

JHFREPORT



2018ハンググライダーClassV日本選手権 in 茨城より。板垣選手が7度目の日本一に輝いた。撮影：杉山祥一（P13の報告をご覧ください。）

2018年度JHF事業計画と予算

2018年度がスタート。JHFは公益社団法人として8年目を迎え今年度事業計画と予算を次のように決定しました。

事業方針

2017年度も多くの事故が発生しており、安全対策はこれからも重要な課題です。安全に飛行できることは普及の前提条件です。今年はハンググライダー新教本を完成させパラグライダー教本を改訂します。今後も教本作成や

安全セミナーなどを通じて更なる事故の防止を図っていきます。また、フライヤー自身のケガを保障するJHF総合保障制度の加入者の拡大を図ります。

フライヤー人口は少しずつですがさらに減少を続けており、このままでは遠くない将来、フライヤー人口5000人という時代がくることも想定されます。他方でハンググライダーやパラグライダーのVR（バーチャルリアリティ）体験が注目を集めました。今後も多く

の人々にこのスポーツを知らせていく普及活動に取り組んでいきます。

事業の具体的内容

PG＝パラグライディング
HG＝ハンググライディング
MPG＝モーターパラグライディング

【理事会・事務局の事業】

- 1 全国のフライヤーの実態把握と安全対策

スポーツくじ



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フライヤー宣言

1. 自分の意志と責任でフライトします。
2. 自己の健康管理を行い、健全なフライトをします。
3. 社会のルールを守り、第三者に迷惑をかけません。
4. 自然を大切にします。

- 2 愛好者増加の推進
- 3 ハング・パラグライディングのイメージ向上・宣伝告知
- 4 委員会の主体的活動のバックアップ
- 5 ボランティア制度の活用促進
- 6 フライト中の情報交換を可能にする無線機の普及
- 7 フライヤーのための損害保険の告知と普及
- 8 スクールのための施設賠償・損害保険の告知と普及
- 9 第三者賠償責任保険の付保継続
- 10 JHF白書の編纂
- 11 寄付・助成金獲得への取り組み
- 12 その他定款の定める管轄事項

【常設委員会・事務局（広報出版）の事業】

●安全性委員会

- 1 事故情報の収集と管理
- 2 事故調査活動
- 3 機体登録制度の推進
- 4 PG・HG・MPGパイロット安全セミナーの推進（教員・スクール事業委員会と合同）
- 5 海外情報収集と告知（DHV infoの翻訳など）
- 6 セーフティーノーツの管理
- 7 ハング機体整備制度・現状調査
- 8 安全性委員会ホームページ管理
- 9 レスキューパラシュートトリパック認定証の新規・更新を含め資料・問題集見直し
- 10 事故情報アンケート実施（全国スクールおよびクラブエリア宛）
- 11 セーフティータグの制作と配布（安全注意喚起用）

●教員・スクール事業委員会

- 1 PG・HG・MPGパイロット安全セミナーの開催（教員検定員が各地区で開催、安全性委員会と合同）
- 2 教員実技検定（教員検定員が各地区で開催）
- 3 教員学科集合検定（東京にて3日間 冬期間の予定）
- 4 教員助教員・レスキューパラシュートトリパック認定証更新講習会
- 5 レスキューパラシュートトリパック認定証検定会
- 6 HG新教本（全面改訂版）の発行
- 7 PG教本改訂版の発行
- 8 PG学科試験の見直し

- 9 パイロット証更新制度導入の検討
- 10 タンデム技能証規程変更の検討
- 11 スクール支援のためのニュースの定期配信（各委員会と協力し、スクールの活性に繋がる有効な情報を定期的に配信する）
- 12 事故情報の義務化の告知（安全性委員会と協力し、事故報告の義務化を告知し、より多くの事故情報の収集を行い、事故対策に生かす）
- 13 事故ゼロウィークの提案（事故発生ゼロを目標として、第1回パラグライダー記念日の7月31日からの1週間を設定。期間の後、全国のスクール、クラブ、エリアからの事故報告は0件を含めて義務とする。各季節毎に設定し、フライヤーに事故を起こさないこと、事故を報告することの意識付けを行う）

●HG競技委員会

- 1 ルールブックの改定
- 2 HGシリーズとフライトコンテスト（改：クロスカントリーリーグ）の管理運営と活性化
- 3 HG競技委員会ホームページの管理運営
- 4 各種大会の公認および後援申請に対する審議および承認
- 5 クラスⅠ日本選手権の開催（2018年11月22日～25日、静岡県朝霧）
- 6 クラスⅤ日本選手権の開催（2018年3月30日～4月1日、茨城県足尾）
- 7 クラスⅤ世界選手権（マケドニア Krushevo 7月8日～20日）に6選手派遣
- 8 SNSを活用したタイムリーな情報発信
- 9 ライブスコアリングシステムの導入検討

●PG競技委員会

- 1 ルールブックの改定
- 2 ウェブ事務局／ホームページ管理
- 3 Jリーグ、J2リーグ、XCリーグ、AJリーグの管理
- 4 J2リーグおよびアキュラシーリーグの活性化・支援
- 5 XC日本選手権の開催（時期、開催地未定）
- 6 アキュラシー日本選手権の開催（時期、開催地未定）

- 7 第1回アキュラシーアジアオセアニア選手権（タイ 4月6日～12日）に選手団派遣
- 8 アジア大会（インドネシア 8月18日～9月2日）に選手団派遣

●制度委員会

- 1 JHFにかかわる制度の定款、規約、規程、規則などの整備
 - 1) 理事会諮問事項への答申
 - 2) IPPIカードに準じたHG技能証規程の改定
 - 3) HG教本の全面改訂作業に協力
 - 4) FAI技能記章、公式立会人に関する事項の研究
 - 5) フライヤー登録証付き技能証の研究
 - 6) ウェブでのフライヤー登録システムの研究（外国人ビジターを含む）
 - 7) ウェブでのクレジットカードによる支払いの研究
- 2 他委員会および事務局との連携
 - 1) 役員選任について役員選任実行委員会に協力して検討
 - 2) HG教本の全面改訂作業に協力

●補助動力委員会

- 1 MPGパイロット安全セミナーの開催（全国）
- 2 MPG全国大会開催（10月）
- 3 事故撲滅キャンペーン開催（安全性委員会と合同）
- 4 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の改善・編集（トーイング・技能証規程見直し等）
- 5 下総自衛隊安全会同への参加（2月）
- 6 会員増加のための取り組み（年間）
- 7 補助動力委員会ホームページの活性化・有効活用・改善
- 8 JPMAとの話し合い

●ハングパラ振興委員会

- 1 今飛んでいる人が飛び続けられる環境作りの検討
 - －フライヤーズボイスの運用（継続）
 - －大会などイベントの活用（他委員会と連携）
 - －引越し、転勤などによるエリア移動の問題の分析と対応策検討
 - －学生が卒業に伴いやめてしまう問題の分析と対応策検討（学生連盟）

と連携)

- 加齢による影響の軽減策など検討 (他委員会と連携)

2 外部組織との連携

- 学連との協力体制強化
- 大学研究室等との協力体制維持
- ・ 新入生の家族に理解を求める際の補助資料「ご家族の皆さまへ (仮称)」制作

3 各種イベントへの協力

- 体験会を安全に実施するための指針等検討など

4 HG教本ならびにPG教本改訂への協力

●役員選任実行委員会

- 1 役員選任規約の改定検討
- 2 2019年度役員選任の準備

●事務局 (広報出版活動)

- 1 JHFウェブサイトの運営 (スクール紹介サイトを含む)
- 2 JHFレポートの発行
- 3 関連媒体への情報提供 (HG・PG 関連雑誌に情報を提供)



予算には世界選手権等のための積立も。(2017年、イタリアでのPG世界選手権より)

- 4 一般媒体などへの情報提供 (HG・PGの紹介、イベントやエリアの紹介など)
- 5 スクールなどへの情報提供
- 6 日本のHG・PGの歴史編纂事業

【その他の事業】

上記のほか、この法人の目的達成に必要な下記の事業を行う

- 1 技術に関する事業
- 2 教育に関する事業
- 3 安全に関する事業

4 競技に関する事業

5 その他普及啓蒙に関する事業

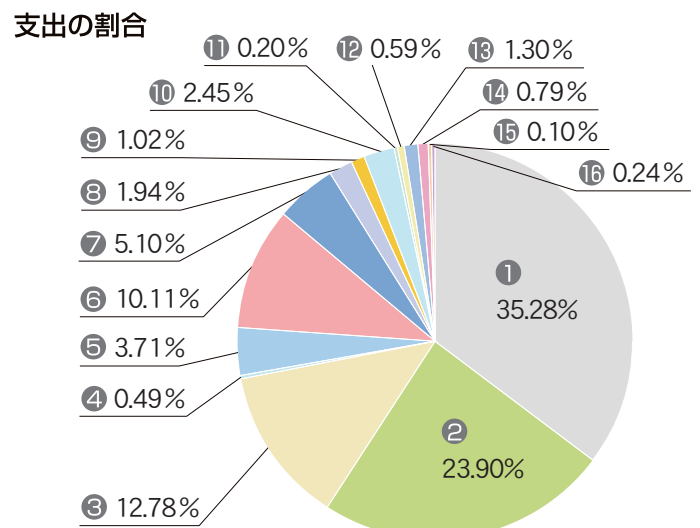
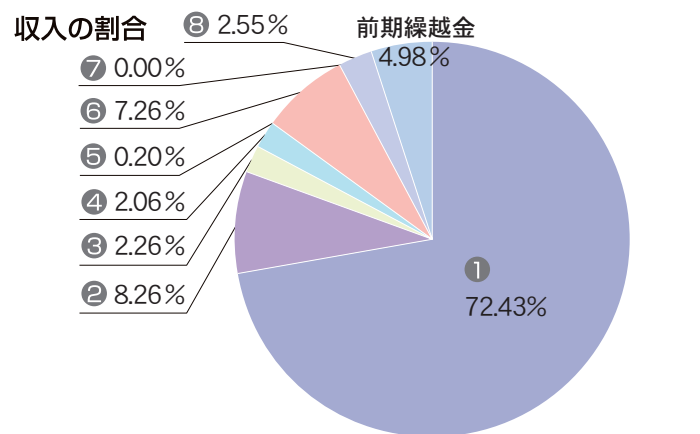
予算

