

# JHFレポート

192号 JHF

最新情報・バックナンバーは  
ウェブサイトをご覧ください。  
<http://jhf.hangpara.or.jp>

Japan Hang&amp;Paragliding Federation

社団法人 日本ハング・パラグライディング連盟 発行

## 日本のフリーフライトを守るために

社団法人日本ハング・パラグライディング連盟 会長 内田孝也

昨年のJHF総会では、フライヤー登録の会費改定額が決定され、今年のJHF総会では、その値上げとは別次元で、JHF財政が正常化し、毎年のキャッシュフロー金額の二割ほどが余裕資金として浮いてくるようになったとご報告させていただきました。

わたしがJHF役員となって2期目3年が経ち、組織として、身を縮めて傷の回復を待つ時期は過ぎました。JHFは全国の愛好者統括機関であり、社会的責任の具現者としての機能を強く発揮しなければなりません。

フライヤーにとっての社会的責任とは何か。それは、他人の頭上を、法律に縛られることなく、自由に飛ばせていただくことの引き換えに、安全確保・他者への責任・透明性の保証という、官庁や警察への重要な約束を守る

ことです。日本に初めてハンググライダーが根付いた33年前の約束とは何だったのでしょうか。それは、全国のすべての愛好者を束ね、社会的責任を見える形にするための「自主規制」の柱を立てることでした。

具体的には、1) 飛ぶ人を一人ひとり明らかにし(透明性)各自が守るべき原則を宣言させました(安全と他者への責任)、また2) 日本で販売されるすべての機体の諸元を明らかにし(安全と透明性)国内における責任主体を明確にしました。これらが、すなわち「フライヤー登録」「型式登録」であり、一般社会から見て、もれなく一元管理されていてこそ約束が守られていると言えるのです。

自前の登録制度を作り、JHF登録は保険担保の為だけだから不要だとする

他団体の主張は、たいへん大きな問題です。マイクロライト機が法規制に閉じ込められた歴史の中で、ハンググライダー・パラグライダーのフリーフライトを守ってくれた先達の約束を守り続けなければなりません。「冒険者」などと呼ばれた先達の時代が過ぎ、あたり前に飛べる時代になったことで、フライヤー登録の「見返り」は何だといった、次元の低い意識にすり替わってきたことに強い危機感を感じます。統括機関への「登録」はフリーフライトを守るための義務なのです。

わたしはフリーフライトを将来に残す為に、すべての愛好者がJHFの元に結束していくことを目指します。全国のフライヤーの一体感強化のもと社会的責任を全うすれば、愛好者の減少傾向も改善されるものと信じます。

## 2010年総会報告

2010年6月1日(火)、11時から17時まで、東京都の東京体育館・第一会議室において、JHF2010年通常総会を開催しました。正会員(都道府県連盟代表)47名中、35名が出席。委任7名。合計出席者42名。議長には、静岡県フライヤー連盟の目黒敏理理事長が選任されました。

議案の前に、2009年トキメキ新潟国体にてデモンストレーションスポーツ行事を通してハング・パラグライディングの普及と振興に貢献した新潟県パラ・ハンググライディング連盟に感謝状を贈りました。

### ■2009年度事業報告

2009年度末フライヤー会員数は10,524名と前年度に比べ6.6%減。愛好者の減少と事故による高額な保険金支払いが相次いだことによる保険料の値上げもあり2010年1月より会費を改定(20年間以上にわたって据え置いて来ましたが2009年総会議案にて会費改定が決定済み)。安全啓蒙活動としては、レスキューパラシュートトリパック認定証制度を4月から開始し初代認定者を含め101名が取得等、理事会より昨年度の事業を報告し承認されました。

### ■2009年度決算報告

2009年度決算書と2009年度監査報告書を提出し、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し承認されました。

事業活動収入 52,859,956円  
事業活動支出 42,703,346円

詳細は、JHFウェブサイトの「情報公開について」をご覧ください。



総会で挨拶する内田孝也会長



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

### ■2010年度事業計画案

昨年度までの緊縮財政による建て直しを終え、健全な事業運営を目指すこと、生涯スポーツとして広い年齢層の人々に対して普及振興を展開すること、公益認定申請を確実なものにしていくこと等の方針が承認されました。

### ■2010年度予算案

フライヤー会員の減少、会費改訂を考慮し、フライヤー仲間を増やすための広報事業や、ハンググライダー、補助動力教本編集等の事業予算を増やした案で提出し承認されました。収支予算の内訳は、下記「JHF予算の使いみち」のグラフをご覧ください。

### ■公益認定のための定款・規約等の変更について

新法人三法完全施行に伴い、JHFは、公益社団法人の認定を目指し、新法に則った定款、規約への変更等が必要のため下記変更案を提出承認されました。これらの変更案は、公益認定の申請が認められ、法人登記の変更ができた時をもって有効となります。

#### ◇定款変更について

新定款は、法人の根拠法が「民法」から、いわゆる「公益法人制度改革三法」に変更となったためのもので、内容は内閣府の「定款作成のガイドライン」をベースとしています。従来の定款とは構成などの点が異なっていますが、JHFの目的、事業内容などについては、従来のままとなっています。そ

他の主な変更点は、①理事の定数の削減、②従来の定款第13条第3項のJHF役員に営利を目的とする企業の役員を排除する規定を削除、③事業計画、収支予算は、総会から理事会での決議に変更——などとなります。

#### ◇役員報酬規約について

新定款の第29条において、役員には総会において定める報酬等の規約に従って報酬等を支給することができる、としました。現時点では、将来的に常勤役員を置く予定はありませんが、非常勤役員に対し、小額の日当などを支給できる規則を定めました。これは、公益社団法人の申請の際に当該規約を添付する必要があるために制定するものです。

