

# JHFRREPORT



2015ハンググライディング日本選手権IN足尾より。5日間で5タスク、充実した競技の報告を9ページから掲載。撮影：杉山祥一

## 「空の日」航空関係者表彰式で日本記録証授与

7月20日は空の日。恒例行事である「空の日」航空関係者表彰式が、7月18日（金）、東京都港区新橋の航空会館において行われました。

航空亀齡賞は2名、航空功績賞は4名、空の夢賞は1チーム、航空スポーツ賞は1名と1チームが受賞。また、日本記録証がパラグライディングの山崎能啓さんと阿部章吾さんを含む3名と1チームに授与されました。

山崎さんは、ブラジルのキシダ〜ボランガでパラグライダー目的地直線距離215.4km飛行に成功し、約20年ぶりに日本記録を更新しました。

また、阿部さんは腕を磨くためにフランスに滞在中。練習の一環としてパラグライダー25km三角コース速度39.91km/hの記録を作りました。

山崎さん、阿部さん、おめでとうございます。



日本記録証を手にした山崎さん。挑戦はさらに続く。



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

### ひとりひとりが安全について真剣に考える

重大事故が多発しています。ハンググライダーやパラグライダーで空を飛ぶことには大きな喜びがある一方、誤った判断や操作ミスなどによって事故を起こす危険と背中合わせであることを、常に意識し安全飛行を。

# 安全飛行を続ける。事故を防ぐ。

JHF安全性委員会

今年の重大事故(死亡事故)が10件を超える異常事態となっている。

趣味として大空を楽しく飛ぶはずのスカイスポーツで、命を失ってしまうことは絶対にあってはならない。

## 事故を減らすのは各人の考え次第

空を飛ぶからには「絶対に安全」と言うことはできない。しかし、日本でのハンググライディングの歴史は40年を越え、パラグライディングは30年になろうとしており、過去の事故事例が教訓となり、安全に対する知識は蓄積されている。また機材設計技術は進化し、高レベルの飛行技術を持つパイロットもたくさんいる。

でも、事故が減らない現実。それはどういうことなのか。

国内、海外で発生した事故から言えることは、事故を減らす、無くすことができるかどうかは、フライヤーひとりひとりの考え次第ということ。

重大事故を起こした人のほとんどは初心者ではない。多くの経験を持つベテランも事故で死亡している。高い経験値や技術レベルを持っていたとしても、いくつかの要素が重なったときに事故を回避できなかったのだ。そのことをしっかり認識し、どうすれば自分自身の安全を守れるのか、楽しいフライトを続けられるのかを、空を飛ぶ者ひとりひとりが考え、事故を防ぐためにできることを実行していかなければ、事故を無くすことはできないだろう。

## 適した機材と正しい知識が必須

事故のリスクを常に頭に置いていても、事故を起こすことを前提に飛ぶ人はいないと思う。では、何故事故は起きるのか。

これまで報告された事故を振り返ると、その原因に『使用機材と飛行技術がアンバランスであること』『正しい知識を持っていないこと』を含む事例が少なくない。

### 1) 機材と技術のアンバランス

機材は進化し、昔と比べて遥かに性能が上がり、しかも扱いやすくなっている。

パラグライダーなら、『ライズアップが簡単』『操作性が良い』機体は、より幅広く、より楽しいフライトを身近なものにしてくれた。その一方で、操作技術レベルが低くてもすぐに飛べしまうという問題が発生した。

滑空比も格段に向上し、フライトの可能性を広げてくれたが、『着陸したくても降りない』という新たな悩みも生じた。

自分の技能につり合う機材を使用することは、スカイスポーツの鉄則であり、己の力を過信せず、適した機材を選ぶことが求められる。

### 2) 正しい知識を持たない

パラグライダーの剛性は高まり、潰れにくい翼になっている。潰れの経験を持たず、気流が悪ければ簡単に潰れることを知らない人もいのではないかと思われる。たとえ剛性の高い翼でも潰れることはある。

また、自分のパラグライダーは中級機だから安全と思っている人もいるが、それは間違っている。現在の中級機は昔の上級機レベルであることを忘れてはならない。

事故を防ぐには、正しい知識、新しい知識を持つことが、すべてのフライヤーに何よりも求められることだ。正しい知識を持たなければ、自分の頭で考え、さまざまな場面で最良の判断を下すことはできない。

自分に適した機材を使うこと、正し

い知識を得よう努めることは、フライヤーとして当たり前のことであり、誰にでもできる事故防止策だ。これらを怠ったために後悔することのないようにしたい。

## 防げるはずの事故

過去の事例には、簡単に防げたのではないか、知識があれば起こさなかったのではないか、という事故が何件もある。このような『防げるはずの事故』を徹底的に無くすことが、いま最も重要な課題だろう。

3ページの表は、JHF事務局がまとめたものだ。◇印の後に記したことができていれば、防ぐことが可能だったのではないか……そんな視点で重大事故事例をピックアップしている。過去に遡ってこれらの事故を防ぐことはできないが、この表を読むあなたが、同様の事故を起こさないようにすることはできるはずだ。他人事ではなく、自分が当事者になるかもしれないという気持ちで読んでいただきたい。

さて、安全飛行の基礎として、具体的にどんなことに注意すべきか、考えてみよう。

### 1) 機材のチェックは完全か？

ラインの絡みがないか、レッグベルトつけ忘れなどしていないか、飛行前にしっかり点検する。

※クロスチェック(パートナーチェック)を徹底！



大空を飛ぶ楽しさは格別。事故を起こさず、長く楽しんでいきたい。(写真は記事に関係ありません)

## 2) 気象条件の判断は正しいか？

最新の気象情報を必ず見て、予測される風の変化を把握する。  
※強風時や、前線が近づいているときなどコンディションが悪くなる日は無理して飛ばない！

## 3) 自分のレベルを知っているか？

たとえばキャノピーの70%が潰れても対処できるか、クラバットしても大丈夫か、自分の確実な技術レベルを知っておく。  
※自分の技術レベルがわからない人は信用できるスクール、信用できる教員から学ぶこと！

## 4) 使用機体は適切か？

技能や体重に適した機材を使う。たとえば、気象条件が急変したとき、しっかりと適切に速やかに高度を下げられるか？  
※悪条件時の翼の挙動を細かく想定し、自信をもって操れる機体なのかを考えること！「たぶんできるだ

ろう」は危険。

## 5) ハーネスの構造を知っているか？

自分の使っているハーネスの構造をよく知らねばならない。  
※自分のハーネスは細部まで自分で理解すること！ そうでなければ適切な調整はできない。一度調整しただけでは緩む(ズレる)ハーネスも存在する。ハーネスのセッティングが適正にされていないと、機体の動きの把握や操縦にも影響する。特にキャノピーが潰れたときの姿勢変化が大きくなったり、簡単に直せるはずのものが逆に大きな挙動に変化し最悪の状況(たとえば足がラインに引っ掛かる、ツイストを起こすなど)となる場合がある。ハーネスのセッティングは機体を操作するうえで最も重要な要素だ。

## 6) 高度処理ができるか？

高度処理中に上昇気流に遭うなどしても落ち着いて対処できる、また、狭い

ランディング場でも安全に降ろせる技術を身につける。

※滑空比をコントロールする技術を実に習得すること！

## 7) ピッチコントロールができるか？

目で見なくても翼の前後の動きを感じ取り、素早くピッチコントロールができる力をつける。  
※フライト時もライズアップでもピッチコントロールが大切！ ピッチコントロールができず翼の動きに任せて飛んでいる場合、潰れのリスクが大きくなる。瞬間的に翼が前方に走れば、素早く翼をコントロールしなければならない。

