

AEROTACT & AIR HEART

ギアニュース

GEAR NEWS

Vol.2 2023 November

New Glider Impression

新作グライダー情報

PHI TENOR2 / テノール2

PHI SCALA2 / スカラ2

New Gear Information

新作パラグライダーギア情報

AEROTACT シンタエア5

NIVIUK ARROW P / アローP

FLYMASTER NAV C / ナビC

FLYMASTER LIVE C / ライブC

AEROTACT パラザック

2023年イカロスカップ報告

今年50周年を迎えた

イカロスカップの最新情報

NEWS

PAPESH GmbH の
NEWブランド「ZOOM」

扇澤&藤野 ワンポイント講座
グライダーの選び方

Sinta Air⁵
シンタエア 5

進化を続ける信頼のベストセラー
あなたのフライトをもっと快適に!



サイズ	S	M	L
対応身長(cm)	~160	160~175	170~185
ハーネス重量(kg)	3.43	3.60	3.67



日本人の体型に合わせてデザインされたSOYOシリーズが発売されて12年以上が経過しました。その中で、SINTAシリーズはファーストハーネスとして毎回様々な改良が加えられ、進化を続けるベストセラーモデルです。

今回のSINTA AIR5では、完全なエアバックを採用し、エアバッグのエインタークを正面にレイアウト。エアバッグのエッジにワイヤーを入れることで、エアープロテクションの気室を瞬時に形成します。

レッグベルトの位置を変更し、グランドハンドリング時にハーネスが体にフィットし、空中ではよりスマーズに座り直しが出来るようになりました。

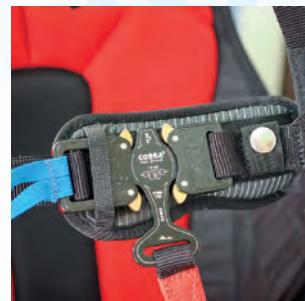
ツリーラン時の緊急脱出用に、ツリーランセット収納ポケットがシート下に配置され、安全な脱出をサポートします。

おすすめ ポイント

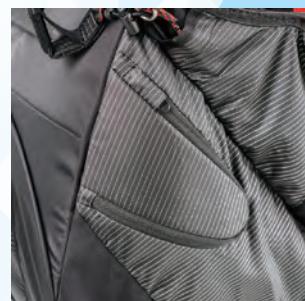
**完全なエアバックモデルとして再設計。
安全性に加え軽量化とコンパクト化
を実現。**
経験の少ない練習生が安心かつ快適に
フライト出来るよう設計されています。



瞬時にエアバッグを形成
新しいエアバッグシステムは、メッシュクローズされたエインタークをハーネス正面にレイアウト、エッジにワイヤーを入れることで気室を瞬時に形成します。

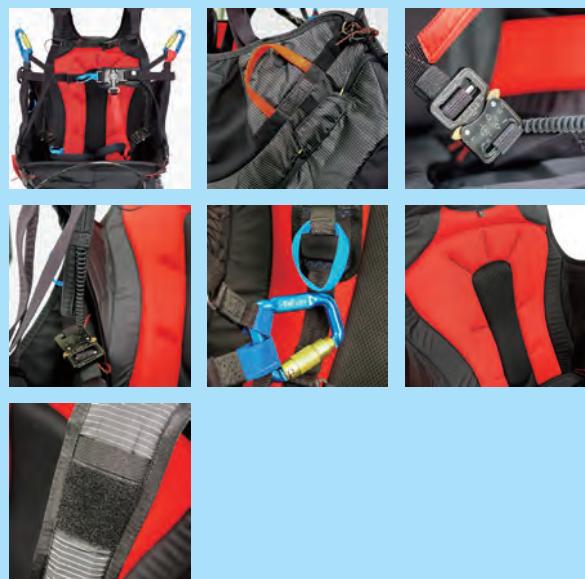


チェストベルト クッション付き
Tバックルを採用。地上練習やスタンディングポジション時にバックルが直接体に当たるのを防ぐクッション付き(取り外し可能)。



ツリーランセットポケット
ロープなど重さのあるものをレスキューパラシュートの反対側におくことで、バランス良くフライトが出来ます。

製品名	Sinta Air5(シンタエア5)
定価	99,000円(税抜価格90,000円)
品番	PN-SOA523
メーカー	AEROTACT
カテゴリ	初級モデル
サイズ	S/M/L
カラー	グレー
付属品	プラスティックボード、カラビナ、アクセルバー





TENOR 2

The Sportster

テノール2



 AIRHEART

サイズ	17	19	21	22	23	25
セル数	50	50	50	50	50	50
投影翼面積(m ²)	17.54	19.53	21.53	22.54	23.54	25.54
翼面積(m ²)	20.65	22.98	25.34	26.53	27.7	30.05
スパン(m)	10.3	10.87	11.41	11.68	11.93	12.43
投影アスペクト比	3.73	3.73	3.73	3.73	3.73	3.73
アスペクト比	5.14	5.14	5.14	5.14	5.14	5.14
機体重量(kg)	3.85	4.2	4.5	4.65	4.8	5.2
フライト重量(kg)	50-75	65-95	75-105	83-113	90-120	105-140
認証(EN/LTF)	B	B	B	B	B	B

¥605,000 (税抜: ¥550,000)

ローミッドBクラス PHI TENOR2 レポート

TENORが2代目となりました。PHIが衝撃的に発表したスーパーAクラス SYMPHONIAをベースに、エアフォイルや内部構造、ラインプランに変更を加え、パフォーマンスを向上させたモデルとして登場したのが初代TENORでした。

