリリースした機体の真下の地点。

1.6.7.7 スタートライン (Start line)

幅と高さを指定した出発口 (gate way)。出発線を地上に表示する。

1.6.7.8 グランド・シグナル (Ground Signal)

タスク又はタスクの一部の開始を示すため、グランド・シグナルを使用してもよい。グランド・シグナルの場所は出発点でもよいしコントロール・ポイントでもよい。

1.6.7.9 スタートのタイプ

- ・フライング・スタート。フリーフライトからスタートライン又は出発点を通過する。
- ・スタンディング・スタート。停止状態にいて「ゴー」のシグナルから時間を測定する。

1.6.7.10 スタート・セクター (Start Sector)

地上の特徴、又は地上の特徴を囲んでその方位を示している一定の形状と寸法、又は GPS 座標(もしくは一連の座標)を表示された指定のセクター。

セクターは飛行を確認するためフライトデータレコーダーを使うときにのみオプションとして使用する。

1.6.8 ターンポイント (Turn point)

離陸前に正確に示した地上の明らかな特徴又は GPS 座標。

1.6.8.1 ターンポイントの周回 (Rounding the turn point)

ハンググライダー全体がターンポイントの特徴の垂直投影の外側を通過したことが観測され、又は指定されたオブザベーション・ゾーンに入っていることが立証されたときにターン・ポイントを周回したものとする。第 1.6.13 項参照。

1.6.9 コントロール・ポイント (Control point)

コースに沿って飛行中、その上を通過するよう又は着陸するよう要求された地点。

1.6.10 指定順序 (Designated sequence)

ターン・ポイント又はコントロール・ポイントを飛行する際の指定された順序。

1.6.11 ポジション・チェック・ポイント (Position check point)

事前に宣言してなかったルートを飛行中、その上空を通過したことを証明する地点。

1.6.12 飛行の終了 (Finish of flight)

1.6.12.1 着陸 (The Landing)

ハンググライダー又はクルーのどこかが最初に接地した地点又は時刻、又は着陸後休止した地点又は時刻。

1.6.12.2 着陸場 (Landing place)

着陸した飛行場の中心又は正確な場所。

1.6.12.3 終了点 (Finish point)

着陸場又はオブザベーション・ゾーン (又はオプションとして GPS の代わりにフライトデータレコーダーが使われたときは1つのセクター) に入った所。

1.6.12.4 終了時刻 (Finish time)

グライダーが終了点に到着した時刻。

1.6.13 オブザベーション・ゾーン (Observation Zone)

出発点、ターンポイント又は終了点を判定するためにグライダーが入ったことを証明しなければならないゾーン。それはジェネラルセクション第 A.13.1 項又は A.13.2 項で規定した FAI オブザベーション・ゾーン (FAI セクター) か以下のいずれかとする。

1.6.13.1 ターンポイント・シリンダー (Turn Point Cylinder)

GPS 座標の範囲で、半径 400m のシリンダー。

1.6.13.2 出発又は終了シリンダー (Start or Finish Cylinder)

GPS 座標の範囲で、半径 400m のシリンダー。競技によってはより大きな半径を使うこともできる。セクション 7A 及び 7B を参照。

1.6.13.3 オブザベーション・ゾーン

飛行成績を GPS で判定する場合は、シリンドリカル (円筒状) オブザベーション・ゾーンを採用する。証明済の IGC フライトデータレコーダーを使用するときは、シリンドリカル・オブザベーション・ゾーンが望ましいが、下記第 1.6.13.3.3 項に示した FAI セクター (スポーツ規定、セクション 3 (グライダー) の第 1.2.9 項に準拠) を使ってもよい。

1.6.13.3.1 シリンドリカル・オブザベーション・ゾーン

ターンポイントのシリンダーは GPS 座標と半径で規定することができる。記録又は記事の距離は、指定されたオブザベーション・ゾーンに入ることによる最短飛行距離となる。

記章と記録では、ターンポイントの半径は座標の全周 400m とする。

1.6.13.3.2 FAI のセクター・オブザベーション・ゾーン

セクター・オブザベーション・ゾーンとはウェイポイントに中心を持つ円筒状空域の中で、その中心を頂点とする中心角 90° の扇状の空域である。このゾーンは以下のように使われる：

- a) ターンポイント：往復径路の二等分線に対称的に、また離れた位置に。
- b) 出発点：往路に対称的に離れた位置に。
- c) 終了点：帰路に対称的にまた離れた位置に。

1.6.13.3.3 セクション 3 のオブザベーション・ゾーン

このオブザベーション・ゾーンは、ウェイポイントを頂点とする中心角 90° の空域である。このゾーンは以下のように使われる：

- a) ターンポイント：往復径路の二等分線に対称的に、また離れた位置に。
- b) 出発点：往路に対称的に離れた位置に。
- c) 終了点：帰路に対称的に離れた位置に。

2 FAI 技能記章

2.1 解説

FAI 技能記章は飛行成績記録達成を証するものであり、一度授与されると生涯にわたって有効なものです。偉大な記録を証明するものであり、パイロットの飛行技術、とりわけクロスカントリーフライトにおける技術の向上の励ましとなるものです。

