



JAPAN HANGGLIDING FEDERATION

# JHFレポート

3・4月号  
2004年

(社)日本ハンググライディング連盟 発行

<http://jhf.skysports.or.jp/>



## JHF共済でフライヤーの傷害に補償を。

ハンググライディング・パラグライディング愛好者が万一の事故に遭遇した時のための「JHF共済」が今春スタートします。現在、JHFフライヤー会員登録をすると、第三者損害賠償責任保険に自動的に加入できますが、フライヤーやインストラクター自身の傷害等に備えるには、各自が個人的に保険に入るしかありません。しかもハンググライディングは危険なスポーツと見なされ、通常の掛金では保険契約ができません。そこで、JHFは調査を重ねた結果、「共済」という相互扶助の形をとり、ハングの事故保障も含め独自の保障制度を確立することにしました。この4月1日にJHF共済会を発足させる予定で準備を進めています。\*7ページを参照



## 朝日会長がヨーロッパを訪問。

朝日和博会長が12月16日から3日間ヨーロッパを訪問し、17日に国際ハンググライディング委員会(CIVL)オリビエ会長と、18日にはドイツハンググライディング連盟(DHV)チャーリー会長、クラウス事務局長と会談しました。オリビエ会長からは、韓国での第1回パラグライディングアジア選手権への協力依頼と、第2回アジア選手権の日本開催の要請がありました。これに対し朝日会長は、アジアでのパラグライディングの普及振興のため、JHFが指導的な役割を果たしていく上から、前向きに取り組むことを約束しました。

一方DHVでは、2004年度から実施予定の教員更新講習会の義務付けについて、技術的な協力を要請し、チャーリー会長、クラウス事務局長はこれを快諾、全面的な協力を得ることになりました。また、スカイスポーツの安全性について意見交換を行い、DHVのセーフティーノーツの活用について、改めて了解を得ました。

写真1:左から朝日、CIVLオリビエ会長、オリビエ夫人。

写真2:DHV事務局で。左からハーネス氏、クラウス事務局長、チャーリー会長、朝日。



## 韓国のハドンで第1回PGアジア選手権開催。

5月15日から23日まで、韓国のハドンで第1回パラグライディングアジア選手権が開催されます。JHFは日本チームを送るのももちろん、CIVLの要請により、国際シヨナルジュリーとしてPG競技委員会の岡芳樹委員長を派遣します。1月30日から2月1日には、さまざまな準備の調整のため、関谷暢人常任理事が韓国ハング・パラグライダー協会を訪れ、選手権の競技委員長をつとめるリー氏らと会談。開催地の視察もして来ました。隣国での選手権が成功するようご声援を。運営ボランティアも募集中です。\*13ページを参照

写真3:ランディング場上空からメインテイクオフのヒョンジェ山(左側)を望む。

写真4:ハドンエリアの広大なランディング場。5月にはどんなドラマが.....?



JHFレポートは、スポーツ振興くじ助成金を受けて発行しています。

### JHFレポート 3・4月号

### もくじ

- P2-ココが知りたい!パイロットのためのトレーニングPG編 - 4 P6-環境を考える。
- P7-JHF共済 P9-よりよい組織をめざして [理事に聞く] 下村孝一 / 理事会ダイジェスト
- P10-県連だより 宮崎県ハング・パラグライディング連盟 P11-県連ニュース / 坂谷秀夫、03年XCリーグチャンピに。 P12-委員会の動き P13-@sky

# ココが知りたい!

## パイロットのためのトレーニング [パラグライディング編-4]

パイロット技能証を取って「一人前」になったものの、失敗の原因がわからない、教員のアドバイスがよく理解できない、イメージどおりのフライトができない……そんなパイロットのためのトレーニングを考えようとした「ココが知りたい!」前回はライズアップとテイクオフが課題でした。今回は、これまた基本中の基本、ランディングがテーマ。講師は毎度おなじみ、ベテラン教員の加賀山務さん。悩めるパイロットを代表するのは、矢田貝嘉広さん、藤岡多恵さん、そして東野武史(JHF広報出版部)の3名です。

**加賀山:**「ココが知りたい!隊」の皆さん、久しぶりです。昨年の「テイクオフ実技講習」が大好評につき、今回は「ランディング実技講習」ということで、皆さんに新年早々集まっていただきました。今回もよろしくお願いします。

**隊員一同:**よろしくお願いします。

**東野:**事故報告を見ると、着地時のアクシデントがテイクオフと同様に多いんですね。少しでもランディングでの危険を回避するポイントなどを教えてもらえますか?

**矢田貝:**最近着地のときに身体を起こさないパイロットが多いですね。足を前に突き出して結局ケツラン(お尻でランディングするの意)しちゃったり。(東野:汗!)でも、体重移動や微妙なコントロールは座っていたほうがやりやすいから、いつ身体を起こすのがいいのかな?

**藤岡:**身体を起こすのって腹筋を使いますよね。なかなか飛びながら身体起こせなくて苦労しちゃいます。それにランディングの時のアプローチはエリアによって変わるから、高度処理をどのようにするのがいいか迷いますよね。

### 低高度フライトでの注意点

**加賀山:**パラグライダーのアクシデントの大半がテイクオフやランディングといった地上付近で発生していることを考えると、事故対策の重要ポイントは「地上付近を飛んでいるとき」ということになります。緊急時の装備としてパラシュートを携行していますが、開傘するためには高度が必要で、地上付近ではあまり使用できませんからね。

地上付近での事故の多くが、翼の潰れからの急旋回や失速、乱気流に揺られて姿勢を崩し、ローリングやピッチングといった状況から勢いよく地面に衝突するものです。まあ、ターゲットを狙うあまり急旋回や急なピッチング操作をして地面に激突する不心得モノもいるわけですが……。

地表面というのはサーマルの発生源であったり、風に影響を与える障害物や起伏があったりするので、当然地上付近を飛行

しているときは、サーマルやローターなどの突発的な乱気流に遭遇する可能性が高いわけです。パイロットにとって重要なのは、この地上付近を飛行中は、乱気流との遭遇の可能性を意識して、機体の安定を第一に考えた操作を行うことです。つまり、テイクオフ直後やランディング前は「突然潰されるかもしれない」、「突然吹き上げられるかもしれない」、「突然下降気流で急降下するかもしれない」ということを考え、万全の態勢で臨むことが大切というわけです。その際(地面や斜面に近いとき)は具体的に以下のような注意が必要となります。

乱気流に潰されにくい飛行をする  
乱気流で失速しにくい飛行をする  
乱気流に遭遇しにくい場所を飛ばす  
乱気流で揺らされない操作をする  
万一乱気流に揺らされても揺れを止める  
万一乱気流に潰されても旋回に入らない操作をする  
一見単純な説明で、「そりゃ判ってるよ」といった感じになるとは思いますが、ちょっと考えてみましょう。

### 潰れと失速

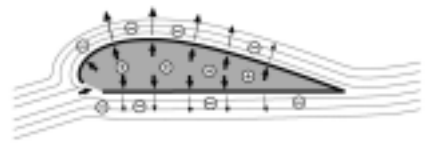
**加賀山:**「乱気流に潰されにくい飛行」は速く飛ばないということ、失速しにくい飛行は遅く飛ばないということです。ブレークコードを軽く引いた中間速度が良いわけですね。

**東野:**速く飛ばないことが潰れにくいというのは? 速く飛んでいるほうが、ラム圧が高くて潰れにくいのでは?

**加賀山:**パラグライダーは乱気流などでけっこうあっさり潰れちゃう翼です。ところがスカイダイビングのキャノピーはめったに潰れませんね。この差は、キャノピーの張りが強いとか内部圧力の問題ではなく、パラグライダーの翼が性能を上げて滑空比を向上させたことで起こっているのです。翼が潰れる「前被り」という現象は、あんまり翼の内部の圧力とは関係ないことです。「張りがあるほうが潰れにくい」というのはイメージ的には正しそうですが、空気を詰め込んだ風船と違って、エアークラウドをあけて空中を進んでいるキャノピー内部の圧力は、インテーク(リーディングエッジ)の部分にかかる圧力と等しくなるようになっているわけですから、速度を上げているほうが内部圧力は高いと言えますし、キャノピーの外部を空気が流れることで負圧が生じるという「ベルヌイの定理」による説明でも、流速が速い、つまり高速で飛んでいるほうがキャノピーの外部圧力が下がって「張り」は強くなるわけです。

### 翼内部の圧力

**加賀山:**よく「ラム圧が高いから潰れにくい」

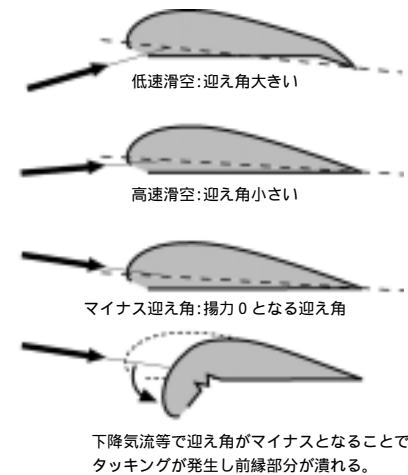


などの表現をされる翼の圧力ですが、実際には翼前縁部に開口したエアークラウド部分(淀み点)での圧力と等しくなるため、速度に応じて増減します。キャノピー外周の圧力は気流が高速になるほど減圧されますから、高速滑空時のほうがキャノピーの「張り」は強くなります。ところが、パラグライダーの「潰れ」は膨らんだ風船を潰すとは違って、翼の前縁で風が上面側から吹くことで起こる「タッキング」という現象から発生するものです。つまり迎え角がマイナスになると潰れるのですね。

余談ですが、揚力を生むには迎え角が必要なので、迎え角がマイナスになるときは当然揚力が無くなります。潰れる前に「テンションが抜ける」というのがその現象ということになります。

グライダーの場合、速く飛ぶというのは迎え角を減らすことなので、乱気流の影響で、よりマイナス迎え角になりやすいわけですね。つまり、迎え角を上げれば上げるほど前被りの潰れがおきにくいということになります。

### 潰れと迎え角の関係



**加賀山:**パラグライダーの翼型を支えるのは、翼の膨張と下面に配置されたサスペンションラインだけなので、翼が揚力を発生している間(サスペンションラインに荷重がかかっている間)は潰れません。部分的な下降気流や片翼の上昇などにより一部の翼の迎え角が減少し、揚力を発生しなくなる迎え角(ゼロ揚力迎え角:通常迎え角0度よりマイナス側)以下に下がったときに潰れが発生します(タッキング現象)。

**東野:**なるほど、ランディングのときには、しっかりと減速して飛んでいれば潰れないわけですね。

**加賀山:**そこが問題なのですが、減速した状態というのは、今度は迎え角が上がった状態で、速度も遅いわけです。速度が遅いということは、風の上下動の動きが翼の迎え角をより大きく変動させることにもなります。ちょっとした乱気流で翼の揚力が変化しやすく、揺らされたり突然の沈下を起こしたりしやすくなるのです。ランディングで特に怖いのは失速ですが、失速もまた迎え角によって起こる現象で、「ブレイクコードを引き過ぎたから失速するだけではない」のです。ブレイクコードをどんどん引いていけば、迎え角が大きくなって失速するのは当然ですが、ブレイクコードを引いていなくても、翼に当たる風が失速迎え角になれば失速してしまいます。低速での滑空中には、強い上昇風を受けるだけで失速することも充分あるわけです。失速ギリギリで飛んでいる場合は、一瞬で失速するわけですね。また、そこそこ速度があっても上昇風を受けてピッチアップした状態で上昇風を抜けたり、風がなくなったりすると、やっぱり失速しちゃいます。ついでに言うと、ランディング場って、大抵の場合、周囲が一番サーマルが発生しやすい場所でもあるわけです。

**東野:**う～ん、こりゃ困った。ランディングのときには危険がいっぱいなワケですね。

**加賀山:**そうでもないんですよ。今時の機体は迎え角の変化に対応する範囲が大きく、急激なピッチ変化や失速が起きにくくなっていますからね。ただ、極端なフルグライドやアクセルを踏んでのアプローチや、ターゲットオーバーを避けるために目いっぱい減速して降下させるという行為を行わないことを心がけましょうね。キチンと滑空を維持できる「適当な速度」でアプローチすることで良いわけです。ただ、潰れや失速のしくみを正しく理解して、その場の風の状況に対応することが大切ですね。

