

2012年通常総会を開催しました。

2012年6月18日（月）11時から17時まで、東京都渋谷区、東京体育館の第1会議室において、公益社団法人日本ハング・パラグライディング連盟2012年通常総会を開催しました。

正会員（都道府県連盟）47名中、合計出席者47名（出席37、委任状3、議決権行使7）。以前は正会員のなかから議長を選出していましたが、2011年4月1日に公益社団法人に移行して定款が新しくなったため、新定款に則って内田孝也会長が議長を務めました。

報告事項と決議事項は以下のとおりです。公益社団への移行以前は、事業報告や事業計画、決算や予算も決議事項でしたが、新定款により、これらは報告事項になりました。

- ☐ 報告事項1：2011年度事業報告
- ☐ 報告事項2：2011年度決算報告・監査報告
- ☐ 決議事項1：貸借対照表及び損益計算書（正味財産増減計算書）の承認
- ☐ 報告事項3：2012年度事業計画
- ☐ 報告事項4：2012年度収支予算
- ☐ 決議事項2：JHF役員選任規約の承認について

決議事項1が正会員によって承認され、決議事項2については、条文内容変更を伴わない字句訂正を、理事会委



東京体育館会議室にて2012年通常総会の開会。

任付帯して承認されました。

以下は報告事項1の事業報告の抜粋です。決議・報告事項の全文はJHFウェブサイトをご覧ください。

2011年度JHF事業報告より

【概要】

東日本大震災による影響は、多方面にわたりました。年度の前半は多くの競技会・イベントが開催自粛を決め、JHFでは被災地復興応援プロジェクト「空はひとつ」を展開しました。

JHFは公益社団法人としての移行登記を2011年4月に完了し、新法人として初めての年度を締めくくりました。2012年度予算や事業計画などを、新しい手続き方法（電子申請）に従って内閣府に届け出ています。また、次の役員改選期に向けての、理事監事選任方法についての規則も成案完成することができました。制度委員会委員の皆さんの努力に感謝します。

空のスポーツを一般に広く紹介する場として、1989年から財団法人日本航空協会（JAA）が事務局となって毎年開催されてきた『スカイレジャージャパン（SLJ）』が、開催費用の手当てが難しくなったことを主因としてその歴史を閉じることになりました。一般の人にパラグライダー・ハンググライダーのデモフライトをお見せする機会を一つ失ったのは残念です。

安全面については、私たちの考え方を問い直すような事件がおきています。パイロットの高齢化が進み、脳卒中など空中での疾患発症を現実の危険と認識すべき時代になりました。また、

一般幼児を巻き込んでしまい社会的批判にさらされた事例や、体験会でお客様に重傷を負わせた件もありました。JHFは、パイロットによるヒューマンエラーの再発防止策を長年にわたって研究してきましたが、スカイスポーツにおける「慣れの排除」や新たな安全意識啓蒙が必要になっていることを痛感しています。

普及活性化では、JHFが主体となって実施する初級者向けイベントを試験的に始めました。また、正会員の尽力の下、JAAの航空スポーツ教室にも協力。2011年度は北海道1件、埼玉県1件、千葉県1件のパラグライディング体験教室を行いました。

最後に、財務の健全化を確認のうえ長年の懸案であった事務局の移転をしました。さらにJHFのウェブ等を収納するサーバー管理を、より安定した運用のできる環境に移管しました。

1. 収支の現状

2011年度の単年度で見た登録更新者は1年会員も3年会員も共に対前年同期で増加に転じており、愛好者数は下げ止まりつつあります。

いくつかの事業（教本編纂等）が実施できなかったことにより、計画していたほどのJHF資産の有効活用は進みませんでした。ここ何年かは積極的な事業運営が求められながら、実施が追いつかない状態が続いています。

しかし単年度でお金を使い、継続性のない事業を行うわけにはいきません。3年程度の中期にわたる資産管理を睨んだ予算計画が必要という認識



FOR ALL SPORTS OF JAPAN

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事務局が移転しました！

旧事務所は耐震基準を満たしていなかったため、2011年12月5日に移転しました。 新住所：114-0015 東京都北区中里1-1-1-301
TEL.03-5834-2889 FAX.03-5834-2089

で、教本の副読本など、JHFとして先々まで知的財産となるような事業に、手厚く資金投入するべきと考えます。

2. 普及振興事業の実施

1) 普及振興の一環として、ハングパラ振興委員会の提案を元に、JHFウェブサイトを一一般広報用として10月21日にリニューアル。

2) 第1回映像コンテストの作品募集を開始。

3) パラグライディング教本の教育課程に沿った操作を映像で提供するため、模範演技DVDを制作（2012年6月頒布）。

4) JHF主催イベントとして、初心者向け競技会と東日本大震災及び原発事故で被災された方々を対象に無料体験会を開催（2日間で約70名が参加）。

5) 教員検定員が、教員・助教員の知識や技能の維持向上に努めることにより、JHFフライヤー会員への安全フライトに関する啓蒙活動を推進するために、教員助教員更新講習会を各地で開催（16ヶ所、208名受講）。

6) 教員検定会にて、5名がパラグライディング教員の資格を取得。

3. 特記事項

1) 第34回鳥人間コンテスト選手権大会を協賛 7月30日・31日 滋賀県彦根市松原水泳場周辺

2) 第17回スカイスポーツシンポジウムを協賛 12月10日 日本大学理工学部・駿河台校舎

【事項別状況】

1. 組織

1) 会員数

正会員 47名
フライヤー会員 9,229名（2012年3月末有効登録数）

賛助会員 7名

2) 役員構成（2012年3月末現在）

理事 7名（うち会長1名、副会長1名）

監事 2名

2. 会議等の開催

1) 総会

2011年6月通常総会
6月14日11時～17時 東京体育館第1会議室（東京都渋谷区千駄ヶ谷）
議案：

報告事項1 2010年度事業報告について
報告事項2 2010年度決算報告について
決議事項1 貸借対照表及び損益計算書の承認について

報告事項3 2011年度事業計画について
報告事項4 2011年度収支予算について
決議事項2 JHF役員の選任について

2) 理事会

□第1回理事会 6月14日

出席：理事6、監事0

欠席：理事1、監事2

□第2回理事会 7月12日

出席：理事6、監事1

欠席：理事1、監事1

□第3回理事会 9月27日

出席：理事6、監事1

欠席：理事1、監事1

□第4回理事会 12月22日

出席：理事5、監事2

欠席：理事2

□第5回理事会 2月7日

出席：理事5、監事2

欠席：理事2

□第6回理事会 3月1日

出席：理事4、監事2

欠席：理事3

3) 委員会

□ハンググライディング競技委員会

競技会開催時に実施

□パラグライディング競技委員会

競技会開催時に実施

□補助動力委員会

電子メール会議

□教員・スクール事業委員会

12月13日

□安全性委員会

12月13日、3月6日

□制度委員会

8月16日、12月12日、2月21日

□ハングパラ振興委員会

5月9日、9月21日、12月13日、3月6日、

3月29日

□選挙管理委員会

5月9日、5月17日

□委員長理事合同会議

2月28日

上記のほか電子メール会議を実施し、経費削減に努めた。

3. 事業の実施状況

□普及振興活動など

1. JHFレポートを発行

6月、10月、2月に独立行政法人日本スポーツ振興センター・スポーツ振興

くじ助成を受けて発行

2. 都道府県連盟事業費の交付

3. 日本学生フライヤー連盟への助成金交付

□フライヤー会員登録

登録数（新規・更新）：5,579人（2010年度5,238人）

□技能証発行

HG：209枚（2010年度169枚）

PG：1,119枚（2010年度1,325枚）

MPG：54枚（2010年度57枚）

レスキューリパック認定証：42枚

□競技会の主催・公認・後援

HG：13件（うちFAIカテゴリー 1/2：3件）

PG：29件（うちFAIカテゴリー 1/2：2件）

HG・PG同時開催：5件

□競技会の開催

[HG]

1. 日本選手権

2011年10月6日～10日 茨城県足尾山エリア 参加47名（うち女子9名）

2. リジット日本選手権

2012年3月10日・11日 茨城県足尾山エリア 参加16名

3. ハンググライディングシリーズ

有効成績者数74名

[PG]

1. 日本選手権

2011年6月9日～12日 新潟県鳴倉山エリア 参加66名（うち女子12名）

2. アキュラシー日本選手権

2011年9月24日・25日 山形県南陽スカイパーク十分一山エリア 参加35名（うち女子5名）

3. ジャパンリーグ

参加人数95名

4. ジャパン2リーグ

参加人数10名

5. クロスカントリーリーグ

登録フライト63本

6. アキュラシージャパンリーグ

参加人数45名

□スクール・エリア情報の収集及び公開

1. スクールサイト登録校140件（うち新規登録校3件）

2. エリア情報掲載177件

□海外関係団体活動

1. CIVL総会

2012年2月18日・19日 台湾（中華民国）

出席者：デレゲイト 岡芳樹、オブザーバー 児島彰

□世界選手権へのチーム派遣

1. 第18回ハンググライディング世界選手権 7月19日～29日 イタリア、モンテクッコ 選手：6名
2. 第12回パラグライディング世界選手権 7月3日～16日 スペイン、ピエドライト 選手：4名（うち女子1名）

