

**AEROTACT & AIR HEART**

ギアニュース

# GEAR NEWS

**Vol.8** 2025 May

## New Glider Impression

新作グライダー情報

NOVA VORTEX / ポルテックス

**BLACKBIRD シリーズ徹底比較!**

あなたにぴったりのブラックバードはどれ?

**Red Bull X-Alps の最新情報**

**新ブランド「NEO」**

エリック・ルーセル インタビュー

**扇澤&藤野 ワンポイントアドバイス**

いざと言う時の位置情報の伝達方法について

**美しき絶景の中で挑む**

Wanaka HIKE&FLY 2025 参戦後記

**COO ハイク&フライ**

大会参加者募集開始

**セールスミーティング報告**





# NOVA VORTEX

ボルテックス

VORTEX - Ultralight Efficiency

| サイズ                     | XXS        | XS    | S      | M       |
|-------------------------|------------|-------|--------|---------|
| セル数                     | 65         |       |        |         |
| 投影翼面積 (m <sup>2</sup> ) | 16.99      | 18.77 | 20.22  | 22.08   |
| 翼面積 (m <sup>2</sup> )   | 19.99      | 22.09 | 23.78  | 25.99   |
| 投影スパン長 (m)              | 8.86       | 9.32  | 9.88   | 10.11   |
| スパン (m)                 | 11.04      | 11.61 | 12.22  | 12.59   |
| 投影アスペクト比                | 4.72       |       |        |         |
| アスペクト比                  | 6.1        |       |        |         |
| コード長 (m)                | 2.25       | 2.37  | 2.46   | 2.57    |
| 機体重量 (kg)               | 3.3        | 3.5   | 3.75   | 3.95    |
| フライト重量 (kg)             | 60-85      | 70-95 | 80-105 | 90-115  |
| 推奨フライト重量 (kg)           | 70-80      | 80-90 | 90-100 | 100-110 |
| 認証 (EN/LTF)             | EN C/LTF D |       |        |         |

¥858,000 (税抜: ¥780,000)



AEROFACT



## 未来を切り拓く革新的な翼 2ライナーCクラスの入門機

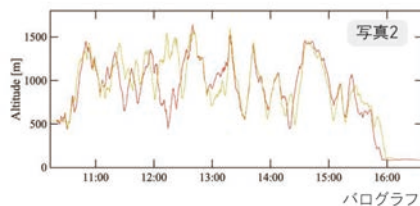
### クロスカントリー飛行で テストフライト

この日、北関東平野は高気圧の前面で北風ベースの気温減率が良好（対流が活発）となり、VORTEXのテスト飛行に絶好の条件が揃っていました。Cooをテイクオフ後、筑波山、新治、雨引観音を經由し、壬生インターを通過してスカイパーク宇都宮を目指す、5時間にわたるクロスカントリー飛行でのインプレッションをお届けします。



Source: Esri, Maxar, Earthstar Geographics, and the GIS User Community

フライトの軌跡



バロググラフ

### 抜群のリアライザーコントロール

クロスカントリー飛行では、リアライザーコントロールのためにリアライザーを握っている時間が長く、引くのが重すぎたり、トグルの位置が高すぎたり、ブレークコードの遊びを維持するのが難しいなど、様々な問題が発生します。しかし、VORTEXのリアライザーコントロールは、長時間使用してもストレスがなく、非常に好印象でした。フライト後にライザーシステムを同カテゴリーのNOVA CODEXと比較したところ、ライザーの長さが5cm短く設定されていることや、リアラインが3本ともリアライザーに組み込まれている等の違いが見られました。これにより、リアライザーコントロールを意識した実践的な設計が施されている事が分かります。

リアライザーに3本のリアラインが組み込まれている事で、翼端のコントロールが簡単になり、方向を少し変えたい時にも軽い操作でスムーズな対応が可能です。また、ライザーが短くなった事で、トグルを握る際の腕の姿勢が楽になっています。