TENOR2は初代と同じくSYMPHONIA2の後にリリースされました。初代とは違いSYMPHONIA2との違いが大きくなっています。特に内部構造においては、ダイヤゴナルを多く配したことによってラインを減らすラインレイアウトを採用。これによりパフォーマンスが向上しています。

このように内部構造が複雑化しているにも関わらず、重量は初代よりも200g減少しています。

このように初代とは違いの多いTENOR2は、乗り味にどれだけ変化があるのかを見極めたいと思います。



広げた感じは初代と違和感がありませんが、最近のPHIらしくカラフルなカラーリングは、センスの良さを感じさせてくれます。前作のTENORはとてもシンプルなデザインでしたが、TENOR2はアクセントカラーがグラデーションになっていて、スタイルリッシュなデザインに仕上がっていきます。また、ロッドにより精密且つ頑丈に形成されたエAINTEIKは、パフォーマンスに大きく寄与していることでしょう。

ライサー構成も初代と大きな違いはなく、A1、A2、B、Cとシンプルな構成です。色分けされているので、ラインチェックも簡単に見えるでしょう。

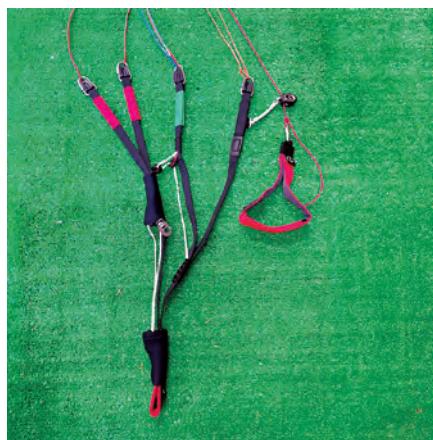
ライズアップは非常に軽く、頭上まで簡単に上がります。この時、ライサーはA1だけを持った方がより軽く上がります。もちろん、セットアップが綺麗に行われていることが前提ですが、全てのグライダーに言えることは「一定のテンションを与え続けること」がライズアップのコツではないかと思います。頭上に来たTENOR2は既に揚力を発生していますので、荷重をかけて軽く加速してあげれば簡単に離陸することができるでしょう。



初代TENORの印象は、とにかくクイックでロール特性がとても良い、逆を言えば良すぎる点がむしろ欠点だとも言えたことです。Bクラスですから、2機目のチョイスとして候補に挙がる訳ですが、正直などころディーラーとしては「2機目にはちょっと…」と言う思いがありました。スポーツカーのようなグライダーと評していたのですから、あながち間違った印象ではないと思いますが、果たしてその点はどう変わったのか?

乗ってみた印象は「初代の血統をかなり引き継いだハンドリング」という事。つまり、ロール特性は初代ほどではないにせよ、かなりクイックな仕上がりになっています。ある意味ベテランが好みそうなハンドリングにより、旋回はキュンキュン回することができます。もちろん、穏やかな旋回も可能です。この時注意して欲しいのは、あまり機敏過ぎる旋回はノーズが突っ込む動きが出るので、ホドホドが良いという事でしょうか。

試乗してもらったインストラクターの方々の意見も聞きましたが、概ね私と同じ印象でした。



試乗した感想は、総じて「初代TENORの血統を上手く引き継いでいるが、欠点と思しき点は上手に改良されている」と言うのが総評となるでしょう。

TENOR2はローミッドBクラスと位置付けられていますので、2機目としての候補にも十分満足できる仕上がりとなっています。より積極的な操縦技術とライトスタイルを目指す方に最適なモデルでしょう。

REPORT : 藤野光一





THE RACER

Φ SCALA 2

スカラ2



Royal



Orange



Lime

AIRHEART

サイズ	18	19	20	21	23
セル数	78	78	78	78	78
投影翼面積(m ²)	17.71	18.95	20.2	21.48	22.73
翼面積(m ²)	20.56	22	23.45	24.93	26.39
投影スパン(m)	9.48	9.8	10.12	10.44	10.73
スパン(m)	11.8	12.2	12.6	13	13.37
投影アスペクト比	5.07	5.07	5.07	5.07	5.07
アスペクト比	6.77	6.77	6.77	6.77	6.77
機体重量(kg)	4.59	4.76	4.9	5.05	5.2
フライト重量(kg)	65-85	75-95	85-105	95-115	110-125
認証(EN/LTF)	C	C	C	C	C

¥726,000 (税抜:¥660,000)

PHIからリリースされたCクラス2ライナーSCALA2

元は2021年のX-Alpsで使われたSCALA X-alps (SCALA Light) がベースになっています。初代SCALAはPHI初の2ライナーであり、X-Alpsの厳しい環境にも十分に対応する安全性とパフォーマンスを備えていましたので、Cクラス2ライナーがトレンドになりつつあった昨年から、Cクラスで認証を取り直すべく改良が加えられました。

数字上のスペックは、初代SCALAとSCALA2共に78セル、アスペクト比は実測6.77、投影で5.07と重量などを除けば違いはありません。ただし、ラインプランは変更されており、SCALAがA2本+スタビ、B2本、ブレークコードという6本構成だったのに対し、SCALA2はA2本、A'1本+スタビ、B3本、ブレークコードの8本になっています。これは現在の2ライナー機で見られる一般的なライン構成です。このラインプラン変更により、高速時におけるコントロール性が向上しています。また、翼型とインテークをわずかに変更し、パフォーマンスとハンドリングの向上に寄与しています。



