Japan Hang & Paragliding Federation ● https://jhf.hangpara.or.jp
JHFレポート230号
2020年7月20日発行

JHFREPORT

第６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応募作品　中村浩希「クルーズ」 撮影地：王子が岳

空でも、うつさない、もらわない。

新型ウイルスによるパンデミック。思ってもみなかった事態に、私たちの生活は大きく変化しています。何よりも感染拡大を防ぐことを優先し、他者との距離を保つことを常に意識する。人前ではマスクを着用し、手洗いや消毒を励行……たいへんなストレスですが、これはフライトエリアでも変わりません。むしろ、自然のなかで開放的な気分になり油断をしないよう、気をつけたいものです。

タンデムを除いて、空中では他者との接近はあり得ませんが、地上では、まず周囲の人たちの安全を考えて行動してください。フライト仲間だけでなく、エリア周辺の住民の方々への配慮もお忘れなく。自分の、そして周囲の人たちの命を守るのだと考えれば、難しいことではないはずです。

コロナ禍により、JHFも６月開催の定時総会を９月（予定）に延期。日本選手権をはじめ、いくつもの大会が延期や中止になりました。競技はこの夏に再開しますが、感染症の状況次第で、まだまだ先が見えません。今後の予定についてはJHFウェブサイトでご案内していきます。

スポーツくじ toto BIG
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。

より安全に、より高く、より強く、さらに楽しく。

JHF常設委員会 2020-2021年度の活動

３月５日・27日の理事会において、JHF常設委員会の新メンバーを選任しました。委員の任期は、この４月１日から2022年３月31日まで。各地で連盟事業の推進役として活躍していきます。以下、新委員長からの各委員会の今期の目標／抱負です（委員長は新委員の互選によって決定されました）。

●安全性委員会

委員長：竹村 治雄

ハング・パラをより安全なスポーツにするには、フライヤーひとりひとりが安全に関する意識を高めてゆくことが重要です。

また、そのための効果的な仕組みを構築する必要があります。

当委員会では、引き続きヒヤリハットから事故報告まで安全性にかかわる種々の情報を分析すると同時に、従来の安全セミナーに加えて、インターネットの活用など様々な方法での情報発信を行いたいと考えています。

●教員・スクール事業委員会

委員長：北野 正浩

昨期は上級タンデム証の導入に委員会の総力を注ぎ込みました。一度発行した技能証の効力を制限し有効期限を設けるという、JHF始まって以来といっても過言ではない大きなルール変更でした。明確な基準を定め、技量が確実に維持される仕組みを作ることで、安全性と確実性を高めることを目指しました。

今期の主な事業は「教員の資質向上」です。教員検定員と委員会の連絡会議を作り、各地の検定員が積み上げてきた経験を共有し、教員検定と更新講習の水準を高めます。教員に最新の知識と技術を伝えることで、個々のJHF会員の皆さんが安全にフライトを楽しめるよう、模範演技や的確な助言ができるようになることを目指しています。

上級タンデム技能証検定会より。

●HG競技委員会

委員長：牟田園 明

６期12年にわたってHG競技委員長を務めた前任の板垣に代わり、今年の４月から役割を引き継ぎました。

高齢化が進むフライヤー業界において、JHF組織における高齢化も例外ではありません。次世代にバトンを繋いでいけるように、委員長としての責務を全うしていきます。

委員会の活動としては、競技レベルの更なる底上げを図ります。

日本チームの世界選手権での成績は７位（2017年）、５位（2019年）と確実にステップアップしており、表彰台はもうすぐ手に届きそうなところまで迫っています。

2019年の世界選手権で銅メダルを獲得したPG日本代表の勢いに乗って、世界選手権でメダル獲得することを大目標に掲げ、国内での競技会の開催や運営をサポートしていきます。

2019年HGクラス１世界選手権で日本チームは国別５位。

●PG競技委員会

委員長：岡　芳樹

コロナの影響で、今年予定されていたカテゴリー１大会が軒並み中止あるいは延期となりそうな環境で、全く先が見通せない現状です。それでも、環境が好転した時に対処できるような体制を取って行こうと考えています。

一方、国内リーグに関して：Jリーグは、ここ数年活況を呈しており、大会数も一定レベルがあるので、昨年試験導入したライブトラッキングを活用して、安全性と即応性を担保しながら継続してゆきたい。J2は少しずつ大会数も増えてきてはいますが、まだ満足できるレベルではないので、引き続きサポートしながら大会を主催してくれるエリアを開拓してゆきたい。アキュラシーは、参加選手数が増えてはいるのですが、大会数が増えないことと、各大会の参加選手数が少ないことが引き続き懸念材料で、両方をアップして日本のレベルを上げるための対策を講じてゆきたい。XCリーグは、昨年達成できなかった、タイムリーなアップデートと、ストレートディスタンスだけではなく、アウトアンドリターン、トライアングルなども含めたバラエティに富んだものに変えていきたい、と考えています。

2019年PG日本選手権 IN 獅子吼高原より。

●制度委員会

委員長：中瀬　誠

JHFは公益社団法人として、法律、定款、規約、規程、規則などのルールの下で運営されており、制度委員会の役割はJHFに関わるルールの管理、時代に応じたルール改定、ルールの作成です。地味な役割ですが大切な事と考え、総員５名で活動しています。

一昨年度は上級タンデム技能証の創設、昨年度はHG教本改定と大きな制度変更があり、他の関係委員会と連携してルールの変更整備を行いました。今年度も役員選任規約の改正他を予定しています。

これらのルール変更の目的は皆さんの安全を守り、自由なフライトを守る事です。ルールができても皆さんに意識していただかないと役立ちません。

今後も種々のルール変更があると思いますが、皆さんのご協力が必要ですのでよろしくお願い致します。

●補助動力委員会

委員長：須藤　彰

今年は、新型コロナウイルスによる影響で、スカイスポーツの大会やイベントが中止や延期となり、皆様には大変ご迷惑をかけております。

当委員会では、こんな時だからこそスカイスポーツの良さ楽しさを理解してもらういいチャンスと見て、秋頃にモーターパライベントを予定しています。委員はそれに向けて着々と準備を進めている状況です。

同時に、モーターパラグライダーの安全対策の講習も年内に計画をして、事故／怪我の無いフライトができるよう取り組んで行きます。

興味のある方や、一般の愛好者を取り込むようなスカイスポーツの底辺の広がりある委員会にしたいと考えています。新しい時代への補助動力委員会の取り組みを、会員皆さんと共有し、考え、進めて行きたいと思います。

●ハングパラ振興委員会

委員長：井上　潔

当委員会は 2014年度に新体制で発足して以来、一貫して「今飛んでいる人たちが安心して安全に飛び続けることができる環境作り」を第一の目標に掲げて活動してきました。

フライト人口は減少傾向のままですが、エリアや大学サークルによっては増加がみられるところもあります。飛ぶことを止めてしまう方の要因分析は未だ不十分ですが、生活環境の変化が大きな要因の一つであることがわかってきています。重大事故が減らないことも一因です。フライト人口の高齢化にしたがって増大するリスクの問題もあります。他委員会とも連携した安全啓蒙などを通じて、安心して飛び続けられる環境作りを進めます。

併せて、飛ばない一般の方々に対してこのスポーツの認知度を高める試みとして、大学等外部組織と連携したVR体験会なども活用しながら、これから始めようとする人に対するネガティブな要因（危険なスポーツであるとの印象や家族の反対など）を低減することを試みます。

●役員選任実行委員会

委員長：鈴木 由路

当委員会は、私たちがこの先も自由に空を飛べる環境を維持していくためのリーダーを選出する役員選任を担う重要な委員会であり、JHFの理事・監事が公平公正に選出されるように務めています。

