

# Japan HangGliding & Paragliding Federation

# JHFレポート

2004年  
夏号

社団法人 日本ハング・パラグライディング連盟 発行 バックナンバーはウェブサイト▶ <http://jhfskysports.or.jp/>

JHFは社団法人化10周年を迎えました。  
これからも力を合わせて楽しい飛行環境を守っていきましょう。

## 各種課題に果敢に取り組み益々の発展を

財団法人 日本航空協会 常務理事 航空スポーツ室長 角田 昌男



JHF社団法人化10周年、誠にありがとうございます。

ハンググライダーの愛好者団体として発足したJHFの歴史も既に四半世紀を越えました。航空スポーツの中では比較的新しい種目にも拘わらず、その後のパラグライダー人口の急増もあり、JHFが国内最大の航空スポーツ団体として不動の地位を築いて来られましたことは、大変喜ばしくご同慶の至りであります。

ご承知の如く、航空スポーツは「安全に楽しく」をモットーとした自己責任の世界ですが、その責任を果たすためにも技量向上・気象判断等あらゆる分野において仲間との協力関係は不可欠であります。そして、統括団体であるJHFには、愛好者の視点に立ちながら、安全確保を前提としたハング・パラピ

ラミッドの拡大(愛好者の増大・世界最高水準を目指す)を目標とした事業を展開し、私ども(財)日本航空協会およびFAI/CIVLと歩調を合わせ「空の健全な発展」のため、共に歩んで頂きたいと望む次第です。

翼を得たイカロスが父のダイダロスの忠告を無視し海に落ちたギリシャ神話を引き合いに出すまでもなく、自らの力で空を飛ぶ者は空の流れを熟知し、自分の技量を過信してはなりません。会員であるフライヤーの皆さん、日頃より技量の向上に努めるとともに、飛行エリア独特の気象変化等に十分留意し、他人に迷惑を掛けないよう「安全に楽しく」飛行することを肝に銘じて活動してください。そして、その素晴らしさを大いに宣伝し、空の仲間の増大に貢献して下さることを願っております。

日本国民の余暇活動も増大し、ライフスタイルも多様化して来ました。誰でもが子どもの頃一度は「空飛ぶ夢」を漠然と描きました。従って「安全なら自分も飛んでみたい」と望む大人は数え切れない程いる筈です。日本経済も長い低迷から脱し、ようやく上昇に転じる傾向にありますので、航空スポーツ界も再び活性化する時がまもなくやって来ます。向かい風(逆風)の中で離陸し、フォローの風を受けて飛行距離を伸ばすのが航空の常です。今JHFが組織として直面している安全対策を始めとする各種課題に果敢に取り組み、今後益々発展されまようご祈念申しあげ、挨拶いたします。

## この胸ときめくスポーツを長く続けるために

社団法人 日本ハング・パラグライディング連盟 会長 朝日 和博



ライト兄弟が初めて動力機飛行に成功してから100年が過ぎ、今や大量輸送の時代です。人々が大型飛行機で移動することは日常的なものとなりましたが、人類がずっと抱いてきた「鳥のように自由に空を飛びたい」という本能的な願いは消えませんでした。

その願いを実現したのがハンググライダーであり、パラグライダーであります。生身の身体でグライダーにぶら下がり空を飛ぶ。美しいふるさとの野山、四季折々の景色を空から眺める。なんと素晴らしく胸ときめくことではありませんか。

この素晴らしいスポーツを長く続けるいくためには、自らの安全を確保するのはもちろんのこと、我々を温かく見守ってくだ

さる社会に対して責任のある行動を取らねばなりません。そのために、ハンググライディングが日本に入って間もない約30年前、全国の有志が集まって初期の全国連盟を結成しました。その後、先人の努力と航空界の諸先輩のご指導をいただき、我々の組織はJHFとして確立。10年前に当時の文部省の認可団体として正式に社団法人となりました。

社団法人になること。それは「責任ある行動をとります」と公に約束したことです。JHFは技能認定とフライヤー登録の業務を(財)日本航空協会様より受け継ぎ、その責任を果たす努力を続けています。また、ドイツ、フランス等の海外連盟とも積極的に交流をもち、特に安全面での情報交換も盛んになっ

てきました。さらに、今年は第1回パラグライディングアジア選手権が韓国で開催され、そこで韓国と中国の連盟代表者と直接話し合いをする機会を得て、三国の交流を深めていくことを約束しました。

JHFは、おらかなハング・パラグライディングの仲間が集まったもの。家族や社会に迷惑をかけず安全に楽しく飛び続け、力を合わせて無限の天空を共有していきたいと思います。未来に向けて健全に発展をしていくため、今後も多くの方々のお力添えをお願い申し上げます。

### JHFレポート 夏号

P2-なぜ落ちた?! P3-重大事故報告 P6-死んだらあかん! 仲間も死なせたらあかん! P7-モーターパラの安全対策について / 新教員からのメッセージ「安全に長く楽しく!」 P8-ハンググライディング世界選手権報告 P10-パラグライディングアジア選手権報告 P12-初代アジア選手権者・川地正孝さんに聞く / アジア選手権国際陪審員・岡芳樹さんに聞く P13-JHF2004年度6月通常総会報告 / 理事会ダイジェスト P14-県連だより 福島県ハング・パラグライディング連盟 P15-県連ニュース P16-委員会の動き P17-@sky

JHFレポートはJHFフライヤー会員登録者にお届けしています。  
今年度は季刊  
2004年度に限りJHFレポートは年4回の発行になりました。次号は10月20日発行の予定です。

**緊急警告**  
安全は自分で守る!!

# なぜ落ちた?!

二度と繰返さないために  
重大事故の原因を知る。

なぜ、こんなに重大事故が続くのか？  
なぜ、彼/彼女は落ちたのか？ 事故防止のヒントを求め1976年からの事故報告書を読んだ。日本でハンググライディングが楽しめるようになった約30年前から今日までの事故を振り返り、人間はなんと忘れっぽい生き物なのかと改めて思う。事故発生当時、同じ失敗をしてはいけなくとも誰かが考えたはずなのに、同様の事故が繰返されてきた。クラブ員や講習生の事故を報告した指導者が、後に死亡事故当事者として報告されたこともある。ハンググライダーの死亡事故をパラグライダーがなぞったこともある。ハング・パラグライディングは自然のなかで行う、しかも空を飛ぶスポーツだから、リスクがないと言ったら嘘になる。しかし、フライヤー一人ひとりが、過去の事故がなぜ起きたかを知り、それを繰返さないための努力をすれば、リスクを小さくできるだろう。以下に、昨年までの重大事故のなかで、操縦ミスやキャノピー潰れからの回復が間に合わなかった事故以外の、特に知っておいてほしいケースを記す。但し書きがないものはすべて死亡事故。また、原因の多くは推測であることをおことわりしておく。

HG:ハンググライダー PG:パラグライダー  
TO:テイクオフ場 LD:ランディング場

## テイクオフもしていないのに

この記事のタイトルを「なぜ落ちた?!」としたが、落ちるどころか、平地練習や離陸前の事故の多さに驚く。グランドハンドリングや飛行前点検にも危険が潜む。

HG ハーネス調整のためグライダーにカラビナを付けノーズを上げたところ、または離陸のため移動中、突風に飛ばされる。風下の乱流域に入り崖下に墜落。

PG 河原でライズアップ練習中、強風に引きずられ橋に激突。同行者なし。

PG TOで待機中、グライダーが風にあおられたので両ライザーを握ったところ、飛行の意志なくライズアップし離陸。後ろ向きに十数秒滑空した後、ライザーから手を離し落下。

PG TOで後ろ向きにハーネスをセットしラインチェック中のAが突風で浮き上がったため、チェックを依頼したグライダーの持ち主BがAのハーネスをつかむ。そのまま離陸し、Bはしばらくぶら下がっていたが、力尽きて落下。

PG グランドハンドリング練習中、サーマルで約5m上昇、タックに入り地面にクラッシュ。肋骨が肺にささった。

## ぶつかって他機に気付く

空中衝突は過密状態で発生するように思われるが、混雑していない空域で起きた件数の方が多い。ふっと気が弛み他機警戒がおろそかになる時が危ない。また事故者の多くが「ぶつかって初めて相手に気付いた」と言っている。

HG×PG 風が弱まり飛行中の十数機が一斉にランディングしようとしたためLD上空が過密状態に。高度10～15mで着陸進入中のHG右翼端とPG足が接触。PGはそのまま着地。HGは右翼端を破損して旋回に入り、回復できぬまま地面にクラッシュし大破。両者骨折。

HG×PG 同じサーマル内で飛行中、HGの翼端とPGのラインが接触した際、PGフライヤーがHGフライングワイヤーを咄嗟に握り、またPGのカラビナ両方にHGフライングワイヤーがはまり、からみあって降下。双方緊急用パラシュートを開き、ほとんど怪我はなかった。PGフライヤーはいつもグライダーとハーネスをつないだまま収納。カラビナのロックの弛みを見落としかもしれない。

HG×PG HGが同高度のPG数機と遭遇。最も近いPGを回避したが、他のPGとからみ合った。PGの緊急用パラシュート開傘のショックで両機は分離。PGは無事降下。HGはパラシュートを開かず、錐揉み/スパイラル状態から立て直そうとしたが回復せず地面に激突、死亡。

## 思ってもみないことで……

人生はままたらぬものと言うが……。この3人は人生最後の時に「まさかこんなことで」と感じたのではないだろうか。

PG 大会中。高度処理をするAがブレイクダウンゾーン上空を通過。グライダーをたんでいたBの頭部にAのハーネスが当たり、Bは死亡。

PG 飛行コースをそれたA級練習生が樹上に降下、宙吊りになった。着ていた防寒服のフードが木の枝にひっかかって首を絞めることになり窒息。

PG 樹上に不時着。自力で降りようとして、木から落下。

## 送電線は絶対に避ける

日本はいたるところに送電線が走っている。LDのすぐ近くに送電線があるフライトエリアも少なくない。線に接触したりぶら下がったり、多くの事故が起きているが、予め送電線の場所や高さを把握し、絶対に避けるという気持ちが必要だ。電線の先には人々の生活があり、生命がかかっている場合もあるのだ。

HG LDから40～50m離れた高压線に

ひっかかる。ワイヤーが溶けて下のアスファルトに落下。

HG 高度処理中に高压線(22000ボルト)に接近。途中で気付いてフレアーをかけたが、背後から風を受け、ケーブルに接触し感電。

PG 飛行中に風が強くなり、前に出られなくなって流され、高压線にかかり落下。翼面荷重が小さく、有効な降下手段をとれなかった。

## 着水は恐ろしい

水泳が得意な人でも服や靴を身につけた状態ではうまく泳げない。ましてグライダーやパワーユニットを背負っているのは、自由に動くことなどできない。

動力付PG 単独で飛行し河原に着地したところ、風に押されて川に沈む。そのまま海に流されたらしい。

PG フライトツアーで。LDに帰れなくなり海に不時着。カラビナをはずしたもののラインが足にからまり溺れる。

PG 練習生が風に流されて海に落ち、救助しようとしたインストラクター2名も強い潮流にのまれて溺れた。

## 飛行前点検さえ十分だったら

カラビナのかけ忘れ・ハーネスレグベルトの締め忘れで多数が死亡している。また、しっかりかけたと思ってもこんな致命的間違いもある。

HG カラビナを誤ってスプレッターバーにかけテイクオフ。離陸直後にカラビナがはずれベースバーにぶら下がった状態で木に激突。

PG ハーネスのカラビナ装着部の下方にあるDリングに誤ってカラビナを装着。飛行中に突然グライダーとハーネスが分離し落下。

## パッセンジャーを傷つける恐怖

タンデムで体験飛行や講習をするスクールは多数ある。パッセンジャーの命を預かる「機長」の責任は重大だ。

PGタンデム テイクオフに3度失敗、カラビナが半ロック状態になったところにブレイクコードがからんだ状態で離陸。近くの斜面に不時着を強行。パイロットは重傷、パッセンジャーは軽傷。

HGタンデム タンデム講習中、生徒の準備に気をとられ、自分のカラビナをかけた。離陸直後に気付く、グライダーを山林に突入させた。パイロットは重傷、生徒は無傷。

次号では、さらに実例をあげて事故防止を考えよう。では、安全第一で楽しい夏を!  
[JHF広報出版部 松田保子]

# 重大事故報告

## JHSC事故調査報告より

### 緊急警告

安全は自分で守る!!

この春から夏にかけて重大事故が多発した。2004年の死亡事故は、7月4日までで実に8件のにのぼる(ハンググライダー2件、パラグライダー5件、動力付きパラグライダー1件)。フライヤーは無事だったものの、マスコミに大きく取り上げられ、スカイスポーツの大幅なイメージダウンにつながる事故もあった。JHFは「安全で楽しいフライト」を守るべく、教員の再教育・育成、パイロットの技術や意識の向上のための活動を行っている。また、重大な事故が発生した際には、JHF安全性委員会の事故調査委員が現地に赴き、目撃者証言をはじめとする様々な情報を集めて、どのように事故が起きたのか調査する。以下は、その調査報告を要約したものである。他人事として斜め読みするのではなく、じっくり読んで、自分だったら事故を起こさないために何をしたら、遭遇した危険にどう対処したか、よく考えてほしい。尚、5月16日に静岡県で起きた動力付きパラグライダーの死亡事故、5月19日の山形県でのパラグライダー死亡事故、7月4日の岡山県でのパラグライダー死亡事故については調査中です。

HG:ハンググライダー PG:パラグライダー  
TO:テイクオフ場 LD:ランディング場

### パラグライダーとハンググライダーの空中衝突による墜落事故

事故発生日:2003年7月27日

機体:HG:モイス式ライトスポーツ 4型

PG:ノバ式イクシオン24型

場所:秋田県雄勝郡稲川町三梨地内

事故調査委員:下山進 岡芳樹

#### 1 事故の概要

13時30分頃、三梨地内上空で、HGとPGが衝突、HGは水田に、PGは休耕田に墜落した。HGパイロットは全身を強く打ち、病院に運ばれたが、1時間15分後に外傷性ショックのため死亡。PGパイロットは頸椎捻挫の軽傷を負った。

2人とも秋田県ハング・パラグライディング連盟主催の「03秋田県スカイスポーツフェスティバル」国見岳への参加者で、事故当時はゲームフライト中だった。国見岳(587.2m)山頂付近の標高560mのTOからPGが12時57分に離陸、HGは13時12分にテイクオフ。PGは約30分、HGも15分程ソアリングを行い、その後約2km離れたLDを目指した。PGは北から南へ進みながら8の字旋回をして高度処理をしていたが、グランドサーマルのためか高度はあまり落ちなかった。ほぼ同高度でHGが、南東から北西方向に直進飛行してきた。LDの300m程手前の上空約70~80mの高さで両機とも回避行動をとることなく衝突した。

衝突した際にPGの左翼ライン上部が絡まった状態で両機共にスピンに入る。その後、離れたものの、HGは最終的には垂直に近い角度で落下した。PGは緊急用パラシュートを投げたが、高度不足により開傘しなかった。キャノピー中央部前縁が、翼長の間回りまで裂けたが、左右の翼が開き(回復し?)回転しながらHGより遅く落下した。

当日の競技は、HGは滞空時間のみで、PGは同じ滞空時間と陸上競技場標的へのシューティングと着陸精度(自己申告)の複合競技であった。

#### 2 事故調査の概要

事故当時のテイクオフディレクター、目撃者、事故当事者、その他関係者の証言をもとに調査。また、気象状況その他の情報収集、事故機の検証、事故現場の検証(2004年6月10日)などを行った。

#### 3 機材の損壊に関する情報

HG モイス式ライトスポーツ 4型 の破壊状況

\* キャノピーが3本に折損し、ベースパーが外れ変形歪みが見られる。

\* 左コントロールバーが中間で破断している。

\* セールは一部に縫合のほつれ(数センチ)が見られるが、全体としては無傷に近い状態。

\* ノーズ部のスパー接続部のアルミ板が大きく変形し、左右のスパーが上下にズレている。

\* ハーネスや付属携行品に異常は見られないが、多量の泥土が付着している。

\* ヘルメットの顎紐の片側が切断しているが、これは救出時に切断したものかもしれない。

特記事項:02年モデルを新機として02年夏に購入

PG ノバ式イクシオン 24型 の破壊状況

\* キャノピーの中央部近辺、上面に5箇所(最大約1.7m)下面に4箇所(最大約1.6m)の裂け目。その近辺の下面にも裂け目が見られる。

\* 左翼のAアッパーライン、センターから3本、右翼のAアッパーラインセンターから1本の計4本が切断されている。

特記事項:97年モデルを中古機として99年春に購入

#### 4 機体に関する情報

HG 型式:モイス式ライトスポーツ 4型(マイラー)