3. 第6回パラグライディングアキュラシー世界選手権 7月22日～30日 チェコ、クンチチェ 選手：7名（うち女子2名）

□その他

1. 機体型式登録 21件（PG）
2. 機体情報登録 1件（PG）

3. レジャー航空無線機貸出 延24件 1,332台
4. デジタル無線機貸出 22台
5. AED貸出 11件
6. ポロジメーター貸出 2件
7. フライヤーのための傷害保険「JHF総合保障制度」加入者数：845名

役員選任規約について

JHF制度委員会

皆さんご存じのようにJHFは、昨年4月に内閣府の公益認定等委員会から認定を受け、民法社団法人から公益社団法人になりました。

それに伴い根拠とする法律が「一般社団法人及び一般財団法人に関する法律」「公益社団法人及び公益財団法人の認定等に関する法律」（以下新法と記載します）になり、定款も新法に準拠して一部変更されました。

新法および新定款では、公益社団法人の役員である理事は組織の統治責任、監事は事業および会計の監視責任を重く定めており、これにより役員の選任方法や役員資格についても細かく明文化されています。

昨年の役員選挙は、従来のJHF役員選挙規約の一部規定条項等を新定款に合うように修正して実施されましたが、これは暫定的なもので、総会後に規約の見直しを行うことで、総会の承認を得ていました。

それを受け、制度委員会では「役員選任の事務を行う機関である委員会」と「役員選任のルール」を定める役員選任規約の原案作成作業を行い、2012年総会で承認されました。

役員選任実行委員会の役割

新しい役員選任規約では、役員選任の事務を実施する委員会を「役員選任実行委員会」とし、従来の選挙管理委員会の活動であった「役員立候補者の公募から役員選任議決となる総会での投票までの事務の実施」に加えて、「立候補者を募る活動」も併せて行うことになりました。

これまでの選挙管理委員は総会で選任されていましたが、役員選任実行委員は、「委員は理事会で選任する」という規定により、理事会がフライヤー会員から公募し選任します。

役員選任事務を執り行う委員が現理事会で選任されるため、現理事に有利な委員選任が行われることを危惧する方がおられるかもしれませんが、理事および監事による自身に特別な利益を誘導する行為は法により処罰され、また損害賠償責任を負うことにもなり、そのような行為は禁止されています。

より幅広く立候補を募る

役員に立候補できる方は、JHFフライヤー会員で各都道府県連盟に所属していなければならないのは従来どおりですが、新法では業界関連の方の立候補資格排除の規定はなくなりました。

ただし、役員構成が一定の関係者に偏らないよう、親族等の関係者、あるいは同一団体所属者は、それぞれ役員構成比率の3分の1を超えてはならない決まりとなっています。

また新法では、法人自らが責任を持って自主的・自律的に運営を行うよう法律で定められ、理事が果すべき役割や責任、理事会の統治責任が明確化されました。監事についても、理事会の干渉を受けない独立した監査権限が明確化され、理事や組織の不正を防ぎ健全な経営がされているかの監視責任も明確になりました。

新しい役員選任の流れ

実際の役員選任の流れは、以下のようになります。

1. 原則として役員選任の行われる総会10週前に選任公示を行う。
2. 役員選任実行委員会は全国を対象として、役員立候補者の募集を積極的に行う。
3. 立候補の締切後、4営業日以内に立候補届の審査を行い、そこで書類事務的な不備があれば、その修正を受け付ける。

4. 総会での役員選任の投票を行う。従来は役員定数以内で信任する立候補者名に○を付ける規定であったが、今後は総会決議として、すべての立候補者毎に信任するか否かを47正会員がそれぞれに記す。過半数以上の得票があり、かつ信任数の多い順に役員として選任される。ただし、法および定款第20条の定めに従う場合は選任から外される。

以上、役員改選規約に関する簡単な説明ですが、来年の総会で実施される役員選任では、選任公示により候補者の詳細な具体的資料が公開され、フライヤー会員の皆さんにも閲覧いただけることになります。

JHFの経営執行機関である理事会メンバーおよび経営監視機関である監事メンバーの選任に際して、フライヤー会員の皆さんのJHF経営への積極的な参加（立候補）と、正会員の方々による適切な信任決議が望まれます。

*JHF役員選任規約は、JHFウェブサイト、制度総覧の「総会」にてご確認ください。

**役員選任実行委員を募集
7月23日まで**

JHF役員選任規約に基づき役員選任の事務を実施する役員選任実行委員会の委員を募集します。定員は3名以上5名以下。任期は理事会選任後から2014年3月31日までです。

応募される方は、JHFウェブサイトのトピックス「役員選任実行委員募集」から応募用紙をダウンロードし、ご記入のうえJHF事務局宛にメール添付か郵便にてお送りください。

応募締切りは7月23日(月)です。お問い合わせはJHF事務局まで。

選手権報告

この初夏、二つのアジア選手権で日の丸が中央に翻り、国内では二つの日本選手権で日本一の座が競われました。

アジアのてっぺんを獲る！

第3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 岡 芳樹

5月24日～6月2日、第3回となるアジア選手権が、中国の林州（北京の南約500km）で開催された。参加国は中国、インドネシア、インド、日本、韓国、台湾の6ヶ国に加え、アジア以外からオーストラリア、フランス、ロシア、ウクライナ、アメリカの5ヶ国、計11ヶ国。総勢64名（日本選手15名）が参加した。

競技日8日間で合計4本のタスクが成立しアジア選手権は成立した。林州のエリアは、南北に約30km続く断崖の尾根（緑の多いグランドキャニオンと言った感じ）とその東側に広がる平野部でできている。メインテイクオフは東向きで北東から南東までをカバーする。サブテイクオフは北と南に向いており、北西から東周りで南西までをカバーする。大会期間中、上空では西寄りの風が吹くこともあったが、テイクオフレベルではほとんど東がらみであったので、サブテイクオフは1回も使用しなかった。

このエリアでは、真正面に岩壁に吹くような東の風はほとんど吹かず、北寄りになるか南寄りになるかのどちら

かで、今大会期間中はほとんど南寄りの風が吹いていた。また、午後には南寄りの風が強まる傾向がある。したがって岸壁近くではサーマルと場の風が入り乱れて、かなり荒れ荒れのコンディションになりやすく、非常に注意を要求される。如何にグライダーを潰さないように飛ばせるかのテクニックが重要であった。

これまで数多くの国際大会がここで開催され、そのコンディションのハードさはよく知られていたが、今大会では参加機体の制限（いわゆるコンペ機を排除したこと）が幸いしたのか、事故は3件起きたものの軽い鞭打ち症1名で済んだ。

タスクとしては、岩壁を20kmほど南下した後、平野に出てジグザグしながら北へ20km戻してゴールするか、平野に出た後、林州の町をぐるっと回って北へ20km戻してゴールするもののバリエーションであった。風の弱めの早い時間に岸壁で距離を稼ぎ、風の強くなる午後は平野でのサーマル狙いとするものだ。

勝敗を分けたのは、岩壁でのレース

を如何に効率良く、潰さずにスルーし、タイミングよく平野でのサーマルを粘り強く掴まえて駒を進めることができるかであった。平野でのサーマルも常時あるわけではなく、同じ場所でもタイミングが悪ければ当たらないことがしばしばで、如何に集団で動くかがカギとなっていた。

常にスピード重視で、先へ先へと移動するワールドカップでの飛びに慣れている（はまっている？）呉本選手や韓国のチームメンバーはゴールする確率が低く、結局、常にキープハイで、先を急がず着実に距離を稼ぐ戦法をとった上山選手がアジアで総合優勝することとなった。また、ほぼ同じ戦法をとった平木選手は、惜しくも最終タスクでゴールは逃したが、その他のタスクでは着実にゴールを決め総合で3位、女子ではダントツで優勝をさらった。国別では、タスク1では韓国にやられた日本だが、その後のタスク2で抜き返し、そのまま最終タスクまでトップをキープし続けることができた。日本の飛びがエリアにあっていただいようだ。やはりカテゴリー1の大会で上位に入るには、常にゴールすることが求められる。

最後に、応援をしてくださったフライヤーの皆様ならびにチーム援助をしていただいたJHFに感謝します。

[総合]

- 1位 上山 太郎
- 2位 Lim Moonseob 韓国
- 3位 平木 啓子

[女子]

- 1位 平木 啓子



競技開始前のパイロットブリーフィング。



開会式のため勢揃いした日本チーム。



タフなレースに向けてテイクオフ準備。空はうっすらもやっていることが多かった。



上空からテイクオフを見下ろす。断崖が南北に30km続いている。



総合トップ3。日本がアジアチャンピオンの座を奪還。



国別でも1位の完全勝利。喜びにカメラもブレる。

アジアチャンピオンから

□上山 太郎

過去2回チーム・個人共に悔しい結果に終わっているので、今回はとにかく結果にこだわり「絶対に金メダルを獲得！」という強い気持ちで臨みました。昨年の世界戦での事故もあって参加機がシリアル機に制限され、道具の性能差は少なく腕勝負の大会、チャンスは十分だと思っていました。

8日間の長期戦、毎日トップ集団でゴールし続けるために、集中力を最後まで切らさず、後悔のない判断を淡々と冷静に続けることだけを考えてフライト。結果、山岳と平野でのテクニカ

ルなタスクを、大きなミスなく、日々トップ集団でゴールまで飛び続けられたことは、大きな経験・自信となりました。そして、チーム・個人共に表彰台の真ん中に立てたことは最高に嬉しかったです！