SCALAは軽量バージョンのみでしたので、その意味ではSCALA2はノーマルバージョンと言う位置づけであり、インテーク周りの構造がかなり違うと言えます。ガッチリと入ったロッドにより高速時においても変形することなくシェイプが保たれます。その効果もあるのか、SCALA2 Lightよりもパフォーマンスが良いとパペッシュは言っています。

それはライズアップ時にある程度感じることができます。よりしっかりと手応えのあるキャノピーは、そのアスペクトも相まって若干左右不均衡になりがちな動きを見せますが、しっかりしたセットアップと均等なライズアップにより真っすぐ頭上で上がってきます。ただ、これはPHI全体に言えることですが、頭上手前で止まる傾向があります。その場合、無理に頭上へ引き上げるようなことはせず、しっかりと荷重をかけることでキャノピーは頭上に移動してくれます。

ハンドリングはSCALAそのものと言って良く、違いは感じられませんでした。少ない操作で反応する翼はとても素直です。引けば引いただけ曲がる。操縦する楽しさを感じさせてくれるハンドリングです。ただ、オーバーコントロールや引き過ぎなどは禁物です。高いアスペクトと機敏な反応は、思ったよりも簡単にスピinnなどに移行する可能性がありますので、必要最小限の操作を効果的、効率的に行えることがSCALA2を操るパイロットの条件になるでしょう。

操縦はBライザーに取り付けられたバーを持って行います。Bライザーは非常に軽く、ブレークコードと間違えてしまうほどの軽い操作感で驚いてしました。そもそも2ライナー機はスピードが信条。スピードコントロールをしっかりと身に着けなければ、乗る意味がないと断言できます。ブレークコードを使うなという事ではありませんが、直線飛行中など飛行中の大部分はライザーコントロールでの飛行がパフォーマンスを最大限に発揮するための操縦法であると言えるでしょう。

アクセルも非常に軽く、フルロックでも嫌な挙動はありません。この時もライザーでしっかりとコントロールすることが求められます。

降下手段はB3降下が推奨されます。翼端折りも出来なくはありませんが、かなりバタつくこともあります。B3でアクセルを使えば、かなりの沈下が期待できます。



このSCALA2は、Cクラス2ライナーの中ではパフォーマンスが高い部類に入るだろうと思います。何せベースはSCALAですので、Cクラスと言う単純なカテゴリーに胡坐をかくことは禁物です。少なくともこの翼を操るには、Cクラスのグライダーを十分に乗り込んだパイロットであり、ライザーコントロールも習得していることが条件になるでしょう。誰にでも「乗ってください」と言えないのが辛いところですが、やはりSCALA2を必要としている人に乗って欲しいと思います。

SCALA2はクロカン、コンペにも十分対応できるパフォーマンスを持っています。ぜひ、この翼を活かしてあなたの目標に向かって飛び出してください。

C シリーズのご紹介



NAV C

LIVE C

FLYMASTER から待望の新モデル「C シリーズ」がリリースされました。

昨年発表された 2 画面モデル「LIVE DS」から待つこと 1 年半、世の中の FLYMASTER ファンには
まさに「お待たせしました」と言いたいところです。

この C シリーズには 2 つのモデルがあります。旧 NAV SD を継承する「NAV C」。そして旧 LIVE SD3G を継承する「LIVE C」です。それぞれのモデルには、航空機衝突防止機能である「FLARM」搭載モデルと非搭載モデルがありますが、現在弊社で取り扱うのは基本的に非搭載モデルです。

C シリーズ最大の特徴は、C の文字に象徴されるように画面が「Color」になったことでしょう。また、どちらもコンペ仕様のナビゲーションが可能なため「Competition」の C もかかっています。このカラー液晶は反射型が採用されており、明るい場所で見るほど明るく綺麗にハッキリと見える性質があります。フライト中の直射日光下は絶好の場所と言えます。逆に暗い場所では見えにくいのでご注意を!

これまでのモデルから大きく変わった点を挙げるとすれば、日本語に対応されたことでしょう。元々多言語対応でしたが、ようやく日本語化することができました。嬉しいですね。若干表現に微妙なところもありますが、それは徐々に修正していくたいと思います。

また、LIVE C では SIM 通信が 4G 対応となりました。ご存知のとおり、日本においては最長でも 2026 年春まで 3G 回線のサービスが終了しますので、この対応は必然でした。これで安心して LIVE モデルを使って頂くことが出来ます。

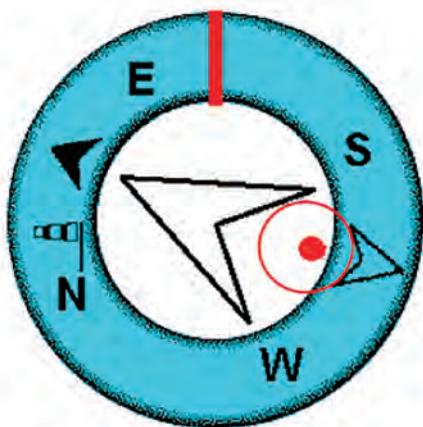
C シリーズは基本的にナビゲーション画面がデフォルトで 6 画面搭載されていますが、これは旧モデルと同様にカスタマイズすることが出来ます。C シリーズへのアクセス