今年度は役員選任規約の改正を予定しています。この主な目的は、役員立候補における各手続きの期日を柔軟に前倒し可能とし、また総会における役員選任議事を円滑に進行可能とすることです。

来年度のJHF総会では役員選任が行われます。未来のJHFを創る情熱のある方の立候補をお待ちしております。

JHFの動き

６月予定のJHF定時総会を９月２日開催に延期しました

新型コロナウイルス感染拡大による全国緊急事態宣言発令などの状況を受け、６月23日に開催の予定だった今年度JHF定時総会を、９月２日に延期しました。会場は変わらず、東京都北区の「北とぴあ」研修室です。

今後の感染拡大の状況によっては、再度の延期もあり得ます。変更があればJHFウェブサイトでご案内します。

上級タンデム技能証検定を各地で開催しています

本年３月31日で、上級タンデム技能証制度の導入に伴う、タンデム証からの移行措置を終了。「暫定上級タンデム技能証」は同日をもって無効となりました。上級タンデム検定を受検・合格していない方の技能証は「タンデム証」となり、同乗飛行ができるのは、パイロット本人の同居親族とパイロット証を持つ方に限られます。

パッセンジャーに制限のないタンデムフライトを継続したいが、移行措置期間中に検定を受けることができなかったという方は、上級タンデム技能証検定会にお申し込みください。

検定会は各地で開催しており、この７月は石川県（獅子吼エリア）、九州地区（阿蘇、伐株、雷山エリア）で開催しました。次回は９月以降の予定です。開催要綱はJHFウェブサイトでご覧ください。また、実技チェックシートなどもウェブサイトに掲載しています。

第７回JHFフォトコンテスト 作品募集中！

第７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にぜひご応募ください！

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。

第６回最優秀賞　中村正哉さん撮影「光の中へ」

印画紙でのご応募だけでなく、データでのご応募（10MB以内、jpg形式、メール送信可、ただし応募専用アドレスまで）も受け付けています。

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。また応募作品の中から14点を選び2021年JHFカレンダーに掲載の予定です。

応募締切は９月７日（月）受付まで（郵送の場合は当日消印有効）。

自分の力で空を滑空できる醍醐味を感じられるような作品を期待します。詳しくはJHFウェブサイト（４月１日トピックス）をご覧ください。多くのご応募をお待ちしています。

安全で楽しいフライトのために

2020-2022年度教員検定員が活動を開始　新検定員がめざすこと

今年３月31日の教員検定員の任期満了に伴い、２月18日（火）から20日（木）まで静岡県富士宮市でJHF教員検定員研修検定会を開催。全国から都道府県連盟の推薦を受けた20名が参加、３日間の研修、実技検定、学科検定を行い、18名を今期教員検定員として認定しました（前号掲載に１名が加わりました）。

JHF教員検定員制度は、全国各地においてハンググライディング、パラグライディングの健全な発展と安全確保、技能レベルの標準化など、指導的役割を担っていただく方を認定する重要なものです。教員検定員の任期は３年間。教員実技検定、安全セミナーも含め講習会や検定会の講師、事故の調査も行います。

今回認定18名のうち、次の３名の方々が新たに教員検定員となりました。

山口 隆文（石川県）

私は、パラグライダーを始めた時からパラグライダーを仕事として携わってきました。それも23年が経過いたしました。

ほんの４年前までは、JHFの教員検定員や委員の活動には、距離を置いていました。

それは、自分は東京や大阪から離れた地でやっている小さなスクールで、自分のスタイルと自分のポリシーでやっていれば、問題があまりないだろうと考えていたからです。

しかし、近年フライヤーの減少や重大事故率の増加などを受けて、自分に関係ない問題でなく、パラグライダーの業界の一員として皆さんと一緒に取り組んでいかなければいけないのでないかと考え始め、JHFの委員や教員検定員を務めることになりました。

日本におけるパラグライダーは自由に空を飛び回ることが許される「自由」でありながら、安全と秩序を守るためのルールや規制もまた必要。ルールや規制を強化すれば魅力は少なくなり、自由過ぎることを放置すれば重大な事故へと発展する可能性があります。

教員という立場だけを切り抜けば、自由である必要は全くなく、教員としてしっかりと技術と知識を持ち、それを伝える能力を有する必要があるでしょう。

フライヤー個々に確実性の高い技術を利用して自由に空を飛んで、楽しめるフライヤーをしっかり育てていける教員を増やしていくことが、いま我々が直面している問題のひとつではないかと考えます。

そして、それは全国均一のレベルや技術内容である必要があると思います。

他の教員検定員や教員・スクール事業委員会の方々と一体になって、教員検定員として取り組んでいければと思います。

木村 陽二（沖縄県）

沖縄久米島在住の木村です。初めての方も多いと思います。どうぞよろしくお願いします。

今回、検定員に認定いただき、はじめての活動となります。せっかく活動するのであれば、なにかしら沖縄と本州とに貢献したいと考えています。

僕はパラグライダーを沖縄で始め、もう20年ほどになります。

沖縄県は他県とは物理的な距離も離れていて、飛び方や安全についても独自のルールやスキルがあります。

僕も含めて、沖縄で仕事をしているパイロットたちは、ほとんど県外へ出ずにずっと沖縄のエリアで飛んでいます。環境も風の条件も本州のエリアとは異なり、必要とされる技術も飛び方も常識も随分違う部分があるように感じます。

双方どちらにも学ぶべき点があり、うまく両方の良いところを生かしていければ、沖縄のフライトもより向上できるのではないかとも思います。

今回教員検定員の認定試験を受けるために出向いた朝霧エリアや他のエリアで経験したことを沖縄県内で飛んでいる仲間にフィードバックし、更に安全にフライトできるよう、また、沖縄ならではのスキルなどの良い点を本州でも紹介していくきっかけになり、沖縄と本州との橋渡しの役目も担いつつ双方のスキルアップに繋げられたらいいなと考えています。

沖縄には青い海の上を飛ぶ、爽快な経験ができるエリアがあります。

本州にはない、青く美しいサンゴ礁と青い空、白い雲、海からの安定したリッジ風を多くのフライヤーにぜひ知ってほしいと思っています。

一年中あたたかく、海の上を飛ぶとウミガメやマンタ、冬季にはクジラが見えたりすることもあります。

機会がありましたら、ぜひ沖縄へ飛びにいらしてください。

北野 正浩（茨城県）

教員検定員になるのは名誉なことであると感じると同時に、ためらいもありました。私より年齢も経験も上の教員の皆さんが現役で活躍されている中、教員を検定するなどおこがましいのではないか。同時に、47歳の私が若輩者扱いされてしまうこと自体が、このスポーツの現状の厳しさを物語っているとも思います。

私は飛び始めてから人生がはるかに楽しくなったので、このちょっと変わった面白い人達のコミュニティーを守りたいと思ってきました。仕事にするつもりまではなかったのですが、スクールの手伝いをしたり、大会運営を手伝ったり、日本代表チームのサポートで世界選手権に参加したり、サーマルに関する青い表紙の本を翻訳したりしているうちに、気がつけば飛び方を人に教えるのが生業になっていました。

私の原動力は、飛びたいという気持ちを持つ人が習い始められる環境があれば、私と同じように誰かの人生の転機になることもあるだろうという思いです。教員検定員の仕事を通じて、皆さんと経験を共有し、教える人、練習できる場所、安全に楽しく続けられる環境を、これからの人たちに残していきたいと考えています。

大切な保険を守ってください

ハンググライディング、パラグライディングでは「フライヤー宣言」の精神に基づき行動し、他人に迷惑をかけないことを念頭におかなければなりません。万が一事故が起きてしまったことを考えると保険が必要になります。このため、JHFは東京海上日動火災保険株式会社と契約をし、皆さんがフライヤー会員登録をすると自動的に第三者賠償責任保険に加入しています。