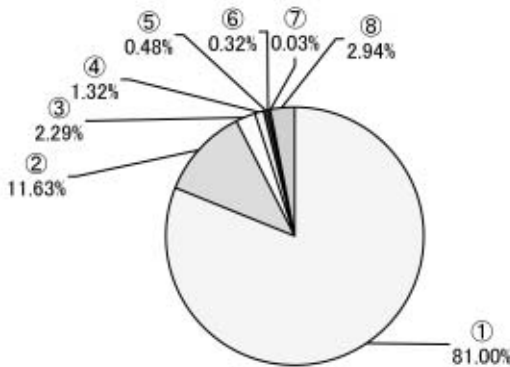
## JHF予算の使いみち

総会にて承認された2010年予算について、収入と支出の内訳割合を表したグラフです。JHFの主な収入はフライヤーの皆さんの会員登録費や各種技能

証申請料で、約8割を占めています。フライヤーの皆さんのお金がどのような支出に活かされるのか、下のグラフでご確認ください。詳しい金額を知り

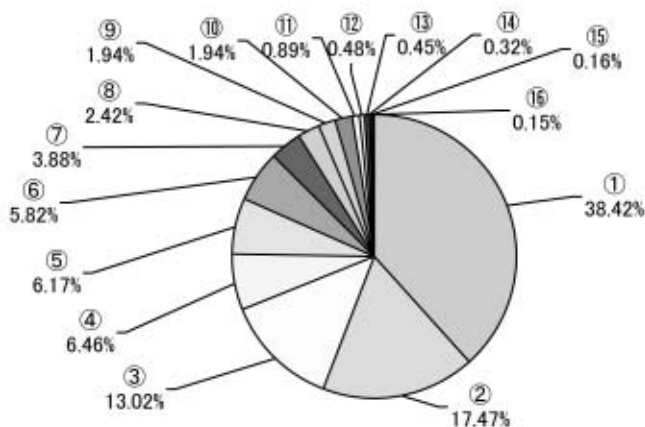
たいという方は、JHFウェブサイトにてご覧ください。

### 収入の割合



①会費等	51,047,703円
②技能証の発行に基づく収入	7,331,525円
③競技に関する収入	1,440,000円
④教本等の頒布に伴う収入	830,000円
⑤検定会参加費	300,000円
⑥補助金	200,000円
⑦機体登録費	20,000円
⑧その他	1,849,999円
前期繰越金	9,292,806円
合計	72,312,033円

### 支出の割合



①会員サービスのために	23,775,000円
②JHFの維持運営のために	10,812,000円
③都道府県連盟の補助のために	8,060,000円
④予備費	4,000,000円
⑤PG教本出版、世界選手権、検定会のための積立	3,820,000円
⑥広報・普及活動のために	3,600,000円
⑦日本選手権・国体デモスポのために	2,400,000円
⑧競技のために	1,495,000円
⑨よりよい教習環境のために	1,200,000円
⑩委員会活動のために	1,200,000円
⑪補助動力のために	550,000円
⑫学生の補助のために	300,000円
⑬事故調査のために	280,000円
⑭海外との交流のために	200,000円
⑮制度のために	100,000円
⑯総会のために	90,000円
合計	61,882,000円

### ◇会員会費規約について

新定款の第7条において、会費については「総会において別に定める額を支払う義務を負う」との条文から、従来の会員会費規程を改訂して、正会員、フライヤー会員、賛助会員の会費金額を明記しました。これも、申請の際に当該規約を添付する必要があるために制定するものです。

### ◇現行規約改廃について

公益社団法人の認定を受け、新しいJHFが発足する時点で、現在の定款の下で制定された規約を、総会の議決により存続または改定する必要があるため、以下の規約などについて手続きをとりました。①プライバシーポリシー規約（新定款下でも存続）②運営規約（今後の変更は理事会決議とする）③総会傍聴規約（新定款下でも存続）④役員選挙規約（新定款下での矛盾をなくすこととし、2011年役員選挙に備え、役員数の定数、候補者一人ずつの総会議決実施について、文言読み替え、定款に明記された制限規則に抵触しない範囲で1年に限り有効とする）。

### ■安全セミナーについて

総会場で多くの都道府県で独自に実施されている「安全セミナー」について正会員から提案や要望がありました。将来に向けJHFとして統一し、利用しやすい開催手法を構築していく方向で検討することになりました。

## 公益認定とは（公益認定申請とは）

公益法人制度に見られる様々な問題に対応するため、平成18年6月に公益法人改革三法が公布され、平成20年12月1日から新しい公益法人制度が始まりました。

その制度の内容は、

- (1) 従来の主務官庁による公益法人の設立許可制度を廃止し、登記手続きのみで社団法人、財団が設立できることになった。（登記のみで設立できるのは一般社団法人、一般財団法人のみ。）
- (2) (1)の一般社団法人・一般財団法人のうち、公益目的事業を行うことを主たる目的とする法人については、公益認定を受けることにより、公益社団法人・公益財団法人となることができ、税制面での優遇等を受けることができるようになる。
- (3) 既存の社団法人、財団法人については新法施行後、特例民法法人として存続することができる。ただし、施行日から5年間

の移行期間内に新たな公益社団法人・公益財団法人、または一般社団法人・一般財団法人に移行しない場合、移行期間の満了の日（平成25年11月30日）に解散したものとみなされる。

JHFは既存の社団法人に当たるため、主務官庁である文部科学省の許可による法人から、新法に基づく公益社団法人に移行すべく準備をすすめています。この移行の作業が公益認定申請となります。

この公益認定申請については、昨年（平成21年6月）の通常総会にてその方向性について正会員の同意をいただき、今年（平成22年6月）の通常総会においても、申請の核となる定款・役員報酬規約・会員会費規約の変更についてご同意をいただいております。

三法委員会、ならびに制度委員会では、本年秋の公益認定申請・来春の認定に向け作業を行っています。

### ■普及活動について

JHFでは、普及活動として、財団法人日本航空協会が行っている航空スポーツ教室に協力をしています。都道府県連盟の協力によりパラグライダー体験コースを担当しています。2009年度は東京都2件、岩手県1件、兵庫県1件の4箇所で開催・協力しました。

写真は、東京都内の小学校で行われた体験会の様子です。



## 教員・助教員更新講習会のお知らせ

JHF教員、助教員技能証の有効期限は3年間です。更新申請には、更新講習会の受講が義務付けられています。開催地の受講者数が低迷しているため、2010年度は既に開催終了した講習会も含め7箇所開催に限定しています。教員、助教員の方で期限が切れている方、今後期限が切れる方は、ご都合がつく会場にお申し込みの上、受講をお願いします。（受講料5,000円他にエリア使用料がかかる場合もありますので、お申し込みの際にお問い合わせください。）

教員・助教員ではない一般フライヤーの方も参加できます。ご希望の方はお問い合わせください。

- 7月16日（金）終了 長野県
- 10月24日（日）北海道 ルスツ  
問い合わせ先：北海道ハング・パラグライディング連盟  
TEL：070-5610-6136
- 11月21日（日）奈良県 御所市  
産業振興センター  
問い合わせ先：奈良県フライヤー連盟  
TEL：0742-62-3279
- 11月26日（金）静岡県  
パラフィールド  
問い合わせ先：神奈川県ハング・パラグライディング連盟  
TEL：0465-63-1364
- 12月3日（金）滋賀県彦根市  
荒神山ランディング場