### 着陸場はサーマルが発生しやすい

**加賀山:**の「乱気流に遭遇しにくい場所を飛ぶ」というのは、頭での応用が必要になります。さっき少しふれましたが、よく整備されたランディング場は草刈りしてあって、当然乾いていますよね。地面が非常に熱くなりやすい場所です。特に風下に林や建物、池や川があつたりすると、明確なサーマルのトリガーになるわけです。ランディングの基本は、ランディング場風下での高度処理飛行(偏流飛行)ですが、ランディング場からサーマルがポコポコ発生している状況では、サーマルの通り道で高度処理を行うのはあまり得策ではありません。最終進入のためのファイナルターンを風下側で行うのは当然ですが、それ以前の高度処理については、その日の風向きや天気によってパターンを組み立てる必要があります。ランディング周囲の地形や植生も安全なアプローチのために考慮する必要があるわけですね。殆どのフライトエリアでは、その場所と風向きに応じたアプローチパターンを組み立てているものです。予め確認したうえ

で飛ぶようにしましょう。テキストの基本より、そのエリアでの基本を実践すべきなのは言うまでもありません。

### 機体を安定させるコントロール

**加賀山:**の「揺らされないコントロールをする」というのは、アクティブコントロールといわれ、揺れを発生させる風を感じたら、早め早めに対処して揺れを打ち消すようにすることですね。ピッチングやローリングを止める操作が基本になりますが、しっかりとトレーニングが必要です。充分安全な上空で意識して揺らされないコントロールを身につける努力をしましょう。基本的には風で持ち上げられるほうに体重とブレイクを入れて、傾きを起こさないようにコントロールする感じですね。

の「潰されても旋回に入れない」というのは、トレーニングするのがちょっと大変です。実地トレーニングをして何とかするのも怖いですがね。ただ、パラグライダーが旋回に入るために必要なものは何かというと「傾き」ですね。極端な例でなければ、片翼が潰れていても、傾きを起こさなければ、けっこう真っ直ぐ飛ぶものなのです。ブレイクコードによる抑えも、片翼が潰れた状態でも安定して「傾きを起こさない」ようにすることが目的なんですね。潰れてすぐに急旋回に入るといえるのは、潰れたほうに身体が落ち込んだり、外翼を走らせてダイブに入れたりして傾きが発生してしまうことで起きやすいのです。

潰れた側に身体が傾くと反対のブレイクコードを持った手が上に上がりやすいというのも要注意です。以前は潰れたときに身体が傾きにくいようにクロスベルトを装備することが流行ったのですが、最近「体重移動を阻害する」「テンション抜けが起きやすく逆に潰されやすい」といった理由であまり見かけなくなりました。身体の傾きを程よく防止するABSなどのシステムが主流になっていますが、きちんとセッティングされていないと効果が期待できません。注意しないといけないのは、潰れた側に身体が落ち込むと、ほぼ確実に旋回に入ることです。ブレイクコードで強く抑える必要も出てくるので、失速のリスクも出てきます。低高度での飛行やランディング間際には致命的ですね。シミュレーターでのハーネスセッティングで、大きくシミュ



身体を起こしただけの姿勢は、身体を支えるものが何もないので、実は座っているとき以上に不安定です。上体がぐらつきやすいですね。この姿勢から顔を前に出して、フロントベルトに胸を押し付けることが大切です。

レーターを傾けたときに極端な身体の落ち込みがないか確認しておきましょう。特に小柄な女性の場合は、シートの中で身体が片寄ると身体を起こせなくなる場合もありますから、セッティングをしっかりと行ってください。

**藤岡:**揺らされないコントロールも潰されたときのコントロールも、体重移動がポイントのようですが、体重移動ってハーネスに座っている時の方がやりやすいですよ。もしかして座ったままでアプローチしたほうが良いのですか？

**加賀山:**確かに体重移動は座るときのほうがスムーズに行えますよね。上級者の多くが着地間際まで細かいコントロールをしながら座ったままで降りてくるのも、そんなところから来ているようですね。でも、スムーズに体重移動できるというのは、逆にスムーズに身体を揺らされると考えることもできるのです。シミュレーターで実験してみると判りますが、座った状態で片方のライザーを持ち上げられたとき、簡単に身体が下がったほうに傾くでしょ。しかも、いったん傾いたシートの中では身体を元に戻すのは、ウエイトシフトだけでは殆ど不可能なんですね。肩と顔だけを持ち上がった方に寄せても、カラビナの段差が戻らないのでは機体は旋回してしまいます。ハーネスに座ったまま、低高度で潰されたときに簡単に身体が傾いてしまうと、簡単に急旋回に入って……これは怖いですよ。

体重移動は安定した旋回の維持と効率の良い旋回には必要ですが、着陸のアプローチで沈下の少ない旋回を心がける必要は無いでしょう。高度が低くなったら「身体を起こしてランディングアプローチ」というのは、機体が潰れたり大きく揺らされたときに身体が振られにくくする効果もあるのです。ただ最後に立ち上がり走るためではないのです。早めに身体を起こすのは万一のときに有効なのです。

身体を起こすことについてもう一つ重要なポイントは、ただ上体を起こすだけでは、実は「非常に不安定な状態」になっているということなんです。ブランコに座った状態を想像してみるとわかりやすいのですが、ハーネスに座った状態というのは、ブランコに座って手で鎖を持った状態ですね。手のかわりにハーネスのサイドベルトが身体を保持しているわけです。座った状態から



前ベルトに身体を押し付けておけば、最後の着地でもブレイクコードを腰の後ろに引き下げれば簡単に前に走れますね。高度処理の段階から早めに態勢を作っておけば着地での尻餅も防げるわけです。

ただ身体を起こしただけだと、ハーネスのベルトが緩んだ状態になって、「ブランコに座って手で何も持っていない状態」と同じことになります。これでは、ハーネスに座っているときよりも不安定な状態ですね。

身体を起こしたときに大切なことは、身体が安定するように肩をライザーの間に入れて、前ベルトに身体を押し付けることなんです。ベルトの張りやライザーで上体を固定するわけです。これを行うことで、身体が安定するようになりますし、万一片翼が大きく潰れたとしても、ライザーの間に肩が入っていることで大きく身体が落ち込むこともなく、機体を傾けずにブレーク操作が可能になるのです。(クロスベルトなどがなかった時代にはこのように前傾して飛んでいたものです。)

**矢田貝:**身体を起こすことって、着地で尻餅をつかないためとか走り抜けるためだけじゃなかったんですね。

**加賀山:**そう、どちらかという機体を安定させることと、潰れや揺れに対処するためだと考えたほうが良いでしょうね。ランディング前だけでなく、テイクオフした後や、低高度で斜面沿いを飛んでいるときにもしっかりと身体を起こした姿勢でフライトするように心がければ、いざというときの安全性が確実にアップすると思いますよ。

### 実地トレーニング

**加賀山:**さて、講習が長引きましたが、グレンデに出て実際のランディングを皆さんに行ってもらいましょう。一応見本となる着地を見てもらいましょうね。



1 身体を起こして前ベルトに胸を押し付けた姿勢でアプローチを行います。この姿勢でもしっかりとウエイトシフトがかかるし、乱れた大気中を飛ぶときの安心感もあります。上空でも乱気流を飛ぶときは有効ですよ。最終進入から高度が下がってきたところでピッチングしないように注意して軽く減速。



2 地面が近づいたところでブレークコードを引きますが、手を肩より少し後ろに回すようにブレークを引いていくことで、上体がさらに前に出ます。足は前後に開き、急激に降下しても脚で衝撃を吸収し受身が取れる体勢でいきましょう。

**加賀山:**それじゃあ皆さんも元気にやってみよ～!

### 4 JHF レポート



3 最終のフルブレークでは、地面をよく見て接地場所の確認を行いましょう。石の上に足を置いたりするだけでケガすることもありますよ。脚は前後に開いたまま少し伸ばして接地に備えましょう。



4 接地の衝撃を脚で吸収しながら、勢いがある場合はそのまま前に進むように足を踏み出していきますよ。足をつく場所は身体の下で、決して足を前に突き出さないことが大切です。勢いを足で止める必要はないのです。

### 風が荒れたときの翼端折着地

**加賀山:**しばらくの間みんなに講習斜面でショートフライトを繰り返し行ってもらいました。その間にちょっとだけ緊急時の着陸について書いてみましょう。風が非常に強くなってしまったり、強烈なサーマルの突風が吹き始めたランディング場では、翼端折で高度を落としてきてランディング上空へと降下してくる場合があります。翼端折は翼面積を小さくして沈下率を増やし、滑空比を悪くする(迎え角が大きくなる)ので、潰されにくく乱気流の影響を受けにくくすることができます。強い上昇気流帯や乱気流からの降下手段として有効な方法ですね。ただ、ランディング場が荒れているときにランディング場上空で翼端折を開いて高度処理を始め、結局潰されてしまうというアクシデントが特にアスペクト比の高い上級機で結構あります。突風が入り始めた場合に一番風が乱れやすいのはランディング場 地上付近ですから、最も潰れて欲しくないタイミングで潰されやすい状況に戻るのには得策ではありません。乱気流に弱い高性能機のユーザーは、翼端折のまま高度処理を行いランディングする方法を身につけるべきかもしれません。

注:翼端折の場合は前述の通り迎え角が上がった状態での降下滑空ですから、ブレークコードの操作が失速に繋がりがやすいのは周知の事実です。翼端折ランディングを行う場合には充分注意してください。特に風が強いときの高めの高度でのフルブレークは禁物です。

### 身体が起こせない

**加賀山:**それでは、ここが知りたい!隊の皆さんのランディングをチェックしてみましょう。  
**矢田貝さん:**、いつも練習場でショート



1 翼端折のまま高度処理を行なう場合は、ウエイトシフトのみの操作となるので、旋回がしっかり行えません。風が強いときの偏流飛行は比較的容易ですが、風が弱いときに行う必要は全然ありません。沈下速度が速い状態(迎え角が大きい)なのでブレークコードの操作は失速しやすく危険です。注意してください。



2 最終進入から高度が下がったところで、通常のブレークのタイミングより少し早めにブレークを引いて、沈下を少なくします。通常滑空より沈下速度が速いので、少し速めに減速を開始するわけです。翼端折からブレークを引いた場合、迎え角が大きくなりすぎて、最終的に失速する可能性が高くなるので、中途半端な高度でブレークを引くのは危険です。



3 キャンピーが開いたタイミングで接地するようにブレークを引きますが、風が強い場合はフルブレークまで引かなくても充分な減速が得られます。



4 沈下を止めきれない場合は勢いよく接地する可能性がありますから、予め脚で衝撃を和らげる態勢をとっておく必要があります。あくまでも強風や乱気流での着陸方法で、リスク回避の手段と割り切ってください。(練習する場合はパイロットの方でもインストラクターの指示を受けながら行ってくださいね。)

フライト&ランディングをトレーニングしているのが起きて着陸できています。足をそろえて降りることが多いのと足を前方に着く感じなので、意識して着地のときに顔を前に出し足を前後に開けばバッチリでしょう。

多恵ちゃんの場合は、飛び出してすぐに座ってしまうのと、着地のときに身体を起こしているけど、腰が伸びずにシートに座ったままというのが問題ですね。起きるのに腹筋を使って起きているというのもよく判りました。後でシミュレーターで起き上がり方を練習しましょう。

東野隊長は.....ありゃ、力いっぱい尻餅ついてますね。体を起こす以前に「起きることができない」状態ですね。これって技術や心掛け以前の問題で、実はハーネスのセッティングの問題です。皆さんもシミュレーターで起きやすいハーネスセッティングに調整してくださいね。安全なフライトはココからです。

高高度フライトからのランディングも実施しましたが、多恵ちゃんと東野隊長は高度処理からアプローチと最後まで座った状態でしたね(ううっ、講習会の意味が.....)。普段のスタイルを突然変えるのも難しいことなので、今後のフライトで改善していきましょうね。

### ハーネスセッティングとトレーニング

**加賀山:**さて、最後にハーネスのセッティングと起き上がり方を、シミュレーターを使ってトレーニングしてみましょう。ハーネスセッティングでまず大切なことは、座りやすく、起き上がりやすいセッティングを基本にすることですね。「体重移動が効きやすい」や「空気抵抗の少ない」セッティングというのは、いつでも確実に起き上がることができるという前提無しでは考えられません。確実なスタンドアップポジションに移行しにくい寝そべった姿勢でセッティングを行うのは、揺らされやすくりスクの高い状態ということを認識しましょう。上級者が寝た姿勢でセッティングを行っていても、そのパイロットはいつでも身体を簡単に起こせるようにしっかりとセッティングしているのですよ(多分)。そうでなければ上級者とは言えませんからね。

起きやすいセッティングで大切なのは、ベンチシートの前後の傾け方と、実はショルダーストラップの長さがポイントになります。ベンチシートを極端に後傾にセットしないようにして、腰を伸ばしたときにお尻がベンチシートの前のほうにスライドする程度に肩ベルトを締めると、身体を起こしやすくなりますよ。