●JHF賠償責任保険とは

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

【請求できない免責】

□故意に起こした事故

□あなたが所有、使用または管理する財物の損害事故

□同居している親族にあたえた事故

□あなたの職務遂行に直接起因する事故

…などの場合は請求できません。

【他の賠償保険との分担】

皆さんがいざと言う時に備えるための大切な保険ですが、今後も高額保険金支払いが続くと、保険会社から引受を拒否されることも起こります。安全にフライトをして事故の件数を減らすことはもちろんですが、他の賠償保険のご加入（自動車保険や火災保険等の付帯保険契約）があれば、保険金を複数の保険商品から分担しての拠出が可能になり、高額保険金支払いを避けることができます。保険請求の際には、必ず、ご確認をお願いします。

また、フライヤー会員のための賠償責任保険を継続していくために、この機に他にご加入の保険契約のご確認、見直しもよろしくお願いします。

【保険支払い例】

これまでの保険支払い例では、ランディング場付近に駐車してある車に接触、破損等で、支払い（金額10万円～55万円）が目立ちます。続いて、民家やビニールハウスへ降りてしまい雨樋やケーブル破損等（10万円～150万円）。他の人のグライダーを破損７万円～70万円。高額支払いではフライヤー同士の人身事故で１千万円以上になることがあります。

●ランディングの基本的注意点

パラグライダーやハンググライダーのランディングは、動力のある航空機とは異なり、やり直しができません。このため、安全にランディングするためには、十分な安全マージンを確保してランディングすることが重要です。

まず、指定されたランディング場に確実に到達できるか、常にグライドパスやGPSのL/Dを確認する必要があります。

そしてランディング場に到着すれば、常に着陸地点を意識して高度処理を行います。これにより着陸地点と自分の位置関係を常に把握することができ、適切な高度処理ができます。

万が一、強風等でランディング場へ届かない場合は、どう行動するかを日頃から頭の中でシミュレーションしておく必要があります。ぎりぎり届きそうだからランディング場へ向かうというのは、限りなく安全マージンの小さな飛行です。途中で届かないことが明らかになった場合に、対応策が無い状態では、ランディング場へ向かわず、安全に降りられる場所を、現在地から安全に到達できる範囲で直ちに探すべきです。

また、そのような場所が見つかったとしても、障害物に気をとられて、障害物に視線が固定してしまうと、障害物からよけるための体重移動ができなくなり危険です。障害物を避けるためには、避ける方向を見て、そちらにしっかり体重移動して進路を変更する必要があります。

当たり前のことですが、これらのことが「ランディングに届かない！」というパニック状況下でも冷静に行えるよう、普段からランディング場周辺の地形や空き地を把握しておくことも重要です。

●万一事故が起きたら

まずはJHF事務局へ事故報告のご連絡をください。

JHF事務局が休業等の場合は、下記東京海上日動安心110番にご連絡いただき、後日JHF事務局へ事故報告をお願いします。

東京海上日動への連絡の際は、必ず「日本ハング・パラグライディング連盟会員の賠償責任保険の連絡です」と伝えてください。その際、下記項目が必要になりますので、用意してからご連絡ください。

１．フライヤー会員番号、住所、氏名、電話番号

２．事故発生の日時、場所

３．事故の状況

４．相手（被害者）の怪我・損害の程度

５．被害者の住所、氏名

東京海上日動安心110番

TEL.0120-119-110（全国共通）

●ご自身の怪我は「総合保障制度」で

JHFフライヤー会員登録をすると自動的に加入する第三者賠償責任保険は、フライヤー会員自身の怪我には対応していません。あくまでも「第三者」の損害を賠償するためのものです。

ご自身の怪我に備える保険としては、任意で加入できる「JHF総合保障制度」があります。

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、仕事中や日常生活中の怪我、および遭難の際にかかった捜索費用等、地震や噴火またはこれによる津波での傷害についても補償対象になります。また、JHF会員だと５％の団体割引が適用されるので保険料が安くなります。

毎年７月から１年単位での契約ですが、中途加入も可能です。ご希望の方は下記にご連絡をお願いします。

東京海上日動火災保険代理店

株式会社東京海上日動パートナーズ

TOKIO池袋支店　TEL.03-6907-4622

●不正請求を防ぐために

保険の不正請求は犯罪になります。

第三者賠償責任保険、JHF総合保障制度、どちらも会員の皆さんの大切な保険です。「不正では？」とお気付きのことがありましたら、JHF事務局までご連絡くださるようお願いします。

オンラインサービスを活用した新しい交流のカタチ

JHF教員検定員　殿塚 裕紀

コロナ禍は私たちの生活をガラッと変えてしまいました。

緊急事態宣言は終了しましたが、厚生労働省からは「新しい生活様式」が発表され、コロナ以前と同様の生活をするにはまだ時間がかかりそうです。

自粛期間中は、様々なことのオンライン化が進みました。仕事はテレワーク、飲み会もテレビ電話で、パソコンやスマホの新しい機能には少し抵抗があった方も、止むを得ず挑戦してみた方も多いのではないでしょうか。

私が代表のパラグライダースクールもオンライン化を進めました。自粛期間中のためのものでしたが、今後も雨の日や夜にオンラインで繋がることで、気軽に交流したり交通費を削減したりすることができそうです。

【オンラインでの交流方法】

●SNS（ソーシャル・ネットワーキング・サービス）

人気のSNSといえば、LINEやTwitter、Facebookなど。個人で簡単に情報発信をできるのがSNSの良いところです。当校ではオープンな情報発信だけでなく、個人指導のために使ったり、グループを作成してクローズドな交流に使ったりしています。

コロナ以前から、スマホで動画を撮影し、SNS（主にLINE）で個別にスクール生にお送りしてきました。テイクオフやランディングを動画で振り返ることで、言葉によるアドバイスだけより、課題が明確に分かるようになります。

フライヤー同士、相互で撮影をしてあげるのも良いと思います。自分の映像があるのは嬉しい方も多いですし、知り合いに話すときも「これ私が飛んでいるところだよ」と紹介することができます。ただし、人によっては撮影されたくない方や、緊張してミスをしてしまう方もいるので、カメラを向けるのには注意が必要です。

当校はFacebookで「非公開グループ」を作成していて、参加できるのはスクールメンバーのみです。グループ内ではスクール側からの発信だけでなく、メンバーからも情報や画像を共有していただいています。また、スクールから後述の動画配信や、web会議によるオンライン学科の情報発信などを行っています。

SNSをうまく活用することで、離れていても円滑なコミュニケーションを取ることができます。

●Youtube（動画共有サービス）

Youtubeには誰でも動画を投稿することが可能です。いまや知らない方はいない、有名なサイトですね。「ハンググライダー」「パラグライダー」と検索すれば、たくさんの動画を楽しむことができます。エクストリームなフライトやアクロバティックなフライト、世界中の空からの景色を見るのはとてもワクワクします。

一方でフライトの事故動画も多く投稿されています。事故動画の方が世間へのインパクトが大きく、再生回数が伸びるのでしょうね。空に興味のある方が怖くなってしまわないか、いつも心配しています。しかし、なぜ事故に繋がったかを分析してみると、事故動画も良い教材になると思います。

当校ではYoutubeを活用し、自粛中にレッスン動画を会員限定で配信しました。他校との共同企画で、インストラクターがそれぞれ動画を作成してみるという、スクールの枠を超えた試みでした。会員の方からは「いつもと違う先生のレッスンを見ることができ、新鮮でとても勉強になった」と良い反響をいただきました。共同配信ができたのもオンラインならではと感じています。

