AEROTACT & AIR HEART

ギアニュース

GEAR NEWS

Vol.3 2024 January

New Glider Impression

新作グライダー情報

NOVA CODEX / コーデックス
NIVIUK IKUMA3 / イクマ3
NIVIUK IKUMA3P / イクマ3P
ZOOM X2C / エックス2シー

New Gear Information

新作パラグライダーギア情報

話題のハーネス
GIN GLIDERS GENIERACE5

NEWS
静岡県/朝霧パフォーマンスセンター
冬期開校

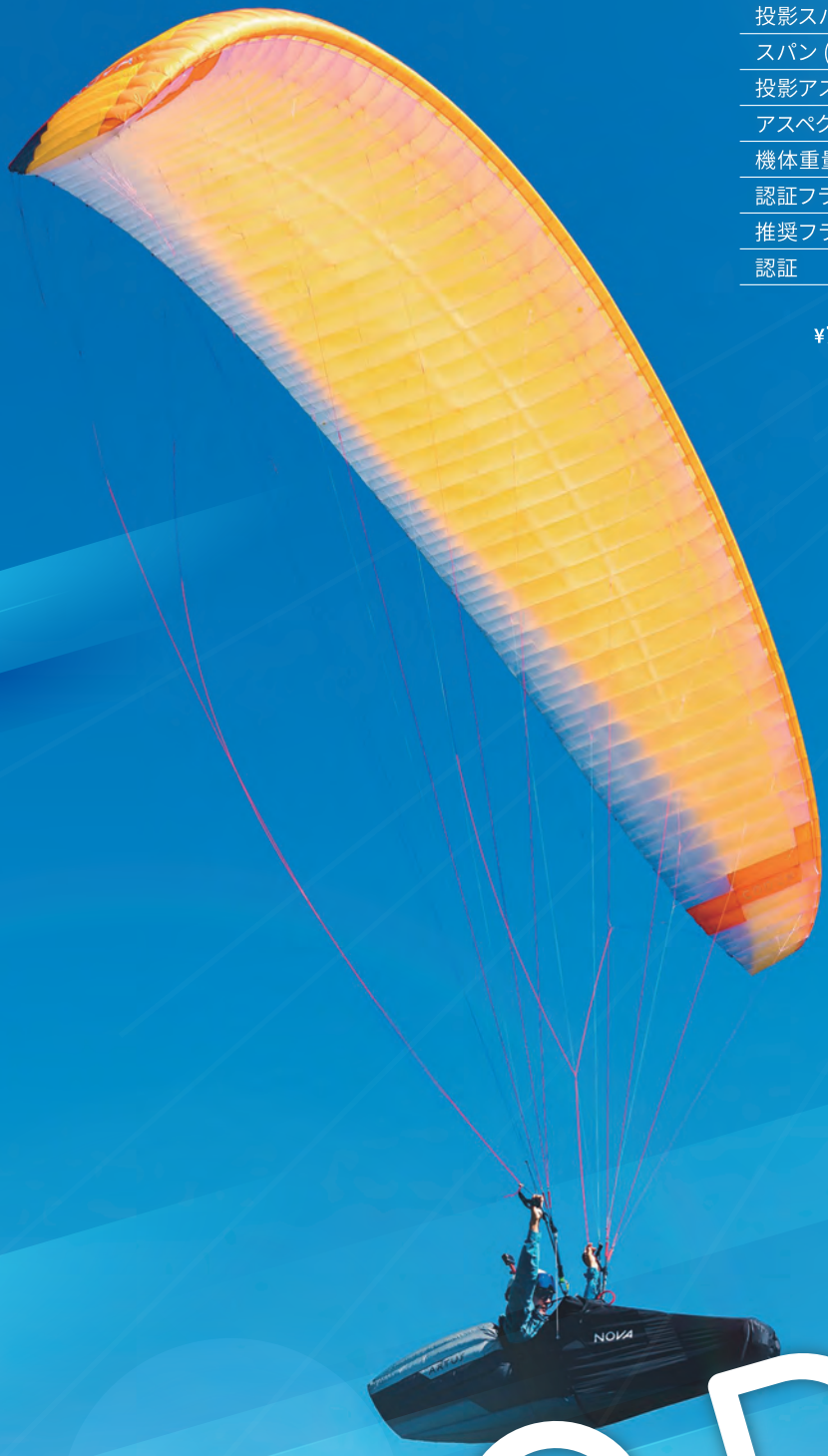
スクールニュース
栃木県/スカイパーク宇都宮

扇澤＆藤野 ワンポイント講座
グライダーの選び方2

NOVA

サイズ	XS	S	M	L (in progress)
セル数	65			
投影翼面積 (㎡)	18.77	20.37	22.08	23.78
翼面積 (㎡)	21.45	23.78	25.21	27.15
投影スパン (m)	9.32	9.81	10.11	110.49
スパン (m)	11.61	12.22	12.59	13.07
投影アスペクト比	4.72			
アスペクト比	6.1			
機体重量 (kg)	4.2	4.4	4.7	5
認証フライト重量 (kg)	70-95	80-105	90-115	100-130
推奨フライト重量 (kg)	80-90	90-100	100-110	110-125
認証	EN C / LTF D			

¥770,000（税抜：¥700,000）



コーデックス

CODEX

Performance meets confidence.

AERO TACT

待望のCクラス2ライナーモデル！

今シーズン、各メーカーから2ライナースポーツクラスのキャノピーが次々とリリースされています。ラインの有害抵抗を減らし、キャノピー本来の性能を引き出す2ライナーは、少ないラインで美しいキャノピーのフォルムを維持する革新的な技術の恩恵と言えます。パラグライダーの世界に新しい風が吹き込む中で、NOVAからリリースされたCクラス2ライナーのCODEX。期待が高まります！

早速、Sサイズに装備重量103kg、Blackbirdハーネス（Aerotact）で試乗しました。まず、キャノピーを広げてみると、アッパーサーフェイスとアンダーサーフェイスに施されたニチノールが美しいフォルムを形成しています。また、大きめのダイアゴナルリブが前縁からAラインの取り付け位置まで施され、形状と剛性を保つ為に最適化された技術が用いられています。キャノピー全体としては、尖っていない優しい曲線のフォルムです。重さは、セミライトということもあり、Sサイズで4.4 kgと手頃な重さになっています。