### サーマルサーチ能力

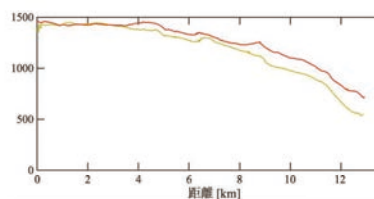
サーマルに遭遇すると、気流の乱れを感じながら、上昇気流の強いポイントを探し求める事になります。その際、上昇が強いところが周囲の空気を吸い込むサーマルの動きを翼の挙動で感知出来る能力を「サーマルサーチ能力」と呼んでいます。今回のクロスカントリーでは、20回ほどサーマルを探しましたが、VORTEXのサーマルサーチ能力は驚くほど優れていました。サーマルの強いところへ吸い込まれる際、機体が45度以上方位変化を示す事が度々ありました。長年パラグライダーを経験して来た私でも、これほどの確にサーマルの強いところに向かう機体の特性を体感したのは初めてです。

### 上昇能力とグライディングパフォーマンス

今回のテストは、Sサイズ（ウエイトレンジ80kg～105kg）の機体に88kgと言う軽めの装備重量をセッティングし、コンペハーネスであるブラックバードレースを使用して実施しました。優れたサーマルサーチ能力のおかげで、サーマルの強い方へ機首が向かうため旋回の維持が容易でした。軽い装備重量ながらも、サーマル内で強い上昇気流に弾かれる事はありません。ただし、直線飛行中、強いガストに遭遇した際、若干ピッチアップする傾向が見られました。これは、NOVAが推奨する「XC SWEET SPOT」(95kg～100kg)で乗った方が、サーマルへのエントリーがスムーズで効率が良いように感じました。グライディングパフォーマンスについては、総じてXenonよりも良い印象を受けました。フライトログ解析（写真1および2）によると、特にリフト帯を通過する際に徐々に高度の差がつく様子が見て取れ、ここにもVORTEXのサーマルサーチ能力の高さが伺えます。



Source: Esri, Maxar, Earthstar Geographics, and the GIS User Community  
12kmの距離を、ボルテックス（赤）とゼノン（黄）でグライド



ほぼ同等の滑空比だが、リフトを通過するときに差がついている



上VORTEX  
下CODEX



ニチノールのパテンとNOVAのエアスクープインレット

### ビッグイヤー

2ライナーの問題点に、降下手段としてビッグイヤーが利用できない機体が多いと言う事があります。この場合、スパイラルやフルストールに頼る必要がありますが、どちらも実践的とは言えません。その点、VORTEXはビッグイヤーが可能であり、その安心感は大きな魅力の一つです。

ビッグイヤーの操作は特別な方法を必要とせず、A3ラインを一般的な手順で引き込むだけで、適度な大きさの安定したビッグイヤーを実現できます。また、アクセルを併用する事で大きな沈下を得られ、上昇帯からいち早く逃れることが可能です。このような特徴を持つVORTEXは、Cクラスのエントリーモデルとして非常にお勧めです。



ビッグイヤー

### サマリー

「ロースペックハイパフォーマンスコンセプト」と言うNOVAのイメージは、DHV1認定を世界で初めて取得した初級機「PHILOU」や、ハイレンドBクラスで大成功を収めた「MENTOR」によって確立されました。そして、新たなカテゴリーである2ライナーCクラスでは、VORTEXがその地位を築く予感がします。

AR6.1の安心感、2ライナーの性能を最大限に活かすリアライザーコントロール、そして類いまれなサーマルサーチ能力。これらの特性に裏付けられた高いパフォーマンスは、3月にイタリア・パッサノで達成された169kmのフラットトライアングルフライトと言う記録でも証明されました。

ぜひ2ライナーCクラスの持つ驚異的な可能性を、ご自身で体感してください。

Report: 扇澤 郁



選ぶならこれ!

# BLACKBIRDシリーズ徹底比較!

3モデルが揃ったブラックバード

あなたにぴったりのブラックバードはどれ?