銅章は熱心に飛ぶパイロットであれば一年以内に取得する事ができ、その次の一、二年のフライトで銀章が取得できるでしょう。クロスカントリーフライトで五年間経験を積み、その間にほとんどのパイロットが金章を獲得できるでしょう。ダイヤモンド章は 10 年の飛行経験者であれば、その約半数のパイロットが獲得できるでしょう。

一年のうち、上級パイロット（IPPI 4 又は 5）であれば、全員が銅章対象の距離を、75% 以上が銀章の距離を、50% が金章の距離を、又、ダイヤモンド章の距離でも 15~25% が飛んでいることを期待しています。結果は国によって異なるでしょうが、その要求条件は各国共通です。デルタ記章はクラス 1、2、4、及び 5 のハンググライダーパイロットに、イーグル記章はクラス 3 のパイロットに授与されるものです。

2.2 記章基準

デルタ及びイーグルの銀章の距離達成飛行はオープンコースで行う。銅及び金章のための

距離飛行には、オープン又はクローズドいずれのコースで行っても良い。ダイヤモンド章の場合のオープンコースは直線距離又は 3 箇所のターンポイントを経由した距離とする。クローズドコースはアウトアンドリターン又は形状を問わない三角コースであればよい。

2.2.1 デルタ銅章

	O-1	O-2,5	O-4
到達距離	15km	15km	30km
又は滞空時間	1 時間	1 時間	1 時間
又は獲得高度	500m	500m	500m

2.2.2 デルタ銀章

	O-1	O-2,5	O-4
到達距離	50km	60km	60km
及び滞空時間	3 時間	3 時間	3 時間
及び獲得高度	1000m	1000m	1000m

2.2.3 デルタ金章

	O-1	O-2,5	O-4
到達距離	100km	125km	150km
及び滞空時間	5 時間	5 時間	5 時間
及び獲得高度	2000m	2000m	2000m

2.2.4 デルタダイヤモンド章

デルタダイヤモンド章には三種類があり、それぞれ別個に取得できる。

	O-1	O-2,5	O-4
オープンコースダイヤモンド	150km	200km	300km
獲得高度ダイヤモンド	3000m	3000m	3000m
クローズドコースダイヤモンド	150km	200km	300km

2.2.5 イーグル銅章

到達距離	15km
又は滞空時間	1 時間
又は獲得高度	500m

2.2.6 イーグル銀章

到達距離	30km
------	------

及び滞空時間	3 時間
及び獲得高度	1000m

2.2.7 イーグル金章

到達距離	75km
及び滞空時間	5 時間
及び獲得高度	2000m

2.2.8 イーグルダイヤモンド章

イーグルダイヤモンド章には三種類があり、それぞれ別個に取得できる。

オープンコースダイヤモンド	125km
獲得高度ダイヤモンド	3000m
クローズドコースダイヤモンド	125km

2.3 適用条件

- ・搭乗するパイロットは一人であること
- ・記録達成の種類はどの順番でもよく、各記章に要求されている基準が達成されていればその飛行は受賞対象とされる。

2.4 記章の交付

- ・記章の交付は担当する NAC が行い、受賞パイロットの氏名及び対象飛行達成日の記録を管理する。
- ・FAI は 50 個までデルタ及びイーグル金章を交付するものとし、交付番号を付す。

2.5 記章交付対象の飛行とスポーディングライセンス

技能記章を取得するための飛行ではスポーディングライセンスは必要としない。公式立会人がいることが望ましいが、許容される記録判定方法が採用されている場合は要求されない。(例：OLC)

3 世界記録及び国内記録

3.1 総則

スポーツ規定のジェネラルセクション第 6 章を参照のこと。

3.2 記録の分類

3.2.1 一般記録

パイロット一人による最高記録。

3.2.2 多座による記録

多座による最高記録、ただし指定されたパイロット以外の搭乗者の年齢は14歳以上であること。

3.2.3 女子記録

女性による最高記録。

3.2.4 操縦を担当するパイロットの条件

操縦を担当するパイロットはFAIのスポーティングライセンスを所持していなければならない。

3.3 ハンググライダーのクラス

1.4の項を参照。

3.4 記録の種別

すべてのクラスにおいて、飛行成績が既存の記録から下記の数値を超えたものであれば新記録として認められる。

・直線距離	1km
・宣言した目的地までの直線距離	1km
・アウトアンドリターンの距離	1km
・三角コースの距離	1km
・25、50、100、150、200、及び300kmの三角コースを回る速度	1%
・100、200、及び300kmのアウトアンドリターンにおける速度	1%
・獲得高度	3%

3.5 注意事項

3.5.1 事前申告

公式立会人の確保と、記録挑戦が正常に行われるための準備が完了している状況であれば、記録への挑戦についての事前通告や許可は必要としない。記録挑戦の宣言は一宣言一件とする。但し、直線距離及び宣言した目標地への距離での挑戦は同時に宣言できる。