ライズアップは、Aライザーにしっかりとした重さを感じますが、無風時や、弱いフォローでもスムーズに立ち上がりました。次に、強くAライザーを引き込んで立ち上げてみましたが、今まで経験してきた多くのキャノピーとは異なり、前縁がつぶれることはありませんでした。

逆に、弱い力で上げようとするとキャノピーがもたつくので、メリハリをつけてテンションをかけた方が良い感触でした。グランドでのハンドリングはやりやすく、レスポンスも程よい感じが良かったです。

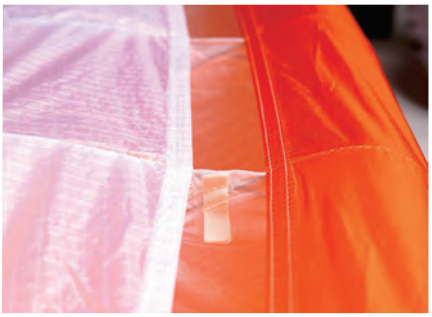
EN-Dツーライナー XENON から多くのフィードバックを受けています。

安心のNOVA！

グランドでのチェックを終え、実際にフライトを行うことにしました。ピッチ安定は「安心のNOVA」という感触です。過剰なシューティングもなく、まろやかな動きです。ロールの安定性は素晴らしく、ウィングオーバーぐらいに入れてみようとすると、安定しようとする力が働くため行き過ぎることがありません。しかし、それがやりにくいわけではなく、程よいところで収まってくれる感じが良いです。

次に、失速速度を探すためにブレークコードを引き込みながら速度を落としていきます。27km/h以下になってからゆっくりと速度が遅くなりますが、ここからキャノピーが粘ってくれます。失速までは入れませんでしたが、粘り強い感触がありました。

ビッグイヤーはどうでしょうか。2ライナーは、基本的にB3ファーストディセントが推奨されていますが、やれそうな気がしたので試してみました。A3を引き込むと少し大きく翼端がつぶれます。しかし、キャノピーは不安定な動きがなく、しっかりと沈下してくれました。NOVAでは、ビッグイヤー中は25%のアクセルを推奨しています。



前縁のニチノールロッドは捩れに強いので、よりコンパクトに収納することができます。

30km のタスクで実戦チェック

基本のチェックを終え、実際に練習タスクを組んで仲間と飛ぶことにしました。場所は12月のJPAファイナルが終わった翌日の朝霧エリアです。タスクは天子を 2 往復と沖だしで戻り、アリーナからメインランディングゴールといったものです。30kmちょっとなので、試すには良い距離です。

スタートまでのサーマルが渋かったですが、厳しい条件下でもキャノピーの操縦性と安定性で、変化するコンディションを冷静に見極めることができました。サーマルでのセンタリングでは過剰に切り込まず、むしろ、キャノピーが良いところへ導いてくれるような不思議な感覚がありました。なんというか、優しい温かみのあるハンドリングです。なるほど、アスペクト比を少し抑えめにすることが、この扱いやすさに比例するわけですね。

ようやく主稜線まで上がってくると、いよいよ朝霧らしいサーマルが出てきます。そんな中でも、落ち着いて次の一手に集中できるキャノピーが好きになってきました。

雲底直下からアクセルを踏み込みます。調整が不完全だったため、この日は3/4までしか踏み込めませんでしたが十分にスピードがあります。アクセルワークは、調整可能なHABハンドルで容易にコントロールできます。ライザーからB3へのラインが指に少し干渉しますが、HABハンドルを2段階下げると良い感じになるでしょう。

カスタマイズできるカーボン製のHABハンドルは、段階の高さ調整が可能です。

少しでも先へ、高く遠くへ

主稜線でのグライディング中は、CクラスやDクラスの2ライナーも同じように天子を目指してグライディングしていました。彼らと引けを取らない性能に、また一つCODEXを好きになってしまいました。

1往復約15kmの距離を疾走します。リフトのかかるラインや、雲の出来具合を見極め、できるだけセンタリングせずに効率よく先へ進みます。自分の頭の中のフライトイメージよりもさらに上の、先のところへ導いてくれる感じがあります。

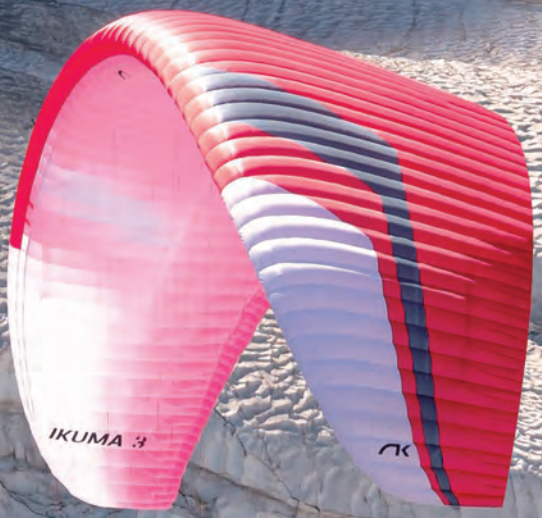
タスク終盤、天子から沖のターンポイントへとグライディングし、再び稜線に戻ります。高度が低いと、いわゆる前山でスタックする可能性があるため、1mでも高く戻りたいと思い、最短距離でターンポイントを通過し、西富士の少し上に戻ることができました。

まさに安定したグライディングと滑空性能により、助けられた感じがします。本当に、よく飛ぶキャノピーです。その後は、主稜線のターンポイントからアリーナ、メインランディングでフィニッシュします。タスクは約1時間で終了しました。

最近は、Bクラスのゆったりとしたキャノピーでも良いかなと思っていましたが、CODEXに乗ってみて、捨てきれない冒険心に火がついた感じがします。少しでも先へ、高く遠くへと優しく導いてくれるCODEXに、ぜひ乗っていただきたいと思いました。

REPORT: 只野正一郎

AIRHEART



サイズ	20	22	24	26	28	30
セル数	62	62	62	62	62	62
投影翼面積(㎡)	16.87	18.58	20.28	21.99	23.69	25.39
翼面積(㎡)	19.8	21.8	23.8	25.8	27.8	29.8
スパン(m)	10.62	11.15	11.65	12.13	12.59	13.03
投影アスペクト比	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4
アスペクト比	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7
機体重量(kg)	4	4.2	4.5	4.7	5	5.3
フライト重量(kg)	55-75	65-85	75-95	85-105	95-115	105-130
認証(EN/LTF)	B+	B+	B+	B+	B+	B+