多恵ちゃんの場合は身体が小柄なわりに肩ベルトを緩くセッティングしていたので、腰を伸ばしてもお尻の位置が変わらずにベンチシートが前に傾かなかつたからですね。ベンチシートは丁度シーソーのようになっている場合が多く、横を支えるメインベルトよりも腰が前にずれれば起き上がれるし、後ろにずれると座りやすいわけ

ですね。肢ベルトを締めすぎると腰が前に行かなくて起き上がりにくいし、緩すぎると座ったときにメインベルトより腰が前にあるままで座りにくいということもありますから、シミュレーターでセッティングしてください。

東野隊長の場合は、全体にベルトが緩んでいて寝そべった状態になってるだけですね。長時間飛んだ後、体が疲れませんか？

**東野:**いやいや、運動不足のせいかと思っていました。

**加賀山:**良いハーネスで良いセッティングの組み合わせだと、身体の高自由度が高く飛行中も疲れにくいものなんです。起きるときや飛行中に腹筋や背筋を使って疲れてしまうのは、セッティングがあんまり身体に合っていない場合が多いのです。.....ほら、このセッティングでどうでしょう？

**東野:**おおっ、これは起きやすくなりました(3ページの写真)。これで尻餅をつくことが無くなりますね。

**加賀山:**アプローチの段階でしっかりと身体を起こしておけば、ですけどね。

### 起き上がるときにライザーは？

**藤岡:**スクールの時に「起き上がるときにライザーをつかんではいけない」と言われたんですが、起き上がるときにバランスをとるだけだと、どうしてももたついてしまいます。やっぱり腹筋疲れるし。

**加賀山:**起き上がるときにライザーを持たないというのは、特にスクールでライザーを握り締めちゃう人が多いからですね。最初のうちはブランコに乗っている感覚ですからね。ライザーで手を固定してしまうと翼の動きを感じることができなくなって、肝心の風の情報も感じにくくなります。理想的には手を使わなくても起き上がれるようなハーネスセッティングが良いのですが、現実にはそうもいきませんから、簡単な効果的な方法の一つ紹介しましょう。

ブレイクコードを持ったまま両手の「親指」を立てライザーの前に引っ掛けて「イエイ!」という感じで顔をライザーの間に起こして、背筋を伸ばせば、一発で起き上がれますよ。腰を伸ばすときに上体が後ろに行きやすいんですが、軽く親指でライザーを支えるだけで上体が後ろに下がるのを防げますよ。

ハーネスから起き上がりにくい人によくあるのですが、手を後ろに下げてブレイクを引ながら起き上がるんですね。起き上がる最中に上空でブレイクを引くと確実にピッチングを起こしますから、注意しなくてはなりません。親指を立てる方法なら、姿勢を変えている最中でもブレイクコードのテンションを感じることができるし、ブレイクコードの位置は変わらないわけですから、起き上がりでじたばたしてしまう人はこのほうが良いでしょうね。起き上がった後はすぐに胸を前ベルトに押し付けて身体を安定させましょう。

**藤岡:**「イエイッ!」ホントだ、楽に起き上がれました。

**加賀山:**たいていのハーネスが腰を伸ばせば起き上がるようになってるんです。要はセッティング次第ということ。逆に、起き上がりのコツをしっかりつかむまでは、あまり寝た姿勢で飛ばないのも大切です。普段からシミュレーターでカッコイイ直立姿勢作りをトレーニングしましょう。

### 最後に

**加賀山:**今回はランディングのポイントを講習しましたが、主に身体を起こすことに焦点を絞ってみました。アプローチや着陸目標への進入というテーマもあるのですが、各エリアの状況を無視して概論を述べてもあんまり有効な話にはなりにくいですからね。それよりもランディングでのアクシデントに留まらず、テイクオフや低高度でのアクシデントの多くが「潰れ」「取られ」「旋回」という順序を辿ることを考えると、テイクオフ直後やランディング寸前に姿勢を変えたりせずに、飛び出したままの前傾姿勢で山から離れ、起き上がったままの前傾姿勢で着陸地点へ向かうというスタイルを徹底していきましょうね。特に上級者は他の規範となるべしということで、飛び立った後は前傾姿勢でしばらく飛ぶのがカッコイイという風になりませんか、昔みたいに(ああブッヒーよどこへ行った)。

協力:スカイ朝霧(静岡県富士宮市)



左から東野隊長、加賀山先生、矢田貝隊長、藤岡隊長。

### ココが知りたい!隊の感想

**矢田貝 嘉広**(やたがい よしひろ)

(97年P証取得 ホームエリアは朝霧)  
着陸体勢に入る前に必要な情報を読み取る方法を座学で理解。その後、安全に着陸するためのフォームを実技指導でチェック。改めて講習を受けると興が深く面白いことを再発見できて有意義な講習でした。

**藤岡 多恵**(ふじおか たえ)

(01年P証取得 ホームエリアは足尾山)  
出来ているつもりでいたのに、意外にも手足が言うことを聞かないのがバテてしまいました。普段やっていないことはいきなり出来る訳がない.....そりゃそうですよね~。ちゃんと練習、します.....。

**東野 武史**(ひがしの たけし)

(96年P証取得 ホームエリアは朝霧)  
ランディング体勢に入ってから体の起こし方とそのタイミング、またそれを確実なものにするためのハーネスのセッティングの重要性など、今回も基本の大切さを学び、翌週はスムーズに着陸できました。

**加賀山 務**(かがやま つとむ)

1965年山口県、巖流島の隣島で生まれる。幼少の頃からパイロットに憧れ、いつか空を飛んで本州に渡る日を夢見る。大学生の時にハンググライダーを始め、スカイスポーツの魅力に取り憑かれる。卒業後ハンググライダーメーカーに勤務。パラグライダーが日本で始まった頃からインストラクターとして活躍し、国内外の競技会にも参加。昨年、長年勤めたメーカーを退社し、パラグライダー輸入販売等の事業を立ち上げた。



# 環境を考える。

地球は私たちの所有物ではない。  
これから生まれてくるすべての生命から借りているだけなのだ。

## 自然に還らないゴミ

ある国の町はずれに大きなゴミの山がありました。そのゴミ山のとっぺんから飛び出せば、ソアリングも十分可能なほど立派な大きさです。気になるそのゴミ山をよく見れば、横穴が掘られ、洗濯物が干してあり、明らかに人間の住む気配が見受けられました。おそらくゴミ山で数名の人間が生活をしているのでしょう。「住めば都」といいますが、私たちの住む日本において、不法投棄されたゴミ山はあっても、このような劣悪な環境に住む人はまずいません。文化レベルの違いとはいえ、ショックを受けた覚えがあります。

ほんのひと昔前のゴミは、大地に穴を掘って埋めれば、やがては土に還るものばかりでした。利便性やコストを追求した結果、ゴミの大半は石油製品が占めるようになり、埋めても土には還りません。塩素系のゴミにいたっては、燃やせば有毒なガスを発生するたちの悪いものになってしまいました。

近年はこういった問題から、ゴミ分別の徹底化や、自然に還る素材等の開発が進んでいます。環境にやさしいとか、地球のためとか耳にしますが、とどのつまりは人間に影響する問題ということでしょう。また「エコロジー」という言葉もよく聞きます。エコロジーとはギリシャ語のオイコスとロゴスの造語だと言われていいます。オイコスは家、ロゴスは科学、つまり生活のための科学＝生態学がもとの意味ですが、環境に対する取り組みを総じてエコロジーというようです。

エコとは何でしょうか。省エネルギーやリサイクル活動なのでしょうか。

## 私たちが使っている機材は？

地球上のエネルギーのほとんどは太陽からの光エネルギーが形を変えたものです。光合成によって植物が活動し、生物が活動できるようになります。また石油等の化石エネルギーにもなります。地球上のすべてのできごとは、光エネルギーが熱エネルギーに代わる課程を指します。

ソアリングはその熱エネルギーを使って行われます。大気が光エネルギーによって暖められ、サーマルを作り、その気流に乗って高く遠くへと飛ぶことができます。つまりエネルギーとしては最終的な力を利用しています。行為だけをとれば、私たちのスカイスポーツはクリーンな遊びと言えなくもないでしょう。

では私たちの使用する機材はどうでしょうか。ハンググライダーにしても、パラグライダーにしても、機材のほとんどが石油製品によって作られています。セールやハーネスのほとんどのパーツは、ナイロンやポリエステルを原料とする化学繊維からできています。いわゆる化石エネルギーです。化学繊維の生産量においては世界の上位に位置する日本ですが、その原料となる石油はほとんど輸入に頼っています。

ハングもパラも道具として使用できるうちは何ら問題ありません。しかし道具は劣化します。新しい道具を購入すれば、古い道具は必要なくなります。必要なくなった道具はどうしましょう。多くのフライヤーは「押し入れの肥やし」にしているのではないのでしょうか。使わないけれど捨てられないもの、つまりゴミではなく、ガラクタになっているのが現状ではないでしょうか。

## 機材のリサイクル

そのガラクタを思い切って捨てると仮定します。自治体によっては分別をすれば捨てられるでしょう。金属部分とセールを分け、細かく粉砕すればゴミとして出せるでしょう。粗大ゴミとしてそのまま出せる自治体もあるかもしれません。ゴミに出せるからオッケーですか、本当にそれでいいのでしょうか。

ゴミを燃やすことで、多くの二酸化炭素が排出されます。この二酸化炭素が地球温暖化を促進し、エルニーニョやラニーニャのような海水温度の異常がおこり、異常気象をもたらすと言われています。

燃やさずに、かつ有効なリサイクルを考えてみましょう。ハングのアルミ材は再利用が可能です。1kgあたり100円くらいで取引されているようです。これは原料にまで戻して再利用するリサイクルです。また、ハングフライヤーの中には、古いキールやスパーを使って車のルーフキャリアを作る方もいるようです。これもリサイクルと呼べるでしょう。

機材のほとんどを占めるセールやキャンピーはどうでしょう。完全なリサイクルは、コーティングがあるためできません。ただし中間素材まで戻し別の製品を作るマテリアルリサイクルは可能です。

最近では、コストがかかろうがリサイクルをしなければならぬという風潮があります。しかしこれは時としておかしな現象を起こします。それはリサイクルを

するため膨大なエネルギーを費やすことになり、かえってエネルギーの無駄づかいをしてしまうことです。例えば燃えないゴミから、カンやピンを分けたとします。これらの回収のため毎々のトラックが走ったとすれば、単純に倍以上の燃料を必要とします。このカンやピンのリサイクルで節約できるエネルギーと、回収のために使ったエネルギーを比べると、どちらの方が効率いいのか疑問です。また回収のために生じた排出ガスはどれだけ環境に影響を及ぼすのでしょうか。

## 取返しがつかない環境破壊の前に

空気も水も汚れているようです。

釣りを愛好する友人から聞いた話によると、クニマス、スワモロコ、ミナミトミヨといった魚は日本では絶滅し、今でも70種以上もの魚が絶滅危惧にあるとのこと。魚がいなければ当然釣りはできません。自然環境の変化に直結している太公望は、環境破壊に対する認識レベルが高いと感じさせられました。もちろんすべての釣り人が高い認識と意識を持っている訳ではないでしょう。モラルの低下で問題になることもしばしばあります。ですが最近の釣りの道具はラインひとつをとっても、自然に還る素材を使っているとのこと。

また、漁師が山に植林をしたという話も聞いたことがあります。森を乱伐したことで、土砂が川を下って海へと流れ、海藻が繁殖しづらい状況になる「磯焼け」を起こし、海藻をエサとするサザエやアワビ、ウニといったごちそうの水揚げが激減しました。このままではいけないと、漁師たちが山へ植林を始めたとのことですが、木が育つには何十年もかかることでしょう。一度変わってしまった環境を元に戻すのは、とてつもない時間がかかります。

水や空気を汚さないクリーンエネルギーの構築はとても重要です。私たちの生活は電力なしでは考えられません。現在の日本の発電方法は、石炭や石油、天然ガスといった化石燃料を燃やす発電が約6割、約3割が原子力発電、残りの1割弱が水力発電と風力発電です。今後は、風や太陽熱を利用したエネルギー作りの推進がますます必要になっていくでしょう。

私たちフライヤーは空で遊びます。自然の中で楽しみ遊ぶ者として、環境について考えてください。そして、行動に移してください。地に足が着いている時間の方が遙かに長いのですから。

# JHF 共済事業スタート

初年度、共済事業スタートを記念して、  
フライヤー会員全員に死亡・後遺障害見舞金100万円(HG50万円)  
救援者費用100万円(HG・PG共通)を自動付帯。  
2年目以降も、任意保障に加入したとき、自動付帯します。