2018年度予算の収入と支出の内訳を下のとおりグラフにしました。

JHFの活動を支えているのは会員の皆さんの会費や技能証申請料などです。これらの収入が、JHFのどのような活動に支出され、各事業のどのくらいの割合で活かされるのか、ご覧ください。

収 入 (単位:円)	
① 会費等	36,923,000
② 技能証の発行に基づく収入	4,213,000
③ 競技に関する収入	1,150,000
④ 教本等の頒布に伴う収入	1,050,000
⑤ 検定会参加費	100,000
⑥ 補助金	3,700,000
⑦ 機体登録費	0
⑧ その他	1,300,000
前期繰越金	2,541,068
合 計	50,977,068

支 出 (単位:円)	
① 会員サービスのために	17,972,000
② JHFの維持運営のために	12,172,000
③ 都道府県連盟の補助のために	6,510,000
④ 公益事業の推進のために	250,000
⑤ 世界選手権、アジア選手権や検定会のための積立	1,890,000
⑥ 広報・普及活動のために	5,150,000
⑦ 日本選手権や国体デモスポのために	2,600,000
⑧ 競技のために	990,000
⑨ よりよい教習環境のために	520,000
⑩ 委員会活動のために	1,250,000
⑪ 補助動力のために	100,000
⑫ 学生の補助のために	300,000
⑬ 事故調査や安全のために	664,000
⑭ 海外との交流のために	400,000
⑮ 制度のために	50,000
⑯ 総会のために	120,000
合 計	50,938,000



JHFの動き

常設委員会の委員を選任しました 2年間元気にご活躍を！

3月29日のJHF理事会で、常設委員会の新メンバーを下記のとおり選任しました。PG競技委員会と役員選任実行委員会は定員を上回る立候補をいただき、特例としてそれぞれ6名の委員で活動します。委員の任期は2020年3月31日まで。各地でさまざまな連盟事業の推進役として活躍していきます。会員の皆さまのご協力をお願いします。
*敬称略、()内は定員です。

●安全性委員会（6名）

伊尾木浩二、下山進、竹村治雄、西本一弘、目黒敏、山本貢

●教員・スクール事業委員会（6名）

伊尾木浩二、岩橋亘、北野正浩、下山進、福田武史、山口隆文

●HG競技委員会（5名）

板垣直樹、鈴木皓子、鈴木由路、田中元気、牟田園明

●PG競技委員会（5名）

氏田敏彦、岡芳樹、上山太郎、鈴木洋史、長島信一、村上修一

●制度委員会（5名）

泉秀樹、井上潔、柿澤貴宏、中瀬誠、宮川雅博

●補助動力委員会（5名）

伊尾木浩二、須藤彰、橋田明夫、宮本司

●ハングパラ振興委員会（5名）

井上潔、佐藤研斗、鈴木由路、竹村治雄、堀江譲

●役員選任実行委員会（5名）

荒井稔、柿澤貴宏、篠塚富偉、島野広幸、鈴木由路、中瀬誠

教員技能証学科検定の

集合研修検定を行いました

日本全国の教員レベルを一定に保ち、一緒に研修を受け学ぶことによって教員同士の横のつながりを持ってもらおうと、2月26日(月)から28日(水)までの3日間、東京都港区新橋の航空

会館内会議室で、教員検定・集合学科検定会を開催。教員をめざす9名の方が参加しました。

教員に必要な知識や技術、心構え等の研修の後、座学教習実技検定、学科検定を実施。さっそく飛行教習実技検定（全国の教員検定員のもとで受検）に合格済みの、下記の3名の方が新教員として活動を開始することになりました。

北海道	佐々木泰文
茨城県	佐藤研斗
静岡県	村上 周

第5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 作品募集！

JHFは、ハンググライディング・パラグライディングの素晴らしさ、楽しさ、そして身近なスカイスポーツであることを伝えられる「写真」が、普及と振興のために役立つと考え、フォトコンテストを開催しています。

5回目となる今回から、印画紙でのご応募だけでなく、データでのご応募も受け付けます（メール送信可）。

賞金は、最優秀賞（1作品）5万円、優秀賞（1作品）3万円、入選（数点）各1万円です。また作品の中から14点を選び2019年JHFカレンダーに掲載します。応募の締め切りは9月10日受け付けまで（郵送の場合は当日消印有

効）。

全国の皆さまからのご応募をお待ちしています。

詳しくはJHFウェブサイトをご覧ください。



前回最優秀賞、北川隆司さんの作品「最後のフライト」。

県連だより

■嘉陽・天仁屋エリア管理について 沖縄県ハング・パラグライディング連盟

沖縄本島、名護市の嘉陽・天仁屋エリアは、長年沖縄県ハング・パラグライディング連盟で管理していましたが、2017年12月末日をもちまして沖縄

県連管理を終了いたしました。

2018年1月1日より、琉球スカイアカデミーがエリアの維持管理にあたっています。

嘉陽・天仁屋エリアでのビジターフライトを希望されるフライヤーの方

は、琉球スカイアカデミーに問い合わせてください。

琉球スカイアカデミー

電話番号：098-948-4377

（沖縄県ハング・パラグライディング連盟 理事長 片山晃）



嘉陽（かよう）エリア。美しい海を眼下にリッジソアリング。



天仁屋（てにや）エリア。海風を受けてテイクオフ。

JHF総合保障制度2018年度募集スタート

フライヤー自身の怪我などに備える保険、「JHF総合保障制度」の今年度募集が始まりました。以下は東京海上日動火災保険からJHFフライヤー会員の皆様へのお知らせです。

■『JHF総合保障制度』とは

任意でご加入いただくフライヤーのための傷害保険です。搭乗中はもちろん、お仕事中も補償されます。また、地震、噴火またはこれらによる津波等の災害によるおケガも対象となります。

ご注意いただきたいのですが、フライヤー登録をすると自動加入されるのは第三者賠償責任保険です。本保障制度はあくまでも任意でご加入いただく必要がございます。

■2018年度募集がスタートします

今年度で13年目を迎える本保障制度は、2018年3月1日現在、827名のフライヤー会員の皆様にご加入いただいております。

まずは、引き続き安全なフライトをお心がけいただき、事故なくおケガなくフライトを楽しんでいただくことが大切ですが、万が一の時のための支え

として、本保障制度をご利用いただけますようお願い申し上げます。

◆JHF総合保障制度の特徴

- ・国内外を問わずパラグライダー（含むモーターパラグライダー）搭乗中はもとより、お仕事中や日常生活のおケガ、および遭難の際にかかった捜索費用等の補償を致します。
- ・地震、噴火またはこれらによる津波での傷害についても補償対象となります（この場合は救済者費用保険金につきましては対象となりませんのでご注意ください）。
- ・団体割引5%が適用されますので、保険料が割安です。

◆現在ご加入の皆様へ

更新のご案内を4月上旬に郵送させていただきます。大切なお知らせです。書類到着後、必ず内容のご確認をお願い致します。その上で、以下ご対応をお願い致します。

□プランに変更あり→期日までに訂正の上ご返送ください。

□プランに変更なし→自動継続となります。ご返送不要です。

□ご解約→必ずご返送ください。

◆新規ご加入の皆様へ

ご加入をご希望される場合は、同封のパフレット等をよくお読みいただきお申込みください。

※締切厳守…5月7日（月）必着

【保険に関するお問合せ先】

東京海上日動火災保険代理店
株式会社東海日動パートナーズTOKIO
池袋支店

〒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

（平日9:00～18:00 土日祝除く）

FAX.03-6907-4623

Email : info.ikebukuro@tnpgrp.jp

フライヤー登録と同時に加入する保険（第三者賠償保険）では、ご自身のおケガは補償されません！

学連ニュース

はじめまして、日本学生フライヤー連盟（JSFF）の2018年度理事長に就任しました墨 幹（東京工業大学4年、足尾）です。学生フライヤーがHG・PGへの関心をより一層強く持ち、大学卒業後も続けたいと思えるように貢献していく所存であります。

