

## 内容

### A. ドローンレースワールドカップ規定

- A.1. クラス
- A.2. 大会
  - A.2.1 チャレンジャーワールドカップシリーズ
  - A.2.2. マスターズワールドカップシリーズ
- A.3. 参加者
- A.4. 配点
- A.5. 分類
- A.6. アワード
- A.7. 組織
- A.8. コミュニケーション
- A.9. 大会主催者の責任
- A.10. ワールドカップ理事会

### B. F9U (暫定クラス) RC マルチロータードローンレース

- B.1 模型の一般的な仕様
  - B.1.1. 重量とサイズ
  - B.1.2. 動力
  - B.1.3. プロペラ
  - B.1.4. 無線操縦(RC)装備
  - B.1.5. 映像システム
  - B.1.6. LED ライト機器(オプション)
  - B.1.7. 識別マーク
- B.2. レースサーキット
- B.3. 模型の数
- B.4. 模型の登録と加工
- B.5. 練習飛行
- B.6. 大会の構成
  - B.6.1 タイムキーピング
  - B.6.2. レースのスタートの手順
  - B.6.3 予選ステージ
  - B.6.4 勝ち抜けステージ
  - B.6.5 決勝ステージ
  - B.6.6 追加ラウンドオプションシーケンス
  - B.6.7 最終順位

## **B.7 飛行の出来事**

**B.7.1 レース中に損傷又は破壊された障害物**

**B.7.2 ファールとペナルティ**

**B.7.3 レースからの失格**

**B.7.4 衝突**

**B.7.5 安全性**

## **B.8 再飛行**

**B.8.1 再飛行の要因**

**B.8.2 再飛行の構成**

## **B.9 オフィシャル**

**B.9.1 オフィシャルは大会を運営しなければならない。**

**B.9.2 FAI 審査員**

**B.9.3 審判**

## **B.10 大会の中断**

## **B.11 競技参加者の情報**

## **Annex 1 レースサーキット**

**Annex 2 シナリオ A – 予選ステージから 64 選手が選出された場合**

**Annex 3 シナリオ B – 予選ステージから 32 選手が選出された場合**

**Annex 4 シナリオ C – 予選ステージから 16 選手が選出された場合**

## A. ドローンレースワールドカップ規定

### A.1. クラス

FAI の暫定クラス F9U (マルチロータードローンレース) は、ドローンレースワールドカップとして認識されている。

### A.2. 大会

ドローンレースワールドカップは、チャレンジャーとマスターという 2 つのシリーズの大会に基づいている。

すべてのドローンレースワールドカップの大会は、FAI のスポーツコード一般部門によって定義されている通り、第二類の大会としてみなされる。

これらの大会は、FAI のスケジュール表にて発表され、FAI スポーツコードに従って運営される。

#### A.2.1 チャレンジャーワールドカップシリーズ

オープンインターナショナル大会のみがチャレンジャーワールドカップシリーズとみなされることができる。

チャレンジャーワールドカップの大会の選択は、ドローンスポーツ委員会の委員長によって行われる。

可能な場合、前年の終わりまでにその年の選択を行う。然るべく正当化された場合、ドローンスポーツ委員会の委員長の判断によって、その日付以降に大会を加えることができる。

3 つ以上のタイムゾーンに広がる国でない限り、最大で 2 大会が 1 ヶ国に対して代表して選択されることができる。3 つ以上のタイムゾーンに広がる国の場合、その国に対して代表して最大 4 つの大会まで、またその国の各タイムゾーンに関して、1 つの大会が選択されることができる。

ただし、FAI スケジュール表への大会の登録が主催国によって行われ、また主催国の名前が大会のタイトルに含まれる場合、他の国の会場でチャレンジャーワールドカップを運営することができる。どの国も、主催国が 3 つ以上のタイムゾーンに広がる場合かどうかに関わらず、他の主催国の代理として最大で 1 大会のみ主催することができる。

#### A.2.2. マスターズワールドカップシリーズ

マスターズワールドカップの大会の選択は、FAI 執行委員会によってメンバーが定義される、特定の組織によって行われる。

可能な場合は常に、前年の終わりまでにその年の選択を行う。

### A.3. 参加者

有効な FAI サポートライセンス又は FAI ドローンパーミッションを所有している者は、チャレンジャーワールドカップの大会に参加することができ、それによりワールドカップランキングの資格がある。

マスターズワールドカップの大会の参加者は、最新のワールドカップランキングを考慮し条件を満たした出場者に限られる。最新のワールドカップランキングは、変動する 12 か月間に基づく。

### A.4. 配点

いかなる場合においても、得点は、最低でも 2 ヶ国からの出場選手がいる場合にのみ与えられる。3 つ以上のタイムゾーンに広がる国に対しては、それぞれのタイムゾーンが 1 ヶ国と同等としてみなされる。

各出場選手に与えられる得点は、選手の順位によって決まる。

どの順位においても、同順位の場合、それを解決するように、選手はその順位に与えられる得点をシェアする。(得点に最も近い整数に端数を切り上げる)

選手に与えられる得点は、その試合で有効になる飛行をした選手の人数(N)によって決定する。

得点は、その試合で有効になる飛行をした選手に以下の通り与えられる。

a) N が 40 より大きい場合

|    |     |     |     |     |     |     |    |        |
|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|--------|
| 順位 | 1 位 | 2 位 | 3 位 | 4 位 | 5 位 | 6 位 | …… | 40 位以下 |
| 得点 | 40  | 39  | 38  | 37  | 36  | 35  | …… | 1      |

b) N が 40 以下の場合

|    |     |     |     |     |     |     |    |     |   |
|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|-----|---|
| 順位 | 1 位 | 2 位 | 3 位 | 4 位 | 5 位 | 6 位 | …… | N-1 | N |
| 得点 | N   | N-1 | N-2 | N-3 | N-4 | N-5 | …… | 2   | 1 |

加えて、ボーナスポイントが上位の選手に与えられる。

チャレンジャーワールドカップの大会では、ボーナスポイントは上位 3 位までの選手に以下の通り与えられる。

- ・ 1 位 :  $N/5$  (最も近い整数に端数を切り上げ。最大 8 点まで)
- ・ 2 位 :  $N/8$  (最も近い整数に端数を切り上げ。最大 5 点まで)
- ・ 3 位 :  $N/13$  (最も近い整数に端数を切り上げ。最大 3 点まで)