チームリーダー・メンバー、今までサポートして頂いた方、いつも支えてくれている家族や仲間、すごく感謝しています。もっともっと強い空のレーサーを目指します。

□平木 啓子

アジア女子優勝、そして総合で3位と予想外の成績に嬉しいとともに驚いています。日本の完全優勝となりましたし、表彰台の上で君が代を聞くことができ、大変感動しました。

今回、アジア選手のレベルが確実に上がってきていると感じました。特に韓国選手は個々の技能が高く、さまざまなフライトスタイルの選手を有して選手層も厚く、こうした選手たちと一緒に飛ぶことで大いに刺激を受け多くを学ぶことができました。今後もっとこうした機会が持てれば、アジア選手同士で切磋琢磨して世界に通じるレベルに向上できるように思います。

ライバルたちの不運にも助けられたとはいえ、3位入賞できたことは自分の大きな自信に繋がりました。特に終始トップグループに絡んで飛べたことで、自分の進むべきフライトスタイルの方向性が見えたように思います。

これからも飽くことなく上を目指してがんばっていきたいと思います。日本からたくさんの応援、ありがとうございました！

2位 Di Wang 中国

3位 井川 絵美

[国別]

1位 日本

2位 韓国

3位 インド

初代アジアの覇者に 第1回アキュラシーアジア選手権

報告：チームリーダー・選手 岡 芳樹

第1回となるアキュラシーアジア選手権が、6月12日～18日の日程で、台湾のイーランで開催された。実際のエリアは、イーランから北へ約20kmのところにあるワイアオ（外澳）の浜辺をランディングとする、標高160mのエリアだ。正面の風は東。

□6月12日 DAY0

朝から雨。しかも時々雷も鳴っている。予定されていた公式練習もお流れ

に。午後2時からレジストレーション開始。一応ルールに則り使用機材のチェックも行われた。しかし、怪しいハーネス、ヘルメットを持ってきている選手もいるので、しっかりチェックするように非公式に申し入れ。全体ブリーフィングで、予備日は選手権を成立させるため（3ラウンド成立するまで）にのみ使用することが確認された。6時から専門学校の体育館で開会式。

雨なので街中のパレードはなく体育館内を1周してお茶を濁した感じ。

参加国は日本、中国（7人エントリーしていたが実際に来たのは1人のみ）、インドネシア、韓国、マレーシア、タイ、台湾の7ヶ国。総勢39名。

□6月13日 DAY1

雨は上がり曇りベース。何とか飛ばそう。ランディングでは南寄りの少し強めだった風がテイクオフでは弱めの南西寄りでサイドフォロー。何回も失敗した後、何とかダミーがテイクオフするが、強めの南風に押され、100mほどショートしてしまう。急きょター

ゲットを北側に200mほどずらして、練習ラウンドを開始。ショートする選手は出ず順調に練習ラウンドは終了し、いよいよ本番の競技が始まる。

第1ラウンドで、最近調子を上げてきている日本トップの古賀選手は1cm。続く2番の岡選手も1cm。3番目の東武選手は僅かにパッドを外し83cm。横井選手9cm、川村選手1cmと高スコアをマーク。さらにスコアアップを狙ったが、しんがりの山谷選手は何と痛恨のハーネスタッチ。それでも、意外と振るわなかったインドネシアがチームで102点となり、12点の日本がトップに立つ。2位には43点の地元台湾が入る予想外の立ち上がり。2ラウンド目の前に雨になり、風も変わり、本日の競技は終了となる。

□6月14日 DAY2

例年であれば既に消滅している梅雨前線が停滞し、ちょうど台湾北部にかかっている。チームリーダーブリーフィングで、女子の参加選手が4ヶ国7人なので、女子選手権を成立させるために台湾の選手を1人追加参加させたいが、反対する国はあるかとオーガナイザーから確認された。反対する国があるはずもなく全員了承する。

雨はしっかりと降っており、天候回復の見込みがないため本日は終了。

□6月15日 DAY3

朝のうち曇りだが、午後は良くなるとの予報。早速気合を入れてテイクオフに上がるが、風は弱めのサイドフォロー。しばらく待つと飛べそうなコンディションに。9時半に第2ラウンド開始、順調に終了。日本チームは全員パッドスコアでチームとしては11点。インドネシアも本来の調子を出し始め9点。

依然として日本がトップ。

引き続き第3ラウンドが開始されたが、終盤に風が強くなり翼端を折っても上がっていくコンディションに。海に出ても一向に高度が下がらない。これでは勝負にならないので、一旦ゲートクローズとなりウエイティングに。

3時間ほどウエイティングの後、ゲートオープン。しかし、風は何となく怪しく難しいコンディション。安全上問題となるものではないとのことで、第4ラウンド開始。が、トップの古賀選手74cm、岡選手36cm、東武選手370cm、横井選手69cmと軒並みパッドを外す結果に。何とか5番目の川村選手が9cmとパッドを踏んだところで雨が降り始め、ゲートクローズ。回復の見込みがなく本日はこれまで。当初、大会成立が危ぶまれたが、既に3ラウンドが終了し選手権は成立。予備日を使うことはなくなった。オーガナイザーも選手も一安心だ。

□6月16日 DAY4

こちらに来て初めて朝日の射す朝を迎える。やはり太陽が出ていると気持ちは高まるが、蒸し暑さも増し不快指数も高まりそうだ。いつも早い時間はサイドフォローの風が吹いていたが、今日は始めからアゲインスト。早速第4ラウンドの残りからスタートする。

第4ラウンドが終了した時点で、ターゲットを本来予定していた観客のアクセスがよい位置に戻すことに対してセーフティコミティーを含めて協議を行い、ターゲットを移動することになり、そのため30分ほど競技を中断する。第4ラウンド終了時点で、スコアを崩した日本を追い抜きインドネシアがトップに躍り出て、24点差で日本が

追う立場に立たされる。

ターゲットのセッティングが終了し、第5ラウンド開始。本日は順調に進み、第9ラウンドが終了した時点で競技終了。日本チームも善戦するが、インドネシアが一枚上手で、9ラウンドが終了した時点でトップ。125点差で日本が2位。さらに286点差で台湾が3位。個人総合ではインドネシアのデデがトップ。19点差で岡選手。さらに9点差でインドネシアのナナン。6点差で山谷選手と続く。女子トップはインドネシアのシリム。9点差でタイのフーチョン、さらに2点差で東武選手。明日、最終日の結果でどうなるかまだまだ分からない。

□6月17日 DAY5

いよいよ最終日。12ラウンドまで行きたいところだが、風次第なのでどうなるかはわからない。早速第10ラウンドがスタート。しかし、ランディングのコンディションは荒れ気味のように、1000点が続出。日本チームも古賀・岡選手共に1000点。東武選手53cm。横井選手は1cmと高スコアだが、ターゲットに届かずリランチとなった川村選手は224cm。同じくリランチの山谷選手は1cmとなり、トータル279点を出してしまった。しかしインドネシアも406点を出し、2点差で日本がトップに振り返る。

第10ラウンド終了時点で、12ラウンドまで行う時間がない状況となり、第11ラウンドが最終ラウンドに。これまでの成績の逆順でフライトすることとなる。成績トップの山谷選手が最後。その前にインドネシアのアルディが4点差、デデがさらに5点差、そして岡選手がさらに11点差で追いかける。風は、向きも強弱も変化する難しいコンディションだ。その中、岡選手が何とかパッドを踏み9cm。続くデデが、きわどいランディングでハーネスタッチを取られ、1000点。続いてアルディがパッドを外し66cm。その結果、最後の山谷選手が10cmを出せばチーム優



素晴らしい眺めのテイクオフ。ここから浜辺のターゲット中心に向かって飛び立つ。



雨のスタートとなったが意気軒昂の日本チーム。

勝となる状況に。慎重に狙ったが僅かにショート気味となり、無理して足をのばしたため、痛恨のハーネスタッチ。日本チームは39点差で2位となってしまった。その後インドネシアチームからデデのハーネスタッチにプロテストが出され、インターナショナルジュリーはプロテストを認め、デデはリランチとなり、個人総合での優勝に望みをつないだ。19cmを出せば優勝であったが、出たスコアは、107cm。これで岡選手の個人総合優勝が確定した。女子では最後に50cmとまとめた東武選手が優勝、日本は2冠を達成することができた。

大会前半は天気が悪く、選手権の成立も危ぶまれたが、終わってみれば11ラウンド成立と、申し分ない結果で第1回アジア選手権は幕を閉じた。

〔総合〕

- 1位 岡 芳樹
2位 Ardi Kurniawan インドネシア
3位 Ke Yang Lin 台湾

〔女子〕

- 1位 東武 瑞穂
2位 Plaifha Thongdonpum タイ
3位 Milawati Sirin インドネシア



総合トップ3。岡選手、遂に表彰台中央に。



女子トップ3。東武選手、会心の笑み。

〔国別〕

- 1位 インドネシア
2位 日本
3位 台湾

アジアチャンピオンから

□岡 芳樹

今回の大会は、海沿いのエリアということもあり割と風のコンディションが安定していて、グライダーコントロールの上手い選手に有利だと思っていたが、時に荒れ気味のこともあり、そのような場合に如何に失敗しないかが勝敗の分かれ目となった。最終ラウンドで上位3選手が皆失敗をしてくれたおかげで、優勝することができた。勝負は最後まで何が起きるか分からないことを改めて確認した次第だ。この調子で来年の世界選手権でも良い成績を残したい。