は、基本的に「Flymaster Instrument Manager」（以下、F.I.M と記載）と言うフリーソフトを介して行いますが、この F.I.M で自分だけの画面を作成することができます。これまでの Designer のようなものですね。今後はこの F.I.M で FLYMASTER の新しいデバイスを管理することになるようです。



各画面にはこれまで好評だったサーマルボールも健在ですし、さらに新しい項目も追加されています。サーマルボールは Start、Task、Goal の 3 画面に表示される丸いコンパスですが、サーマルの位置をドット（C シリーズでは赤色のドット）で示してくれます。このドットをコンパスサークルの中心に持ってくるように操縦すれば、再びサーマルにヒットすることが出来ると言うスグレモノなのです。

サーマルボール



これらに加えて使ってほしい新しい画面は、デフォルトページである Thermal 画面の左下にある「サーマルプロファイル」。これは、使ったサーマルの高度毎の強さをグラフ化して視覚化してくれるもので、何が良いかと言えば「その日のサーマル上昇率が高度毎に把握出来、最も効率よくフライト出来る高度ゾーンが一目瞭然」という事です。これは素晴らしい！

また、Transition 画面と Airspace 画面にある「プロファルマップ」も使いやすくなっています。地図を縦軸に切ったようなイメージで、地形、自分の位置、エアスペースや着陸予想地点などが高度を軸に把握できます。昨今では、エアスペースの把握がフライトにおいても重要ですが、そのストレスを軽減してくれるでしょう。

それ以外にも、水平方向を軸にした従来型のマップも搭載されており、自身の軌跡が上昇、下降が色分けされて表示されるので便利ですし、これまでのような上昇や下降などの音以外に、音声でのガイドもしてくれるようになりました。しかも男性の声、女性の声が設定で選べますし、こちらも日本語に対応しています。

そして最も大きな進化は、スマホ用アプリである「Flymaster Link」を使うことで、C シリーズへ簡単にタスクを転送・登録することが出来る点でしょう。これまで専用デバイスでは、どうしても独自のオペレーションでタスクを設定する必要がありました。このアプリにより、メジャー アプリである XCTrack から QR コードでタスクを読み込み転送することができますので、コンペでスタート前の慌ただしい時間でも簡単にタスクをセット出来るのはありがたい機能と言えます。今のところ、アプリで出来るのはタスクの転送やエアスペースの更新くらいですが、今後は機能も追加されてさらに便利になることは間違いないでしょう。

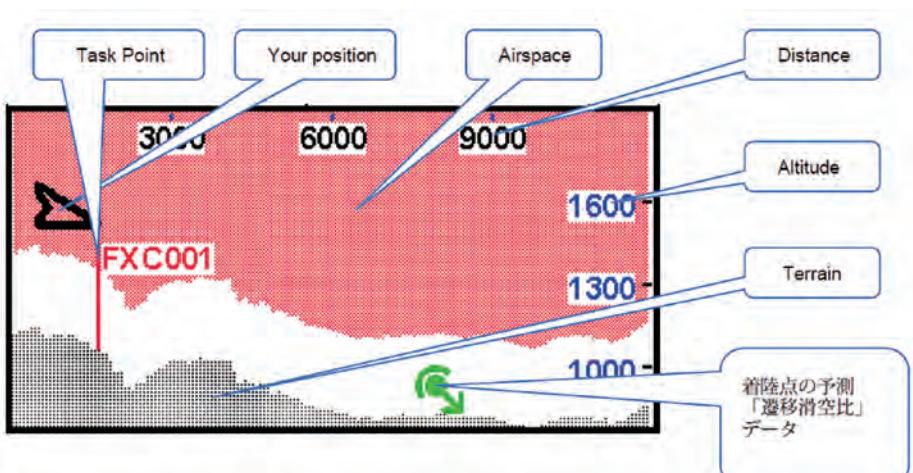
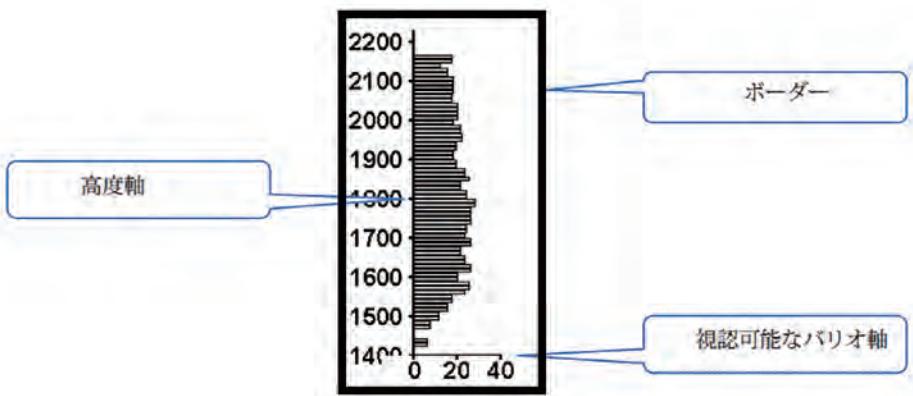
まだまだ書ききれない機能や変更点がたくさんあるのですが、紙面の都合でこれ位しか紹介できず残念です。そうそう、充電や通信用の USB ポートは Type-C になりましたので、これまでの mini プラグと違って使い勝手が良くなると思います。