熱心に受講する教員の皆さん（2009年・兵庫県講習会）

問い合わせ先：岐阜県フライヤー連盟  
TEL：0584-56-3407

上記の他、今年度中に九州、広島にて開催を予定しております。日程が決まり次第、JHFサイトにてご案内します。もしくはJHF事務局までお問い合わせください。



## 競技報告 2010年4月-9月

### 世界選手権

2つの世界選手権に選手を送り出しました。

#### □FAIハンググライディング

##### 世界選手権

第12回クラス1女子

第18回クラス2

第5回クラス5

2010年5月8日~22日

2年に1回の世界選手権、今回の開催地はドイツ南部・バイエルン州のテューゲルベルク。ドイツ北部の平原とアルプスの山脈がはじめて出会う場所にある北向きのエリアで、テイクオフ周辺は穏やかな条件だが、裏側の山脈に入ればスケールの大きなフライトが可能な、ポテンシャルの大きいエリアである。また、ディズニールランドの城のモデルになったとも言われるノイシュバンシュタイン城の上を飛べるエリアとしても有名である。

今年は天候に恵まれず、練習日から毎日雨が続き、競技日程が始まっても一向に天気は回復しない。毎朝、宿から見えるのは低く垂れ籠める雲か、シトシトと降り続く雨ばかり。テイクオフの標高が1700mあるので、曇りの日



雪の中待機するもお天気は回復せず…。

には完全に雲の中に隠れてしまい、テイクオフすることができない。少しでも雲底の上がる可能性がある日にはテイクオフに集合し、機体をセットアップするが、冷たい雨、さらには雪が降り、選手・役員ともに、視界ゼロの極寒の中での待機を強いられた。これは精神的に大変な重圧であった。大会日程後半になると、近隣国の中には早々と帰国してしまうチームもあったが、日本代表は毎朝早くから本部に集合して前向きな姿勢を見せ、大会関係者から賞賛された。

また、表彰式の日、世界選手権としては不成立ながら非公式タスクが実施され、板垣が優勝して実力の片鱗をみせつけた。本戦が成立していたらと思うと、非常に残念である。

ドイツ在住の大貫徹氏・みどり氏は、2004年の世界選手権（オーストリア）に続いて自費でチームのサポートに駆けつけ、チームに物心両面で多大な貢献をいただいた。この場を借りてお礼申し上げたい。

クラス2の競技はふもとの滑空場からのエアトーで行われたため、雲底の低い日にもかろうじて競技ができ、合計3本が成立した。優勝は5連覇のマ



非公式タスクでした(ドイツのティム・クラボウスキー選手)

ンフレット・ルーマー（オーストリア）。日本からの参加者はいなかった。

チームリーダー 北野正浩

[クラス1 女子] 不成立

[クラス5] 不成立

[クラス2 個人]

1位 Manfred Ruhmer オーストリア

2位 Steve Cox スイス

3位 Bob Baier ドイツ

### 今後の世界選手権など

世界選手権の開催地などはCIVL総会で決定されます。

#### □第18回FAIハンググライディング世界選手権

2011年7月16日~30日 イタリア

#### □第12回FAIパラグライディング世界選手権

2011年7月3日~16日 スペイン

#### □第6回FAIパラグライディング・アキュラシー世界選手権

2011年7月24日~30日 チェコ共和国

### 日本選手権

2つの日本選手権を開催します。

2010年度に10月以降開催される日本選手権です。

#### □第4回パラグライディング・アキュラシー日本選手権 in 宮城

2010年10月16日~17日

宮城県 仙台市泉が岳スキー場他

#### □第22回パラグライディング日本選手権 in 紀の川

2010年11月19日~23日

和歌山県 紀の川フライトパーク

## 有志が立ち上げたハンググライダー普及委員会に聞く

約20年前の全盛期、8000人以上存在したJHFハングフライヤー登録者が2008年は推定1000人台に、250人の競技人口（ポイントシステム登録者）は約80人台に激減。この現実には大きな危機感を抱いた有志で2008年9月、「ハンググライダー普及委員会」が発足。同委員会事務局の鈴木樹子さんにお聞きしました。



#### □委員会の構成は

会長は敢えてメーカー絡みの人材を

外し、1スクールの代表である坂本三津也、執行部員は坂本三津也・保呂田恒行・鈴木樹子。役員は大門浩二・郷田徹・保呂田恒行・鈴木博司です。賛同会員はNewWave・クラウドベース・ZOOM・スカイ獅子吼・ドリームピット・i-hangデルタクラブ・(株)スポーツオーパカイト・(株)ウインドスポーツ・トップエア・バーズアイビューの10団体です。

#### □HG普及振興のためにどのような活動をしていますか

まず「普及」について下記2つの観

点から見なければならぬと思います。

①新規の愛好者を増やすこと。

②現在の愛好者を減らさないこと。

当初「普及」という言葉の響きにこだわり、広告や宣伝・マスコミへの露出ばかりを思案していました。しかし、事故の報道で入校キャンセルが続いたり、重大な怪我でHGをやめてしまう事実を耳にするたび、②の「愛好者を減らさない事」にまず目を向けるべきではないかと気づきました。皆さんの周りでも、「HG=危険」とのイメージを抱かれている一般の方は多いのではないのでしょうか？ マスコミへの広報

も大切に、本来は車の両輪のように同時平行で行うべき事ですが、「事故を減らすこと＝世間の危険イメージ払拭」の方が実は本当の「普及」につながるのではないかと考えたのです。

これらのことから普及についてやるべき優先順位が見えてきました。「できる限り事故を減らすこと」です。誤解を避けるために敢えて言及しますが「普及」の為に事故を減らすのではなく、大切な仲間が痛い思いやつらい思い、最悪の場合仲間を失う事に耐えられないことは言うまでもありません。行きついた答えは「メソッドの見直し」です。私自身約23年前にスクールに入校しましたが、テイクオフを例にとると「行きますっ！と大きな掛け声をかけ、一生懸命に走れ！」と教えられました。この教え方で習ってきた人は「頑張っって走らなければ！」と心理的作用が働き、逆にノーズが上がってアタックアングルが変わってしまう傾向が体に染みついている事が多いようです。しかし現在の教え方は「翼自体を飛ばしてあげる気持ちで、人間は機体についてゆく」という考え方です。自然体で「行きま〜す」くらいの方が、落ち着いてテイクオフできるようです。昔の教え方が悪いということではなく、機材と共にメソッドも確実に進化しているので、その時代に合ったより良いものを取り入れ向上させていく為に、関係者が相互に情報交換、研究、議論等をしてゆければ…と提案しています。