また私のYoutubeチャンネルではラインチェックの仕方やグライダーのたたみ方など、初心者向けの動画をアップしています。忘れがちな基本を動画で繰り返し見ることでエリアでの質問の時間を短くし、レッスンの効率化に繋がっています。エリアにいても、いなくても、モチベーションを上げられるのがYoutubeの良いところですね。

●ZOOM（web会議サービス）

コロナ禍で最も普及したのがZOOMでしょう。以前からSkypeやLINE電話などのテレビ電話、テレビ会議の無料サービスはありましたが、事前登録して友達申請を行わなくてはいけないなどの手続きが必要でした。

ZOOMはそれらが必要なく、招待を受けた人は無料で簡単に会議に参加できます。これが支持を得て普及した理由の一つです（１回につき40分以上の利用は有料ライセンスが必要）。一度に参加できるのは100人で、スクールやクラブで利用するには十分な人数です。当校では最大23名でオンラインセミナーを行いました。

ZOOMは会議や授業を念頭に開発されたため、参加者に説明をする機能が豊富です。ホワイトボード機能で図を描くことができます。PCの画面や写真＆動画を参加者に共有することもできます。

これらの機能を活用し、学科教習やセミナーを自粛期間中に12回行いました。事前に説明図や写真を用意することで、オンラインでも高い学習効果が得られました。

今までは飛べない日にスクールまで足を運んでもらって学科教習をすることもありましたが、ZOOMを活用すれば遠隔でも学科を行うことができると分かりました。

画面越しに話をしながら各自お酒を飲む「ZOOM飲み会」もやりました。家にいながらできる、仲間との新しい交流のかたちですね。声の遅延が初期の上空用デジタル無線機くらいありますが、慣れれば10人程度なら楽しく会話することができました。しかし、ZOOM飲みをするほど、リアルで飲みに行きたくなるというジレンマも発生しましたが。

今後もZOOMのいろいろ便利な活用方法が出てくる気がしています。

以上、当校のオンラインサービスの活用方法をご紹介しました。

オンラインサービスを活用することで、より効果的にレッスンをしたり、より良い交流をしたりすることができます。パソコンやスマホは苦手という方も、これを機に挑戦してみてはいかがでしょうか。

多くの方々に理解してもらうことから

JHF事務局には、非会員の方々からもいろいろな質問、要望、苦情が寄せられます。

なかでも多いのが、モーターパラグライダーの騒音について。

朝早くから飛んでいるので、うるさくて寝ていられない／電話が聴こえない／爆音に驚いて牛の乳の出が悪くなった……など。テレワークが増えてきた今日、うるさくて仕事ができないという声も増加するでしょう。

エンジンの力で飛び立っている以上、音が発生するのは避けられませんが、少しでも音の小さい機材を選ぶ、飛行時間帯を変更する、住宅や家畜舎の近くでは飛ばない、迷惑をかけそうだと思ったら動力を切って滑空するなどの配慮はできるのではないでしょうか。

モーターパラグライダーでは、海岸でのフライトへの要望・苦情も出ています。観光客が多い場所なので事故を心配する声が多く、なかには家族連れが危ない目に遭い警察に通報したというものもありました。パイロットは気持ちよくフライトしていた、または普通にランディングしたのかもしれませんが、何も知らない方にとっては自分に向かって飛んで来た、落ちてきたように思えたのでしょう。

パラグライダーが目障りだという方からもメールをいただきました。家の前をリッジソアリングするため「窓の高さを行ったり来たり、とても目障りです」とのこと。この場所は海岸沿いの自動車専用道路のすぐ近く。車のドライバーが気を取られて事故を起こすのではないかと危惧もされています。

また、日本有数の工業地帯に電力を供給する高圧線近くでのフライトを憂慮した、スカイスポーツの知識もお持ちの方から、文書が届きました。「この場所が人口密集地であり、実際にパラグライダーが民家近くに落下したこともある。また短い助走距離の先は断崖絶壁で飛行に適さない。」そして、この文書は自分たちと社会的危険性を防止することが目的であるとのこと。

今年５月の大型連休には、次のようなことがありました。

複数のテイクオフ場所を持つエリアに、10人以上のフライヤーがフライトに訪れていたのですが、その中のひとつのテイクオフ場所に食事をしている人たちがいました。緊急事態宣言の期間中でもあり、開けた場所での時間を楽しんでいたのでしょう。その日の風向きでは他からテイクオフするものの、食事をされている場所にトップランディングをする可能性が高いため、移動をお願いしたところ、「当初から使っていたのは自分たちであり、あとから来た人になぜ場所を譲らなければならないのか、そもそもこの場所は公共の場所であり、パラグライダーをするための場所であるという表示もない中で、特定の人が占有するのはいかがなものか」という旨の発言をされ、移動を了解いただけなかったとのこと。同エリアでのスカイスポーツについての説明もしましたが、理解していただけず、上空から降りてくる場合もあるので、上空に注意することをお願いして、別の場所からテイクオフ、２機がトップランディングしました。

一方、食事をされていた方からいただいたメールを要約すると……

当日は様々な人たちが来ており子供もたくさん遊んでいた。そこにパラグライダーをする人たちが集まってきて「どけろ」と言われた。食事をしている人もおり、後でもよいかと尋ねると、強い口調で退いてもらわないと困ると一方的に主張された。その後飛び始め、小さい子供がいるところに「どいて、どいて」と叫びながら降りて来た。飛んでいる人たちは横柄な態度だった。

……考え方、感じ方は人それぞれではありますが、この違いはどこから生じてしまったのでしょう。

このエリアだけでなく、フライヤーの多くは似たような経験を持つのではないでしょうか。話をしてもなかなか理解いただけないと「絶対にわかってもらえない」と匙を投げたくなるでしょう。しかしハング・パラグライディングを楽しむことができるのは、社会の理解があってこそ。

一般市民の方々に「空を飛ぶ連中はなんと自己中心で迷惑なのか」と思われるのは、自分だけの問題ではなく、スカイスポーツの将来を左右するかもしれない。それを忘れず、安全かつ周囲に配慮したフライトを続けたいものです。エリアを訪れる人たちにも、まずは気持ちよく挨拶を。

求む、記事！
スポーツ専用情報サイトに掲載します

ハングパラ振興委員会

この夏、Yahoo! JAPANが運営するスポーツ情報サイト「スポーツナビ※」へのJHFの公式コンテンツの掲載が可能となる予定です。

スポーツナビを活用して、一般の方にパラグライディング・ハンググライディングに対する正しい認識を広めることを意図しています。

掲載方法は、JHFの委員会、イベント・大会主催者からご提供いただいた情報（原稿）を、ハングパラ振興委員会が精査し、投稿するもの。掲載したい情報をお持ちのフライヤー会員の皆さんは、ハングパラ振興委員会（下記）にメールでご連絡ください。写真もぜひご準備ください。

jhf-shinko@googlegroups.com

フライヤー会員の皆さんからは以下の記事を募ります。但しJHFが発信しますので、文章の主語はJHFとしていただきます。商品紹介、事業者の宣伝などの私的利用はできません。

○イベントの告知（JHF主催／公認／後援イベント限定）

○大会結果（JHF主催／公認／後援大会限定）

パラグライダー、ハンググライダーについて、ひとりでも多くの方に知っていただけるよう、皆さまのご協力をお願いします。

※スポーツナビとは、Yahoo! JAPANが運用するスポーツ専用情報サイトで、人気の記事はYahoo! JAPANトップページのニュースにも掲載されます。

https://sports.yahoo.co.jp/

第６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応募作品　呉本圭樹“Go up the stage”　撮影地：フランス