:2785/0502LST4028M

製造年月日:2002年(2002年7月新機で購入)

耐空証明等:DHV3

総発航回数:20回程度

飛行重量:約110kg(体重70kg前後)

飛行重量範囲:110~127kg(DHVホームページによる)

PG 型式:ノバ式イクシオン 24型8544

製造年月日:1997年(中古機として99年4月購入)

耐空証明等:AFNORパフォーマンス、DHV2-3

総飛行時間:99年4月以降、約25時間

総発航回数:不明

飛行重量:約85kg(体重65kg前後)

飛行重量範囲:75-95kg(DHVホームページより)

ハーネス等:アエロタクト エキスパート ムスタイブエアバックハーネス

5.パイロットに関する情報

HG 男性、47歳。

裸体重:約70kg 飛行重量:約110kg

P証取得年月日:1993年7月12日

PG 男性、50歳。

裸体重:約65kg 飛行重量:約85kg

P証取得年月日:1998年12月17日

#### 6 気象に関する情報

低気圧が三陸沖をゆっくり北上。東北地方は太平洋側で曇るまで雨が降り日本海側は明け方まで一時雨。

事故当時(7月27日13時頃)の風向、風速

TO:西1~2m/s

飛行経路:北西:2~3m/s

LD:西2~3m/s

#### 7 考えられる原因

1 事故の直接の原因は双方のパイロットが周囲警戒、他機警戒と危険回避行動を怠ったためと考えられる。

2 衝突の要因として、PGパイロットは着陸進入間際にサーマルの発生に伴う乱気流滞りに遭遇した。上下動を伴う飛行状態に陥っておりキャノピーが潰されないかとの心配からグライダーの操縦に意識が集中していた状況が伺える。

3 HGパイロットがPGを認知していたかどうかは不明である。

4 低高度、同一高度のため、周囲の地形、風景に双方の機影が溶け込み確認できていなかった(HGが山から離れ衝突地点へ向かう方向には青屋根の建物が点在しており、PGの色は青であった)か、あるいは認知していたものの交差できると判断し直進したが、PGが乱気流との遭遇により予測する飛行経路をはるかに上回る状態では上昇してきたため、回避できなかった可能性もある。

5 LD近辺の風が北西から西向きに変わったため、LD脇の道路に沿った電線がアプローチ経路に入り、それに意識を集中して他機警戒があるそになった可能性もある。

6 飛行特性(速度、旋回半径)が違ふHGとPGに対し同一のLDを使用する場合には、危険回避のために充分な配慮が必要であると考えられる。

#### ハンググライダー飛行中の空中分解墜落事故

事故発生日:2004年4月11日

機体:イカロ式ラミネール型L13MRXサイズ(投影翼面積13.50m<sup>2</sup>)

場所:大分県玖珠町山田伐株山

事故調査委員:下山進 岡芳樹 小林秀彰

#### 1 事故の概要

事故機の飛行経過詳細は、搭乗していたパイロットが死亡しているため不明だが、TOにいたエリア管理者、クラブメンバーのパイロットの目撃証言から、次のように推定される。

事故機 ハンググライダー単座)は16時55分頃、デモンストレーションフライトのため伐株山のTO(標高685m)から西の風(正対風、約5m/s)の中を離陸した。離陸する際に事故者はループ(宙返り)をする旨を言い残している。

離陸後、同機はTO前の上空域を高度獲得し約10分の飛行後、TO後方の上空高度80~100mに於いてVQセールを張る装置を3回ほど操作する様子が目撃されている。その後TOの正面、西方向に一直線に加速、降下しTO上空を通過した。この時、同機からはHGからとは思えぬ程の轟音が発せられ、スピードは100~130km/hに達していたのではと推定される。

TO上空を通過し、正面の西方向に飛行している最中に2回のノーズダウン(ピッチダウン)が目撃されている。TOと同一高度に達した時に3回目のノーズダウンが認められた。(実際には徐々にノーズダウンしていった急激にタンブルに入った。この時、操縦していたパイロットが前方に投げ出されたように目撃された。同時に両翼のスパーが破壊、セール中央部がノーズ部からめくり上がり、セールとフレームが空中分解し、約100m下の植林の傾斜地に落下した。

警察、消防署、クラブ員が救助に向かったが、現場到着時にパイロットはすでに死亡していた。全身骨折による外傷性ショック死と診断された。

事故者は緊急パラシュートを装備していたが、使用操作をしたかどうかは不明。尚、回収された機体に欠落していたキールポケット、パテン及びリミッターパテン等は墜落地点の現場検証時に近辺にて発見したが、ノーズコーン、左カーブドチップは発見できなかった。

#### 2 事故調査の概要

エリア関係者及び目撃者に事故当時の様子を聴取。TO及び落下地点の調査。未回収部品の回収。気象状況、その他の関係情報収集などを行った。事故機の検証は2004年4月27日に玖珠警察署の協力により同警察署に於いて行った。

#### 3 機材の損壊に関する情報

フレーム部

左スパー:ノーズ先端部より2300mmの所で破断。

右スパー:ノーズ先端部より60mm、2140mmの所で破断。

キール:ノーズ先端部より1310mm、2100mmの所で破断。更に後部が2箇所破断している。

左クロスパー(カーボン製):先端のスパー接続部が破壊

左右アップライト:ほぼ中間部で破断。

セール部

セール上面部:左翼トレーリングエッチ、キールポケットサイドに穴開き。右翼トレーリングエッチ、キールポケット側から2番3番パテンの間に破れ。その他。

セール下面部:左右下面縫製部分離及び破断。キールポケット破断。その他。

ワイヤー部

左フライングワイヤー:翼端側で破断。

右フライングワイヤー:翼端側で破断。

その他多数が破断。

計器類:GPS一体型バリオメーター表示部破損により故障。フライトデータの取り出しを機器メーカーに依頼するも回路基盤の破壊により修復不可。

ヘルメット:不明。

ハーネス:左右にかぎ裂き状の損傷。

#### 4 機体に関する情報

型式:イカロ式ラミネール型L13MRXサイズ:7574

製造年月日:2003年3月(入荷)

耐空証明等:DHV01-0377-02取得

総飛行時間:約50時間

総発航回数:約50回

飛行重量:最小60kg~最大90kg

5.パイロットに関する情報

男性、32歳。裸体重60~65kg。

P証取得年月日:1993年4月11日 XC証取得年月日:

2001年1月19日。飛行経験14年。年間飛行時間は80~100時間と見られる。

#### 6 気象に関する情報

事故当時の風向、風速

TO:西の風5m/s

飛行経路: 西の風5m/s  
LD: 西の風2 ~ 3m/s

事故目撃者の証言より、事故発生時は夕刻であり安定した西の風5m/sが吹いており、HGの飛行には問題ない状態であった。いずれの目撃証言者からも急激な風向、風速の変化、突風等による飛行の障害となる状況は証言されていない。

7 考えられる原因

事故調査をして得られた情報、及び目撃証言から、運用限界(超過禁止速度、曲技飛行の禁止)を超える操作、及び、ウォッシュアウトリミッターのネジ山が1ないし2山しか見えていないことから、リミッターを下げすぎている(ピッチ安定が減少、パープレッシャーが無くなる)ことによるオーバースピードが事故の要因であると考えられる。

事故機はループ(宙返り)をするために加速しスピードが推定100~130km/hに達していたと思われる。このためノーズダウン(ピッチダウン)の傾向が急速に高まり、3回目のノーズダウン時にタンブル(前転)に入ったと推測される。(これは機体自身の抵抗に比較してパイロットの抵抗が大きくなるため、スピードが上がるにつれてパイロットの抵抗増加分が機体の抵抗を上回り、そのため機体がタンブル・前方宙返り・する可能性が高くなると思われる。)この時、両翼のスパーが破壊(マイナス3G以上の荷重がかかった)またパイロットが前方に投げ出され、セール下面に離陸した。離陸後、同機は(開放)したか、あるいはセールの破断状態から、折損した右スパーがセールを突き破り破断の起点となったか、あるいはこれらの推測されることが同時に相乗発生した可能性が高い。このため翼内に一気に空気が流入し、セールの下面の縫製を破壊しノーズ部からめくりあがるようになり、フレームがセールからとび出す空中分解に至ると推測される。

また、パイロットはタンブルした際にグライダーに激突し致命傷を負っていたことも考えられ、このため緊急パラシュートの放出操作がされなかったとも推測される。

パラグライダー飛行中の墜落事故

事故発生日: 2004年5月1日

機体: ウィンドテック式クウォ - ク27型 投影翼面積23.96m<sup>2</sup> 単座パラグライダー

場所: 栃木県下都賀郡大平町西山田 大平スカイクラブエリア

事故調査委員: 下山進、岡芳樹

1 事故の概要

事故機の飛行経路は、事故者装備のGPSデータ、TOとLDにいた他のパイロットが目撃しており以下のように飛行していたことが確認された。

事故機は、13時13分頃、レジャー飛行の目的で大平山のTX(標高400m)から東南東の風(左右30度方向変化 約2~4m/s)の中を離陸した。離陸後、同機はTO前の上空域を100mほど高度獲得して飛行後、TOの正面約1km先に位置するLD(標高43m高度差357m)方向に飛行した。TOとLDの間点にあるモノック乗り場付近上空に於いて、上昇気流を捉えて再度高度を獲得し、TOから見て南東に位置する尾根の上空100mに達した。その後、南西方向に進路を取り編流飛行で降下しながら山麓にある県道の交差点手前約100mに達した。この間、事故者は、TOに待機しているパイロットに対し「アップダウンが激しく気が荒れているので、少し待たされた方がいい」と無線でアドバイスをしていた。

県道の交差点の手前より着陸進入のため進路を南東方向に変更し、県道を越える。この時の対地高度は約50m。そのまま県道と平行に直進しLD手前8m、高度20~30mに於いて左翼1/3が潰れ急激に左に傾く。直後に体重が左に落ち、翼が約60度左に傾き、同時にパイロットは振り子状に右に持ち上げられ、左翼端が左サイドからパイロットの足に入り込み、右翼が左90度方向に北を向きながらジュネーティングし、エアインテークが地面に激突する状態に墜落した。他の目撃証言では「潰れた直後機体は旋回せず、瞬時に強烈な下降気流に叩き落され、回復操作の時間無いくらいに見えた」との報告もある。

墜落当初、事故者は意識があるもののショック状態で意識が混濁している様子であった。救急隊員との受け答えもしていたが、3時間後に収容された病院で死亡した。両足首関節・骨盤・肋骨骨折、胸部大動脈損傷(死因は胸部大動脈損傷、出血多量によるショック死)。

2 事故調査の概要

エリア関係者及び目撃者に事故当時の様子を聴取。気象状況、その他関係情報の収集などを行った。またTO及び墜落地点付近の風の流れ、飛行経路の

検証を行った(2004年5月9日)。

3 機材の損壊に関する情報

キャノピー・ライン・ライザー各部、ヘルメット: 損傷は無い。

計器類: DKドラゴン(フライテック社製)ゲーミングタイプ

ハーネス: UP製MAX17cmムースタイプ、サイドプロテクター無し。墜落時の汚れ傷等確認されない。特記事項: ハーネスのカラビナ幅が54cmと広い状態で固定されていた。

4 機体に関する情報

型式: ウィンドテック式クウォ - ク27型 投影翼面積23.96m<sup>2</sup>

製造年月日: 不明

耐久証明等: DHV2取得

総飛行時間・総発航回数: 不明

飛行重量: 最小85kg ~ 最大105kg

(中古購入品。機体は遺族の希望により、遺体が茶釜に付される際に共に焼かれた。)

5 パイロットに関する情報

男性、44歳。裸体重不明。P証取得年月日: 1996年6月27日 XC証取得年月日: 1998年6月23日。大平スカイクラブ所属。飛行経験11年。

6 気象に関する情報

事故当時の風向、風速

TO: 東南東の風2~4m/s

飛行経路: 東南東の風4~5m/s

LD: 南の風2~4m/s

事故目撃者の証言より、現場付近の風の状況は次のとおりであった。事故発生時間帯は同空域に於いて事故機を含め複数機(1名)が飛行。事故発生時は事故機以外は飛行していなかった。LD付近の風向は南、風速約2~4m/s。同時刻に同空域をフライト(5分前にランディング)していたパイロットは、西向きで対地速度45km/h、上空より視認したクラブハウスの吹流しは南風だったと証言している。

このことから事故発生時間帯の現場付近は、LD東側に位置する中山(標高164m、標高差121m)を回りこむ東方向の風と南方向からの風とが合流して乱流地帯になっていたと考えられる。

7 考えられる原因

飛行コース

事故者にとって当該エリアはホームエリアであり、飛行頻度も多くリフト帯、シンク帯、危険地帯等を良く知っていた立場であった。また風向、風速の違いによる着陸進入コースに於いても同様であったと判断できる。飛行中に他のパイロットに飛行空域が荒れている旨を無線連絡しており、充分注意しなければならぬ状態であることを事故者も認識していたにも拘わらず、着陸進入コースは低高度で、電柱、電線が併設されている県道を横断し、民家の北側の狭く逃げ場所がないコースとなっている。

地形と風向、風速

墜落地点付近は、東南東風だと東側に位置する中山(標高164m、標高差121m)を北から回りこむ東方向からの風と、中山から吹き降ろしてくる風、中山を南方向から回りこむ風とが合流して、乱流地帯になっていたと考えられる。180m南に位置するクラブハウスでは南風であった。また当該LDは中山の裾野から200m程度しか離れておらず、風向風速にもよるが東~南東風の場合は中山の風下になり乱流域となる。このような地形から、東風の流入を知るために吹流し(風見)をクラブハウスのみならず県道付近や必要な箇所へ設置すべきであった。

さらに、LDへは向かい風になるため、事故者はベネレーションを上げるため、潰れには弱くなるフルグライダーあるいは加速をしていたことも考えられる。

ハーネス

事故者は太り気味であったからか、ハーネスのカラビナ間の寸法が広くセッティングされていた。通常40cm前後であるが、当該ハーネスは54cmで固定していた。左翼1/3が潰れ急激に左に傾く、直後に体重が左に落ち、翼が約60度左に傾いた。いわゆるダイブ、シューティングの要因となったとも考えられる。このようにカラビナ間の距離を通常より広くセッティングすると、パイロットの体重移動にグライダーが敏感に反応するようになり、またグライダーの傾きがそのままハーネスに伝達されるようになる。

ハンググライダー着陸時の事故

事故発生日: 2004年5月3日

機体: イカロ2000式ラミナル14ST型 単座ハンググライダー

場所: 岩手県遠野市 遠野フライトエリア(山谷川)

事故調査委員: 下山進、岡芳樹

1 事故の概要

事故機の飛行経路の詳細は、パイロットが死亡しているため不明である。しかし事故機は、同時帯に飛行していた他のパイロット(後に第一発見者となる)とは同一の空域、経路を飛行していた。第一発見者の報告や目撃証言から、事故機の飛行経過は次のように推定される。

事故機は、10時45分頃、レジャー飛行の目的で山谷川牧場(標高約800m)から、南西の正対風約2~3m/sの中を離陸した。約4km離れたLDの猿ヶ石川河川敷までの飛行を開始。天候は曇りであった。

十分な高度でLDに到達。西風の場合の一般的な高度処理である日影橋側でS字飛行を行い、そのままLDへ滑空したが、立ち木に左翼端をかすり、滑空しながらも西向きで牧草地にクラッシュした。グライダーは半時計回りに180度半転し東向きになっていた。

パイロットは鼻から出血しており、事故直後に駆けつけた第一発見者が呼びかけてもすでに意識がない状態であった。病院に収容されたが、外傷性くも膜下出血で死亡した。

2 事故調査の概要

エリア関係者及び目撃者に事故当時の様子を聴取。気象状況、その他関係情報収集などを行った。また機体の損傷状況の調査、目撃証言に基づき着陸進入コース及び激突地点の現地調査を行った(2004年6月9日)

3 機材の損壊に関する情報

スパー・キール・クロスパー: 損傷は認められない。アップリフト: 左右2本共、外側方向に曲げ応力がかり中間部で破断している。

ベースバー: 若干の歪み程度の曲がり。

計器類: パリオ。GPSの損傷は認められない。(GPSデータは取得不可)

ヘルメット: チンガード及び前頭部陥没破損。亀裂が複数箇所認められる。

ハーネス: 救出時に左側肩ベルトを切断。その他、特に異常は認められない。レスキューコンテナ取り付けベルトが10cm強、延長した改造がされていたがブローン姿勢から起き上がることを難しくするような点は発見できなかった。

4 機体に関する情報

型式: イカロ2000式ラミナル14 ST型: 6539

製造年月日: 1999年?月

耐久証明等: DHV3取得

総飛行時間・総発航回数: 不明

飛行重量範囲: 最小105kg ~ 最大134kg

(機体重量34kg)DHVホームページによる

5 パイロットに関する情報

男性、41歳。裸体重: 自称100kg。HG-P証取得年月日: 1987年9月8日 PG-P証取得年月日: 1992年8月26日 PG-XC証取得年月日: 1998年8月10日