REPORT: 小貝 哲夫

## 3つのブラックバード

アエロタクトのポッドハーネスをリードしてきたブラックバードは、ブラックバード/ブラックバードライト/ブラックバードレースの3モデルをラインナップしています。

それぞれの特徴をチェックして、あなたのフライトスタイルにぴったりのブラックバードを見つけてください。

3つの  
ブラックバードを  
比べてみよう!

|              | <b>BLACK BIRD</b><br>ブラックバード | <b>BLACKBIRD Light</b><br>ブラックバードライト | <b>BLACK BIRD Race</b><br>ブラックバードレース  |
|--------------|------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|
| カテゴリ         | 中級～上級                        | 中級～上級                                | 上級、コンペティション                           |
| サイズ          | S、M、L                        | XS、S、M、L                             | XS、S、M、L                              |
| 重量 (Mサイズ)    | 5.92kg                       | 2.95kg                               | 8.4kg                                 |
| セーフティシステム    | ゲットアップ                       | ゲットアップ                               | ゲットアップ                                |
| シート形状        | シートプレート                      | スプリットレッグ                             | パケットシート                               |
| プロテクション      | ムース                          | neoコロイド2.3                           | neoコロイド3.0                            |
| コックピットフェアリング | 脱着式<br>コックピットに収納             | 脱着式<br>専用ケース                         | 脱着式<br>専用ケース                          |
| レスキューコンテナ    | シングル                         | シングル                                 | ダブル                                   |
| フィン          | ○                            | ×                                    | ○ (大型)                                |
| 付属品          | ツイストロックカラビナ<br>3ステップアクセルバー   | エーデルリッドEASEカラビナ<br>3ステップアクセルバー       | アドベンチャーミニOS<br>3ステップアクセルバー<br>リュックサック |
| 価格 (税込)      | ¥176,000                     | ¥217,800                             | ¥368,500                              |

ポッドハーネス初トライからクロスカントリーまでカバーするオールラウンダー

## BLACKBIRD ブラックバード

ブラックバードシリーズ復活の第一弾として登場したのが、スタンダードモデルのブラックバードです。このブラックバードは、パラグライダーのポッドハーネスに求められる性能を最大限に発揮するモデルで、整流効果を向上させるフィンやアクリル製のコックピットフェアリングなど、性能強化を意識した設計が特徴です。

開発段階から一貫して、高速安定性と長時間フライトの快適性を重視しており、過去のブラックバードから大きく進化させました。また、コックピットフェアリングはフロント部分の整流効果を高めるだけでなく、計器類の視認性も向上させています。

初めてポッドハーネスを選ぶパイロットはもちろん、既にポッドハーネスを使用している方にも満足いただけるよう、高品質と抜群のコストパフォーマンスを実現した「マストバイ」モデルです。



フィンがパラグライダーの滑空性能を引き出し、より高くより遠くへパイロットを導きます。



### こんなパイロットにお勧め!

「初めてポッドハーネスを購入したいけど、どれが良いのか分からない」、「長く使えるポッドハーネスを探している」、「ホームエリアだけでなくクロスカントリーフライトやフライトツアーに使えるポッドハーネスの買い換えを考えている」・・・こんなパイロットには、パフォーマンスと使いやすさ、重量、品質、そしてコストパフォーマンス。全てのバランスが優れているブラックバードがお勧めです。