マスターワールドカップの大会では、ボーナスポイントは上位 8 位までの選手に以下の通り与えられる

- ・ 1 位 :  $N/2.5$  (最も近い整数に端数を切り上げ。最大 16 点まで)
- ・ 2 位 :  $N/3$  (最も近い整数に端数を切り上げ。最大 14 点まで)

- ・ 3 位 :  $N/3.5$  (最も近い整数に端数を切り上げ。最大 12 点まで)
- ・ 4 位 :  $N/4$  (最も近い整数に端数を切り上げ。最大 10 点まで)
- ・ 5 位 :  $N/5$  (最も近い整数に端数を切り上げ。最大 8 点まで)
- ・ 6 位 :  $N/7$  (最も近い整数に端数を切り上げ。最大 6 点まで)
- ・ 7 位 :  $N/10$  (最も近い整数に端数を切り上げ。最大 4 点まで)
- ・ 8 位 :  $N/20$  (最も近い整数に端数を切り上げ。最大 2 点まで)

#### A.5. 分類

ワールドカップの結果は、ワールドカップの大会で各出場選手が獲得した得点を考慮して決められる。

各出場者に対して、主催国毎にワールドカップ 1 大会の結果のみが、ワールドカップの順位に対して考慮される。(出場者が主催する国での 2 つの大会で獲得したより良い得点) 主催国が 3 つ以上のタイムゾーンに及ぶ場合、主催国それぞれのタイムゾーン内で 1 つの大会がカウントされる。

出場者のワールドカップの総合得点は、すべてのワールドカップの大会において(チャレンジャーとマスター)、最も良い 4 つの大会の結果(得点)の合計とする。

ワールドカップの勝者は、該当の年の最も高い総合得点を獲得した出場者とする。順位に対しても同様である。

1 位・2 位・3 位がタイの場合、順位は、該当の選手の 5 番目によい結果、もし必要であれば 6 番目の結果というように考慮され順位づけされる。もしこれがタイを解消しない場合、最も良い 4 つの結果について、4 つの大会のそれぞれで獲得した得点を、それぞれの大会で 1 回でも飛行を完了した選手の人数で割った得点を考慮して、順位が決められる。

#### A.6. アワード

勝者には、該当の年のワールドカップ勝者のタイトルを与えられる。

メダル、トロフィー、賞金、又は賞状も可能な限り与えられる。

#### A.7. 組織

運営、結果の集計、順位の計算、そして現在のワールドカップ順位の定期的な発表は、ドローンスポーツ委員会の委員長によって通常行われる。

専任のワールドカップコーディネーターを任命してもよい。そのような任命は、ドローンスポーツ委員会の委員長の提案のもと、CIAM 事務局によって行われる。

#### A.8. コミュニケーション

ワールドカップの結果と順位は、ニュースエージェントへ提供され、興味を持ってい

る団体や個人も購読することで入手することができる。

ワールドカップの最終結果は、ワールドカップコーディネーターによって、年間レポートと共に CIAM にも送付されなければならない。

#### **A.9. 大会主催者の責任**

大会後すぐに、主催者は CIAM の規定によって要求される通り、1 ヶ月以内に結果をワールドカップコーディネーターに電子フォーマットで送らなければならない。期限内に結果が送付されなかった場合、その大会は翌年のワールドカップに含むとみなされる。

#### **A.10. ワールドカップ理事会**

その年に上がったワールドカップ規定の遂行についての問題を裁定するために、ドロースポーツ委員会の委員長によって、3 名から成る理事会が任命されること。そのような問題はすべて、書面にて委員会の委員長に提出されなければならない。ワールドカップ理事会は、1 つの大会についての苦情や抗議のような問題に対応する資格を与えられておらず、そのような問題はその大会の FAI 審査員によって考慮される。

## B. F9U (暫定クラス) RC マルチロータードローンレース

マルチロータードローンレースでは、マルチローター模型の機体がクローズドレースサーキットを同時に飛行する。

(注)マルチローターとは、最低でも 3 つの動力駆動のプロペラ装置を持つ、回転翼無線操縦機である。

一般名称の「模型」が本書では使用されている。

各模型は、出場者とみなされた FPV (一人称視点)のパイロットによって操縦される。FPV パイロットはヘッドセットゴーグルを身に着けており、ヘッドセットゴーグルにリアルタイムで送信される機体に搭載されたカメラのビデオ映像による操縦が可能である。

FPV パイロットは、飛行中終始隣にいるヘルパーによって(1人のみ)、レース中アシストされる。ヘルパーは、他の出場選手でもよい。

ヘルパーの主な役割は、模型を目視見通し内に留めることである。操縦に影響がある可能性があること、特に安全性に関することが発生した際、FPV パイロットに通知しなければならない。ヘルパーが FPV パイロットに着陸やモーターの停止を要請した場合、直ちに従わなければならない。緊急の場合、フェイルセーフ装置を作動するために、送信機を遮断する権限をヘルパーは持つ。

### B.1 模型の一般的な仕様

サイズ、重量、バッテリーの電圧のための測定装置の不正確さに対して、1%の公差が適応される。

模型は、モーターの停止を作動するフェイルセーフ装置を装備していなければならない。

以下の事は固く禁じられている。

—前もってプログラムされた操縦装置

—自動の位置調整及び／又は経度、緯度、又は高度における道筋調整のためのシステム

(注)「アンチ・タートル(反・転覆)」や「アンチ・クラッシュ(反・衝突)」のようなソフトウェアリカバリーモードと自動システムや、衝突の後に状態を戻すためにパイロットによって起動されるシステムは、許容される。

#### B.1.1. 重量とサイズ

飛行に必要なすべての装置(バッテリーを含む)を含む模型の総重量は、1kg を超えてはならない。

すべてのモーターの軸は、直径 330mm の円の中に納まらなければならない。

### B.1.2. 動力

電動モーターのみが許可される。

飛行バッテリーの最大電圧は、25.5 ボルト(6S)を超えてはならない。電圧測定は飛行前に行われる。

(注)レースに使用されるエネルギーの最大値(X watt\*min)を特定する機会も加えて考慮される。その場合、消費されるエネルギーは、公認のエナジーの最大値を超過する場合、一定期間(例えば 10 秒間)モーターを停止する電子装置によって制御されなければならない。別の可能性として、レースで消費されるエネルギーの量をロガーに蓄積することと、エネルギーの過剰消費を罰すること。

基準面はプロペラ軸によって定義される。各モーターは、それぞれの方向に最大 15°まで傾くことができる。

トリコプターに対して、飛行中のモーターの傾きは、ヨー・オーダーでのみ許可される。

### B.1.3. プロペラ

最大直径：6 インチ (15.2cm)