¥682,000 (税抜:¥620,000)

AIVIUK

GO THE DISTANCE — 長距離を飛ぼう —

IKUMA 3

イクマ3

ハイエンドB
NIVIUK IKUMA3レポート

NIVIUKのハイエンドBクラスのIKUMAは、初代からその評価が高く人気のモデルとなっています。私も前モデルのIKUMA2には、パフォーマンスセンターでのフライトで相当の時間乗っていましたが、その性能もさることながら、扱いやすさや安定性に安心してフライトしていたものでした。

今回は3代目になるIKUMA3を試乗して、主に前モデルのIKUMA2との比較になってしまうことを予めお断りしてインプレッションに入りたいと思います。

まず、IKUMA2とIKUMA3のスペックをそれぞれ比較してみましょう。用意されるサイズは20から30（2㎡刻み）の6サイズで、22からだったIKUMA2よりも小さいサイズが選べるようになりました。カバーする体重も55Kgから130Kgと幅広くなり、特に日本の小柄な女性パイロットには嬉しいサイズ展開ではないかと思います。セル数は61から62へと1セル増えていますが、正直誤差のようなものかと。アスペクト比も実測で5.7と変わらないばかりか、スパンやコード長もほぼ前作と同じであることから、キャノピーのサイズ自体は大きな違いがないと言えるかと思います。それでも前作から大きく進化したのは「ハイブリッド3/2ライナー」と呼ぶ翼中央寄りが3列、翼端側2列の構造による抗力の減少効果によるところが大きいのでしょう。IKUMA2よりも8%もの抗力減少が得られたとのことです。それらも含め、実際のフライトで違いを探してみたいと思います。

今回はサイズ24（75-95Kg）に上限の95Kgで試乗しました。機体を広げた感じではIKUMA2との違いは感じられません。エアインテイク周りはニチノールでガッチリした印象。ライザー構成はAが2本、A'（翼端折り）が1本、Bは3本とスタビ、Cが2本とブレークコードの片側10本。どれも被覆ラインで色分けされているのでラインチェックは簡単です。若干弱い風でしたが、クロスハンドで軽くテンションを与えるだけで簡単にライズアップが完了します。傾いたり、途中で止まってしまうような動きはなく、また頭上を追い越すこともないイージーなライズアップは「さすがNIVIUK」と言う操作感です。ライズアップはAライザーだけを持った方が軽く上がるので良いかと思います。

フライトしての感想ですが、重めに乗っているので浮きが悪かったり操作が機敏になるのかと想像していましたが、そんなことは全くありませんでした。若干渋めのコンディションでしたが、テイクオフ前のサーマルでセンタリングをすると、ブレークを引いた分だけグライダーがしっかりと反応し旋回してくれます。このクラスになれば操作の応答性も重要なポイントとなりますが、この辺りはブレークラインの改善効果が表れているのでしょう。強いサーマルで強く引きこめば、しっかりとノーズも追随してハイバンクに移行させることが出来るので、サーマルセンタリングでのコーディネートがし易いでしょう。ブレークコードはしっかりした手応えがあり、引いていくとそれに応じて重くなるという感じで、引き過ぎることはないだろうという印象です。ブレークが重いという意見もありますが、操作量がそれ程多くないことと、応答性が良いことを合わせれば、引きっぱなしというシチュエーション以外は問題ないかと思います。

この日はタスクを周ってみたのですが、ハイパフォーマンス機に交じって後方からスタートしたため、アクセルはずっと踏みっぱなしでした。常に7割以上のアクセル使用でしたが、C2Bシステムの使い易さのおかげでスピードを殺すことなく機体を制御できました。さすがに2ライナーと同じとは言えないものの、C2Bシステムはやや力が必要ながらしっかりと操縦すれば2ライナー並みの操縦感を味わうことができます。また、この操縦法をしっかり習得することで、2ライナーへのステップを踏むことが出来るでしょう。

浮き自体も他の同クラスは勿論、Cクラス機などと比較しても引けを取らない感じがしました。ESSをカットするために乱れたサーマルでCクラス機と一緒に旋回しましたが、上げ負けるようなことはありませんでした。

降下手段である翼端折りですが、A'ライザー（翼端折り）を使えば簡単に実施することが出来ます。この時、予めアクセルを踏んでから翼端折りを行うと良いでしょう。翼端折り中は大きな力は必要なく、その状態を維持してくれます。折った翼がバタつくようなこともなく実用的です。ライザーを解放してアクセルを緩めると自動的に回復してくれました。万一回復しなくても、軽くポンピングしてあげれば問題なく回復します。

ランディングにおいても、スローターンを多用したランディングアプローチを試みましたが、ハーフブレークでも安定し、ブレークの操作レンジが広いことを実感できました。これならば、多少難しいランディングであっても自信を持って操作することができるでしょう。

IKUMA3を試乗した印象は、IKUMA2の良いところをそのまま継承しつつ、より細かい操作性や応答性を最適化し、これまで以上にパイロットに優しい乗り味を実現してくれたというところでしょうか。パフォーマンスは当然ながら向上していますが、ハイエンドBとは思えないイージーさがさらに磨かれたのがIKUMA3であると言えるでしょう。

もちろん、状況においては牙をむく場面もあると思いますので、その点も踏まえてステップアップされる方は選んで欲しいと思います。

IKUMA3はフリーフライトからクロスカントリーまで、これ1機で十分に楽しめるだけのパフォーマンスを持っている扱いやすいグライダーに仕上がっていました。

REPORT：藤野光一

AIVIUK

挑戦は軽やかに —Make Light of Any Challenge—

IKUMA 3P

イクマ3ピー

サイズ	20	22	24	26	28
セル数	62	62	62	62	62
投影翼面積(㎡)	16.87	18.58	20.28	21.99	23.69
翼面積(㎡)	19.8	21.8	23.8	25.8	27.8
スパン(m)	10.62	11.15	11.65	12.13	12.59
投影アスペクト比	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4
アスペクト比	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7
機体重量(kg)	2.9	3.15	3.45	3.7	4
フライト重量(kg)	55-75	65-85	75-95	85-105	95-115
認証(EN/LTF)	B+	B+	B+	B+	B+