3月3日にJSFF総会が開かれました。総会では活動報告、活動を踏まえての問題点を挙げ、問題への対応など活発な議論を行いました。今年度は試験的にSkypeを使用したオンラインで



Skypeを使用したJSFF総会、遠方の役員も参加できた。

会議を行いました。オンラインで行うことで遠方の役員も参加することができ、予算を圧迫していた交通費を削減することができました。一方で接続状況に波があり、議論が滞ってしまうというオンラインならではの問題も発生しました。来年以降改善し、より活発な議論が行える場にしたいと考えております。

また、2月末から学生大会が全国各地で開催されました。パラ学ではデュレーションで6時間のビッグフライト、耳納の学生選手権ではクロスカントリーでツノなしの機体に乗った選手が一人しかゴールしていない中、ツノありの機体に乗った選手がゴールするなど、ベテランではない選手の活躍が際立ちました。選手の声や大会報告はJSFFのTwitter、Facebookで投稿、拡散しております。ぜひ目を通していただけたら幸いです。



パラ学、タスクフィニッシュまで飛び続けた3選手。



耳納での学生選手権、パイロットブリーフィング。

2018年CIVL総会レポート

国際航空連盟（FAI）の国際ハンググライディング・パラグライディング委員会（CIVL）の総会が、今年も2月に開催されました。日本を代表するデレグレート（委員）として岡芳樹さんが日本航空協会より派遣され、牟田園明さんがオブザーバーとして参加。以下は岡さんと牟田園さんからの報告です。

PG=パラグライディング

HG=ハンググライディング

XC=クロスカントリー

日程：2018年2月1日～4日（各部会：1日・2日、総会：3日・4日）

場所：SANJOTEC、サン・ジョアン・デ・マデイラ、ポルトガル

総会参加国：25ヶ国（初日は7ヶ国が委任、2日目は8ヶ国が委任）

アルジェリア、オーストリア、ブラジル、ブルガリア、中華人民共和国、台湾、クロアチア、チェコ共和国、フィンランド、フランス、マケドニア、ハンガリー、イタリア、日本、ノルウェー、ポーランド、ルーマニア、ロシア、セルビア、スロベニア、スウェーデン、スイス、トルコ、イギリス、アメリカ合衆国

委任（カナダ→アメリカ合衆国、デンマーク→フィンランド、エストニア→スウェーデン、ギリシャ→ブルガリア、香港→台湾、タイ→中華人民共和国、アルバニア→マケドニア）

【報告・議決事項】

FAI関連

■エアーゲームズツアー（日程3日間程度のミニ・ワールドエアーゲームズ）は各委員会から前向きな動きがなく、開催地も積極的ではないようで、少し小休止の様子。

■次回のWAG（ワールドエアーゲームズ）は2020年9月にトルコで開催される可能性が大きい。最終決定は2月のFAI理事会で決定か。

■アジアで航空スポーツが発展する機運が高い。うまく発展していけるようにFAIとしても協力していく。来週ASFA（Air Sports Federation in Asia）の会議がフィリピンで開催される。

■2021年7月バーミンガムで開催されるワールドゲームズにてスカイダイビ

ング、キャノピーパイロティング、パラモーターが行われる予定。

■2022年中国で開催されるアジア大会でスカイダイビング、室内スカイダイビングが行われる可能性大。

CIVL全体関連

■有給の事務局員（エレナ・フィロノヴァ）を雇った。タイムリーにCIVLホームページに情報をアップ、フェイスブックも管理する。理事会メンバーが変わっても流れをしっかりと把握して、やるべきことが継続してできるようにする。

■アジア大会は、いろいろと難題があるがCIVLはサポートしていく。FAIとしての公認にかかわらずWPRSポイントを与える方向。

■CIVLの運営業務をオンラインで自動化できるようなソフトウェア（公認申請、スポーティングライセンスチェック、大会スケジュールの掲載、WPRSの算出）を6ヶ月以内に開発する予定。CIVLの予算を使用し、FAI及び模型委員会とも協力して（昨年FAIが主導して開発するような話であったが、なかなか実現しないので、CIVLが主導して）いく。予算に関しては理事会に委ねる。

■NAC（National Aerospports Control：各国の航空スポーツを統括する組織）がない国でのプロモーション、大会の開催をどうやって可能にするか、FAIと協議していく。

■CIVLがライブトラッカーを170個購入した。カテ1（カテゴリー1）大会及びそのテスト大会で使用する。事務局員のエレナが管理運用する。

■アキュラシーパッド（コントロールパッド含む）を購入し、カテ1大会で使用できるようにする。

■ソフトウェアの開発が思うように進展しない。責任者が必要。2017年5月までに集計ツールをFSからSeeYouへ移行する予定だったが、未完了。SeeYouで確実に集計できるようになるまではFSを延命させる。FSを継続して開発するためにオープンソース化させる。

■重大事故が発生した際のガイドラインがFAI規定として明確にされており、S7（セクション7：HG・PG関連）

で「それに従わなければならない。」とされているが賠償責任問題がかかわるので、「それを理解し従うことを考慮しなければならない。」に変更する

■チャンピオン防衛条件で参加したチャンピオンは、「選手権主催国は国別ランキングトップの国と同じ数の選手を参加させることができる」との文言に影響しないことをS7に明記する。

■例外規定（参加資格に合致しなくても参加できる規定）は残すが、これは参加するための抜け道的なものでは決してない。非常にレアなケースとして認められることがあるのみ。またこれまではスクリーニング委員会（例外を認めるか審査する委員会）の委員を、理事会が、選手代表、チームリーダー代表、理事会代表の三者を任命していたが、今後は、対応する委員会（HG、PG、PGアキュラシー）の委員長長の同意を得て全て理事会が選任することとする。またこのプロセスにスチュワードが関与することとする。

■カテ1、カテ2どちらもスポーティングライセンスの有効性はオンラインでチェックするものとする（オンラインで登録するのはNACの責任であり、NACがオンライン登録した時点でスポーティングライセンスは有効になる）。カテ1大会では陪審委員長がチェックする。カテ2ではNACが責任をもってチェックする（CIVLはノータッチ）。大会結果が正しいかのチェックをして期限内にFAIに結果を送るのはNACの責任である（NACが大会主催者でない場合は、大会主催者に正しい結果を期限内に送らせるのはNACの責任である）。FAI公認が受けられなかった理由が大会主催者の責任でない場合（特殊な場合）は、CIVLはその大会に対してWPRSポイントを付与する権利を留保する。

■選手権のエントリー費に関して、これまでは国別ランクトップの国だけがFAIに直接送付することになっていたが、これでは必要な経費を賄えないので、トップ2位までの国がFAIに直接送付することとした。

■スチュワードの仕事が増えてきているので、CIVLが支払う日当を現在の50ユーロから100ユーロに値上げする。

■ジュリーが主催者を手助けすること（大会結果に影響することや後で抗議の原因となりそうなことを除く）ができるようにジュリーハンドブックを改定する。

■カテ2大会公認申請は大会開始30日前までにCIVLからFAIに送らなければならないことになっている。したがってCIVL大会コーディネーターにはそれなりの余裕をもって申請書類（申請書・公認料送付証明書）を送ること。

■ロシアからの提案（ジュニア選手権）に対して、作業部会を立ち上げ、実際に運用できるものかをチェックして次の総会で提案するという条件で取り下げられた。

■韓国からの提案（大会結果をNACを通して期限内にCIVL大会コーディネーターへ送ることに文言を変更する）は、NACの裁量であるので、特に変更する必要はないとの判断が下された。

■財務報告と予算案は承認された。

■カテ2大会で海外選手のエントリーは大会開始の2週間前まで受け付けられるようになっているが、現実的にそれでは短すぎるので、適当な措置を取るように理事会が考えて次回総会に提案する。

HG/PGXC関連

■リーディングポイントは現在110点（2016年以前）と220点（2017年）の選択制（本来は220点にフィックスされていたが2017年イタリア開催のPGXC世界選手権においてチームリーダーブリーフィングで覆され110点とした経緯がある）であるが、これにもっと多くの選択肢（110、137.5、160、192.5、220）を持たせることにする。ちなみにPWCは約180。

■昨年ブルガリアから提案された新しいリーディングポイント計算方法（円錐を使ったもの）は過去の成績でシミュレーションした結果、満足できると判断されたため、FSにおいて選択できるようにして実際のカテ2大会でベターバージョンによるテストと明記して試行することとする。

■距離計算において、FS上でFAI球体とWGS84エリプソイドを選択可能とする。HGでは2019年にWGS84に移行する予定で、それまではFAI球体を使用する。PGではWGS84を使用。また、許容誤差を現在の0.5%から0.05%

に変更する。ただし、少なくとも5mの許容誤差を設定するものとする。

■カテ1大会でのGAPパラメーターとしてノミナル距離を45km、ノミナル時間を90分とする提案は取り下げられた。

■CIVLが承認するフライトレコーダーの仕様（カテ1大会、記録飛行で使用できる）が決められた。メーカーが仕様に沿っていると宣言すれば承認する形（CIVLが検査するわけではない）。