□東武 瑞穂

今回の大会会場は砂浜で、比較的上アップダウンが少なく降ろしやすいエリアだったので、わずかなミスも致命的な結果につながってしまうという、とてもシビアな戦いでした。

究極の緊張と不安で孤独だった私を

救ってくれたのは、日本からの励ましのメッセージや、チームメンバーが温かく見守ってくれたこと、そして台湾の人たちがとても優しく接してくれたことです。本当に感謝しています。

今大会のポイント10ラウンド目にあったと思います。荒れたコンディションの中、比較的高得点を取れたことが勝利につながりました。最後まで諦めずに試合ができたこと、それが良い結果に結びついたと思います。

最終の11ラウンド目は、極限の緊張の中、仲間たちの応援を胸に、自分を信じてフライトすることができ、とても良い経験になりました。また、勝負の世界は最後までどうなるかわからないと、改めて思いました。

日本で応援してくださった皆さん、日ごろ練習に協力して下さる、スカイ朝霧、イーストジャパンの方々にお礼申し上げます。



パッド中心、0cmを狙って。



国別トップ3。日本は惜しくも2位に。

長い6ラウンドの末に

2012年パラグライディングアキュラシー日本選手権 in 那須烏山

報告：大会実行委員長 文字 英彰

アキュラシー日本選手権が4月14日・15日に栃木県那須烏山市の烏山エリアで行われました。烏山エリアは高低差120mの小さなエリアですが、テイクオフとランディングのアクセスが良くアキュラシー競技には最適の環境です。これまでにリーグ戦を開催しており、東風の場合はランディングが難し

いコンディションになることも多くの選手が知っています。今回は天気がよければ12ラウンドを行うことになり、ハードな2日間が期待されていました。しかし、初日は受付時から雨が降りフライトできません。早々に競技キャンセルとなり明日へ期待です。

15日は朝6時に受付開始。多くのラ

ウンドを行いたかったのですが、昨日の雨の影響でびっしりと美しい雲海が広がっており、雲が取れるのを待つことに。ようやく8時15分に雲海が崩れ1ラウンドを開始。しかし安定したコンディションにもかかわらず、5cmの吉富選手以外の有力選手はパッドを踏めません。2本目でようやく横井選手、古賀選手が0スコアと調子が上がってきて盛り上がります。こうなればなんとか5ラウンドを終了させ1本目の成績を抹消したいところです。しかし、3

ラウンドに入った頃から徐々にサーマル活動が活発になり約半数の選手が1000点を出してしまい、なかなかパッドランディングが出せず、多くの選手が得点を落としていきます。そして同様のコンディションで4本目を終了。この時点で古賀選手と岡選手、大きなミスのない二人が他の選手を引き離しています。

そして逆転が狙える5ラウンドに入りましたが、バンバンのサーマルコンディションで高度を下げるのに時間がかかったり、シンクに捕まりリフライトを余儀なくされる選手も続出で、進行は遅れがちです。なんとか5ラウンドが終了し一番悪いスコアが削除されましたが、他の選手の逆転の目は少なく岡選手を僅差で古賀選手が追う形で6ラウンドに突入。

しかし途中からついに魔の東風がやり始め、その強さも増し、何度かテイクオフクローズされます。そしてこの6本目が明暗を分けました。岡選手51cmに対し古賀選手は554cmと大きく外してしまいます。しかし強い東風は収まらず、最終フライトの雨宮選手の前で長いテイクオフクローズが続きます。競技中断は90分にもなり、もう次のラウンドは行えません。このまま再開できなければ、6本目は無効となり5ラウンドまでの成績で順位が確定し岡選手の優勝が決まります。

雨宮選手も女子優勝がかかっていました。5ラウンド終了時点で2年連続の女子チャンピオンの東武選手が2348点、ルーキーの雨宮選手が2583点。今大会絶不調の東武選手は6ラウンドで1000点を出してしまい、763cm以下のランディングで雨宮選手の逆転優勝という場面を迎えていました。しかしテイクオフができなければ逆転も叶いません。

待ちに待った日没30分前にフライト可能となり、雨宮選手がテイクオフ。プレッシャーを押しつけ542cmで女子優勝、そして岡選手の優勝が決まり日本選手権者に輝きました。

[スクラッチ総合]

- 1位 岡 芳樹
- 2位 古賀 光晴
- 3位 日野 政浩

[女子クラス]

- 1位 雨宮 有子
- 2位 東武 瑞穂
- 3位 橋本みさ紀

[ハンディキャップクラス]

- 1位 吉富 周助
- 2位 佐川 幸宏
- 3位 雨宮 有子

[ルーキークラス]

- 1位 雨宮 有子
- 2位 寄本 博行
- 3位 岡本 菊夫

日本選手権者から

□岡 芳樹

1日のみの大会で、最初から全く気の抜けない展開となった。烏山はランディングからサーマルが出易くターゲットの狙い難いエリアなので、その点では誰しもチャンピオンになるチャンスがあると言えた。順風ならグライダーコントロールの上手い山谷選手に有利となるのは明らかだった。大事な1本目で、私は1m以上も外してしまったが、山谷選手も9m以上外す番狂わせ。ラウンドを重ねるがパッドを順調に踏み続ける選手は出ない。5ラウンド終了時点で私と古賀選手の一騎打ちの様相。21cmの差で私がトップ。そして最終ラウンドのテイクオフ。ルール上、古賀選手の後を私が飛ぶので、古賀選手がパッドを踏めばプレッシャーがかかる。目を凝らしてフライトしていると、古賀選手は大きくターゲットを外した！相手のミスに救われた感じは否めないが、なにはともあれ念願の日本選手権者になれて満足している。実はHG、PG通して初めての日本選手権者なので、ついに来たー！って感じ。次はアジア選手権でも良い結果を残せるように頑張りたい。

□雨宮 有子

今年、初めてアキュラシー競技に参加しました。クラブでチームを作って参加するぞ！我等がチャンピオンだ！と皆で鼓舞しながらの参加。普段のグライダーは飛びすぎる！とのことで、



パッド中心を狙っていく岡選手。長い競技歴で初めて日本選手権を獲得。



総合トップ3。古賀選手、最後の逆転ならず。



女子トップ3。長い待ちに耐えた雨宮選手の勝利。

急遽、滑空比が低いグライダーを調達し、その操作性を探りながら、初めてのエリアで、ここの地形は？風は？と試行錯誤しながらのフライトでした。

一日アキュラシー競技に参加して思うのは、地形や日照により変化する大気や風に合わせて狙って飛ぶ面白さ

と、フライトの基本原則の普遍性です。競技としては条件が変わってしまうことはよろしくないのかもしれませんが、パラグライダーの醍醐味の一つは、地形を読み気象を読み風を読むことにあると思います。そして最終アプローチ、グライダーを自分の体の一部のよ

うに操って微調整！おもしろいなー！でも基本は同じ！こんな体験ができたのも、クラブの仲間のおかげです。それに、アキュラシー大会に参加していた皆さんにたくさん声をかけていただき、お心遣いいただきました。ありがとうございました。

自然の前に膝を折る

2012年ハンググライディング日本選手権 in 南陽

報告：副競技委員長 佐藤 信博

4月28日から5月2日まで山形県南陽市の南陽スカイパーク周辺でハンググライディング日本選手権が開催された。南陽での日本選手権開催は3回目、過去の実績からも期待がかかる。ここ数年は西風強風と東風に悩まされてきたが、今年は東風対策として南に20km離れた米沢に、昔飛んでいたエリアを再開発し用意した。これで東風に対する不安解消……のはずだったが、例年にない大雪と低温のため雪解けが進まずテイクオフに上がることができなかった。メイン会場のタカツム山も大会10日前にようやく登れるようになるといった状況での開催となる。

南陽市は山形県の南側に位置し、南の吾妻山、西の飯豊山、北の朝日連峰、東の蔵王（奥羽山脈）に囲まれた盆地にある。温泉とさくらんぼやぶどうなどの果物、米といった農業が盛んで、エリアと街が近く立地条件は最高な環境にある。またスカイスポーツの歴史も古く、町のスカイスポーツへの力の入れようは他地域にはないほどだ。

今年の長期予報は晴れ間のオンパレード、もしかすると凄いコンディションで毎日飛べちゃうかと期待が上がる中でのスタートだった。大会初日、天候は晴れだが気温減率が悪く、想定される高度は良くて1000～1200mと低い。平野より山側の方がサーマルコンディションが良いことを期待し用意されたタスクは、タカツム山TO～西に南陽高校スタートパイロン～大洞山に戻り～西の長井橋～南の鬼面橋～MLDに戻るという55.8km。ゲートオープンとともにテイクオフしたが、コンディションは渋く綺麗にはゲインできずこぼれて降りていく選手が続出。蓋を開ければ予報に反して上がりは悪く1000mちょい。サーマルもTO近辺だ

けでほかでのサーマルは期待ができず次につなげない条件の中、トップは第一パイロンをとりMLDまで戻るのがやっとという結末。トップは前回日本選手権覇者の太田選手、次に松村選手、大門選手と続いた。Day qualityも0.0061と低い初日となった。