飛行経歴は本人が死亡したため不明であるが、学生時代からハンググライダーを始め、飛行経験17年を数えた。岩手ハンググライダークラブ会長をつとめるなど地域のリーダーとして積極的に活動していたが、近年はPGでのフライトが主で事故のフライトはHGでの約3年ぶりのフライトであった。また、近年体重が増え、ハーネスもきつくなったため、緩くなるようにショップに改造を頼んだり、飛行重量が運用限界を超えていることを仲間のパイロットに漏らしていた。

6 気象に関する情報

事故当時の風向、風速

TO: 南西の風2~3m/s

飛行経路: 西の風

LD: 南西の風1~2m/s、または東の風

第一発見者の証言より、現場付近の風の状況は次のとおりであった。事故発生時間前後に同空域に於いて事故機を含め複数機(5名)が飛行。事故発生時は2機が飛行していた。第一発見者からは風向の180度の変化があったと思われる証言がされている。

以下は第一発見者の報告からの抜粋。

・TOは、南西の風(正対風)2~3m/s。

・飛行経路上にあるパラグライダーのLDは東風。猿ヶ石川付近のサーマルは東に流されていた(西風)。

・事故者は西向きにS字で高度処理を始めた(西風)。

・ほぼ同時にランディングした第一発見者は東風と感じた。

・事故者がランディングする前の風は南西1~2m/sとの、別の人の証言もある。

7 考えられる原因

第一発見者の証言から判断すると、ランディングの際、西風のアプローチを取るが、最終旋回が南側にずれ、あるいは第一発見者がLD内北側をランディ

ングアプローチで進入してくるのが目に入って、意識的にずらしたとも考えられる)ファイナルアプローチが看板の脇をすり抜けるコースになってしまった。そのため、看板を飛び越えざるをえなくなり、加速してからのフリーといったオーバーウエイトで風が弱い場合の通常のランディングパターンが取れなかった。更に風向きが西から東に変わったため、立ち木にかすりながら失速気味(徐々に手が伸びてしまった状態)で、牧草地に強い風でハードクラッシュした。風は1~2m/sと弱く、骨折事故に繋がることはあっても死亡事故となる状況ではなかった。しかしベースパーが接地した際の衝撃(ノーズクラッシュで頭部より身体が前方に投げ出されたと同時にノーズプレートが上から叩きつけるように落下。運悪くノーズプレートと前頭部が激突したものと推察される。

使用していたヘルメット(ルービン製)はカーボンケブラーシェルのレーサータイプで、緩衝材が6mm発泡ウレタンのみで衝撃吸収効果は極めて薄いものであった。

この事故者の状況から  
・3年間のブランクによる操作ミス(着陸進入コースミス、ランディングフアのタイミングの遅れ)  
・オーバーウエイト(飛行重量が150kg程度と推察される)によるストール及びニュートラルスピードの増加。  
・着陸時の風向変化によるフォローランディング。  
・ベースパーが接地した際のノーズクラッシュ(地面への叩きつけ)と同時にノーズプレートの下側のフライングワイヤー取り付け金具部への前頭部激突。  
・衝撃吸収効果が極めて薄いヘルメット(ルービン製)の使用。  
・体重が100kg(装備重量120kg)と重い分だけ衝撃は強くなる。  
・着陸地点の猿ヶ石川河川敷は南西方向に400~500mの牧草採取地であり、安全に着陸進入できる環境にありながらも、駐車場近くに降りたい思いから、日影橋と着地場の間の150mの空域で無理なS字高度処理が日常的に行われていた。  
以上の要素が重なったために死亡に至ったものと推察される。

#### パラグライダー離陸時の事故

事故発生日:2004年5月8日  
機体:ジグライダー式ノマド型Sサイズ(投影翼面積22.45m<sup>2</sup>)単座パラグライダー  
場所:兵庫県川辺郡猪名川町柏原 大野山フライパークエリア  
事故調査委員:下山進、岡芳樹

##### 1 事故の概要

目撃証言から、事故の経過は次のように推定される。事故機は、13時00分頃、レジャー飛行の目的で大野山フライパークエリアのTO(標高670m)から、南西の正対風約3~4m/sの中を離陸しようとした。PGをクロスハンドライズアップし、正面に向きを変えた時点でスタートするかに思えたが、グライダーに真横に引っ張られた状態で正面を向いたまま、右90度方向に7m程手足で歩いている状態になる。その瞬間、身体が2m程持ち上げられ姿勢が反転し、再度後ろ向き状態となる。その直後、身体が右回りに2回転倒し、振り回され投げ飛ばされる状態で転倒して止まる。

即刻、事故者を救助するもすでに意識不明、呼吸停止状態であった。心肺蘇生処置を施し、事故発生30分後に救急隊が到着し病院に搬送したが、事故発生から2時間15分後に病院で死亡が確認された。1回転目の側転で身体が振り回された際に、地表面に側頭部を強打。更に2回転目も同様に頭部を強打した。そのため頸椎損傷及び脳挫傷による脳内出血による死亡と診断された。

##### 2 事故調査の概要

エリア関係者及び目撃者に事故当時の様子を聴取。気象状況、その他関係情報収集などを行った。また目撃証言を基にTO事故現場の検証を(2004年6月11日)さらに機体、ハーネスを遺族から借用し検証を行った(2004年7月6日)。

##### 3 機材の損壊に関する情報

キャノピー部分:右翼エアークラッシュ部10cmの破れ(この事故によるものか否か不明)  
ライン・ライザー各部:損傷は無い。  
計器類:不明。  
ヘルメット:チャーリー-EL96Q(カタログ等で確認できず)事故時に付いたと思われる擦過傷程度の損傷が認められた。(事故後、遺族によって廃棄処理されているため確認できなかった。)  
ハーネス:エアロタクトエキスパートハーネス(M)

損傷は無い。カラビナ間寸法41cm

検証の結果、事故要因となるようなライズアップ特性等の問題は無かった。

##### 4 機体に関する情報

型式:ジグライダー式ノマド型Sサイズ 投影翼面積22.45m<sup>2</sup> GH-60214

製造年月日:不明

耐空証明等:DHV2-3取得

総飛行時間・総発航回数:不明

飛行重量:最小75kg~最大95kg

##### 5 パイロットに関する情報

男性、44歳。裸体重65kg。P取得年月日:2000年11月17日。XC取得年月日:2002年3月22日。JHFライター会員登録失効(2003年6月)。関西パラグライダースクール所属。飛行経験は3年5ヶ月。

##### 6 気象に関する情報

事故当時の風向、風速

TO:南西の風3~4m/s

飛行経路:南の風2~3m/s

LD:南の風0~2m/s

当日は薄雲がかかり比較的安定した風であった。事故者は午前中に1本の安定したフライトを終え、引き続き2本目のフライトのためTOに上がった。この時も3~4m/s程の安定した風が吹いていた。いずれの目撃証言者からも急激な風向、風速の変化、突風等による飛行の障害となる状況は証言されていない。

##### 7 考えられる原因

事故調査をして得られた情報から、PGをクロスハンドライズアップし振り向いた際に、グライダーが若干右に傾き流されたと思われる。事故者はこれを修正するために右方向に移動しながら修正しようとしていたのではないが、その後、再度振り向いてテイクオフを一旦中止し、やり直そうと判断したのではないかと推測される。その振り向こうとした瞬間に身体が浮遊したという事は、振り向く動作と共にグライダーを後方に落とす為にフルブレーク操作をしようとしていたのではないかと推測される。あるいは振り向く際に逆方向に回りライザーが抜けていたため浮遊した際に抜けた元に戻ろうとして回転したか、抜けたことによって操縦者のフックポイントが身体の中央部1点になり回転しやすいう状況になってしまったことも考えられる。いずれにしても一瞬の出来事であり、何故回転したのか目撃情報から検証は得られなかった。

また、事故者を知る複数のパイロット及び大野山フライパークエリア管理者からの証言では、事故者はライズアップ、フライト技術が不十分であった。技能レベルはJHFノビスピロット相当と判断される程度の技能であった。そのためライズアップ練習を再三にわたり要請したものの聞き入れてもらえなかった。使用グライダーも難易度が高く、事故者の技能では無理があった、との指摘がある。

#### パラグライダー飛行中の高圧送電線宙吊り事故

事故発生日:2004年5月26日  
機体:ユービー式Vクラシック型Sサイズ(投影翼面積23.80m<sup>2</sup>)単座パラグライダー  
場所:広島県尾道市吉和町の鳴滝山中腹(標高50m)  
事故調査委員:下山進、岡芳樹

##### 1 事故の概要

目撃証言から、事故の経過は次のように推定される。事故者は今年1月からパラグライディングを習い始め、タンデムフライトを5回、4回ベースで地上訓練を積んだ後、この日、単独フライトに挑戦した。事故機は、13時00分頃、初高々度飛行のため鳴滝山(標高402m)山頂のTOから、テイクオフサポート1名、LDからのインストラクター誘導のもとに離陸した。TO正面(東南東方向)にあるLD(標高50m)に真っ直ぐ向う予定が、途中から右方向(南西側)に曲がって行ったので、インストラクターが無線誘導により左方向(約150度旋回)に方向転換させた。この時点までは無線交信は可能な状態であった。その後、進路をLD北側方向に向けて北東方向にほぼ直進した。LD北側に到達した所で右に曲がるように再度無線誘導を入れるが事故者の反応は無かった。

事故者は不安になりながらも何も指示がないので、そのまま直進飛行した。そのため北方向の谷合に入り込み、LDから視認できなくなってしまった。事故者は送電線を直前で確認したものの回避できず、そのまま衝突し送電線3本にグライダーと共に

宙吊りとなった。

LDから誘導していたインストラクターが急速、車で捜索したところ、JR西日本の高圧送電線(6万6000ボルト、地上高約50m)に引っ掛かっているのを発見した。事故者が宙吊りになっている状態の時に再度無線発信してみたが交信が出来なかった。

第一発見者は高圧送電線の直下で畑仕事をしてきた地元男性で、頭上の高圧線がショートした音に気付き上を見上げて事故機を発見した。この男性により110番通報がされた。

尾道警察、尾道消防署レスキュー隊が救助に当たるも山中腹の谷合で、宙吊りとなっている高度が50m強あり、地上からでは救助ができず、事故発生から3時間30分後の16時50分頃、広島市消防局のヘリコプターに乗った航空隊員が事故者を抱きかかえて地上に降ろす救助した。救助後、無線機の周波数を確認したところ、チャンネルが変わっていたことが確認された。

この事故で送電機が自動停止した影響で、JR山陽線の下り線出発信号が赤になり、岡山発三原行き普通列車(乗客約百人)が約10分遅れた。

##### 2 事故調査の概要

エリア関係者及び目撃者に事故当時の様子を聴取。気象状況、その他関係情報収集などを行った。事故現場では、LDから飛行コースの目視誘導範囲の確認、TOからの飛行コースの確認。高圧送電線宙吊り現場の確認。事故時使用していた無線機の周波数ロック状態の確認を行った(2004年6月12日)。

##### 3 機材の損壊に関する情報

キャノピー部分:送電線とのショートにより直径15cm程度の焼損が2箇所。  
ライン・ライザー各部:救助の際に切断した模様。  
計器類:装備していない。  
ヘルメット:損傷は無い。  
その他:機体はJR西日本福山で送電線より回収後すでに廃棄されていた。

##### 4 機体に関する情報

型式:ユービー式Vクラシック型Sサイズ(投影翼面積23.80m<sup>2</sup>)

製造年月日:不明

耐空証明等:DHV1-2取得

総飛行時間・総発航回数:不明

飛行重量:最小70kg~最大90kg

その他:事故機はスクールより中古で購入。

##### 5 パイロットに関する情報

女性、23歳。裸体重:不明 尾道パラポーツスクールA級課程教習生。

##### 6 気象に関する情報

事故当時の風向、風速

TO:南東の風2~3m/s

飛行経路:南東の風2~3m/s

LD:南の風1~2m/s

当日は快晴で安定した風であった。初高々度飛行にも問題ない13m/s程の安定した風が吹いていた。いずれの目撃証言者からも急激な風向、風速の変化、突風等による飛行の障害となる状況は証言されていない。

##### 7 考えられる原因

事故調査をして得られた情報から、無線機が発前の点検、及び飛行の途中までは正常に受信していたことから左旋回の操作をした時に交信のチャンネルが変わってしまった可能性が考えられる。そのため無線誘導の指示が聞こえず機体の操作もできないままに滑空し、南東風によって谷合に流されて高圧送電線に衝突、宙吊りとなった。

事故者はタンデムフライトを5回経験していたが、単独では初フライトであった。

事故時に使用した無線機を確認したところ、ロック操作しても上部にあるダイヤルノブを回すと周波数が変化しチャンネルはロックされなかった。そのほかのプッシュボタンによる操作はロックされていた。同エリアに於いて過去にも同様に飛行中に周波数が変わってしまったことが2回あった。当該無線機(八重洲無線C-501)の周波数ロックの仕様を確認したところ、周波数ロック中でもセクター操作ができるようになる機能があることが判明した(取り扱い説明書23ページに記載)。

無線機の初期設定状態では周波数ロック機能が働いていたものが誤操作によってセクター操作ができるように設定されているのを気付かず使用していたと言える。

無線機の仕様、機能、操作方法に熟知していなかったことが当該事故の原因である。

**緊急警告**

安全は自分で守る!!

**死んだらあかん! 仲間も死なせたらあかん!**

原点にかえり飛びに対する姿勢を見つめ直すときだ———坂本三津也

グライダーの性能や安全性の進歩、飛行技術の向上、エリア管理方法の確立等、安全フライトの条件がある程度確保されてきたこの時代になぜ、こんなに死亡事故が多発するのか? 5月に事故が多発するのは過去からのデータでわかっているが、これだけ短期間に死亡事故が連続したのは初めてだった。

死亡事故は、この世界に限らず非常に辛いことだ。残された家族、親族、子供達、友人、皆が辛い思いをする。特にスカイスポーツにおいては、多くの愛好者、関係者を巻き込み、社会的にも重大な問題として取り上げられてしまう。事故をなくすることが、つまりは全フライヤーの意識改革が、このスポーツの継続のために求められているのだ。

日本経済の低迷から発するレジャー産業の衰退。リスクの多い我々のスカイスポーツもこの波に影響され、うねりの底に向かって滑り落ちている感じさえ覚える。この連続した死亡事故の背後には、業界、フライヤーの「あせり」があるのでは……と感じるのは私だけだろうか?

**辛い事故から学んだこと**

10年前のパラグライダーの事故で、私は大事な生徒、スタッフとしての相棒、仲の良かった隣のスクールのスタッフ、3名を一度に失った。人生で最大の辛い出来事だった。墜落事故ではなく救助における二次海難事故ではあったが、この事故以来、私の考え方は変わった。当たり前「空を飛ぶリスク」に対してそれまで以上に敏感になった。

絶対に怪我させたらあかん!

死なせたらあかん!

皆の意識を変えなあかん!

それまでのスクーリングのリスクを見直し、より安全に変えていった。その結果、スクール中の怪我、山での事故が減り、交流のある他校での事故も激減した。

しかし、その数年後、一人立ちした学生パイロットの死によって、更なる意識改革を求められた。検死に來た警察官の罵声は今も耳に残る。

「お前ら何人殺せば気が済むんや!」

お前ら交通事故死をゼロに出来るんかい!と問い返したい自分を抑えながら、スカイスポーツの事故が社会にどれほど危険なイメージを与えているかを痛感した。

世間では交通事故に対する特効薬は無いと言われる。ハング・パラにも特効薬は

無い。「安全は自分で確保し、自分の命は自分で守る」というのが大原則である。「最終的な決断は自己責任で」とはいえ、フライトへの判断、安全フライトに対する配慮、これは自己責任だけで片付けられる問題ではない。

飛び続けていく上で、当然リスクはついて回る。飛ぶ者の意識によって、そのリスクが縮小もすれば増大もする。生涯練習生として謙虚な気持ちを持って安全確保の努力をしていかねばならないのだ。パイロット技能証を取ったから一人前、あとは全て自分で……ということではなく、教員として、仲間として、一人立ちしたパイロットにどのように接し指導していくかを深く考えさせられた。

**チューニングのリスクを考える**

前ページに重大事故の報告がある。ハンググライディングは、2件とも初心者ではなく上級者の事故だった。この事故調査の分析から、今後起きうるであろう、いや今起きてても不思議ではないハングの危険性を生々しく教えられた。

大分で起きたアクロバット飛行時の空中分解死亡事故。この事故はハング界にかつてない衝撃を与えた。「空中でフレームがセールから飛び出した? フレームと人だけが山へ?」……想像もつかなかった。なんでやねん!? 誰もが耳を疑った。その後の調査といち早いメーカーからの報告に、今度は皆血の気が引いた。自分の乗っているグライダーでも同じことが起きる可能性があるのだ。

世界選手権クラスの上級パイロットと同じ大会に参加し、憧れの選手のチューニングを当たり前のように真似する。グライダーの販売を生業としているトップパイロットも何気なく高性能機のチューニングを教えてしまう。残念ながら、これはハング界では日常なことであった。普通のドライバーがF1レーサーの車のチューニングを真似、経験も技術もなく乗るようなものだ。そしてレースチューンのまま普通の飛びに帰っていく。これは恐ろしいことである。

グライダーチューニングをするのが悪いとは言わないが、性能を少しでも上げたいがためのチューンはリスクを増やすだけだ。高性能機の販売に力を入れているメーカーパイロット、高性能機に乗る一般コンペパイロットは、このことを深く考え反省しなければならぬのでは?