HGを始めたい人が全国どのスクー



HG普及委員会メンバー

ルでも同じレベルのスクーリングが受講でき「減らせる事故は減らすべき。」という価値観のもと、定期的な講習会でメソッドや集客方法に至るまでのプレゼンテーションや情報交換を行っています。紙面の都合上、メソッドの内容は別の機会に譲りますが、具体的には、「ロープトレーニング」や「セイトシステム」です。詳細は<http://hang-glider.jp/>を御参照ください。

#### □今後の計画を教えてください。

次の段階としてマスコミへの露出・初心者や地元の人にも共に楽しめるミニコンペなどのパブリシティへの働きかけを計画しています。

#### □フライヤーの皆様へメッセージを

フライヤーが減ることにより、健全なエリアの維持管理も難しくなります。また、高齢化により引退される方も合わせるとHG界の行く末は目に見えています。技術レベルの高い競技も大変魅力的ですし、社会的認知の観点からも大切。

しかし、フライヤー人口に支えられて成り立っている事も事実ですし、トップパイロットに憧れあとに続く者がいてこそ、競技もますます意味深いものになるということも忘れてはならないと思います。先日、15年前までは盛んに活動していた某エリアを通りかかり、懐かしさのあまり車を停めて眺めていると、「この5～6年は飛んでいる姿を1度も観たことも無いし、子供たちが登って危ないので台を撤去して



スクータートーイングを使っでの研修会も開催しています

くれ。」と地元の方に言われました。管理されていないランチャー台の鉄は錆び、ボロボロになっていました。またひとつHGのエリアが閉鎖されようとしています。

ただ、「空を飛びたい。」という純粋な気持ちで始められたフライヤーの皆さんには上述のような理屈や組織論より、「自分1人でどんなに素晴らしいフライトをしても、その感動を分かち合える仲間がいなければツマラナイ。同じ気持ちを共有でき、切磋琢磨できる仲間がいてこそハングの楽しさは倍増する。こんなに楽しいことやってるんだから仲間を増やそうぜ！」という極めてシンプルな気持ちを大切にしていればと思います。

それが「ハンググライダー普及委員会」の活動の最初の1歩です。

現在はスクールを中心に賛同会員を募っていますが、個人の方からも「是非賛同したい。」との声をいただき始めていますので個人の方にもご参加いただけるシステムを検討中です。

連絡先：バースアイビュー内 ハンググライダー普及委員会事務局  
E-Mail: info@hang-glider.jp

## 第1回JHFハンググライダー・パラグライダーフォトコンテスト

JHFでは、ハンググライダーやパラグライダーが写真を通じて出来るだけ多くの人々の目に触れることが普及のために必要であると考え「ハンググライダー、モーターハンググライダー、パラグライダー、モーターパラグライダーの楽しさ、美しさを表現した作品」をテーマにコンテストを行いました。

8月31日までに全国から346点のご

応募をいただき、ありがとうございます！

フライヤー以外の方からもたくさんの応募をいただきました。第2回フォトコンテストにつきましては、決まり次第お知らせします。

厳選なる審査の結果選ばれた入選作を次ページに発表します。



審査の様子・審査会は長時間におよびました



## 最優秀賞



「気流に乗って」  
作者：大賀 学  
撮影場所：大分県佐伯市  
(高平展望公園)

### 審査員コメント

#### ◇嘉納愛夏さん

光が透けたパラ、大空を舞う鳥の位置、素晴らしいタイミングです。

鳥が入ってなかったら月並みな作品ですが、作者は千載一遇のチャンスをものにしました。運と実力がなければ撮れない写真です。「鳥になって空を飛びたい」という太古からの人類の願望を凌駕し、「鳥と一緒に君も飛べる」、そんなコピーが頭をよぎりました。

#### ◇山本直洋さん

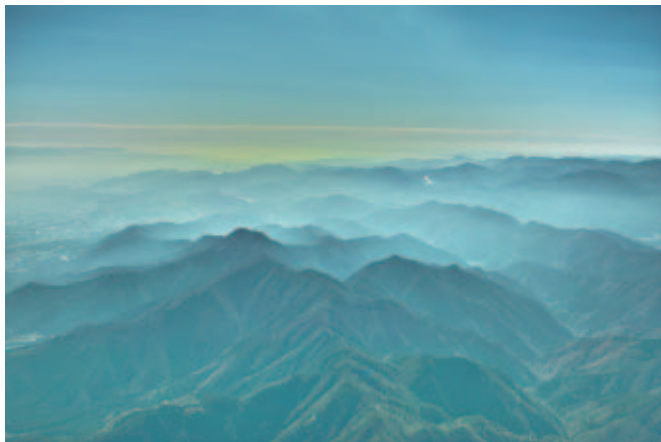
トンビ、キャノピー、パイロットが絶妙のバランスで写っています。

太陽に照らされ、きれいに透過したキャノピーをはさんでパイロットとトンビが向かいあっています。

パイロットに露出を合わせていたら空は白く飛び、空に薄い雲がなくて太陽の光が直にキャノピーにあたりそこに露出を合わせていたらトンビが黒くつぶれていたでしょう。

偶然の一瞬をうまく捉えた作品となっています。

## 空撮部門・優秀賞



「遠くに光る駿河湾」  
作者：岡田伸弘  
撮影場所：静岡県富士宮市

## 空撮部門・優秀賞



「雲海に舞う」  
作者：加藤文博  
撮影場所：兵庫県岩屋山

地上撮影部門・パラグライダー賞



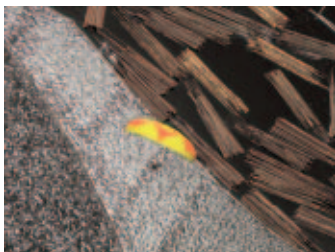
「いつの間に黒い雲」  
作者：木下良男  
撮影場所：福岡県奈多海岸

地上撮影部門・ハンググライダー賞



「夕景の中に」  
作者：佐藤 忠  
撮影場所：静岡県熱海市 滝知山

空撮部門・入選



「光る湖面」  
作者：平山泰也  
撮影場所：カナダ オカナガン湖

空撮部門・入選



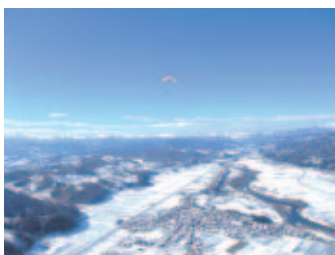
「コキアに写る私！」  
作者：会沢和則  
撮影場所：茨城県ひたちなか市海浜公園