フルメタルのプロペラは禁止。

いかなるプロペラ保護装置も禁止。

### B.1.4. 無線操縦(RC)装備

2.4GHz スペクトラム拡散技術 RC 装置が使用可能。

周波数と放射強度は、主催国で認可されたものでなければならない。

主催者は、他の RC 装置、例えば 868 MHz 及び／又は 915MHz TBS クロスファイアモジュールなどの使用を許可してもよい。また、無線操縦の問題のリスクを最小限にするために、認可された装置のリストを規定してもよい。これらの情報は、最低でも大会の1ヶ月前には公表されなければならない。

レース中の無用な干渉の潜在的な問題のリスクを制限するために、主催者はレースサーキット外での RC システム装置の使用に対する制限を規定してもよい。

認可されていない RC 装置を使用する場合、最悪の場合大会からの失格となるペナルティが、FAI 審判員の承諾の下で大会のディレクターによって該当の出場選手に課せられる。(Volume CIAM 一般規則 段落 C.191.1 を参照)

### B.1.5. 映像システム

主催者は、レースに使用される映像システムについて、大会前に必ず通達しなければならない。

デジタル・ビデオ・レコーダー(DRV)は、疑惑や苦情の場合に必要な応じてレースを再



考察することを可能にするために、強く推奨される。

主催者は、映像の問題のリスクを最小限にするために、及び／又は、適切な品質で観客及び／又はメディア製作のためのライブ送信を可能にするために、認可されたビデオ送信機(VTX)のリストを規定してもよい。

認可された VTX のリストは、最低でも大会の 1 ヶ月前に公表されなければならない。

(注)主催者は、1 つの VTX にのみ制限してはいけない。リストは、商業的報酬によって決められてはならない。

VTX は、25mW の最大放射強度で設定されなければならない。

主催者は、適切な分極で VTX アンテナの特定の種類を使用するよう要請することもできる。

周波数と放射強度は、主催国で認可されたものでなければならない。

レース中の無用な放出の潜在的な問題のリスクを制限するために、主催者はレースサーキット外での映像送信機の使用に対する制限を規定してもよい。

認可されていない映像送信機を使用する場合、最悪の場合大会からの失格となるペナルティが、FAI 審判員の承諾の下で大会のディレクターによって該当の出場選手に課せられる。(Volume CIAM 一般規則 段落 C.191.1 を参照)

#### **B.1.6. LED ライト機器(オプション)**

レース中観客への模型の視認性を高めるため、そして審判の職務を円滑に進めるために、主催者は、飛行中各模型を一意に識別できるように、出場選手に異なる色のセットから選択できる LED ライト装置を模型に装備するよう要請してもよい。

その場合、主催者は、最低でも大会の 1 ヶ月前に、LED ライト装置の仕様又は認可された装置のリストを規定しなければならない。

##### **推奨される仕様**

ークウッドコプター1機に対して最低LED40個(トリコプターには1機最低LED32個)均等に分配される。それにより機体はどの方向からも明確に見ることができる。推奨されるレイアウトは、模型の各アームの下に 4 個上に 4 個と、ボディの側面に 8 個。

一色：青、緑、オレンジ、ピンク、紫、赤、黄色

一各レースの前に割り当てられた色をプログラムするための RGB コントローラー

(注)LED ライトユニットがリクエストされた場合、色とビデオ周波数は、グループのドローオーダーに従ってそれぞれのレースに割り当てられる。これによって、組織は単純化され観客によるレースの理解も向上する。

#### **B.1.7. 識別マーク**

それぞれの模型は、はっきりとわかるように、3 文字の国の識別マークとそれに続いて

FAI スポーツライセンス ID 番号を持つこと。

文字と数字は、最低 6mm の高さで、それぞれの模型に最低一度は現れなければならない。

## B.2. レースサーキット

レースサーキットは、屋外でも屋内でもよい。

レースサーキット(又はトラック)は、3D 飛行経路を定義するボリュームである。スタートライン、越えられる又は避けられる障害物、そしてフィニッシュラインから形成される。

レースサーキットは、いくつかのラップが行われなければならないクローズドループ、又は一度の飛行のオープンループかになる。両方の場合で、トラックはタイムキーピングを容易にするよう、部門に分けることができる。

スタートラインからエンドラインまでのレースサーキットの最小長は、すべてのラップを含み、250m である。トラックの長さは、最適な 3D 飛行経路のセンターラインに沿って測定される。

主催者は、大会の前に、サーキットについて内密にするか公にするか選択できる。両方の場合において、一部の出場選手に対して不平等に優位になることを避けるよう、主催者は最大限の努力をしなければならない。

## B.3. 模型の数

各出場選手は、大会全体を通して、最大 3 つの模型を使用することができる。

1 つの模型は、大会毎に出場者 1 人にのみ使用されることができる。

そのルールが違反された場合、すべての該当する出場者は、その大会のディレクターによって大会から失格とされる。

出場者は、下記の場合模型の変更が可能である。

－レースのスタート前で、出場者が準備エリアを離れていない場合。

－又は、予選ステージと勝ち抜けステージの 2 つのラウンドの間。

## B.4. 模型の登録と加工

各出場選手は、模型 3 つまで登録することができる。主催者は、簡単に目で確認できき偽造することが困難なステッカーなどの識別物を使用し、登録された各模型に印をつける。

登録の際、模型の仕様が主催者によって確認されることがある。その際以下の項目を確認することが推奨される。

－識別マーク

－重量とサイズ

- －バッテリー(電圧)
- －モーターを止めるためのフェイルセーフとそれに関連した装置
- －無線操縦機器
- －VTX、カメラとヘッドセットゴーグル
- －LED ライトユニット(そのような装置が主催者によって要求される場合)