3.5.2 例外措置

3.5.2.1 の場合を除き、すべての記録挑戦には GPS 又は IGC (スポーツ規定 Section 3) 基準に順ずるフライトデータレコーダー、又はバログラフを使用すること。コース途上で着陸が行われなかったことと、飛行のすべてを具体的に実証することが出来るものでなければならない。

3.5.2.1 FAI カテゴリー 1 の大会においては、オーガナイザーが必要な飛行記録関連の資料を提供することを条件に、周回飛行タスク中に行われ、なおかつ最終成績に寄与するフライトを、記録又は記章飛行の対象にしようとする場合はバログラフの使用は必要ない。

3.5.3 記録更新

要求されている条件が満たされている限り、どの飛行による記録も、下記の場合を除き、更新することができる。

- ・三角コース又はアウトアンドリターンでのスピード飛行の場合、直近のより短い距離での記録のみを更新することができる (即ち、207km の飛行では 200km 飛行の記録を更新)。

- ・目標地への飛行完了後、そのまま継続して直線距離挑戦のため飛行することができる。この場合、距離はその出発点から着陸地点までが測定される。

3.5.4 タスクの宣言

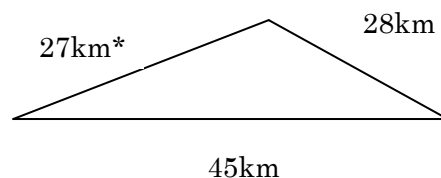
記録挑戦のためには、公式立会人の立会いが必要である。記録挑戦のための飛行記録を証明するため GPS 或いはフライトデータレコーダーを使用する場合、タスクの宣言書にはスタートの方法、使用するターンポイント及びフィニッシュポイント、即ち FAI セクターによるのかシリンダーによるのかを明記しなければならない。GPS を使用する場合は飛行開始前にタスク宣言書に記入、署名したうえで一部を公式立会人に提出しなければならない。更に、その GPS のルート表に飛行予定コースを打ち込むこと。IGC 適応のフライトデータレコーダーを使用する場合は、タスク宣言はそのレコーダー上でのみ行うこと。

3.6 三角コース

飛行コースが三角形の場合、いずれの辺も合計飛行コースの 28%未満であってはならない。

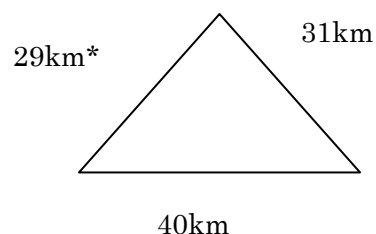
無効な

100km 三角形コース



有効な

100km 三角形コース



3.6.1 離れた地点にあるテイクオフ及びランディング場所

出発地点及び終了地点が事前に宣言されており、パイロットがそれらの上空を適切に通過することが管理されている場合に限り、それらの地点から離れた地点でテイクオフ又はランディングを行っても良い。出発地点までの距離或いは終了地点以降の距離は飛行記録距離にカウントされない。

3.6.2 記録及び記章飛行における高度差

離陸の方法如何に拘わらず、出発時点での高度と終了時点での高度は以下のように制限される。

3.6.2.1 スピード及び距離飛行で 125km まで

飛行した距離の 2%以下とする。これ以上の場合の飛行は受け付けない。

3.6.2.2 スピード及び距離飛行で 125km を超える場合

時間、距離ともに高度差を考慮しない。牽引又は動力による離陸での飛行の場合、牽引からの離脱又はエンジン停止の時点での高度は離陸場の標高から 1,000m 以下であること。

4 技能記章申請の際に要求される飛行成績証明書類

飛行記録の登録と技能記章 FAI 銀、金、ダイヤモンド章を申請する際には、下記の証明書・証拠・情報の提出が求められる。

必要項目	申請書	離陸と飛行開始の証明	ゴールポイント及びターンポイントの宣言	ターンポイント到達の証明	着陸又はゴール到達の証明	バログラム又はGPS 高度ログのプリントアウト	バログラム較正	GPS 又はフライトレコーダー
飛行日	×	×	×	×	×	×		
パイロット氏名・住所	×	×	×	×	×	×		
国籍	×							
記録又は記章の種別	×	×	×	×	×			
申請する飛行成績	×							
FAI ライセンスの番号・有効期限	×							
グライダーの型式・番号	×	×	×	×	×	×		
バログラフ/GPS の型式名・番号						×	×	×
較正証明 (2)							×	
無着陸飛行						×	×	×
離陸場所	×	×						
出発点	×	×	×					
出発点高度		×						
出発時刻	×	×						
離陸方式	×	×						
エアロトリリス証明		×						

ゴール及びターンポイント	×		×	×	×			
必要項目	申請書	離陸と飛行開始の証明	ゴールポイント及びターンポイントの宣言	ターンポイント到達の証明	着陸又はゴール到達の証明	バロプログラム又はGPS 高度ログのプリントアウト	バロプログラム較正	GPS 又はフライトレコーダー
上記に関する宣言時刻				×				
ゴール着陸時刻	×							
/終了時刻	×				×			
着陸場所（ゴール到達ではない場合）	×				×			
終了点高度	×				×			
距離	×							
距離ペナルティー（ある場合）	×							
パイロットによる日付と署名	×		×					
較正検査所による日付と署名（2）							×	
公式立会人による日付と署名	×	×	×	×	×	×		
同乗者の氏名と性別		×	×					
同乗者の年齢と署名	×							
IGC 様式によるトラックログ								×