コックピットフェアリングは整流効果を向上させてパフォーマンスを高めます。



サイドパネルが大腿部分をしっかりとホールドします。



ゲットアップシステムには、コブラバックルを採用しています。



ボトム右側にレスキューパラシュートコンテナをレイアウトしています。



軽さは重要な性能の一つです！

# BLACKBIRD Light

## ブラックバードライト



ホームエリアでのフライトやクロスカントリーフライトに最適なハーネスに仕上がっています。



ボトム部分の美しいラインが、パラグライダーの性能を引き出します。



レッグベルトは、着脱が簡単なゲッタップタイプを採用しています。

3つのパーツで構成するムースプロテクションは、ENテストでも優秀な結果を生み出しています。



シンプルで軽快なフィーリングがブラックバードライトの持ち味です。



ゲッタップシステム、座板のないスプレットレッグタイプを採用しています。



ショルダーやサイドの調整は、高品質なアルミ製バックルを採用し利便性を向上しています。



アルミ製リングを介して接続する新システムを採用しています。



パラグライダー用に開発されたエーデルリッド製EASEカラビナが標準装備です。



汎用性を考慮しフィンは採用せず、大容量の収納スペースを確保しています。



コックピットフェアリングは、フロント周辺の乱流を整えパフォーマンスを引き出すために不可欠なアイテムです。



コンパクトな収納を実現するためにneoコロイド2.3を採用しました。

ブラックバードハーネスの軽量バージョンが、ブラックバードライトです。高速安定性と長時間フライトの快適性を損なうことなく、軽量素材と最新技術を組み合わせブラックバード(Mサイズ)比で2.97kgの軽量化を実現。重量増に繋がるバックル類を見直し、アルミ製リングを介して接続するタイプに変更しました。また、シートプレートをスプレットレッグシステムにする事で軽量化と同時に、包み込むようなフィット性とコンパクトな収納性を生み出しています。また、多くのサスペンションラインにダイニーマラインを採用しました。プロテクションには、独自のハニカム構造を持つneoコロイドプロテクションを新採用。軽量化と安全性の向上に貢献しています。シンプルで使い勝手と汎用性を追求し、フィンのないデザインとなっています。



特にインターミディエイト機でフライトを満喫しているパイロットにお勧めです。

### こんなパイロットにお勧め！

「とにかくハイク&フライが大好き！」  
「海外フライトツアーに持って行きたい」「軽量機材でパラグライダーの自由度を広げてみたい」「最近、体力が落ちてきたので、軽量機材への変更を考えている」・・・ブラックバードライトの開発では、極端な軽量化ではなく、耐久性や実用性を大切に素材をチョイスしています。日常使いにも最適なので、リスクなく自由にフライトを楽しんでいるパイロットにお勧めです。



リュックサック  
定価 ¥24,200

ブラックバードライトハーネスと同時購入の場合は、リュックサックの価格がセット価格となります。

《セット価格》  
¥13,200

ブラックバードライト専用のリュックサックは、従来のリュックサックより幅を狭くし縦長にデザイン。背面からショルダーにかけてのホールド性を高めています。



パフォーマンスを最大限に引き出し、トップを狙うハイエンドモデル

# BLACKBIRD Race

## ブラックバードレース



エアロタクトのブラックバードシリーズの大トリとして登場したのが、レースバージョンのブラックバードレース。コンペシーンで主流になっている大型のフィンを備えたコクーンハーネスです。開発で大切にしたい事は、パラグライダーのパフォーマンスを最大限に引き出すと言う点に尽きます。コックピットに配置したデバイスの視認性の確保、デュアルジップシステムによる離着陸時のポッド開閉の簡素化など、パイロットの使い心地を追求した仕上がりになっています。neoコロイド3.0プロテクションは、安全性だけでなくハーネス全体のソリッド性を生み出す効果もあり、高い操作性に貢献しています。また、快適性を維持するために袖のないベストタイプとし、体格や衣類の厚さなどで生じる窮屈さを解消しています。



カラフルな大型フィンは、他機からの視認性を高める効果があります。

### こんなパイロットにお勧め！

「コンペで上位を目指したい!」「向上心と探究心は旺盛だ!」「ハイエンドポットハーネスが欲しいけど、ポジション設定が難しそう」・・・ブラックバードレースは、その名の通りレースのために生まれたハーネスです。数あるレース用ポットハーネスの中でも、リーズナブルな価格設定(専用大型リュックサックが付属)です。また、パフォーマンスを引き出すためにはベストポジションが必須ですが、ブラックバードレースは可能な限りセッティングシステムをシンプルにして、ベストポジションを得やすいようにデザインされています。