模型加工後に模型が無くなる又は損傷した場合、出場選手は、大会の正式なスタート時間の1時間前までは、確認のために追加の模型を用意する権利を持つ。

正式な大会期間中、模型の最も重要な特性を確認するために、レースに続いて主催者によってランダムな抜き取り検査が行われることがある。

模型が準拠しない出場選手は、大会のディレクターによって、大会から失格とされることがある。

## B.5. 練習飛行

主催者によって許可を受けていないレースサーキット上での練習飛行は、大会の主催者によって大会から失格とされる可能性があり、厳重に禁止されている。

練習期間は、大会の始めに設定される。各出場選手は、自身のモデルの登録と加工を終わらせた際にのみ、この練習期間に入ることができる。

主催者は、練習期間の状態を決定すること。この情報は、最低でも大会の1ヶ月前には公開されなければならない。

各グループは、平等に割り当てられた時間を、自由な練習期間とすることができる。

割り当ての時間と各グループの出場選手数は、主催者によって決定される。

練習期間は、予選飛行の最初のラウンドと共に設けることができる。各グループは、各3分1回以上の練習飛行を許可される。練習飛行の回数は主催者によって決定され、すべてのグループに対して同数でなければならない。最後の練習飛行後、グループは最初の予選飛行のためにサーキットに留まる。模型のバッテリーパックを交換する又は模型を変更するための3分間の休憩が、選考飛行のスタート前に与えられる。

いかなる場合でも、各出場選手は、練習時間が許す限り望む回数だけサーキットラップを行うことができる。練習時間が終了した後は、まだ飛行中の出場選手は、着陸前に進行中のサーキットラップを完了することができる。

衝突した場合、模型が継続できない際は、その模型は練習期間の最後までモーターが停止した状態で地上に留まらなければならない。衝突の理由がその選手に起因しない場合を除き、選手はまた別の練習時間を要請することはできない。

## B.6. 大会の構成

大会は、通常3つのステージに基づいて構成される。

- －予選ステージ (勝ち抜けステージへの選考のためのラウンド)

ー勝ち抜けステージ（連続した勝ち抜けラウンドによって決勝ステージへの資格を得る）

ー決勝ステージ

(注)出場選手の人数が少ない場合(特に 16 人未満)、大会は、3 つのステージ(予選、勝ち抜け、決勝)を開催するのではなく、各選手に対して決まった回数のラウンドで 1 つのステージを行ってもよい。その場合、B.6.6 (追加ラウンドシークエンス)で定義されているようにルールを適用することが推奨される。

予選ステージと勝ち抜けステージの各ラウンドは、グループで行われる。(ラウンドの下位区分は同じレースの同じ時間に飛行を行うパイロットの数に対応する)

各レース毎に最大 4 人のパイロットで試合を行うことが推奨される。しかしながら、予選ラウンドとオプションの追加ラウンド両方又はどちらかは、法的にまた技術的に可能で出場者の人数が妥当である場合、各グループパイロット 6 人で行うことができる。

#### **B.6.1 タイムキーピング**

可能な限り常に、タイムキーピングは完全で永続的なタイムキーピングの信頼性を確保するために、適切な余剰性のある電子タイミングシステムで行われる。

(注)電子タイミングシステムを使用せずに(手動のタイムキーピングでのみ)行われる場合、主催者は最低でも大会の 1 ヶ月前に出場選手に通知しなければならない。

予選ステージを除いて(B.6.3 を参照)、タイムキーピングはレースのスタート時に始まる。

#### **B.6.2. レースのスタートの手順**

レースのスタートは、以下のように行われる。

ースターエリアに模型が配置された後、スターターはスタートの準備ができているかどうかパイロットに確認する。

ースターターがパイロットの準備が整っているとみなしたとき、「Arm your quads」とアナウンスする。

ーそのアナウンスの約 3 秒後、すべてのレースに対して同等の時間が与えられるよう、レースのスタートに対して短く明瞭な音声信号がある。スタートシグナルの前にカウントダウン(3、2、1)は行われない。

以下が発生した場合、スターターはすぐにレースと中断し、新たにスタートを行わなければならない。

ースタート手順が適切に行われなかった場合

ーパイロットがフライングをし、そのパイロットを失格とすると決まった場合

再スタートの前に、パイロットは模型のバッテリーパックを取り換える機会が与えら

れる。

### B.6.3 予選ステージ

予選ラウンドの数は、可能な場合 3 回を最低として、実施できる時間に基づいて、主催者が決定する。

グループの構成と飛行の順番は、ブラインドローで決められる。ドローは、各予選ラウンド毎に異なる。

パイロット数が必要数(4 か 6)を下回るレースは、(例えば、パイロットの参加の取りやめによる)、その予選ラウンドで再飛行を許可されたパイロットを含んで人数がそろったレースを行うために、ラウンドのドローの最後に配置される。

もし必要であれば、各予選ラウンドの最後のグループは、1つのグループで最低 3 人のパイロットを可能な限り含むように、大会のディレクター(FAI 審査員メンバーの監督の下)によって再アレンジされる。

タイムキーピングは、模型がタイムキーピングセンサーを通り過ぎる時に動作する。その場合、各パイロットは、トラックの飛行認識する可能性なく、タイムキーピングセンサーが配置される場所で、スタート後直ちに始めなければならない。

主催者は、使用される選考方法を決定し、最低でも大会の 1 ヶ月前には発表しなければならない。

選考方法の例として、以下 2 点を参照のこと。

#### a) 必要なラップ数を達成したベストタイム

主催者は、達成されなければならないサーキットラップの数と、そのために与えられる時間を決定する。

各出場選手に対して、予選ラウンドの結果は、要求されたラップ数を達成するための登録タイムと一致する。

暫定的なランキングは、予選の飛行で獲得した各選手の最も良い結果を考慮し、予選ステージの終わりに決定される。勝ち抜けステージへの選考に関わる最終順位がタイの場合、タイを解消するために、2 番目によい結果が考慮される。必要な場合は 3 番目によい結果が考慮される。予選飛行の結果が十分でない場合、まだタイが解消されない選手の間で、タイ・ブレイク・フライトが行われる。

勝ち抜けステージに必要な選手の人数が足りない場合、時間を設定できなかった選手に対して追加の予選飛行が行われる。これは、勝ち抜けステージへの出場選手の数が適切な人数に達するまで繰り返される。

#### b) 1つのラップの上位 3つのベストタイムの平均

主催者は、測定される連続のラップ数と、そのために与えられる時間を決定する。

パイロットがそれらの連続のラップを終えたとき、模型を着陸させなければならない。

各出場選手の結果は、すべての予選ラウンドを考慮した上で、1つの有効なサーキットラップを行った際の上位3つのタイムの平均となる。これらの3つのタイムは、同じ予選ラウンドでも異なるラウンドで行われたものでも、どちらでもよい。

(注)3つの代わりに、違う数のベストタイムが使用されてもよい。(2、4など)