以上の1~7の基礎が一つでもできていない、理解していなければ、大きな問題だ。常に事故リスクは高いと思わなければならない。

自分の事故リスクを考えるには、誰もが経験する『ヒヤリハット』の回数を

## 項目別重大事故例

整理番号	事故発生年	機種・技能証	経験年数	概要
◇自分の技能や体重、飛行指向に適した機材を選ぶこと				
#205	2008年	PG N	4年	潰れからスパイラルに入り、山の斜面に落下。死亡。機体のクラスはDHV2であった。
#272	2013年	PG P	8年	低高度でファイナルターン、民家屋根に激突、落下。死亡。DHV2-3。
◇飛行前点検を完璧に行うこと 自分の技能や体重、飛行指向に適した機材を選ぶこと				
#221	2009年	PG P	15年	テイクオフを4回やり直して5回目でもバックルを付けずにテイクオフ、150m程飛行後体が抜け落ちて落下。死亡。
#263	2012年	HG P	30年	胸と股のベルト掛け忘れのままテイクオフ。テイクオフ前高度差100mほどのところにツリーランしたが、パイロットは脱落していた。
#305	2014年	PG P	7年	左右ラインが絡んだままテイクオフ、充分浮遊せず落下、頸椎ひび。
#325	2015年	PG X	10年	離陸直後にゲットアップシステムのチェストベルトつけ忘れにより、ハーネスから半分ずり落ちる。約8分間その状態を維持したが、対地高度40m付近から落下。死亡。
◇離陸の判断を慎重にすること				
#126	2005年	PG X	15年	強風の後、不安定。トップラン進入時、前縁部が潰され失速後墜落。死亡。
#321	2015年	PG X	15年	6m/sec、強風下でのフライト。風下からのアプローチで目測を誤りショート、川に落下。死亡。
◇飛行技術の維持、向上に務めること				
#182	2007年	PG X	13年	約1ヶ月ぶりのフライト。穏やかなサーマルコンディション状況で、ランディング態勢でサイドアプローチから小さめの旋回ののち、ピッチアップ直後に失速、約5メートルの高さから落下。死亡。
#294	2014年	HG P	27年	約20年フライト休止後の墜落事故死。
◇風を読む力をつけること				
#310	2014年	PG P	19年	弱風時助走をつけて発進を試みたが、揚力不足のため失速、低木に体が接触し斜面に転落。軽傷。
◇自分自身の心身を整え、管理すること				
#236	2010年	PG X	11年	予期しない貧血と思われる状況に陥り、意識朦朧となり左旋回に入り立木の枝に激突。以前低血糖値のための薬の処方を受けていた。骨折。
◇無理をしないこと、己を過信しないこと				
#303	2014年	PG P	20年	サーマルブローの強弱があり、風向も若干サイドだが、毎日フライトしているのでこのくらいの風は大丈夫と思いテイクオフ。右翼半分が潰れて両方のブレイクコードを引き、続いて左翼の潰れで斜面に落下、骨折。





動力を使って飛ぶMPGだからこそ、より多くの知識が求められる。(写真は記事に関係ありません)

基準にするとわかりやすい。着陸するまでにヒヤリとしたりハッとしたことがあったら、1カウントとする。もし30カウントを数えたら、そのうち一度は怪我をする可能性が高い。300カウントになると、死亡事故に繋がる可能性が高いことになる。

事故を防ぐためには、ヒヤリハットの回数を減らさねばならない。『びっくりしたけど、怪我もしないでよかった』でおしまいにするのではなく、原因と対策をじっくり考え、二度と同じようなことでヒヤッとしないように改善をしていく、それが重要だ。

改善には知識や技術を更新し続けることが求められる。更新のためには、信用できるインストラクターから学ぶことが必要だ。新しい技術を教わるときは、説明を聞くだけでなく、必ず模範を見せてもらうことも重要。見て学ぶ！教わったインストラクターのように上手になりたいと思うことは、安全性を高めるために大切なことであり、上達への近道でもある。

### 今年の重大事故に学ぶ

以下は今年発生した重大事故だ。私たちはこれから何を学び、安全性向上に活かすことができるだろうか。

(HG：ハンググライダー PG：パラグライダー MPG：モーター付きパラグライダー)

- 1月8日 静岡県 HG 骨折重症
- 4月16日 埼玉県 MPG 溺死  
十分な知識を持たない初心者がMPGユニットでフライトし川に墜落。

※パイロット証を取得するまでは、飛び手として未熟な初級者であると自覚する。また、技術レベルに関係なく、同行者無しで飛行してはならない。

- 4月25日 愛媛県 MPG 海面に激突し全身打撲により死亡

知人の機材で飛行。スパイラル後、そのまま海に墜落。

※よく知らない機材で慎重さを欠いた操作は禁物。

- 5月10日 京都府 PG 溺死  
河川敷に着地する予定が、風に流され着水。

※強風時にフライトするか否かの判断は慎重に。フライトした場合には、絶対に川、海に機体を入れてはならない。

- 5月20日 三重県 MPG 死亡  
海岸で飛行中の事故。詳細不明。

- 6月24日 兵庫県 PG 死亡  
チェストベルト装着忘れの事故。

※クロスチェックまたはパートナーチェックを必ず行うこと。

- 7月12日 北海道 MPG 死亡

※目撃情報がないので具体的には言えないが、単独で飛ぶことのリスクを考えること。仲間がいれば助かったかもしれない。

- 7月17日頃 スイス PG 死亡  
事故者は10年以上毎年スイスで飛行しているベテラン。山際で潰されレスキューパラシュートを投げたが、山肌に接触して滑落死。

※山際では潰されるリスクを考慮した飛び方、コントロールが必要。

- 7月29日 長野県 PG 死亡

湖上でSAT練習中の事故。バーディゴ、ブラックアウト、または操作ミス。詳しい原因はわかっていない。

※操作ミスが原因だと……ミスからの回復操作が必須。

- 8月1日 長野県 PG 死亡

山肌を攻め過ぎたことによる潰れから、その後の回復操作が不適切。山肌に激突。事故者は経験約20年。

※正しい回復操作の手順及び山肌近くでの飛び方を学ぶこと。

- 8月2日 静岡県 PGタンデム パッセンジャー頬骨骨折

ハーネスのレッグベルト装着忘れ。

※クロスチェックまたはパートナーチェックを必ず行うこと。

- 8月15日 徳島県 MPG 意識不明  
エリア内で単独で問題のある方法でエンジン始動を試みて頭蓋骨を骨折。  
※指導者の指示に従うことが重要。

- 8月28日 静岡県 PG 死亡

強風時のフライトで潰れによる事故。

※無理をしないこと、潰れの対処を確実なものにすることが重要。

- 9月5日 宮崎県 HG 死亡  
3m/s位の風で飛び乗りし片翼がひっかかりグランドループし側溝接地。

### 機体選択の目安

自分の技量や体重、フライト指向などに適した機体を選択することは、事故を防止するという意味でも、とても重要なことだ。下記はパラグライダー選びの目安として参考にいただきたい。

#### ○EN-Aクラス(初～中)

スクール生、1機目入門機。

#### ○EN-Aクラス(上)

2機目。年間20日以下しか飛ばないパイロット向き。

#### ○EN-Bクラス(初～中)

3機目以降。年間50日程度は飛ぶパイロット向き。

#### ○EN-Bクラス(上)

4機目以降。滑空比コントロールが必ずできること。サーマルコンディションでも半径20m以内に常にランディングできること。70%以上潰されても、クラバットしても、冷静かつ適切に対処できること。飛行に恐怖を感じる人はNG。