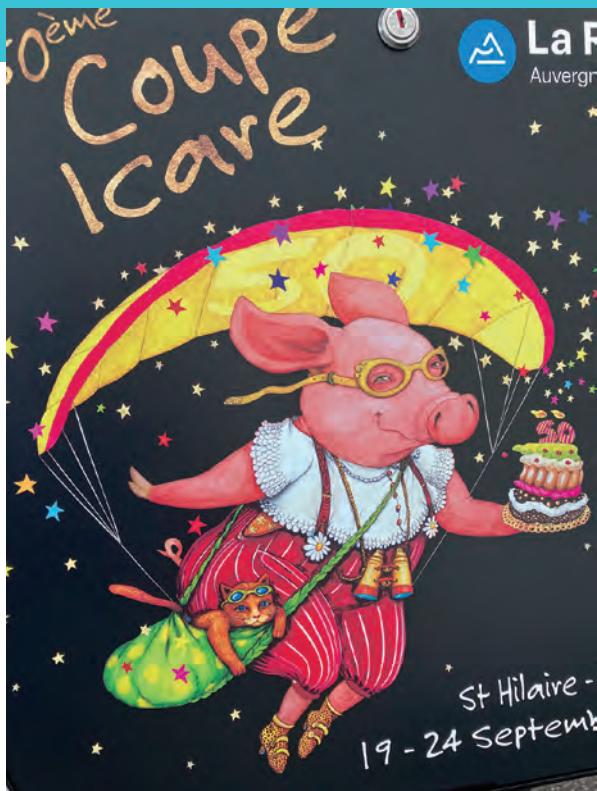
FLYMASTER は元々使う人が自分流に使いやすくカスタマイズできる機器でした。この C シリーズではその良さを継承しつつ、カスタマイズしなくても十分に使いやすいような機能が満載され、その周囲を PC アプリやスマホアプリでサポートする連携プレイが素晴らしいシステムを作っています。

昨今様々な機材やアプリが登場していますが、やはり 1 台は専用の機器を所持しておくことがあらゆる意味においても懸命な選択ではないかと思います。

ぜひ、FLYMASTER の C シリーズをお手元に置いて、ライトの相棒としていただければと思います。

Report. 藤野光一





I C A R U S C U P 2 0 2 3

行ってきました! イカロスカップ

2023/9/19-24

イカロスカップは、フランスのサンチレールで行われる盛大なスカイスポーツのイベントで、今年で50回目を迎えます。仮装大会や試乗会が行われる他、パラグライダー関連商品メーカーが数多く出展し、来年の新製品や最新情報を発表する場としても知られています。2023年は122の企業が出展し、11万人もの来場者がありました。このイベントの注目度がうかがえます。

レポート：佐藤良太



KORTEL



リバーシブルハーネスの『クイック3』が紹介されました。
ポットが取り付け可能です。

FLYMASTER



NAV CとLIVE Cが展示されていました。現在はコンペティション用のトラッカーの開発が進行中のことです。

NOVA



2年にわたる開発期間を経て、ライトポットハーネス『ARTUS』が遂に登場します。

人気のタンデム機BIONシリーズ『BION3』が、2024年に発売される予定です。

GIN GLIDERS



軽量グライダーのパイオニアであるYETIシリーズの6作目『YETI 6』が発表されました。

パイロットの抵抗を極限まで減らしたコンペティションハーネス『Genie Race 5』が2023年冬に発売予定です。

NIVIUK



NIVIUKブースでは、大型フィンを搭載したコンペティションハーネス『DRIFTER2』が注目を集め、多くのパイロットに試乗されていました。

X-ALPSで使用された軽量ポッドハーネスのレースモデル『ARROW PR』と市販モデルの『ARROW P』が展示されていました。

NEWグライダーは、Bクラス+の『IKUMA 3』と軽量モデルの『IKUMA 3P』です。

PHI&ZOOM



開発中のリバーシブルハーネスである『CABRIO』が展示され、初めて空を飛ぶ人や、ファンフライトに最適なハーネスとして2024年に発売予定です。



ペペッシュカンパニーから、PHIと並ぶ新ブランド『ZOOM』が誕生し、『ZOOM』のデザイナーであるAlexander Höllwarthから、ハイパフォーマンスグライダーであるCクラス2ライナーの『X2C』が発表されました。PHIとZOOMの両ブランドは、市場にとらわれないグライダー作りを行い、それぞれのデザイナーの思いやテイストが詰まった高品質なグライダーをデザインします。

じっくり考えてみたい、パラグライダーの
豆知識などをお伝えいたします。



Vol.1

「グライダーの選び方」

執筆者：藤野光一

エアハートの藤野です。

今回は、「グライダーの選び方」について、ディーラーの営業と言う立場はもちろんですが、30年近くパラグライダーをやってきた経験や見聞きしたことなどを踏まえて、少しお話させていただければと思います。

パラグライダーの安全基準

みなさんがグライダーを購入しようと思ったときに、選択要素の一つとして必ず挙がるのがこの「安全基準」ではないでしょうか？

現在はEN認証のA～Dや、コンペティションにおけるCCCカテゴリーがありますが、やはり注意すべきことは「安全基準を妄信しないこと」ではないかと思います。

現在に限らず、過去にも同じようなことを感じていましたが、よく聞かれる会話では、「このグライダーはEN-Bだから何かあっても大丈夫だ」とか「EN-Aは初級機だから選択肢には入らないな」と言ったような思い込みがあるのではないか？と感じています。それこそ、私がパラグライダーを始めた1990年代では「初級機」「中級機」「上級機」「コンペ機」などの曖昧なカテゴリーしかありませんでした。今は用途に応じて様々なグライダーがありますし、用途は同じでも安全基準が違うとか、サイズによって違うなどということも普通にあります。