暫定ランキングは、予選の飛行で各選手が獲得した結果を考慮し、予選ステージの終わりに決定される。勝ち抜けステージへの選考に関わる最終順位がタイの場合、タイを解消するために、4番目により結果が考慮される。必要な場合は5番目により結果が考慮される。予選飛行の結果が十分でない場合、まだタイが解消されない選手の間で、タイ・ブレイク・フライトが行われる。

勝ち抜けステージに必要な選手の人数が、1回の有効なサーキットラップを3回行った選手だけでは足りない場合、2回しか行っていない選手に対しては、2回の平均を考慮する。これでもまだ十分でない場合、1回の有効なサーキットラップを1回しか行ってない選手も考慮に入れる。

勝ち抜けステージに必要な選手の人数が、それでもまだ最終的に足りない場合、そのステージで時間を設定できなかった選手に対して、追加の予選飛行が行われる。これは、勝ち抜けステージへの出場選手の数が適切な人数に達するまで繰り返される。

いかなる場合でも、勝ち抜けステージへ選出されるためにタイム獲得のため追加の予選飛行が必要な選手は、既に選出された選手の後に、そしてその後に2回目の追加飛行が必要な選手、というように順位づけされる。

#### B.6.4 勝ち抜けステージ

勝ち抜けステージは、以下の3つのシナリオのうちの1つに準じて構成される。

- シナリオ A：予選ステージから選出された 64 選手
- シナリオ B：予選ステージから選出された 32 選手
- シナリオ C：予選ステージから選出された 16 選手

シナリオの選択は、勝ち抜けステージで飛行する選手の最大限に可能性を与えるために、出場選手の合計数を考慮し大会の開始前に主催者によって行われる。

勝ち抜けステージのすべてのレースは、予選ステージで達成されたパフォーマンスを考慮し、決められたラップ数で行われる。異例の事態を除き、ラップ数は勝ち抜けステージのすべてのラウンドに対して同一であること。

各ラウンドの順位は、必要ラップ数が完了した際に達成したタイムを考慮し決定され

る。

飛行を終えなかった選手は、飛行距離(ラップ数と最後のラップの部分)を考慮しランク付けされ、失格となった選手は最後に順位づけされる。

上位 2 名が、直接次のラウンドに選出される。2 位がタイの場合、次のラウンドに誰が選出されるか決めるために、予選ステージの最後に決定した暫定ランキングでの順位が考慮される。

### **ダブル勝ち抜けオプションシークエンス**

勝ち抜けラウンドの各レースで 3 位と 4 位になった選手が直接勝ち抜ける代わりに、ダブル勝ち抜けシークエンスを適用してもよい。

このシークエンスはオプションである。主催者は、ダブル勝ち抜けシークエンスを適用するかどうかを、最低でも大会の 1 ヶ月前に出場者へ知らせなければならない。

このオプションによって、勝ち抜けラウンドで敗退した出場選手もまだ決勝戦へ進む可能性を持ち飛行を続けることができる。

ダブル勝ち抜けシークエンスのレースで 3 位と 4 位になった選手は、確実に敗退となる。

### **レースの構成**

最初の勝ち抜けラウンドでは、レースのグループの構成は予選ステージの最後に決定した暫定ランキングを考慮し決定される。

各シナリオについて、最初の勝ち抜けラウンドのレースの構成と決勝戦までのラウンドの組織の詳細は、Annex に定義されている。

– Annex 2 : シナリオ A (予選ステージから選出された 64 選手)

– Annex 3 : シナリオ B (予選ステージから選出された 32 選手)

– Annex 4 : シナリオ C (予選ステージから選出された 16 選手)

## **B.6.5 決勝ステージ**

決勝レースでは、飛行を終えなかった選手は、飛行距離(ラップ数と最後のラップの部分)を考慮しランク付けされ、失格となった選手は最後に順位づけされる。各準決勝戦で上位 2 位になった選手は、最終順位として 1 位から 4 位を決定するために、決勝戦へ選出される。準決勝戦のその他の選手は、5 位から 8 位を決定するために、小さい決勝戦を行う。

**勝ち抜けステージにダブル勝ち抜けシークエンスが適応された際の決勝戦の適応**

### **a) 標準の方法**

最終の勝ち抜けラウンド(1 レース)での上位 2 位と二重勝ち抜けシークエンス(1 レース)の最終ラウンドでの上位 2 位は、1 位から 4 位の最終的なランキングを決定するために、決勝戦へ選出される。

b) 任意の方法

ダブル勝ち抜け戦が適応される際、出場選手 2 人(A と B)は敗北なしで、ダブル勝ち抜け戦からのもう 2 人(C と D)は、それぞれ既に 1 敗している。

1 敗の選手が無敗の選手より上位になるのを避けるため、決勝ステージは、1 回の決勝レースの代わりに連続した決勝レースで構成される。

連続した決勝レースそれぞれにおいて 1 位と 2 位になった選手は、次の決勝レースへ直接選出される。3 位と 4 位になった選手は(又は 3 人しかいない場合は 3 位)、1 敗となる。

2 敗となるとすぐに敗退決定となり、次の決勝レースには進めない。その場合、勝者(2 位となった選手も該当の可能性もある)は、最多で 1 敗となり、その他すべての選手は 2 敗となって敗退となる。

(注)同じ決勝レースで 2 人の選手が敗退となった場合、この 2 名の最終順位は該当するレースの順位によって決定される。

主催者が勝ち抜けステージにダブル勝ち抜け戦を適用する予定の場合、決勝ステージが 1 つの決勝レースのみで行うか連続した複数の決勝レースを行うか、最低でも大会の 1 ヶ月前までに出場者に通知しなければならない。主催者が大会前に何もアナウンスしない場合、決勝ステージは 1 つの決勝レースのみで行われる。

#### B.6.6 追加ラウンド オプションシーケンス

このシーケンスはオプションである。主催者は追加ラウンドシーケンスが適応されるか否かを、最低でも大会の 1 ヶ月前に出場選手に通知しなければならない。

このオプションは、予選ステージの後の最初の勝ち抜けラウンドでの飛行に選出されなかった選手に、最終的な順位を決定する追加のラウンドに参加する資格を与える。

追加ラウンド数は、可能な時間を考慮し、主催者によって決定される。

グループの構成と飛行の順番は、ブラインドドローで決められる。ドローは、各追加ラウンド毎に異なる。

パイロット数が必要数(4 か 6)を下回るレースは、(例えば、パイロットの参加の取りやめによる)、その予選ラウンドで再飛行を許可されたパイロットを含んで人数がそろったレースを行うために、ラウンドのドローの最後に配置される。