意識と機材の備えが事故防止につながる

JHF安全性委員会　委員長　竹村 治雄

プレフライトチェックは確実に！

この５月にパラグライダーのレッグベルト締め忘れによる死亡事故がありました。２月の台湾での事故に続いて今年２件目となります。今一度フライト前のセルフチェック、クロスチェックの確実な実行をお願いします。チェックファイブタグも有効に利用してください。

真夏のフライトに向けて

JHFでは昨年、一昨年と夏に事故ゼロキャンペーンを行ってきました。今年はキャンペーンは実施しませんが、引き続き安全なフライトに協力をお願いします。夏のフライトで注意することを以下にまとめてみました。

◎熱中症に注意

日本の夏は高温多湿でこの時期に熱中症で救急搬送される方が多くおられます。熱中症にならないように日頃から体調の管理を心がけてください。

睡眠不足や二日酔いでのフライトは避けましょう。そして､テイクオフ前、上空、ランディング後で急激な体温の変化を生じさせないように服装を調節しましょう。テイクオフ前やランディング後には帽子を利用することも有効です。

また、常に水分の補給ができるように水やスポーツドリンク等を携行しましょう。フライト中はあまり汗をかくことはないかもしれませんが、風を受けることにより皮膚から水分が失われるため、水分補給は必要です。また、水分を補給することで、適度にリラックスできるため、フライト中の判断ミスを防ぐことにもつながります。最近は、フライト中でも水分が容易に補給できるように工夫されたハーネスもあります。

ランディング場や講習バーンでも水分が補給できるように準備しておくとよいでしょう。

熱中症の予防や対処法については、http://netsuzero.jpもしくは下のQRコードを読み取ってご覧ください。

◎積乱雲の発生などの急激な気象変化に注意

真夏のフライトでは、積乱雲の発達など天候の変化にも常に気を付ける必要があります。ただし、フライトしていると自分の近くにある積雲が発達しているのかどうかの判断が難しい場合があります。このような場合は、ランディング場や少し離れた場所にいるフライヤーと無線連絡で確認しながらフライトすることも重要です。

また、発達しそうな雲の下には入り込まず、雲のエッジ近くのいつでも逃げられるようなポジションでフライトすることも重要です。そのほか、雷鳴や稲光などを遠方で確認した場合も他のフライヤーと連絡をとり、的確な判断を下しましょう。

◎感染予防も確実に

今年の夏は、新型コロナウイルスの感染対策も必要です。スクールやクラブでルールを決めて、三つの密を避けるための対策をお願いします。

テイクオフへの送迎やテイクオフ準備中などで、他者との社会的距離が保てないときはマスクの着用を励行しましょう。さらに、送迎車で一度に運搬する人数を制限することも有効です（フランスの連盟：FFVLでは９人乗りのバンを６人乗車で運用することを推奨しています）。

また、手指消毒のためのアルコール消毒剤を用意したり、基本的にフライトのために必要な機材や食料、飲料は各人が用意するなど、様々な対策の検討をお願いします。国際航空連盟：FAIでは、スカイスポーツに関してのコロナウイルス対策の方針を作成しています（QRコードから参照）。こちらも参考にしてください。

フライト中のマスク着用は熱中症の原因となりますので、ソロフライトでは適宜外してもよいでしょう。特に汗などでぬれたマスクは通気性が悪くなり、熱中症だけでなく呼吸困難になる事例も報告されていますので、注意してください。

タンデムフライトの場合は、パイロットが常にパッセンジャーの状態を確認して、パッセンジャーが息苦しさを感じる場合はマスクをはずしてよい

熱中症情報

FAIの新型コロナに関する勧告

カラビナの点検／交換頻度

表１　ライン長の変化

	A			B			C			D		
	Ist	Soll	Diff	Ist	Soll	Diff	Ist	Soll	Diff	Ist	Soll	Diff
1	6707	6708	1	6633	6616	-17	6724	6706	-18	6791	6772	-19
2	6666	6669	3	6589	6575	-14	6674	6659	-15	6741	6724	-17
3	6628	6628	0	6552	6539	-13	6628	6615	-13	6693	6679	-14
4	6647	6648	1	6572	6558	-14	6643	6629	-14	6705	6687	-18
5	6575	6572	-3	6505	6485	-20	6586	6570	-16	6645	6628	-17
6	6529	6524	-5	6457	6436	-21	6533	6514	-19	6589	6573	-16
7	6464	6453	-11	6394	6376	-18	6452	6434	-18	6499	6482	-17
8	6479	6467	-12	6409	6393	-16	6462	6443	-19	6503	6483	-20
9	6380	6367	-13	6326	6308	-18	6380	6354	-26			0
10	6311	6298	-13	6260	6239	-21	6312	6287	-25			0
11	6232	6213	-19	6176	6153	-23	6216	6192	-24			0
12	6241	6224	-17	6189	6165	-24	6221	6198	-23			
13	6163	6144	-19	6105	6080	-25	6132	6109	-23			
14	6158	6139	-19	6101	6074	-27	6119	6097	-22			
15	5870	5838	-32	5833	5803	-30						
16	5783	5753	-30	5815	5785	-30						
17												

などの適切な指示をお願いします。

パラグライダーの経年変化について

パラグライダーの経年変化は、飛行特性に大きな影響を与える場合があります。また、変化の度合いはグライダーの保存状況や取り扱い方にも大きく影響を受けます。劣化は、大きく分けるとパラグライダーの生地の劣化とラインの劣化に分けることができます。以下、これらについて日頃からご注意いただきたいことを紹介します。

◎生地の劣化

生地に関しては、一般的な生地の材質であるポリアミド(商品名ナイロン)は比較的安定していますが、紫外線にさらされたり高温多湿の環境で保存したりすることによって劣化が進みます。劣化した生地は引き裂きに対する強度が低下します。

また、パラグライダーの生地は空気の透過と繊維の伸縮を防ぐためのコーティングが施されています。このコーティングが、紫外線や高温多湿の環境により劣化します。目視だけではコーティングの劣化を正確に判断することはできないため、空気透過率を計測する機器（ポロジメーター等）を用いて、一定の量の空気が生地を透過するのにかかる時間（秒）を計測します。空気透過率が大きくなると、グライダーの飛行特性に変化が生じ、低速時にグライダーが失速したりするトラブルの原因となります。空気透過率の運用限界の値は各パラグライダーメーカーが定めています。新品のグライダーの場合は300秒以上の値を示しますが、劣化が進むと30秒以下となる場合もあります。メーカー毎にこの下限値が定められていますので、定期的な空気透過率の測定をお勧めします。

◎ラインの劣化

パラグライダーのラインも経年変化します。

具体的には縮みと強度の低下が生じます。代表的なラインの素材であるダイニーマとケブラーではラインの縮み方に違いがありますが、フライト中のラインにかかるテンションが少ないラインほど縮みやすくなります。

すべてのラインが同じように縮むのであれば、グライダーの飛行特性に影響は出にくいのですが、実際にはそうはなりません。

表１は購入後２年経過したあるグライダーのライン長を計測した例です。中央のそれぞれのラインライザーのラピッドリングの取り付け部分からキャノピーへの接続点までの長さを５kgのテンションをかけて計測した場合のライン長をmmで表示したものです。Aライン中央部はほとんど縮んでいないのに対して、テンションの小さいBCDは中央部分で最大20mmぐらい、よりテンションの少ない翼端部分で30mmも縮んでいます。このため、この状態でのフライトはグライダーの中央部分の迎え角が大きくなることになり、立ち上げやトリムスピードに影響が出ることになります。

この表の程度の変化であれば、ラインのライザーへの取り付け部分を２重ループや３重ループにすることで調整できますが、さらに時間がたつと全ラインの交換が必要になります。