2日目、昨日より少し期待が持てるコンディションだが予報は下り坂。高層にうっすらと薄雲がかかりサーマル活動を抑えている。タスクは、タカツム山TO～南に亀岡文殊～北にハイジアパークに戻り～西の幸来橋盆地を横断～ゴミ焼却場～ゴールは米沢羽黒神社の40.6kmと抑えめ。視界も白くイマイチ上がり渋い中、次々と選手はテイクオフ。十分一上空で少しずつガールが形成されゲインを始める。スタートも後半になり1000m付近にあった逆転層がブレイク。このタイミングにいた選手数名が1800mまで上げ第一パイロンに向かう。これで何とか競技



スカイフェス入賞者。後列中央が1位太田選手。



レディースカップ入賞者。賞品の地元産米を手に。

の係数が1になるかと期待したが、その後もサーマルは乏しく、予報より早い段階で西風が入り始め亀岡の帰りがヘッドウインドになり、選手は距離を伸ばすのに苦勞していた。そんな中で幸来橋を取り距離を伸ばした伊藤宙陸選手がトップ、2位大門選手、3位太田選手と続いた。

3日目はグライダーが組めないほどの東風強風でキャンセル。有志を募り米沢エリアに雪かきに上がるが、一つ目の雪を排雪し二つ目で玉砕。人間の手では無理と判断し断念。倒木も3箇所あり、まったく歯が立たなかった。

4日目、今日競技が成立しないと日本選手権不成立が決定してしまう大事な日、しかし天気の様子は容赦なく東風を吹き付ける。昼頃まで待ったが安全に飛べる可能性がなく残念ながらキャンセル。日本選手権不成立が確定。

最終日も東風は弱まらず大会は終了。スカイフェスIN南陽と第27回レディースカップIN南陽、そしてスポーツクラスとして表彰を行った。

[スカイフェス]

- 1位 太田 昇吾
- 2位 大門 浩二
- 3位 伊藤 宙陸

[レディースカップ]

- 1位 野尻 知里
- 2位 内田 秀子
- 3位 磯本 容子

[スポーツクラス]

- 1位 鳥羽 岳太
- 1位 秋吉 壮志
- 2位 遠藤 忠悦
- 2位 渡部 昭輝



参加者一同、来年の選手権成立を願って記念撮影。

J2リーグに参加しよう！

あまりコンペに出ていない、あるいは興味を持っていないフライヤーにとっては、Jリーグ、J2リーグと言われてもピンとこないでしょう。簡単に説明すると、Jリーグとは、日本で最高峰のパラグライダーのリーグ戦です。年間7～10戦ほどを戦い、誰が日本一のパイロットかを決めます。つまり年間を通してどれだけの成績を残せるかを競います。一方、日本選手権も日本一を決めるものですが、こちらは日本選手権という大会の成績だけで決まります。日本選手権もJリーグの1大会に位置付けられています。したがって年間を通して実力を出せても、たまたま日本選手権の時に実力を出せないと日本選手権者にはなりません。

2年間のJリーグの成績でランキングを付けて、世界選手権やアジア選手権の日本代表チームを選考しています。つまり、Jリーグはとてもレベルが高く、参加選手も鎬を削っているのです。大会の雰囲気も真剣そのものになります。大会が初めてのパイロットや世界選手権に出る気は全くないような選手には、気楽に参加することが難しいものと言えます。

しかし、どのスポーツでも同じですが、底辺が広がらないと、その頂点に立つ選手の実力も高くなることはありません。そこで、大会初心者や、バリバリのコンペティターではないパイロットにも気楽に大会のおもしろさを味わってもらえるようにと企画したのが、J2リーグです。

J2リーグは、Jリーグとはほぼ同じ得点方法を使っていますが、タスクの内容はより易しく、距離も短めに設定されます。フライトの判定にGPSに記録されたログ（飛行の軌跡）を使用するのもJリーグと同じなので、ある程度はGPSの使い方を覚えなければなりませんが、基本的にGPSの使い方をマスターしていないパイロットが多いものと考えてレクチャーもしますので、あまり気にしないで参加できます。

J2リーグの一番の売りは、懇親パーティです。Jリーグは競技志向が強いので、競技が90%以上を占めます。一方のJ2リーグは競技は50%くらいで、

残り半分は「如何に楽しんでもらうか」です。日本全国からの参加者と懇親することで、各エリアに仲間ができ、色々なエリアに行きやすくなるといったメリットがあります。是非気楽に、コンペってどんな感じと参加してみてください。きっと新しい発見がありますよ。

J2リーグ参加者の声



□内田 薫

パイロンレースに興味を覚え、J2に参加するようになりました。初めて参加するときは不安もありましたが、皆さんが親切にGPSのことや競技ルールなど、わからないことを教えてください、楽しむことができました。

5月の尾神J2では、コンディションにも恵まれ、タスクをクリアしてゴールするとき、格別な喜びを味わうことができました。普段飛んでいる時も楽しいですが、大会でみんなで同じ目的をもって飛ぶ中で、上手いフライヤーの飛び方を学んだり、自分なりに考えて次のパイロンを目指したりすることは、とても刺激になり、また、得るものも大きかったです。

とてもアットホームな雰囲気、パイロンレースの醍醐味が楽しめ、フライヤー仲間も増え、「飛ぶこと」がますます楽しくなるJ2です。ぜひ、参加してみてください。



□田中 健

私の場合、初めての大会がJ1で、タスククリアもできずに未熟さを痛感しました。グライダーがEN/Bだったのもありますが、レースに慣れるためにJ2にも参戦することにしました。J2だとグライダーもEN/Cまでの制限があるため差が少なくなりますし、タスク



今日のパイロンは……みんなで助け合ってGPS設定。



尾神大会参加者。たくさんの仲間と出会えるのも魅力。

自体も短いためレースに慣れるには最適です。

「大会に興味はあるけどレースは怖い……」と思う方もいるでしょう。J2は良い意味でゆるいので、そういう方には特にオススメです。皆と同じルートを飛ぶだけでもレベルアップできますよ。あ、飛べないときのグルメ&観光タスクも楽しいですよ（笑）



□橋本みさ紀

J2戦に幾度か参加していますが、その魅力は、大会やメンバーの和やかな雰囲気だと感じています。

そもそもJ2が何か分からないのに、ただ好奇心だけで参加し始めましたが、サポートが手厚いので大会初心者にぴったり。またフリーフライトとは少し違って、上手な人たちとタスクを一緒に飛ぶことで、とても刺激を受けます。そして何より、一緒に飛んだ選手たちと、J2恒例の懇親パーティで盛り上がる！

パイロット証を取得して、新しいエリアで飛んだり、他のフライヤーに会うきっかけとして、気軽にJ2に参加して楽しんでほしいと思います。

欧州DHVなど訪問レポート

JHF安全性委員会 委員 伊尾木 浩二

パラグライダーに関するヨーロッパ情報を入手するために、AirTurquoise社、PMAそしてDHVを訪問してきました。

まずSIV指導者のレベルを整える

今回の訪問目的は、SIV（飛行中のアクシデントのシミュレーション）に関する情報および事故安全性に関わる情報を得ることでした。

最初はスイス。レマン湖の畔、ローザンヌ市街から車で30分ほどの小さな工業地帯の一角にAirTurquoise社があります。EN、LTF認証テストを行うフライトエリアも会社から見えており、風を見てすぐ飛びに行けるような環境でした。代表のAlan氏はEN規格における先駆者でもあり、彼自身がテストフライト、SIVの指導も行っており、約20年間のパラグライダースクールの指導経験者でもあり、話しやすく感じました。

日本でSIVを行うには環境がほとんどなく、湖上でも高低差をあまりとることができないといった問題があります。SIVを教育として考えた場合、必須科目と思えるのですが、指導リスクや環境を考えると、それが困難な状況です。しかし日本でできる指導方法はないのか、また現在のSIVの指導方法はどのような状況なのかを知りたく、尋ねてみました。

Alan氏は「SIVをスクールにおいて必須科目にするべきであるという考えはあるが、現実、指導者のレベル差と環境面を考えると、やはり必須にすることは困難であり、現在行っているSIVのシステムを少しまとめる必要があると思っている。これは指導者レベルをある程度整える必要性があるという点がまず問題であり、今年、SIV指導に対するマニュアルを作りたい」と話してくれました。

日本におけるパラグライダーエリアの環境を考慮した時、SIVをどのように開催するかではなく、SIV指導で得たことを一般スクール分野においてより安全に指導すること、それとともにパイロット証保有者が安全なフライトを続けていくための知識向上を目的と

した上で、今後もAlan氏とは対話を続けていくことを約束しました。

競技参加者のSIV受講に向けて

次にオーストリアへ入国、PMA代表のHans氏とコッセンで会うことになりました。

PMAとはParaglider Manufactures Associationの略であり、日本流というとパラグライダー工業会のようなパラメーカーが集まった団体です。現在30社ほどが加盟しており、パラ用品メーカー側が望むことをCIVLなどを含む各団体へ提案しています。事務局はドイツのミュンヘンから車で1時間ほどの位置にありますが、今回の日程が祭日ということもありPMA主催の大試乗会がコッセンで開催されていたため、現地でHans氏と対面しました。

PMA発足は約5年前であり、発足目的はENとLTF規格の統一化でした。結果、今年4月にパリで行われた議会でENとLTFが遂に統合され、認定機関としてはEN規格で行うことになりました。ただし、ドイツ国内における法律の関係で、LTFという名称が消えるわけではありません。LTFの認定はENに準ずるというスタイルで今後は行われていきます。