(1) 高度（記録申請の場合）

(2) GPS 及び IGC フライトレコーダーを除く

公式立会人による署名には公正中立の宣誓を伴う

5 飛行の管理と測定

GS (ジェネラルセクション) 参照項: 第4章—立会人 (オブザーバー) —大会役員、第7章—測定要件

5.1 ハングライダーの特別ルール

飛行の管理は公式立会人が遂行しなければならないが、例外としてエアロトウの曳航機パイロットによるトウイングからの離脱 (リリース) の地点、時間、高度の証明が許されている。全ての記録飛行の挑戦には公式立会人が必要だが、記章フライトにもいることが望ましい。

着陸地点の証明はGPS又はIGCの飛行データ記録トラックログによって行わなければならないが、オプションとしてFAI立会人による証言を追加することができる。

5.2 測定

記録及び技能記章のための飛行は全て、以下の要件が適用される。

5.2.1 距離の測定

全ての記録及び記章のための飛行において、距離はGPS又は認定されたフライトデータレコーダーによって測定されなければならない。この場合、使用されるGPSデータはWGS 84で地球はWGS 84長円体でなければならない。ジェネラルセクション 7.3.1.1を参照。

5.2.2 速度の測定

その飛行における平均速度は、コース間の最短距離の総計を出発地点 (デパーチャーポイント) から到着地点 (フィニッシュポイント) までの経過時間で割ったものである。5.2.4を参照。

5.2.3 高度の測定

高度及び獲得高度は、バログラフ又はGPS又は (衛星又は気圧による) 高度をトラックログ (3D) に記録するフライトレコーダーによるものでなければならない。トラックログの記録間隔は30秒以内でなければならない。

5.2.4 時間の測定

GPS又は認定されたフライトレコーダーによる飛行証明でスタート又はゴールライン (又はシリンダーの円周) をはさむトラックログが30秒以内の2点である場合は、スタート又はフィニッシュタイムはこの2点間を一定速度で通過したものとして計算される。

5.2.5 スタート、ターン又はフィニッシュシリンダーを使用した場合の測定

記録又は記章距離は、シリンダーオブザーベーションゾーンに進入可能となる最短距離として測定される。最短距離とはそれぞれのターンポイント間の直線距離から各オブザーベーションゾーン半径の400mを引いて定義されるものである。

1.6.13.3.1を参照。

5.3 高度と距離の関係

記録及び記章飛行において許容される高度損失は、3.6.2を参照。

5.4 GPS及び飛行記録機及び自記高度計

全ての記章及び記録飛行においては、使用可能なGPS又は認定されたIGCフライトレコーダー、及びオブションとしてはバログラフが使用されなければならない。継続した監視下で局地的に行われる滞空飛行においては、計測機器は必要ない。GPS又は飛行記録機ではトラックログに高度も記録（3Dトラックログ）されなければならないが、かわりに、高度記録の残らないGPS（2Dトラックログ）であってもバログラフによって補足される場合は使用可能である。なお、銅章は2DのGPSだけでも、バログラフは不要である。

5.4.1 GPS

トラックログがほぼ継続していて途中で着陸していないという明確な証拠となり、飛行の全般にわたる証明となる場合に、高度も記録されるGPSトラックログ（3D）を記章又は記録飛行の申請に用いることが出来る。トラックログに中断がある場合でも、その欠落部が飛行の継続に疑念を生じさせるものでなければ、その飛行は無効とならない。概して、10分未満の欠落部（訳注：一回の飛行で複数回の欠落部があっても）は許容することができる。高度記録の残らないGPS（2D）は、銅章に対してのみ単独で使用することが出来る。銀章以上の記章及び記録に対しては、2DのGPSはバログラフと併せてのみ使用することが出来る。

- GPSデータは、GPSを直接読み取ってIGCフォーマットファイルを作成して改ざんを識別するセキュリティー機能を持つ飛行判定ソフトウェア（下記5.4.2を参照）を使用して、公式立会人によってダウンロードされなければならない。
- 公式立会人は、GPSで作動中のトラックログを、飛行の開始以前に消去しなければならない。GPSのメモリーには、スタートポイント、全てのターンポイント、宣言されたフィニッシュポイントが、飛行の開始以前に入っていない。（それ以外のポイントが入っていても構わない。）GPSでルート設定されている場

合は、飛行の開始時に公式立会人による立会いの上で、起動されてなければならない。

- ・ GPS のトラックログ記録間隔が調整可能な場合、GPS の記憶容量と予定される飛行時間を考慮した実用上での最短の間隔に設定されなければならない。ただし、いかなる飛行でも 1 分以上の設定であってはならない。

5.4.1.1 GPS データ

以下の要件の下に、パイロットはデータ修正の疑念のない明確なトラックログを提出しなければならない。

- ・ 該当する飛行を行うハンググライダーのパイロットによって。
- ・ 正確な順序で正確な位置の宣言ターンポイント座標の。
- ・ 離陸と着陸の間の。
- ・ トラックログに全ての関連情報が残されている状態で。