## 共済事業のスタートを宣言します！

ハンググライダー・パラグライダーの愛好者にとって、事故の保障は重要な課題です。安心して永く空を飛び続けるために、事故の保障の安定確保が望まれています。JHFでは、愛好者の保障を手に入れるための研究・調査をおこなってきました。そして共済会を発足させることで、独自の保障制度を運営する方法を見つけました。

この方法は、長年の課題であったハンググライダーの死亡、入院や通院等をカバーする保障を実現できるばかりでなく、非営利で運営するため、掛金も非常に割安に抑えることが可能です。また情報の一元化が可能のため、事故調査・分析をおこない再発防止の対策を立てやすくなります。

JHFでは、リスクコンサルタントと検討をおこなった結果、

- ・共済会を発足しニーズに合致した様々な保障を用意する
- ・保障制度のリスクヘッジとして、海外の財務内容のしっかりとした格付けの高い再保険会社と再保障契約をする
- ・共済会を頑健に運営する

など共済事業発足に必要な項目をクリアーし、設立・運営する見通しを得ました。

この事業により、今までフライヤー会員全員に充当していた第三者賠償はもろろんのこと死亡・後遺障害保障金及び救援者費用をフライヤー会員に自動付帯する基本保障と、さらにハンググライディング及びパラグライディングの愛好者が任意で加入できる傷害保障、インストラクターや練習生の為の保障、そしてタンデムのパッセンジャーの保障を用意しました。

この共済の事業を推進することで、JHFの社会性の充実及び責任達成、事故情報の収集及び事故撲滅対策の対応など、ハンググライディングの振興に寄与いたします。また、JHFの事務局の中で運営することで、JHF事業及び共済事業の全体コスト削減を狙います。

## 保障制度を自ら作る！ 共済制度の導入

国内の保険は、その内容を金融庁が取り仕切り、掛金や保障内容は、一律に決められています。その掛金には、事故の際の保険金支払以外に保険会社の利益、営業経費、代理店手数料、宣伝費用などが含まれているため高額となっています。そして約款を読んでもらえばわかるのですが、最後の方に「保険金を支払わない危険なスポーツとしてハンググライダー」が記されているのです。さらに「パラグライダー」と追記される保険会社も現れているのです。つまり保険の自由化に伴って、保険会社は、リスクの大きいスポーツを閉め出すか？ 保険料を上げるか？ 支払いの条件に支払われる範囲として特約を追記するか？ といったことを選択を余儀なくされているのです。保険会社のルール下では新たなハングの保険はおろかパラの保険も減少傾向なのです。JHFでは、この実態を真摯に受け止め、「保険も無いスポーツがどうして社会の一員になれるか？」を自問自答してきました。そして愛好者の万が一の事故に対する保障を用意しなければならぬと考え、その方法を模索してまいりました。

理事会で、一筋の光が見えてきました。それは発想の転換です。JHF自体が会員の相互扶助を目的とした共済会を設立し、そのなかで保障事業をすればよいという考え方です。会員から掛金を集め、会員がもしもの時に保障するという方法です。すでに実現しているフライヤー保険（第三者賠償保険）で計算し、考えてみました。一人あたり1,000円、20,000人。

すると2,000万円集まります。毎年平均すると大きな事故がない時の実績は、年に1,000万円程度の支払いとなり、1,000万円程度がプラスになるのです。しかしその差額は保険引き受け会社の利益になります。ところが大きな事故が起きたら、掛金の積み立てなど一発で飛んでしまい、破綻してしまいます。理事会は、諦めませんでした。いろいろ研究すると、共済会で保有するリスクを再保険会社に再保障させるという方法を見出したのです。再保障とは、国内の保険会社も一般に活用している方法で、保険会社が自らのリスクを回避するために他の保険会社にヘッジするという方法です。そこでJHFが持っている過去10年間の事故の記録を基にして、いくつかの再保険会社に見積りを依頼しました。再保険会社というのは、シャドウインシュランス（陰の保険）とも呼ばれ、世の中の表舞台では活躍している姿を見せないもので、実際に再保険会社へのパイプを見つけるのに、大変苦労しました。最終的に、世界最大の保険機構である英国のロイズや欧米の格付けの高い再保険会社とコンタクトができ、社団法人としての公益性と組織の会員の特定性という点で、我々の希望を前向きに評価していただき、強固な保障内容が提示できました。詳細は次ページの保障内容を参照してください。

保険商品が不特定多数を相手に、画一的な商品を大量に販売する営利事業なのに対し、会員の相互利益を追求し、非営利・相互扶助の考え方で組織を作り、オーダーメイドの保障を開発・自主運営することを「共済制度」と呼んでいます。そして今回スタートするのがJHF共済会、FLYAIDです。（AIDとは助け合い）

## 社団法人としての義務と責任 愛好者に課せられた『フライトの自己責任』

JHFは、ハング・パラグライディングの統括団体として、様々な事業をおこなっています。それは、愛好者だけではなく、フライト環境や教育事業そして機材に至るまで、隅々までが対象となります。

JHFでは、このようなフライトに係る環境をサポートし続けてきました。そしてルールを制定しフライヤー会員に課してきました。特にそのルールの根底には「フライトの責任は自己責任」という基本概念が流れています。愛好者が、手軽に行っている「自由なフライト」は、機材の選択、気象条件の判断、フライト技能の習得ができ、すべて自分の責任で飛ぶことのできる者のみに許された特権なのです。JHFは、社会に対して「自由に空を飛ばす」というこのスポーツの基本を理解いただき、国民のスポーツとして社会に認めていただいております。

その上で保障を考えていくと、どうしても譲れない条件があります。それは、「何処を飛んでも」「一人でも」「いつでも」という条件です。そして、「自由なフライト」は、JHFが定めたルールの中の「自己責任」のもとに達成されることなのです。

そこで、JHFの保障は、険しいアルプスでのアドベンチャーフライトでも、日本記録・世界記録を達成するフライトでも、世界選手権の厳しいタスク下でも、クラブエリアでも、スクールエリアでも、国内・海外でもいつでも何処でも一人でも保障される内容に仕上げる必要がありました。そしてそれを実現することができたのです。

先にも説明したとおり、この保障は、「会員の相互利益を追求し、非営利・相互扶助の考え方」で創設できたものです。フライヤー会員の皆さんがまとめてJHFという組織を民主的・公平性を持って運営してきた賜です。そのことを肝に銘じて、会員の想いを一つにして、仲間の事故を減らし、楽しいフライト環境の発展のために意味を持つ制度に育てていただきたいと思います。特にフライト環境を牽引するインストラクターやリーダーの皆さんには強くお願いします。

### 営利事業・団体事業へのサポートについて

今回用意した保障は、JHFが定めた会員のための保障です。イベント等に関しては公認制度があります。さらにスクール事業やエリア管理事業のリスクに対する施設賠償責任に関しては、個別に斡旋するという方法で対応させていただきます。ご質問・ご相談はJHF共済会事務局までお問い合わせ下さい。



# JHF共済・保障内容

## 基本保障

初年度は、共済事業スタートを記念して、**フライヤー会員全員に死亡・後遺障害保障金100万円(HG50万円) 救援者費用100万円(HG・PG共通)を自動付帯**。  
2年目以降も、任意保障に加入したとき、自動付帯します。

基本保障：2004年度はフライヤー会員全員に自動付帯 2年目以降は任意保障加入時に自動付帯	
保障内容	死 亡 PG:100万円 HG:50万円
	後 遺 障 害 PG:100万円まで HG:50万円まで
	救援者費用 100万円まで

フライヤー会員がパラグライダーまたはハングライダーを操作中や飛行中に、誤ってケガで死亡または後遺障害になった場合に保障します。また救助が必要となった場合に保障します。

## 任意保障

以下の10プランをご用意しました。

プラン	パラ死亡後遺障害プラン	パラ入院通院プラン
年間掛け金(月割り)	2,600円(217円)	6,100円(508円)
保障内容	死 亡	250万円
	後 遺 障 害	250万円まで
	入院(日額)	—
	通院(日額)	—
	手術費用	—
	そ の 他	2口まで加入できます

フライヤー会員がパラグライダーを操作中や飛行中に、誤ってケガで死亡、後遺障害、入院、手術、通院した場合に保障します。このプランは、組み合わせることが可能です。

プラン	ハング死亡後遺障害プラン	ハング入院通院プラン
年間掛け金(月割り)	4,800円(400円)	15,100円(1,258円)
保障内容	死 亡	250万円
	後 遺 障 害	250万円まで
	入院(日額)	—
	通院(日額)	—
	手術費用	—
	そ の 他	2口まで加入できます

フライヤー会員がハングライダーを操作中や飛行中に、誤ってケガで死亡、後遺障害、入院、手術、通院した場合に保障します。このプランは、組み合わせることが可能です。

プラン	パラ練習生保障プラン	ハング練習生保障プラン
掛け金(1日)	450円	1,000円
保障内容	死 亡	250万円
	後 遺 障 害	250万円まで
	入院(日額)	4,000円
	通院(日額)	1,500円
	手術費用	種類により4・8・16万円
	そ の 他	2口まで加入できます

スクールで受講している練習生が、ハングライダーまたはパラグライダーを操作中や飛行中に誤ってケガで死亡、後遺障害、入院、手術、通院した場合に保障します。

プラン	タンデムパラ保障プラン	タンデムハング保障プラン
掛け金(1日)	1,000円	1,000円
保障内容	死 亡	250万円
	後 遺 障 害	250万円まで
	入院(日額)	4,000円
	通院(日額)	1,500円
	手術費用	種類により4・8・16万円
	そ の 他	2口まで加入できます

タンデムパッセンジャーが、ハングライダーまたはパラグライダーに搭乗中や飛行中に、誤ってケガで死亡、後遺障害、入院、手術、通院した場合に保障します。

プラン	パライントラ総合保障	ハングイントラ総合保障
年間掛け金(月割り)	26,600円(2,217円)	49,000円(4,083円)
保障内容	フライト中の死亡	500万円
	フライト中の後遺障害	500万円まで
	フライト中以外の死亡	2,000万円
	フライト中以外の後遺障害	2,000万円まで
	入 院(日額)	8,000円
	通 院(日額)	3,000円
	手 術 費 用	種類により8・16・32万円
	そ の 他	フライト中及びフライト中以外の就業中を保障します。1口加入のみ

インストラクターが、ハングライダーまたはパラグライダーを操作中や飛行中または業務中に、誤ってケガで死亡、後遺障害、入院、手術、通院した場合に保障します。

### 保障対応の範囲

入院は事故の日から180日限度、通院は事故の日から180日以内で90日が支払限度となります。  
保障対象者：JHFフライヤー登録有効なフライヤー会員  
タンデム保障対象者：タンデム技能証を持つか、タンデム技能証を持つインストラクターの元でタンデム技能取得講習中の練習生のパッセンジャー練習生保障対象者：JHFインストラクターの元でフライトする体験者と練習生  
ハングの保障プランは、パラのフライトを含みます  
国内・海外でのフライトが対象。有視界飛行中のみ、モータ付き又はパワードPG・HGも可  
右の場合は不担保：故意・闘争行為、飲酒・地震・噴火・津波・戦争・暴動・テロ  
保障の詳細は、「加入のしおり」または専用ホームページ(www.flyaid.org)をご覧ください。

### 申込み方法(申込開始：3月20日 保障開始：4月1日～)

このページを切り取り線に沿って切るかコピーいただき、振込控のコピーを添付し、下記宛てに送付願います。振込手数料は、会員負担で願います。

パラ・ハング、死亡/後遺障害、入院/通院、イントラ総合プラン(死亡後遺/通院入院プランは組み合わせが可能です)  
保障期間：保障開始日からフライヤー登録更新前日日まで(保障開始日は入金日の翌日)  
申込方法：下記申込書に記載の上、入金記録を添付し郵便にて送付  
入金方法：郵便局、銀行

### タンデムパッセンジャー保障

1 タンデムパイロット登録。事前にタンデムパッセンジャー保障チケットを購入。  
2 フライト直前までに、フライトを申告(タンデムパイロットが申告・パッセンジャー記名制)  
登録・申告方法：郵便・fax(登録書・申告書は、webからダウンロードするか事務局までお問い合わせ下さい)  
保障期間：フライト当日

### パラ・ハング練習生保障

1 インストラクター登録。事前に練習生保障チケットを購入。  
2 練習直前までに、練習生を申告(インストラクターが申告・練習生記名制)  
登録・申告方法：郵便・fax(登録書・申込書は、webからダウンロードするか事務局までお問い合わせ下さい)  
保障期間：フライト当日

共済会の情報公開はwww.flyaid.org お問い合わせは、JHF共済会事務局または、info@flyaid.org  
ホームページ開設は3月20日から、なおWEBからの登録・決済も準備中

## JHF共済会任意保障申込書

お名前 \_\_\_\_\_ 年齢( )歳 性別 男・女

フライヤー会員登録番号( \_\_\_\_\_ 有効期限： 年 月 日)