空撮部門・入選



「街に舞う」  
作者：永井隆博  
撮影場所：イタリア ノルマ

空撮部門・入選



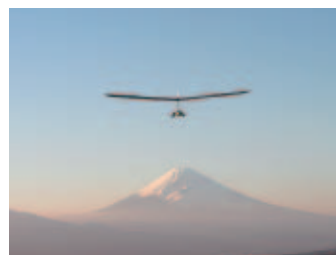
「雪景色を飛ぶ」  
作者：横田三郎  
撮影場所：山形県寒加江市

地上撮影部門・入選



「ムーン・セレナーデ」  
作者：北川隆司  
撮影場所：岡山県玉野市 王子が岳

地上撮影部門・入選



「富士へ」  
作者：佐藤 忠  
撮影場所：静岡県熱海市 滝知山

地上撮影部門・入選



「戯れ」  
作者：加藤文博  
撮影場所：鳥取県鳥取砂丘

地上撮影部門・入選



「ご主人様は空の上」  
作者：中村貴美子  
撮影場所：宮崎県えびの市

審査員



嘉納愛夏  
(報道カメラマン)  
<http://blog.rayangle.net/>



山本直洋  
(Aerial Photographer)  
<http://www.naohphoto.com/>



内田孝也  
(JHF会長)

\* 審査員の総評と優秀賞のコメントはJHFサイトをご覧ください。



## 安全に飛ぶために

# 空の安全について

財団法人日本航空協会 常務理事 航空スポーツ室長 横戸秀一

日本ハング・パラグライディング連盟の皆様はじめまして。5月から日本航空協会の航空スポーツ室長を拝命いたしました横戸秀一と申します。

ご挨拶がやや遅れましたが、どうぞよろしくお願いたします。

この1月まで日本航空で40年近くに亘り、DC-8、B747、B747-400等に乗務し、併せて乗員訓練、安全推進等の業務にも携わってまいりました。この間、運航上の大きなトラブルに見舞われることもなく、無事ラストフライトまで完遂できましたのは僥倖というしかありません。

同じ空の仲間である皆さんが、日本のどこかの空で協力してくださった場面もあったのだろうという想像はそれほど突飛とは思われませんので、この場をお借りしまして改めてお礼を申し上げます。

さて、この度航空スポーツに関わりをもつことになったわけですが、これは私にとってはかなりの違和感のある事と言えます。乗務はあくまでも職業であり、オフの時はできる限り地面にへばりついていたいという体質なものですから、甚だしい安請け合いをしたものだ、と我ながら自責の念を禁じ得ませんでした。そんなわけですからこの分野についてはずぶのシロウトということで今後はいろいろご指導いただきますようお願いいたします。

今号は「安全」をテーマにということですので（皆さんの分野とは趣が異なりますが）安全という視点でエアラインのパイロットが日常何をやってい

るか、何を考えているかなどお話しさせていただきます。

エアラインの運航は相当多くの人、多岐に亘る組織同士の協同の上に成り立っています。その中でパイロットの努力ぶりはというと…。ある一つのフライトの成否について、それは5～6割が事前の準備（自宅等）、2～3割がBRIEFING ROOMに出頭してからエンジンをかけるまでの期間に於ける判断等でほぼ決まると言って過言ではない（残りの2、3割はエンジンがかかってその後到着するまでに発生するかもしれない不測の事態への対応ということになります）。事前準備にかなりの工夫が必要、ということはパイロット業務に限った事ではありませんが、飛行業務の特殊性を考慮したとき相当効果的な意味があると断言できます。机上で、ある空港から到着地までの道程の中に不安全FACTORを想定しつつIMAGE FLIGHTを実施するという作業です。更に言うとその不安全FACTORの設定内容の質がパイロットの能力に通じるという言い方もできるかもしれません。以前に較べて、インターネットなどで気象をはじめとする準備事項は自宅で確認することができるようになりましたから、IMAGE FLIGHTも、より臨場感をもってできるようになりました。不安全FACTORとなるCUEを増やすことも努力目標になります。

エンジンがかかってから心掛けるべきは、自分のペースを堅持すること。（周辺の飛行環境、時間枠への配慮という条件に縛られるが）エアラインの



運航POLICYの柱の一つである定時性を犠牲にしてもその点に固執すべきでしょう。どんな状況に陥っても自分のペースをCONTROLし、余裕を創出することによってMANAGEMENTの質も維持されることとなります。運航のPOLICYのなかで何を最優先とするのか随時自分に問いながら飛行を継続します。乗員が受けた長期間の基礎訓練、普段臨むカリキュレント訓練等の目的は、パイロットがどんな状況に陥っても自ら余裕を創出することができる「技術」を磨くことであり、結果「総合能力」の向上を目指すこと、とも言えるのではないのでしょうか。

スポーツや室内競技等を趣味的なレベルで楽しむことを目的とするのはごく一般的ですが、航空スポーツの分野においては、未だ技術が初心者レベルであっても絶対事故を起こさないという意思で臨むという前提でそれを楽しむ、という一点において前者と一線を画します。

私のように航空スポーツに不案内なものでもマナーの尊重、ルールの遵守、安全追及の精神といったところは同じ空を知るものとして理解しておりますから、今後は技術的な知識についてご教示いただくことも含め、共通の懸案事項について意義のある検討を共にできれば幸いと考えます。

今後の貴連盟の一層の発展が青少年の航空への意欲を高め、ひいては航空界の発展につながればと希求します。

## JHF安全性委員会から

### パラグライダーで安全に飛ぶために ～ 潰れ対策について

#### ●潰れは発生するものであるという認識

パラグライダーは一般的な航空機とは大きく違い金属物を翼には使わず繊維のみで作られた独特な翼で自由に大空を飛び楽しむことができる滑空機です。その繊維で作られたフレキシブル

な構造にはエアインテークから取り込んだ空気のみで翼を形成しています。小さな乱気流などでは、このフレキシブルな翼のため、少し潰される程度のもものでは大きな揺れを起こしにくく挙動を減らす役割を果たしております。但し、大きな乱気流に巻き込まれ

ると大きく潰されることもあります。

ここ最近のパラグライダーの設計は向上し、初級、中級機でのフライトでは通常のサーマルコンディションで潰されることはほとんどないくらいの安全度の高い設計に仕上がっています。

しかし、JHFに寄せられた2002-2009



年事故報告書によるとパラグライダーの事故件数は159件ありました。それらの事故の一次発生事象（起因）を見ると、「潰れ」が最も多く46件、次に「失速」19件、「他機との空中衝突」17件、「樹木・構造物との衝突」15件、アンコントロール11件、着地フレア操作遅れ11件、強風で浮遊、急旋回（スピン）、他と続きます。つまり、「潰れ」が起因とされるものが29%、約3分の1にもなります。

また「潰れ」による事故の事故報告書データでは、12件（26%）が死亡事故で、およそ4件に1件が死亡となっています。そして、事故者の76%がP証以上のパイロットでした。