頭部や腕が生み出す乱流を整えるデザインを採用した大型フィンが、パフォーマンスを最大限に引き出します。



誰よりも速く飛ぶ! 上位入賞を狙うコンペティターのためのハーネスです。



ゲットアップタイプ採用、縦長の座面からシートバックまで一体化したバケットシートが高いホールド性を実現しています。



縁テープのないコックピットフェアリングは、脱着式です。収納時はネオプレーン製の専用ケースに納めて持ち運びが出来ます。



ハーネスに固定されるバラストコンテナは、2つのプラスチックバックルでショルダーストラップに、4個の金属製バックルでサポートビラーに接続されます。

袖のないベストタイプは整流効果を高めながら、パイロットの快適性を向上させます。



大容量ポケットは、背面全体のバランスを維持しながら最大限の収納容量を確保しました。

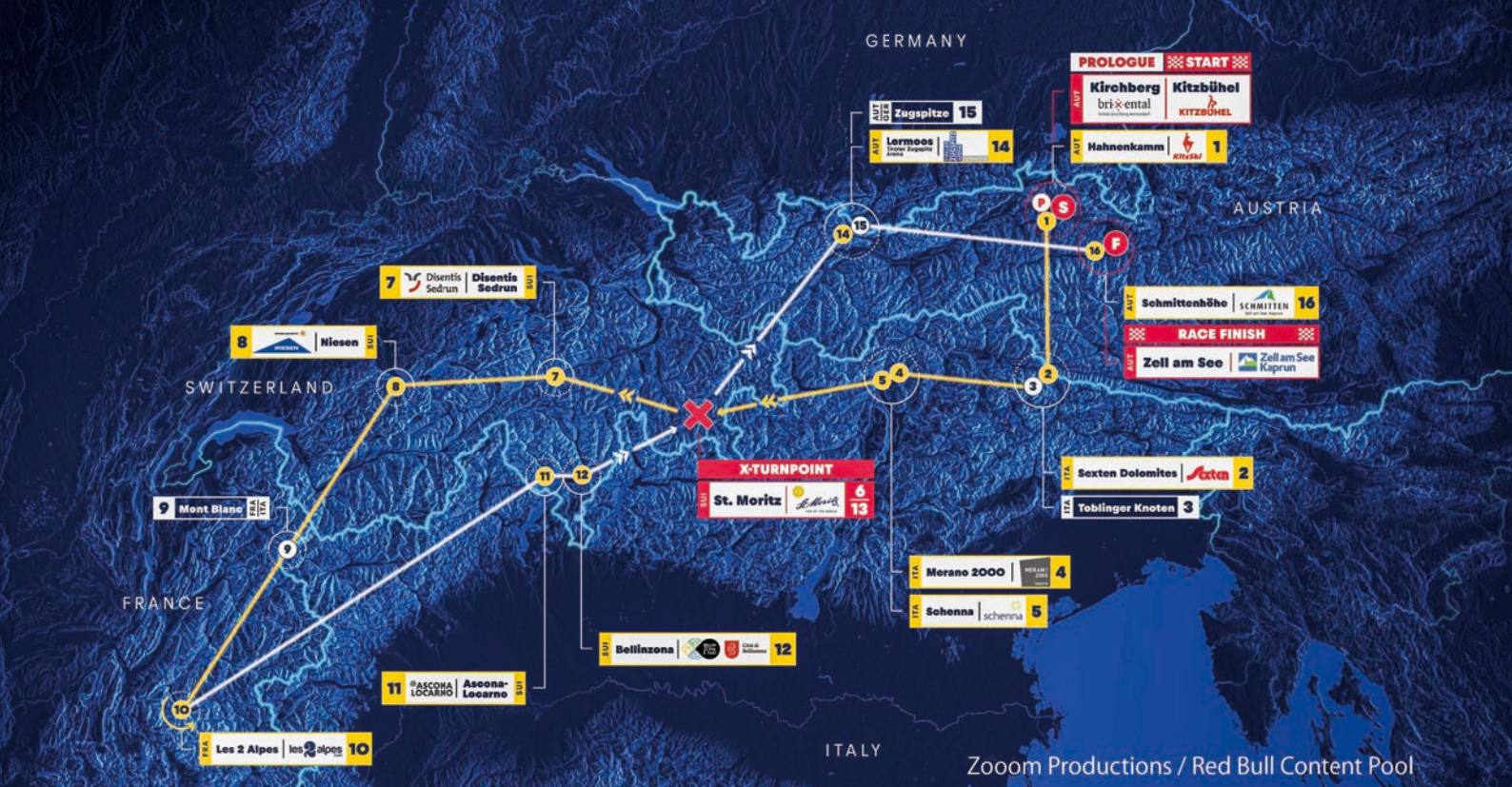


屈曲性があるneoコロイド3.0を採用。ハーネスのソリッド性を高める効果もあります。



付属の専用リュックサックは、ブラックバードレースを簡単に収納できる大容量でありながら、持ち運びの利便性を考慮したデザインが特徴です。





Zoom Productions / Red Bull Content Pool

# レッドブルX-Alps 2025のルート発表!

今回で12回目の開催となるX-Alpsが6月15日にスタートします。今回の特徴は、16個のターンポイント（以下TP）と8の字コース。その中心となるX-TPには、スキーリゾートのサン・モリッツが選ばれました。

総距離は過去最長の1,283km。ヨーロッパアルプスの主稜線を4回超えなければなりません。コースを大きく4つのセクションに分け、全体の流れをチェックして行きましょう。

## 1st セクション (スタート-X-TP⑥)

### 従来と真逆を辿る

2023年と同じキッツビューエル（オーストリア）の街をスタートして、高低差900mの①ハーネンカム（オーストリア）まで駆け上がります。ここはダウンヒルスキーコースとして有名で、今回で3回目のTPになりますが、2021年は北へ、2023年は東へとフライトし、今回は南へ向かいます。