ご住所 〒 \_\_\_\_\_

TEL \_\_\_\_\_ Mail \_\_\_\_\_ @ \_\_\_\_\_

パラ死亡後遺障害プラン	<input type="checkbox"/>	パラ入院通院プラン	<input type="checkbox"/>	ハング死亡後遺障害プラン	<input type="checkbox"/>	ハング入院通院プラン	<input type="checkbox"/>
パライントラ総合保障	<input type="checkbox"/>	ハングイントラ総合保障	<input type="checkbox"/>	掛け金の合計金額( )	円		

### ( ) 掛け金の算出方法

掛け金の計算方法：保障期間は、フライヤー登録が有効な期間で、保障開始日からフライヤー登録更新月日までとします。掛け金は、上記年間掛け金を参照。  
1ヶ月に満たない端月数は、切り上げて1ヶ月とします。

例1：パラ死亡後遺障害プラン1口+パラ通院入院プラン2口希望・フライヤー登録が04年12月25日で切れる・04年4月10日に入金する場合。  
(217円+(508円×2口))×9ヶ月=11,097円

例2：ハング入院通院プラン1口希望・フライヤー登録が06年5月15日で切れる・04年4月10日に入金する場合で、とりあえず05年5月15日まで保障を希望する場合。  
1,258円×1口×2ヶ月+15,100円×1口×1年=17,616円 (この申込みの場合、フライヤー登録と任意保障の終了年が異なる)

### 振り込み先・送付先 振込控のコピーを添付してこの申込書と一緒に下記に送付のこと

〒112-0003 東京都文京区春日2-24-11 春日Shimaビル8階(社)日本ハンググライディング連盟 TEL 03-5840-8311 FAX 03-5840-8312  
1 銀行振り込み：三井住友銀行小石川支店 普通口座番号3488605(社団法人日本ハンググライディング連盟) 2 郵便振替：口座番号00180-8-650201(社団法人日本ハンググライディング連盟)



# よりよい組織をめざして

## 理事に聞く[4]

### 理事 下村 孝一



JHFの舵取り役である理事一人ひとりに、自らの言葉でその活動を語ってもらいます。今回は、理事1期目の下村さん。新事業、JHF共済の担当です。

JHF共済とは？

私たちはJHFフライヤー会員登録をすると第三者賠償責任保険に自動的に加入しますが、自分自身の傷害等については各自の判断で保険に入っています。しかし、ハンググライディングは特に危険なスポーツとみなされ、掛金が非常に高い。保険に入りたくてもなかなか入れない状態です。パラグライディングも他の一般的スポーツに比べて掛が高めです。そこで、共済という形をとったらどうかということになりました。

JHFでまとめて傷害保険に入ったら...という話題は以前からあって、いろいろな可能性を調査していたのですが、来年度事業案として「保障制度事業の推進」があげられて、本格的に動くことになりました。専門家にアドバイスをお願いし、理事会のなかでは、仕事の関係で保険の知識がある私が担当者として活動しています。

共済は、新年度、4月1日からスタートする予定です。JHFフライヤー会員登録

のオプションとして、希望者は共済、つまり死亡傷害保険に加入できます。エリアやスクール、クラブで団体保険に入っている方もいますが、他のエリアでのフライトは保険の対象外になることが多いのです。その点、この共済では、いつものエリア以外のところで事故が起きた場合も保障されるので、安心です。

(注：7ページに関連記事)

なぜ理事に？

私はパラグライダーで飛び始めて、もうすぐ12年になりますが、理事に立候補する昨春までは、正直なところJHFのことなど、まったく関心がありませんでした。パラグライディングの師匠に「JHFの理事になってくれないか」と請われて、初めて連盟というものについて考えました。そろそろ会社勤めをやめようと考えていたので、好きなことのためにボランティアができるならいいなど、追加役員選挙で理事に立候補したのです。ところが、理事になった途端、他団体ができるなどゴタゴタして、本音を言えば大いに困惑しています。

下村さんがめざすJHFは？

基本的にフライヤーが安心して楽しく飛べ、新しい人、特に若い人がどんどん

入ってくるような団体にしたいですね。フライトエリアに行くとき年寄りが目立ち、まるでシルバー会。若い人がもっと入りやすい環境を作っていけないといけません。

理事立候補の話があった時、こんなに楽しいのに何故入ってくる若い人が少ないのか考えました。一番の原因は、パイロット技能証を取るまで時間がかかりすぎることだと思います。若い人の多くは2年間も気持ちが続きません。もちろん安全との兼ね合いもありますが、例えばパイロット技能証を3段階にするなどして、もっと早くパイロット証を渡した方がいいと思います。

海と空と一緒に考えることはできませんが、スキューバダイビングのライセンス(Cカード)は1週間ぐらいでもらえますよね。早いうちに「これであなたもパイロットです」と認めてもらえたら、もっとやる気になるでしょう。技能証の見直しは、早急に着手すべき課題だと私は思います。

## 理事会 ダイジェスト

2003年度第6回JHF理事会

日時：2003年12月9日(火)13:30～17:00

場所：JHF事務局会議室

議長：関谷暢人

出席理事：朝日和博、荒井稔、下村孝一、関谷暢人、瀬戸口裕郎

出席監事：對馬和也、宮川雅博

審議事項

1. 来年度事業計画と予算計画案

2004年度の事業計画と予算計画案を決定しました。新しく盛り込まれる事業計画として、気象情報の無料提供、安全用具等の配布、教員更新講習会の義務化があります。

詳細はJHFウェブサイトに掲載します。

2. 鈴木康之氏をFAI賞に推薦

FAI賞(ポール・ディサンディエ・ディプロマ)候補に、鈴木康之氏を推薦することになりました。ポール・ディサンディエ・ディプロマとは、「航空スポーツ発展のため、献身的努力を傾注し、団体組織等で指導的役割を果たし、その業績が顕著である個人に授与される賞」です。鈴木氏は、JHF初期から理事として精力的に活動し、また機体製造の専門知識を活かし、機材の安全性の向上につとめてこられました。現在、東京都ハング・パラグライディング連盟の理事として活動されています。

3. 委員・検定員を補充

11月の第5回理事会を受けて、新団体に参加するJHF常設委員に対し辞任を促しましたが、12月9日現在、辞任届けのない委員については委嘱停止を決議しました。これにより、常設委員会に欠員が発生したので、下記の委員と検定員を補充することになりました。

・ハンググライディング競技委員会

高橋明氏

・パラグライディング競技委員会

岡芳樹氏

・教習検定委員会

(2003年度教員検定会検定員として)

保呂田恒行氏 中台章氏 大城芳郎氏

片岡義男氏 島野広幸氏 小林秀彰氏

4. 3月通常総会の日程と会場

2003年度3月通常総会の日程を決定しました。2004年3月15日(月)羽田空港ターミナルビル「ビッグバード」ギャラクシーホールにて開催します。傍聴のご案内はJHFウェブサイトに掲載します。

協議事項

11月20日(財)日本航空協会(JAA)、日本パラグライダー協会(JPA)、JHFの三者会談を受け、JAAに対し下記のとおり回答しました。

1. 業界経営者がJHFに直接参加できるよう、定款改正を次回総会に諮る。

2. JA級技能証の発行業務を登録スクールへ委嘱する。

3. エリアごとの気象情報を無料提供する。

4. 次の専門的な事業についてアウトソーシングを検討する。

教育に関すること

安全に関すること

競技に関すること

広報に関すること

その他専門性を要すること

5. 登録スクールへ安全用具等(安全メッセージ入り)の配布をする。

2003年度第7回JHF理事会(2月11日)速報

審議事項

1. JHF共済会の設立

JHF共済会の設立を決定しました。

2. 2004年度事業計画案と収支予算案

それぞれ、一部修正した案を決定しました。

3. 定款の一部改正

JHF定款の一部改正案を決定しました。名称、役員の選任、総会の召集、事業計画及び収支予算と暫定予算に関わる部分です。

4. 3月通常総会の議案

3月通常総会の上程案を以下のように決定。

・2004年度事業計画(案)の決定を求める。

・2004年度収支予算(案)の決定を求める。

・定款の一部改正の決定を求める。

・青森県上程案

・選挙管理委員改選の決定を求める。

5. 委員等の選任(12ページ参照)

県  
連  
だ  
よ  
り



青島エリアで多くの視線を集め心地よくフライト。(撮影:福原 稔)



幅広く楽しめる鏡山エリア。恒例の大会も。



飛ぶ以外にいろいろ遊べるのが宮崎の魅力。

豊かな自然のなかで安全にフライトを。 宮崎県ハング・パラグライディング連盟  
理事長 渡辺喜久男

宮崎県連盟の活動

宮崎県ハング・パラグライディング連盟は1994年に発足し、現在200名ほどの会員がいます。県北、県央、県南の三つのブロックが持ち回りで事務局をつとめ、毎年4月の県連総会に合わせて、事務局当番のブロックが中心になって親睦大会を開催してきました。今年は県央ブロックが大会の準備をしています。

昨年12月、たいへん残念なことに、県内でモーター付きリジッドハンググライダーの死亡事故が発生しました。二度とこのような重大事故を起こさないよう、今年は安全フライトのためのセミナーを持ちたいと考えています。

宮崎県のフライトエリア

宮崎県は海あり山あり高原あり盆地あり、変化に富んだ自然のなかでフライトを満喫することができます。温暖で1年中飛べるのも魅力です。九州他県に比べると交通が不便な場所もありますが、その分豊かな自然が残り、フライト以外の遊びもたくさんできると言えるでしょう。

以下に県内の代表的なフライトエリアを紹介しましょう。これらのほか、山間の造次郎フライトエリアが年内の正式オープンをめざしているところです。フライト確率の高いエリア。えう、ご期待。(フライトの際は、必ず事前に各エリアの連絡先にご連絡ください。)

鏡山フライトエリア

ハンググライダー・パラグライダー。延岡市内より鏡山山頂まで車で約30分。安定した海風のため、気楽にリッジソアリングが楽しめます。よいサーマルポイ

ントもあり、毎年ゴールデンウィークに大会を開催しています。テイクオフ～ランディングの高度差は600m。直線距離は3.5km。南東～南にテイクオフ。フライトの後は海遊びができ、近くに温泉もあります。

連絡先:宮崎スカイスポーツ

TEL&FAX. 0982-21-5570

(カーメイク・ワタナベ内)

E-mail: info@m-skysports.com

高平山(こびらやま)フライトエリア

ハンググライダー・パラグライダー。延岡市内よりテイクオフ地点まで車で約10分。鏡山で飛べない風向の時は、こちらで。テイクオフ～ランディングの高度差は400m。東ランディング場 田んぼまでの直線距離は約1km。南ランディング場(河川敷)までの直線距離は1.5kmほど。東と南東にテイクオフ。タイミングをうまくつかむことができれば、強いサーマルで1000m～1500m上がり、延岡市を周回飛行することも可能です。

連絡先:宮崎スカイスポーツ(鏡山と同)

青島フライトエリア

パラグライダーのみ。宮崎市内から車で約30分。有名な観光ポイント、鬼の洗濯岩を見下ろして飛ぶ海岸エリア。絶景を楽しみながらのリッジソアリングができます。ギャラリーが多いのも特徴。テイクオフ～ランディングの高度差は50m。直線距離は約3km。東～南東にテイクオフ。海遊びはもちろん、眼下の温泉でフライトの疲れを癒すこともできます。

連絡先:福原稔

TEL.0985-31-5550 携帯:090-3196-4381

E-mail: sky.ap@trust.ocn.ne.jp

矢岳(やたけ)高原フライトエリア

ハンググライダー・パラグライダー。九州自動車道えびのICより約20分。霧島連峰を眼前にテイクオフする山間エリア。空域が広くいろいろな可能性があり、川内川(せんだいがわ)の河川敷を利用してクロスカントリーフライトもできます。テイクオフ～ランディングの高度差438m、直線距離1.8km。南東～南～南西にテイクオフ。近くに温泉やキャンプ場あり。

連絡先:ウインドラブ

TEL.0995-75-2755 FAX.0995-75-2757

E-mail: windlove@plum.ocn.jp

URL: http://ww1.ocn.ne.jp/windlove/

金御岳(かねみだけ)フライトエリア

主にハンググライダー(パラグライダーも可)、九州自動車道の都城ICから約20分。10月から3月がベストシーズンの山間エリア。テイクオフ～ランディングの高度差は300m。直線距離は1.5km。ランチャー台が2基あり、北西と北東にテイクオフ。ランディング場が広く、初心者も安心して飛べます。