20-24 ¥726,000（税抜：¥660,000）

26-28 ¥759,000（税抜：¥690,000）

AIRHEART

ハイエンド B
NIVIUK IKUMA3P レポート

NIVIUK のハイエンド B クラスの IKUMA3 と同時にリリースされた IKUMA3P。IKUMA3 の軽量バージョンになる訳ですが、NIVIUK では軽量バージョンを P シリーズ (P は「羽」を意味する Plume の頭文字) として展開。グライダーに留まらずハーネスにおいても同じように P を冠したモデルが軽量バージョンになっています。

今回はIKUMA3 、IKUMA3P と 2 機種を試乗してみましたので、前モデルのIKUMA2P との比較に加えてノーマルバージョンである IKUMA3 との比較も行いながらインプレッションを行いたいと思います。

ノーマルバージョンと同様、前モデルの IKUMA2P と IKUMA3P のスペックを比較すると、数値上は大きな変化がないことがわかります。用意されるサイズも 20 から 28 (2㎡刻み) の 5 サイズ。55Kg から 115Kg をカバーします。軽量モデルですのでグライダーの重量を見てみると、最も小さい 20 では 2.9Kg と 3Kg を切る軽さ。最大サイズの 28 でも 4Kg ですから、IKUMA3 の 28 サイズの 5Kg よりも 1 Kg 軽くなっています。インテイク周りはニチノールによるしっかりとした作りですが、IKUMA3 と違って、キャノピーのコード方向へはニチノールが入っていないので、その分でも重量差が大きいと思います。また、ライザーは軽量バージョンが採用されており、機構自体は IKUMA3 と同じ C2B ライザーですが、ラピッドリングではなくソフトリンクが採用されています。

それら以外は IKUMA3 と基本的に同じですので、詳細は IKUMA3 のインプレに譲るとして、実際にフライトしてみたいと思います。

今回はサイズ 24 (75-95Kg) に上限寄りの 93Kg で試乗しました。機体を担いだ時も軽さを体感出来て、「軽量は正義だ！」などと勝手に思ってしまいました。前述した通りライザー構成は A が 2 本、A' (翼端折り) が 1 本、B は 3 本とスタビ、C が 2 本とブレークコードの片側 10 本と、IKUMA3 と同じです。こちらも被覆ラインで色分けされているのでラインチェックは簡単です。軽量機ですので、極力余計な力を加えないように意識しながら A ライザーを引きこんでやると、本当に軽い感覚で頭上まで来てくれます。おそらく、強く引きこめばインテイクが潰れてしまうことは明白。適度にテンションを与えてあげることが軽量機のライズアップでは大切です。挙動も素直ですので、Hike&Fly での整備されていないテイクオフでも精神的に余裕が生まれることでしょう。

IKUMA3P をフライトする上で特に注目したのは、IKUMA2P との挙動の違いです。実は、IKUMA2P は IKUMA2 よりもよく動く印象で、軽量機の「穏やかな挙動」という先入観を裏切られた覚えがあります。かなりアクティブなコントロールが必要なグライダーでしたので、IKUMA3P はどうか気になっていました。

答えを言ってしまうと「軽量らしい安定した穏やかな挙動」でした。飛んだ日のコンディションも、サーマルがスティッキーで乱れていたことや、上空の風も乱れたあまり楽しくない日でしたので、ある意味 IKUMA3P を試すには絶好の日和と言えましたが、思惑通り安定した挙動と軽い操作性により、それ程怖さを感じないフライトとなりました。やはり軽量という事もあってか、IKUMA3 よりもブレークの操作感は軽いと思います。軽さの中に、十分手応えも感じると言う、言葉にすると矛盾した難しい表現になりますが、そのような印象を持ちました。

NIVIUK のサイトでは、IKUMA3 と IKUMA3P との比較が掲載されています。それによれば IKUMA3P の方が耐久性を除いた全ての項目で同等か勝っているという評価です。IKUMA2P との比較においては当然ですが全ての項目が勝っています。このことからも、IKUMA3P はノーマルバージョンである IKUMA3 と何ら変わらない性能でありながら、安全性や対象の間口を広げた寛大なモデルであると言えるでしょう。

IKUMA3P は、Hike & Fly やクロスカントリーパイロットを対象にしたハイエンド B の軽量モデルです。しかし、その十分なパフォーマンスと扱いやすさは、それらの対象に絞るのはもったいないと感じます。ステップアップ中のパイロットにとって良いトレーニングマシンになることに疑いの余地はありませんし、良き相棒になってくれると思います。しかし、それ以上に、これまでハイパフォーマンスのグライダーに乗り続けてきたベテランのシニアパイロットなどに、装備の軽量化による体への負担軽減や、軽い操作感による疲労の軽減、そして何より無駄な精神的な労力を軽減してくれる IKUMA3P で、フライトする楽しさをもう一度心から味わってほしいと強く思いました。

IKUMA3P は、間違いなく多くのパイロットにとって良きパートナーとなるでしょう。それは、それぞれの目的に応じたフライトスタイルにも柔軟にマッチするだけの懐の深さがあるグライダーだからです。

ぜひ、IKUMA3P を試して頂きたいと思います。

REPORT: 藤野光一

ZOOM

高性能デザインでパラグライダーに革命を起こす

CC1-RED

CC2-BLUE

エックス２シー

X2C

サイズ	85	95	105	115	125
セル数	70	70	70	70	70
投影翼面積(㎡)	17.53	18.67	19.84	21.05	21.88
翼面積(㎡)	20.77	22.11	23.5	24.93	25.91
投影スパン(m)	9.24	9.53	9.83	10.12	10.32
スパン(m)	11.61	11.98	12.35	12.75	12.97
投影アスペクト比	4.87	4.87	4.87	4.87	4.87
アスペクト比	6.53	6.53	6.53	6.53	6.53
機体重量(kg)	4.8	5.1	5.3	5.6	5.9
フライト重量(kg)	65-87	75-97	85-107	95-117	105-130
認証(EN)	C	C	C	C	C

¥770,000（税抜：¥700,000）

AIRHEART

ZOOM/X2C 105 フライトインプレッション

Cクラス　2ライナー新時代

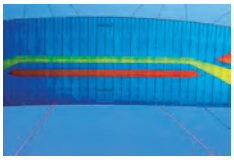
2023年はCクラス 2ライナーのキャノピーをインプレッションする機会が増えました。それぞれに魅力的な特徴があり、これまでのスポーツ機のイメージが大きく変化しました。今回は新ブランドZOOMからリリースされたX2Cのインプレッションです。