ですから、安全基準はあくまで「そのグライダーが、ある条件下において特定のテストを行った結果によって判定されたカテゴリーであり、それ自体が性能を表したり

乗り手の範囲を限定するものではない」ということです。

初心者は必然的に最も安全基準の高いEN-Aからのチョイスになりますが、だからと言ってEN-Aのグライダーは性能が低いと言ふことにはならないのです。PHIのSYMPHONIAやNOVAのAONICなどのスーパーAクラスと呼ばれるグライダーも登場していますので、この辺の認識は改めて行く必要があるのでしょうか？

目的を明確にしておく

やはりどんな道具を選ぶにしても、最も重要なことは「どのような目的でそれを使うのか？」ということでしょう。目的がハッキリしていないと、道具選びも頓珍漢なことになりかねません。もちろん、目的だけで簡単にグライダーを選べる訳ではありませんが、何にせよ目的に合致しているグライダー候補を探すことは最初のステップになるかと思います。それ以外の要素は、候補が決まってからじっくりと検討すべきことになります。

コンペに出たいとか、クロカンに行きたいためにハイク＆フライをしたいと言ふ目的があればわかりやすいかと思いますが、そのような方ばかりではないと思います。比較的多いのは「のんびり安心して飛んでいたいけど、性能もそれなりに欲しい」と言うような曖昧な要望。これは私のようなディーラー営業はもとより、スクールの先生泣かせの要望もあります。このような方は、こちらが“のんびり安心して飛ぶ”と言うキーワードでグライダーを勧めたりすると、途端に本音がでることが多いです。「それはEN-Aだから嫌。今もBに乗っているので最低でもBクラスのグライダーが欲しい。今のグライダーよりも性能も良くないとダメ」という感じでご自身が希望する選択条件が増えてきます。

このようなことに心当たりのある方に失礼を承知で言うとすれば、やはり「安全をグライダー任せにしている」と言う気がします。グライダーに乗るのはパイロットであり、操作をするのもパイロットですから、安全に乗るか乗らないかはすべてパイロット次第なのです。その点をもう一度考えてもらった上で、改めて目的をしっかりと決めた方が良いかと思います。

楽（ラク）して安全に浮いていたいとか、多少のトレーニングは覚悟で性能の良いグライダーに乗りたいとか、ご自身の意思がないと対応策を見つけることもままなりません。目的は非常に重要ですので、まずは

- ・自分が何をしたいのか？
- ・どう飛びたいのか？
- ・これから何を目指すのか？

などをより具体的にしておくことが大切です。

技量とマッチングしているか？

目的が明確になったら、今度は実際にそのグライダーを扱えるかどうか？或いは、技術習得やステップアップの目的の範囲内（許容範囲内）なのかをじっくりと検討する必要があります。

例えば、コンペに出たいからと言って今現在はBクラスのグライダーに乗っているのに、いきなり2ライナーのグライダーに乗ることは非常に難しい（ほとんど無理）と思います。単に目的優先ですとそのような選択にもなってしまいますが、それが妥当な判断か否かをここで精査する訳です。自分自身のことは自分が一番わかっているハズですが、人は「見たいものしか見ない。聞きたいことしか聞かない」と言う悲しい習性がありますので、やはりスクールの先生や信頼のおける先輩などに相談するのが良いかと思います。その方々の意見を謙虚に聞き、客観的にご自分の技量などを判断してください。



この時に注意して欲しいのは「ステップアップする方は必ずチャレンジになる」と言う点です。今まで乗っていたグライダーよりも性能も上がるはずなので、それに対応する技術や知識が必要になります。これをしっかりと認識し受け入れた上でグライダーに乗る必要があります。

私が相談を受けた場合に必ず聞くのは「頑張れますか?」と言うことです。もちろん、乗りたいのですから「頑張れる」と言うとは思いますが、技術を習得するにはいろいろなことが起こる可能性を考慮しないといけません。怖いこともあるかと思います。それを事前に想定し、全て自身の責任であるということを受け入れて乗ることが必要です。他責ではなく自責にしなければ技術は向上しませんので、この心構えは重要です。パイロットであっても場合によってはスクールに入り直して学ぶ姿勢も必要かと思います。

乗れるための技術が習得できれば、さらにステップアップが可能になりますし、高い技術力がより高い安全性を担保してくれることに気付けるはずです。

ぜひ、技術の習得を常日頃から心がけていただければと思います。

アドバイスに注意

先ほど私は「スクールの先生や信頼のおける先輩に相談して」と言いました。スクールの先生はおそらく問題ないと思いますが、信頼のおける先輩となる方々にお願いしたいことがあります。もしも、グライダー選びなどで相談された場合は、必ず「相手の目線に合わせて対応して欲しい」と思います。例えば、既にその先輩が乗っているグライダーが欲しいと思っていたり、そのメーカーのグライダーが欲しかった場合などは、多分その先輩にいろいろな感想などのアドバイスを受けるかと思います。そのような場合で注意して欲しいのは「自分の感覚をそのまま相手に伝えないこと」です。変なことを言っているようですが、これが重要なのです。例えば、BクラスからCクラスのグライダーに乗り換える検討の方がいたとしましょう。そして、そのグライダーに既に乗っている先輩に相談した時に「うん、このグライダーはすごく乗りやすいし安定しているよ!」と言ったとしましょう。でも、この“乗りやすい”ってどういう意味でしょう? 安定している“って”どういう意味でしょう? この先輩にとっては乗りやすいかもしれません、ステップアップする方にとってはどうでしょうか?