この統合された型式は『EN92612:2012』からスタートされることになりました。PMAとして大きな目標を成し遂げたと言えます。今後は競技活動を安全に維持し事故を起こさないようにするために、競技参加者がSIVを受講することが望ましいとPMAは考えており、競技参加者にSIVを行うにはどのようなカリキュラムが必要かをまとめていくそうです。そして、プロト機についても認定機は出場できるように、その認定内容をまとめ上げることが今年のテーマだと言っていました。

指導者の向上から人口増へ

最後にDHV（ドイツハンググライディング連盟）を訪問。ミュンヘンから車で1時間以内の郊外にDHV事務局があります。

今回、事務局長Klaus氏、教育、安全性委員長のKarl氏と会談しました。

事前に質問事項を提出していたので準備をしてくれており、スムーズな対談を行うことができました。

10年ほど前にもJHFより訪問しており、その当時のDHV会員数は約3万人、現在は3万4千人と増加しています。若者も増えているということも聞いています。DHVの会員になるためにはドイツ在住であることが必要ですから、国内に住む人だけの会員数です。日本でも一時期は3万6千人の会員数を記録していましたが、現在、日本全体で1万5千人を切ると思われ、ピークの半数以下になっている現状です。DHVとして会員を増やすためのイベントなどは特に行っておらず、各スクールの集客努力および事故を減らすことが会員数増加になっているように思えました。

また、日本ではパイロットの高齢化が少し気になっており、フライト時において空中での心臓発作、脳血管障害を含めての障害リスク対策を検討する必要があるという状況になっています。DHV側では全体的に若者も多く、現在は高齢者対策はありませんが、高齢者の事故が増えてくると対策を取ると言っていました。DHV公認SIVコースの受講では、薬服用、糖尿病の方は参加できないルールがあり、JHFとして薬服用に伴うフライトリスクも今後調べて行く必要があると思います。

ドイツのライセンスに関しては、ドイツ国内におけるスクール卒業基準は300m以上の高度で60本のフライト、他のエリアを含めて2ヶ所以上、というルールがあります。日本とドイツではエリア環境が違うものの卒業フライト本数は明らかに少ないように感じましたが、指導者への教育プログラムは密であり指導レベルは高いと思えます。こういった指導者レベルの向上が、事故を防ぐ努力、そしてフライヤー人口増加へと導いているのでしょう。

他にもDHV入手情報はたくさんありますが、今回すべてをお伝えすることはできません。今後、日本でも有効な部分は取り込み、安全に関わる部分を最大限に生かしていきたいと考えています。

機体整備の重要性

JHF安全性委員会 委員 大門 浩二

本来空を飛ぶことのできない我々人間は、グライダーという道具、翼を利用することによって初めて空を自由に飛ぶことができるのです。その翼が常に飛行に適した状態に維持・管理・整備されていなければ、危険を伴う可能性のあるフライトになってしまいます。どんなに練習や訓練を積んだパイロットであってもミスを犯す可能性はあります。人間はミスを犯す生き物だと思っていなければなりません。ですから、そのリスクを最小限に留めるためにも、使用する機材、グライダー・ハーネス・ヘルメットなどの道具は常に適正な状態に維持管理・整備されていなければなりません。

安全性が確保された機材を維持することによって初めて、安全に飛ぶための準備、飛行の第一歩が整ったということです。不安を抱えていたり、リスクを負ったフライトは決して楽しいものではありません。ましてや怪我をしてしまったり事故を起こしてしまったりは社会的責任にまで影響してしまいます。

機材の整備は安全管理の第一歩とも言えます。フライヤー各自、機材の所有者が責任を持って維持管理・整備して運用していくことによって安全な飛行の準備が整うのだということを強く認識してください。

穏やかな飛行でも機体劣化は進む

皆さんご存知のように、ハンググライダー（機体、グライダー）はアルミニウム合金やカーボン素材のパイプなどとステンレスワイヤーでメインフレームが構成され、ポリエステル系合成繊維（ダクロンセール、マイラーセール）で成型されています。

これらの主要部品や付属するボルト、ナット、金属プレートなどは、決して永久的にその品質や強度を維持できるものではありません。グライダーの使用頻度、使用状況、運搬・保管状況などによっては、耐久性や強度が大きく損なわれてしまう場合があります。さらに経年劣化によっても耐久性と強度は低下し、そのグライダーの飛行特性やバランスにまで大きく影響してきます。

通常飛行状態や適正な離着陸を繰り返しているのであれば、メインフレームのパイプやワイヤー、セール、その他の付属する部品に損傷を与えることは少ないかもしれませんが。それでも使用頻度によっては、組み立て・分解を繰り返すことにより摩耗したり経年劣化する部品は発生します。セールなどは繰り返し畳んだりテンションを張ったり紫外線に晒したりすることによっても、摩耗・劣化してしまいます。あるいは、グライダーを車に積んで運搬することにより、車の振動や道路の段差などによる衝撃でグライダーに損傷を与えてしまうかもしれません。

グライダーに大きな負荷をかけずに穏やかに離着陸と飛行を繰り返しているとしても、グライダーは劣化します。まして、飛行すること自体、人間の重量がぶら下がり荷重がかかり、速度の変化や気流の変化によっても翼にかかる負荷は変わってきます。

たとえ適切な取り扱いと通常飛行をしていたとしても定期的にオーバーホールして点検・整備し、経年劣化・摩耗・消耗する部品は交換しなければなりません。また、合わせて飛行特性についても、信頼できる専門のパイロット（整備者・教員・販売元等）がテストフライトを行い、トリム速度、ピッチ安定性、ロール特性やバランスについて確認し、必要ならば調整・チューニングし直さなければなりません。

大きな負荷となる離着陸の失敗

最も気を付けなければならないのは、俗にスタチン・クラッシュと言われる離着陸時の失敗です。たとえ軽微なスタチン・クラッシュであっても、怪我もしていないし、パッと見、グライダーもどこも壊れていないからといって、決して甘く考えないでください。予想以上に大きな負荷がかかっていることが多いはずです。

自動車免許教習で聞いた覚えのある方もいると思いますが、車が壁に衝突した時の衝撃は時速60kmで14mの高さから落下したのと同じ衝撃で、時速40kmだと6mの高さから落下したのと同じ衝撃であると習ったはず。自動

車の重量とグライダープラス人間の重量では比べものになりませんが、材質としての強度はハンググライダーの方が低いでしょう。仮に、スタチンやクラッシュした時の速度が失速速度以下の時速20～30km程度だったとして、自動車の時速40kmの場合の半分程度の2～3mの高さから落下した衝撃と考えてみてください。もし、ご自分のグライダーを2～3mの高さから落としたとしたら、そのまま気にもせず点検もしないで飛べますか。そんなことをしたら、自殺行為と言われてしまうでしょう。怪我していないし、どこも壊れていないように見えるからといって、決して、笑い話で誤魔化して済ませないでください。

また、スクールなどが管理しているエリアでは、スタチン（離陸の失敗）の時には誰かが見ていたり手助けしてくれたりして、グライダーの損傷箇所や衝撃のあった箇所を把握できることも多いものですが、一人で、あるいは教員や熟練したパイロットなどがいなくて損傷の判断がつかない時には、その飛行を取り止めて、次の飛行の前に点検と整備をしなければなりません。

クラッシュ状況と予想される損傷

ランディング時のクラッシュ（着陸の失敗）については多様な状況が起こり得ます。下にいくつかの状況と予想される損傷の例を挙げます。

1) フレアーがかかり切らず、ほぼ真っ直ぐにノーズの先端から地面についた場合。

その時の速度と衝撃の度合いによって違ってきますが、考えられるダメージと損傷箇所としては、アップライトとキールを繋ぐハートボルトの変形やキールパイプの変形、曲がりがあります。また、衝撃が激しく、前転寸前までいくようなセールの反り返りがあった場合には、バテンキャンバーの変形やスプログの変形が起こり得ます。

2) やや横斜めにノーズがついて片翼のスパークが地面に接触した場合。

地面に接触した側のスパーク（ランディングエッジパイプ）の損傷、凹み。たとえゆっくりとした速度でも、運悪

く石の上にリーディングエッジが接地した場合には、小石程度でも、アルミパイプは簡単に凹んでしまいます。コントロールバーを組み立てた状態からグライダーを倒してしまった場合でも（約1mの高さからでも）凹んでしまうことを覚えておいてください。

3) 片側の翼端が接地してグラドループのような状態で反対の外翼が接地した場合。

外翼側は遠心力が働き速い速度で接地してしまいます。パイプの損傷はもちろんのこと、外翼側のバテンに圧縮の力がかかり、キャンバーが大きく変形する場合があります。気付かずに次回飛行してしまうと、真っ直ぐ飛行することができず、大きな事故につながってしまう可能性があります。

4) ノーズはつかず、グライダーがほぼ水平の状態、垂直にベースバーから接地した場合。

高さや衝撃の度合いによりますが、キールやハートボルトはもちろん、激しいときにはノーズプレートやクロスバーセンタープレート、ボルトの変形も疑われます。また、セールの重みの反動でバテンキャンバーやスプログの変形も起こり得ます。

5) ボディランディングと言われる格好でベースバーとキールエンドが接地した場合。

ほとんどグライダーには衝撃がないように思いがちですが、ベースバーにセーフティホイールを付けていて、一見クラッシュではないようにタイヤでゴロゴロと接地した場合でも、ランディングリヤワイヤーに負担がかかります。何度か繰り返しているうちに、テイクオフ直前にグライダーを持ち上げただけでリヤワイヤーが破断したという事例も起きています。