■ドイツからの提案（ストップされたタスクの成立を60分という時間ではなく全選手の飛行距離がノミナル距離の20%を超えたら成立する）は取り下げられた。

■ドイツからの提案（チームスコアは実際のタスクでの点ではなく、そのタスクの勝者を1000点にノーマライズした点を採用する）は取り下げられた。

■ブラジルからの提案があり、現行のWPRSシステムはヨーロッパの選手に有利になっているので、その他の地域の選手に不利にならないようにシステムを改定する方向でワーキンググループを立ち上げることとする。

■飛行禁止空域（高度のみ）に関してのペナルティを段階的な減点率に変更する。境界の外XXmから境界までに侵入した場合、0%からYY%まで徐々に減点率が変わり（直線的に）、境界から30mまでに侵入した場合、YY%から100%まで徐々に減点率が変わる（直線的に）。XXとYYはローカルルールに明記する。

■雲中飛行を防止するために、スタート前に高度制限を設ける提案は取り下げられた。

■XC選手権において、開会式を土曜日に行い閉会式を13日後の土曜日に行うこと、テスト大会は開会式を日曜に行い、閉会式を6日後の土曜日に行うことを推奨するとの文言をS7Aに追加する。

■記録を狙いやすくするために、記録



今年はボルトガルで開催されたCIVL総会。25カ国が参加。

飛行が行われる国のNACの管理下でなくても行える（行われる国のNACに前もって通知するだけ）ようにCASIに提案することが承認された。

■カテ2大会成立に関して設けられていた参加最低人数（10人）を削除する。

HG関連

■ESSを取ってゴールできなかった場合、現在は時間得点がゼロだが、これを「デフォルトは時間得点の80%（2016年以前と同じ）とする」とローカルルールで決めることとする。

■安全上の理由（グライダーの視認性の向上）から、視認しやすい色のゼッケンを両翼リーディングエッジに張り付けること。グライダーのノーズコーンを視認しやすい色でマーキングすることでも代用可。

■SAFE PRO DELTAは承認された。

■クラス2選手権において補助動力を発航の手段として導入する提案は、エンジンを途中で使った場合のペナルティなどに検討課題が残るのでHG部会で持ち帰り扱いとし、取り下げられた。

■ライブトラックの配信遅延時間は最大で10分とする。その数値はチームリーダーの3分の2以上の承認が必要となる。

■カテ1大会の最大参加選手数を安全上の理由から125人とする（すでに決定してる大会には適応しない）。

■第8回クラス5世界選手権の国別参加人数とチームスコアに対する提案（各国6人チーム、スコアはベスト3人）はローカルルールで決定することで取り下げられた。

PGXC関連

■CCC改定案は承認された。これまではXSサイズ（最大飛行重量90kg）を独立した機関で強度および飛行試験をすることになっていたものをSサイズでもよしとする。ただしXSサイズは製造者が飛行試験に合格させなければ



CIVL総会直前に各部会が行われ委員らが意見を交わした。

ばならない。理論的なライン強度は23Gとする。測定が安定してできるもの（ライン長、ライザー長、アクセルレンジ）だけを規定し、これまで規定されていたスパン、トレーリングエッジ長、アスペクト比などは温度、湿度など多くのパラメーターにより再現性が乏しいので規定しない。

■これまで裸体重に+33kgまでのバラストを積むことが許されていたが、安全にテイクオフできる条件付きで95kgまでバラストを積むことを可能とする。

■FS以外、最新のコンペチェックもスコアリングプログラムとして承認する。

■SAFE PRO PARAに関連して、SIVをできる環境にあるなら推奨するといった文言に改定する（賠償責任問題を考慮）。

■SAFE PRO TANDEMは作業部会を立ち上げ検討する。

PGアキュラシー関連

■S7C案（アキュラシー関連）は承認された。2017年版と変更になった主な箇所は以下。

- ・世界選手権での女子枠は最低でも各国1名とする（これまでは2名）
- ・世界選手権では女子WPRSランキングで異なる国籍のトップ5人はNACが承認すれば参加可能とする（実際の運用に関しての細則が必要と思われたが、次回世界選手権の開催前に次回CIVL総会があるのでそれまでに協議することでそのまま通した格好）。
- ・世界選のチームメンバーは4人（そ

れぞれの性別から最低1名）とする（これまでは7人で同一性からは5人）。

・制限風速は6m/sとする（ただしエリアによって安全であるならばローカルルールで7m/sとすることも可）。

・2019年からターゲットにおける風速は、ランディングエリアにいる選手・チームリーダーが常時視認できなければならない（カテ2も含む）。

・カテ1大会の測定フィールドの半径は5mとし、それ以下とする場合はローカルルールに明記する（カテ2大会では半径を10mとすることは可）。

・公認大会では無線機は必携とする。

・カテ2大会におけるジャッジの経験に関して

a) チーフジャッジ：過去3年間ににおいてFAI公認大会でイベントあるいはチーフジャッジをしたことがある

b) イベントジャッジ：過去3年間ににおいてFAI公認大会で2回ターゲットジャッジをしたことがあるか、イベントあるいはチーフジャッジをしたことがある

c) ターゲットジャッジ：過去2年間ににおいて国内ジャッジトレーニングに参加したことがある

・カテ2大会において記録の公認には、少なくともカテ1ジャッジが最低1名いなければならない。

PGアクロ関連

■S7B案（アクロ関連）は承認された（いくつかのマヌーバーとその加点方法を削除）。

その他

■HGディプロマは、オーストラリアからの申請で、ハンググライディングの起源となるボートローイングでカイトを飛ばせていたボートドライバーのпат・クロウへ贈ることが承認された。

■FAIスポーツメダルは、第20回クラス2世界選手権（フランス）／第21回クラス1世界選手権（ブラジル）／第15回PGXC世界選手権（イタリア）の各主催者にそれぞれ授与される。

■次回の総会開催場所は、マレーシアから希望が出されているが、今のところ100%確実ではないので理事会で判断することにする。

■2020年カテ1大会の承認

・7th FAI European Paragliding Accuracy : Sibiu, Romania（日程はWAGとバッティングしないように調整）

・16th FAI European Paragliding XC : Pantelej-Nis, Serbia（日程はWAGとバッティングしないように調整）

・1st FAI Asian-Oceanic Paragliding XC : Bright, Australia（日程は12月5日～19日、テストは2019年12月にブライトオープンとして開催する）

以下の大会は立候補なし

4th FAI Pan-American Paragliding XC

3rd FAI World Paragliding Aerobatic

21th FAI European Hang Gliding XC

14th FAI Women World Hang Gliding Class 1

21st FAI World Hang Gliding Class 2

9th FAI World Hang Gliding Class 5

2nd FAI Asian Oceanic PG Accuracy

JHFからのお知らせ（競技関連）

■スポーティングライセンス申請

FAI公認の世界選手権や国際競技会（カテゴリー1、カテゴリー2）に出場予定の方々から、スポーティングライセンスについての問い合わせが増えています。

FAIスポーティングライセンスの発行は、FAIの日本代表機関（National Aerosports Control）である日本航空協会が管轄し、申請受付、審査、発行を行っています。

スポーティングライセンスが必要な方は、航空協会ウェブサイト（右記ページ）で申請方法をご確認のうえ、申請用紙をダウンロードして、日本航空協

会に直接申請を行ってください。遅くとも、スポーティングライセンスが必要となる2週間前までには申請してください。

http://www.aero.or.jp/koku_sports/Document.htm

*スポーティングライセンスとは、航空スポーツにおいて日本国を代表する機関である日本航空協会が、ライセンス所持者の身分（国際航空スポーツ大会で日本国を代表できる国籍条項に合致している）と、資格（ライセンス表記種目について、FAIスポーツ規定を熟知し、遵守できる）を世界各国に証明するものです。

■クラスV世界選手権日本代表を決定

7月8日（日）～21日（土）にマケドニア共和国Krushevoで開催される、第8回ハンググライディングクラスV世界選手権に出場する日本代表選手が、下記の6名に決まりました（3月29日理事会で承認）。

太田昇吾、板垣直樹、柳田崇、

松田隆至、宍戸俊之、岡田伸弘

前回の世界選手権では、オーストラリア、ドイツに続き国別3位、個人では板垣が6位に食い込んだ日本、「今回こそ個人・国別ともに表彰台の真ん中を！」と選手一同張り切っています。頂点をめざす6名に熱烈声援を！

JHFヒヤリハット調査2017

JHF安全性委員会

いよいよ活発なフライトシーズンが始まりました。春はサーマルも活発で、ゴールデンウィークは空域も混みがちです。ご自分の技量を再確認し、フライトできる気象条件かどうかを客観的に判断して、フライトする時間帯を変更するなどしましょう。フライトを思い切り楽しめるように、安全飛行のためのポイントをしっかりおさえてください。

今年3月、安全性委員会は全国のJHF関連スクール・クラブなどのご協力をいただき、インシデント(ヒヤリハット)や事故の情報を集め安全性向上をはかるための『JHFヒヤリハット調査2017』を実施しました。その回答を以下にまとめましたので、事故防止に向けて参考にさせていただきたいと思います。