もし必要であれば、各予選ラウンドの最後のグループは、必要なパイロット数で最大数のレースを行うように、審判長(FAI 審査員メンバーの監督の下)によって再アレンジされる。

ラウンドの最後のレースが必要なパイロット数(4 か 6)に満たない場合、必要なパイロット数で残りのレースを始めるために、ボランティアに依頼する。



もしボランティアの人数が多すぎる場合、大会のディレクターは、必要なボランティアを決めるためにブラインドローを行い、それから各グループでの順番(スタートのラインでの位置)を決めるために別のドローを行う。

ボランティアが足りない場合、必要なパイロット数(4 か 6)より少ない人数でレースを始める。

ボランティアは、そのレースの結果を登録したり、再飛行を許可される資格はない。各レースの終わりに、それぞれのパイロットは順位に基づいて、以下の通り得点を与えられる。

- a) **グループ毎のパイロット人数が 4 人** : 1 位 1 点、2 位 2 点、3 位 3 点、4 位 4 点。  
レースで飛行しなかった、又はレースを終えられなかったパイロットは、5 点。  
レースから失格となったパイロットは、6 点。
- b) **グループ毎のパイロット人数が 6 人** : 1 位 1 点、2 位 2 点、3 位 3 点、と続く。  
レースで飛行しなかった、又はレースを終えられなかったパイロットは、7 点。  
レースから失格となったパイロットは、8 点。

最終的な順位は、すべての追加ラウンドで出場者に与えられる得点の合計を考慮して決定される。得点の少ない選手が上位になる。

タイの場合、タイを解消するために、該当する選手に対して予選ステージの最後に決められた暫定ランキングの順位が考慮される。

### **B.6.7 最終順位**

最終順位表は、シナリオ A については Annex 2、シナリオ B については Annex 3、シナリオ C については Annex 4 に記載。

これらの表は、2 回の勝ち抜けステージや、追加ラウンドシーケンスを含む場合を含む、異なる可能性がある状況を網羅している。

## **B.7 飛行の出来事**

### **B.7.1 レース中に損傷又は破壊された障害物**

レース中に障害物が偶然に損傷又は破壊された場合、その事故についてとどのように継続するかを、できる限り速やかにパイロットに通知される。

(注)主催者は、どのように継続するかを決定しパイロットに明確に通知する責任者(大会ディレクター、スターターなど)を決めなければならない。

障害物を越えなければならない(エアゲートやトンネルなど)場合、障害物を超えるよう続けるか、迂回する許可を与えるか、レースを中断するか、という決定となる。該当の障害物を迂回する許可が与えられた場合、パイロットはその状況を悪用しないよう、最善を尽くすこと。

障害物を避けるべきと懸念される場合、例えば安全性への影響を考慮し異なる決断が

される場合を除き、レースは継続される。レースが継続される場合、パイロットは進路をたどるよう、その状況を悪用しないように最善を尽くすこと。

### B.7.2 フェールとペナルティ

超えなければならない障害物が効果的に超えられていない場合、再び障害物を超えるよう試みること。この作戦の間にパイロットが他の模型と衝突した場合、パイロットはレースから失格となる。パイロットが超えなければならない障害物を超えなかった場合、対応するサーキットラップは審判によって無効とされる。

サーキットカット(例えばターンの際)の場合、サーキットの離脱した場所に戻るようできる限り早く行動しなければならない。パイロットが十分に急いで行動しなかったと審判がみなした場合、審判は対応するサーキットラップが無効と決定できる。その間にパイロットが他の模型と衝突した場合、そのレースから失格となる。

両方の場合において、衝突された模型のパイロットは、競争力のある方法での飛行を続けることがこれ以上できないとみなされた場合、再飛行が許可される。その場合、衝突後可能な限りすぐに飛行を停止し、その旨を伝えなければならない。衝突が明らかにパイロットに不利になったことを確認し、該当の審判次第で再飛行が与えられる。パイロットが飛行を続けると決断した場合、再飛行は考慮されない。

### B.7.3 レースからの失格

以下の状況の場合も、パイロットはレースから失格となる。

- ースタートシグナルの前のスタート。早いスタートによってパイロットが明らかに優位になると見なされる場合。
- ーサーキットからの退場(安全ラインを超える)
- ー祝賀演習。特にパイロットが飛行を終えた後。

失格は、そのパイロット担当の審判の裁量によって決定される。

審判は、以下について懸念する場合もまた、失格を宣告できる。

- ーパイロットの飛行高度が高く、パフォーマンスがジャッジできない。
- ーパイロットが危険を与える、又は安全が損なわれている。

パイロットが失格となった場合、宣告された後すぐに着陸しなければならない。いかなる場合でも、パイロットのそのレースの結果は、無効となる。パイロットが着陸に十分に協力的でないといみなされた場合、そのパイロットは担当の審判の要請に基づいて FAI 審査員によって大会から失格とされる。

### B.7.4 衝突

模型が衝突した場合、パイロットは模型が再開可能な状況にある場合、再開できる。

模型がレースを継続できない場合、レースの最後まで、モーターが止まった状態で地

上にとどまっていなければならない。

パイロットは、飛行を停止したことを明確に伝えなければならない。

### B.7.5 安全性

パイロットは、模型が十分に安全基準を満たしていないと見なされる場合、飛行を停止するよう要求される可能性がある。例えば、衝突の後に機体が損傷した場合、バッテリーがぶら下がってしまっている場合などがあてはまる。

このような場合、そのパイロットに対する再飛行は考慮されない。

## B.8 再飛行

### B.8.1 再飛行の要因

障害物との衝突や模型同士の衝突などのレース中の事故に対して、B.7.2 で定義される特別な場合を除き、再飛行を正当化できない。

飛行の継続を妨げるとパイロットがみなす映像の問題がある場合、直ちに明確に宣言しなければならない。パイロットが主催者の受信機からの映像を使用していた場合と、審判によってその問題が確認された場合にのみ、再飛行は考慮される。

加えて、以下の場合に再飛行が考慮される。

ーパイロットがコントロールできない予測不可能な原因のため、模型がスタートできない、または通常の状態で行うことができない場合。

ー安全性の理由から、模型が準備できない、又は与えられた時間内で飛行が行えない、又は外部干渉によって中断された場合。

ーパイロットの意思とは無関係な理由から、パイロットがオフィシャルの要求によって着陸を強制された場合。模型、モーター、又は無線の故障は、パイロットの意思とは無関係な理由とみなすことはできない。