やはり、スクールレベルのフライヤーの皆様はもちろん、経験のあるパイロットの皆様にもパラグライダーは潰れる構造の翼であるということを再認識していただき、潰れる原因を理解することで、フライトを安全に長く楽しみ続けることができるでしょう。

パラグライダーの「潰れ」に対して…

1. 原因
2. 潰さないコントロール
3. 兆候の察知
4. 対処  
を、整理してみましょう。

### ●潰れがどのようなときに何故発生するか？

潰れが発生する原因は二つあり、乱気流または操作ミスのいずれかとなります。乱気流では山際または森林、建造物などで引き起こすローター、またサーマルによる乱気流、サーマル同士がぶつかったコンバージェンス、リーサイドで引き起こす乱気流、局地前線によるガストフロントなど、乱気流と一言でいっても、いろいろな種類の乱気流があります。少しでも安全に飛ぶためには多くの気象知識を持つことが重要であり、自力でフライトする以上は気象の勉強を常にすることが安全策の中で重要であると言えるでしょう。

操作ミスとは、ブレークトグルを引きすぎて失速、スピン、片翼潰れてスパイラルなど。一つの操作ミスで二次的要素を生み出し最悪な状況を作ってしまう命を失っている方もいます。自分の機材、翼の特性、操作性を十分に理解し間違った操作をしないように飛ぶことが重要です。15年前、20年前と全盛期にパイロット証を取得された方々が当時の操作で現在も飛んでいる

と危険度は高いです。自分の操縦に十分な自信が無い方はスクール等で新しい知識、操作などを得ることも今後の安全なフライトを行うための対策となるでしょう。

### ●潰れを誘引させない翼のコントロール方法

まずは安全な空域で飛んでいるのか、乱気流が発生している空域で飛んでいるのかをブレイクコードから伝わってくる翼の細かい動きで判断しましょう。また、全体的に大気が不安定なのかどうかを理解し操縦を行う必要があります。その気流が乱れていて潰れないようにフライトするには翼の剛性を高めたフライトをするしかありません。こういった状況下では、翼のラム圧を高めるために少しブレイクコードを引いた状態で飛びます。勿論、引きすぎると危険であり、通常より10cm程度引きこむことで翼の剛性はやや高まり潰れにくくなります。激しく揺れるようなコンディション（大きく潰れそうな場合）では、さらに10cmくらい引きこむ場合もありますが、これは一時的であり細かなブレイク操作で翼を安定させ、乱れた空域から早く逃げ出し安全な空域で飛ぶか着陸するか適切な判断が必要となります。

### ●潰れの兆候を察知したときの対処の仕方

離陸後、想像と違った大気の場合（翼の異常な動きがあった場合）には、すぐに山に接近するのは止めましょう。山際ではサーマルリッジリフトの影響で潰されやすく、対地高度も低くなるのでハイリスクとなります。上昇気流が活発な時ほど、揺れもありますので、山際で飛ばなくても平地で十分ソアリングは楽しめます。潰れを恐れて飛ぶ場合には、フライトを続けるのではなく着陸することが望ましいでしょう。激しい乱気流の場合には潰れの兆候は全くなく、突然大きく潰されます。パラグライダーは潰れる翼ということを理解し、気象条件をよく調べてフライトプランを立てて飛ぶことが最善の安全策と言えるでしょう。

### ●潰れが発生したときの対処の仕方

どこの空域で潰されるかにより異なりますが、大きく二つに分けると山際（障害物が付近にある）の場合と周りは何もなく上空でフライトしている時に分かります。山際等の障害物が近く

にある場合に翼が潰された場合、まず旋回に入らないように直進安定または山際から離脱方向に出てから翼の潰れ状況を確認して回復させます。地表付近での高度処理中に乱気流で潰された場合には旋回しないようにカウンター操作を行い、そのままフleaerをかけたランディングするか、高度があれば回復操作を行います。上空での潰れの場合、どれくらい大きく潰れても慌てず、まず、翼の潰れ具合を確認して適切に回復をさせます。大きく潰された場合には片翼が潰れて旋回に入ってしまうますが、障害物がなければ少し旋回に入っても全く問題はありせん。潰れの状況を目で確認し、潰れていない翼のブレークトグルを引き（カウンター操作）旋回を止めるか、または緩やかな旋回と共に回復操作をすれば良いでしょう。自然回復を待つことは大きな誤りであり、そのままにしておくと旋回が強まりスパイラルを引き起こすこともあります。急激な旋回になる前に、回復をさせる必要があります。潰れた直後に急いで回復操作をすることにより失速を招くこともあるので、目で見ても適切な操作が必要となります。

潰れの中でも前縁部の潰れ、または全潰れの場合には翼自身の回復性によりほとんどが自動的に回復はしますが、回復後、一部翼が潰れたままとか、ラインに絡んだり（クラバット）など二次的トラブルが発生する場合があります。決して慌てず急旋回に入らないようにコントロールし、適切な対応を行っていきましょう。

また、クラバットからの回復方法として、（ほとんどがBライザーへ接続されている）スポイラーから繋がるラインを必要なだけ引き込むことが有効です。そのラインは色分けされているので分かりやすくなっていますので、事前に確認しておくことをおすすめします。（翼端潰し用のラインではありませんのでご注意ください。）

### ●まとめ

パラグライダーの「潰れ」に対して…原因 → 潰さないコントロール → 兆候の察知 → 対処 というサイクルを遅れることなく適切に対応できるようにしましょう。そのためには、日頃からこれらの動きを整理することが第一歩になるでしょう。

では空の世界を長くお楽しみください！

## ハンググライダーのメンテナンスについて

安全に飛ぶためには、飛行技術や判断能力の向上・維持とならんで機材を常に適切な状態に管理することが大切です。特にハンググライダーはフライトの際に組み立て・分解を伴い、そこで作業ミスや気づかないうちに損傷が生じる危険性があります。また、運搬や着陸で損傷が生じてしまったのに見落としてしまう例も他の航空機に比べて多いです。近年起きた重大事故や危険なインシデントの中で、機材のチェック・メンテナンスに関係するものが何件もあります。忘れてはならないのは、そのような不運はすべてのパイロットに起こり得るということです。しかし同時にこうした事故はすべて、適切なメンテナンスを行っていれば防ぐことができた、とも言えます。

### ●まずは徹底的なプレフライトチェック

重要なメンテナンスの第1歩は、フライト毎のプレフライトチェックです。機体の取扱説明書に載っているように、すべてのナット・ボルト・ワイヤー・パイプについて異常がないか、各部の調整がズレていないか、疑いの目を持って点検していきましょう。かなり経験を積んだパイロットでもフライト本数はせいぜい10,000本ですから、文字通り万に一つの重大事故に遭遇する可能性に対して、今まで無事だったから、と言うのは何の保証にもなりません。謙虚に取扱説明書の指示に従いましょう。