#### ○EN-Cクラス以上

EN-Bクラスに記した技術を習得していることが最低条件。ライズアップが下手な人はNG。コンペティタークラ

スであっても3回ライズアップを失敗する技術なら、Bクラスまでの選択にするべき。

### 技術の知識とアドバイス

次に、パラグライディングの技術と練習について、安全性を高めるためのアドバイスをしたい。ハンググライディングにも参考にしてほしい。

#### ○サーマルソアリング

サーマルソアリングが上手だから上級者というわけではない。テイクオフが上手であれば、ソアリングも着陸も上手である人は多い。

#### ○ライズアップが苦手

グランドハンドリング練習を繰り返すに限る。

#### ○リバースライズアップが苦手

グランドハンドリング練習を繰り返すに限る。

#### ○ビッグイヤー及びアクセル操作

できない人はソアリングをしてはいけない。すぐに学ぶべき。

#### ○GPSが使えない

風の状況を正確に理解できない。リアルタイムに風速、風向きに関する情報が得られる電子機器、GPSを使いこなすことにより、気象条件に起因する事故のリスクを減らすことができる。

#### ○スパイラル

無理に練習する必要は全くない。できなくても問題はない。遠心力によって高いGがかかることを理解したうえで行わないと、ブラックアウトによる事故のリスクが上がることになる。高性能機、スモールグライダーは、より高

いGがかかる。

#### ○滑空比調整ができない

Bクラスのハイエンド以上は乗ってはいけない。滑空比の調整ができない人が狭いランディング場に着陸するのは、かなり危険。失速リスクが大きくなる。

#### ○風が強いのは苦手

風が強いときは飛ばなくても全く問題ない。自分のレベルに合ったコンディションで飛ぶ人こそが、真のベテランパイロットだ。

#### ○アクロ練習

失速(ストール)の技術を身に付けない限り、アクロバティックフライトの練習はしてはいけない。日本のエリア環境は対地高度が低くアクロ練習向きではない。欧州では平均1000m以上の対地高度のエリアでアクロ練習を行っている。どんな練習にも順序と必要な環境があることを知っておくことが重要だ。

#### ○最も重要な練習

グランドハンドリングは最も重要。地上練習の中で一番難しく、ライズアップも含めて多くのことを学ぶことができる。フライト時間を稼ぐことができる場合は、グラハン練習を多くすることで技術レベルは間違いなく向上する。パラグライディングを楽しむ以上は、グラハン練習(潰れの練習を含む)を続けることは必須だ。

### MPGによる問題

モーター付きパラグライダー(MPG)の事故が多発し、ルール違反の飛行も目立ち、山から飛ぶパラグライダーに

も制限がかかる可能性がある。

インターネットで機材を購入してスクールに入ることもなく飛べしてしまう、しかも、ある程度の広さがあればどこからでも離陸できてしまうMPGでは、おそらく『身勝手』という意識もなくルールを無視した飛行をしている人が少なくない。単独で飛んでいる人を目撃したら、ルールを守らずに飛行することのリスク、事故を起こした場合の社会的責任などを説明し、注意を行うことも必要だろう。

いまMPGフライトにおいては、モラル、秩序ある行動が何よりも求められている。

### 事故はすべてを奪う

万が一、重大事故を起こしてしまったらどうなるか、あなたは考えたことがあるだろうか。

重大事故は、あなたからフライトの楽しさを奪うだけではない。身体を自由を奪い、ときには命をも奪う。家族は大きな悲しみを背負い、場合によっては収入を失い困窮する。フライト仲間もインストラクターも重い精神的ダメージを受ける。エリアが閉鎖される危険性、さらにはスカイスポーツ全体への規制強化につながる可能性もある。『単独事故だから誰にも迷惑をかけない』ということは、絶対にない。

あなたにとって大切な『空を飛ぶということ』は、ほかの多くの人びとにとってもかけがえのないもの。それを忘れずに、日々、安全性を高める努力を続けていきたい。

## MPGの事故を防ぐために

4ページに掲載した今年の重大事故を読んでわかるように、モーター付きパラグライダー(MPG)の死亡事故が多発している。4ヶ月に4名が亡くなるという異常事態。これに何としてもストップをかけねばならないが、それができるのは、ほかの誰でもない、MPG飛行を楽しんでいるあなた自身だ。

これまでのMPG事故を振り返ると、海などに墜落した／入ってしまった事故、そしてエンジン始動時の事故が目立つ。

レスキューパラシュートやパワー

ユニット用・パイロット用の浮力体を装着しただけで安心してはいけない。せっかくの緊急時用装備も、いざというときに自分がパニックに陥ってしまったら、ただの飾りになってしまうかもしれない。

「自分が事故を起こすというマイナスイメージは実際の飛行に悪影響を及ぼす」と考える人もいるが、思わぬトラブルに遭遇したとき、できるだけ冷静に判断し操作するには、日頃から様々な危険性を想定し、対処方法や防止方法を考えることが欠かせない。「自分の安全は自分が守る」

と強く意識すること。飛行中、誰かに助けを求めるわけにはいかないのだから。

エンジン始動時、身体の一部を切断あるいは削られてしまったという事故が後を絶たない。エンジンがかかりにくいとき、つい危険な場所に手を置いてしまうことは誰にでも考えられる。しかし、突然エンジンが始動してパワーユニットのバランスが崩れたら……常にリスクを考え、慎重すぎるほど慎重であること。謙虚に他者の助言を聞くこと。それが事故を防ぐうえで大切だ。



# 県連だより

## ■お台場でパラグライダー体験会

### 東京都ハング・パラグライディング連盟

8月1日(土)と2日(日)の2日間、東京都有明にある東京臨海広域防災公園(そなエリア)において、東日本大震災復興支援熱気球イベント「空を見上げて」に併催して、日本航空協会主催の航空スポーツ教室が開催されました。パラグライダー浮上体験、模型飛行機教室、マイクロライト航空機展示が行われ、パラグライダー浮上体験については同協会からの依頼により、東京都ハング・パラグライディング連盟が実施しました。

両日とも天候には恵まれましたが猛暑日となり、炎天下、2機のパラグライダーを使い、40名弱の子どもたちがお台場の空中に浮かぶ体験をしました。日本学生フライヤー連盟から20名以上の協力を得、レベルの高いサポート技術と旺盛なサービス精神のおかげで、子供たちは大喜びでした。この場を借りて感謝申し上げます。

心配された熱中症等による事故もなく、東京都内で大々的にパラグライダーを浮上させるイベントを成功させることができたことは、今後に向けた



東京お台場に子どもたちの歓声が響き渡った。



猛暑をものともしない学生連盟メンバーの素晴らしい協力のおかげで、大成功。



紀の国わかやま国体デモスポ大会は、誰が見てもわかりやすいアキュラシー競技を選択した。

大きな実績と言えます。公園管理上、なかなか体験会に使用許可が取れない東京ですが、今回の実績をベースに、今後はハンググライダーの体験等も都心で実施できるようにつなげてゆきたいと考えています。

## ■紀の国わかやま国体デモスポ大会 和歌山県フライヤー連盟

9月19日(土)、20日(日)の2日間、第70回国民体育大会のデモンストレーションスポーツとして、スカイスポーツの大会を和歌山県で開催しました。

初日の天候は晴れで安定。パラグライダー55名、ハンググライダー5名、計60名の選手が会場である紀の川フライトパークに集結。

競技はアキュラシー。これは一般の見学者が見てわかり易い内容としたことで、スカイスポーツを身近に感じて



ハングも参戦。思ったよりうまくいったかも？

もらうのが狙い。ランディング場からテイクオフ場へは、紀の川市で用意した無料シャトルバスを使い、見晴らしの良い景色から飛び出すフライヤーを見られる環境も整えた。これをきっかけにひとりでもスカイスポーツに目覚めてもらいたいものだ。