本当に乗りやすいと言えるのでしょうか? また、この先輩が実はかつてコンペティターでDクラス以上のハイパフォーマンス機に乗った経験があり、それからCクラスに乗り換えた方だったらどうでしょう? 拳動や操作がDクラスより穏やかなCクラスは乗りやすいと感じるかもしれませんよね? また、それほどの高い技術力があれば、無意識に様々な操作を行っていて、自身の技量で安全に乗りやすく飛んでいる…とも考えられます。ですので、単純にグライダーだけの乗り味や拳動、性能などのインプレを伝えることは簡単ではないのです。代わりに、そのような先輩方にはぜひ、苦労した話やBクラスで起きなかったことが起きた経験談、どのような技術があればそれを克服できるか?などのような事例を話していただけると良いのではないか?と思います。グライダーの乗り味はかなりの部分が主觀に左右されます。要は好みです。それよりも、リアルなコンディションで乗っている先輩の経験談こそが、生きた教科書となりアドバイスになると思っています。

ぜひ、先輩方にはご協力をお願ひいたします。

「いつかはクラウン」は絶対ダメ

タイトルの意味が分からない方もいるかと思うので、簡単に説明しておきます。

昔、トヨタ自動車のCMで使われたキャッチコピーです。クラウンと言う車は、トヨタのフラッグシップでもあります。この車に乗ることは成功者の証でもあり、世のお父さんたちは「いつかはクラウンに乗りたい」と思いながら、仕事を頑張つた…と言うようなお話を。

これと同じような話をパラグライダーすると「いつかは2ライナー」と言う感じかな?と思います。ですが、パラグライダーの場合このようなチョイスは絶対にNGです。特に「多分、これでグライダーを買うのは最後になるから2ライナーに乗りたい」みたいな動機や理由はダメ。絶対。です。

先ほどからも言ってきたように、グライダーに乗るにはどうしても技術が必要になります。まして2ライナーとなると、これまでのグライダーとも構造が違いますし、新たに習得すべき技術が多くなります。翼端折りもできませんので、降下手段もままなりません。

そんなグライダーを、単に「これが最後だから乗りたい」と言う安易な理由で選ぶことが良いのでしょうか? グライダーが最後ならばまだしも、冗談抜きで人生が最

後になってしまったらどうするのですか? ホントに冗談抜きで…です。

自分の乗っているグライダーにステータスを求めたいと言う気持ちもわからなくはありません。ですが、2ライナーに乗っているから凄いとか偉いと言う訳ではありません。すべては日頃の行動や結果です。

Aクラスのグライダーだけど、いつもコンディションを有効に使って良い飛びをする方がすごいと思いませんか? 技量のある方が、最近の良く飛ぶBクラスやAクラスに乗れば、より厳しいコンディションでも性能をフルに発揮して楽しく飛ぶこともできるのです。

ですので、パラに「いつかはクラウン」はありません。



まとめ

空を飛ぶことはとても楽しいことです。このコロナ禍で本当にそのことに気づかされました。ですので、この楽しさを続けていくためにも、グライダー選びはとても重要な要素です。

一方で、それを使いこなすのもまた人です。自分の扱えないグライダーに見栄や虚榮心で乗ったばかりに楽しくないフライトになるなんてことは悲しいことです。ましてやケガをしたとか、それが原因でパラを辞めないと云くなってしまった…なんて悲しすぎますよね。

そんなことにならないように、今回お話をさせていただいたパラグライダー選びの内容を理解していただき、本当に自分のためのグライダーを選んで欲しいと思います。

スクールの先生や先輩方も、ぜひより良いアドバイスをお願いいたします。

もちろん、私たちディーラーも相談に乗りりますので、気軽にお声がけくださいませ。

新ブランド 「ズーム (ZOOM)」

NEWS!

PAPESH GMBH



ZOOM

PAPESH GmbHが立ち上げた、アレックス・ヘルヴァルト (Alex Höllwarth) デザインによる新ブランド「ズーム (ZOOM)」が大きな話題になっています。

PHIブランドを取り扱うPAPESH GmbHに、新たなパラグライダーブランドZOOMが登場しました。

PAPESH GmbHは、2つのブランド (PHI, ZOOM) を展開することとなります。



新しいブランド ZOOM(ズーム)
デザイナー：アレックス・ヘルヴァルト
(Alex Höllwarth)

PAPESH GmbHのパペッシュは次のように話しています。

「なぜ、別のブランドなのかと疑問に思う人もいるでしょう。」

私たち (Hanes Papesh と Alex Höllwarth) は開発者チームで、他社とは対照的に、優れた新しいパラグライダーを効率的に開発することに特化しています。