JHFヒヤリハット調査2017

調査対象期間：

2017年1月1日～2017年12月31日

回答者：パラグライダー36、モーターパラグライダー6、ハンググライダー4のスクール・エリアなど

パラグライダー

【怪我をしていない事例】

[無線機の確認]

■無線機のチャンネルロックミス（テイクオフ時は問題なし、フライト中に通信不能）。

[テイクオフ前の機材確認]

■テイクオフ直後、レスキューピンが抜けてレスキューパラシュート開傘、ツリーランディング(以下ツリーラン)。
[テイクオフ・グランドハンドリング]
■テイクオフでグライダーコントロールができず横の木に引っかかる(2件)。
■講習斜面で足がもつれて前方ヘスライディング。

■強めの風で休憩中、ハーネスを外さなかったため突風で引きずられ擦り傷。

■スタ沈による事故(18ヶ所85件)

■ビジターの1/3程度がスタ沈する。強風時に無理してテイクオフすることが原因。

■テイクオフ場がフラットなエリアでは、ライズアップの技量不足のスタ沈

が多い。

■テイクオフ後、予想以上に沈みこみ雑木を擦ってフライト。

[フライトプランと判断能力]

■雲による吸い上げ・強風に捕まり安全圏に出られない危険性。

■気象状況が悪くなり、雲の色が変わってきたが、ぎりぎりまで飛んでいる。

■空中衝突が発生した。

■リッジフライト中、斜面に衝突。

■ツリーラン(16ヶ所30件)。

■ツリーランとレスキュー開傘は大会時に発生しやすい。

■レスキュー開傘(6件)

[ランディングアプローチ～着陸(ランディング時の事故：無傷だが5件)]

■ランディング時のフルブ레이크が早すぎて尻もちをつく。

■パイロットは着地するがキャノピーは木にひっかかる(2件)。

■アウトサイドランディング・緊急ランディング(9ヶ所85件)。

■アウトサイドランディングをするのはツアーのビジターが多い。

■ランディング場近くの電線・電柱に年に数回ひっかかる。

■ハードランディングは年に2～3回発生している。

【怪我をした事例】

[テイクオフ・グランドハンドリング]

■スタ沈による負傷あり。

■テイクオフ直後、片翼が潰され180度旋回し山へ向かって着地。

■テイクオフで怪我(4件)。

[フライトプランと判断能力]

■トップランディング時に手首を骨折。

■ツリーランによる怪我(3件)。

■深いバンクの練習中にスパイラルに入り、斜面に激突し大事故。

[ランディングアプローチ～着陸(ランディング時の怪我：9件)]

■ランディングでのアプローチミスが原因で怪我。

■ランディング場周辺の障害物による乱気流。判断ミスで怪我。

■ランディング時の急操作で怪我をした(3件)。

■アウトサイドランディング時、軽度の腰椎圧迫。

■強風により山の裏へアウトサイドランディング。着地寸前に潰されて骨盤骨折。

■フルブ레이크のままお尻から着地。手が下敷きになって手首骨折。

■着陸時のフルブ레이크操作でバランスを崩して機体が傾き、手をついて手首骨折。

■ふわとした着地で、足の踵を骨折。

■河川敷の石の影響で、風が弱いと気流が乱れやすくなる。足首の捻挫あり。

■ツリーランした者が救助を待たずに自力で降りようとして落下、足首骨折。
[救助による事故]

■ツリーランの救助にあたった者が滑落(二次災害、2件)

【事故につながること・対策】

■初期のパイロット証所持者はいくら言ってもグランドハンドリング練習に消極的。

■古い機体では、エア漏れによって失速速度が速くなっていることに気付かず引きすぎの傾向。

■気象条件の判断が悪く、スタ沈、山沈、ランディングの失敗が目につく。

■スタ沈は頭上安定の技量不足が多い。

■グライダー性能が上がり、日本はランディング場が狭いエリアも多いため、オーバーしやすくなる。ベテランでもスクールに入校し基本を学ぶ必要あり。

■ビジターの方々は、技量不足の上級機を買っている人が多い。

■テイクオフの技量不足が目立つ。グライダーレベルと技量が合っていない。

■ランディング時、引きすぎによるストールが目立つ。

■河川敷ランディング場の整備を行うと、サーマル源、ダストデビルの発生が増えるので警戒している。

■某エリアでは周辺民家も多く、アウトサイドランディングによるトラブルが考えられる。

■パイロット証取得から長い年月が経っている人は、特にA級、B級の基礎技術訓練が必要。初心を忘れている。

■ノービスパイロット証取得後は、無理して飛ぶ傾向が目立つ。
■高齢化で動きの鈍化を感じる。
■強風でのフライトや雲中飛行。
■安易なトップランディング。
■インシデントはビジターフライヤーの割合が高い。環境が違ふことで予想外のことが起きやすい。
■来場してすぐにテイクオフ場へ行くのではなく、準備運動が大切（特に寒い時期）。
■自主的にクラブ員同士で安全に関する話し合いを行う。事故防止に役立っている。
■基本、無理をしない。
■風が強い時はアクシデントが発生しやすい。
■強い風のテイクオフに慣れていないため、事故が起きやすい。
■ビジターは不慣れなエリアコンディションでフライトすることが多い。管理者側として個人の技量、体調把握はできず、インシデントのリスクが高い。
■「せっかくテイクオフ場まで来たのだから」と無理をして、スタ沈を起こしやすい。
■クラブエリアで長い経験を持つパイロットは多数在籍しているが、技術レベルはさまざま。機体の進歩に伴いテイクオフ・ランディングの技術も変わっているはずだが、マスターしていないため、テイクオフに余裕がないケースも時々見ることがある。

【所有機のレベルに関する問題】

■1機目は初級機だが、2機目はBクラスのハイエンドを求める人がいる。高齢者にはBクラスのローエンドを勧めている。
■Cクラス以上は年間フライト時間の下限を設けるべき。もちろんSIVトレーニングも義務。
■サンデーフライヤーはEN-Bの機体指定にすれば、事故はかなり減るだろう。SIVトレーニングをしたことがない人はEN-Cを禁止にすべき。
■テイクオフに問題のある人が多い。翼の動きも理解していない。勢いでテイクオフしている。体が先行したり遅れたり、翼の動きを認識していない。
■パイロット証取得から10年をはるかに超えるベテランが高性能機に乗りたがる傾向がある。古い情報で満足し、判断力や技術の低下を受け入れない。

そういったパイロットに機材を販売する側にも問題がある。
■メーカー側のBクラスの宣伝方法に問題があると感じることがある。パイロットの経験値を配慮せずに販売しようとするスクールやメーカーの営業マンがいる。
■テイクオフにおけるトレーニング不足が目立つ。
■ランディングでは、滑空性能に依存した距離感覚でショートしたり、アウトサイドが目立つ。
■管理下のメンバーには技量レベル以上の機材を持たせないで問題はないが、訪問先で飛ばれているフライヤーのなかにはライズアップもまともにできていない人がいる。
■フライヤーの高齢化、グライダーの高性能化に伴う事故が増加するのではと心配している。
■グライダーのENクラスは初級～上級のレベルを明示しているが、パイロット技量は向上していない。また、技量が低下している人が高性能機を欲しがるとの傾向がある。サンデーパイロットはBクラスのミドルレベルが適切と考えるべき。
■機材のパフォーマンスが上がって、簡単に距離や高度を稼ぐことができるので危険。
■最近の機体は広範囲をすぐに飛べるので、フライヤーの知識や技術などが追い付かない。
■エリアの安全策として、それぞれの技量に合った機材を選んでもらっている。高性能機を極力使用しない。
■エリア状況を熟知していただくため、ビジターを受け入れていない。

【ヒヤリハットしたこと・対策】

■総じてフライトプランが不十分。サーマルに乗ることに意識を取られて、テイクオフとランディングの風を吟味できない。サーマルが活発な時間帯にランディングをしたらどうなるか考えるように助言している。
■他のフリーフライトエリアへ行くと驚く。まともにライズアップできないパイロットが多く、その人たちはEN-Cに乗っている。我がスクールでは考えられない。練習もしていないのだろうと思える。これが現実。
■無線ロックミスが、パイロットにはある。
■リバースライズアップ時にラインが