以上のように、ランディング時の衝撃は、グライダーにとって予想以上に厳しい負荷を与えてしまうことが多いのです。一度のクラッシュで判断がつくような損傷ならば、その都度点検・交換などの整備で対応できますが、繰り返された軽微な衝撃が蓄積されて損傷したり破断した実例も幾度と繰り返されています。定期的に、あるいは必要によってその都度、オーバーホール（点検整備）することが、安全管理上、最も重要な対策と言えます。

実際に起きたことに学ぶ

ここからは実際の事例を挙げます。これらも参考にして、オーバーホール（点検整備）の重要性を理解し、安全管理の意識を高めて機材の適正な維持管理・点検整備を行ってください。

■事例1

テイクオフ直後、片側のサイドワイヤーが、コントロールバー付け根側で破断。翼の形はそのまま維持されて飛行し続け、残っている片方のサイドワイヤー方向だけに旋回して何とか着陸できた。

中古機として購入されたキングポストレス上級機。2.0mmレーシングサイドワイヤー。オーバーホール・点検整備はされていたと思われるが、ワイヤー交換はされていなかった。カーボンクロスバーのセンタープレートが十分な強度を持っていたため運良くそのままの翼の状態が維持され続けた。

■事例2

テイクオフ後、サーマル内で旋回飛行中、片側のサイドワイヤーがセール内の上部取付側で破断。翼は、クロスバーセンター部分から上方へ折り畳まれ飛行不能状態で落下。レスキューパラシュート開傘と同時に斜面へ接地。

グライダーのオーバーホール・点検整備は実施されていたが、ワイヤー交換はされていなかった。グライダーの使用年数等は不明。

上記の1と2の事例は、サイドワイヤーの空中での破断事例ですが、前記のランディングクラッシュの蓄積による飛行直前のリヤワイヤーの破断など、過去にはワイヤーの破断事故が何度か発生しているようです。

ハンググライダーに使用されているステンレスワイヤーは、飛行に際して十分な強度を有していますが、衝撃による蓄積や折り曲げやキンクなどのストレスによる蓄積によって強度が低下してしまいます。

また、ワイヤーについては、オーバーホール時の目視や触診での点検では劣化や強度低下の判断がつかないことがあるため、製造メーカーで推奨する定期的な交換をする必要があります。おおよそ、2.0mmのレーシングワイヤーで50時間毎、2.5mmのワイヤーで100時間毎に交換しなければなりません。

■事例3

飛行中にVGローブを緩めたと同時にメインのクロスバーテンションワイヤーが破断。VGローブと連結されたサブテンションローブによってクロスバーテンションは保持され、翼の形状も維持され続け、通常どおりランディングした。クロスバーセンターの取り付け部側でワイヤーをかしめている二つのスリーブの間で破断していた。

当該事象の数ヶ月前からVGローブテンションが異常に重くなっていて、力づくで強引にローブを引くことを繰り返していたため、キンクした箇所が繰り返して折り曲げられて、最終的に破断したものと思われる。

■事例4

飛行中に片側のスプログが根元から外れたために反対方向へとられ、旋回が止まらなくなりスパイラル状態に陥る。VGを緩め、速度を緩めて何とか直線飛行に回復させることができ、そのまま無事に着陸した。

スプログの長さを調整する際に固定するための割ピンが外れて抜け落ちていたために、スプログの長さが変わってしまい、緩んで外れたと思われる。当該事象の数フライト前から、左右のバランスが崩れており、飛行ごとに右に取られたり、左に取られたり、その都度現象が違っていった。

3と4は、当該事象が発生する前の時点から、以前とは違った、通常飛行の時とは違う現象が現れていたにもかかわらず、そのままフライトを繰り返していたために起こった事例です。今までと違った操作性や飛行状態、あるいは飛行特性が発生した時点で、その原因を調べるために点検整備を行い、交換・調整をしなければなりません。そのような現象は所有者本人でなければ気付かず、自身の安全管理として徹底しなければなりません。

■事例5

積み込み時に誤って車の上からグライダーを落としてしまった。念のためセールの中のパイプを目視と触診で確認したところ、落とした側とは反対の別な箇所に大きなパイプの潰れが発見された。アルミパイプが破断してしまいう直前ほどの状態であった。

おそらく以前にノーズクラッシュ等

でパイプが凹み、その状態のままで繰り返し使用されていたために、破断寸前まで金属疲労が進んだとみられる。当該パイロットが普段の飛行で着陸する場所は河川敷であり、地面は固く、さまざまな大きさの石が多く点在する場所であった。本人はごくごく軽微なノーズクラッシュと判断して点検を怠っていたのかもしれない。たまたま別な事象で点検されたために損傷が発見された幸運な例とも言える。

このほかにも、表立っては報告されていないたくさんのインシデントや事例があると思います。一步間違えば、ほんのわずかな運が悪ければ、重大事故へとつながってしまいます。前述のとおり、飛行すること自体、すでにリスクを抱えているとも言えます。しかし、気象判断や操縦技術、体力的、精神的な面など様々なことに影響するリスクを、ハード面である機材、特にグライダー本体の適切な点検整備と維持管理を行って安全管理のための準備環境を整えることができれば、全体へのリス

クも軽減できると言えます。

ぜひこれらのことを理解して、常に安全に飛行できる状態を保てるようにオーバーホール・点検整備、維持管理を行ってください。「安全は機材から」というよりも、「機材の安全管理は当たり前」という意識のもとで飛行を楽しみましょう。

生半可な点検整備・調整は危険

オーバーホール・点検整備を行うのは、空を飛ぶ者として当然のことです。しかし、決して経験の浅い個人では行わないでください。専門の知識や経験のある教員、販売者や輸入元において行ってください。間違った組み立てや整備をしてしまえば元も子もありません。通常のオーバーホールではセールをフレームから完全にはずし、フレームを分解してパイプ、プレート各部の点検、ボルトナットの点検交換など細かなパーツごとに点検します。この組み立てる時に方向や組み方を間違えると、飛行特性に影響するどころか、真っ直ぐ飛ばなくなるなど危険な

状態に陥ってしまう場合があります。

さらに、オーバーホール後のテストフライトはリスクを伴う可能性もありますし、調整においては十分な知識と経験がなければ安全な飛行特性を維持させることができない場合があります。

また、グライダーの飛行特性、コントロール性についても教員や販売元、輸入元とよく相談して、適切な調整を行ってください。真っ直ぐ飛ばない、失速速度が速い、トリム速度が合っていない、右に曲がりづらい、左の旋回が維持しづらい等、バランス調整が取れていないグライダーはリスクを伴います。いざというとき、テイクオフ直後、荒れた気流でのランディングアプローチ等、より慎重で的確な操縦が要求されるのは言うまでもありません。そんな時に調整が取れていないグライダーでは安全に飛行できず、リスクを伴った離着陸となってしまいます。それに飛んでいて楽しくないはずですよ。

この調整もかなり重要なファクターを占めますので、しっかりと確実に調整して維持するようにしてください。

2011年・2012年事故概要

JHF安全性委員会

2011年の事故報告書件数は、HG（ハンググライダー）1件、PG（パラグライダー）13件、MPG（動力付きパラグライダー）4件、合計18件でした。2012年の事故報告書件数は5月25日現在、HG2件、PG4件、MPG1件、合計7件です。報告された事故の概要は以下のとおりです。

2011年事故概要

[HG 合計1件]

☐重症1件

トーイングによる体験会で、前進側地上右隅の固定アンカーが、海からの突風を受けた右翼の強力な持ち上がりによって浮き上がって地面から抜けてしまい、右翼が左側にクラッシュ。体験者の左上腕骨折、全治1.5ヶ月。(5/22)

[PG 合計13件]

☐死亡4件

1. 高度処理（翼端折り）をしながらのランディングアプローチで前縁が潰れて落下、XC証およびHG-P証所持、56歳。(5/3)

2. 教習生によるランディングアプローチでの潰れによる落下。ランディング側には指導員が配置されていなかった。(11/12)

3. 他の2件では墜落の要因となるような誤操作が確認されておらず、それぞれの持病の発作によるアンコントロールが原因との観測が伝えられている。66歳と45歳のいずれもXCおよびT証取得者。(6/29) (9/18)

☐重症6件

1. ランディングアプローチまたは旋回操作のミスによるもの4件 (6/30) (8/14) (8/13) (11/30)

2. 練習生による未熟操作の結果と思われるもの2件。(7/6) (8/24)

☐他3件

1. ランディングアプローチミスにより電線に宙吊り。(9/24)

2. ツリーラン後の自己確保失敗のため落下。(11/02)

3. ランディングアプローチミスによりランディングに地続きの児童公園に着陸、遊具で遊んでいた児童に衝突す

る。パイロットはXC証取得者。(10/10) [MPG 合計4件]

☐死亡1件

機関トラブルによる水死1件、救命胴衣は装着していたがラインが足に絡まって溺死。(9/26)

☐重症1件

デモ飛行中旋回時に他機と接触後落下。他機パイロットは死亡。(11/6)

☐無傷2件

着陸時に車両に衝突 (6/12)、フライト準備中の他機に接触 (6/9)。

2012年事故概要 (2012年5月25日現在)

[HG 合計2件]

☐死亡2件

1. 海岸に不時着水後水死。71歳、経験年数20年。(1/6)