また、チューニングだけでなく、グライ

ダーの運用限界を超えるフライトを軽い気持ちでしてきたことを、私たちは大いに反省しなければならない。

**体力・感性の低下に目をつぶらない**

岩手で亡くなったパイロットもベテランで、大分と同じくツノ無し(キングポスト無し)グライダーに乗っていた。ただし、この事故の原因は先の事故とは違っていた。彼は最近パラグライダーで飛んでおり、ハングのフライトは3年ぶりだった。しかもその間の急激な体重増と体型の変化がグライダーの飛行特性を変えた。ブランクによる感性、技術、判断力の低下と、安全確保に対する配慮の欠如が、気象条件の変化よりも大きな要因になって事故に至ったと推測された。

ベテランパイロットは多少のブランクがあっても経験でカバーできると考えがちだが、しばらく飛んでいない人、特に年齢的に飛びの感性が落ちた人は、サマータイムは外して穏やかなコンディションでリハビリフライトを心がけてほしい。時には周りのフライヤーが飛行を断念させることも思いやりだろう。

ここ数年、エリアに若い人が非常に少なく、フライヤーの高齢化が進んでいる。機材は進歩したが乗り手は年をとり、フライト回数は減り、向上しなければならない技術も昔のまま。しかも、40代ぐらいから加速度的に体力・感性は落ちてくる。いつ事故が起きても不思議ではない。最近のグライダーは、過去のものより癖が無くなり乗りやすくなったかもしれないが、それ以上に性能も上がっている。使い方を間違えれば非常に危険だ。キツイ言い方ではあるが、己の老いを素直に受け入れ、初・中級用の安全性の高いグライダーに乗り換える勇気も必要である。

ハングの二つの事故を例にあげたが、問題はパラグライダー、パラフライヤーにも共通する。長くこのスポーツを続けたいのであれば、フライヤー、メーカー、スクール、教員、皆で協力し合い、安全確保に向けて努力していかねばならない。それを怠れば、今後数年間で絶滅もしくはごく少数のマニアだけのスポーツになってしまうのではないだろうか。今、ハング・パラグライディングは史上最大の試練のときを迎えているのだ。

これを読んだ全ての方に、後悔しないよう今一度真剣に考えていただきたい。

(HG&amp;PG教員)

# モーターパラの安全対策について

JHF補助動力委員会 須藤 彰

モーターパラの楽しさは皆さんご存知のように自由に空を飛行できるところにあります。その反面、自然を相手にするスポーツなので、すべてが自由というわけにはいきません。気象条件を確認し判断する、体調を整え機材の点検確認をする、そして自己判断・自己責任で飛行するという、ルールの中での自由なのです。

そんな中で忘れがちになるのが安全への自己意識です。慣れたエリアだから・今まで事故が無かったから大丈夫・私は事故は起こさないなど自己中心的になり、知らず知らず安全対策への意識が薄れてしまいます。もう一度初心に戻って安全への意識付けを考えてはいたがでしょう。

モーターパラグライダーによる死亡事故の中で一番多いのが水没事故です。モーターパラのフライヤーは30kg前後の重りを背負っているのと同じですから、水没＝死亡事故になりがちです。水没事故の背景には、モーターパラのフライトエリア事情があります。エンジン音が出るため、民家や人気のない広い場所、つまり河川敷や海岸等での飛行となり、ミスをすると水に入る可能性が出てくるのです。

あるクラブでは、水没事故の経験から浮輪や救命ボート等を用意したり、ライフジャケットを着なければ飛行できない決まりを作ったりしています。しかし、部外者は危機感が無く、注意しても「水辺には行きませんから」と言って、ラ

イフジャケットを装着しない人が多いのがとても残念です。

最近では、邪魔にならないウエストポーチタイプやウエストベルトタイプ、首にかける自動・手動拡張タイプの救命胴着もあります。着水することを前提に携帯用ポンベを持つことも考えられています。このポンベで約5分間の呼吸が確保され、その間にエンジンユニットやパラグライダーから離脱するのです。

それほど水に対する危機感を持っている地元クラブの気持ちが、楽しいだけのフライヤーたちにどこまで浸透していくか、まだまだ時間がかかるでしょう。しかし一人一人が着水事故に対する安全な対応が出来るまで、繰り返して安全活動を発信してゆきたいと思います。

## 新教員からのメッセージ

## 安全に長く楽しく！

2003年度の最後、3月23日～26日に静岡県富士宮市朝霧高原でJHF教員研修検定会を実施した。各地で教習活動をしている助教員20名(パラグライダー19名、ハンググライダー1名)が参加。朝から晩までの研修と検定を受け、10名がめでたく教員課程の全検定に合格した。新教員10名を代表して金子さんと村井さんに登場してもらおう。



ハンググライダー教員

金子 外幸

(カネコ ソトユキ)

高校時代からハンググライディングを始め、現在は石川県のJMBスカイ獅子吼パラグライダースクールで教習活動中。3年前にハンググライダーの教習を開始。

教員検定を受けた動機は？

北陸のエリアは、ハングの指導員の資格を持った方の活動が非常に少ないんです。フライヤーさんを増やすためには教員資格がないとだめですので、なかなかちゃんとしたフライヤーを送り出すことができませんでした。これが教員検定を受けた動機です。近くにスクールがないからというのもありますね。

研修検定会の感想は？

JHFの講師の方の熱意は大変感じました。内容もためになりましたし、スクールをやっているとわからないことがいろいろ出てくるのですが、講師の方から惜しみなくスクーリングについてのノウハウを教えていただいた点で非常にありがたいと思っています。

教員としてどんな活動を？

ちゃんとしたJHFの資格を持ったフライヤーさんを送り出すこと、それが目標ですね。

どのような教員になりたいですか？

まあ(照れ笑い)あんまり目立った存

在じゃなくて、みんなと一緒に楽しく飛べたらと思っています。ハングを通じてたくさん仲間を増やしていきたいです。

研修検定会で特にためになったのは？

今までわからなかった、女性や非力な人達への安全な教習方法を教えていただいたのは、とてもためになりました。

検定で難しかったことは？

人にハングを教える技量が不足していると感じましたね。通常のフライトとは違ったレベルの高さを要求されるわけですから。グランドハンドリングにしても、ちゃんと勉強しなければと思いました。そういうノウハウを教員を含めてレベルアップできるようなシステムが欲しいと思います。各エリアでレベル差がかなりありますので。

最後に、読者にひとこと。

皆さん、安全に楽しく、長く飛んでください。それと、今年のデザートパードマンカップをよろしく！



パラグライダー教員

村井 啓太

(ムライ ケイタ)

6年前にパラグライディングを始め、現在は和歌山県のユービーパラグライダースクールで教習活動をしている。

教員検定を受けた動機は？

インストラクターとして、安全性や技術的な面の向上等、今まで知らなかったことを身につけたかったからです。より多くの人達にパラの楽しさを伝えられたら、と思いました。

研修検定会の感想は？

緊張の連続ではありませんでした。しかし、それよりもいろんな講師の方に来ていただいて、その方々が話す内容には僕らの知らないことが多くあったので、勉強にな

りました。たとえば、安全性の考え方、保険制度については深く考えていることを思わせられました。

特にためになったことは？

保険制度ですね。JHFは新しく共済会を設立させましたが、僕らが生徒に対してなぜ保険に入っておかなければならないのかなど、そういったケアの部分の改めて考えさせられましたね。

教員としてどんな活動を？

長く楽しくフライトを続けるために、どんなことを生徒に教えていけばよいか、相手の立場に立ってどのように指導すればよいか、そんな面で指導方法を充実させていきたいです。また、世間ではスカイスポーツは危険なもの、特別な人がやっているものと思われる所があるので、そういった所を少しでも和らげて、入りやすい環境作りをしていきたいです。

どのような教員になりたいですか？

生徒に信頼されるような教員です。

最近、重大事故が多発していますね。

まず事故の原因を知ってもらいたいです。事故はわりと些細なことによって発生するのです。こういった些細なことを見直せば、安全性は上がると思うんです。たとえば無線チェックやベルトチェック、プレフライトチェックのみならずクロスチェックを徹底することなどですね。つまり自分の安全意識を高めることで事故は防げるのです。

講習生にひとこと、どうぞ。

自分の技術を過信せずに、長く楽しくスカイスポーツを愛してほしいです。

2003年度JHF教員検定合格者(敬称略)

HG 金子外幸

PG 城所敏浩 村井啓太 片山敦史

飯野亮城 角町正彦 栗島信之

平木直之 山口隆文 柏木一実

# アルプスの空を縦横無尽!!

クラス1女子、クラス2、クラス5ハンググライディング世界選手権報告 チームリーダー 北野正浩

6月5日から18日まで、アルプスの南東部、オーストリアのグライフェンブルクで、クラス1女子、クラス2、クラス5と、3クラス同時に世界選手権が開催された。クラス1世界選手権は昨年ブラジルで開催されたが、これとは別に隔年で各クラスの世界選手権が開催されており、近年は、3クラス同時開催が定着している。日本からは、クラス1に谷古宇瑞子、クラス2に中村潤子、クラス5に板垣直樹、境卓史、古坂学俊、塩野正光、山本剛の計7名が参加した。回収&サポートには塩野洋子氏とドイツ在住の大貫氏が活躍。チームリーダーは私、北野が務めた。

## 各クラスの定義

ハンググライダーのクラス分けというのは少々ややこしいので、ここで整理しておこう。

クラス1: 剛性の一次構造を持ち、体重移動のみで操縦し、無風時に足で離着陸できるもの = 普通のハンググライダー(フレキシブルウィング)。

クラス2: 剛性の一次構造を持ち、主として空力舵面で操縦し、無風時に足で離着陸できるもの = 「スイフト」タイプ。

クラス3: 剛性の一次構造を持たないもの = パラグライダー。

クラス4: 無風時に足で離着陸することはできないが、風があれば可能なハング

グライダー。

クラス5: ロール方向の操縦を主として空力舵面で行い、無風時に足で離着陸できるもの。フェアリング類は禁止。パイロットを覆う構造物は、ハーネスとコントロールバーのみ = 「アトス」に代表されるリジッドウィング。

クラス2のスイフトは、単純に言ってしまえば「担いで走れるセールプレーン」。翼はカーボンファイバーで成型されているので畳むことはできず、運ぶ時は片翼ずつに分割して巨大な箱に収納する。パイロットはコクピットに入って足だけ出した状態でテイクオフし、ランディング時には前部のソリと後部のタイヤで滑走する。操縦は主に操縦桿で行う。

クラス5は、日本でもだいが定着してきたリジッドのこと。取扱いに多少の気遣いが必要だが、クラス1のハンググライダーと同じように飛ばせる。機体重量は重いという印象が強いが、最近のキングポストレス機と変わらない35kg弱。それでいて、時速100km以上での巡航も容易にできる性能を持っている。

## 圧倒的なスケール

今回のエリアは、標高3000m級で東西50km程度に延びる急峻な山脈が幾重にも連なり、山脈の間は幅数kmの谷になっているという地形。標高2000m付近まで

は森林で、それ以上は険しい岩山に雪が残っている。麓には牧草場が広がり、降ろす場所には困らない。テイクオフ場は標高1700m、ランディング場は600m。

会期中の天候は不安定で、3~5日周期で晴れと雨が繰り返した。サーマルは比較的小さくて強烈。パリオの20秒平均値が+10m/sを超えることもあった。雲底は3500mなどという予報がよく出ていたが、実際には予報を上回ることが多く、最高で4800mに達した日もあった。

クラス2と5は共通のタスクを飛び、条件が良い日は200km超、最短でも119km。クラス1も最長131km、最短72km。いずれも前回のアメリカ大会より距離が長い。全てトライアングルタスクでゴールに戻ってくるのだが、ターンポイント間の距離が50kmや70kmということも珍しくなかった。

## 各クラスの参加機

クラス1の機体は、モイス、イカロ、エアロスの3社がほぼ同数。各社とも切磋琢磨して、互角の機体を作り上げているのは良いことだ。

クラス2はスイフトが4機に、急遽クラス5から移行したアトスが7機。各クラスの定義からすると、実はクラス5の機体でクラス2の競技に参加することは可能だ(当然不利ではある)。スイフトがわずか4機しかおらず、このままでは世界選手権として成立しないということで、ク



闘志を胸にグライダーをセットアップする板垣。



左から北野、大貫、境、塩野、古坂、塩野、谷古宇、板垣、山本。



離陸するマンフレッド。着陸用の車輪は格納式だ。



女子トップに君臨してきたカーリーだが。



女子で世界初のクラス2出場、中村。



ラス5からクラス2に移行する志願者を募った結果だ。スイフトの各選手は空気抵抗を減らすために様々な工夫をしていたが、マンフレッドの機体は特に凝っていて、何と着陸用の車輪が格納式になっていた。

クラス5では、さすがにノーマルアトスは姿を消し、ほとんどが最新鋭のアトスV、さらにタンデム用のアトスVXを使っている選手もいた。エアロスのファントムやエリートツナミといった新型機も登場した。エアロス以外の機体はすべて尾翼付き。ピッチ安定の向上に有効なため、今や標準装備となっている。

競技結果

クラス1女子

安定して高得点を出し続けたドイツのコリーナが優勝。ドイツはトップ10に4人も入り、国別でも圧勝した。チームフライトの完成度も、サポート体勢の充実度も極めて高いのが強みだ。一方、無敵の強さを誇っていたカーリー・キャッスルには翳りが見え、タスク4でタンブルしてパラシュート降下してからは精彩を欠いた。谷古宇は軽量な上に機体が旧式のSTだったことを考えれば健闘したと思う。

クラス2

やはりマンフレッドが圧勝。7本全てで最高得点を取り、1000点が3本。もはや何も言うことはない。クラス1の有力選手ボブ・ベイヤーも初参加。中村は自身よりも重い機体に乗って健闘していたが、最終タスクでスタ沈して重傷を負った。主催者側の体勢が万全で、即座に応急処



テイクオフする古坂。アルプスの偉大な山容に圧倒される思いだ。

置が始められ、わずか15分でヘリが来て病院に送られたのは不幸中の幸いだ。経過は順調なようなので、早期の復帰を祈りたい。

クラス5

トップ3は前回と同じクリスチャン、アレックス、ダヴィッド。3人とも上げとグライドの速さで群を抜いている。また、ファントムに乗るプリモシュとミコラという、今後が楽しみな若手も現れた。日本では古坂が一番の安定感を見せた。周到な情報収集と精神的な準備をして競技に臨み、常に冷静沈着だった。クラス5日本選手権者の板垣は高得点を狙ってリスク

を冒しすぎたようだ。

巨大な山脈に険しい地形。強さも高さも桁違いの上昇風に、従来にない規模のタスク。クラス5の飛びがまた一つスケールアップしたのを感じた大会だった。厳しい条件に対して、日本選手は本数を重ねるにつれて素晴らしい適応力を見せてくれたが、アルプスで飛び慣れている地元勢にはかなわなかった。非常に残念だが完敗の一言だ。しかし、ハンググライダーの新しい世界を体験してきたことを収穫としたい。最後になるが、応援してください。皆様に深く感謝する。