アクションカメラを装着したヘルメットに絡みテイクオフ、事故寸前だったことがある。いつでも中断できる余裕を持つことが必須。
■クロスチェックはしているが、ラインチェックの不備がある。
■多人数の登録会員（年間延べ7000～8000人）を管理していると、ヒヤッとした記憶がマヒしていく。気持ちを改めないといけないと管理者側として感じている。
■安全性の高い機体で飛ぶようにすること。
■EN-Dクラスの機体は技量のある人以外は乗らないこと。
■エリアのコンディションには精通する・無理して飛ばないこと。
■ツリーランディングを軽く考えすぎ。世間では墜落。
■セルフチェック、クロスチェックを徹底させている。啓蒙活動が必要。
■ランディング時には足出しを徹底。
■高齢者の場合は、足を使わずスライディング・ランディングをさせている。
■全員同じ周波数を使用し、気象の変化や危ないフライヤーに注意を促す。
■機材の進化で安全マージンは増えているが、反面、個人の技術レベルの限界点も超えてのフライトが可能となっている。機材の選択と年齢的制約などの広報や指導が必要と感じる。
■現在の気象情報と今後の予測をしっかりと読み取り、フライトに関してはスクールとしても無理をしない。スクール生にも無理をさせないこと。
■フライヤーの自己責任を過信しないこと。ベテランパイロットの年々の鈍化にも配慮が必要。日頃からグランドハンドリング練習、知識の補充が必要。
■最低限の基本、テイクオフでのクロスチェック。パイロット証以上はセルフチェックを無線で報告。
■プレフライトチェックは下から行う。レッグベルト→チェストベルト→ウエストベルト→ヘルメットアゴバックル→無線送受信。
■ときどきC130米軍機が高度100m程度で島に侵入してくる。空港管制側へも通知なしに来る場合があり、事前情報は入らない。常に警戒して飛ぶしかない。
■アウトサイドランディング時に工作物に引っかかったフライヤーに上空から呼びかけるも応答がなく安否確認ができなかった。あとで本人に確認する

と無線機の電源が入っていなかった。
■10年くらい前、風が急変して最後の1名が上空に舞い上げられた。無線誘導も行い無事に着陸。この教訓を生かして安全フライトに繋げている。

■低空での360度旋回は危険に感じる。
■朝霧高原猪之頭エリアはパラ3団体、ハング1団体が共用しているため、空域が混み合う。冬季はビジターも多く、飛び方に慣れていない人は空中接触のリスクが高まる。

■ラインチェックが十分でなく、絡んだまま飛んでいる。指摘しても気がつかない。

■カメラの自撮り棒がアクセルラインに引っかかり、外れなかった人がいた。
■強風下の着陸時（高度15m）、大きく潰されたが回復。風向きの急変に気づかず、その時ブレイクコードはバンザイで飛行していた。

■インシデント報告はパイロットにお願いしているが、全ての報告があがることはない。ハードランディングで腰を痛めても、軽症の場合には本人がインシデントの認識をしていない。

モーターパラグライダー

【怪我をしていない事例】

■テイクオフ直後にストール。間違った離陸操作、経験10年以上。
■飛行中、自撮り棒がプロペラに接触。プロペラとカメラが破損。
■タンデム飛行で、リバースからフロントに向きを変えたら、パッセンジャーの腕がベルトに挟まり擦りむいた。

【怪我をした事例】

■事故に対する教員の意識が低い。このままではカイススポーツ界がどうなるか、考えているとは思えない。自分たちの時代が良ければよいという考えに思える。
■エンジン暴走などによる怪我、不適切な取扱いによるプロペラ等の損傷に伴う怪我を注意している。
■技量に対して小さめのキャノピーはコントロールが敏感で、より危険度が高くなるので注意している。

【所有機のレベルに関する問題】

■機材レベルに多少問題がある。
■古い機材を使用している場合、自己流に改造していることがある。

【ヒヤリハットしたこと】

■スロットルワイヤーがプロペラに巻き込まれた。

ハンググライダー

【怪我をしていない事例】

■スタ沈（10件）
■山沈（2件）
■ランディング事故：アップライト破損（18件）
■レスキュー開傘（誤開傘）（1件）

【怪我をした事例】

■スタ沈負傷（3件）
■ランディング事故：アップライト破損、負傷（1件）
■ランディング時に田んぼの畦にセーフティータイヤがロックし、アップライト破損、上腕骨折。

【事故・問題につながること】

■近年、ローカルではスクールが減少し、クラブ等で維持しているエリアでのグライダー破損修理が増えている。そういったクラブに注意喚起が必要と思われる。

【所有機のレベルに関する問題】

■年齢と技術の問題や、基本となるテイクオフ・ランディングがまともにできないのに上級機に乗っている。

【ヒヤリハットしたこと】

■機体をセットアップしている時にリーディングエッジが折れた（前のフライトでクラッシュしたらしい）。
■前回クラッシュしたという機体の

リーディングエッジを見たら、パイプが大きく凹んでいた。下手な人はクラッシュ慣れしていて機体の破損に鈍感になっている。

■講習生の無線のケーブルが飛行中に抜けた。

■飛行中にワイヤーが切れかかっていることに気がついた。

協力いただいたスクール・エリア

【パラグライダー】パラグライディング十勝／チームアレフ（比布スキー場）／ソラトピア／ハング・パラスクールnasa／BIRNNEST／スカイトリアル／AKAIWAパラグライダースクール宇都宮／大平スカイクラブ／トップフィールド群馬／MACパラグライダースクール／信天翁（あほどり）パラグライダークラブ／堂平スカイパーク／スカイ朝霧／伊豆XCフライトスクール／とんぼクラブ／朝霧高原PGスクール／丹那エリア／鳴蔵山エリア／白馬パラトピア五竜パラグライダースクール／獅子吼高原パラグライダースクール／池田山エリア／伊吹山パラグライダースクール／神崎フライトエリア同好会／スカイレンジャー関西／紀ノ川フライトパーク／釜口フライトエリア／新五色浜フライトエリア／ウエストジャパンアウトドアスクール／丹波パラグライダースクール／ア・ロールアウトPGスクール／NCおおさパラグライダースクール／火山エリア／おおむらPGS／ウインドラブPGスクール／奄美PGガイドサービス・ハッピースカイ／八重山カイススポーツクラブ
【モーターパラグライダー】パラグライディング十勝／エンジェルジップPGスクール／かぜのおかパラグライダー／エアーウィング／シエルPGスクール／ブルースカイMPGスクール

【ハンググライダー】ノブエアーファクトリー／ハング・パラスクールnasa／忍野スカイスports倶楽部／霊石山

誰でも簡単に事故目撃レポート

起きてしまった事故を二度と繰り返さないために、JHFでは安全性委員会が中心となって事故の報告をまとめ、フライヤー会員の皆さんに注意喚起する活動を続けてきました。

ところが、報告されない事故があります。理由は「面倒だから」でしょうか。「どうしていいかわからないから」かもしれません。そこで、事故の目撃情報をJHFウェブサイトから簡単に報告することができるようになりました。事故を目撃したら、どなたでも、会員トップページから「事故情報収集ページ*」に入り、日時や場所、事故の状況などをわかる範囲で入力、送信して

ください。個人名を入力する必要はありません。

報告という気後れしてしまいそうですが、同様の事故を繰り返さないための情報集めに、ご協力をお願いします。情報を共有することで事故を減らしていきましょう。

フライヤーが怪我をしていなくても、機体が壊れていなくても、また、事故にはならなかったけれどヒヤリとしたりハットしたインシデント体験についてもぜひお知らせください。

*事故情報収集ページ：JHFウェブサイト、会員トップページの左上に入口があります。

安全で楽しいフライトのために

各地で活躍する教員検定員23人〈4〉

昨年3月、教員検定員の任期満了に伴い、JHF教員検定員研修検定会を開催。研修を受けた後、学科試験、5分間スピーチ、実技検定を通過した23人が新教員検定員として活動を開始しました。

それぞれ日本のハング・パラグライディング界をリードしてきた23人の横顔を、毎号紹介してきましたが、今回が最終回。締めくくりはこの6人です。



小林 秀彰 (福岡県)

1986年東鉢伏山で初フライト、1989年パイロット技能証取得、1991年教員技能証取得、1994年教習検定委員就任、1996年制度委員就任、現在理事を務めています。

教員検定員制度は「教員の検定」、「教員、助教員の更新講習会講師育成」、「安全セミナー講師育成」「事故調査員育成」を目的に、2008年に始まりました。その後2011年、2014年、2017年と3年ごとに教員検定員研修検定会を行っており、毎回主催者側という立場で参加させていただいております。未来のJHFのために若い教員の方々は是非「教員検定員」を目指してください。



田代 茂樹 (北海道)

初めて教員検定員検定会に参加した時は、内地と地方ではこんなにも技術や意識に差があるのかと驚き、すべてが新鮮に感じました。私は教員としての活動が30年を超えていますが、常に高いモチベーションで活動してきたわけではなく、何となく体験やスクールを業務の一環として、ただこなすだけの日々も長期間ありました。

地方での活動拠点のため情報量も少なかったのですが、数回の検定研修会に参加し、指導者の役目は非常に重要であると同時にその負担と責任はより大きなものへと変化してきたことを痛感しました。

教員検定員という名誉ある任に就

き、どのようにフライヤーに繋げるか、また、どう実行していくか、試行錯誤の日々です。そして、次世代にこの楽しさを、しっかりと繋げるような教員になりたいと考えています。



角町 正彦 (福岡県)

1991年に初めてパラグライダーの体験をし、今年で27年目、悲しい出来事、楽しい事、色々とありました。インストラクターになったきっかけは、少しでもみなさんが安全に楽しく飛べるようにお手伝い出来ればとの思いからです。

検定員としては、より一層フライヤーのお役に立てるように、年に一度ですが南から北まで動きまわりたくさんのフライヤーの方、インストラクターの方とお会いして、より良い情報をいただき、フライヤーのためになる自分作りに努力していきます。九州にお越しの折に気軽にお声をおかけください。



橋田 明夫 (香川県)