②セクステン（イタリア）は、世界遺産ドロミテ山脈の麓にたたずむ静かな山村で、ここも2023年のTPになっています。この間に1回目のアルプス主稜線を越えますが、北上する前回のコースでは多くの選手を苦しめた難関でした。

③ト布林ガー・クノーテン（イタリア）までの距離は7.2km。フライトとヴィアフェラータ（ワイヤーやはしごなどの固定設備を備えた登攀コース）を組み合わせ、2,617mの山頂を目指します。セルフィー撮影した後、西に向かい④メラーノ2000（イタリア）へ。ここでもTPに到達するために、再びヴィアフェラータに挑みます。

⑤シェーナ（イタリア）は、メラーノ2000麓の山村で、その距離は僅か6.2km。ここはアーロン・デュロガティの故郷でもあります。ここからX-TP⑥サン・モリッツ（スイス）までは105.7km。ここまでは例年の真逆のコースを辿る必要があり、全体の風の流れに逆らってのフライトになります。

## 2nd セクション (X-TP⑥-TP⑩)

### 3度目のヴィアフェラータでモンブランへ!

⑦ディゼンティス セドルン（スイス）へのルートは、例年通りの西進するコースに戻りますが、アルプスの主稜線に沿うフライトでは、複雑な地形と予測が難しい気象変化がアスリートを待ち受けます。

⑧ニーゼン（スイス）はマウラーのホームエリア。山頂がTPになっています。⑨モンブラン（フランス）は、毎回TPとして通過するポイントになって来ましたが、今回は3度目のヴィアフェラータで、2,578mに設定されたTPに到達しなければなりません。今回の大きな特徴の一つとして、高度な山のスキルが求められ、フライトも含めた総合力が試されています。

ここ数年はモンブランが折り返しのポイントでしたが、今回はひと味違います。さらに南西に進み、106.2km先の⑩レ・デュエ・アルプ（フランス）まで、高山と複雑なトレイルが入り交った複雑な区間を進みます。ここで折り返して東へ向かう事になります。

## 3rd セクション (TP⑩-X-TP⑬)

### 風光明媚な湖畔リゾート

最長区間246.3kmをひとつ飛び⑪アスコナ（スイス）を目指します。アスコナは、マジジョレ湖畔のリゾートで、毎回ロカルノの管制圏がアスリートを苦しめて来ましたが、今回はひと味違います。

⑫ベリンツォーナ（スイス）までは、僅か17.6km。TPは3つの古城付近に置かれ、管制圏を避けた場所からテイクオフしてX-TPのサン・モリッツ（スイス）を目指します。