大会成立ルールは、パラは2本でどちらか成績の良い方1本を得点の対象とし半径10mまでの測定。ハングは1本勝負で10mの縛りはない。

晴れるのは良いが関東地方の南にある台風20号に引き込まれ北風の強風。クロカン日和。

パラは散発的に飛び出し三分の二程消化。河川敷内にあるターゲットに対



天候に恵まれた2日間。皆さん、お疲れさま！



パラグライダー総合入賞者。5cmの柿澤選手が優勝。



パラグライダー女子トップ3。伊藤選手、さすが！



ハンググライダー総合入賞者。池下選手が健闘。

し北風は土手を経由しローターとなり流れてくる。難易度の高い状況の中で唯一測定機を反応させたのは松原選手の14cm。残された選手は無理をせず、予備日の翌日へ持ち越しとなった。

ハングはパラが飛べない強風時にフライトし無事ランディング。最も近いランディングとなったのは池下選手の1552cm。ローターの少ないタイミングできれいなソフトランディングに本人も驚き？ これもアキュラシーの楽しいところ。

日中は一般の方への周知活動を行い、夜は仲間意識を高める活動として懇親会を設ける。ホームエリアとして活動しているUP WINGSクラブ員を中心に、120cm鉄板でのパエリア、地元フルーツを使ったピザ、炭火のローストビーフ、高野山名物のごま豆腐、梅ドレッシングのサラダetc.でおもてなし。その日に撮った映像を即行編集でプロジェクター上映。ご協賛いただいた賞品も該当者に渡すことができ大盛況だった。

そして、似たような気圧配置に考慮し、翌日の予定を主催者側から発表。

「6時15分集合の早朝フライトで一す!!」

翌朝、さわやかな田舎の空気を取り入れながら6時半登頂開始。7時には前日の続きで1人目がテイクオフ。典型的な朝の東風は、超安定していて10m以内に続々とランディングする。測定マットも3人が踏み盛り上がる。

全員が1本目を飛び終え、ここでトップとなるのは柿澤選手の5cm。

続いて2本目となり、順調かと思った8時過ぎ、朝からの陽射しでランディング場の空気が乱れ始め、測定外の選手が目立ち出した。テイクオフも右サイドの風が強くなり、9時5分テイクオフクローズ。様子を見るものの状況は悪化の傾向で、9時35分キャンセルを宣言。1本目のフライトが大会成績となり、無事順位がつけられる……はずが、女子クラス1位の伊藤選手以外は同点(1000点)、女子選手を集め女子のみ2本目のフライト成績を2位、3位の決定に反映させることを承諾いただく。

風が吹き増す中、11時に表彰式及び閉会式を無事終えた。

国体に参加することは、スカイスポーツ界にとっても絶好の機会。準備

に苦労はつきもの。大変だったけど紀の川フライトパークのエリアは、ランディング場の占有許可や足場の整地等、より安全に、利用しやすいエリアとなった。

そして、参加選手はじめボランティアスタッフや関係者の多大なる協力に人の有難さを再認識できたのは嬉しかったですね。皆様、本当にありがとうございました。

[パラグライダー総合入賞者]

- 1位 柿澤 貴宏
- 2位 小川 勝良
- 3位 小松 理樹
- 4位 松原 正幸
- 5位 横堀 道郎
- 6位 大島 信夫

[パラグライダー女子入賞者]

- 1位 伊藤まり子
- 2位 田中 輝実
- 3位 奥野 千華

[ハンググライダー総合入賞者]

- 1位 池下祐祐里
- 2位 龍甲屋健治
- 3位 安積 宏幸

(報告:村井啓太)

## JHFの動き

### 来年度事業・予算策定に向け 委員長会議を開催します

2015年度も後半に入り、来年度の事業計画案、予算案策定に向けての動きが始まります。

各常設委員会では、来年度にどのような活動をしていくか、その活動に予算はどれくらい必要かを話し合い、来年1月または2月に開く委員長会議の場に、それぞれの案を持ち寄って調整します。その後、理事会で検討を重ねて、来年度の事業計画・予算を決定し、6月開催予定の通常総会で正会員に報告します。

### 常設委員会の 委員を募集します

現在活躍中の常設委員会の委員は、来年3月31日に任期満了を迎えるため、2016年度・2017年度の2年間を任期とする委員の募集を年明けに開始する予定。また、2017年役員選任に向け、役員選任実行委員会の委員もあわせて募集の予定です。

ハング・パラグライディングの未来のため、空の仲間たちのため、楽しいフライトを続けていくため、ぜひ、委員に立候補してください。募集の詳細は、JHFレポート次号ならびにJHFウェブ

サイトでお知らせします。

ところで、常設委員会がいくつかあるか、ご存知ですか？ 常設委員会(下記)の活動は、JHFの事業を推進する役目を担っています。委員として活動するのは無理……という方も、ぜひ委員を応援してください。

- ☐ ハンググライディング競技委員会
- ☐ パラグライディング競技委員会
- ☐ 安全性委員会
- ☐ 教員・スクール事業委員会
- ☐ 制度委員会
- ☐ 補助動力委員会
- ☐ ハングパラ振興委員会



# 世界の頂点に立ったのは、開催国のスプラットマン。

8月9日～17日 インドネシア プンチャック 報告:チームリーダー 岡 芳樹

8月9日から17日の日程で、インドネシアのプンチャック（ジャカルタの南約60km）で第8回アキュラシー世界選手権が開催された。

プンチャックはボゴールからバンドンへ向かう道の途中にある峠で、テイクオフは海拔1250m、ランディングは1000mと、ちょっとした観光避暑地となっている場所だ。

世界各地から19ヶ国、121名の選手が参加した。これは、これまでで最も参加国と参加選手が多いアキュラシー世界選手権となった。

大会開始直前まで、昨年のアジア

ビーチゲームズでは国別で断トツトップであった韓国が参加しないので、ラッキーと思っていたが、最後の最後にエントリーしてきた。本来ならば期限切れなのだが、エントリーできなかった理由が、MERSウイルスのため韓国から選手を出国させない措置が取られていたからとのことで、特別措置として参加が認められた。強敵が参加することで、メダル争いがより熾烈となった。

日本からは、チームメンバーとして本来ならば5+2の7名で参加するはずであったが、残念ながら選手権1ヶ月ほ

ど前の練習中に内田薫選手が足首を骨折してしまい、5+1の6名（横井清順、古賀光晴、岡芳樹、吉富周助、川村眞、伊藤まり子）、それに個人タイトルを狙う3名（古田岳史、小松理樹、菅野剛広）の総勢9名で参加した。レジストレーションの2日前には選手全員が現地入りし、練習フライトを行い、ある程度エリアの特徴をつかむことができた。

レジストレーションは、非常にスムーズに行われ、余った時間を利用して各自2、3本練習ができた。そしていざ大会が開始されると、よくある話だが、2日間全く飛ばず、選手権成立の3ラウンドができるかどうかの心配が現実味を帯びてきた。

エリアの特徴としては、本線の風はフォロー（東）でも、不思議なことに曇りベースであれば（？）、サーマルまじりの風が上げてくる（西風）。毎日、本線の風はフォローで、朝一から飛べる