私は常々「一人でも多くの方に安全なフライトをしていただきたい」と願っております。

そのため補助動力委員として全国各地において、「安全についての講話」をさせてもらう活動を行っていましたが、今回は更に教員の方に対しても安全なフライトについて「何かしらをお知らせできたら」と思い、教員検定員の講習会を受講しました。講義の内容は思っていた以上に濃く、非常に勉強になりました。

既に何名かの教員の方々には、色々なことをお知らせできる機会を得ましたが、今後もチャンスを見つけてより多くの方に一つでも役に立つことをお知らせできることを楽しみにしておりますので、どこかでお会いした際には話を聞いてやってください。



福田 武史 (茨城県)

ハング・パラグライダーの機材：グライダー、ハーネス、レスキューパラシュートはもちろん、ヘルメットまでも進化し安全性が上がり、操作性、性能も同時に向上しています。そんな状況の中、昔よりも安全で信頼できる機材があるのに日本のフライヤー人口は減ってきており、事故報告も毎年あるのが現状です。これからは指導者もちろんフライヤーもそうですが、意識しながら技術・知識を新しいメソッドを取り入れ培っていくことがフライトへのモチベーションに繋がってきます。

微力ではありますが、フライヤー人口を今以上に増やし、事故を未然に防ぐことを目標にお手伝いできればと考えております。



棕本 清治 (徳島県)

ハング、パラグライダー、そしてモーターパラとやってきて、私が感じたのは「スカイスポーツは本を読んでも飛べない」ということです。私が学生の頃、空が大好きで「飛びたい」と言っていた同級生がいました。ハングの操縦方法や指導法など研究熱心でしたが、飛べませんでした。逆に私は登山部でしたが、山用品屋の紹介でハングの先生に出会い飛べるようになりました。スカイスポーツは先生との出会いがとても重要です。そんな経験をした私は今度は先生として1人でも多くの人が飛べるようにと頑張っています。

また、先生にも先生が必要です。教員更新講習会もその一つです。こんな考え方や教え方があったのかと教員間の話し合いが勉強になり、柔軟な発想やモチベーションアップのきっかけになっています。

最後に、やっぱり一番の先生は生徒さんです。生徒さんの疑問点や感覚の違いなど、一緒に考え解決することでこれからもやっていこうと思います。

板垣直樹、七度目の「価値ある」日本一!

3月30日-4月1日 茨城県石岡市 足尾山ハンググライダーエリア 報告: 競技委員長 大澤 豊

クラスV日本選手権、初日の金曜日30日は、前日に北日本を通過した寒冷前線の影響で日本列島は西高東低の気圧配置。朝から強く吹き付ける北西風で、誰もが競技は出来ないと諦めモードだったが、11時過ぎにテイクオフに上がると何とか競技ができる雰囲気急いでセットアップを開始する。

13時45分、テイクオフオープン、14時15分スタートで決まったタスクは51.7kmのトライアングル。コースの半分は強い向かい風になる厳しいものだった。

大半の選手がヘッドのレグで降りる中で板垣が生き残り、地表で6m以上の向かい風にも諦めることなく、唯一ゴールを決めた。1000点を獲得し2位の穴戸に295点の差をつける。

2日目は南風の絶好のクロスカントリコンディションに、57km・馬頭まで北上し、31km南下し益子ゴールのトータル87.9kmタスク。

この日も最後のヘッドのレグに苦しめられた選手は、ゴール手前数キロで力尽きていく。先頭集団で一人飛び出



3日間に3本のタスクが成立。充実した競技ができた。撮影: 杉山祥一

した板垣がゴールを決めるが、続いた山本はESSは切ったもののゴールに100mショートと悔しい結果になった。

板垣1位、山本2位、穴戸3位で最終日へ。

最終日はフォローで49.8kmのスピードレースタスク。参加選手全員がゴールできる最高の競技が成立。この日も板垣が2位以下の選手を20分以上引き離してトップゴール。52分47秒、時速50.7kmの快速で完全優勝を飾った。

今回の選手権は春の好条件の中で価値ある3日間の競技が出来、それぞれの選手が安全に全力で飛んだ。

この素晴らしいスポーツに今後も参加選手が増えるように、そしてより素晴らしい競技を行えるように努力していきたい。

成績

1位	板垣 直樹	茨 城	2927点
2位	山本 剛	神奈川	2291点
3位	穴戸 俊之	茨 城	1979点
4位	岡田 伸弘	静 岡	1964点
5位	松田 隆至	東 京	1869点
6位	佐々木則生	埼 玉	1729点

日本選手権者から

この大会の3日間を振り返ると本当に素晴らしい天候に恵まれたことを実感する。

タスク距離は3日間で189.4kmとそれほど大きくはないが、強い向かい風の中を初日は20km以上、2日目は30km以上飛んだことを考慮すると、今大会の難易度と競技性は高かった。

高いポテンシャルを持つClassVハンググライダーの日本選手権にふさわしいタスクが出来た大会だったと思う。

最終日は最も好条件となり参加選手全員がゴールする快挙もあり、その中で優勝出来たことは私にとって本当に価値のある誇らしい日本選手権者の称号となった。

大会に参加した選手全員と大会開催・運営に尽力された大澤さんをはじめ全スタッフ、関係各位に感謝と御礼を申し上げます。

今年7月にはマケドニア・クルシェボで世界選手権が行われます。この勢いでチームと個人の優勝を目指し、まだまだ精進いたします。



西テイクオフ前に機体をセットアップ。ドローン撮影: 石坂繁人



東テイクオフからゴールめざして発進。撮影: 杉山祥一



板垣選手と入賞者たち。左端は内田JHF会長。撮影: 杉山祥一

飛行距離／滞空時間 年間チャンピオン決定！

楽しく安全に、緻密かつ大胆に、そして粘り強く。

2017年1年間(1月1日～12月31日)のフライトで、パラグライディングクロスカントリーリーグ、ハンググライディングフライトコンテストの年間チャンピオンが決まりました。

今回もまた上位者のフライトの多くが茨城県足尾山から出発したものでした。すでに2018年クロスカントリーシーズンまったくなか。足尾山はもちろん全国のエリアで、多くのパイロットが絶好のコンディションを虎視眈々と狙っていることでしょう。この1年にどのようなフライトが出るのか、目が離せません。

＊パラグライディングクロスカントリーリーグは、登録されたフライトのうち4本までの合計距離で年間順位を決めています。

＊ハンググライディングフライトコンテストは2017年にスタート。従来のフリーディスタンスに、アウト&リターン、トライアングル、デュレーションが加わりました。

＊参加方法、現在・過去の成績など、詳細はJHFウェブサイト、PG競技委員会／HG競技委員会のページに掲載。

パラグライディング 2017クロスカントリーリーグ

- 1位 二三四藤昭 最長4/24-163.0km
+98.9+97.9+80.7km 計440.5km
- 2位 多賀 純一 最長4/24-117.0km
+105.8+95.1+86.4km 計404.3km
- 3位 中川 喜昭 最長4/24-103.8km
+101.3+96.6+91.1km 計392.8km
- 4位 杉下 拓也 最長10/1-96.3km

- +85.8+69.2+59.4km 計310.7km
- 5位 山崎 能啓 最長6/23-96.7km
+89.6+64.4+51.6km 計302.3km
- 6位 大曾根 淳 最長3/20-93.4km
+91.7+82.4km 計267.5km
- 最長飛行 二三四藤昭 4/24 163.0km
茨城県足尾山→福島県福島市

ハンググライディング 2017フライトコンテスト

[フリーディスタンス クラスⅠ]

- 1位 氏家 良彦 5/14 127.4km
岡山県大佐山→兵庫県多可郡

[フリーディスタンス クラスⅤ]

- 1位 岡田 伸弘 4/24 179.31km
茨城県足尾山→福島県伊達郡
- 2位 塩野 正光 4/24 175.41km
茨城県足尾山→福島県福島市

[アウト&リターン クラスⅠ]

- 1位 十一 誠 4/23 72.68km
茨城県板敷山→栃木県小山市
- 2位 野尻 知里 2/26 69.24km
茨城県足尾山→栃木県那須烏山市

- 3位 太田 昇吾 12/2 36.4km
茨城県足尾山→栃木県桜川市

[アウト&リターン クラスⅤ]

- 1位 塩野 正光 4/2 126.21km
茨城県足尾山→栃木県那須郡
- 2位 穴戸 俊之 3/25 111.49km
茨城県足尾山→栃木県矢板市

- 3位 山本 剛 3/25 99.77km
茨城県足尾山→栃木県那須塩原市

[トライアングル クラスⅠ]

- 1位 牟田園 明 2/19 76.42km
茨城県足尾山→茨城県常陸大宮市／
栃木県宇都宮市

- 2位 野尻 知里 2/26 69.8km
茨城県足尾山→栃木県那須烏山市／
茨城県茨城町

[トライアングル クラスⅤ]

- 1位 松田 隆至 3/25 129.54km
茨城県足尾山→茨城県常陸大宮市／
栃木県宇都宮市

- 2位 塩野 正光 6/4 92.0km
茨城県足尾山→栃木県芳賀郡／栃木
県下野市

- 3位 山本 剛 10/10 39.06km
茨城県足尾山→茨城県石岡市

[デュレーション クラスⅠ]