デザイナー、アレックス・ヘルヴァルト氏がZOOMから最初に発表したグライダー「X2C」。新ブランドが立ち上がったら、まずはAやBクラスからリリースするのが定番ですが、Cクラスで2ライナーというところから切り込んでくる辺りに「市場の流れに左右されずに作りたいものを作る」という情熱が感じられます。また、2023年には280kmを超える複数のFAIトライアングル飛行を達成しています。パペッシュ氏とタッグを組んだアレックス氏が作ったX2C。どんな乗り味でしょうか？

早速インプレッションをしてみます！

アスペクト比は、6.53（フラット）。Cクラスの中では高めの方でしょう。前縁は、シャークノーズと3Dシェイプ、エアーインテークにはミニリブが施され、滑らかで美しい形です。中を覗いてみると、少ないライン本数できれいな翼形状を保つために、内部構造のダイアゴナルが下面から上面を細かくつないでいます。ミリ単位の誤差を許さない縫製技術のなせる業でしょう、翼端のセル幅が狭くなっていてキャノピーの端まで翼を美しく仕上げています。翼端の尖った感じもかっこいい！これらはパペッシュ氏のエアフローシミュレーションソフトウェアによりアレックス氏の理想的なキャノピーを具現化したものと感じられます。

フライトコンディションは、高層雲による曇り空で南寄りの風。渋めですが薄日が差すこともあったので少しは楽しめそうです。ライズアップは、スムーズ。弱い風でしたがすっと上がってきました。キャノピー内部のロッドはしっかりしたものを採用していますが重い感じはなく、むしろキャノピーのテンションは感じやすく、ライズアップは素直でいい感じです。頭上安定は、ブレーキングした分しっかり止まり、少し緩めるとテイクオフするには適度な加速を得られました。メリハリのあるキャノピーというのが第一印象です。



エアインテイク

キャノピー

バテンは後縁の折ってある部分まで入ってます

離陸直後に強い上昇風に遭遇しましたが、不安定な動きはなくゆっくりハーネスに足を入れてフライト体制を整えることができました。まだ飛んで間もないですが、キャノピーの安定感とハンドリングから伝わってくる翼のフィーリングは好感触です。

しばらくは前山でのリッジソアリングをしていましたが、少し薄日が差してきてコンディションが良くなってきたのでサーマルに乗って主稜線に行くことにしました。前山から脱出する最後のサーマルは、後半ほどリフトが強くなり乱れます。細く強くなるサーマルの中をタイトに切り込んでみると、ブレークのプレッシャーは少しずつ重くなりますが、手でサーマルを捕まえている感じが良かったです。サーマルから外れると乱れた気流になりますが、キャノピーは変形するような挙動が無く扱いやすいです。

キャノピーからハンドルに伝わってくる情報とキャノピーの安定感で、気流に翻弄されることなく前山を抜け出し主稜線に向かうことができました。主稜線で上げきりアクセルを試してみました。ハーフアクセルまで踏み込むとスムーズに加速します。沈下もほどよく心地よいクルージングです。リアライザーコントロールも扱いやすいです。クロスカントリーだけでなくスポーツクラスのレースでも十分活躍できそうです。

まとめ

X2Cを一言で例えるなら、「パラグライダー界のスポーツカー」です。ステアリングに遊びが少なく、ハンドルからは路面の状態が伝わってきて、アクセルを踏めば加速し、ブレーキはしっかりかかります。このメリハリのある運動性と安定性は、クロスカントリーやレース時の難局を乗り切る為の重要なキーポイントになるはずです。ぜひこの機動性を体感していただきたいと思います！

グライダー：X2C 105
エリア：ウィングキッス朝霧
ハーネス：Black Bird (Aerotact)
ウェイト：102kg

REPORT：只野正一郎

ブレークトグル

ブレークトグル
固い素材が
入ってる部分

ブレークトグル
こんな風に
持って操作
ができる

ライザー

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。

扇澤&藤野の
ワンポイント
アドバイス

Vol.2

「グライダーの選び方・第2弾」

執筆者：藤野光一

エアハートの藤野です。前回「グライダーの選び方」についてお話ししましたが、前回の話だけでは伝わらない部分が多かったことと、最近もグライダー選びの話の中で、やはり「目的が曖昧ながらも欲求は高い」と思えるケースがありましたので、そのケースを引き合いに「グライダーの選び方・第2弾」ということでお送りしたいと思います。

腕か？性能か？

「ニワトリが先か？卵が先か？」ではないですが、パラグライダーにおいてもグライダー性能と腕（技量）について語られることが多いと思います。私も以前は「性能は金で買える！」と言う迷言を吐いたことがありますが、これはある意味正解でもあると思っています。技量だけでは絶対に越えられないものが確かにあるからです。

しかし、その「越えられないもの」が、本当に性能の違いによって起きているかどうかについては、今一度確かめてみる必要があるのかな？とも思います。何故ならば、多くの人（特に長く飛んでいるベテランと言われる方々）は、自分の技量を問題にすることが少なく、関心はあくまでグライダーの性能だけにフォーカスされるからです。

今回のケースもまさにその様な感じでした。新しいグライダーを検討している超ベテランのパイロットの方ですが、今乗っているグライダーの浮きに不満を感じていらっしゃいました。「他の人が上がって行くのに自分は上がらないばかりか、むしろ下がってしまう！ウェイトレンジの上限に乗っていることもあるが、それでもあまりに浮かない」ことに嫌気がさしてしまった様です。既にシニアと呼ばれるご年齢であるため、ディーラーとしてはBクラスに乗ってほしいと思うのですが、Bクラスと言うカテゴリーに固定観念や偏見があると、やはりCクラスへの要望が出てきます（今乗っているグライダーはハイエンドBに属しています）。本人にとっては、とにかく浮かないことには話にならないわけですね。

ここでパイロットの技量に疑問を持ってしまうのは簡単ですが、同時に今一度ご本人の目的を明確にしておく必要があります。それは「何のために飛ぶのか？」とか「飛んでどうしたいのか？」と言う具体的な話です。ですが、この質問をしても明確な答えが返ってきません。前回の記事で話したケースと同じです。