海拔1250m地点からテイクオフ。参加国の旗が並び、選手たちを鼓舞するかのよう。



セレモニーではインドネシアの舞踊が披露された。



中心のパッドを狙って、狙って……。アキュラシー競技ではアジア勢が大活躍だ。



明日も頑張るぞ！と日本チーム……ではないですね。



こちらは本物の日本チーム。悔しい結果となった。



日は大会が始まってから一日となかった。それでも何とか4日間連続でフライトし5ラウンドが成立した。

この時点で日本は国別で5位。3位のインドネシアとの差は200点以上もあり、メダルはほぼ絶望に。最終日のあと1日を残すのみとなった時点で、第6ラウンドの三分の二が終了したところで日没となる。最終日9時までに第6ラウンドが終了できなければ、第6ラウンドが最終ラウンドになる非常事態に。

ところが、迎えた最終日は、何と朝から快晴でフォローが5~6m/sも入っている。そのまま9時が過ぎ、第7ラウンドの目は無くなった。そして待つことさらに3時間。第6ラウンドの残り三分の一も誰も飛ぶことができず、第5ラウンドまでで大会が終了した。

日本選手の結果は、唯一本来の飛びをした吉富選手が総合6位入賞ただけで、残りの選手は実力を発揮できず(現地入りして2、3日後からほとんどの選手が下痢に悩まされたのが主な原因か……これは言い訳)に残念な結果となってしまった。また、追い打ちをかけるように、無線で誘導したことに対

してプロテストが入り、国別5位も覆り、8位に後退してしまった。応援して頂いた皆様には大変申し訳ない結果となってしまったことを、心からお詫びいたします。

#### 成績

##### [総合]

- 1位 デデ・スプラットマン(インドネシア)
- 2位 マティアス・スルーガ(スロベニア)
- 3位 トーマス・レデニク(チェコ)  
アントン・スヴォリザニク(スロベニア)
- 6位: 吉富、35位: 岡、42位: 横井、61位: 小松、68位: 菅野、89位: 古田、94位: 古賀、97位: 伊藤、115位: 川村

##### [女子]

- 1位 ナナパット・フーチョン(タイ)
- 2位 ヘー・ジュン・チョ(韓国)
- 3位 ヨランタ・ロマネンコ(リトアニア)
- 16位 伊藤

##### [国別]

- 1位 タイ
- 2位 セルビア
- 3位 インドネシア
- 8位 日本



総合入賞者。吉富選手が6位に。



女子トップ3。



国別トップ3。開催国インドネシアは3位に。

## 2015ハンググライディング日本選手権IN足尾

# 全日タスク成立、田中・磯本が日本選手権を獲得！

9月19日~23日 茨城県 足尾山フライトエリア 報告:競技委員長 大澤 豊

JHFの最も大きなイベントの一つともいえるのが日本選手権である。それは多くの競技会の中で唯一、JHFが主催する大会であり、日本航空協会と国

際航空連盟公認の大会でもある。

シルバーウィークの5日間で5本のタスクが成立。タスク距離延べ310km、総ゴール者数107人、全タスクで10人以

上のゴール者が出た。この大会が単に天候に恵まれただけでなく、選手の技術と機体性能の向上により素晴らしい内容となったと言えるのは、連日これだけのゴール者が出たにも関わらず、5本全てでゴールした選手がいないことだ。これは、選手がより上位を求めリスクを負ってスピードを上げ競技している証だろう。

初日のタスクは足尾周辺を往復後、烏山までの49.6km。競技はゲートオープン後にオーバーキャストとなり早めに飛んだ選手が上げられずランディングしてしまい、またスタートに出遅れた選手は早めに入った海風につかまるトリッキーな条件だった。そんな中で冷静にレースを作りトップとなったのが田中元気だ。

2日目は、足尾周辺を2往復後、宇都



5タスク成立。足尾から飛び立った選手たちは思いっきり競技を楽しんだ。





風向は？リフトは？スタートのタイミングは？……あれこれ考えながらテイクオフ順を待つ。

宮手前から鬼怒川を南下し関城ゴールの50.1km。サーマルは安定し大半の選手が一回目のスタートを切る。スピードレースになれば一人でも集団でも強い大門浩二が常にトップを独走し、2位以下を大きく引き離してトップを飾る。総合では初日、2日目ともに5位の砂間隆司がトップに立つ。

3日目は、足尾周辺を往復後、益子を取り宇都宮の北、羽黒山の麓までの61.6km。この日は参加全選手が上がりほぼ全員が12時40分のスタートを切る好条件だった。唯一、田中だけが結石の痛みで急遽午前中に病院に行き、遅れてスタートした。先頭集団は大門、鈴木博司、加藤実、板垣直樹、牟田園明の5

人でスピードを競い、宇都宮の工業団地上空で強いサーマルに乗り一人だけ抜け出した鈴木がトップゴールを決めた。またこの日の参加選手52人中、山口大の学生3人を含む42人がゴールするロングタスクだった。総合ではこのタスク5位の加藤が砂間を抜き1位となった。

4日目は雲のできない条件で、午前中は北風と北東が収束し強風の荒れたゴンディションだ。タスクは足尾周辺の1往復後に宇都宮・鬼怒大橋から関城ゴールの69.6km。テイクオフ直後は誰もがゴールは無いと思った条件だったが、粘り強く飛び続けた14人がゴールにたどり着いた。ファーストゴールは

田中に3秒差で競り勝った20代若手の松田晃明、しかしタスクトップはリードポイントで田中となる。総合では加藤が2位以下に200点以上をつけ独走態勢に入った。

そして迎えた最終日は、雲もでき、雲底は1400～1500m、南東の風で絶好のクロカン日和となった。タスクは足尾周辺を往復の後に高根沢・仁井田駅をとり黒羽までの79.9km。平地でも上がる絶好の条件で、先行は大門らのベテラン勢、そこに松田や石坂繁人ら二番手が追う展開となる。ゴールした27選手中、13位までが平均40km/hを越える超ハイスピードレースとなり、大門がトップゴールを決めた。総合1位だった加藤がゴールの手前2kmに降りたため、土壇場で勝者が変わり大会を制したのは田中だった。

新たな日本選手権者は30代前半でハンググライディング界にあってはまだまだ若手に分類されるが、スピード・粘り・上げの速さもあるオールラウンドの選手だ。順位の入替えも激しい今大会にあって最終日に200点以上をひっくり返しての逆転。田中元気の優勝はまさに今シーズンの勢いそのものだった。

トップテンの顔ぶれを見ると30代が2人、40代4人、50代1人、60代1人、そして20代2人と幅広い年代がいる。



ゴールでの砂間選手。前半トップに立ったが。



青空の下、着々と準備を進める。



うーん、どうやって攻めるかな。



選手プリーフィング。今日の風は？



好評、大会Tシャツ。



選手、スタッフ揃って「いい大会だったね！」



総合入賞者。田中選手、日本一の笑み。



女子トップ3。磯本選手は三連覇！



参加者は55人と多くないが、20代が12人も参加し今後の活躍が期待できる。

気象条件だけでなく、素晴らしい選手とフライトエリア、そしてスタッフ、長年の経験に基づくタスク設定の全てが揃った日本選手権だったのではないだろうか。

## 成績

[総合]

- 1位 田中 元気
- 2位 鈴木 博司
- 3位 松田 晃明
- 4位 加藤 実
- 5位 大門 浩二
- 6位 砂間 隆司

[女子]

- 1位 磯本 容子
- 2位 野尻 知里
- 3位 谷古宇瑞子

## 日本選手権者から

### □田中 元気

今回の日本選手権は、地元、足尾での開催だし、8月の池田山カップでは準優勝で、自分としても調子が良かったので、本気で優勝狙ってました。

去年の日本選手権も準優勝と、惜しくも日本一のタイトルを逃しました。「今年こそ金メダルを取るんだ!」と強く思っていたので、結果、優勝できて本当に嬉しいです!