5.4.1.2 必要データ

トラックログは、全てのスタート、フィニッシュ又はターンポイントの適切なオブザーベーションゾーンをパイロットが通過したことを示していなければならない。そのための要件は、以下のどちらかである。

- ・ 通常の F A I セクター又はシリンダー内のログポイント。
- ・ 30 秒以内の間隔の連続したログポイントで、この 2 点を結ぶ直線が、許容されるセクターと GPS エラーの可能性に対応する許容されるセクターの追加部を通っている場合

5.4.2 GPS 及びフライトレコーダーの判定ソフトウェア

判定ソフトウェアは、飛行の判定に使用される全てのログポイントが合理的な時間に記録されていることを、確認できなければならない（例えば、概当する日に、タスクの開始と終了の間で、スタートやターンポイントの順序が正確で、など）。また、セキュリティー機能を内蔵（G Security Record / Gセキュリティーレコードの名でよく知られている）していて、記録されたトラックログが改ざんされていないことが確認できなければならない。以上が確認されている証拠として、確認されたトラックログの . ige フォーマットによる電子的コピーを F A I に提出するのが、記録挑戦を管理する N A C の責務である。

5.4.2.1 GPS 判定手順

- ・ 飛行前の手順は 5.4.1 で紹介されている。
- ・ 飛行後、公式立会人は、計器を管理し、トラックログと宣言ターンポイントをダウ

ンロードするか他者によるダウンロードに立ち会わなければならない。このダウンロードでは、その目的のためにつくられた GPSDump / G P S ダンプ又は MaxPunkte / マックスパンクティの使用が推奨される。それから公式立会人は、パイロットが書き込んだ氏名、誕生日、出発地、機体などの個人情報を確認し、Gセキュリティコードが確実に加えられていることを確認し、.igc フォーマットでファイルを保存する。

- 公式立会人はそれから、適切な判定プログラム (vali.exe などの名でよく出ている) を用いてデータファイルに欠損がないかテストするべきである。
- 立会人はここで、全てのターンポイントのオブザーベーションゾーンをパイロットが通過したことを確認するべきである。これは単に最も近いトラックログポイントがターンポイントから 400m 以内にあるかどうかを確認するだけでおこなえる。またそのかわりに、CompeGPS / コンペG P S、SeeYou / シーユー、StrePla / ストレプラといった飛行計画分析プログラムでトラックログデータを開き、タスクで使用したウェイポイントを計器からダウンロードして付け加えることで、パイロットの飛行コースがオブザーベーションゾーンを通過したことを確認してもよい。
- ここで、ターンポイント間の距離をとり、そこからオブザーベーションゾーン半径の 400m ずつを差し引くことでタスク距離を計算することができる。速度飛行では、タスクルート上の経過時間とこのタスク距離から計算される。
- G P S 又は飛行記録機では、高度補正は必要とされない。

5.4.3 バログラフ

バログラフを使用する場合は、それによって作成されるバログラムにおいて、飛行が全般にわたって立証されていなければならない、途中で着陸が無かったことが極力示されているべきである。バログラム自体は距離測定の確認に使用することはできない。

- バログラムの記録機能の調整は、封印を破るか又はその可能性が立会人にとって明らかとなる以外のいかなる手段によっても、可能であってはならない。
- バログラムの封印と開封をおこなうことができるのは、公式立会人だけである。公式立会人は電子バログラフでおこなわれる印字 (プリントアウト) に立ち会わなければならない。
- バログラムは記録挑戦の前の 12 ヶ月以内又は後の 1 ヶ月以内に較正されなければならない。
- 較正は記章飛行では必要とされない。

5.4.4 フライトレコーダー

G P S 機材の使用が望ましいが、I G C (スポーツ規定第 3 章) 規格に対応するフライトレコーダーを使用することも出来る。その場合、G P S とは少し異なる使用手順となるの

で、パイロットは第3章を参照すべきである。

5.4.5 エアロトウによる発航

出発高度の確定を容易にするために、グライダーパイロットは（及びタグ機 / 曳航機のパイロットもバログラフを積んでいる場合は）リリース直後に「ノッチ」と呼ばれる降下部分がバログラムに残るようにしなければならない。

6 動力源を装備したハンググライダー

6.1 使用の原則

ハンググライダーとしての記録は、停止した後の動力源が飛行中に再始動できない場合のみ、認められる。このことで、パイロットは純粋なグライダーパイロットとしての試練を全て引き受けて飛ぶこととなる。例えエンジンを停止していても、もしも困難に陥った時に飛行中の再始動が可能であれば、パイロットはグライダーで飛行することの試練から逃れており、有利な立場にあることになる。

6.1.1 記録と記章

記録及び記章について、F A I 滑空記録飛行へのモーター付きハンググライダーの使用は、離陸に先立って飛行中の再始動が不可能となっていることと下記の要件が満たされているという2点の証明がある場合に許される。