\* 日毎の報告はJHFウェブサイトです。

成績

クラス1女子個人]				5位 NEWMANN, Ulf	ドイツ	3326点	37位 塩野 正光	日本	1982点	
1位 SCHWIEGERSHAUSEN, Corinna	ドイツ	3809点	6位 SPANN, Rudiger	オーストリア	3159点	43位 境 卓史	日本	1001点		
2位 DIEUZEIDE-BANET, Francoise	フランス	3571点	7位 中村 潤子	日本	2949点	クラス1女子国別]				
3位 BRAMS, Rosi	ドイツ	3301点	クラス5個人]				1位	ドイツ	10341点	
4位 CASTLE, Kari	アメリカ	3207点	1位 CIECH, Christian	イタリア	5200点	2位	ロシア	7857点		
5位 BAEUMER-FISCHER, Sybille	ドイツ	3100点	2位 PLONER, Alessandro	イタリア	5076点	3位	オランダ	4902点		
6位 PETROVA, Natalia	ロシア	2898点	3位 CHAUMET, David	フランス	4620点	9位	日本	1627点		
7位 KHAMLOVA, Natalia	ロシア	2888点	4位 RAUMAU, Anton	オーストリア	4167点	クラス2国別]				
8位 BAZAN, Laura-Nidia	アルゼンチン	2831点	5位 GRICAR, Primoz	スロヴェニア	4059点	1位	オーストリア	10518点		
9位 WERNER, Monique	ドイツ	2686点	6位 GEPPERT, Walter	オーストリア	4023点	2位	ドイツ	7834点		
10位 HEANY, Tove	オーストラリア	2618点	7位 MIEDERHOF, Ralf	ドイツ	3911点	3位	アメリカ	4744点		
16位 谷古宇 瑞子	日本	1627点	8位 RIS, Jurg	スイス	3860点	4位	日本	2949点		
クラス2個人]				9位 LAVERDINO, Franco	イタリア	3751点	クラス5国別]			
1位 RUHMER, Manfred	オーストリア	6611点	10位 POSCH, Johann	オーストリア	3572点	1位	イタリア	14330点		
2位 PORTER, Brian	アメリカ	4744点	23位 古坂 学俊	日本	2969点	2位	オーストリア	12260点		
3位 BAIER, Bob	ドイツ	3913点	25位 板垣 直樹	日本	2893点	3位	フランス	11255点		
4位 NADLINGER, Arnold	オーストリア	3797点	34位 山本 剛	日本	2218点	6位	日本	8393点		



クラス1女子のトップ3。中央がコリーナ。



クラス2上位者。マンフレッドは病院の中村に電話を。



クラス5上位者。後列中央が連覇のクリスチャン。

# 川地正孝、アジア選手権者に!!

第1回パラグライディングアジア選手権報告

チームリーダー 松原正幸



T1テイクオフ。レース序盤は渋め。午後にコンディションは回復し30名がゴールをした。



町をパレード。いよいよ始まるゾ。



選手19名。賑やかな日本チーム。

第1回パラグライディングアジア選手権が韓国のハドンで開催された。5月15日から23日まで1週間の会期は、FAIカテゴリー1の大会としては異例の短さ。スカイスポーツ発展途上のアジアにおいて参加人数を確保するためだろう。事実、今回の参加者は日本の19名、韓国の22名、中国の10名がほとんどを占めており、他の国は5名から1名という小規模なチーム編成だった。参加国は全部で13ヶ国。アジアからは日本、韓国、中国、インド、インドネシア、カザフスタンの6ヶ国。また、カテゴリー1大会ということで、CIVLランキングのポイントを上げるため、アジア外のロシアやオーストラリア、ブラジル等の選手も参加していた。

## 選手19名の大所帯

19名という日本のチームサイズは、未

だかつてない大規模な編成。世界選手権やワールドカップ経験者もいれば、海外大会の出場は初めてというパイロットもいて、技術レベルも幅広い。当然、選手達のモチベーションは様々で、勝利に対して執着をしている者もいれば、そうでない者もいる。チームを細分化して競技に挑むことも考えたが、チーム全体のコンセンサスを考え、緩やかなチームの枠組みの中で競技に臨んだ。

19名の選手に対してサポーター3人・車3台と、サポート態勢が万全とは言いがたいという問題もあった。現地で車を受け取ると、当初予想していたよりラゲージスペースが狭く、とても全選手をサポートできる状態になかった。たまたま、韓国連盟に勤務しているスジョン女史が、車付きドライバーとして日本チームの応援に加わってくれることになり、最

低限のサポート態勢を作ることができた。また、オーガナイズ側が選手回収や山沈回収に整えていたことで、サポートの少なさを埋め合わせることができた。

## ハドンエリア

大会開催地のハドンエリアは、韓国で2番目に長いソムジン川沿いに位置する有名な観光地である。メインランディング場はこの川沿いにあり、広さも十分だ。テイクオフ場は3ヶ所が用意された。メインのT1テイクオフは南東向きで、選手全員が30分足らずでテイクオフできる広さがある。それに対し、T2テイクオフは北西向きにあり、テイクオフする場所のすぐ前は崖になっている。風が良い状況であっても、3名ずつテイクオフするスペースしかない。ゲートオープン時は混戦が予想されることから、ゲートを設け、15名のシード選手から順次ゲート内に入れるような措置をとった。T3テイクオフは北に面している。国定公園内にあり、T2テイクオフに比べてさらに狭く、整備もされていない。順風であっても、2機が広げられるかどうかという狭さだ。競技前半にT3テイクオフを使うようなコンディションの日があったが、このテイクオフ場の使用許可を取るのに時間がかかるという理由で、使用ができなかったこともあった。

## 日本チームがトップ発進

5月17日、いよいよ大会がスタート。晴天には恵まれるも風が強く、競技キャンセル。満足に練習できず、慣れない団体生活や食べ慣れない韓国料理に、選手の不満が蓄積されていく。競技が成立する前



テイクオフからスピードランを意識しての睨み合いが続く。



T2テイクオフ。CIVLランキング順にテイクオフ。



タスクコミッティ。右端が川地。

に一触即発でチーム分裂の危機を招きかねない不穏な空気が流れた。せめてフリーフライトでもできればいいのだが、天候はどうすることもできない。

そんなタイミングで「ジャパナイト」が開かれた。JHF主催で参加選手や大会役員を招き、日本の文化を紹介しつつ、ちらし寿司あり、豚汁あり、もちろんビールもありのパーティーである。各国の選手に好評だったが、なによりも久々の日本食に日本チームの士気が上がったことは間違いない。

気分一新、翌日は待ちに待った競技ができる天候になった。

競技1本目。T1テイクオフから、ハドンエリア湾内を周回した後、海風に乗って西へ向かう43kmのタスクがスタートした。日本チームは、タスクコミッティに川地選手を送り込んだことが幸いして、作戦をいち早く企てられた。そのこともあって1位から3位までを独占するという幸先良いスタートを切ることができた。ファイナルグライド時に的確な高度をアナウンスできたことも、良い結果につながった。競技成立に加え日本チームがトップ(各チーム上位3名の得点を計上)になったことで、チーム優勝を目指するという目的意識が高まり、チームがまとまりだした。

タスク2本のみで終了

5月19日のタスク2では、ハドンエリア湾内を周回させた後、ゴールに北上させるタスクが組まれた。このタスクでは、ゴールまでのルートを一貫して取る、チリ山というこの辺りでは飛び抜けて大きい山を越えていかななくてはならず、リスクがあった。オーガナイズ側の安全措置として、チリ山を迂回させるター



ジャパナイト、ちょんまげ姿でサービス。風の神様にお祈りするオリヴィエCIVL会長。パーティーの最後はコリアンダンス(サムルノリ)。

ンポイントが設定されたが、このターンポイントはいわばタスクトラップになった。

レース序盤に形成されたトップ集団はこのタスクトラップにはまり、チリ山を迂回してしまう。このルートを選択したパイロットは、バレーの最後で行く手を阻む山を越えられず、ゴール者は皆無であった。チリ山を抜けて行くルートを選択したパイロットのみからゴール者が出るという、明暗を分けたタスクだったと言えるだろう。

この結果、日本チームは韓国チームに1位の座を譲ることになってしまった。2本のタスクを終えた時点で、韓国チームに100点弱のポイント差を付けられ、追われる立場から追いかける立場に変わったのである。

しかし、地元フライヤーも首を傾げるほど異例の強風が多く、飛び出すことさえできれば成立も可能という状況であったが、テイクオフ場には最大で13m/sを越えるブローが混じり、ゲートを開く状況が少なかった。オーガナイザーは、なんとか4本の成立でカテゴリー1の大会として成立させようと予備日まで使ったが、風の状況を変えることはできず、結局2本のタスク成立だけで、大会は幕を下ろしてしまっ。多くの参加選手を集める目的で、1週間の大会期間であったことが、仇になってしまったのである。

目標であったチーム優勝を逃し2位に

甘んじてしまったが、最初のアジア選手権を川地選手が取ったことで、日本チームのメンツは保たれた。チーム優勝が可能だっただけに、あと数本のタスクを成立させたかった。残念である。

第1回ということもあってか、世界選手権に見られるナショナリズムをさらけ出した戦いもなく、全体的に緩やかな大会だった。各国のチームリーダーも、第1回のアジア選手権を成功させるために大きなプロテスト等は行わず、親善試合の傾向が強かったと言えるだろう。

選手全員が大きなケガやアクシデントに遭うことなく、無事に大会を終えることができたのは、なによりのことだった。これもひとえに、選手サポートメンバーやジャパナイト関係者、そして日本チームを応援していただいた全ての方々のおかげです。本当にありがとうございました。

日本代表メンバー

- 吉川 正雄(兵庫県) 上山 太郎(大阪府)
- 星 利彦(埼玉県) 柏倉 剛(山形県)
- 児島 敦(広島県) 林 洋一(神奈川県)
- 金川 利幸(兵庫県) 山田 則夫(愛知県)
- 前田 愷(東京都) 内藤 文(大阪府)
- 西ヶ谷一志(埼玉県) 高木 望(茨城県)
- 中川 喜昭(茨城県) 城所 敏浩(神奈川県)
- 須藤 祥(茨城県) 岩谷 勝弘(兵庫県)
- 川地 正孝(神奈川県)
- 平木 啓子(北海道) 河村 葉子(大阪府)
- チームリーダー 松原 正幸(東京都)
- サポートスタッフ
- 東野 武史(神奈川県) 大窪 憲政(静岡県)
- ハン・スジョン(ソウル)

成 績			
アジア 個人]			
1位	川地 正孝	日本	1621点
2位	PARK, Sang Jun	韓国	1581点
3位	CHOI, Kyoung Seok	韓国	1554点
4位	ZHOU, Hongguang	中国	1533点
5位	KIM, Jin Oh	韓国	1521点
6位	高木 望	日本	1519点
7位	KIM, Meang Yong	韓国	1411点
8位	LEE, Young Bok	韓国	1378点
9位	吉川 正雄	日本	1338点
10位	上山 太郎	日本	1300点
アジア個人トップ3。川地が一番高いところに登った!			
オープン個人]			
1位	LAUSCH, Norman	ドイツ	1755点
2位	SHOROKOV, Nikolay	ロシア	1635点
3位	川地 正孝	日本	1621点
4位	PARK, Sang Jun	韓国	1581点
5位	CHOI, Kyoung Seok	韓国	1554点
6位	ZHOU, Hongguang	中国	1533点
7位	KIM, Jin Oh	韓国	1521点
8位	高木 望	日本	1519点
9位	KIM, Meang Yong	韓国	1411点
10位	LEE, Young Bok	韓国	1378点
女子個人]			
1位	CHOI, Young Sook	韓国	1115点
2位	PARK, Jung Hun	韓国	737点
3位	平木 啓子	日本	294点
4位	LIU, Xiaokun	中国	271点
5位	XIE, Yuan	中国	248点
6位	河村 葉子	日本	222点
アジア 国別]			
1位	韓国	4708点	
2位	日本	4669点	
3位	中国	4090点	
4位	インドネシア	2707点	
5位	インド	2036点	
6位	カザフスタン	1759点	
オープン 国別]			
1位	韓国	4708点	
2位	日本	4669点	
3位	中国	4090点	
4位	オーストラリア	3659点	
5位	ドイツ	3256点	
6位	ロシア	3241点	

## 初代アジア選手権者・川地正孝さんに聞く

選手権獲得、おめでとうございます。締切りギリギリのエントリーでしたね。

今回のアジア選手権は、財政的な事情から、参加を見送るつもりでした。しかし、私を支援してくださる多くの方々から後押しをさせていただいて、参加することができました。日本チームの薄くなった選手層をなんとか厚くできたらいいなと考えていましたので、日本チームのために貢献する機会が与えられたことは、とても幸運だったと思います。

皆の期待を一身に背負って……

この4月に新しいグライダーに乗り換えたのですが、セッティングがうまく決まらず、PWC(ワールドカップ)では苦しい戦いが続いていました。その上、ハッキリ言って調子は良くありませんでした。それでも、この業界内では、世界選手権3位なのだから勝って当たり前という雰囲気がありましたので、そのプレッシャーをはね返すことが必要でした。

「期待と責任、使命からくるプレッシャーに打ち勝つ。これが今回のテーマであると認識して、日本人が最も弱いと言われる課題をクリアし、金メダルを持ち帰る。そう思って大会に臨みました。柔道のやわらちゃんがいつも味わっている気持ちがよく分りました。

どんな戦略を？

PWCはシーズンを通して競うので失敗を恐れず戦えますが、選手権ではそうもいきません。また、選手権は団体戦の部分も持ち合わせているので、日本チームの優勝を念頭に置いた動きも求められます。今回の日本チームには、選手権出場が初めてという人が多く、海外大会初出場という人もいました。選手権に出場経験のある松原、西ヶ谷、川地も、今回のような大勢のチームは初めてです。

そういった未知の領域での戦いを覚悟して競技に臨みました。したがって、前半戦は慎重な飛びと冷静な判断、そして



チームメイトに対して的確なアドバイスを心掛け、後半戦は、チームメイトも戦い方に慣れてくるので、ある程度各自の判断に委ね、私は一気にトップを奪取しにいかうと考えていました。

しかし実際には、後半戦は天気が悪くなり競技ができなかったのですが、前半戦をトップで折り返し、結果的に優勝できたので、とても良かったと思います。

チーム成績を考えた場合は勿論ですが、チームメイトとサポートスタッフのフォロー無くして優勝という結果が望めるわけもなく、ここにお礼を申し上げたいと思います。また、日本チームを応援して下さった皆様にも感謝いたします。ありがとうございました。

## アジア選手権国際陪審員・岡芳樹さんに聞く

国際陪審員(インターナショナルジュリー)の仕事とは？

まず、プロテストがあった時にそれを審理し決定を行うという、重要な仕事があります。大会運営がうまくできるようオーガナイザーにアドバイスをし、問題が起きないように、選手が気持ちよく競技できるように、陰ながら尽力するのも陪審員の仕事だと思います。

アジア選手権で印象深いのは？

あまり飛べなくて2本しか成立しなかったのが、とにかく残念です。地元の行政がとても力を入れていることも感じました。FAIカテゴリー1大会を開催するエリアには、いくつかの条件を満たすことが必要ですが、場所の確保から整備まで、相応しいエリアを造り上げようと投入されたエネルギーは、たいへんなものです。

そのパワーは賞賛すべきですね。また、競技を通じて、あるいは個人的に選手間の国際交流ができて、よかったです。ジャパナイトも皆に楽しんでもらえて、いい企画でした。

競技についてはどうですか？

成立した2本は、コンディションから考えれば、いいタスクだったと思います。複雑な地形でバレーウインドが強く、日本に比べてきついコンディションなので、日本選手のなかには日頃の実力を発揮できず涙をのんだ人がけっこういました。

パイロットについては？

川地選手は安定していますね。場慣れしていて、さすがという感じです。オープン1位のノーマンは、飛び抜けてうまい。アジアでは、中国チームのレベルが思ったより高く、嬉しい驚きでした。中国は次



回アジア選手権はウチでやると張り切っていますし、日本も頑張らないと。

今回の日本チームには、国際大会は初めてという人も多く、戸惑うことが多々あったようです。やはり国際大会に出るからにはルールブックをよく読んでおかないと。スコアリングシステムも理解して、わからないことはウヤムヤにせず、きちんと解明することが必要です。また国際大会では英語が使われるので、英語の勉強もしないと不利ですね。グライダーや装備の点検を念入りにして、競技に専念できる最良の状態に自分で持っていくことも大切です。

### JHF登録スクール(新規)

No.115 堂平スカイパークパラグライダースクール  
〒355-0366埼玉県比企郡都幾川村大野勝負平  
TEL.0493-67-1733 FAX.0493-67-1733  
info@skypark.oc.to http://skypark.oc.to

No.116 ながとろパラグライダースクール  
〒369-1302埼玉県秩父郡長瀬町野上下郷  
nagatoro@airkassy.com http://airkassy.com/nagatoro

No.117 レインボーあいづハンググライディングスクール  
〒969-3113福島県耶麻郡猪苗代町字新地5662  
TEL.&FAX.0242-62-3826  
info@windsong-jp.com http://www.windsong-jp.com/

No.118 かぜのおかパラグライダースクール  
〒989-0651宮城県刈田郡七ヶ宿町字東口道上21-1  
TEL.&FAX.0224-37-3575  
windhill@d6.dion.ne.jp http://www.d6.dion.ne.jp/windhill