何のために試乗する？

浮けばいいのならBクラスでも良いのではないか？少なくとも、今乗っているグライダーよりも最新のグライダーは5年くらいの差があります。5年分の性能差は大きいです。そう思ってわたしたちは試乗してもらうのですが、このような方は必ず「乗っても違いが良くわからない」と言う感想になるのです。試乗した日のコンディションに左右されることも当然あります。よくある話ですが、コンディションの良い日に試乗をして良い思いをすると、必然的に試乗したグライダーの評価は高くなり、さらに言えばお買い上げの確率が上がります。逆に、ぶっ飛び条件のようなときに試乗した場合、グライダーの素顔とでも言いましょうか、自然体の挙動や操作感がわかるものなのですが、おそらく判断基準が「浮き」とか「上がること」だった場合は評価のしようがない…と言うことになってしまいがちです。

結局、ここでもこのような結果になるのは「試乗して確認する項目が曖昧」だからなのです。目的が曖昧なのですから当然ですが、曖昧な目的からは確認すべき項目は導けないのです。

目的が明確ならば？

今まで見てきたケースで、もし「目的が明確」であったならどうなっていたでしょう？

不満の「浮きが悪い」と言う部分は同じだとして、もしこのベテランパイロットがより具体的な目的や指針のようなものを持っていたとしたら？

例えば、本人もおっしゃっていましたが、重めで乗っているために浮きが悪いのだとすれば、次は適正レンジの真ん中あたりで乗ることが一つの選択基準になります。次に、重いが故に旋回がシビアになったり、すぐにノーズが下を向いてしまい効率的な旋回（センタリング）が出来ないとすれば、レンジだけでなく、より穏やかな旋回特性を持つグライダーが要件に挙がるはずです。

これに加えてご年齢も考慮すれば、よりイージーなライズアップ特性や、広いブレーク操作域などで、ランディングでも気を遣わずに済むようなグライダーが適していると言えるでしょう。

ここまで要件を絞り込めたら、後は試乗してそれが満たされるかどうかを確認する作業になります。ぶっ飛びコンディションでも、これらは確認することができます。ソアリングコンディションなら、なお良し…くらいの意識で臨めば、確認漏れをすることはないでしょう。数値化や具体化できない感覚（フィーリング）も重要です。これを確認するには試乗するしかありません。

自分のフライトスタイルを見直してみる

これらは、要するに「自分はどんなフライトを目的としているのか？」や「どんなフライトが好きなのか？」と言うことです。これをしっかりと見つめ直して、自分自身が認識しておかなくてはなりません。どうしても「人と比べてしまう」とか「人と競ってしまう」人は、逆に考えを変えて思い切って大会に参加してしまう！というのもアリなのではないでしょうか？密かな自分基準の戦いよりも、明確なルールの上でより多くの人と一緒に飛んで競える競技会では、良い刺激を受けることも多くあります。そうなれば、おのずと目的もさらに明確になるというものです。

グライダーの乗り換えを考え始めたら改めて

- **自分のフライトスタイルや目的を再確認する**
- **その目的に合ったグライダー候補を選択する**
- **そのグライダーに乗れるかどうかを精査する**
- **乗れるグライダーを選び、目的に合致した項目を明確にする**
- **その項目を試乗で確かめる**
- **購入するかどうかを決める**

と言う内容と順序で進めていくことが大切ではないか？と思います。

まとめ

前回と同様の結論になってしまいますが、やはりフライトする目的、何を楽しみにして飛ぶのか？ということが大切であり、それが明確になっていなければ道具を選ぶことはできません。そして、目的を明確にしたら、今度はそれを行うために必要な要件、項目を明確化しましょう。自分の努力や技術修得の上で、多少背伸びしたグライダー選びになる場合もあるかもしれません。しかし、この点は例えばインストラクターが認めているのであれば問題ないことと思います。自分で判断するのではなく、第三者により客観的に判断してもらうのが良いでしょう。

このような手順を踏むことで、グライダー選びで失敗することなく、本当に自分に合ったグライダーと出会うことができるでしょう。

是非、多くの人の意見を聞きながらグライダー選びをしてください。不本意な意見を言われた時も、その要因が自分にあると一度素直に受け入れてみてください。それが、上達や成長を生み、自分に合ったグライダーを選び、今後のフライトライフを楽しいものにする方法だとわたしは思います。

最後までお読みいただきありがとうございました。

では、次号をお楽しみに。

UNLEASH YOUR POTENTIAL

あなたの可能性を解き放とう！

ジェニーレース 5

Genie Race⁵

Genie Race 5は、最高レベルのパフォーマンスと同時に、人間工学によってデザインされた優れた快適性を誇ります。これは風洞実験施設「GINラボ」での集中的な開発と、プロトタイプによる世界中でのレース参戦がもたらした結果です。

サイズ	XS	S	M	L
身長(cm)	～160	160-175	170-185	180～
重量(kg)	6.9	7.2	7.5	7.9
レスキューコンテナ容量(㎤)	9800	9800	9800	11000
レスキューブライダル長(㎜)	1220	1220	1220	1220
認証	EN/LTF/CE	EN/LTF/CE	EN/LTF/CE	EN/LTF/CE

テクノロジー

TECHNOLOGY

- 2レスキューコンテナ(両サイド)
- 9cmネオコロイドプロテクター
- ポーチ付き30Lバックポケット
- ハイドレーションシステムと無線機の効率的な経路
- ベストの2つのポケット
- 3Lのシート下ポケット
- 1Lのフライトデッキポケット
- 9Lのバラストコンテナ
- 3段非対称スピードバー
- コクーンの長さを調整する2.5、5、7.5cmの取り外し可能なフットパッド

Genie Race 5は、
定評のあるGenie Race 4の
ジオメトリを進化させています。

デュアルジップシステムによりコクーンの開閉は簡単。一般的なポッドハーネスのように、コックピットに計器を装着するので操作性を損ないません。

美しいハーネス形状実現に大きく貢献するNeo-Koroydプロテクターが標準装備です。

OGI IMPRESSION

オギーインプレッション

コクーンに包まれながら自由自在なウエイトシフト

自分用のクロカンハーネスとして、ほしい物リストに追加決定！

斬新なアイデアが盛りだくさん

2023年のコンペティションシーンで話題のコンペハーネス「Genie Race 5」が、シーズンを締めくくるワールドカップスーパーファイナルに合わせてリリースされました！ Mサイズで早速フライトしてみました。

飛んでいる姿は大柄に見えますが、パッキングボリュームは意外と小さく、重量もGenie Race 4より1.2kgも軽量化され7.5kgです。サイズはXS、S、M、Lの4サイズで、170㎝の私がMのミニマムで乗れるので、今までGIN GLIDERSのポットハーネスに乗っていた方は、同様のサイズ感でチョイスできるでしょう。