連絡先:武永哲雄

TEL.0986-25-2220

宮崎県連盟の連絡先

県連事務局: 〒880-0022

宮崎市大橋3-15-1 山田昌生方

TEL&FAX.0985-28-2533

E-mail: sky.ap@trust.ocn.ne.jp

(上記事務局は2004年春まで)

暖かな宮崎にぜひ飛びにおいでください。また、毎春の総会に合わせた大会は、県外の方もご参加いただけます。お気軽にどうぞ。

## 県連ニュース

埼玉県ハング・パラグライディング連盟  
[フライヤー親睦会のご案内]  
主催:埼玉県ハング・

パラグライディング連盟  
日時:2004年3月14日(日)

午前9時30分受付開始  
場所:埼玉県皆野町破風山エリア

昨年度に引き続きフライヤー親睦会を行います。この事業を通して、埼玉の空を飛ぶフライヤー同士の交流を図ると共に、全てのフライヤーが埼玉の空を飛んでいる事の意識を持ってもらえたらと思います。当日は運動のしやすい格好で参加をしてください! 詳細は埼玉県連ホームページにてお知らせします

<http://www.saitama-hpf.com/>

問い合わせ先  
埼玉県ハング・パラグライディング連盟  
事務局 〒351-0014 埼玉県朝霞市

膝折町2-3-7 塩野富士雄方  
TEL.048-464-8763

E-mail:f-shiono@nyc.odn.ne.jp

[記:県連理事 渡辺竜幸]

兵庫県フライヤー連盟  
[安全飛行のために冬も十分練習を]

兵庫県のフライトエリアのほとんどは兵庫県北部に属し、冬期間は多くが閉鎖されています。その中で、南側に位置する少ないエリアが、冬期間の中心フライトエリアとして活躍しています。

他府県エリアへの遠征等も多くあると思いますが、フライヤー登録が切れていないか等、フライヤーとして他に迷惑をかけないように心がけてください。

昨年度は全国的にフライヤーによる事故やケガがまた増えてきています。フライヤーの皆さんは、冬期間にライズアップによるグライダーコントロール等、操作に関して十分練習をしておいてください。

兵庫県内のエリア情報については、県連事務局TEL.0796-45-0598長谷川まで。

石川県フライヤー連盟  
[ホームページ公開のお知らせ]

石川県フライヤー連盟のホームページが公開されました。県内の方もそうでない方もぜひご覧ください。URLは以下のとおりです。

<http://www.geocities.jp/turbo1652/>

[記:HP担当 松原]

福岡県ハング・パラグライディング連盟  
[SSA平尾台コスモスカップの報告]

11月29日・30日の両日、福岡県平尾台で“SSA平尾台コスモスカップ2003”が開催された。平尾台はパラグライダー黎明期よりフライトされており、SSAとして開設させてから10周年の記念大会として企画されたもの。九州では久しぶりのGPSを使用しての本格的なパイロンレースと

いうことで期待されたが、季節外れの台風の影響で両日も悪天候により不成立となった。 [記:越智善治]



張り切って参加したが、不成立に終わった。残念。

事務局等の変更  
茨城県ハング・パラグライディング連盟  
事務局変更 〒315-0164

茨城県新治郡八郷町小屋1276  
バンプハンググライダーサービス内  
bumpyosawa@ybb.ne.jp

栃木県ハング・パラグライディング連盟  
理事長交代 吉川章雄 きっかわあきお  
事務局は変更ありません。

〒321-0942 栃木県宇都宮市峰4-18-28  
TEL.028-662-5715(渡辺健一)

最新情報はJHFウェブサイト  
4~5月は、都道府県連盟の役員改選や事務局等の変更が多い時期なので、ご注意ください。各連盟の連絡先等、最新情報はJHFのウェブサイト「都道府県連盟」をご覧ください。

## 坂谷秀夫、03年XCリーグチャンプに。

2003年JHFパラグライディング クロスカントリーリーグ トップ10	
1位 坂谷 秀夫	95.7 + 68.5 + 53.8 + 34.4 = 252.4km
2位 中川 喜昭	71.3 + 67.8 + 48.9 + 35.9 = 223.9km
3位 中川 俊也	67.7 + 62.8 + 45.4 + 44.4 = 220.3km
4位 横堀 清	66.0 + 58.2 + 50.8 + 38.1 = 213.1km
5位 杉下 拓也	94.6 + 50.0 + 28.8 + 21.4 = 194.8km
6位 中目みどり	81.5 + 48.1 + 23.3 + 21.5 = 174.4km
7位 箕輪 慎一	65.6 + 47.8 + 35.9 + 23.7 = 173.0km
8位 金森 宏之	65.3 + 52.2 + 30.0 = 147.5km
9位 五位淵孝幸	64.5 + 32.0 + 27.8 = 124.3km
10位 古郷 誠	35.8 + 33.9 + 29.0 + 25.3 = 124.0km

パラグライディングクロスカントリーリーグ2003年のランキングが決まった。総距離252.4kmで頂点に立ったのは、茨城県足尾山で飛ぶ坂谷秀夫(さかやひでお)さん。以下は坂谷さんの喜びの声だ。

昨年は最初からXCリーグ1位を目指して飛んでいたのが、目標を達成できて、とてもうれしく思っています。

3月に福島まで95kmを飛んだ時には、降りたところに子供達が集まってきて質問攻めにあいましたが、後日、一緒に撮った写真を送ったところ、かわいいパラの絵と「またパラグライダーで来てくださいね」の手紙が送られてきたのはうれしかったですね。この時は、なんと足尾から95km先までエリアの仲間が途中降りた人を回収しながら迎えにきてくれました。知ちゃん、あの時は本当にありがとうございました。

今後の目標は、まず国内で自己記録更新の100マイルオーバーを狙いますが、夢



は足尾から200km先の宮城県です。いつもクロカンに出る前は、仲間と「いまから仙台に牛タンを食べに行くぞ!」と言っていますが、実現できたらうれしいでしょうね。

但し、がむしやりに記録を目指すのではなく、安全を最優先にフライトを楽しみながらクロカンを続けて行きたいと思っています。

また、クロカンに行くたび回収して下さるエリアの皆さんには、この場をお借りしてお礼申し上げます。

今年もそろそろXCシーズン。100kmの壁を超えるのは誰でしょう。坂谷さんと杉下さんの90km超は昨年3月23日でした。

# 委員会の動き

## 安全性委員会

あなたはJHSC(安全性委員会)セーフティーノーツをご覧になったことがありますか? JHFウェブサイトのJHSCページに掲載しています。

セーフティーノーツには、機体やハーネス等の安全にかかわる重要な情報を載せています。たとえば某メーカーの某機種が事故を起こし、事故の原因が機体にあると思われる場合など、その情報を迅速に掲載し、事故の再発防止を図ります。

あなたが使用している機材に関する情報が載るかもしれません。セーフティーノーツをぜひご覧ください。

[記:幸路尚文委員]

## 教習検定委員会

教習検定委員会は、3月23日から26日まで静岡県富士宮市朝霧高原での教員検定会の実施に向けて、着々と準備を進めています。

また、来年度より教員資格更新講習会も義務付けて行う方針で検討を進め、2月11日の理事会に提案をしました。

[記:伊賀隆一郎理事]

## 制度委員会

世界選手権など、JHFが多額の補助金を支出する国際大会がありますが、選手選抜について定めた規程に不備があると考え、他の競技団体の規定を参考に作成し、1月始めに理事会に「国際大会選考基準案」として提出しました。

[記:小林秀彰委員長]

## ハンググライディング競技委員会

年末年始の「西富士ジャパクラシック」から2004年ハンググライディングシリーズがスタートしました。競技新年度を迎えるにあたりルールブック改定が必要かどうか検討した結果、以下のように改定を決定しました(JHFウェブサイト)に12月15日掲載。

・ルールブック「海外獲得ポイントの換算規定」の改定

1)1. 海外獲得ポイント計算式  
大会有効率を以下のように改定します。  
現行ルール

大会有効率:  $1 + (DQの合計 - 2) / 20$

ただし、DQは2以上

大会有効率の上限は1.1とする。

改定後

大会有効率:  $1 + (DQの合計 - 2) / 10$

ただし、DQは2以上

大会有効率の上限は1.2とする。

\*DQ=デイクオリティ

2)2. 基準

国際大会の基準の「参加人数60人以上」を「参加人数50人以上」に変更します。

[記:峰岸正弘委員長]

## パラグライディング競技委員会

年明けとともに競技の新年度がスタートしました。今年はコンディションに恵まれ、事故無く大会が成立してくれることを願っています。

他団体の設立に伴い委員の入れ替え等があり、遅くなりましたが、選手の意見をいただきながらジャパンリーグ等のルール改定を行っています。このJHFレポートが皆様のお手元に着く頃には新しいルールができあがっていると思います。構想としては、国内大会だけを対象としたナショナルリーグと、海外の大会も考慮したワールドリーグの2本立てで行こうと考えています。

また、PG競技委員会用としてGPSによるフライト証明ソフト「コンペGPS」と「RACE2000」がインストールされたパソコンが用意されました。今年からはGPSによるフライト証明を本格的に導入してゆきます。得点計算式は従来のものを使用しますが、今後GAPも検討してゆくこととなります。

さらに、PWCあるいはF1ほどではありませんが、GPSを使用した大会に慣れていない主催者をバックアップするためのヘルパーを養成し、ジャパンリーグ大会に派遣することも実施します。

導入時期は確定していませんが、新会計年度になったら、気象予報会社とJHFが契約し、フライトに重要な気象情報をタイムリーに入手できるシステムが構築されます。大会主催者にはとても心強いサポートになると期待しています。

この5月には韓国において初のアジア選手権(FAI公認カテゴリー1)が開催されます。これまではハングもパラも大陸選手権はヨーロッパ選手権のみでした。そういった意味からも画期的な大会と言えます。何とかコンディションに恵まれ、一つでも多くの日の丸を揚げて欲しいものです。

今後、タイムリーなインフォメーションはJHFのウェブサイトに掲載されます。常にチェックするようにお願いします。

[記:岡芳樹委員長]

## 委員・検定員を補充

他団体設立に伴って常設委員会に欠員が発生したため、12月9日のJHF理事会で、下記の委員と検定員を補充することになりました。

- ・ハンググライディング競技委員会  
高橋明氏
- ・パラグライディング競技委員会  
岡芳樹氏
- ・教習検定委員会  
(2003年度教員検定会検定員として)  
保呂田恒行氏 中台章氏 大城芳郎氏  
片岡義男氏 島野広幸氏 小林秀彰氏

## 新委員の選任 & 追加募集

新委員をよろしく

前号・前々号でお知らせしたとおり、任期満了に伴い常設委員会の委員と広報出版部のスタッフを募集しました。2月11日の理事会で立候補者のなかから以下の方々が新委員等に選任されました。尚、安全性委員会は立候補者が多かったため選任延期になりました。決まり次第JHFウェブサイトでお知らせします。

教習検定委員会

江端邦昭 小林秀彰 下山 進

清水 勝

制度委員会

市川 孝 小林秀彰

ハンググライディング競技委員会

峰岸正弘 高橋 明 鈴木博司

外村仁克 砂間隆司

パラグライディング競技委員会

岡 芳樹 高木 望

補助動力委員会

星野 納 小松園悦 須藤 彰

村上優子 山崎勇光

広報出版部

東野武史 矢野亥一郎 松田保子  
(委員の任期は2006年3月31日まで)

委員を追加募集します

残念ながら定員に達しなかった委員会については、追加募集をします。JHFの活動であなたの力を発揮してください。

追加募集をするのは、教習検定委員会、パラグライディング競技委員会、制度委員会です。「やってみようかな」と思ったら、お気軽に事務局へご連絡ください。3月10日締切りです。

選挙管理委員は総会で

常設委員会の委員募集にあわせて、選挙管理委員の募集もしました。立候補されたのは以下の各氏。(選挙管理委員は、常設委員会と異なり、3月通常総会で選任されます。)

星野 納 西ヶ谷一志 泉 秀樹  
内田孝也





## NEWS

### 第1回PGアジア選手権の出場資格

5月15日から23日まで、韓国のハドンで第1回パラグライディングアジア選手権が開催される。ハドンは、ソウルから南へ約300km、プサンから西へ約100kmのスケールの大きなエリア。テイクオフポイントは2ヶ所あり、北風以外なら飛び立てる。主催者発表の出場資格、チーム人数、エントリーフィーは以下のとおり(正式には2月下旬のCIVL総会で決定)。

#### 出場資格

1. パラグライディング世界ランキング確定者(CIVLウェブサイトに2004年2月1日に発表されたリストに名前のある者)あるいは、
2. パラグライダーのFAIカテゴリー1大会に出場した経験のある者。あるいは、
3. NAC(日本では財団法人日本航空協会)によって、30km距離飛行の経験を有す