ーパイロットの **chair** は明確に飛行に影響を与える。パイロットのヘルパーが問題の原因の場合、再飛行は許可されない。

パイロットの環境の騒音は(公共の場での騒音、他の出場者の騒音など)、再飛行を正当化できない。

再飛行を許可されたパイロットに対して、再飛行を許可された最初の飛行はキャンセルされる。

### B.8.2 再飛行の構成

個人の再飛行は、予選ステージに対して許可される。従って、再飛行は個々に行われるか、必要なパイロット数に満たないレースの一部として行われる。

B.6.6 で定義される手順に従っている場合、同様の事が追加ラウンドオプションシリーズにも適用される。

## 勝ち抜けステージと決勝ステージ

レースの順位が次のラウンドへの選考を決定するため、勝ち抜けステージで個々の再飛行を行うことは不可能である。そのため、再飛行が許可された場合はレースを再スタートさせなければならない。

同様の事が決勝ステージに対しても適用される。

再飛行が妥当となりうる事故が起こった場合、可能な限り早くレースを中断することが望ましい。再飛行は、再飛行が許可されたパイロットと、レースの中断がアナウンスされた際に上空にいた選手のみに該当する。

(注)主催者は、レースの中断を決定しパイロットに明確に通知する責任者(大会ディレクター、スターターなど)を決めなければならない。

レースが中断されず、その後に再飛行が許可された場合、新たなレースが行われる。この新たなレースは再飛行が許可されたパイロットと、最初のレースを完了したパイロット(又はレースを終えなかった選手のうちレース最後に1位と2位だった選手)のみが含まれる。パイロットは、新たなレースに参加する代わりに、最初のレースで得たタイムを活かす選択をすることができる。この場合、新たなレースに参加するパイロットに対しては新しいタイムと最初のレースのタイムを比較して、順位が決められる。

## B.9 オフィシャル

### B.9.1 オフィシャルは大会を運営しなければならない。

大会の運営には、以下の主なオフィシャル(委員)が必要である。

- －大会の準備、組織化、管理を担当する大会ディレクター。大会ディレクターには、大会全体を通じて適用されるルールと安全性への順守を守る責任がある。
- －スターター。レースへのパイロットの招集、飛行前の確認の実行などを担当する他のオフィシャルの手を借りてもよい。
- －サーキットでのパイロットのレースでのすべての状況の確認とレース後のスコアシートへの記入を担当する審判(パイロット1名につき1名)。

(注)専任の審判の代わりに次のレースのパイロットの審判を行うことを考慮することは許容される。その場合、主催者は最低でも大会の1ヶ月前に出場選手に通知しなければならない。

- －スコアシートの回収及び／又は結果の集計担当のオフィシャル。

(注)タイムキーピングが手作業で行われる場合(推奨されない)、各パイロットにつき最低1人のタイムキーパーが必要である。

大会の期間と出場選手数に準じて、同じ人物がいくつかのオフィシャルの任務を担ってもよい。

### B.9.2 FAI 審査員

FAI のオープンインターナショナル大会では、Volume CIAM 一般規則 C.7.1 と C.7.3 に従って、FAI 審査員を任命しなければならない。

### B.9.3 審判

各レースにおいて、各 FPV パイロットは審判 1 名によって採点される。

審判は、パイロットと同じ映像を見ながら、担当するパイロットの飛行を追うことができるように、映像機器(ビデオスクリーン、ヘッドセット、ゴーグル等)を使用する。審判は、パイロットが正しくサーキットを進み、すべてのゲートと障害物を正しく超えるかをモニターする。

審判が担当するパイロットの隣にいる場合(必須ではない)、違反した場合選手に随意に知らせてもよいが、無効なラップに対しては行う必要はない。

(注)審判がパイロットの隣にいない場合、主催者は、模型が安全基準を満たしていないと見なされパイロットが失格となった場合、又は飛行を中止しなければならない場合に、誰がパイロットに知らせるかを定義しなければならない。

審判は、逃したゲート、障害物、又はサーキットカットに対する再試行するパイロットによる約束は、規則に順守しており、競争優位が失われていることを確認しなければならない。

飛行の最後に、パイロットは、その飛行が有効であるか又は失格を宣告されているかを通知される。失格の場合、失格の瞬間に完了しているサーキットラップ数が、該当のパイロットへ審判によって伝えられ、記録される。

(注)主催者は、模型が安全ラインを越えた(サーキットから出た)かどうかを飛行審判に知らせる役割の、専任のライン審判も設けてもよい。

### B.10 大会の中断

以下の状況の場合、大会ディレクターによって大会は中止されるか、開始が遅らされなければならない。

- 最低 1 分間以上準備エリア付近にて地上 2m の位置で測定された、秒速 9m 以上の継続した強風の場合。
- 飛行を続けることが危険となる大気条件(雨、嵐など)の場合。
- 例えば安全性に影響を与える又は救急サービスの利用を必要とする出来事など、その他の特別な事態。

公式飛行の最中に中断された場合、その飛行はキャンセルされる。

大会を続行できない場合、最終ランキングは、最新の有効な暫定ランキングになる。

### B.11 競技参加者の情報

主催者は、以下の項目を会場で掲示しなければならない。

- －FAI 審査員の構成
- －各ラウンドに対するスタートライン
- －各ラウンド後の結果
- －暫定ランキングと最終順位

(注)会場にいない人達が大会の経過を確認できるように、事情が許す場合は、インターネットでの投稿も推奨される。

## Annex 1

### レースサーキット

#### 1. レースサーキットの設計

トラックは、競争性を最大限に高め、パイロットの技術を明示できるよう設計されなければならない。主催者は、創造性を示し且つ開催地の特殊性を活用するよう推奨される。外部の視点から理解できるトラックを作ることによって、生の観客が観戦を楽しめるよう努めることが推奨される。

すべてのレースサーキットは、「安全第一」原則で設計されなければならない。飛行経路は、レースエリアからの予想外の迂回を防がなければならない。この状況で、パイロットが最適経路から外れた場合、人物(公衆、パイロット、ヘルパー、審判)がいない安全なエリアへの方向でトラックへ戻る軌道が行われなければならない。

#### 2. 安全性

飛行ゾーンが配置されているエリアは、「安全ライン」によって境界を定められなければならない。安全ラインは、スタートライン、エンドライン、障害物、3D 飛行経路、トラックへ戻る軌道、そして衝突やコントロールを失った場合に到達することができるエリアを取り囲まなければならない。