No.119 おおむらパラグライダースクール・FWフラッパーズ  
(パラグライダー&モーターパラグライダー)  
〒856-0019長崎県大村市野田町52  
TEL.&FAX.0957-55-0654

o-katu@muh.biglove.ne.jp http://flappers.main.jp/i/i.htm

No.120 やさとパラグライダースクール  
〒310-0116茨城県新治郡八郷町柿岡1029-31  
TEL.&FAX.0299-43-3506  
http://www.airkassy.com/yasato

No.121 富士五湖パラグライダースクール  
〒401-0305山梨県南都留郡富士河口湖町大石2629  
TEL.0555-76-7771 FAX.0555-76-7772  
oval3@mfi.or.jp http://www.mfi.or.jp/oval3/

最新情報はJHFウェブサイトをご覧ください。

# 2004年度6月通常総会の報告

6月23日(水)13時より16時まで、東京都羽田空港ターミナルビル6階ギャラクシーホールで、JHF2004年度6月通常総会を開催した。正会員(都道府県連盟代表)47名中、34名が出席。委任7名。議長には、徳島県ハングライディング連盟の椋本清治氏が選任された。

今回はJHFの社団法人化10周年を記念する総会であり、議事に入る前に、安全性委員会のメンバーとしてハング・パラグライディング安全性向上のために尽力してこられた阿部郁重氏と斎藤紀氏に感謝状がおくられた。また、5月に韓国で開催された第1回パラグライディングアジア選手権の成功を陰で支えた方々、初代選手権者となった川地正孝氏にも感謝状がおくられた。

議事終了後、川地氏がアジア選手権について、また板垣直樹氏が、6月にオーストラリアで開催されたクラス1女子・クラス2・クラス5ハングライディング世界選手権について報告をした。

## 第1号議案

2003年度事業報告の承認について

朝日JHF会長が2003年度事業報告書を提出し、昨年度連盟事業が当初事業計画に沿って適切に遂行されたことを報告。賛成35、反対1、棄権4で、2003年度事業報告は承認された。

報告書は、2003年度事業を下記の3本

の柱を基に14の細目施策に従って実施したことを報告している。

- 1 事故の再発防止
- 2 普及活動の推進
- 3 活性化対策委員会の答申案の検討と実現化普及活動

## 第2号議案

2003年度決算報告の承認について

朝日JHF会長が2003年度決算書と2003年度監査報告書とを提出し、昨年度連盟事業が当初事業予算に沿って適切に遂行されたことを報告。賛成37、反対1、棄権2で、2003年度決算報告は承認された。

## 第3号議案

「JHF役員選挙規約」の一部改正の決定について

2003年度3月通常総会で議決された定款の一部改正(第4章 役員を選任)に伴い、「JHF役員選挙規約」の一部改正を行うため、朝日JHF会長が改正案を提出。賛成39、反対0、棄権1で「JHF役員選挙規約」の一部改正が決定された。この選挙規約は、定款が文部科学省に承認され、登記の完了と同時に有効になる。

## 選挙規約改正の重要な条文

第3章 選任基準

[同一の親族の基準]

第19条 JHF定款第13条2項に定められた、親族その他特別の関係ある者とは三親等以内の血族、配

偶者及び三親等内の姻族ならびにこれらの者と特別な関係のある者(事実上婚姻関係にある者等)をいう。

[特定企業の関係者の基準]

第20条 JHF定款第13条2項に定められた、特定の企業との関係者とは同一企業、または役員の兼務関係があるか一方の出資率が30%を超える関連企業の構成員(役員、従業員、大株主)とする。

[同一業界の関係者の基準]

第21条 JHF定款第13条2項に定められた、同一の業界との関係者とはJHFの事業に関わる営利を目的とする業界とし、以下のいずれかにあてはまる者同士とする。兼業・兼務者はそれぞれ主たる事業をもって判定される。

(ア)ハング・パラグライダーの機材等の製造、輸入、販売。

(イ)ハング・パラグライディングの教習や施設の管理。

(ウ)ハング・パラグライディングに関する出版。

[営利を目的とする企業の基準]

第22条 JHF定款第13条1項に定められた、会長、副会長の就任制限を受けるJHFの事業に関する営利を目的とする企業の役員とは、前条(ア)(イ)(ウ)に該当する企業の役員とする。

[当選]

第56条 当選に必要な最低得票数は、有効投票数の3分の1以上とする。

第57条 上位得票者から順に選挙公示における理事及び監事の選挙定数までを当選者とする。

第58条 選挙管理委員会は、JHF定款第13条に定められた理事数の比率構成をまもるため本規約の基準に従って当選者の判定をするものとする。  
2 同一の親族、特定の企業との関係者、所管する官庁の出身者、同一の業界との関係者が占める割合は、それぞれ理事現在数の3分の1以下とする。

- 1 理事総数11名の場合、それぞれ3名以下とする。
- 2 理事総数10名の場合、それぞれ3名以下とする。
- 3 理事総数9名の場合、それぞれ3名以下とする。
- 4 理事総数8名の場合、それぞれ2名以下とする。
- 5 理事総数7名の場合、それぞれ2名以下とする。
- 6 理事総数6名の場合、それぞれ2名以下とする。

## 理事会 ダイジェスト

2004年度第1回 JHF理事会

日時:2004年6月8日(火)13:30~17:00

場所:JHF事務局会議室

出席理事:朝日和博、荒井稔、下村孝一、関谷暢人、瀬戸口裕郎、伊賀隆一郎 出席監事:宮川雅博 欠席理事:宮田富由 欠席監事:對馬和也

議長:伊賀隆一郎

審議事項

### 1 2003年度事業報告について

関谷常任理事から2003年度の事業報告書案が提出された。審議の結果、全員一致でこれを可決。事業報告として2004年度6月通常総会に上程することを決定。

### 2 2003年度決算報告について

朝日会長から2003年度の決算報告書案が提出された。審議の結果、全員一致でこれを可決。決算報告として2004年度6月通常総会に上程することを決定。

### 3 スクール登録規程改定

及びA級技能証発行代行について

2004年度事業計画に基づき、A級技能証を教習現場で即時発行できるよう、教員発行A級技能証のシステムについて審議。関連するスクール登録規程の一部改正を含めて、全員一致で可決。教員によるA級技能証発行はJHF登録スクールで実施。

### 4 JHF共済会総代理理事の選任について

2004年4月1日にJHF共済会が発足した。発足に伴い、JHF共済会の総代と理事の選任について審議。全員一致で以下を決定。

総代:朝日和博、瀬戸口裕郎、宮田富由、伊賀隆一郎、荒井稔、宮川雅博、江端邦昭、日垣昌士、古川正司、下山進

理事:下村孝一、関谷暢人、西ヶ谷一志、小林秀彰、塩島久

監事:對馬和也、岩間雅彦

### 5 役員選挙規約改正について

2003年度3月通常総会で議決された定款変更を受け、役員選出規程の改定について審議。全員一致で改定案を可決。主な改定は下記の通り。

- 1 「規程」をすべて「規約」に変える。
- 2 役員就任資格の変更による条文変更
  - ・企業役員の判断条文

・理事構成3分の1制約

・総会の年1回化

### 6 2004年度6月通常総会について

2004年6月23日(水)午後1時より4時まで羽田空港ターミナルビルのギャラクシーホールで開催する6月通常総会について審議。全員一致で可決した議案は下記の通り。第1号議案:2003年度事業報告の承認について

第2号議案:2003年度決算報告の承認について

第3号議案:役員選挙規約改正について  
報告事項:第1回パラグライディングアジア選手権

表彰:第1回パラグライディングアジア選手権日本選手団・サポートスタッフ、川地正孝選手(アジア選手権者)

協議事項

CIVL委員の選任について

中国パラグライダー大会について

報告事項

緊急安全対策会議について

日本パラグライダー工業会との会合について  
補助動力付PG選手権の開催について

県連だより

1年中フライトできるあぶくまエリア。



体育協会に加盟し幅広く活動。



県内最強エリア、スカイパーク羽山



福島県体育協会主催の体験会。



磐梯山が聳える猪苗代エリア。



歴史あるあぶくま(仙台平)エリア。

福島県ハング・パラグライディング連盟  
事務局長 昆野克昭

安全のための講習会を毎年開催

福島県ハング・パラグライディング連盟(旧称:福島県ハンググライディング連盟)は平成2年に発足しました。現在160名ほどの会員があり、9クラブと3大学の12団体が9ヶ所のエリアで活動しています。平成13年には、福島県体育協会にも加盟し、福島県総合体育大会も開催するなど活躍の場所を広げています。

安全面でも毎年、県連主催の安全講習会や指導者講習会を開催し、県内のフライヤーに正しい知識と技術を提供しています。今年は11月28日に東和町・羽山で開催することになりました。さらに今年は、体育協会からの指導者講習を検討しています。

また、8月7日・8日に福島県体育協会主催の第57回福島総合体育大会を開催することになりました。パラグライディング会場は猪苗代エリア、ハンググライディング会場は雄国エリアです。

福島県のエリア

福島県は、浜通り、中通り、会津の三地方に分けられます。地方によって気候や風がまったく違い、条件によって飛ぶ場所を選ぶことが出来ます。エリア間は高速道路によって結ばれ、大変便利です。フライト以外にも、有名な観光地が多いのも魅力の一つです。大河ドラマの新撰組や新千円札の野口英世など、話題いっば

いの福島にぜひお出かけください。ここで、県内の主なエリアを紹介します。

**あぶくまエリア**  
ハンググライダー & パラグライダー  
福島県で一番歴史のあるエリア。ハング、パラ共に年間フライトが出来る数少ないエリアの一つ。クラブ主体ながらも良く整備された離着陸場は、県連自慢の一つです。第56回福島県総合体育大会ハング・パラグライダー大会開催地。

**猪苗代フライトエリア**  
パラグライダー  
福島を代表するエリアが猪苗代です。磐梯山を中心とした景色は絶景で、まさに日本を代表するエリアの一つといえるでしょう。標高1300mのテイクオフ場から猪苗代湖に向かって飛び立ち、豊富なサーマルを使って1918mの磐梯山をトップアウト.....そこには日本のエリアとは思えない景色が広がります。

**雄国フライトエリア**  
ハンググライダー  
日本屈指のハングエリアとして規模、記録、実績を兼ね備え、95年にはハンググライディング日本選手権の開催地となりました。標高1100mのテイクオフ場は、メインが西風でフライト確率が抜群。高度差800m、距離4kmは、ちょっとしたクロカン気分。獲得高度記録は3800m、XC記録は、山形県天童、宮城県仙台への85km。まさに三拍子揃ったエリアです。

**スカイパーク羽山**  
パラグライダー  
すべての風向きに対応した離着陸場がフライト確率を高めています。スクールやクラブ、設備・アクセスも充実。県内最強を誇るスーパーエリア。

**エアパーク三ノ倉高原**  
パラグライダー & ハンググライダー  
平成5年に村の全面協力により会津北部に完成したエリア。整備されたテイクオフ場にはモノラックが掛り、ランディング場はフラットにされています。エリア内は牧草場が広がり、講習にも最適。スカイスポーツに必要な条件をすべて満たしたエリアです。

**会津高原エリア**  
パラグライダー  
会津たかつえスキー場内のエリア。

**御霊櫃(ごれいびつ)エリア**  
パラグライダー  
高度差300m。東～南の風で。

福島県連盟の連絡先: 県連事務局  
〒966-0103 熱塩加納村五目山16-2

三ノ倉PGスクール内  
福島県ハング・パラグライディング連盟  
TEL. & FAX.0241-36-3363  
県連ホームページ  
<http://www.skysports.or.jp/fhf/index.htm>  
上記各エリアへの問い合わせは、県連ホームページからお願いします。

# 県連ニュース

## 宮城県ハンググライダー連盟

### [安全教習セミナーの報告]

6月24日、宮城県連安全教習委員会主催で第1回安全教習セミナーが行われました。講師は佐藤哲也氏(GAIN International代表)。「安全フライトを考える・DHVとは?」という内容でした。

夕方6時半という開始時刻にも関わらず会場はほぼ満員。ネクタイ姿で職場から駆けつけた人もおり、受講した44名はメモを取りながら熱心に聞き入っていました。

事故はみんなで防ぎ合おう～隣の人に声をかけよう

私たちの一つ一つの事故が私たちのパラの環境を追い込む

いつも疑う、そして備える

など、練習生にはもちろん、パイロットもハッとさせる、とても内容の濃いセミナーでした。詳細は、宮城県連ホームページでも紹介しています。

<http://mkenren.s51.xrea.com/>

[記:池辺由加里]



佐藤講師のわかりやすい講義を熱心に聞く。

## 福島県ハング・パラグライダー連盟

### [定時総会の報告]

5月15日に福島県連第13回定時総会が滝根町で開催されました。事業報告と収支決算の承認、事業計画と収支予算を決定。またJHFの名称変更に伴い、名称を福島県ハング・パラグライダー連盟に変更することが承認されました。

事業計画では、福島県体育協会主催の第57回福島県総合体育大会を8月7日・8日に猪苗代エリア(PG)、雄国エリア(HG)で開催することになりました。恒例の県連安全講習会は11月28日に東和町・羽山で開催の予定です。 [記:昆野克昭]

## 神奈川県ハング・パラグライダー連盟

### [大会参加者&体験会ボランティア募集]

当県連(KHPF)の安全セミナーとして行うPGターゲット・グランドハンドリング大会の参加者を募集中。県連メンバー以外の方も参加できます。各競技に豪華賞品あり!

開催日時:7月24日(土)午前10時から

開催場所:静岡県富士宮市アサギリ高原パラグライダースクールエリア

競技内容:安全対策学科、ターゲット、グランドハンドリング

詳細はホームページをご覧ください。

<http://www.skysports.or.jp/khpf/>

[BasicMeet2004.htm](http://www.skysports.or.jp/khpf/BasicMeet2004.htm)

また「こどもの国」で定期的に開催しているKHPFパラグライダー体験会の協力者を募集中です。次回は9月12日8:30~16:00。お問合せは以下の普及担当まで。

須藤 TEL.090-3314-3952

BQD11426@nifty.ne.jp

荒井 TEL.090-3133-4886

mkyf@pop21.odn.ne.jp

## 石川県フライヤー連盟

### [県連ホームページをご覧ください]

3月28日に2003年度の総会が鶴来町社会教育センターで行われ、提出議案が全て了承されました。総会後には獅子吼ランディング場で安全講習会が開かれました。尚、今回から新たに開設された県連ホームページに総会の事業計画や会員への案内が掲載されています。

5月9日に獅子吼フライヤーフェスティバルが計画されていましたが、天候不良で9月に順延になりました。また、5月22日・23日の獅子吼パラグライダーF1大会も初日は天候が悪くキャンセル、2日目も条件があまり良くない中で何とか成立。今年の5月は天候に恵まれませんでした。次のイベントは7月31日・8月1日の獅子吼高原スカイフェスタです。恒例のパラグライダーによる仮装フライトを次号で報告しますので、お楽しみに。

石川県フライヤー連盟ホームページ

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

獅子吼高原スカイフェスタ

<http://www.skyshishiku.jp/>

[記:倉 和彦]



総会の後、ランディング場で安全講習会を。

## 兵庫県フライヤー連盟

### [兵庫県スカイフェスティバルの開催]

今年度の兵庫県スカイフェスティバルを、10月16日・17日に八千北エリアを中心に開催します。今回も安全セミナーやミニコンペなど、スクール生も参加できる楽しいイベントに。県連以外のフライヤーもお気軽にご参加ください。

お問い合わせはTEL.0796-45-0598 UP長谷川まで。 [記:西谷 尚]

## 山口県ハング・パラグライダー連盟

### [サマーミーティングの報告]

大島エリアで5月22・23日、「サザンセット2004サマーミーティング・イン・オオシマ

大会」を開催しました。この大会は、HG/PGエキスパート、PGオープン、HG/PGタンデムなど多彩なクラスの競技を同時に行うもので、今年で21年目。今年から山口県連が主催に加わりました。ここ3年間は悪天候で不成立が続きましたが、今年は好天に恵まれ良い大会になりました。

[記:彌益良生]



ハングもパラも一緒に楽しく競技する。

## 高知県フライヤー連盟

### [土佐市パラグライダー大会のご案内]

今年も、土佐市パラグライダー大会を下記の通り開催します。会場の高岡エリアは、標高差420m、南向きでソアリング確率のびっくりするほど高いエリアです。以下は予定ですので、正式な案内は県連ホームページでご確認願います。

<http://kochi-hpf.hp.infoseek.co.jp/>

開催日:8月29日(日)

場所:土佐市高岡エリア

参加費:3,000円

(前夜祭:8月28日(土)18:30~)

連絡先:県連理事長兼事務局 近藤 亨

電話 0887-55-4098

携帯電話 090-1177-8037

[toru-dam@mxi.netwave.or.jp](mailto:toru-dam@mxi.netwave.or.jp)

[記:近藤 亨]