構造は、ハーネス本体とフットプレート、背中の収納スペースという内部構造の上に、袖に両手を通してコクーン（アウターシェル）を着るようなイメージです。バラストバックはショルダーベルトのアタッチメントにぶら下げ、ハーネスの両サイドにはめ込まれたパネルに4か所で固定します。

上半身はウエットスーツのベストのような形状で、前面のファスナーを2か所閉じて装着完了。前モデルと比較し、バックルの数が減少しているので、シンプルで、間違いが起こりにくくなっています。

ウエットスーツのベストを着るようなイメージ。バラストバックはショルダーベルトに直結する。

セッティング

ハーネスセッティングで一番重要なのは、横から見たハーネスのアングルが水平になるようにすることです。一人ではできないので、皆さんに協力して頂き、ブロアーでハーネス全体に空気を入れながらバランス調整を行いました。

サイドコンプレッションで上半身の角度調整、お尻の位置を若干前にずらして乗る場合は、ヒップと腰のサポートでその空間を埋めると良いでしょう。フットプレートは横長で、3種類のパッドで足の長さに合わせます。アクセレーターは3段のテープ式が標準装備で、ポットの中が広いので探しやすく踏みやすくなっています。

足の長さに合わせたフィッティングはさほど時間はかかりませんが、アングルが大切なハーネスなのでその調整には時間をかけたほうがよさそうです。

ハーネス全体が水平になるように調整するのが最も重要です。

インフライト

ポットの先端は大きくボリュームがありますが、邪魔になることはありません。コックピットは工夫されていて、走る時に計器を圧迫しないように計器板が前面を向くようになっています。今回は6リットルのバラストを持ちましたが、ショルダーストラップに直結しベストの中に収まるので、助走時に揺れることもなく安心してテイクオフができました。無風でもテイクオフできそうなので、コンペシーンで「出たくても出られない」というストレスを感じることはないでしょう。

空中に出てポットに足を入れるのはとても簡単です。その後、ポット中央部ファスナーの赤い紐を引っ張ってポットを閉じます。逆にランディング時にはポットのファスナーを開くための白い紐を引っ張ります。ハーネス本体がコクーンの中でフリーになっているイメージなので、体を捻ってもポット形状に変化がないことが驚きです。タイトなセンターリングも容易で、ウイングオーバー時にもハーネスがバタつくことがありません。Genie Race5の一番の魅力は、この「自由自在のウエイトシフト」にあると言えるでしょう。

コックピットも最高の出来栄えです。離陸時に邪魔にならず、離陸直後にポットを踏みこむと、視認性の良い角度と距離感で収まります。

サマリー

2000年前半にポットハーネスがコンペシーンで使われ始めた時、見た目の仰々しさで一般フライヤーは敬遠したものでしたが、今や7割以上のパイロットが利用する人気アイテムになっています。

今回のGenie Race 5は、その見た目のイメージとは大きく異なり、とても乗りやすく扱いやすいハーネスです。前モデルからのパフォーマンス向上は明らかで、フリーでクロカン記録を狙う時などには最適のアイテムになるでしょう。クロカン用ハーネスとして、私のほしい物リストに入りました。

コンペだけでなく、クロスカントリーフライトの必須アイテムになるでしょう。

コックピットも最高の出来映えで、見やすく、テイクオフの邪魔にもならない。

製品名	Genie Race 5（ジェニーレース5）
定価	467,500円（税抜価格：425,000円）
品番	PN-075
メーカー	GIN
付属品	レスキューハンドルとインナーコンテナ×2（左右）、 レスキューブライダル×2、カラビナ2個、 3ステップスピードバー、インストルメントデッキ、 リムーバルフットパット、9cmネオコロイドプロテクター
システム	ゲットアップシステム

NEWS 朝霧パフォーマンスセンター

冬の朝霧パフォーマンスセンターで効率よくスキルアップ!

2023年12月9日「2023-2024 朝霧パフォーマンスセンター」が17年目を迎え今期もスタートしました。ウイングキッス朝霧にご協力いただき、実践トレーニングと最新情報の発信を通じて、パイロットの皆さんが安全に楽しくフライトできるためのサポートが開催の目的です。

今期は、2023年12月9日～2024年2月25日までの木、金、土、日、祝日（年末年始はお休み）に実施します。主な内容は、「基礎技術トレーニング」「野外着陸トレーニング」「グループソアリング」「グランドハンドリング」「メンテナンス」の5項目です。

独自のe-ラーニングシステムでは事前のイメージトレーニングにより、効率よく希望の技術を習得できます。またFacebook等でのリアルタイムな情報発信により、具体的なイメージで予習復習できます。

実施内容

1 基礎技術トレーニング
基礎フィギュアをマスターし、確実なグライダーコントロールを身に付けます。

2 野外着陸トレーニング
安全確実な野外着陸の理論と技術を身につけます。

3 グループソアリング
グループで、風を読むトレーニングを実施します。

4 グランドハンドリング
課題をマスターすることで、テイクオフを確実にすること、パラグライダー操縦の理解に役立ちます。

5 メンテナンス
使用している機材のメンテナンスをプロフェッショナルの目で行います。

参加資格
JPAパイロット証：PまたはEXをお持ちの方
JHFパイロット証：PまたはXCをお持ちの方

会費
¥20,000
※アエロタクトメンバーズブックをお持ちの方は免除
※別途ウイングキッス朝霧の入山料、トラッカーのレンタル料などが必要。

アエロタクト／エアハートのパラグライダー購入時に、パフォーマンスセンターの案内と冊子「MEMBER'S　BOOK」が入っています。

スタートした朝霧パフォーマンスセンターの1日を紹介しましょう!