- ・ 距離、速度及びゴール飛行については、動力源を停止してスタートラインを通過しなければ、記録又は記章の申請は認められない。
- ・ 高度飛行については、GPS、又はフライトデータレコーダー又はバログラフが積載され、及びその高度獲得の開始の以前に動力源が停止していたという証明がなければ、記録又は記章の申請はできない。

6.1.2 動力源記録機

多くのフライトレコーダー又はバログラフは、いつ動力源が運行されていたかを示す記録機が、装備されているか又は装備可能であるが、記録挑戦にあたっては、IGC（スポーツ規定第3章）規格に適合したフライトレコーダーが使用される。

7 タスク宣言書式

タスク宣言書式

この書式を A3 版用紙又は 279mm x 432mm 版用紙にコピーすること。GPS 又はデータレコーダーを使用する場合は、飛行に先立ち、飛行コースを装置上にも記録しておく。

タスク：

クラス (O-1,2,3,4,5)； カテゴリー (G 一般、F 女子、M 多座)； 内容 (例:25km 三角コース)

日時：

宣言時刻は飛行開始の前でなければならない。(記録飛行のみ;記章飛行では事前の宣言は不要。)

パイロット：

氏名と署名

グライダー：

型式と番号

出発点：

座標と内容 (例:FAI スタートポイント又は半径 400m のシリンダー)

ターンポイント 1：

使用する場合、座標と内容 (例:FAI スタートポイント又は半径 400m のシリンダー)

ターンポイント 2：

使用する場合、座標と内容 (例:FAI スタートポイント又は半径 400m のシリンダー)

終了点：

使用する場合、座標と内容 (例:FAI スタートポイント又は半径 400m のシリンダー)

公式立会人：

氏名、日時及び署名 (記録飛行では公式立会人が必要であり、記章飛行でも推奨される。)

国際航空連盟

記章及び記録申請の申込み用紙

印字体ではっきりと記入してください！

氏名、国籍 _____ 性別 _____

パイロット住所 _____

ナショナルエアロクラブ _____

NAC 会員番号 _____ FAI スポーティングライセンス番号 _____

クラス O- _____ (1、2、3、4、5) カテゴリー _____ (Gen 一般、Fem 女子、Multi 多座)

記入前に読んでください！
ください！

記入方法と注意事項

記入前に読んで

原則： 現行の FAI スポーツ規定(ジェネラルセクションとセクション7)で、クラス1, 2, 3, 4 及び5 のハンググライダーの記章及び記録の必要事項が全て定められているので、これをパイロットの所属するナショナルエアロクラブ (NAC) からの現行発刊物とあわせて読まなければならない。

証拠： 全ての証拠がこの申請用紙で提出されることが望ましいが、公式立会人により証明されていて全ての関連情報が記載されていれば別の書式も受け付けられる。

公式立会人による証明 (補助となる立会人については、別の用紙を用いること)

主管する公式立会人の氏名 (印字体で) _____

公式立会人番号 _____ 公式立会人住所 _____

パイロットの作成書類が正確で漏れないことを認め、これを証明し、NAC 及び/又は FAI がこの記録又は記章の申請の処理を行なうことを求める。公式立会人署名 _____

飛行詳細 (全ての飛行で必要)

飛行年月日 _____ 離陸場所 _____

離陸方法 (脚、エアロトウ、ウインチトウ、ビークルトウ、他) _____

機体の型式及び製造番号 _____

同乗者証明（多座記録にのみ必要）

同乗者が14歳に達していることを証明する。パイロット署名_____

同乗者氏名、年齢、性別_____

同乗者住所_____

同乗者署名_____

エアロトウ/ウインチリリース/エンジン停止の証明（パイロットの脚による離陸でない場合）

グライダーの正確なリリース地点は：_____

時刻_____ 高度_____m 標高/対地 公式立会人署名_____

トウパイロット/ドライバー氏名（印字体）_____ トウ機/車両登録番号_____

トウパイロット/ドライバー署名_____

バログラフの証明（バログラフを使用した場合）

飛行の前にバログラフを検査し作動を確認したことを証明する。公式立会人署名_____

バログラフの型式、製造番号_____ 飛行記録番号（該当する場合）_____

飛行の後にバログラフを検査し不審な形跡のなかったことを証明する。公式立会人署名_____

GPSの証明（GPSを使用した場合）

飛行の前にGPSを検査し作動を確認したことを証明する。公式立会人署名_____

GPSの型式_____ GPSの製造番号_____

飛行の後にGPSを検査し不審な形跡のなかったことを証明する。公式立会人署名_____

フライトトラックログを_____（トラックログ判定プログラム名）を使用してダウンロードする場に立会い、申請する飛行の全ての内容がそこに含まれていることを証明する。

公式立会人署名_____

高度差の証明（全ての速度及び距離飛行に必要）

出発点におけるパイロットの高度は標高_____mであることを証明する。

フィニッシュポイントにおけるパイロットの高度は標高_____mであり、高度差が_____mであることを証明する。飛行距離は_____kmである。高度差と距離の比は_____である。

（出発点におけるパイロットの高度の判定は、監視によることも可能であるが自記高度計（バログラフ）の時計を公式立会人の時計に合わせ、パイロットが公式立会人に出発点通過時に連絡し、高度記録（バログラフ）を検査する。）