ることが承認された者。

JHFでは、上記に該当するパイロットから代表を選び、日本チームとして派遣する予定。大会の詳細はJHFウェブサイトのカレンダーから大会ウェブサイトにアクセスを。

#### チーム人数

選手：同一性別20人+他の性別3人  
(例.....男性20人+女性3人)  
リザーブ選手：同一性別2人+他の性別1人  
チームリーダー：1人 アシスタント：2人  
エントリーフィー  
選手：US300ドル その他：US150ドル

#### アジア選手権の運営ボランティア募集

韓国でのアジア選手権の運営を手伝ってくださる方を募集中。渡航費用等の支給は無し。条件は英語または韓国語に堪能であること。技能レベルは問わない。たとえ自腹を切ってもアジアのパラグライディング発展のために手伝いたいという方は、3月15日までにJHF事務局にご連絡ください。

#### '04 JHFジャパンリーグがスタート

2004年ジャパンリーグは、3月6日・7日

開催の「丹那フライイン2004」からスタートする。参加予定の方は、スポーティングライセンスを取得の上、早めにジャパンリーグ登録をしてください。

なおJHFは、国際航空連盟(FAI) 財団法人日本航空協会(JAA)によって承認された、日本国内におけるハンググライディング・パラグライディングを統括する唯一の団体。同様にJHFジャパンリーグは、その年のパラグライディング日本ランキングを決定するリーグであり、日本を代表して海外の大会に出場する選手にとっては、同リーグへの登録は必須なので、ご注意ください。

#### JAAは90周年

FAIは2005年に100周年。JAAは2003年10月1日に創立90周年を迎えた。これを記念して、JAAの今昔の活動紹介と航空黎明期の貴重資料の特別展示が航空会館で行われた。これは残念ながらすでに終了したが、JAAでは誰でも参加できる「航空と宇宙」講演会等も開催している。4月21日は東京大学名誉教授の東昭氏による「飛翔するもの(4)」を予定。気軽にどうぞ。

JAAウェブサイト <http://www.aero.or.jp/>

## 国際技能記章・公認記録にチャレンジ!

国際航空連盟(FAI)が制定する「国際技能記章」は、全世界共通の技能証明で、日本ではJHFが発行します。JHF技能証やIPPIカードとは異なり、課題の飛行を行ったことを証明するもの。課題をクリアしたと認められると、一人ひとりの番号が付いた記章(ピンバッジ)が授与され、永久にその記録が保存されます。また、その飛行が前人未到のものならJHF公認記録として残ります。もっと飛行技術を磨きたいなら、ぜひバッジ獲得に挑戦を! 記章獲得のおおまかな手順は以下のとおり。

1. 国際技能記章検定員に連絡し、立会いを依頼する。
2. FAIに登録されたバログラフ(自記高度計)付きバリオメーターを用意する。
3. 上記バリオの精度検査を指定会社(JHFの問い合わせを)で受け検査証をもらう。
4. 検定員立ち会いのもと、宣言飛行を行う。
5. 課題を成就したら検定員の証明をもらう。

6. JHFに申請する。

7. JHFは国際記章を発行し記録を管理する。

#### 国際技能記章検定員(敬称略)

山崎 勇光 中台 章 大平 雅大  
秋濱 哲男 宮田 富由 谷田 重雄  
小島 義久 片山 芳和 関谷 暢人  
小野口 勉 中西 啓之 浅沼 知明

#### 記章取得条件(課題)

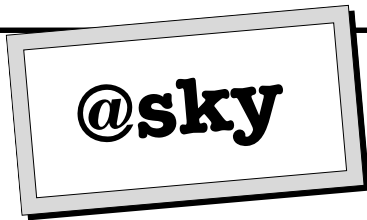
##### [ハンググライディング]

- ・FAI国際デルタ銅章.....15km以上の距離飛行または1時間以上の滞空飛行または500m以上の獲得高度飛行
- ・FAI国際デルタ銀章.....50km以上の距離飛行および1000m以上の獲得高度飛行および5時間以上の滞空飛行
- ・FAI国際デルタ金章.....300km以上の距離飛行および200km以上の目的地往復距離飛行または三角コース距離飛行
- ・FAI国際デルタ・ダイヤモンド章(次の3

種の各ダイヤモンド章とする).....ダイヤモンド距離:500km以上の距離飛行  
ダイヤモンド目的地距離:400km以上の目的地距離飛行  
ダイヤモンド・クローズド・コース:300km以上の目的地往復距離飛行または三角コース距離飛行

##### [パラグライディング]

- ・FAI国際イーグル銅章.....15km以上の距離飛行または1時間以上の滞空飛行または500m以上の獲得高度飛行
- ・FAI国際イーグル銀章.....50km以上の距離飛行および5時間以上の滞空飛行および1000m以上の獲得高度飛行
- ・FAI国際イーグル金章.....100km以上の距離飛行および5時間以上の滞空飛行および2000m以上の獲得高度飛行
- ・FAI国際イーグル・ダイヤモンド章(次の2種の各ダイヤモンド章とする).....ダイヤモンド距離:200km以上の距離飛行  
ダイヤモンド獲得高度:3000m以上の獲得高度飛行



# 大会報告

## 四国三郎ジャパンカップ2003

2003年11月22日～11月24日

徳島県美馬郡美馬町

### [総合]

- 1位 只野正一郎 兵庫県 1954点
- 2位 木下 悟 茨城県 1903点
- 3位 上山 太郎 大阪府 1862点
- 4位 大澤 行英 京都府 1775点
- 5位 長島 信一 埼玉県 1744点
- 6位 薬師寺 哲 愛知県 1720点
- 7位 植田 真吾 岡山県 1657点
- 8位 和田 浩二 静岡県 1528点

### [女子]

- 1位 宇都宮直美 愛媛県 1219点
- 2位 中浦 誠子 京都府 745点

初日は強風のためキャンセル。2日目は厳しいサーマル条件のなか50.7kmのタスクで44名がゴールした。3日目は厳しいコンディションのなか21.7kmのタスクを6名がゴールし、只野選手が2003年のジャパンリーグ最終戦を制し、この大会で2連覇を達成した。今回は2位に木下選手、3位に上山選手が入賞するなど、若いパイロットの活躍が目立った大会となりました。

[報告:高木弘志]

## 西日本学生HG選手権大会IN神の倉

2003年11月22日～11月24日

広島市安佐北区神の倉・荒谷山エリア

### [ファーストクラス総合]

- 1位 旗野 裕亮 神奈川県 103点
- 2位 豊田 良平 千葉県 95点
- 2位 大竹 直樹 山口県 95点

### [ファーストクラス女子]

- 1位 加味根あかり 鳥取県 93点
- 2位 松浦 綾乃 山口県 75点

### [セカンドクラス総合]

- 1位 西村 豪 千葉県 1898.68点
- 2位 白井 太郎 東京都 1856.53点
- 3位 片桐 昌弥 神奈川県 1663.81点

### [セカンドクラス女子]

- 1位 寺田 麻子 神奈川県 1460.98点
- 2位 高橋 直子 神奈川県 1426.40点

この時期の学生大会としては珍しく3日間の日程となったので、非常に盛り上がる大会となることを期待していたが、1日目は強風でキャンセル、2・3日目は晴れながらもコンディションが悪く結果は厳しいものとなった。特に2日目は荒谷山北斜面に発生した不安定ながらも強いサーマルをうまく捉えた日大EPOの永光のみがパイロンを回るという経験の差を感じさせる場面もあった。そんな中、セカンドクラスの選手が何度もフライトして少しでもフライトタイムを伸ばす努力を見せていた場面が印象に残った。

[報告:林田拓己]

## 第18回西富士ジャパンクラシック

2003年12月31日～2004年1月3日

静岡県富士宮市猪之頭

### [総合]

- 1位 大門 浩二 茨城県 2220点
- 2位 鈴木 博司 岐阜県 2108点
- 3位 大沼 浩 茨城県 1909点
- 4位 外村 仁克 和歌山県 1838点
- 5位 小笠原英人 大阪府 1772点
- 6位 佐藤 裕美 神奈川県 1751点
- 7位 桂 敏之 茨城県 1570点

- 8位 蜂岸 正弘 茨城県 1557点

### [女子]

- 1位 岡田 明子 静岡県 1425点
- 2位 井出 有生 兵庫県 926点
- 3位 谷古宇瑞子 栃木県 869点

練習日も含め5日連続で飛ぶことができ、天候に恵まれた大会となった。初日はミニマムをクリアした選手が1名だったので、成立にはいたらなかった。2日目は54kmのタスクに対しゴールした選手は24名、同様に4日目は53kmタスクに対し17名の選手がゴールした。

2003年ナショナルチームの3名(大門、鈴木、大沼)の強さが目立つなかで、最近までキングポスト付のグライダーに乗っていた小笠原選手の5日入賞は見事である。今後の彼のフライトに期待したい。

[報告:岡田信弘]

## 第15回丹沢スカイグランプリ

2004年1月10日～13日

神奈川県秦野市横野・菩提地区(丹沢エリア)

### [オープンクラス総合]

- 1位 大門 浩二 茨城県 1038点
- 2位 鈴木 博司 岐阜県 999点
- 3位 平林 和行 千葉県 963点
- 4位 氏家 良彦 兵庫県 900点
- 5位 今嶋 功 鳥取県 888点
- 6位 古坂 学俊 茨城県 853点
- 7位 藤沢 勇一 茨城県 776点
- 8位 岡田 伸弘 静岡県 702点

最終日は強風のためキャンセルになったが、3日間競技できた。特に2日目は好条件で66.4kmタスクに19名がゴールした。

# カレンダー

場は開催地、運は連絡先です。予定は変更になる場合がありますので、お出かけの際は事前に必ずご確認ください。

## 2004神奈川県PG選手権大会

2月23日～5月5日 場静岡県丹那エリア

運神奈川県ハング・パラグライディング

連盟事務局 〒250-05 神奈川県足利下郡

箱根町箱根381 TEL&FAX.0460-3-5391

E-mail:khp5391@m12.alpha-net.ne.jp

丹那ライン(PG)

Jリーグ対象大会 3月6日・7日

場静岡県丹那エリア・大仁エリア

運丹那パラグライダークラブ

TEL.090-3067-6240

E-mail:flyin@sentencha.com

ハングライディング学生選手権 in 米山

3月6日～9日 場福岡県糟屋郡篠栗町米

山エリア 運大会実行委員会 高城明彦

TEL.090-9498-3307

E-mail:aki-hiko@sky.email.ne.jp

## パラフェスタ2004 IN 紀ノ川(学生)

3月10日～13日 場和歌山県那賀郡打田町

紀ノ川フライトパーク 運日本学生フライヤー

連盟関西支部 TEL.090-3746-4621

E-mail:1011518g@ryukoku.seikyoku.ne.jp

JHF3月通常総会

3月15日 場東京都羽田空港ビル

2004板敷山スプリングフライト

HGシリーズ対象大会 3月17日～21日

場茨城県八郷町板敷山エリア 運大沢豊

TEL. 0299-43-6952 FAX.0299-44-1346

E-mail:bumpyosawa@ybb.ne.jp

アサギリ高原スカイグランプリ2004(PG)

Jリーグ対象大会 4月3日・4日

場静岡県朝霧高原PGエリア

運大会実行委員会 アサギリ高原PGスクール内

TEL.0544-52-1031 FAX.0544-52-1033

3月	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
	1	2	3	4	5	6	7
	8	9	10	11	12	13	14
	15	16	17	18	19	20 <small>春分の日</small>	21
	22	23	24	25	26	27	28
	29	30	31				

4月	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
				1	2	3	4
	5	6	7	8	9	10	11
	12	13	14	15	16	17	18
	19	20	21	22	23	24	25
	26	27	28	29 <small>みどりの日</small>	30		

## 2004年スカイフェスティバル in 南陽

ハングライダー大会

HGシリーズ対象大会 4月29日～5月2日

場山形県南陽市南陽スカイパークエリア

運南陽市スカイジャー振興協議会

TEL&FAX.0238-43-2927

E-mail:nobair@nyc.odn.ne.jp

最新情報はJHFウェブサイト

http://jhf.skysports.or.jp/

# ファインダーの向こうに

⑥ 込山 茂

日本でもっとも有名な山は？と聞かれたら、ほとんどの人は「富士山」と答えるでしょう。そう、この日本の象徴である富士山を、実に多くの人が写真に撮るのです。富士山だけのいろいろな姿を追い求めている人も居るくらいです。私のホームエリアである松田エリアでも富士山を撮影している方を良く見かけます。特に冬になると雪化粧をした綺麗な富士山がくっきり見えるため、テイクオフ近くの道路から三脚にカメラを載せて撮影する姿がよく見られます。