午前中はグループソアリング

12月10日（日）は暖かく、サーマルコンディションで絶好の練習日和となりました。12月は第一段階としてパイロット同士がお互いのパラグライダーや技量を確認し合う期間です。安全に、かつ楽しく、徐々にスキルアップしていきます。

オギーのブリーフィングで始まり、10時には次々とテイクオフしました。この日のサーマルトップは1600m、雲が全くない青空で少し難しい条件でした。ガーグルの練習を繰り返し、上げ切らないパイロットには空中からオギーがアドバイスを送り、引き上げていきました。このような講師陣のサポートが、朝霧パフォーマンスセンターの大きな魅力です。

オギーが一緒に飛び、的確なアドバイスで高みに引き上げます。

カラビナを中心に腰を使ったライザーの引き方レクチャー

午後はコースに分かれて、トレーニング

参加者自身で1日の練習目標を設定します。午後からは基礎練習組と野外着陸トレーニング&グランドハンドリング組に分かれました。

徐々に南風が入り始める時間帯を狙って、野外着陸&グラハン組はアリーナにトランジッションを開始。フライトでアリーナに到着したパイロットは10名弱、残念ながらできなかったパイロットは車でアリーナに合流。その後グランドハンドリング、テーマは「素早いライズアップ」です。ビデオの動きを実演しながらのオギーの熱いレクチャーに、参加者の皆さんは食い入るように聞き入ります。

エリアに残った基礎練習組、この日のテーマはハイバンクターンとピッチングです。岡田が無線指示をしながらビデオ撮影を行い、フライト後にビデオを見ながらレクチャーします。パラグライダーの振り子安定を理解し、客観的に自分のフライトを見て、ビデオと見比べることで、技術を理解することができます。記憶が新しいうちに自分のフィーリングをアップデートできます。

ビデオ撮影をしながら無線指示。
終了後はビデオを見ながらわかりやすくイメージを伝えます

通う度に新しい発見を!

パラグライダーのパフォーマンスは年々向上し、それに合ったテクニックも進化を続けています。しかし、それを知る機会は多くありません。

シーズンが終わる12月からスタートして、次シーズンのスタートに向かう朝霧パフォーマンスセンターの3ヶ月間は、知識を得て実践して身につけるという絶好のサイクルにあるのです。

ウイングキッス朝霧ショップがリニューアル

明るいカフェのような雰囲気

ウイングキッス朝霧ショップが、この夏リニューアルされました。室内は暖かく、パイロットの皆様が、体を温めながらゆっくりできるスペースとなり、屋外の簡易トイレは、室内トイレになりました。

皆様のお越しをお待ちしております!

朝霧パフォーマンスセンター講師

扇澤 郁

岡田 直久

藤野 光一

School News スクールニュース

スカイパーク宇都宮

立木を伐採し広大な練習バーン／ランディングが完成しました。

自慢の抜群のフライト確率に広大な練習バーンとランディングが加わりました。

スカイパーク宇都宮がある古賀志町は、東北自動車道を利用すれば約100km圏内、鹿沼ICか宇都宮ICで降りて約20分と抜群のアクセスです。

エリアがある赤岩山は、通称「赤岩マジック」と呼ばれる抜群のフライト確立が自慢で、特に北よりの強い風が吹く冬場のフライト確率の高さは特筆すべき物があります。

その理由は、背後にそびえる日光連山が風をブロックして、フライトに適したコンディションを作り出すためです。

「冬は飛べないんだよね〜」と困っているパイロットの皆さんや、降雪などで冬に飛べなくなるスクールにとって、スカイパーク宇都宮は貴重な存在なのです。パイロット以上を対象にした冬季限定会員（11〜4月）というシステムもあります。

今回はスカイパーク宇都宮の大きな変化を紹介しましょう。今まで隣接するパラグライダースクールを隔てる立木が、ランディング時の大きな障害になっていました。

宇都宮は餃子や大谷石の採掘場跡「大谷石資料館」、開業したばかりの宇都宮 LRT と注目のエリアで、アフターパラの楽しさも盛りだくさんです。

風向きに因っては緊張を強いられる場面もあり、特にハイパフォーマンス機に乗るパイロットにとっては悩みの種でもあったのです。

ところが、隣接のパラグライダースクール撤退に伴い、境界の立木を全て伐採し一体化したことで、適度な斜面を持つ広大な練習バーン／ランディングが完成しました。

特に注目すべきはその広さです。練習バーンのトップからでもショートフライトが可能で、同時にランディングも障害なく両立できます。特に南東寄りの風ならば、直線距離を長くとって斜めにアプローチも可能になりました。

現在は既存のテイクオフを使用していますが、将来的にはモノラックの線路を一部変更し、隣接スクールのテイクオフを整備して使用するという青写真を谷田校長は描いています。そうなれば東寄りの風に対する安心感も高まり、フライトの確立が一層向上するでしょう。さらに「伐採した跡に芝が根付いたら、現在のターゲットマークを移動し、適応したルールを作っていこうと思います」と谷田校長は話しています。

谷田校長のポジティブな決断に呼応するように、新しいスタッフが相次いで加わり、スカイパーク宇都宮の進化に大きなパワーを与えています。年間通じた抜群のフライト確率というポイントに、広大な練習バーン／ランディングという大きな特徴が加わったスカイパーク宇都宮に大注目です。

中央を隔てていた立木を伐採し（地面の黒い部分）、広大な練習バーン／ランディングが誕生しました。

スカイパーク宇都宮 谷田校長からのメッセージ

赤岩山でパラグライダースクールを開講して31年。この間、いろいろな出来事がありましたが、紆余曲折を経て理想のエリアの青写真が完成しました。パラグライダーを安全に楽しんで頂けるように、これからも一層頑張って行きます。新体制で皆さんをお待ちしています。気軽に遊びにいらしてください！

右から水沼典子インストラクター、谷田重雄校長 新しくスタッフに加わった澤口勝広さん。

スクール情報 **スカイパーク宇都宮パラグライダースクール**

お問い合わせ　〒321-0341　栃木県宇都宮市古賀志町1800
TEL：028-652-6503　http://www.skypark.ne.jp/
[営業時間]9:00〜18:00（水曜日定休）

NEXT ISSUE
次号予告

初級機特集

初めてのパラグライダーをご購入検討中の皆様に、
初級機の特徴をわかりやすくご紹介します。

NOVA PRION5

GIN GLIDERS BOLER07

NIVIUK KOYOT5

PHI SONATA2

スチューバイカップ

ニューグッズ
最新レポート

今年3月1日から3日間開催されるパラグライダーの祭典スチューバイカップは、オーストリアのスチュバイタルで毎年行われており、今年32回目を迎えます。
最新グライダーの発表や試乗会、著名なパイロットのトークなどが盛りだくさんで、その様子をお伝えします。

深掘り ハーネス

GIN GLIDERS GENIERACE5

NIVIUK DRIFTER2

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

〒125-0035　東京都葛飾区南水元 2-26-11　Bell wood bldg.201 号室

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。