## 関東フライヤーミーティング2004 雨を弾き返し賑やかに開催

6月6日(日)、茨城県新治郡八郷町足尾山SET茨城エリアで、関東の都県連盟合同イベント「関東フライヤーミーティング2004」(JHF後援)が開催されました。

残念ながら曇りのち雨の天気でしたが、フライヤーが関東各地から集まり、楽しいひとときを過ごしました。ハング・パラの簡単な競技会、ピンゴゲームやバンド演奏、食べ物・飲み物の屋台もあり、日頃は異なるエリアで飛びフライヤーが親睦を深めるいい機会になりました。



競技会賞品のGPSを手にニコリ。

# 委員会の動き

## 安全性委員会

非常に残念なことに続けざまに重大事故が発生しました。今年は7月初旬までに動力付きも含めて8名の方が亡くなっています。当委員会内の事故調査委員会による事故報告が3～5ページにありますので、安全飛行に役立ててください。

緊急用パラシュートをもっと使えるようにしようと、日本パラグライダー工業会と合同で「緊急用レスキューパラシュート点検員研修会」を開催しました。詳細は次号で報告します。

[記:下山進委員]

## 制度委員会

3月総会で可決された、役員選出に関する定款変更に伴い、選挙規約の改訂案を6月総会に提出し、可決されました。今回の定款変更の重要なポイントは、関係営利企業の経営者、いわゆる業界の人でも理事人数の三分の一以下ならJHF理事に就任できるようになること。選挙規約改訂版では、どんな人が「特定企業の関係者」か、「営利を目的とする企業」とはどんな企業か、等を明記しています。

この選挙規約は、定款が文部科学省に承認され、登記が完了すると同時に有効になります。2005年6月にJHF役員選挙が実施される予定ですが、今回の改訂で立候補者が増え、JHFの活性化が進むことを期待しています。

[記:小林秀彰委員長]

## 教習検定委員会

長野県大町市木崎湖フライトエリアで、9月10日から10月11日までマヌーパークャンプを、10月上旬に教員研修検定会、教員更新講習員研修会、DHV技術講習会を開催します。詳細は17ページに掲載。また最新情報はJHFウェブサイトです。

新委員として島野広幸、中台章が加わりました。 [記:中台章委員]

## ハンググライディング競技委員会

オーストリアでのクラス1女子・クラス2・クラス5ハンググライディング世界選手権が終了しました。日本チームへの応援、ありがとうございます。次は、来年1月にオーストラリアで開催されるクラス1世界選手権。10月の日本選手権が最終戦となるHGシリーズのランキングによって代表選手が決まります。

当委員会の電子メールによる情報配信(大会情報や速報)が復活しました。ご希望の方は以下に申込んでください。

hanglider-subscribe@yahoooroups.jp

[記:峰岸正弘委員長]

## パラグライディング競技委員会

第1回パラグライディングアジア選手権が開催され、日本からも19名がエントリーし、川地選手が初代チャンピオンに、団体では惜しくも韓国について2位となり銀メダルを持ち帰りました。私は国際陪審員として参加。世界選手権競技委員長の経験はありますが、国際陪審員は初めてのことで、少し緊張しつつも何とか役目を全うすることができ、大変良い経験をさせてもらいました。今後アジアでの国際大会でお役に立てたらと思います。

また、今回は日本・韓国を除けばパラグライディング発展途上のアジア選手権ということもあり、チーム枠が大きく、従来なら出場できなかったパイロットも参加できました。それらの選手には大変良い経験となり、今後の励みとなったことと思います。来年3月、ブラジルで開催される世界選手権に繋がるよう、これからの後半戦に期待がかかります。

6月末の時点では、今後のJリーグ大会は2箇所のみですが、PG競技委員会を中心として、あと2,3箇所で開催できるように働きかけています。選手ならびに大会開催地の皆様のご協力をお願いします。

今後さらに選手の競技意欲を向上させながら、レベルアップを図って行くつもりです。

PG競技委員会に対するご意見、ご提案など何でもお気軽にお寄せいただければ幸いです。全ての方を満足させることは難しいことですが、できるだけ多くの方々の希望を汲んでゆくつもりです。ルール改定も、9月ごろまでに寄せられたご意見をベースに案を作成する予定にしています。ご意見、ご提案は [jhf@skysports.or.jp](mailto:jhf@skysports.or.jp) または [seisadao@valley.ne.jp](mailto:seisadao@valley.ne.jp) まで。

[記:岡芳樹委員長]

## 補助動力委員会

本年度は大変厳しい予算での委員会活動となります。委員会ホームページの有効活用をはじめ合理的な活動を求められており、前年度の反省を踏まえて、本年度事業をさらに実りあるものにしなければなりません。委員個々の能力と個性をフルに出していきたいと思えます。

事故の撲滅、地域コミュニケーション、増え続けるMPGフライヤーと遅れ気味のモラルの問題、検定会・競技会の実施による安全性、モラルの追求、広報の充実を計るためのJHFレポート掲載記事の拡大、各県連におけるMPG/MHG活動の推奨など、課題はいろいろありますが、最近のハング、パラ、MPGの事故多発に伴い、改めてフライトの条件整備が大変重要だと考えます。フライヤーのメンタル性をどのようにとらえるのか、フライト場所の地形、気象条件の対応、長期間フライトしていないフライヤーのフライト準備、止める勇気を考える、どれも当たり前のことですが、これらを何時でも燃料の中に混合してフライトできるよう、フライヤー同士が一緒になって考えていきたいものです。

本年度JHFモーターパラグライディング選手権は、10月16日・17日の2日間、群馬県尾島町で開催することに決定しました。教員検定会は翌日の18日に尾島町にて開催予定。皆様の参加をお待ちしております。 [記:山崎勇光委員長]

## 正会員(都道府県連盟)代表者・事務局等の変更

### 青森県ハンググライディング連盟

名称変更 青森県ハンググライディング連盟  
Mアドレス変更 [birdman@s9.dion.ne.jp](mailto:birdman@s9.dion.ne.jp)  
URL変更 <http://www.h7.dion.ne.jp/birdman>  
岩手県ハンググライディング連盟  
理事長交替 立花圭介氏  
事務局変更  
〒020-0113盛岡市上田堤2-6-18 藤村洋方  
TEL.&FAX.019-661-4854 [gliding@excite.jp](mailto:gliding@excite.jp)  
茨城県ハンググライディング連盟  
URL変更 <http://www.jhf-ibaraki.com/>  
群馬県ハンググライディング連盟  
理事長交替 田部井惇光氏  
愛知県フライヤー連盟  
会長交替 山村森雄氏  
事務局変更  
〒491-0015一宮市大赤見八幡西3(有)口内

### 和歌山県フライヤー連盟

理事長交替 向平昭良氏  
福井県フライヤー連盟  
理事長交替 松田善行氏  
事務局変更 〒912-0131大野市南六呂師35-23  
TEL.0779-67-1178 FAX.0779-67-1609  
koba6964.3523@ezweb.ne.jp  
大阪府フライヤー連盟  
理事長交替 片岡義夫氏  
事務局変更 〒563-0043池田市神田4-14-2  
TEL.072-753-8890 FAX.072-753-8830  
info@zero-para.co.jp  
高知県ハンググライディング連盟  
理事長交替 近藤亨氏(事務局長兼任)  
事務局変更  
〒781-5606香美郡夜須町夜須1282 近藤亨方  
TEL.0887-55-4098  
toru-dam@mxi.netwave.or.jp

### 福岡県ハンググライディング連盟

事務局住所変更  
〒806-0063北九州市八幡西区市瀬3-9-8  
住まいのフラットイン内  
宮崎県ハンググライディング連盟  
事務局長交替 清水晴樹氏  
事務局変更  
〒888-0011串間市寺里1-16-2 清水晴樹方  
TEL.&FAX.0987-72-3458  
[shimizuhkre@k4.dion.ne.jp](mailto:shimizuhkre@k4.dion.ne.jp)

### 熊本県フライヤー連盟

URL変更 <http://www.aso.ne.jp/natureland/>  
鹿児島県ハンググライディング連盟  
理事長交替 家弓政信氏

最新情報はJHFウェブサイトをご覧ください。各正会員のホームページも見に行けます。エリア情報も掲載中です。



# @sky

空の情報いろいろありのページ、その名もアット・スカイ。  
いつでも心は空の彼方というあなた、必読！ もちろん寄稿も大歓迎。  
大会報告、エリア紹介、フライト自慢、名物フライヤー紹介、  
JHFへの意見など、どしどし送ってください。  
koho@jhf.skysports.or.jp FAX.03-5840-8312

## NEWS

### マヌーパークャンプ開催

「セーフティー・ファースト」と題してJHF(教習検定及び安全性委員会)と日本パラグライダー工業会が合同で、マヌーパークャンプを開催する。9月10日から10月11日まで長野県大町市の木崎湖フライトエリアで。10月上旬には同じく木崎湖で教員研修検定会、教員更新講習員研修会、DHV技術講習会を実施する。それぞれの内容は以下のとおり。最新情報はJHFウェブサイト。

#### マヌーパークャンプ

指導者(教員・助教員)と一般パイロットが対象。パラグライダーの挙動を理解し、レベルに合った異常形態飛行を体験し、回復動作を行う。また、様々な異常飛行形態の知識を高める。緊急用パラシュートの開傘シミュレーション及び実技など。カリキュラム修了者には修了書を発行。一連の講習・研修をビデオに納め、教材を作ることも予定している。詳細は、JHFレポートに同封のリーフレットをご覧ください。

#### 教員研修検定会

教習経験などの条件を満たす助教員が対象。新規教員育成のための研修と検定。該当助教員にはJHF事務局から案内を送付。

#### 教員更新講習員研修会

今年度から、教員技能証の更新時に講習を受けることが義務となった。この研修会は、教員更新講習会で講習を行う「講習員」を育成するもの。

#### DHV技術講習会

指導者(教員・助教員)と一般パイロットが対象。ドイツハンググライディング連盟から講師を招聘し、最新の指導・飛行技術の講習・講演会を行う。東京会場でも実施。

#### 緊急用パラシュート点検員研修会実施

ハング・パラグライダーの重大事故の一部は、緊急用パラシュートを開くことでフライヤーのダメージを軽くすることができたはず。しかし開傘しなかったのは、緊急用パラシュートを使用するための知識や日頃の練習(シミュレーション)が不足していたからだろう。そこで、まずは教員・助教員に対し緊急用パラシュートの点検や使用方法について啓蒙活動を行おうと、JHF(安全性委員会)と日本パラグライダー工業会が合同で「緊急用レスキューパラシュート点検員研修会」を実施した。

栃木県藤岡市のアドバンスエアスポーツの協力のもと、6月30日から7月中旬まで3回にわたる研修会の修了者は「緊急用パラシュート点検員」として、都道府県連盟やスクール・クラブ等の依頼によって緊急用パラシュートの使用方法や取扱いに関するセミナーを行う。それに参加した教員・助教員らが、フライヤーに対してより高度なアドバイスをしたり、きちんとリバックができるようになるのが、狙い。

#### 中国でパラグライディング国際大会

9月9日から15日まで中国でFAIカテゴリー2大会 2004 Linzhou Paragliding World

#### Cup Selection Tour が開催される。

パラグライディングアジア選手権での朝日JHF会長とHAN Zhaofang氏(中国エアロスポーツ連盟)との会談で日中友好関係を深める機会を設けること、また、今後のアジア選手権開催に対し日中協力態勢を構築することを約束。これを受けJHFはこの大会をバックアップすることを決定。大会受付窓口をJHF事務局に置くので、参加希望者はJHFウェブサイトから申込書を入手し、必要事項記入のうえJHF事務局へ送付を。尚、チームリーダーも募集している。

#### ロイズオブロンдонがJHF共済会を訪問

JHF共済会と再共済契約をかわしたロイズオブロンдонのキルングループである、キルンメイザーズシンジケートの執行役員ステファン・メイザーズ氏が訪日。JHF事務局を訪問し、JHF共済会理事長・下村孝一氏との契約確認が行われた。同氏からロイズオブロンдон及びキルングループの詳細説明を受けた下村共済会理事長は、日本のハング・パラグライディングの現状や、JHF・JHF共済会の事業指針を説明。2万人の愛好者へのバックアップが確認された。



メイザーズ氏と下村JHF共済会理事長が固い握手を。

## 間違いさがし

問題: 右と左、同じイラストですが、よく見ると.....。さて、間違いは何ヶ所あるでしょう？(印刷ムラ等は間違いに入れません。)

作&イラスト  
松元千春



### 正解者にプレゼント

問題の答えをEメールかファクスまたはハガキでJHF広報出版部パズル係までお寄せください。今回の賞品は図書券(千円分)です。正解者の中から抽選で3名の方にプレゼント。締切りは9月30日(消印有効)。答え・氏名・住所・JHFフライヤー会員番号を明記してください。Eメールの場合、ファイル添付は無効です。正解は次号で。

E-mail: koho@jhf.skysports.or.jp FAX: 03-5840-8312


ハガキ: 〒112-0003 東京都文京区春日2-24-11 春日Shimaビル (社)日本ハング・パラグライディング連盟

### 前号クロスワードの答:

#### クロスウインド

抽選で宮城県の高橋恵子さん、東京都の石川傳さん、大阪府の河野啓さんに図書券をお送りしました。おめでとうございます。

# 大会報告

 2004スカイフェスティバルin南陽  
4月29日~5月2日  
山形県南陽市スカイパーク(十分一山)

[ 総合 ]


- |    |       |      |       |
|----|-------|------|-------|
| 1位 | 桂 俊之  | 茨城県  | 1064点 |
| 2位 | 峰岸 正弘 | 茨城県  | 1056点 |
| 3位 | 永光 秀明 | 千葉県  | 1032点 |
| 4位 | 安東 正夫 | 東京都  | 1025点 |
| 5位 | 外村 仁克 | 和歌山県 | 1010点 |
| 6位 | 阿部 貢造 | 千葉県  | 1006点 |
| 7位 | 後藤 登  | 愛知県  | 972点  |
| 8位 | 板垣 直樹 | 茨城県  | 969点  |

[ 女子 ]


- |    |       |     |      |
|----|-------|-----|------|
| 1位 | 井手 有生 | 兵庫県 | 672点 |
| 2位 | 谷古宇瑞子 | 栃木県 | 609点 |
| 3位 | 中里 容子 | 東京都 | 382点 |

天気は良かったが、風の強弱が日々変わり、難しいコンディションだった。盆地を使ったタスクに前年度同様、全員挑んでくれたが、一人もゴールできず。そんな中で確実に上げ距離を伸ばした桂選手が総合トップとなった。タスク設定の研究を深めることが今後の課題として残った。

[ 報告:高橋 明 ]



 池田山スカイフェスティバル  
5月4日・5日  
岐阜県揖斐郡池田町池田山エリア  
大雨、強風によりキャンセル。

[ 報告:山城知幸 ]

 鳴倉カップ  
5月22日・23日  
新潟県北魚沼郡小出町鳴倉山エリア

台風が過ぎ去り、良い天気が期待されたが寒気が入り、2日間とも曇りベースの天気。タスクを決定しゲートオープンとしたが、ステイはできるものの動けるような状態にはならず、2日間とも不成立となった。

[ 報告:南雲昌孝 ]

  サザンセット2004  
サマーミーティング・イン・オオシマ

5月22・23日

山口県大島エリア

[ HGエキスパート ]

- |    |       |     |       |
|----|-------|-----|-------|
| 1位 | 高宮 末吉 | 2位  | 毛利 謙作 |
| 3位 | 大門 浩二 | 4位  | 郷田 徹  |
| 5位 | 大田 祐輔 | 6位  | 野口 和基 |
| 7位 | 坂東 耕陽 | 8位  | 高波 信二 |
| 9位 | 橋本 正憲 | 10位 | 犬塚憲一郎 |

[ PGエキスパート ]

- |    |       |     |        |
|----|-------|-----|--------|
| 1位 | 山本 雅史 | 2位  | 窪木 祐治  |
| 3位 | 足苅 良彦 | 4位  | 御手洗美智子 |
| 5位 | 松岡 茂  | 6位  | 西村 八重  |
| 7位 | 内野 位江 | 8位  | 工藤 修二  |
| 9位 | 稲見 祐二 | 10位 | 角町 正彦  |

[ PGオープン ]

- |    |       |    |       |
|----|-------|----|-------|
| 1位 | 加藤由貴子 | 2位 | 飯田 孝美 |
| 3位 | 宗像 良香 |    |       |



サマーミーティング各クラスの上位者が集合!