参加メンバーのなかでは、まだまだ中堅から若い側ですが、僕らの世代の時代だと思っていますので、これからも頑張ります!

目指せ、日本選手権覇者、国内ランキング1位、世界選手権選抜ランキング1位の三冠王!

### □磯本 容子

好天に恵まれ日本選手権に相応しい

大会となりましたが、個人的には、今回は10年前のレンタルグライダーでの参加となり、ハード、ソフト共に充実させることの重要性を感じつつの厳しい状況下での授賞となりました。

どのような状況下においても対応できるパイロットになれるよう、これからも様々な経験を積んで行きたいと思っています。



記念に1枚! 左は学生1位の前田哲志選手。

## 学連ニュース

今回は広報担当の2人、湯浅、石田からのお知らせです。

大谷大学4年生の湯浅彩です。普段は滋賀県彦根市荒神山でハンググライダーをしています。今年度から日本学生フライヤー連盟(JSFF)の広報として活動しています。以前から学連のホームページはあったものの大会などの様子や活動報告ができていなかったもので、今年度から新しく広報の役割を設け、Facebookやtwitter等のSNSを使って学生主催の大会や合宿の様子や大会のエントリーの情報などを伝えています。

また大会・合宿の協賛企業の紹介、スタッフの仕事、大会ルールの変更点、注意点などもお知らせしています。各大学でもFacebookやtwitterを行っているので連携しながらタイムリーな情報を発信できるように心がけています。

今後は学生連盟のホームページの充実とSNSとの連携を行い、より親しみある学生連盟の活動を目指していきたいと考えています。各地区の学生がどのような大会運営や新入生勧誘活動をしているのかなど共有し、参考にしてもらったりして、より良い学連のため広報としてできることを模索しているところです。ハング・パラを楽しんでいる学生の繋がりを深くするとともに

にハング・パラを多くの人に知ってもらい、興味を持ってもらえるような広報をしていき、新たにハング・パラを始める人が増え、学生の大会・合宿がさらに盛り上がるように活動していきたいです。

東工大2年の石田と申します。湯浅さんと共に広報を担当させていただいています。ここからは私が文章を担当させていただきます。

広報活動の内容や目標は前述の通りです。広報活動の上で重要なのは「距離」を近づけることだと考えています。例えば同じエリア内のフライヤーであれば接する機会は多くなりますが、異なるエリア同士ではそれは自然と少なくなります。主に大会などのイベントの機会が必要です。そこで広報は大会の魅力などを伝え、フライヤーの心を向けていく。大会参加者が増えれば結

果的にフライヤー間の心の距離を近づけることになるはずです。

そしてフライヤー同士が親睦を深めるのに既存の大会を利用するだけではなく、新しい大会を作ったりしても良いのです!

実は今年度から学生主催の草大会やツアーに対して学生フライヤー連盟から補助が出るようになりました。紙面の都合上、詳しい内容は後日twitterやFacebookで告知させていただきますが、10月24日・25日に山形県の十分一山エリアで開催のPINK CUP 2015という大会が補助金対象の大会となります。社会人と学生の共同企画の大会で学生と社会人、ハングとパラが入り乱れつつ飛ぶ大会です。

大会情報の積極的な公開を続けながら魅力的な草大会やツアーなどの企画もお待ちしております。



8月22日~25日開催のnasa Student Cupより(撮影:目次奈々)。大会情報を積極的に公開していきたい。

# 中川168.6km、中目130.9km、国内記録更新！

緻密かつ大胆に、さらに遠くへ、

1月1日に始まった2015年のクロスカントリーリーグは、大きな収穫をあげている。

4月28日、中川喜昭が茨城県足尾山フライトエリアから福島県福島市土船上林まで168.6kmを翔破。国内記録を更新するビッグフライトのニュースが列島を駆け巡った。その翌日、同じく足尾からテイクオフした中目みどりが福島県郡山市富久山町まで130.9kmのクロカンに成功。みごと女子国内記録を塗り替えた。

12月31日までの本年リーグで、二人の記録を凌駕するのは、気象条件的に難しいだろうが、あなたもリーグに参加して、クロスカントリーをより楽しんではいかが？

では、中川、中目、両パイロットの喜びの声をどうぞ。

## ■これまでの努力が実った一瞬

### 中川喜昭

今春はなかなか良いコンディションが到来せず、このままシーズンが終わるのかと諦めかけていた4月下旬、最高



のコンディションが訪れました。

12時頃に足尾をスタートするときは、活発ではあるものの上空は弱い北東の風で、それほど好条件とは思えなかった。高度1800mくらいで出発。しかし高峰を過ぎて様相が一変、茂木に差ししかかる頃にサーマルトップは3000mを超えていました。4時頃に白河を通過。白河より北側は西風になることが多いが、この日はごく弱い北東が続いていたので、コースを西側の山沿いに寄せていく。夕日を受けた猪苗代湖や磐梯山の山々が美しい。

サーマルトップは徐々に下がるものの、郡山・二本松を越えて夕暮れの福島市がはっきり見えてきた。なんとし

ても福島市まで行きたい。福島市手前の山並をぎりぎり越えて、福島西インターチェンジ近くに無事着陸。これまでの努力が実った一瞬でした。

やっとここまで来たかとの感慨とともに、もっと飛べるはずだとも思います。これからも、さらに遠くを目指して挑戦し続けます。

## ■自己記録更新の楽しみを何度でも 中目みどり

クロカンを始めて早何年？ 昨年ようやく初めて、足尾XCのステータスともいえる白河超え、さらには憧れの100km超えを果たしました。

初XCでいきなり何十kmも飛んでしまう今の時代と違い、最初は10km、それから高峰・茂木・烏山超え、そして50km・80kmと、亀の歩みで少しずつ距離を伸ばしてきた私。

苦勞した分、自己記録更新の楽しみも何度も味わえましたが、さすがに次は難しいなあと思っていたのに、今年まさかこんなにすぐに更新できるとは、そしてそれがまさか女子国内記録



海外での競技経験もクロスカントリーのための大きな糧となっている。写真提供：中川喜昭



更新だとは！ 本当に信じられない気持ちでいっぱいです。

クロカンはある程度の技術があれば、あとは時の運によるところが大きいと思います。その条件の時に、そこにいられるか。今回それがたまたま私でした。次はアナタかもしれません！

1人で飛ぶより、情報を出し合い助け合って距離を伸ばす。これがクロカンの醍醐味。

そして一番大事なのは、あと100mを欲張って無理をするのではなく、1km戻っても無事に降りること。怪我なく帰ってきて、その日のクロカン談義に花を咲かせること。そこまで含めてクロカンの楽しみだと思います。

皆さん、是非また来シーズン一緒に自己記録を伸ばしましょう！ そして帰りの新幹線で、ビール片手に喜びを語り合いましょう。



## 阿部章吾の「25km三角コース速度」39.91km/hが日本記録認定

7月18日、香川県の阿部章吾がフランスのプランフェ〜タロワールで25km三角コース速度39.91km/hの記録飛行を行った。この飛行が8月10日に日本航空協会によって公式日本記録として認定され、9月18日の日本航空協会航空関係者表彰式において日本記録証が授与された。