一方、ラインの強度は、実際に取り外したラインにテンションをかけて、どの程度のテンションで切れるかを調べます。破壊検査のため、検査したラインは使えなくなり、その部分の新しいラインと交換が必要で、一般的にはあまり行われていないと思われます。

生地の劣化やラインの劣化でのトラブルを予防するためにも、メーカーが定める間隔でパラグライダーの点検を実施することをお勧めします。

◎カラビナの点検もお忘れなく

昨年、一昨年と耐用年数を超えたカラビナの破断事故がヨーロッパで報告されています。このため、いくつかの連盟がカラビナの定期的な点検と、使用期間が５年あるいは使用時間が500時間を超えたり、強い衝撃を受けたり、使用経歴が不明のアルミ合金製のカラビナを直ちに交換するように勧告しています。

フライヤーによっては、ハーネスはグライダーほどの頻度で買い換えない方もおられると思いますが、カラビナは定期的な交換が必要です。アルミ合金以外のカラビナの点検と交換頻度に関する情報はQRコードを参照してください。

古いセールのハンググライダーは危険！

JHF安全性委員会　委員　山本　貢

ここ数年、特に高齢パイロットから、よくこのような依頼が来るようになりました。

「ハンググライダー×××のオーバーホールお願いします。」

×××は20年以上昔の機体…。

「いや～。それはやめておいた方がいいですよ。」

私はいつもそう言って断ろうとするのですが、決まってかえってくるのが

「でも、セールはきれいなんです。」

セールがきれいとかそういう問題ではなく、そもそも古いグライダーは別の乗り物になっているんですよ！

今回はそんなお話です。

ハンググライダーのセールは生き物です。

セールの材質となっているポリエステルは、長い間放置すると思いのほか縮んでしまいます。

逆に、乗りたおしたグライダーでは、翼端やバテン付近等、テンションのかかるところでは伸びてしまっていることが当たり前です。

これらはどのように、ハンググライダーに影響を与えるのか…。

まず、セールが縮んでしまった機体では、低速のネバリが著しく失われています。

上空を飛んでいるときは、サーマリングで浮かなくなるのは当たり前ですが、問題はランディング。

８の字高度処理などしようものなら、横滑りに入ってしまい、かなり危険！

当然、ハンドリングも重くなっているので、回復させるにも一苦労…。そのまま地面に激突することも十分あり得ますし、そのような形態のクラッシュでは、スピードがついているので、重大事故につながってしまいます。

また、セールが縮んでいる場合、ピッチの安定も失われてしまっています。

これは、セールの縮みにより、ラフラインが工場出荷の設定よりも緩んでしまうことが原因ですが、高性能機では全体に５ミリも緩めばアウトというデリケートなもの。

このような機体で、乱流に入りダイブに入ってしまったら、回復するかどうか保証はありません。下手をすれば、ベースバーを思いきり引き込んだだけでも、そのまま戻らずにいきなりタッキングに入ってしまいます。

これは、キングポストレス機でもまったく同じ。ダイブスティックやスプログがセールを支えられなくなり、やはり、上記と同じことが起こってしまいます。

セールが伸びてしまった機体の場合、性能が出ないのは当然ですが、問題なのは旋回時のバランス。

2019ハンググライディング日本選手権 in 足尾より。撮影：杉山祥一（記事の内容とは関係ありません。）

伸びたセールの場合、旋回時に過剰にノーズを内側に向けたがったり、バンクが内側に食い込みたがったりして、スパイラル降下に入りたがり、まともに曲がることができません。旋回時はいつも注意しながらバンクを付けないように、おそるおそる様子を見ながら曲がるしかないでしょう。

また、セールが緩んだらコントロールが軽くなると思っている方もおられるでしょうが、実は、場合によってはコントロールが重くなってしまうこともあります。

伸びたセールは飛ばなくなる、浮かなくなるだけではなく、やはり、パイロットを危険な状況に陥れてしまうのです。

そもそもなんですが、こんなクセだらけ、危険だらけのグライダーに乗って、みなさん、楽しいと思います？

怖い思いをする、危ない目に遭う、あるいは、事故を起こしてしまう。そんなことになってしまい、ハンググライダーをやめるのが関の山です。

やはり、ハンググライダーを楽しみたいのであれば、ちゃんとコンディションの整った機体を使用するのが賢明です。

学連ニュース

日本学生フライヤー連盟理事長の平井です。例年であれば新歓期が終わり、新入生が講習を始めている頃ですが、今年は新歓活動すらまともに行えていない状況です。新たな仲間を迎えるのに一番大切な場面である新歓活動が開催できず非常に残念であります。

コロナ禍で全国のフライヤーの皆さん並びにスクールの皆さんも大変ではありますが、どうぞよろしくお願いします。

●コロナ禍での新歓の状況

６月中旬に地区理事の方々とZoomを用いてオンラインでのミーティングを開催しました。各地区における今年度の新歓の状況に加え、現在の活動状況について教えていただきました。

①これまでの状況

３月末から４月上旬にかけてサークル活動並びに新歓活動の中止を大学の方から求められました。説明会や体験会などの準備を行っていましたが延期しております。SNSやブログ等で発信活動を行っているものの、新歓活動は十分に行えていない状況です。

４月以降、大学の授業がオンラインで行われることが公表されたことから、オンライン会議ツールを用いてオンライン新歓を行った地区や、有志の団体がオンライン上での新歓活動を取りまとめており、団体と協力して新歓活動を行っている地区もありました。

現在、オンラインでの説明にとどまり体験会は開催できておらず、新入生が活動をしているところはありません。

②上級生の様子

４月上旬よりサークル活動が中止され、フライトができていない状況です。６月中旬時点で段階的に活動が認められている地区と、しばらくの間活動禁止が決定している地区が混在しております。活動できるようになっても、数か月間飛んでいないので、グラハンなど基本をしっかりおさらいしつつ、事故のない活動をお願いします。

③今後の予定

新歓を含めて、少しずつ活動を再開した地区も増えている一方で、先の見通しが全く立っていない地区もあります。どの地区でも活動ができるようになり次第、新歓活動を再開していく予定です。

●夏季の学生大会・合宿

学生の夏季休暇期間に開催を予定していたnasa Student Cup（足尾山エリア）、尾神岳Paraglider Student Cup（尾神岳エリア）、砂丘合宿（鳥取砂丘）は、新型コロナウイルス感染拡大に関する対策が難しいことから中止することとしました。次年度以降再び開催できるようご協力をお願いします。

昨日と同じところにいたんじゃ、勝てない。

インタビュー　岡　芳樹

新型コロナウイルスの感染拡大を防ぐため、国内外の大会が軒並み中止となった2020年前半。５月30日から６月７日まで開催の予定だったアキュラシーアジア選手権も例外とはならず、強豪国を相手に競技することを楽しみにしていた選手たちは落胆を隠せない。なかでも「がっかり度」が大きいのはこの人だろう。初代アキュラシーアジア選手権者、岡芳樹。

日本のハンググライディング競技をリードし、パラグライディング導入後は、競技の種を蒔き、環境を整え、自ら大きく育ててきた。

日本のハング・パラグライディング史に伴走してきた岡さんに、パラグライディング競技の来し方行く末を語ってもらった。　（文中敬称略）

岡芳樹（かつて良樹としていたことあり）は1947年、東京に生まれた。スキーにはまり、大学院修了後フランスへ。ティーニュで初めて目にしたハンググライダーに血が騒ぎ、早速挑戦。「おおっ、これだ！」というわけで、今度はハングにずっぽりはまる。

1974年、国内でもハンググライダーに注目する人びとがメーカーを立ち上げ、あるいは個人的に機体の自作に取り組んでいた。帰国した岡は、ハンググライダーのスクールを企画していた小川隆久（後のファルホーク社長）らとともにハンググライディング振興への一歩を踏み出す。インストラクターを務めながら練習を積み、1975年、佐伯純二と富士山からの飛行に成功。日本人初、28分間の滞空だった。