### ●プレフライトチェックの極意

プレフライトチェックでは、まずパ

イロットが機体の構造をよく理解していることが大切です。そしてそれだけでなく、いろいろなメンテナンス関連の事故例・インシデント例を知ることがとても役に立ちます。そういった事例を通じて痛感するのは、人はミスを犯すものだという点であり、機材部品についてもセーフティーリングピンは変形して外れてくるもの、ナットは緩むもの、ワイヤーは組み立てミスなどでキンク（端末部がタングに引っかかったまま引っ張られてネジれる）して最後には切れてしまうもの、と言うことです。作業になれてくると、目視したのに異常を見逃すということも実際にあります。

プレフライトチェックでは危機意識を持って点検しましょう。

### ●点検も練習のうち

インストラクターやメーカーのスタッフに見てもらえる機会を上手く利用して、飛行準備に余裕を持たせたり、飛べない時間を活用するなどして、確実に効率的なプレフライトチェックを教わりましょう。

さて、異常が見つかったら、前回はこれでも大丈夫と言われたから、と自分で簡単に判断することは避けてください。判断はインストラクターやメーカーに任せてください。

### ●オーバーホールとテストフライト

メーカーでは通常、1年毎のオーバーホールを推奨していますが、特にハードランディングの多い機体ではオーバーホールはとても大切です。アップライトが損傷していなくてもベースパ

ーを強く地面にぶつければ機体にはかなりの衝撃がかかります。

また、上手く飛べずフライトに問題がある場合、パイロットの技量だけでなく機材の調整や飛行特性に原因があることも珍しくありません。オーバーホールやテストフライトをしっかりとやらせてもらえる環境は、言うまでも無くパイロットにとって大変重要です。

### ●古い機材の維持

耐久性や飛行特性で見劣りするとは言え、6061材アルミ合金やフレキシブル部位のあるバテンを使用しているような古い機材でも、適切なメンテナンスを受け、飛行特性の限界を理解していれば安全に飛行を楽しむことができます。ただ、セールの変形による飛行特性の劣化は避けられず、離着陸での対応能力は確実に低下していくので、注意してください。

一方、それほど古くない機体でも、扱いが悪いとパイロットの想像以上に危険な状態になっています。パイロット個人の経験に頼るのではなく、しっかりしたインストラクターやメーカーの意見を聞き、フライト活動を共にする機会を生かすことが、やはりとても重要だと言えます。

### ●機体以外の機材にも注意

ハーネス・ヘルメット・パラシュートといった他の飛行機材の整備・管理も大切です。使い慣れたハーネスも、良く見てみると思わぬところが傷んできていたりします。修理はハーネス修理の専門家に相談しましょう。ヘルメットも肝心の衝撃吸収フォーム材が傷んでいたら交換しましょう。

### ●事例の学習

現在、JHF安全性委員会ではウェブサイトからのリンクでアクセスできる形でハンググライダーの事故例・インシデント例の情報集を作成していく準備を進めています。ハンググライダーの安全情報はパラグライダーに比べてもほとんど情報媒体に出ていないのが現状です。インストラクターやメーカーから安全情報を学習する機会を持つ以外にも、すべてのパイロットが今まで積み重ねられてきた事故例・インシデント例を知ることができるようにしていく予定です。



撮影：鈴木正男



## もしも事故が起きた場合の保険について

ハンググライディング、パラグライダーを行う場合「フライヤー宣言」の精神に基づき行動し、他人に迷惑をかけることを念頭におかなければなりません。

このため、JHFは東京海上日動火災保険株式会社（以下東京海上日動）と契約をし、皆様がフライヤー会員登録をすると自動的に第三者賠償責任保険に加入されるようにしています。

万が一、事故が起きた時のためにも、第三者賠償責任保険の仕組みをよく理解しましょう。

### ●第三者賠償責任保険とは？

あなた個人のハンググライダー、パラグライダーでの操作あるいは飛行に起因する事故で、他人の身体に障害または財物に破壊等を与えた場合の賠償の為の保険です。被害者に対する法律上の賠償責任として支払われなければならない治療費や修理代金等を請求できます。

### ●保険金を請求できない主な免責は？

- ・故意に起こした事故
  - ・あなたが所有、使用または管理する財物の損害事故
  - ・同居している親族にあたえた事故
  - ・あなたの職務遂行に直接起因する事故
- …などの場合は請求できません。

### ●実際、どのような事故でどの位支払われているか

2009年1月～2010年7月31日現在に保険金を支払完了した件数は約40件でした。その中でランディングでの事故が13件（駐車場や建物や他人への損傷）、テイクオフでの事故が5件（他のフライヤーの機材や車等への損傷）、フライヤー同士の空中接触による事故が5件です。支払われた金額では、100万円を超えるものが6件、その中で1,000万円を超えたものが2件でした。

2009年では支払われた金額が5,000万円を超えています。高額支払いの中には、空中接触での事故が目立ちます。

\*もしフライヤー登録が切れている場合は、本保険の対象外となります。第三者への責任を果たすため、また

賠償金をご自身もしくはご家族が負担することの経済的な負担から守るためにもフライヤー登録の確認をお願いします。

### ●万が一事故が起きた場合は

速やかに東京海上日動へご連絡ください。登録更新の際に皆様に同封しているリーフレットをご覧くださいか、JHF事務局にお問い合わせください。ご連絡の後、JHF事務局へも必ず内容をお電話ください。

### ●連絡の際に必要なことは

- ・あなたのフライヤー会員番号・住所・氏名・電話番号
- ・事故発生の日時・場所
- ・事故の状況
- ・相手（被害者）のケガ・損害の程度
- ・被害者の住所・氏名
- ・あなた（またはご家族）が他の賠償保険に加入していないか確認をお願いします。

（オプション等も含め他の賠償保険に加入されている場合は、事故報告の時に必ずお申し出ください。またご家族の方が加入されている場合も、補償されることがありますので、お知らせください。両方の保険から分担して保険金が支払われます）

### ●自分のケガの場合は、

JHF総合保障制度というフルガード保険特約付帯普通傷害保険に任意で加入いただけますので、JHF事務局にお問い合わせください。

### ●フライヤーの皆様へお願い

高額保険金支払いによる保険料値上げもあり、2010年1月からの会費値上げをせざるをえなくなり、皆様にも大きな負担をおかけしております。事故が減れば保険金支払いが減り、会費の値下げも可能になります。