私たちはパラグライダーを愛し、それが情熱の源でもあります。

そして、一つのトピック (クラス) を様々な方法で解釈することは非常に興味深いことです。

Alex Höllwarthには独自の好み、伝統、個人的なスタイルがあり、それらを愛し共感する人がたくさんいるため、別のブランドで扱う方がよいと判断しました。」

ZOOMのグライダーをご紹介します。



EN C 2 LINER

X2C



COLOR



* これら3つのサイズの認証は現在進行中です。

サイズ115は飛行テストに合格したばかりです。 2023年10月時点

Alex が発表した最初の翼は EN C 2 ライナー「X2C」です。
X2C は SCALA 2 (EN C クラスのボット) よりもアスペクト比が低く、「レーサー」である SCALA 2 よりもレジャー/パイロット向けです。
両方の翼を試してみると、すぐに違いを感じられます。
ジョシーがこの夏、プロトで 300km の FAI トライアングルを披露したことを覚えているでしょうか。
X2C はレースができるのです。

Size	95	105	115
Number of Cells (m)	70	70	70
Projected Span (m)	9.53	9.83	10.12
Projected Area (m²)	18.67	19.84	21.05
Projected Aspect Ratio	4.87	4.87	4.87
Flat Span (m)	11.98	12.35	12.75
Flat Area (m²)	22.11	23.5	24.93
Flat Aspect Ratio	6.53	6.53	6.53
Line Length (m)	6.86	7.07	7.28
Maximum Chord (m)	2.32	2.38	2.46
Minimum Chord (m)	0.47	0.49	0.5
Weight (kg)	5.1	5.3	5.6
Standard Weight Range (kg)	80-95	90-105	100-115
Certified Weight Range (kg)	75-97	85-107	95-117
Certification (EN)	C	C	C
Material	MJ 32, Skytex 40		
Risers	ZR01		
Riser Length (mm)	540	540	540
Speedway (mm)	180	180	180



RECOMMENDATION

お勧めの新製品

NIVIUK ARROW P (アロー ピー)

軽量で高性能なポッドハーネスを求めるパイロットのために、NIVIUKが新たに開発したARROW P。空力学に基づいたフェアリングとコンパクトな構造が、最高のパフォーマンスを引き出します。実用的で使いやすく、どんな冒険にも快適に対応できます。安定性と快適性を両立させた人間工学的なデザインは、その重量以上の満足感を与えてくれます。

クロスカントリー&ハイク&フライ

ARROW Pは、ハイキング&フライに情熱を注ぐパイロットのためにデザインされました。コンパクトで軽量なハーネスは、クロスカントリーフライトや山でのビブ・アドベンチャーに最適です。地上でも空中でも、長時間の移動に耐える快適さと安定性を備えています。

NIVIUKがこれまで培ってきた技術的なノウハウと素材の最適化により、市場で最も軽量なポッドハーネスのひとつを実現しました。標準モデルと同じ機能と性能を持ちながら、わずか1.67kgという驚異的な重量です。構造、素材、耐久性、強度の面で徹底的に研究されており、あらゆる面で最高の品質を提供します。

3Dシートにより、抜群の快適性を実現したハーネスで、人間工学に基づいた構造が、あなたの体型や姿勢に合わせて調整できます。三角形構造は安定性を最適化し、アクセルフライトにおける快適性と効率性を実現します。

ARROW Pは、
NIVIUKの新世代ハーネスの一員として、
より遠くへ飛びたいと願う
すべてのパイロットのニーズに応えます。



AEROTACT アエロタクト パラザック

ベストセラーモデルのアエロタクト SOYOリュックサックをベースにし、パラグライダー式を楽々収納できるアエロタクトオリジナルのパラグライダーザックです。

コンペハーネスなどの大型ハーネスにも対応できるように、120Lサイズも用意しました。

ベルトを引くことで、ザック容量を調整できます。



定価		
<input type="checkbox"/> S	¥324,500 (税抜: ¥295,000)	
<input type="checkbox"/> M	¥330,000 (税抜: ¥300,000)	
<input type="checkbox"/> L	¥335,500 (税抜: ¥305,000)	



サイズ	M	L
容量	100L	120L
重量	1.15kg	1.25kg
カラー	グレイ	ブラウン

*サイズによりカラーが異なります。

製品名	アエロタクト パラザック
メーカー	AEROTACT
品番	PC-374

NEXT ISSUE

次号予告

FLIGHT IMPRESSION

フライトインプレッション



NIVIUk IKUMA3



NIVIUk IKUMA3P



ZOOM X2C

※掲載内容は変更する場合があります。

COMING SOON

お勧めの新製品



NIVIUk DRIFTER2



GIN GLIDERS GENIE RACES

※掲載内容は変更する場合があります。

INFORMATION

インフォメーション



朝霧パフォーマンスセンター開設

会員募集中!

開催日

2023年12月9日～2024年2月25日

までの木、金、土、日、祝日。

※年末年始は休業

富士山を眺めるエリア・ウイングキッス朝霧で、2007年から開校しているパフォーマンスセンターでは、パラグライダーの基礎技術と応用技術を学びたいパイロットのために、会員様向けのトレーニングを実施しています。楽しくフライトしながら一緒にトレーニングしましょう！
 アエロタクト、エアハート取り扱いのグライダーをご購入のお客様にお渡ししているメンバーズブックをお持ちのお客様は、会費免除となりますのでお問い合わせください。



詳しくはこちら

有限会社アエロタクトコーポレーション

03-6231-3440

有限会社エアハートコーポレーション

03-6231-3471

〒125-0032 東京都葛飾区水元1-8-6 ハイツたちはな3号館101

注意事項 *掲載されている商品の仕様、デザイン、カラー及び価格は予告なく変更する場合があります。

*掲載されている写真は、印刷のため実際のカラーと多少異なる場合があります。

*掲載されている内容、画像、文章、イラストなどの無断転載・無断使用を固く禁じます。