岡芳樹
OKA Yoshiki

ファルホーク解散後、パラグライダー及び関連商品を製造、輸入、販売するファルホークインターナショナルを設立。代表取締役社長としての業務をこなしながら、日本のパラグライディング競技の底上げに力を尽くす。
ハンググライディング世界選手権３回出場。パラグライディングアキュラシー世界選手権７回、同アジア選手権３回（うち１回優勝）、同アジアオセアニア選手権／同ヨーロッパ選手権各１回、ワールドエアーゲームズ２回出場。チームリーダーとして参戦した世界選手権は、ハング１回、パラ（クロカン）９回、アキュラシー７回。アジアのオリンピックと言われるアジア競技大会はチーム監督として参加。第１回鳥人間コンテストの初代優勝者でもある。

1976年、オーストリア、コッセンでの第１回ハンググライディング世界選手権に出場。以来、日本の競技界を代表するパイロットとして活躍。また日本ハンググライディング委員会の委員としてこのスポーツの舵取りにあたり、安全性向上と振興に力を注ぐ。

10年後の1986年、FAI（国際航空連盟）評議会がパラグライディングをFAIスポーツと考えることに合意。「パラグライダーはハンググライダーの一種である」として、CIVL（当時名称：国際ハンググライディング委員会）に小委員会を設置する。

■あれから40年。いや、それ以上ですね。そもそもパラグライダーというものを初めて知ったのはいつ頃で、どんな感想を持ちました？

岡：1985年頃、フランスのハンググライディング誌『Vol Libre』の記事を読んだのが最初。感想は「マジかよ?!」。正直なところ「こんなの飛んで、どうすんだよ」って思った。当時、ハングはソアリングの時代だからね。パラはひたすら沈下するものという感じだった。まさか自分がこれで飛ぶとは思っていなかったんだけど……。

■ハンググライダーメーカーとして数多くの機体を送り出していたファルホークが、パラグライダーを開発することになって、社員としてはテストフライトしろと言われれば、飛ばないわけにもいかず。

岡：初めて飛んだのは長野県信濃平の斜面。プロトタイプで滑空して「まあ、飛ぶっちゃ、飛ぶな」と。大会にも出たけど、あくまでも仕事だった。当時はハングでバリバリ飛んでいて、性能もおもしろさも較べようもなかったね。

その後、パラグライディングはヨーロッパを中心に盛んになり、1988年にパラグライディング初のFAI公認国際大会となるヨーロッパ選手権がフランスで開催され、岡は日本のチームリーダーとして参戦。この年のJHF総会で、公認大会規則、ポイントシステム、日本選手権規程が承認され、日本のパラグライディング競技の土台が作られた。

1983年、テスト飛行。口髭がトレードマークだった。

翌年、コッセンで第１回パラグライディング世界選手権開催。選手12名からなる日本チームは国別７位。13年前の第１回ハンググライディング世界選手権では選手だった岡がチームリーダーを務めた。

日本はバブル景気まっただ中。パラグライディング人口が急増し、1989年のフライヤー登録者は、年初21,000名から年末29,000名に。福岡県北九州市皿倉山で第１回のパラグライディング日本選手権開催。機材と飛行技術の進歩はめざましく、ナミビアでは130km近い飛行記録も出て、パラグライダーという翼が持つ可能性に多くの目が向けられるようになった。

国内でもパラグライダーでの10km以上のXC飛行が現実的になり、1990年、JHFクロスカントリーリーグ規程制定。1991年、フランスのディーニュで開かれた第２回世界選手権で田中美由喜が女子２位に。1992年、南アフリカで峰岸正弘が264.2km飛行、直線飛行世界最長記録。同フライトで松尾悦志とともに183.7kmのゴールフライト世界記録も樹立。1993年、北九州市でワールドカップ第一戦開催。1994年、パラグライディング、ハンググライディング合わせてパイロット証発行が１万枚を突破する。北九州市で世界選手権プレ大会開催。

1995年、北九州市で第４回パラグライディング世界選手権開催、22か国・地域の93名が参加。日本は国別５位。世界のトップ選手の飛行を目の当たりにした国内パイロットたちは大いに触発される。岡もまた、パラグライダーの持つポテンシャルへの認識を新たにした。

■競技委員長という大任を担った岡さんが世界選手権で感じたことは？
岡：パラグライダーでも「ここまでできるのか」ってこと。機体性能と飛行技術、戦略が噛み合えば、かなりのことができる、と。

実はあの世界選手権で一番印象に残っているのは、選手全員ヘリコプターで登頂したことなんだけどね。風向きの都合で道路が整備されていないテイクオフを使うことになって、まさかと思ったけど、本当にヘリで上がった。
■え、そこですか。確かにすごい。それだけの予算があったんですね……いやいや、頭を切り替えましょう。あれから四半世紀が経ったわけですが、パラグライディング競技において、この間の最も大きなできごとは何だと思います？
岡：そりゃあ、GPSでしょ。25年より前だったかもしれないけど、飛行証明の方法が写真からGPSデータに切り替わったこと。

競技で長距離タスクが組まれるようになって、GPS以前は、ターニングポイント（パイロン）を上空から写真撮影して、自分で現像したフィルムを提出していたわけですよ。簡易現像キットにフィルムを入れてクルクル回しながら「ちゃんと写っているかなあ」なんて。ぶっちぎりでゴールしたのに、カメラを持つ指が写りこんでパイロンが見えなくて、ゴールが認められないとか、パイロンの建物の北側の壁が写っていないといけないのに屋根しか見えないからダメとか、寒さでカメラのシャッターが押せなくなったとか、いろいろあった。当時のほとんどの選手が飛びじゃなく写真で悔しい思いをした経験があるんじゃないの。

それがGPSの登場で、すべて座標でいけるようになったんだから、これ以上の変化はないと思う。まあ、最初のうちはGPSの使い方をよく理解していなくて成績が出せなかったなんてこともあったけどね。
■大会オーガナイザーもやりやすくなりましたね。大きな建造物がなくてもパイロンを設定できるようになって。
岡：大会前にパイロンの写真を上空から撮って、選手に見せなくちゃならなかったし、写真判定もたいへんだった。いま思うと、とんでもなく手間がかかることをやってたなぁ。

GPSの使用が当たり前となり、大きなタスクをいかに速くコンプリートするかを競うクロスカントリー競技はどんどん先鋭化していく。その一方で、着陸精度を競うアキュラシー競技が登場。

岡はいち早くアキュラシーの魅力に注目し、日本に定着させるべく尽力。2006年、宮城県の泉ヶ岳でFAIジャッジセミナーを開き、日本にアキュラシー競技を根付かせる準備を始めた。

■アキュラシーを知ったのは？
岡：CIVL関係から「パラはアキュラシーの世界選手権をやってる」という情報が入った。たいていの反応は「ターゲット？　何それ？」だったけどね。俺的にはいいなぁと思った。「クロスカントリーの大会はたいへんだけど、これなら俺もできそう。じゃ、ちょっとやってみようかな」と。

で、2006年、リトアニアのプレ世界選手権に出て、帰ってきて朝霧で大会をやった。世界選手権に参加するのに選抜しないとカッコつかないからね。

2007年２月の第４回アキュラシー世界選手権が日本チーム初参加となったわけだけど、凍った湖の上をトーイングで飛んで、いやぁ、寒かった！　マイナス25度ぐらい。インフルエンザが流行って、日本の某選手もかかった。隔離が必要だなんて言われて……いまとなれば笑い話だけど。