さて、今回はバックにその富士山を入れた写真です。富士山の見えるエリアでの撮影ならば誰もが一度はこうした写真を撮っていると思います。まあ、ありふれていると言えばそれまでですが、やっぱり撮っちゃうんですよ。

被写体は同じ松田エリアで飛ぶ宗像さんです。普段のフライトでも同じ空域で御一緒しているのですが、実はあまり絡んだことが無いのです。しかしこの写真を撮ったときには実に良い位置を飛んでくれたのです。幸いコンディションも安定していて、私にしては珍しく!?結果を計算した上での撮影でした。今この位置にいるからあと



2、3秒後にシャッターを切れる、とカメラを構えて待っていました。結果はバッチリ、狙った絵を撮ることができました。冬場にしてはちょっと空気が白くスッキリ感は今ひとつなのですが、自分としては気に入った1枚です。読者の皆さんの評価は如何なものでしょうか。

早いもので私の連載も今回の掲載をもって最終回となりました。過去6回の掲載を振り返ると、あちこちのエリアで写真を撮ってきました。各号の写真を用意する度にどうすれば良い写真が撮れるか、いろいろ考えてきました。しかし、いざフライトが始まるとそんな考えは何処へやら。どこで上げる、どのタイミングで移動する、といったフライトの組み立てが撮影に優先してし

まいます。構図、光線の採り方など次はこうしてみようと考えていたことは、なかなか実践できません。飛びも然ることながら写真も上手になりたいと思っているのですが。

何時か何処かで皆さんのエリアにお邪魔するかも知れません。その時には是非被写体となってください。颯爽と飛ぶ貴方の雄姿を「ファインダーの向こうに」。

込山 茂(こみやま しげる)

毎週末、天気さえ良ければ丹沢や松田、その他飛べるエリアに出没するパラジャンキー。コンベには出ないサンデーフライヤーだがXCフライトは100Kmオーバーも記録する。飛び始めて早16年以上経つ。

## 学連だよ!全員集合!!

こんにちは!いよいよ暖かい春が近づいてきましたね。春といえばお世話になった先輩との別れの季節でもあります。送る側も送られる側も、いい思い出が残るように過ごしていきましょうね。そんなわけで今回は今年度の総括をハング・パラ両学生リーグ担当者にやってもらいました。

ハング学生リーグを振り返って

今年度のハング学生リーグは、GPS判定の採用やGAPスコアリングシステムの採用など、ルールの変更がありました。GPS判定への移行については、心配されていた参加者減少やルール面での混乱もみられず、逆に操作方法などの情報交換が行われたりして各エリアでのGPSの普及につながったりと、うれしい効果がみられました。GAPについては、試行錯誤しながらの移行となりましたが、また来年度にむけてみんながより燃え上がり、楽しめるスコアリングシステムを目指していきます。

ナサスに始まりあぶくま、西学選となかなか条件に恵まれなかった本年度のハング学生リーグですが、いよいよ学選を残すのみとなりました。年間順位も決定するリー

グ最終戦、ぜひみんなで参加しましょう!  
(服部良亮)

Gリーグを振り返って

昨年度優勝を果たしたZEPHYR(京都大学)が持つGリーグ優勝旗、今年度はどのチームが持っていくのでしょうか。パラフェスタを残して現在の1位はアイオロス(筑波大学)、それを追うEPO(日本大学)とFREE WAVE(弘前大学)は逆転できるのか!そして個人優勝を山下(SKY VIWE)が奪うことができるのか!?セカンドクラスでは笠井(アイオロス)が1位を狙う!

皆さん、このGリーグを楽しんでいただけただけでしょうか?今年度も3月に開かれるパラフェスタが最終戦になってしまいました。これが学生生活最後の大会の人もいます。悔いを残さないよう気合を入れてきてください。

来年からはファーストクラスはGPSのみにしようと考えています。カメラの方は出られなくなるので気をつけてください。

(石毛龍介)

そして今回は、ハング学選に向けて準備

に気合が入っている九州学連を、九州学連代表の豊島君に紹介してもらいました。

地区学連紹介

こんにちは!九州学連です。九学連は、長崎大学・SKY JACK(九州大学)九州工業大学・西南大学・大分大学・熊本大学・第一工業大学・鹿児島大学で成り立っています。九州は夏向けのエリアが少ないのですが、冬になると飛べるエリアが広がり、福岡の耳納連山、米山や各地のいろいろなエリアで飛んでいます。大学も多いので毎年夏恒例の種子島合宿やイベントなどで交流を深めています。3月6~9日に米山で学選を開催することになりましたので、皆さんのご協力をお願いします!九州名物がたくさんありますよ。私たちは皆さんが来るのを楽しみに待ってまーす。是非来てくださいね。

学連への連絡は.....

「学連に加盟したい!」や「もっともっと学連のことを知りたい!」などといった学連への意見や応援メッセージはこちらまで。

林田拓己(広島大学3年)

e-mail:skylab\_1025@hotmail.com

@sky

空のかお  
その54

橋本 政幸さん  
(はしもと まさゆき)



2000年の夏、職場の友人に「パラグライダーに興味ある？」と声をかけられ、体験をした橋本さん。「初めて浮いたときの感動は忘れられない」と、迷うことなく入校したそうです。北海道のルスツとニセコで飛んでいて、今ではクラブのホームページも担当しています。

パラグライディングの楽しみは、日常を忘れさせてくれるひととき。昼夜を問わず、空を飛ばし楽しみを共有できる仲間との時間が素晴らしいと語ってくれました。

パイロット証取得を機に、道東方面や青森県の岩木山、石川県の獅子吼でも飛んでみたいとのこと。また、ネットで知り合った友達が全国にできたので、そういう方々と交流を深めつつ、全国をバラ行脚することが夢なのだそうです。

これからの目標は、自分のフライトスタイルを見つけること。「競技もあるし、のんびり飛ばのもいいなと思っています。自分がどっちに向いているのかわかるためにも、ローカル競技も出てみたいと思っています。目標を少しずつクリアして、これからも安全に楽しいフライトを心がけてください。

連絡ノート  
JHF  
フライヤー

3月15日に総会を開催

2003年度のJHF3月通常総会を、3月15日(月)に羽田空港ターミナルビルのホールで開催します。議案等は正会員(都道府県連盟)にお送りします。また、傍聴のご案内はJHFウェブサイトに掲載します。

<http://jhf.skysports.or.jp/>

フライトエリア情報を掲載

JHFウェブサイトフライトエリア情報を掲載しています。ぜひご覧ください。

未掲載エリアの管理者の方へお願い: エリア情報をお送りください。JHFウェブサイトのエリア情報欄から調査票をダウンロードし、各項目にご記入の上、事務局へお送りください。調査票を入手できない場合は事務局にご請求を。

委員・部員を追加募集

常設委員会の委員と広報出版部スタッフを募集しましたが、定員に達しなかった常設委員会については、追加募集をします。あなたの力をJHF活動で発揮してください。

追加募集をするのは、パラグライディング競技委員会・教習検定委員会・制度委員会です。「やってみようかな」と思ったら、お気軽に事務局へご連絡ください。3月10日まで。

教員研修検定会を実施

新たに教員をめざす方のための教員研修検定会を3月23日~26日に静岡県富士宮市朝霧高原で行います。参加資格のある助教員の皆様には、JHF事務局から直接案内を郵送しました。

会員登録更新は1年または3年

フライヤー会員登録の更新登録料をコンビニエンスストアでお振込みの際、1年分と3年分を二重に入金されると、返金処理に時間がかかります。必ず1年または3年のどちらかを選んでください。

各種申請・注文用紙はWEBから

JHFへの各種申請用紙及び注文用紙は、JHFウェブサイト(事務局からのお知らせ/各種申請・注文用紙)から入手できます。但し、フライヤー会員申込書、技能証申請用紙だけは、お手数ですが同じくJHFウェブサイトから注文用紙を入手し事務局にオリジナルの用紙をご注文ください。

JHF事務局

TEL.03-5840-8311 FAX.03-5840-8312

(電話は月~金曜日の9:30~17:30に)

E-mail:jhf@skysports.or.jp

レポート&ウェブサイトにご意見を

JHFレポートやJHFウェブサイトへのご意見・ご要望を事務局広報出版部にお寄せください。

FAX.03-5840-8312

E-mail:koho@jhf.skysports.or.jp

12月・1月のパイロット証取得者

(敬称略 数字は認定日)

パラグライディング

12/1 才木 勲	12/12 横溝 香	1/6 芳賀美紀子	1/23 中田 守人	12/3 浅川 裕大
12/1 吉岡 孝志	12/12 志賀富士雄	1/6 星野 大輔	1/26 三浦 光男	12/3 南川 奨
12/1 伊藤 正浩	12/12 斎藤 和繁	1/7 島 惠	1/26 枋木 隆廣	12/12 申 尚浩
12/1 永山由美子	12/12 宗像 良香	1/14 鈴木 隆浩	1/26 橋田 明夫	12/19 高嶋 文人
12/1 伊勢田直枝	12/12 矢内 勇三	1/14 増田 良帆	1/26 橋田真起代	12/19 浦野 真紀
12/1 新川 裕子	12/15 坂口 正	1/14 中山 富男	1/28 飯塚 幹人	12/26 中西 研二
12/1 西村 義伸	12/15 岡村 和明	1/14 宮田大二郎	1/30 向山 琴恵	1/6 千代 隆志
12/1 小林 哲也	12/15 田岡 勉	1/14 笠 正也	1/30 中根 美保	1/9 山内 岳
12/1 池上 正竜	12/16 藤崎 章	1/15 望月 奈緒	1/30 石川 博	1/19 中村 和樹
12/3 佐藤由里香	12/16 元春	1/16 塩田奈津子	1/30 成山 基義	1/19 岡本さなえ
12/3 塩谷 敏行	12/16 岩田 秀行	1/16 小椋 正男	1/16 宮原 誠	1/30 小笠原 克彦
12/3 佐々木義敬	12/17 川名 啓	1/16 宮原 誠	1/16 牧野 浩人	1/30 西田 聡子
12/4 河野 朋恵	12/17 川名 美江	1/16 星野 浩人	1/19 是枝 寿子	1/30 川竹 美保
12/8 玉木 正毅	12/18 山口 孝	1/19 是枝 寿子	1/19 山内 庸子	
12/8 椎屋 弘	12/19 松江 俊寿	1/19 前田 育栄	12/3 堀尾 恭	
12/8 二宮 寿幸	12/19 中西 誠	1/20 前田 育栄	12/3 米村 康治	
12/8 田上 昌彦	12/19 佐藤 友香	1/20 奥田 克己	12/3 佐藤 功治	
12/8 黒川 和茂	12/19 松本 征宏	1/20 奥田 克己	12/3 江口 哲平	
12/10 野中 一清	12/19 山川 和基	1/23 柿谷 茂人	12/3 井上 俊広	
		1/23 浦郷 賢也	12/3 永尾 知大	

1月31日までのフライヤー会員登録数

登録年数	11月30日現在の有効登録数	12月の登録数	1月の登録数	1月31日現在の有効登録数
1年		280	225	
3年		166	169	
合計	18,946	446	394	18,990

12月・1月の技能証発行数 ( )内の数字は発行数中の女性の人数です。

ハンググライディング			パラグライディング		
技能証種類	12月の発行数	1月の発行数	12月の発行数	1月の発行数	1月31日までの発行数累計
A証	22(7)	5(0)	68(24)	58(19)	49,427
B証	26(6)	4(0)	52(11)	34(13)	43,972
C証	19(8)	9(2)	28(7)	26(5)	11,674
P証	12(1)	8(4)	52(10)	29(10)	20,699
補助動力証	0	1(0)	1(0)	0	871
XC証	6(1)	2(0)	9(2)	12(0)	4,373
タンデム証	0	0	12(0)	3(0)	941
モーターパラグライディング					
P証	1(0)	1(0)			268

今号は最新情報を掲載するために発行日を1週間遅らせました。事前にお知らせできず、お詫び申し上げます。

編集を終えて  
春のサーマルシーズンに前、クロスカントリーのコースをあれこれ考えてワクワクしている人、少なくないでしょう。地形や気象の研究はもちろん、携帯品、地上との連絡など、ものないよう慎重に計画を。 JHF広報出版部 松田保子

最新情報は JHF ウェブサイトをご覧ください。

<http://jhf.skysports.or.jp/>

JHFレポート3・4月号(No.182)

発行日 2004年2月27日 定価10円  
発行 社団法人 日本ハンググライディング連盟  
〒112-0003 東京都文京区春日2-24-11春日Shimaビル8階  
TEL.03-5840-8311 FAX.03-5840-8312  
E-mail: jhf@skysports.or.jp  
編集 JHF事務局広報出版部  
印刷 日本印刷(株)

この印刷物は再生紙を使用しています。