- 1位 石坂 繁人 5/3 9:16:47
- 2位 鳥羽 岳太 4/30 8:03:39
- 3位 鳥海 真弓 5/3 6:34:15
- 石坂は足尾山、鳥羽・鳥海は板敷山からテイクオフ

[デュレーション クラスⅤ]

- 1位 岡田 伸弘 4/24 5:46:48
- 2位 塩野 正光 4/24 5:32:00
- 3位 穴戸 俊之 3/25 4:34:02
- 1～3位全員が足尾山からテイクオフ



フリーディスタンス
1位(クラスⅠ)
氏家 良彦

2017シーズンは記録的には少々低調でしたが、とりあえず100kmオーバーできて良かったです。目標より100kmほど短いので、その目標は今シーズンにクリアできるように頑張ります。もちろん大佐から狙います。

全国の皆さん、大佐まで飛びに来てください。みんなでいっしょに記録を狙いましょう！

2017クロスカントリーリーグを振り返って

パラグライディング競技委員長 岡 芳樹

2017年クロスカントリー(XC)リーグは38名のパイロットがエントリーし、110本のフライトが申請された。これは前年度に比べて、人数でプラス6名、フライトで50%増となった。

競技志向でないパイロットにとっては、やはりXCフライトがパラグ

ライダーの醍醐味でもあるので、XCフライトを目指すパイロットが増えたことは喜ばしいし、大いに楽しんでもらいたいと思う。

一方、いったん事故が起きたり、第三者に迷惑が掛かれば大きな社会問題ともなるので、各パイロットに安全フライトの意識を忘れないよう

にお願いしたい。

また「クロカンのメッカ」としての足尾の地位はゆるぎないものがあるが、2017年に申請されたうち4本に1本は足尾以外のエリアからのフライトで過去最高となり、他エリアでのXCポテンシャルを感じさせる年にもなった。



**フリーディスタンス
／デュレーション
1位 (クラスV)
岡田 伸弘**

2部門で1位になれて嬉しいです。この日は1週間ほど前から記録が狙えそうな気象予報でした。静岡在住の私はその予報を信じて茨城まで遠征です。ホームエリアでない私は地形に慣れていません。そのためほかのパイロットのクロスカントリーのログとグーグルアースでイメージをつかみ、毎日の北関東から東北までの風の状況をネットで観察し、自分なりにプランをたててこの日に備えました。また飛行禁止空域の近くを飛ぶため地図の表示できるフライトコンピューターも用意しました。フライト中は対地高度100mまで下げるという苦しい局面もありましたが、やはり事前の準備がよいフライトの結果に繋がったと思います。今年も自己記録更新を狙い頑張ります。



**アウト&リターン
1位 (クラスI)
十一 誠**

アウト&リターン部門の1位、大変嬉しく思います。この日の八郷は非常に良い条件で、100kmトライアングルや80kmアウト&リターン達成目前までいった人もいましたが、後半入ってきた強い海風に阻まれました。私も最後は海風に捕まりましたが、手前で高度を稼げたので何とか帰り着くことができました。フライトコンテストはJHFにログを送るだけで参加できるの

で、皆さんもどんどんチャレンジしましょう。



**アウト&リターン
1位 (クラスV)
塩野 正光**

2017年は稀にみるアウト&リターン条件が整った年で、楽しいシーズンになりました。フライトコンテストが始まったということもあり、積極的に帰ってくるコースにトライし、あらためて北関東の好条件を開拓できた気がします。

今年も「妄想」しているフライトコースはまだまだあるので、色々チャレンジしようと思います。



**トライアングル
1位 (クラスI)
牟田園 明**

ハング競技委員として自分が言い出して始めた「フライトコンテスト」。言い出しっぺとして「ストレート」「O&R」「△」の三冠王を狙っていましたが、畑仕事が忙しいこともあってフライト本数を確保できず、△の1冠に終わってしまいました。今年こそは三冠王を目指して、条件の良さそうな日は飛びまくりです！



**トライアングル
1位 (クラスV)
松田 隆至**

このようなフライトができるのは、いつも回収に来てくれる方々やエリア

を維持管理している方々のおかげです。いつもありがとうございます。

飛行するエリアが広がっています。旅客機が高度1300m以下を飛んでいる所もあります。そういった空域を避けることで我々の飛行の自由を守りつつ、皆さんと楽しいフライトをしたいと思っています。



**デュレーション
1位 (クラスI)
石坂 繁人**

この数日前に8時間オーバーの記録が出たことに触発されてのトライ。午前9時前に足尾の西テイクオフから出て奇跡のトップアウト、その後板敷に移動して4時間、5時間…と時間を重ねていくのは苦行でしたが、何人かのフライヤーたちが入れ代わり立ち代わり一緒に飛んでくれたので何とか耐えることができました。次は12時間にチャレンジしたいと思います。

気軽に参加できるフライトコンテスト

フライトコンテストは、有効なJHFフライヤー会員登録証を持つフライヤーを対象としています。登録料は無料。

参加するのも簡単。フライト後2ヶ月以内に必要書類（フライトのGPSログとフライトコンテスト申請用紙）を添えて、本人がJHFのHG競技委員長宛てに申請してください。

2018年シーズンは12月31日まで。これからでも間に合います。国内でのフライトで、ご自分が設定した目標（たとえば30kmアウト&リターン）に達することができたら、ぜひ申請を！

2017フライトコンテストを振り返って

ハンググライディング競技委員長 板垣 直樹

旧クロスカントリーリーグを昨年からフライトコンテストとし、フリーディスタンス・アウト&リターン・トライアングル・デュレーションの4部門にして、年間表彰はクラスI・Vを分けてそれぞれ3位までとした。

パイロット証が無くても参加できるデュレーションでは、板敷エリアで鳥羽が8時間3分飛ぶと、1週間後に足尾エリアから石坂がそれを上回る9時間16分を飛んで記録を更新

し盛り上がった。このほか初年度から各部門で次々と好記録が生まれた。

足尾や板敷エリアのように全ての部門のフライトが出来るエリアは多くないと思いますが、フライトコンテストは各々のパイロットが自分の技術と機体性能を駆使し、その時の気象条件をフルに活かして飛ぶ！自分への挑戦です。ホームエリアでは記録を更新できないとか、大したフライトが出来ないとか、諦めないで自分のタスクを決め、それを越える

ことが出来たらどんな記録でも申請してください。

その挑戦が自分のため、ホームエリアのため、そしてハンググライディングスポーツのためになるのだと思います。今年も皆さんでフライトコンテストをハンググライディングスポーツを盛り上げていきましょう。

春は好条件に恵まれますが、荒れる条件にもなりますので、皆さん無理せず、安全フライトで楽しみましょう。

JHFからのお知らせ

■6月18日にJHF定時総会を開催

6月18日(月)、東京都北区の北とびあで、2018年度JHF定時総会(通常総会)を開催します。報告事項は、2017年度の事業報告ならびに決算報告・監査報告、2018年度の事業計画と収支予算。決議事項は、貸借対照表及び損益計算書(正味財産増減計算書)の承認を予定しています。

総会の傍聴についてはJHFウェブサイトでご案内します(5月下旬)。傍聴をご希望の方は、この案内をご覧のうえJHF事務局にお申し込みください。

■補助動力副読本を頒布しています

「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)]」を頒布中。

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、パラグライディング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してください。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。

価格・申込方法:

頒布価格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「書籍情報」からダウンロードできます。

■PG教本基礎技術DVDを頒布中です

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。

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

上空利用可能デジタル無線機使用のお勧め

2022年にアナログ式簡易無線機の運用が終了することに備えて、JHFではハンググライダーやパラグライダーのフライト中に使用する無線機として「簡易無線登録局」対応のデジタル無線機の使用を推奨しています。

上空利用5チャンネルを搭載、デジタル方式の音声なので、混信もすくなくクリアで聞き取りやすくなっています。STANDARD製のVX-291SとVXD450SにICOM製IC-DPR30、さらにSTANDARD製VXD1Sが加わりました。

JHF賛助会員(JHFウェブサイト)にバナーを掲載)からも購入するこ

とができます。

なお、JHFではSTANDARD製デジタル無線機を14台保有し、フライヤー会員に貸し出しをしています。ご希望の方は下記の「JHF備品を貸し出ししています」に沿ってお申し込みください。

すでにデジタル無線機をお持ちの方は、無線機の登録手続きを済ませ利用料を納めているか、ご確認ください。登録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の対象になります(1年以下の懲役または100万円以下の罰金)。うっかり忘れていたということのないようお願いします。

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。

■住所を変更したらお知らせください

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

会費を銀行口座振替・コンビニ送金される場合、銀行等から新住所の連絡はありません。

■お問い合わせはJHF事務局へ

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/

*このJHFレポートには賛助会員からのお知らせを同封しています。また、静岡県、神奈川県在住の方には、各県連盟からのお知らせも同封しています。

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

*2017年度は合計55,000円の義援金が集まりました。ありがとうございます。

JHFレポート221号

発行日: 2018年(平成30年)4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: 株式会社サンライズ