初参加の世界選手権で、アキュラシー２年目の岡は14位。国別７位。翌週にはクロスカントリーの世界選手権にチームリーダーとして参加するため、夏のオーストラリア、クロカンのメッカと言われるマニラへ。このとき58歳。

同年、アキュラシーリーグがスタート。５月、宮城県泉ヶ岳で初めてのアキュラシー日本選手権開催。初代日本選手権者は中里裕和、２位に岡。

2012年アキュラシー日本選手権での勇姿。初めての選手権を手にした。

アキュラシーアジア選手権で初代チャンピオンに。

2019年PG世界選手権、日本が銅メダルを獲得。

長年JHFパラグライディング競技委員会の委員長を務め、クロスカントリー・アキュラシーともに世界選手権・大陸選手権では日本選手をまとめるチームリーダー。2010年、徳島県での第２回パラグライディングアジア選手権（XC）では大会組織委員として活躍。その一方でアキュラシーの選手としての実績を積み上げる。

2012年、栃木県烏山でのアキュラシー日本選手権で勝利。意外にも、ハング時代からの長い競技歴で初の日本選手権獲得だった。同年、中国で開催の第３回パラグライディングアジア選手権（XC）で、岡率いる日本チームが大健闘。上山太郎が総合１位、平木啓子が女子１位、そして国別１位と三冠達成。その10日後に台湾で始まった第１回アキュラシーアジア選手権では岡が総合１位、東武瑞穂が女子１位。華々しい年となった。

その後も世界の壁の厚さを痛感しつつ、岡は走り続ける。

■昨年のアキュラシーリーグは、何度目かの年間チャンピオンを勝ち取りましたね。そこまで頑張っているアキュラシー競技のおもしろさはどこに？

岡：競技が単純明快であること。ターゲットの真ん中に降りたかどうか、それだけ。パラのことを知らない人にもすぐわかる。いろいろ説明する必要がないよね。５本飛んだら最悪の１本を消せるから挽回のチャンスもある。クロカン競技だとルールが難しくて、最初にゴールしても勝てるとは限らない。

■では、アキュラシーでもクロスカントリーでも、日本のパラグライディング競技の課題は？

岡：どちらもなかなか新しい血が入ってこない。時間と金がないと成績が残せないことが大きいと思う。国際ポイントがなければ世界を舞台に戦うことはできないから、そこそこのレベルの国際大会に何回か出てポイントを稼がなくちゃならない。そのためには長期間仕事を休むことになるし、もちろん金もかかる。

アキュラシーはクロカンに比べて大会期間が短く、機体も比較的長く乗れて、いくらかハードルが低いと思う。でも「アキュラシーってねぇ、降りることに頑張って、どうなの？　ターゲット踏んだからって、それが何？」というのが大半の反応。残念ながら。

■世界と互角に競える選手が増えれば、その選手を目指そうと扉を叩く人も増加するかもしれません。世界と互角といえば、昨年のクロスカントリーの世界選手権で国別３位、日本チームが表彰台に上がりましたね。何が銅メダル獲得に繋がったのでしょう？

岡：パイロットの技術が上がっていることはもちろん、皆、海外の大会に多く参戦して、雰囲気にのまれず力を出せたのが大きい。ゴール者が出たタスクでは、４人のメンバーのうち必ず２人以上がゴールして、チームの成績に貢献してくれたからね。

■2018年のアジア競技大会のクロスカントリー競技で、日本チームは男子が金メダル、女子が銀メダル。その反響の大きさに選手自身が驚いていました。これからパラグライディング競技がさらに先へ進むには、広く社会にアピールできるか否かがポイントでしょうか。

岡：「売れる競技」かどうかというのは方向性を決めるのに重要な要素だと思う。クロカン競技は観客を呼び込む努力はしていくだろうけど、そのおもしろさを観客に伝えるのには限界がある。観客にとってわかりやすく楽しめるショートタスクじゃ、選手は満足できないだろうね。

アキュラシー競技は、わかりやすさと臨場感で「売れる」要素がある。やろうと思えば、どの選手が優勢なのか、巻き返すことができる範囲にいるのは誰か、観客に知らせる工夫ができる。メジャーな方向への可能性を持っていると言える。しかし現状では選手数が少ないし開催地も少ない。選手数を増やすことと広く一般にアピールすること……ニワトリとタマゴだね。

■最後に、ひとりのアキュラシー選手としての岡さんに質問です。練習はどのくらいのペースで？

岡：飛べる気象条件なら毎週末、朝霧に練習に行く。テイクオフへの車の動きとタイミングが合うと、一日に14本。悪くて８本。普通、１時間に２本は飛ぶからね。世界選手権に行くようなメンバーの中で、練習量は誰にも負けないと思うよ。あとは、週に２回スポーツジムに行って、主に下半身を鍛える。太ったらまずいんで、暴飲暴食をしない。そんなとこかな。

■その練習量がランキングに反映するわけですね。

岡：アキュラシー競技は、めっちゃ地道に練習を重ねて日々うまくなっていかないと、勝てない。昨日と同じところにいたんじゃ、上位に入るのは簡単じゃない。成績を出したければ、練習あるのみ！

■誰よりも練習して調子上々といっても、年齢という避けられないものがある……ここまでやったら引退しようなんて、頭に浮かぶことは？

岡：あり得ないけど、世界チャンピオンになれたら、選手を引退してもいいかな。

■ははぁ、まだまだ選手生活を楽しめそうですね……おっと失礼。では、いま最もやりたいことは？

岡：ジャパンリーグはセレクションしなくちゃいけないぐらい多くの選手が参加してくれるようになったから、次はアキュラシーを何とかして盛り上げたい。どうしてもパイロットの多くが「サーマルで上げてなんぼ」の方向に行く。そりゃ、そうだ。おもしろいからね。でも、違うおもしろさがアキュラシーにはある。ターゲット踏んで何がおもしろいの？と思っている人たちも「食わず嫌い」をしないで、アキュラシーをやってみたらいいのに。心からそう思うよ。

20年後のアキュラシー大会。齢90を超えて、なおバリバリ現役の岡選手が悠々とターゲットを狙い、その中心を踏む……そんな光景が頭に浮かぶ。

妄想である。であるが、現実とならないなんて、誰が言えるだろう……？

JHFからのお知らせ

■氏名・住所変更のお知らせを

毎号JHFレポートが宛先不明で事務局に戻って来ます。お名前やご住所に変更があったら、早目に事務局にメールかFAXで下記をお知らせください。

・フライヤー会員番号
・お名前
・新しいご住所
・連絡先電話番号
・メールアドレス

もしもお仲間に転居された方がいたなら「JHFに連絡した？」と声をかけていただけると、たいへん助かります。

■チェック５タグを頒布中

JHFではハンググライディング・パラグライディングの事故撲滅を目指して「空の事故ゼロキャンペーン」を実施。その一環として「チェック５タグ」を作り、2018年にフライヤー会員の皆さんにお届けしました。このタグをご希望の方は、各地のJHF登録スクールでお求めください。JHF事務局から直接お送りすることもできます。１セット300円（送料込み）。メールかFAXでご連絡をお願いします。

■転居のお知らせや各種申し込みお問い合わせは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
https://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、神奈川県、愛知県在住の方には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

JHFレポート230号
発行日：2020年（令和2年）7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

www.toto-dream.com　www.toto-growing.com
19歳未満の方の購入又は譲り受けは法律で禁じられています。払戻金も受け取れません。
運営・販売：独立行政法人日本スポーツ振興センター

上空利用可能デジタル無線機使用のお薦め

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ヤーで聞き取りやすくなっています。現在の対応機種はSTANDARD製のVX-291S、VXD450S、VXD1S、ICOM製のIC-DPR30、KENWOOD製のTPZ-D510です。

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15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JHFウェブサイトの「JHFのご案内」をご覧のうえ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。