阿部は現在も「パラグライダーで上手に飛べるようになる」ために、フランスに滞在中。1年間のフライト修行で何をするか考え、クロスカン

トリーの日本記録チャレンジに絞り込んだという。

三角コース速度とは、予め決めた三つのターニングポイントに沿っていかに速く飛ぶかというフライト。コースは国際航空連盟 (FAI) のルールにしたがって設定する。

パラグライダーによる速度の日本記録認定は、実はこれが初めて。阿部は日本記録を樹立することによって、まっさらな空間にひとつの目標を設定してくれたと言えるだろう。

公認記録にチャレンジするには、公式立会人の依頼をはじめ、さまざまな準備が必要であり、飛行後も決められた手順で手続きを行わねばならない。しかし、阿部が「このフライトで得たものは本当に多かった」と語ったように、日本記録、世界記録という目標に向かって、技術、体力、集中力などを高めていくことは、挑戦者にとって大きなプラスとなるだろう。成功したときの達成感と言うまでもない。

## 第38回鳥人間コンテスト

報告：山本 貢

去る7月25日・26日、今回で第38回目となる鳥人間コンテストが、お馴染みの琵琶湖で開催された。その様子をレポートしたい。

まずは1km先のターンポイントを回って再び帰ってくるまでのタイムを競う人力機タイムトライアル部門。

一番機は昨年まさかのターン中の落下により完走できなかった堺・風車の会。安定した飛行にきれいなターンを見せ、かなり短い時間でゴール。記録は2:02:29。この後、次々と他のチームもタイムアタックを試みるが、なかなかゴールまでは帰ってこれない…。唯一つくば鳥人間の会だけが堺・風車の会に続きゴールし、記録は少し遅れて2:44:78。タイムトライアル部門の優勝は堺・風車の会に輝いた。

続いて行われたのが滑空機部門。創価大学から始まり次々とフライトし、現役ハングフライヤーである626labの竹中氏も無尾翼機で212mと健闘。しかしこの頃から徐々に向かい風が強くなり始める。

バラエティー番組の企画にて茨城の

ハングスクールで猛特訓を受けた芸人さんもきれいなフライトを見せたものの、風が強すぎ記録が伸びず…。このようなことならば、むしろダイエツなどせず重いままのほうが記録が伸びたかも？

昨年準優勝となったアクティブギャルズも、この強い風の中、高アスペクト比の機体が災いしたか記録が伸びず…。そんな中、九州大学鳥人間チームが373.75mと大健闘！ ちなみにこのチームは、福岡のKヤンハングスクールで飛行練習を受けていた。

最後は滑空機部門最強のみたかもばらチーム。しかし、フライト中ハッチが開きっぱなし…。何かのトラブルでは？と思っていたらあえなく着水…いったい何が！ 記録は258m…。まさかの出来事ではあったが、勝負は時の運。これが鳥人間なのだ。この出来事で滑空機部門の優勝は九州大学へと輝いた。

最後は人力機ディスタンス部門。この部門だけは日を変えて翌日の早朝から開始される。次々と記録を追い求

めて、各チームがフライトするもなかなか距離は伸びず…。そんな中伝統ある日大理工学部がその意地を見せて22892mのフライト！

この記録を越えるため、更に各チームがフライトに挑戦するが徐々に向かい風が強くなり始めた。そんなコンディションの中、ウインドノーツが最強の脚力を持つパイロットで登場。さすが最強パイロットというだけあって、他のチームとはまるで違う飛びを見せる。30m以上のスパンを持つ人力機を、そのスパン以上の高度に維持しながらのフライト。審査員としては、もしものことを考えると正直ちょっとヒヤヒヤしながらそのフライトを見守った。

この最強パイロット人力機。軽々と北方向の竹生島のターンポイントをクリアし、ゴールまではしなかったものの、過去に同じウインドノーツが作った36000mに迫る35367mの大記録！

その後も各チーム健闘するが、結局強い風に阻まれ記録は伸びず…。最終的にウインドノーツが今年的人力機ディスタンス部門の優勝となった。

# JHF型式登録機／機材情報登録機

フライヤー会員登録、技能証制度、機体登録制度が、JHF活動の根幹である三本柱です。この三本柱のひとつ、機体登録制度をより広く周知させていくために、新しく登録された機体登録情報を掲載していくことになりました。

現在、JHFでは二つの機体登録制度、「型式登録」と「機材情報登録」を運用しています。

日本のハンググライディング初期に始まった「型式登録」は、現在、JHF安全性委員会が審査し判定しています。手続きが完了した機体に登録番号を付与、JHFが登録証明書を発行します。

また、2010年11月より「機材情報登録」を、より広い範囲の機体情報を提供するために追加運用しています。この「機材情報登録」は、輸入者／製造者／販売者が、販売機材を届け出て登録を行うことで責任の所在を明らかにし、JHFとして実態を掌握することを目的としています。

今回の掲載は、型式登録機（緑色の枠）が2機種、機材情報登録機（青色の枠）が17機種です。

写真準備中

登録番号 P-0036～39  
登録年月日 2015年9月25日  
製造者 UP  
製造国 ドイツ  
型式 ASCENT2  
認証 LTF/EN  
クラス A  
飛行総重量(kg) 60～125  
輸入者名(販売者) さんじゅう  
URL www.sanjuu.com



登録番号 P-0052～55  
登録年月日 2015年9月25日  
製造者 UP  
製造国 ドイツ  
型式 KANTEGAXC2  
認証 LTF/EN  
クラス B  
飛行総重量(kg) 60～135  
輸入者名(販売者) さんじゅう  
URL www.sanjuu.com

写真準備中

登録番号 P-0040～43  
登録年月日 2015年9月25日  
製造者 UP  
製造国 ドイツ  
型式 ASCENT3  
認証 LTF/EN  
クラス A  
飛行総重量(kg) 55～135  
輸入者名(販売者) さんじゅう  
URL www.sanjuu.com



登録番号 P-0056～59  
登録年月日 2015年9月25日  
製造者 UP  
製造国 ドイツ  
型式 SUMMITXC2  
認証 LTF/EN  
クラス C  
飛行総重量(kg) 60～130  
輸入者名(販売者) さんじゅう  
URL www.sanjuu.com



登録番号 PI-1080～1084  
登録年月日 2015年2月20日  
製造者 OZONE  
製造国 イギリス  
型式 GEO4  
認証 EN  
クラス B  
飛行総重量(kg) 58～115  
輸入者名(販売者) ファルホーク  
URL www.falhawk.co.jp



登録番号 P-0044～47  
登録年月日 2015年9月25日  
製造者 UP  
製造国 ドイツ  
型式 MAKALU3  
認証 LTF/EN  
クラス B  
飛行総重量(kg) 55～130  
輸入者名(販売者) さんじゅう  
URL www.sanjuu.com



登録番号 P-0060～63  
登録年月日 2015年9月25日  
製造者 UP  
製造国 ドイツ  
型式 SUMMITXC3  
認証 LTF/EN  
クラス B  
飛行総重量(kg) 60～130  
輸入者名(販売者) さんじゅう  
URL www.sanjuu.com



登録番号 PI-1085～1089  
登録年月日 2015年2月20日  
製造者 OZONE  
製造国 イギリス  
型式 ALPINA2  
認証 EN  
クラス C  
飛行総重量(kg) 58～115  
輸入者名(販売者) ファルホーク  
URL www.falhawk.co.jp

写真準備中

登録番号 P-0048～51  
登録年月日 2015年9月25日  
製造者 UP  
製造国 ドイツ  
型式 KANTEGAXC  
認証 LTF/EN  
クラス B  
飛行総重量(kg) 60～125  
輸入者名(販売者) さんじゅう  
URL www.sanjuu.com

写真準備中

登録番号 P-0064～67  
登録年月日 2015年9月25日  
製造者 UP  
製造国 ドイツ  
型式 TRANGOXC2  
認証 LTF/EN  
クラス C  
飛行総重量(kg) 60～130  
輸入者名(販売者) さんじゅう  
URL www.sanjuu.com