2. ハーネスレッグベルト掛け忘れによる不安定飛行後ツリーランディング、パイロットは機体前方に放出され20mの高さから落下したと思われる。68歳、経験年数30年。(5/19)

[PG 合計4件]

□死亡3件

1. 潰れの回復操作なく斜面に激突。66歳、経験年数22年。(4/28)
2. タンデムフライトのテイクオフをサポート中にタンデム機と一緒に浮き上がって飛行後落下。(4/29)
3. 急旋回後墜落。60歳、経験年数6年。(5/09)

注：1と3の事故では、飛行中パイロット自身の持病発作が要因ではないかという推測が伝えられている。

□重症1件

ランディング操作ミス(トップランディング)、49歳、経験年数10年。(2/27)

[MPG 合計1件]

□死亡1件

墜落、非会員。(2/19)

安全フライトのために

1. 普段からしっかり体調管理

昨年、今年とパイロットの持病が原因と疑われる死亡事故が続発しています。飛行中に健康障害が発生すると、有効な対処のできないまま重大事故に直結する可能性がたいへん高くなります。また、地上では異常を感じていなかった場合でも、空中での環境や操縦操作による心身への負荷によって健康障害が発生する可能性が高まります。

普段から健康チェック、フライトに臨んでの体調管理、フライトするかどうかの判断をしっかりと行い、安全性の確保に努めましょう。

また、持病と言うほどでなくとも、服薬による判断力・操作能力の低下も考えられます。重大事故発生の場合の自分自身への損害だけでなく、周囲に及ぼす影響にも留意してください。

2. 体力・判断力低下を考慮

事故パイロットの年齢を見ても愛好者の年齢が上昇していると感じさせますが、年齢とともに体力・判断力が低下することに注意してください。

スカイスポーツでは経験を重ねることで能力が高まる要素があり、また年齢による体力・判断力の低下は一律ではなく個人差が大きいです。一般的な傾向として加齢に伴う体力・判断力の低下によるインシデントの発生があります。この点でも、日常の健康チェック、フライトに臨んでの体調管理、フライトするかどうかの判断をしっかりと行い、使用機材や飛行環境についても一層の安全性確保に努めましょう。

3. 飛行前点検を万全に

本年5月19日のHG事故について。今までハンググライダー・ハーネスの足ベルト付け忘れでは重大事故に直結した例はありませんでしたが、この事故で

は万が一のセーフティー対策となる胸バックルの付け忘れ・点検漏れもあったことが要因です。

補助者にテールを支えてもらってのハングチェックで、補助者によるカラビナ・スイングライン・ハーネス・機体全般の目視チェックだけでなく、補助者の位置からでは点検しにくいことの多い足ベルト・胸バックル・ヘルメット顎ベルトの確実なチェックをパイロット本人が行う必要があります。

これは、一部のフライトエリアでは過去のフックアウト事故のあと10年以上にわたって行われてきたことですが、図らずもその必要性が証明された形になり、残念です。安全確保のために役立つと思われる方策は、事故がなくともしっかり取り入れていく必要性があります。また、この事故でもパイロットの年齢による注意力の低下の可能性も推測されます。

4. 足ベルト付け忘れに注意

上記HGの足ベルト・胸バックルの点検とともに、あらためてPGにおけるフロントコンテナによる致命的な足ベルト付け忘れへの注意を喚起します。また同様事例として、DHVでアナウンスされている、ポッド型ハーネスの足ベルト付け忘れが生じやすいことへの注意もあわせて喚起します。

第2回 JHFフォトコンテスト 作品募集中！

JHFは、ハンググライダーやパラグライダーができ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、フォトコンテストを開催しています。第1回は全国から346点の作品が寄せられました。今回もたくさんのご応募をお待ちしています。

■テーマ

ハンググライディング、パラグライディングの楽しさ、美しさを表現する

■募集部門

(1) 空撮部門

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を利用して空中から撮影した写真

(2) 地上撮影部門

上記(1)に該当するもの以外

■各賞と賞金

両部門共通

◇最優秀賞 1点 賞金10万円

空撮部門

◇優秀賞 2点 賞金各3万円

◇入選 数点以内 賞金各1万円

地上撮影部門

◇ハンググライダー賞(HG/MHGを中心とした作品) 1点 賞金3万円

◇パラグライダー賞(PG/MPGを中心とした作品) 1点 賞金3万円

◇入選 数点以内 賞金1万円

■応募締切

2012年8月31日(金)必着

■審査発表 2012年10月初旬

JHFホームページ上で発表し、入賞者にはメールで連絡します。

■応募の条件

1. プロ、アマ、年齢を問いません。
2. 未発表のものに限ります。

3. 応募に伴う費用は応募者の負担。

■応募の方法

◇作品は印画紙(プリント)で応募してください。スライド、フィルム、データ形式の応募はできません。

◇銀塩フィルムでもデジタルカメラで撮影されたものでも応募できます。

◇プリントサイズは、六つ切りからワイド四つ切、A4ノビ程度まで。

◇カラー、モノクロ、ソフトウェアにより加工されたものも応募できます。

◇入賞作品についてはデジタルカメラデータ等を提出していただきます。

◇応募用紙に必要事項を記入し、JHF事務局・フォトコンテスト係宛に作品と一緒に送ってください。応募用紙はJHFウェブサイト(トピックス:2012年2月18日)からダウンロードしてください。

JHFからのお知らせ

■JHF総合保障制度のご案内

フライヤー自身の怪我などに備えるためのJHF総合保障制度です。JHFレポート前号に2012年度パンフレットを同封しました。今年度の締切りは5月10日でしたが、中途加入も可能です。

これまでにJHF総合保障制度で保険金支払いを受けた方のうち、パイロット証を取得して10年以上の方が41.2%でした。ベテランの皆さんも、もう一度基礎技術を見直して、安全フライトを心がけてください。

お問い合わせは下記へ。

東京海上日動代理店：株式会社東海日動パートナーズ・ノースワン
〒170-0013 東京都豊島区東池袋1-35-3
池袋センタービル10階
TEL.03-6907-4622

■PG教本基礎技術DVD領布開始

前号でお知らせした基礎技術DVD「JHFパラグライディング教本基礎技術」が完成しました。

このDVDには、JHF教本のA・B級からクロスカントリーまで各課程を修了するために求められる基本的なフライト技術について、ベテラン教員による模範演技を収録しています。実際の飛行での操作を、複数の方向から近接撮影したものが2画面で表示され、各操作での動きをはっきりと見ることができ、判りやすく表現されています。リアライザーコントロールでの引きしろとブレイクコードでの場合との違いや、A・Bストールを行ったときの翼の変形の様子などもわかります。

[収録されている実技]

1. 旋回 45度、90度、180度 (教本32、64、65頁)
2. ピッチング (63、93頁)
3. ローリング (63、93頁)
4. リアライザーコントロール (94頁)
5. 両翼端折り (94、112頁)
6. フィギュアエイト (108頁)
7. 片翼潰し (111頁)
8. スパイラル (126頁)
9. Aストール・Bストール (126頁)

[価格・入手方法]

領布価格は1枚1,500円 (送料込) で、お申し込み30枚毎に1枚追加してお送りします。入手ご希望の方は、スクー

ルでご購入いただくか、JHFウェブサイトにて注文書をダウンロードの上お手続きください。

■ボランティアを募集しています

JHFの助っ人になってくださる皆さんに登録いただき、助けが必要な時に動ける方に声をかけ、手伝っていただく「ボランティア登録」です。JHF事務局で作業を手伝っていただく場合は、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記入・入力し、JHF事務局にメールやFAX、郵便などでお送りください。締切りはありません。いつでも大歓迎です。どんなことが得意かお書きください。

現在進行中の事業では、世界的規則や技術的發展に関するドイツ語文献翻訳、ウェブサイトや印刷物等のデザインにご協力いただける方を募集しています。

■JHF備品を貸出しています

JHFでは下記備品の貸し出しをしています。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、必要事項を記入・入力して、FAXかメールでお申し込みください。備品の返却にかかる送料はご負担をお願いします。

◇自動体外式除細動器 (AED)

公認大会やイベント主催者に無料で貸し出し。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。

◇ボロジメーター

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し出し。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し出し。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。

◇デジタル無線機

JHF会員の皆様に無料で貸し出し。販売代理店のご厚意により5台お借りしています。JHFでも10台購入しました。ぜひお試しください。

◇アルコール検知器

大会やイベント主催者に無料で貸し出し。前夜の飲酒がフライトに影響することもあります。事故防止のために新たに導入しました。ご利用ください。国際航空連盟 (FAI) もアンチドーピングの禁止物質にアルコールを指定しています。

■住所変更届けのお願い

JHF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、お手数ですが下記項目をメール、FAX、郵便などでJHF事務局にご連絡ください。

フライヤー会員No. / 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。払込票で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。

■各種お申し込みやお問い合わせはJHF事務局へご連絡ください。

公益社団法人日本ハング・パラグライディング連盟

〒114-0015 東京都北区中里1-1-1-301
TEL.03-5834-2889 FAX.03-5834-2089
E-mail:info@jhfhangpara.or.jp
http://jhfhangpara.or.jp/

*賛助会員からのお知らせを同封しています。また、東京都、神奈川県、静岡県、愛媛県に在住の方には、それぞれ都県連盟からのお知らせも同封しています。ご利用ください。

JHFレポート 198号

発行日：2012年7月15日

発行：公益社団法人 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