[ HGタンデム ] 1位 松井 重男

[ PGタンデム ] 1位 梶原 宏平

大会1日目。当初風も弱く、PGオープン・タンデムともに順調に競技が進行。しかしPGエキスパートが始まると、ランディング場上空に大島特有の強い風が吹き、多少ハプニングもありましたが、4名がゴール。その後風も落ち着き条件も少し良くなり、HGエキスパートは大門さん・郷田さんに続き10名がゴールしました。

大会2日目。天候も良く、風も弱くPGオープン・タンデムには、最高の状況でしたがサーマルには恵まれず。残念ながらHG/PGエキスパートともに、ゴール者は出ませんでした。しかし、観客は次々ランディングしてくる機体を見て、大喜びでした。

[ 報告:彌益良生 ]

 パラグライダー尾神カップ

5月29日・30日

新潟県中頸城郡吉川町尾神岳エリア

今年9月に開催する日本選手権の前哨戦として期待されたが、悪天候でキャンセル。

## NEWS

### 群馬でMPG選手権を開催

JHFは今秋も例年通り「JHFモーターパラグライディング選手権」を開催する。第8回を迎える今年にはMPG教員検定会も併催。ふるってご参加を。

開催日:10月16日(土)~18日(月)

選手権は16・17日、検定会は18日

会場:群馬県新田郡尾島町

群馬モーターPGクラブエリア

詳細は補助動力委員会ホームページでご確認ください。

[http://home.e00.itscom.net/m\\_today/index.htm](http://home.e00.itscom.net/m_today/index.htm)

(JHFウェブサイトから見いただけます。)

### 岡山国体のデモ競技に

ハング・パラグライディングの社会的認知度を高めようと、多くの都道府県連盟が体育協会への加盟をして/準備している。また、各地で開催される国体のデモンストレーション競技としてハング・パラグライディングの採用を働きかけている。来年秋には岡山国体、2006年は兵庫国体、2007年は秋田国体での競技参加が決まっており、岡山県ではこの9月にプレ大会が開催される予定だ。

## ハングルひとくち講座[2]

韓国でのパラグライディングアジア選手権は終わってしまいましたが、東アジアの交流はこれから盛んになっていきそう。嬉しいことです。さあ、今回もハングルまる暗記作戦に参加してください。フライトを楽しんだあとは、当然飲んだり食べたりです!

講師は、金要燮(キム・ヨソプ)さん。93年に初来日、現在は東京の外語専門学校で勉学中。パラグライディング歴14年。時間ができると足尾山に飛びに行きます。

### ビールでもどう?の巻

離陸場で

이륙장 에서 (イリュクジャン エソ)

お先にどうぞ。私はあとでテイクオフします。

먼저 하시지요. 나는

나중에 이륙 합니다.

(モンジョハシジョ、ナムン  
ナジュンエ イリュク ハンミダ。)

上(上空)で待っていますよ。飛びます!

위에서 기다리고

있을게요. 나갑니다!

(ウィエソ キダリゴ イッソルケヨ。  
ナガンミダ!)

\*発音のポイント

ハン ハムのように。但し短く発音する!  
同様に、カン カム ソン ソム  
ルン ルム

着陸場で

착륙장 에서 (チャンリュクジャン エソ)

すごく楽しかった! 感激です。

아주 즐거웠습니다!

너무 좋았어요.

(アジュ ズルゴウオッソソミダ!  
ノム ジョアッソヨ。)

喉が乾きました。ビールを飲みに行きませんか?

목이 말랐습니다. 맥주를

마시러 가지 않겠습니까?

(モギ マルラッソソミダ。メッチュロル  
マシロ カジ アンケッソソミカ?)

お腹がすきました。ごはんを食べに行きましょう。

배가 고파습니다.

밥을 먹으러 갑시다.

(ベガ コパッソソミダ。  
パボル モゴロ カップシダ)

# カレンダー

場:開催場所 連:連絡先 予定変更にご注意ください。

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

第10回八上姫ジャパンレディースカップ  
7月31日・8月1日 場 鳥取県霊石山エリア  
連 河原町役場内 大会事務局  
TEL.0858-76-3116 FAX.0858-85-0672  
http://www.infosakyu.ne.jp/ reiseki/  
\*HG・PG両クラスへのWエントリーも可能。  
第14回猪苗代パラグライダーカップ'04  
8月7日・8日 場 福島県猪苗代スキー場内  
連 スポーツパル TEL.&FAX.0242-63-0220  
2004尾神岳PARAGLIDER STUDENT CUP  
8月18日～20日 場 新潟県尾神岳エリア  
連 大会実行委員会 TEL.090-3543-9133  
E-mail:02ks017@ed.cck.dendai.ac.jp  
NASA STUDENT CUP 2004  
8月24日～27日 場 茨城県八郷町足尾エリア  
連 篠塚富偉 TEL.080-5478-4806  
E-mail:fwkg6551@nifty.com  
\*学生またはHG歴6年以下、B級証以上

第9回全日本学生PG選手権  
9月1日～3日 場 山形県白鷹スキー場内  
しらたかスカイパーク  
連 学生連盟東北支部 長谷川拓也  
TEL.090-1932-8125 FAX.0238-22-1604  
hataku.-x.@ezweb.ne.jp  
十ノ瀬山かもしかカップHG大会  
9月4日・5日(8月28日・29日から変更)  
場 秋田県田代町十ノ瀬山エリア  
連 小松園悦 TEL.0186-54-0015  
マヌーバーキャンプ・教員研修検定会  
・教員更新講習員研修会・DHV技術講習会  
JHF & 日本パラグライダー工業会合同企画  
9月10日～10月11日  
場 長野県大町市木崎湖フライトエリア  
\*詳細はJHFウェブサイト  
岡山国体ブレ大会  
9月25日・26日 場 岡山県大佐町大佐山工

リア 連 TEL.0867-98-3400  
E-mail:set@mx1.tiki.ne.jp  
2004パラグライダー日本選手権in尾神岳  
9月23日～26日  
場 新潟県吉川町尾神岳エリア  
連 2004PG日本選手権実行委員会  
TEL.0255-48-2311 FAX.0255-48-3011  
第20回あぶくま洞オープンカップ  
10月9日・10日 場 福島県滝根町  
連 TEL.0244-44-2778  
E-mail:matsu-kh@topaz.plala.or.jp  
23thデサントバードマンカップ2004  
10月9日～11日  
場 石川県鶴来町獅子孔エリア  
連 スカイ獅子吼PGスクール 初瀬宗子  
TEL.0761-93-2320  
E-mail:info@skyskishiku.jp  
第16回ゼロカップ  
10月23日・24日  
場 鳥取県霊石山エリア  
連 ゼロPGスクール  
TEL.072-753-8890 FAX.072-753-8830  
E-mail:info@zero-para.co.jp  
2004ハンググライディング日本選手権in耳納  
10月24日～30日  
場 福岡県耳納連山を中心とするエリア  
連 (有)デジテック内 森山武美  
TEL.092-626-5471 FAX.092-9561-5902  
E-mail:moriyama.takemi@nifty.com  
最新情報はJHFウェブサイト

## 学連だよ!全員集合!!

こんにちは、もうすぐ待ちに待った夏休みがやってきますが、大学によってはもう夏休みかな? 皆さんはどんなプランを立てていますか? 大会や合宿が目白押しなこの季節、どんどん参加して楽しい思い出を残して行ってください。もちろん安全面には十分な注意を!! あと、4年生の中には大事な院試を控えている人もいます。頑張ってください!! 皆さんにとって、いい夏でありますように...

### 8～10月のイベント

尾神岳PARAGLIDER STUDENT CUP  
8月18～20日 新潟県尾神岳エリア  
NASA STUDENT CUP 2004(HG)  
8月24～27日 茨城県足尾エリア  
第9回PG学生選手権(PG)  
9月1～3日 山形県白鷹エリア  
関西学連合宿(HG・PG)  
9月14～17日 鳥取砂丘・霊石エリア  
中国学連夏合宿(HG・PG)  
9月6～8日 山口県大島エリア  
新人戦2004(HG・PG)  
10月 鳥取県霊石エリア

前回お知らせしたHGの鏡山カップについては都合により開催できなくなってしまいました。その代わりに、来年2月に和歌山県龍門エリアでの大会を予定しています。詳細が決まり次第お知らせします。

### Webエントリーについて

知っている人もいますが、今年から学連主催の大会は、パソコンからエントリーしてもらうことになりました。Web上からエントリー用紙をダウンロードして必要事項を記入してメールで送信するだけで完了という、時代をリードする(?)超画期的なシステムです。受領書を送ったり、技能証をコピーしたり...という煩わしい作業がなくなることで、選手はもちろん運営する側も作業がずいぶん楽になると思います。

### サークル紹介コーナー

長らく続いた地区学連紹介に代わって、今回から新企画でいきたいと思います! 記念すべき第1回目の紹介は、昨年度のリーグ戦で輝かしい成績を残したこのチームにやってもらいましょう!

.....

こんにちは、日本大学理工学部EPOです。創立は1980年頃。「鳥人間コンテスト」のサークルから、飛びたい人たちが集まり作られたのが現在のEPOです。昔は長野県の車山で活動していましたが、今は茨城の足尾エリアで飛んでいます。今年も1年生がたくさん入り、現在総勢約45人のサークルです。昨年度はHG学生団体戦優勝・PG学生団体戦準優勝と輝かしい成績を残しております。HGにいたっては連続優勝であり、今年度も優勝するつもりです。PGは昨年度優勝



今年はHG・PG総合優勝を狙う日大理工学部EPO。

出来なかった悔しさを胸にHG・PGの総合優勝を目指しています。

足尾山エリアでは色々な大学が集まっているので、飛ぶだけではなく他のエリアと一緒にいたり合同新歓などを企画して楽しく活動しています。大会などで全国各地に出発しますので、よろしくお願ひします。最後に.....目指せ総合優勝!!

### 訂正

前記事で、HG学生リーグ団体戦年間ランキングに誤りがありました。正しくは優勝 EPO (524.46点)  
2位 ANIMALS (501.92点)  
3位 ZEPHYR (499.35点)  
です。関係者の皆さんごめんなさい。

### 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4年)

e-mail:skylab\_1025@hotmail.com

次回からは弘前大学3年の川村君に記事を担当してもらいます。

空のかお

その56

呉屋 妙子さん

(ゴヤ タエコ)



呉屋さんは身長150cmと小柄ながらも20kgのエンジンを積んで沖縄の浜辺を飛び回っているモーターパラフライヤーです。スカイダイビングに興味があり3年前にパラグライディングを始めました。しかし悪天候等で思ったほど飛べない。そんな時に目にしたのがモーターパラグライダーでした。「両方やらない手はない」と思い、去年からモーターパラを始め今年5月にパイロット証を取得しました。

「これからは自分が飛ぶだけでなく、パラグライダーをやっている障害者の方でまだ飛べてない方達のお手伝いをしてあげたい」と呉屋さん。(車椅子に乗った方がパラグライダーを操縦する、某自動車メーカーのCMが記憶に残っている人は多いのでは?)「小柄な自分でもモーターパラグライダーができたということで、モーターパラやパラをやる若い人がもっと増えてほしいです」

これから徐々に飛行範囲を広げてクワンに出たいと言う呉屋さんにとって、モーターパラグライダーは「海に出たら羽が生えてきてすぐ飛び立てるもの」。素敵な羽を手に入れた呉屋さん、安全飛行を心がけて、空を楽しんでください。

連絡ノート  
JHF  
フライヤー

事務局の夏期休暇のお知らせ

JHF事務局は8月11日(水)から15日(日)まで業務を休みます。お問い合わせや技能証の申請等は早めにお済ませください。

JHF共済会の申込み

4月1日より、JHF共済会がスタートしました。申し込みには、JHFレポートに同封した申込書をお使いください。尚、JHF共済会では、JHF共済会ウェブサイトから申し込み、お近くのコンビニエンスストアで支払うことで保障を受けられるシステムを只今準備しております。詳しくはJHF共済会ウェブサイトをご覧ください。

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。

氏名・住所等が変わったら

お名前やご住所が変わったら、すぐJHF事務局にお知らせください。ご連絡がないとJHFレポートをお届けできません。変更届けはJHFウェブサイトからもできますので、ご活用ください。

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

訂正

2004年春号6ページ:事故概要No.24 PGの事故発生場所は、栃木県宇都宮市スカイパーク宇都宮エリアではなく、同市古賀志町AKAIWAパラグライダーズスクールの間違いでした。訂正してお詫び申し上げます。

情報配信サービス「サーマルネット」がスタート!!

JHFからフライヤーの皆さんへ、電子メールによる情報配信サービス「サーマルネット」がスタートしました。

安全フライトに関する情報、イベント案内やニュース等、ハング・パラグライディングのいろいろな情報を、ご指定のメールア

ドレスへ配信します。年に4回発行のJHFレポートではすぐお届けできない新鮮な情報をお手元に!

情報の配信をご希望の方は、JHFウェブサイトから登録をしてください。登録は簡単。お気軽にどうぞ。

2月・3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	4/23 吉野 裕統	5/19 中嶋 洋介	6/18 石村 憲秀	モーターパラグライディング
4/6 知名 定彬	4/27 神田 有二	5/19 青木 康太	6/18 西本 圭司	4/14 谷口 勝義
4/6 大城 晃	4/27 谷口 恵美	5/21 樋口 信行	6/18 工藤 健	5/11 神田 勇
4/6 川島 真人	4/30 石井 保	5/24 宮津 正和	6/22 菅原 俊輔	5/11 寺下 進一
4/6 具志 修	5/11 渡辺 千景	5/24 川原 憲正	6/29 武都志郎	5/11 小笠原一雄
4/6 鈴木 伸之	5/11 森藤 陽	5/25 佐藤久美子	6/29 湯本 純一	5/11 龍崎 昇一
4/8 島田 康男	5/11 DAVID Zoppetti	5/25 高橋 祐子	6/29 宮本 雅士	5/31 安次嶺幸子
4/8 足立順一郎	5/11 石川 伸行	5/31 金澤 正克		5/31 呉屋 妙子
4/8 中川 寛寧	5/11 中川 宏之	5/31 稲荷山信人		5/31 上地 昌仁
4/20 加納 周治	5/11 佐藤 雅美	6/1 吉田 森一	ハンググライディング	5/31 喜久村 智
4/20 川村 修	5/12 茨田 章	6/3 首藤 亮	4/30 黒田 雅	6/3 南雲 信雄
4/20 松井 実	5/12 内田 功一	6/3 古川 大輔	5/7 斎木 儀彦	6/3 岡部 幸信
4/20 太田 宏	5/12 遠藤 洋一	6/4 神谷 博万	5/11 小林 克次	6/3 斎藤 剛
4/22 石川 義生	5/18 松下 廣史	6/8 宮崎 敏治	5/11 大久保達也	6/3 野上 幸子
4/22 楠元 正剛	5/18 太田 文雄	6/8 木梨 伸悟	6/4 牛尾加奈子	6/3 小久保栄一
4/22 橋元 芳徳	5/19 時安 茂	6/15 深沢 均	6/8 谷脇ひとみ	6/3 早川 弘之
4/22 椎葉 史郎	5/19 村岡 賢治	6/15 太田 智明	6/22 西村 康孝	
4/22 菅原 薫	5/19 吉岡 潤	6/17 髙部 久孝	6/30 三浦 光紀	

6月30日までのフライヤー会員登録数

登録年数	3月31日現在の有効登録数	4月の登録数	5月の登録数	6月の登録数	6月30日現在の有効登録数
1年		554	510	441	
3年		409	248	269	
合計	18,687	963	758	710	17,736

4月～6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	4月の発行数	5月の発行数	6月の発行数	6月30日までの発行数累計	技能証種類	4月の発行数	5月の発行数	6月の発行数	6月30日までの発行数累計
練習生A証	4(1)	8(2)	9(3)	12,408	練習生A証	48(19)	42(15)	52(19)	49,618
練習生B証	2(0)	6(1)	7(3)	11,968	練習生B証	30(9)	42(11)	50(9)	44,139
練習生C証	4(0)	5(0)	4(0)	7,200	練習生C証	20(3)	25(3)	35(3)	11,817
P証	1(1)	3(0)	4(2)	5,110	P証	21(2)	23(4)	16(0)	20,803
補助動力証	0	0	0	33	補助動力証	0	0	0	872
XC証	1(0)	0	1(0)	1,243	XC証	12(0)	5(1)	15(1)	4,421
タンデム証	0	0	0	53	タンデム証	4(0)	7(2)	10(0)	972
					モーターパラグライディング				
					P証	1(0)	8(2)	6(0)	289

編集を終えて

パラグライディングアジア選手権へ行ってきました。チーム優勝を目標に掲げ、日本チーム一丸となって戦いました。結果は惜しくも韓国に交わされて2位。キャンセル続きで不完全燃焼でしたが、表彰式で日の丸が掲揚され君が代を聞いた時には、胸が熱くなる思いでした。次回はきっとセンターボールに揚がるでしょう。 JHF広報出版部 松原正幸

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 2004年夏号 (No.184)

発行日 2004年7月20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。