高度の申請（高度獲得に関する全ての申請に必要）

申請の種別（銀 1 k m、金 2km、ダイヤモンド 3km、銅 500m、記録、他）

対象最低高度 標高 _____ m それ以降の最高高度 標高 _____ m 高度差 _____ m

バログラフを検査し、_____（年月日）に記録された高度記録（バログラム）の較正が正確であったことを証明する。（GPS 使用時は不要）公式立会人署名 _____

距離または速度の申請（オープン及びクローズドコースの飛行に必要）

対象となる申請のカテゴリ欄□にチェックを入れるか丸をつけて下さい。

距離：（銀：オープンコース）（金、ダイヤモンド：オープンまたはクローズドコース）

- | | | | |
|--|---|--|-----------------------------|
| <input type="checkbox"/> 銀 (HG 50 k m) | <input type="checkbox"/> 金 (HG 100 k m) | <input type="checkbox"/> ダイヤモンド (HG 150 k m) | <input type="checkbox"/> 記録 |
| (PG 30km) | (PG 75km) | (PG 125km) | |
| (RW 60km) | (RW 125km) | (RW 200km) | |

目的地距離： 記録

アウトアンドリターン又は三角コース距離： ダイヤモンド (HG 150 k m) 記録
(PG 125km)
(RW 200km)

滞空： 銀 (3 時間) 金 (5 時間)
(HG、PG、RW) (HG、PG、RW)

アウトアンドリターン速度 (100、200 または 300km コース)： _____ k m 記録

三角コース速度 (25、50、100、150、200 または 300km コース)： _____ k m 記録

HG、PG、RW 銅章 (オープン又はクローズドコース距離)： 距離 15km (PG、HG) 30km (RW)

滞空 1 時間

高度獲得 500m

申請対象： 距離 _____ k m 及び/または 速度 _____ k m/h 時間 _____ 時間 _____ 分

ターンポイント・ゴール宣言 (飛行の前に必要、さもなければ無効。データはタスク宣言書式に則らなければならない。)

私は下に掲げる飛行コースを宣言します。パイロット署名 _____

離陸地点 _____ 緯度 _____ ° N/S 経度 _____ ° W/E

出発地点 _____ 緯度 _____ ° N/S 経度 _____ ° W/E

第1ターンポイント _____ 緯度 _____ ° N/S 経度 _____ ° W/E

第2ターンポイント _____ 緯度 _____ ° N/S 経度 _____ ° W/E

フィニッシュポイント _____ 緯度 _____ ° N/S 経度 _____ ° W/E

飛行の前のGPSトラックログ消去に立会い、飛行の後はGPSを保持したことを証明する。飛行後のGPSトラックログ記録検査をしたうえで、正しい手順でターンポイントが回られていてかつパイロットのグライダーがオブザーベーションゾーンに入っていたことを確認した。公式立会人署名 _____

スタート及びフィニッシュタイム証明 (スピードタスクにのみ必要)

パイロットのGPSトラックログを検査、又はパイロットのスタート及びフィニッシュライン通過に立ち会ったことを証明し、以下のタイムを提出する。

スタート時刻 _____ 時 _____ 分 _____ 秒 フィニッシュ時刻 _____ 時 _____ 分 _____ 秒 コースタイム _____ 時間 _____ 分 _____ 秒

公式立会人署名 _____

着陸証明 (全ての距離及びスピード飛行に必要)

私がこの機体で次の場所と時刻に着陸したことを証明します。着陸場所 (詳細に) _____

着陸時刻 _____ 時 _____ 分 パイロット署名 _____

公式立会人/証人名、住所 (印字体)、署名 _____

第2証人名、住所 (印字体)、署名 _____

パイロットの申し立て (全ての記章及び記録申請に必要)

私は、本状が私の行なった飛行に関する真正な申し立てであることを証明し、この申請をNACが審査することを要請します。必要とされる裏付け証拠は全て添付しています。申請に漏れまたは誤りがあった場合は担当する公式立会人へ返却されることを了解します。この飛行が国内の航空法令及びFAIスポーティングコード (ジェネラルセクション及びセクション7) に従って行なわれたことを証明します。

日付 _____ パイロット署名 _____

8 公式立会人

8.1 権限

公式立会人はNAC(又はその委嘱を受けた国内協会)が任命する。公式立会人は、自国内においてか又は他国であってもそのNACが許可した場合に、FAI記録、記章、選手権大会及び競技会の飛行を管理及び証明する権限を与えられている。

8.2 登録

NAC又はその国内協会は、公式立会人の登録を維持し、説明会又は説明書を供給して公式立会人にスポーツ規定の変更が伝わる機会を確実にする責任がある。国内における登録は5年を超えない間隔で見直され更新されなければならない。

8.3 適性

公式立会人は、スポーツ規定ジェネラルセクション及びセクション7を理解し、公正に飛行を管理及び証明する誠実さがなければならない。

公式立会人は、いかなる飛行においても、そのパイロット又は同乗者(パッセンジャー)であったり、又は私的、経済的又は職業上の利害関係を有してはならない。(そのハンググライダーの所有又は共同所有は、それ自体は経済的な利害関係とはみなされない。)