皆様がいざと言う時に備えるための保険ですが、今後も高額保険金支払いが続くと、保険会社から引き受けを



撮影：田中康之

制限されることも考えられます。事故の件数を減らすことの他に、他の賠償保険のご加入があれば、保険金を複数の会社や保険商品から分担して拠出が可能となり高額保険金支払いを避けることができますので、保険請求の際にご確認をお願いします。

ご自身でお掛けになっている自動車保険や火災保険等の付帯契約での賠償保険へのご加入もご検討をお願いします。

愛好者同士の空中接触によるケガは、相手方の賠償責任保険だけに頼るのではなく、JHF総合保障制度で「自分のケガに備える」ようにお願いします。

フライト前には、機材の点検、装備類を装着しての点検、パラシュートリバックは？ 体調は万全？等セルフチェックを忘れず、クロスチェックも怠らなくお願いします。

事故をなくして安全に楽しくフライトをしましょう！



事故のない安全なフライトを

## JHFからのお知らせ

### ■パラグライダー教本が新しくなります

大変おまたせしました。11月発行が確定しました。練習生からパイロット、クロスカントリー、タンデムまで全教程が1冊になります。領布開始日・金額・お求め方法はJHFウェブサイトでご案内します。または各スクールにおたずねください。

### ■事故報告のお願い

JHFに寄せられた事故報告書（HG、PG、MPG合計）は2005年に33件、2006年26件、2007年25件、2008年17件、2009年20件でした。しかし今年2010年8月現在ではPGの2件のみで、前年に比べて大幅に減少しています。活動中のフライヤー人口減少、グライダーのリカバリー性能の向上などが事故報告件数減少の理由として考えられますが、重大事故として報告されていない事故、即ちヒヤリ、ハット、インシデントの類がまだ多く見られると思われるます。

ハング・パラグライディングのより一層の安全性確保を目指して、できる限り多くの事故関連情報をみなさまに提供できるよう、これらに関する報告もお寄せくださるようお願いいたします。

JHFサイトの「安全性委員会」の「事故報告」にある「事故を報告する」ボタンをクリックすると事故報告フォームが表示されます。比較的簡単な作業で各項目を記入することが出来るようになっております。

是非ご協力をお願いいたします。

### ■ボランティアを募集しています

JHFでは、助っ人になってくださる皆さんに登録していただき、助けが必要な時に声をかけ、手伝っていただく「ボランティア登録」をお願いしています。

JHF事務局での作業の場合は、交通費を往復2,000円までお支払いします。事務局以外の場合はその都度お知らせします。

JHFウェブサイトから登録用紙をダウンロードして必要事項を入力/記入し、事務局にメールやFAX、郵便などでお送りください。

### ■EN紹介DVD・日本語版作成

パラグライダーの安全規格・ENスタンダードについて、エア・ターコイズ社では、広報のため2009年に英語・

フランス語・イタリア語・スペイン語などの多言語のDVDをヨーロッパで無償配布しました。日本でも入手し講習会などで使用されていましたが、テレビ方式がPAL信号でした。このたびエア・ターコイズ社の承諾を得て日本語字幕版をNTSC方式でDVDとして用意しました。

ご希望の方は、無料でお送りいたしますのでJHF事務局までお問い合わせください。

### ■JHFステッカーを販売しています

JHFロゴにハンググライダーとパラグライダーの画像を加えたものと、ロゴのみのステッカーを二種類作成しました（ステッカーデザイン：ボランティア堀江譲氏）。2種類1セットを製造原価とほぼ同額の送料込み500円でお送りします。

ご希望の方は、フライヤー会員番号 お名前 注文セット数 住所 連絡先電話番号 メールアドレスをメール、FAX、郵便などでJHF事務局にご連絡ください。入金確認後発送しますので、JHFの口座にお振込いただくか、50円又は80円の郵便切手で金額分をお送りください。



### ■住所変更届けのお願い

JHF事務局からお送りした登録更新案内やJHFレポートが「転居先不明」等で多数戻って来ます。住所を変更された方は、お手数をおかけいたしますが下記項目をメール、FAX、郵便などでご連絡ください。

フライヤー会員番号 お名前 変更後のご住所 連絡先電話番号 メールアドレス

コンビニにて更新のお手続きをする場合は、払込票の控えは事務局に届きません。払込票にて新しいご住所をご連絡いただく際は、ゆうちょ銀行にてお手続きください。

### ■口座振替のご案内

フライヤー会費は口座振替（自動振込）ができます。郵便局やコンビニに払い込みに行かず、更新忘れによる無保険飛行も防げます。年会費5,000円が

4,800円で振込手数料もかかりません。

登録更新案内に、口座振替案内と申込用紙を同封していますが、更新時期ではない方も予めお申し込みいただけますので、お問い合わせください。

### ■JHF備品を貸出しています

JHFでは下記備品の貸出をしています。ご希望の方は「JHFウェブサイト」→「フライヤーサポートデスク」→「各種登録申請貸出依頼」より各種貸出依頼書をダウンロードしていただき、必要事項を記入・入力して、FAXかメールにてお申込みください。備品の返却にかかる送料はご負担をお願いします。

#### ◇自動体外除細動器（AED）

公認大会やイベント主催者に無料で貸出。申込条件：消防署や日本赤十字社等のAEDを使った救命法講習会を受講した方がいること。

#### ◇ポロジメーター

キャノピー等のエア漏れを計測する機械。スクール・クラブ等を対象に貸出。貸出期間は2週間以内。貸出料5,000円。

#### ◇スカイレジャー航空無線機

スカイスports専用の周波数で使う無線機（465.1875MHz）。JHF会員を対象に、大会やイベントでのご利用のために貸出。貸出料は1,000円/台。

申込条件：ご利用者の中に「第三級陸上特殊無線技士」免許を持ち、JHF無線従事者に登録している方が1名以上いること。

#### ◇デジタル簡易無線機

空からの発信を認められたレジャー用デジタル無線機を販売代理店のご好意により5台お借りしています。JHF会員の皆様に無料貸出。

### ■各種、お申込みやお問合せはJHF事務局へご連絡ください。

(社) 日本ハング・パラグライディング連盟  
〒170-0002 東京都豊島区巣鴨3-39-4  
東都ビル2階  
TEL.03-5961-1388 FAX.03-5961-1389  
info@jhf.hangpara.or.jp  
http://jhf.hangpara.or.jp/

### ◆賛助会員からのお知らせを同封しています。ご利用ください。

JHFレポート 192号  
発行日：2010年10月18日  
発行：社団法人 日本ハング・パラグライディング連盟 (JHF)  
編集：JHF事務局  
印刷：日本印刷株式会社