登録番号 P-0068～71  
 登録年月日 2015年9月25日  
 製造者 UP  
 製造国 ドイツ  
 型式 TRANGOXC3  
 認証 LTF/EN  
 クラス C  
 飛行総重量(kg) 63～130  
 輸入者名(販売者) さんじゅう  
 URL www.sanjuu.com



登録番号 P-0076～80  
 登録年月日 2015年9月25日  
 製造者 PRO-DESIGN  
 製造国 オーストリア  
 型式 CUGA2  
 認証 LTF/EN  
 クラス B/A  
 飛行総重量(kg) 45～130  
 輸入者名(販売者) さんじゅう  
 URL www.sanjuu.com



登録番号 P-0089～91  
 登録年月日 2015年9月25日  
 製造者 PRO-DESIGN  
 製造国 オーストリア  
 型式 JALPA2  
 認証 LTF/EN  
 クラス C/LTF2  
 飛行総重量(kg) 65～125  
 輸入者名(販売者) さんじゅう  
 URL www.sanjuu.com



登録番号 P-0072～73  
 登録年月日 2015年9月25日  
 製造者 UP  
 製造国 ドイツ  
 型式 K22  
 認証 LTF/EN  
 クラス B/T  
 飛行総重量(kg) 110～230  
 輸入者名(販売者) さんじゅう  
 URL www.sanjuu.com



登録番号 P-0081～84  
 登録年月日 2015年9月25日  
 製造者 PRO-DESIGN  
 製造国 オーストリア  
 型式 ACCURA2  
 認証 LTF/EN  
 クラス B  
 飛行総重量(kg) 60～135  
 輸入者名(販売者) さんじゅう  
 URL www.sanjuu.com



登録番号 P-0092～95  
 登録年月日 2015年9月25日  
 製造者 INDEPENDENCE  
 製造国 ドイツ  
 型式 CRUISER3  
 認証 LTF/EN  
 クラス A  
 飛行総重量(kg) 60～135  
 輸入者名(販売者) さんじゅう  
 URL www.sanjuu.com



登録番号 P-0074～75  
 登録年月日 2015年9月25日  
 製造者 UP  
 製造国 ドイツ  
 型式 K23  
 認証 LTF/EN  
 クラス B/T  
 飛行総重量(kg) 110～230  
 輸入者名(販売者) さんじゅう  
 URL www.sanjuu.com



登録番号 P-0085～88  
 登録年月日 2015年9月25日  
 製造者 PRO-DESIGN  
 製造国 オーストリア  
 型式 THEMA3  
 認証 LTF/EN  
 クラス B  
 飛行総重量(kg) 60～130  
 輸入者名(販売者) さんじゅう  
 URL www.sanjuu.com



登録番号 P-0096～99  
 登録年月日 2015年9月25日  
 製造者 INDEPENDENCE  
 製造国 ドイツ  
 型式 GERONIMO  
 認証 LTF/EN  
 クラス B  
 飛行総重量(kg) 60～135  
 輸入者名(販売者) さんじゅう  
 URL www.sanjuu.com

## 2016年JHFカレンダー頒布のお知らせ

2016年JHFカレンダー(吊り下げタイプ)を頒布します。

今回は、カレンダー用として写真を募集、100点の応募をいただきました。ありがとうございます。いつもフォトコン審査員をお願いしているフォトグラファターの嘉納愛夏さんと山本直洋さん、内田会長、安田副会長が選考にあたり、このなかから14点に絞り込みました。

ご希望の方は、JHF登録スクールで入手いただくか、JHF事務局に下記の方法でお申し込みください。送料込み1冊500円でお送りします(入金確認後に発送)。

### 注文方法

以下の項目をご記入のうえ、JHF事務局にEメールまたはファクシミリにてご連絡ください。  
 氏名／フライヤー登録No.／Eメール

アドレス／電話番号(携帯可)／郵便番号／住所／注文セット数／口座振込予定日

【銀行振込】三井住友銀行 小石川支店 口座番号：普通3488605

口座名：公益社団法人日本ハング・パラグライディング連盟

【郵便振替】口座番号：00180-8-650201

口座名：JHF(全角ローマ字)

## JHFからのお知らせ

### ■補助動力副読本の頒布を開始

「JHFパラグライディング教本副読本[動力付きパラグライダー(補助動力技能証/MPG技能証課程)]」の頒布を開始しました。

動力を使用したパラグライディングの練習のポイントと最低限の基礎知識を載せており、教本とともに繰り返し読んで、安全で楽しいフライト活動の助けにさせていただくものです。初心者の方はもちろん、すでに技能証をお持ちの方も、ぜひお読みください。

価格・申込方法:

頒布価格は1,000円(送料別)。JHF登録スクールまたはJHF事務局にご注文ください。注文書はJHFウェブサイトの「書籍情報」からダウンロードできます。

なお、本書を読んだだけでは安全な練習をすることはできません。必ずインストラクターとともに練習してください。



### ■PG教本基礎技術DVD頒布中

基礎技術DVD「JHFパラグライディング教本基礎技術」、続いて第2弾「テイクオフとランディング」を頒布しています。

「JHFパラグライディング教本基礎技術」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。

第2弾は、フライトの基本中の基本であるテイクオフとランディングを収録

しており、フロントライズアップの基本から場周アプローチによるランディングまで、各操作のポイントをつかみやすい内容です。

価格・申込方法:

頒布価格はそれぞれ1枚1,500円(送料込)で、お申し込み10枚毎に2枚追加してお送りします。入手ご希望の方は、最寄りの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うえお手続きください。

### ■JHF備品を貸し出しています

JHFでは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」→「JHFのご案内」→「無線機その他備品貸出」より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。

### ■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。また、登録更新のための会費送金手続きをコンビニでされた方、会費を口座振替にされている方へお送りした会員証も多く戻って来ます。コンビニから送金の場合は、払込票に新しいご住所をご記入いただいても控えが事務局に届きません。銀行口座振替の場合も住所変更の連絡は来ません。

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

### ■デジタル無線機は登録済みですか？

デジタル無線機をご使用の皆様、無線機の登録手続きは、お済みですか？

JHFでは、ハンググライダー・パラグライダーの飛行中の使用無線機として、デジタル無線機を推奨しています。

現在、国内で飛行中に使用できるデジタル無線機「携帯型デジタル簡易無線機登録局(上空利用)」は、スタンダード(STANDARD)のVX-291SとVXD450Sの2機種です。これらは簡単な登録手続きだけで利用できます。

既に購入、使用されている皆様も、必

ず登録手続きを行い、利用料を払って運用してください。

登録申請をしないまま無線機を運用すると、不法無線局として処罰対象になります。うっかり登録忘れのないよう、ご確認をお願いします。

\*各地区通信局では警察と共同で「不法無線局」の取り締まりを行っています。不法無線局を開設したり運用したりすると、1年以下の懲役または100万円以下の罰金に処せられます。

### ■各種お申込みやお問合せは

**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@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。また、神奈川県在住の方には神奈川県ハング・パラグライディング連盟からのお知らせも同封していますので、ご覧ください。

## 東日本大震災被災地 復興応援プロジェクト 「空はひとつ」

東日本大震災被災地への義援金を引き続き募っています。

◇義援金振込先

三菱東京UFJ銀行(銀行コード0005)

巣鴨支店(店番号770)

口座番号 普通 0017991

口座名義 公益社団法人日本ハング・パラグライディング連盟

### JHFレポート211号

発行日: 2015年(平成27年)10月20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: 株式会社美巧社