8.4 管理

管理とは、離陸(テイクオフ)、出発(デパーチャー)、到着(フィニッシュ)及び着陸(ランディング)に立会うこと、及びGPS、フライトレコーダー、バログラフ、カメラを検査すること、及びバログラフ高度又はGPSのトラックログをダウンロードしプリントアウトすること、及びその飛行に関する証拠を扱う全ての証明書に署名することを示す。

8.5 証明

公式立会人は、自分自身がその場に居た事柄についてのみ証明できる。ただし、場外着陸(アウトランディング)については、その直後に公式立会人が到着し、及び着陸の位置に疑念がない場合は証明できる。

業務中の航空交通管制官は、離陸(テイクオフ)、スタート及びフィニッシュライン、ターン及びコントロールポイント、及び着陸(ランディング)に立ち会う公式立会人とみなされる。

エアロトウのパイロットは、エアロトウから離脱(リリース)した高度、時刻、地点の証明を

することができる。

選手権大会の役員は、大会中に行われた飛行で有効な競技(タスク)の採点に使用されたものの記録又は記章飛行の公式立会人とみなされる。

利害関係のない中立的立場の証人は、公式立会人が不在であった場外着陸(アウトランディング)を証明することができる。この場合に証人は、その氏名、住所、電話番号及び(所持する場合は)イーメール(e-mail)アドレスを明らかにし、着陸の場所と時刻を明確に述べなければならない。

登録された公式立会人以外の者による証明は全て、その飛行を管理する公式立会人の、その証明に誤りがないという署名も必要である。もし公式立会人が、自分自身が申請と少しでも利害関係があるかもしれないと思えるときは、利害関係のない中立的立場の公式立会人の署名も得る必要がある。

8.6 権限の停止及び取り消し

NACは、証明に怠慢であったり又は故意に誤りを犯した公式立会人の権限を、停止又は取り消すことができる。

9 距離計算

距離計算の手段としては、WGS84データおよびWGS84長円体を使用するように設定した、GPS又は認定されたフライトレコーダーが望ましい。ただし、パイロットがそのような計測機器を持たず、飛行が100km未満の場合は、代わりに以下の計算手段を使用することができる。

物差しを使用して直接に地図から縮尺距離を読み取るか、又はまた、対象となる2点の座標を読みとって、この距離計算をしてくれるナビゲーションソフトウェアを用いる。これは例えば、USDA(米国農務省)が出している：
<http://www.wcrl.ars.usda.gov/cec/java/lat-long.htm>

10 クラス II 及び V 判定の指針

この指針によって、機体製造者及び CIVL クラス分類技術委員会（以下、委員会と呼ぶ）に判定手順を示す。

10.1 背景説明

クラス 2 及びクラス 5 ハンググライダーの定義には、無風時に常に安定してパイロットの脚で離着陸できることという要件が含まれている（1.4 参照）。この要件が設けられたのは、このクラスの軽量で簡素な特性を確保するためである。重量は性能を限定する決定的な要素であるので、設計の適度な進化を許しながらも公平な活動条件を設定する上で、この要件は役立っている。そのグライダーが委員会によってクラス 2 又はクラス 5 であると分類されるためには、繰り返して無風での離着陸が確認されなければならない。空気力学舵面を有するハンググライダーでこの要件を満たさないものは、クラス 4 グライダーである。

10.2 クラス分類の判定手順

クラス 5 記録では、第 7 章の A（ハンググライダー）に詳述されているクラス分類の要件に予め合致した機体であることが求められる。

10.3 フェアリング

クラス 5 グライダーではフェアリングは許されない。ここで言うフェアリングとは、流線形の構造物で機体構造に固定されたもので、パイロットを部分的又は完全に、及び周辺の構造物を実用上できるだけ覆ったものである。フェアリングの形状は、グライダーの全有害抵抗の中でも大きいパイロット及びパイロット周辺の構造物の抵抗を削減する目的を持っている。パイロットの頭部のフェアリングとなる風防で、ヘルメットに直接に取り付けられていないものも許されない。

世界新記録樹立の仮報告

重要! 記録挑戦を管理したNACまたは公式立会人は、飛行完了後7日以内にFAIへ記録申請の通知を**必ず**行わなければならない。早急に情報を伝達するために、このページを使用してFAIの以下の番号へFAXまたはEメール送信する。

+41 21 345 1077 または <record@fai.org>

パイロット氏名：_____

国籍：_____ クラス： O (ハンググライダー) サブクラス： _____ (1・2・3・4・5)

同乗者氏名：_____ カテゴリー： _____ (M・F・T)

国籍：_____ 機体の型式： _____

	記録の種類 (目的地・速度・距離・三角・獲得高度)	記録の内容	樹立日
1)		(km・km/h・m)	
場所・経路：			
2)		(km・km/h・m)	
場所・経路：			
3)		(km・km/h・m)	
場所・経路：			

この申請書を作成した立会人の名称または氏名と肩書き： _____ 署名： _____

捺印 (無くても良い)： _____