安全ラインは、オフィシャルの許可なく超えてはならない、間違えようのない物質的要素又はマーカーでなければならない。主催者は、安全ライン内での火事や応急処置の場合の基本的な手順を準備しなければならない。この意図は、安全ラインを越える許可が下りる前にすべての人に通達されなければならない。

レース中又は模型の飛行中、適切な安全装備(ネット、ケージ、防護服)なしで飛行エリアに立ち入ることは、厳重に禁止されている。主催者は、該当の人物の安全性を保障しながら、大会の競技、ライブ・ビューイング、マスコミ報道が行われるよう、注意しなければならない。パイロット、オフィシャル、そして観客のためのエリアは、コントロールを失った模型が届かないように、(ネット、フェンス、透明壁、推奨された最低限の分離、など…)安全性が保障されなければならない。

#### 3. スタート

スタートの際の衝突を避けるために、模型は2つの配置のどちらか1つを使用しスタートラインに配置されなければならない。

- 1) 最適なスタート軌道と垂直に、模型間の間隔が最小0.5メートル最大1メートルで一列に並ぶ。
- 2) 1台又は2台の模型が先頭に立ち、逆さ向きの「V」又は「\\_/\_/」パターンに並ぶ。模型間の最小間隔は、側面で0.5メートル、正面又は後方で0.5メートルでなければならない。最大間隔は、側面で1メートル、後方で1.5メートルでなければならない。

トラックがクローズドサーキットの場合、スタートラインはサーキットトラック外にすることが可能である。

スタートの際の模型位置は、前のステージの際のベストパフォーマンスを考慮し、パイロットの位置が決定されなければならない。2人以上のパイロットに同じ前のパフォーマンスがある場合、位置はドローによって決定される。

#### 4. 障害物

障害物の数は、環境の特徴、特に使用できるスペースに対して、適合しなければならない。障害物の数は、競争性を最大限に高め、パイロットの技術を明示しなければならない。

障害物は、どの高さ・位置に設けられてもよい。障害物間の飛行経路は、スムーズな飛行ができるものでなければならない。

障害物は、景色と対照的で且つ30メートル離れた位置での一般的なFPVビデオ装置で完璧に目で見えなければならない。飛行経路は、障害物によって決られたエリア内で、明確に印をつけられ、明白に追うことができなければならない。

障害物には2種類ある。

##### 1) 交差する障害物

この種類の障害物(単体のエアゲート、エアゲートの組み合わせ、トンネルなど)は、どの3Dの方向でも交差することができる。内部空間は、どの長さや形の2D又は3Dでもよい。最適飛行経路で使用されるエリアに沿った内部空間には、ワイヤーやロープなどの装置があってはならない。

内部の障害物は、最適飛行経路の真ん中で、最小直径が1.5メートル内でフリースペースでなければならない。

##### 2) 避ける障害物

この種類の障害物(壁、羽田、パイロン、フライヤーなど)は、交差することを意図していない実質上又は物質的なエリアを定める。ショートカットを避けるための単一の障害物でもよいし、複数を組み合わせて水平又は垂直のスラルームのような構造を作ってもよい。

設計は、障害物を避けるためのフリースペースを持たなければならない。フリースペースは、最適 3D 飛行経路を中心とした最小直径 2.5 メートルなければならない。衝突の際模型を守るために、主催者は緩衝材で障害物を作る又はカバーをするという相応の努力を払わなければならない。

## 5. ゴール

フィニッシュラインはレースの終わりを示す。トラックがクロズドサーキットの場合、フィニッシュラインはサーキットトラックにある必要はない。

フィニッシュラインは、2D エリアによって交差されることを定義されなければならない。パイロットは、模型がそのエリアに触れて完全に交差した時、レースを終える。

安全に模型を着地させる又は正常な状態に戻すために、フィニッシュラインの後にピックアップエリアを設けること。フィニッシュラインを越えた後に他のパイロットの飛行を妨げないように設計されなければならない。



ANNEX 2  
SCENARIO A - 予選ステージから出場選手64人が選ばれた場合

1. 勝ち抜けステージ第1ラウンドのレース構成
2. ラウンドの構成 (ダブル勝ち抜けオプションを適用しない場合)
3. ラウンドの構成 (ダブル勝ち抜けオプションありの場合)
4. 最終的な分類

| ダブル勝ち抜けなし |   | ダブル勝ち抜けあり |   |
|-----------|---|-----------|---|
| 順位        |   | 順位        |   |
| 1位        | 決勝1位                                      | 1位        | 決勝1位                                      |
| 2位        | 決勝2位                                      | 2位        | 決勝2位                                      |
| 3位        | 決勝3位                                      | 3位        | 決勝3位                                      |
| 4位        | 決勝4位                                      | 4位        | 決勝4位                                      |
| 5位        | 準決勝1位                                     | 5位        | レース61で3位                                  |
| 6位        | 準決勝2位                                     | 6位        | レース61で4位                                  |
| 7位        | 準決勝3位                                     | 7位        | レース59で3位                                  |
| 8位        | 準決勝4位                                     | 8位        | レース59で4位                                  |
| 9~16位     | レース25~28の3位と4位、予選ステージ後の暫定ランキングによって最終順位づけ。 | 9~12位     | レース57と58の3位と4位、予選ステージ後の暫定ランキングによって最終順位づけ。 |
| 17~32位    | レース17~24の3位と4位、予選ステージ後の暫定ランキングによって最終順位づけ。 | 13~16位    | レース53と54の3位と4位、予選ステージ後の暫定ランキングによって最終順位づけ。 |
| 33~64位    | レース1~16の3位と4位、予選ステージ後の暫定ランキングによって最終順位づけ。  | 17~24位    | レース49~52の3位と4位、予選ステージ後の暫定ランキングによって最終順位づけ。 |
|           |   | 25~32位    | レース41~44の3位と4位、予選ステージ後の暫定ランキングによって最終順位づけ。 |
|           |   | 33~48位    | レース33~40の3位と4位、予選ステージ後の暫定ランキングによって最終順位づけ。 |
|           |   | 49~64位    | レース25~32の3位と4位、予選ステージ後の暫定ランキングによって最終順位づけ。 |

  

| 追加ラウンドあり |   |
|----------|---|
| 65位以下    | すべての追加ラウンドの得点の合計によって順位づけされる。得点数がより少ない選手が前に順位づけされる、など。同点の場合、予選ステージ後の暫定ランキングが考慮される。 |
|          | 追加ラウンドなし  |
|          | 予選ステージ後の暫定ランキングによって順位づけられる。   |