ターンポイント間の距離が長いと言う事は、それだけ選択肢があると言う事ですが、近年はトップの選択に引張られる傾向があり、ばらける事なく一つのルートに沿うように進むでしょう。またこの区間はフライト情報が豊富なので、比較的スムーズな展開が予想されます。

## 4th セクション (X-TP⑬-ゴール)

### アルプス主稜線を行ったり来たり の難ルート

X-TP⑬サン・モリッツ（スイス）に舞い戻り、4度目となるアルプス主稜線越えに挑みます。⑭レルモース（オーストリア）は、ツークシュピッツを抱く定番のTPですが、ここでも真逆のルートを辿らなければなりません。

⑮ツークシュピッツェ（ドイツ）は、シリンダーなのでフライトで通過する事が出来る数少ないポイントです。実はツークシュピッツェの南側は飛行制限区域になっているので、それを避けるための手段なのです。

⑯シュミッテンヘーエ（オーストリア）は、ここ数年の定番になっている最後のTPで、1,960mの山頂が事実上のゴールです。ここまでの距離は132.6kmとそれほど長くはありませんが、途中にインスブルックがあるので、ここをどう通過するかが見所です。そして最後のフライダウンで、ゴールのツェル・アム・ゼー（オーストリア）へ。

16か所のTPと8の字の1,283kmの最長コースは、アルプス主稜線を何度も超えるテクニカルな設定です。35人のアスリートがどんなパフォーマンスを見せてくれるのが楽しみです。レース展開は、ライブトラッキングでリアルタイムに共有する事が出来ます。

<https://www.redbullxalps.com/int-en/>



REPORT: 小貝 哲夫





## エリック・ルーセルがneoを語る！

neoは2013年にフランス・アネシーで誕生。地元生産にこだわり、ハーネスとミニパラグライダーで実績を重ね、2022年からそれまでの経験を生かしてアウトドア関連のバックパックやアクセサリーをラインナップに加えています。



来日したneo代表エリック・ルーセル（左）とカスタマーサービス担当クロード・スプール（右）。

### neoのラインナップを教えてください

パラグライダーハーネス、スピードライディングウイング、パラグライダー用バッグ、プロテクターKoroydやアクセサリ、ウェア、そして、バックパックや関連アクセサリです。



2023年に工房を2倍の面積に拡張して、さらなる生産体制を整えた。



一つ一つ丁寧に自分たちの手で作り上げる事を大切にしている。



Made in France。  
全ての製品をアネシーの工房で製造している。

### なぜフランスで作る事にこだわるのですか？

設立に当たって、大量生産ではなく、一つ一つ丁寧に自分たちの手で作り上げる事を大切にしました。多くのもの創りはアジアを中心に回っていますが、全ての製品をアネシーの工房で製造するという、世界的な流れに逆らう大胆な決定をしました。そのために十分な作業スペース、縫製マシン、レーザーカッター、刺繍マシン、写真スタジオ、在庫用のスペース、物流と配送センター、そしてR&Dとプロトタイプのためのラボなど、大きな投資が必要でした。反面、全ての工程を完全にコントロールし、高品質な製品をユーザーに提供出来るというメリットは計り知れません。またフランスの雇用を生み出すというメリットもあります。私たちはアネシーで製造している事を誇りに思い、決して他の場所では製造しません。

### 最も大切にしている事は？

全てのユーザーに快適で、高い安全性と耐久性があり、動きの自由を保証する軽量性も併せ持つ製品を提供します。さらにneoならではの付加価値の高い製品を生み出す事が重要です。最も特徴的なのは、ハーネスやバックパックに使用しているNEOダイニーマリップストップです。これはカタルーニャ（スペイン）にあるIBQ社と共同開発した素材で、高強度ポリアミドをベースにポリウレタンコーティングしたリップストップダイニーマです。この高度な技術を備えた生地は、非常に軽量で高い耐引裂性と耐摩耗性を持ち、低い伸び率で変形しません。汚れにくく、洗濯も可能です。ぜひ、手に取って細かい目のリップストップが生み出す独特の風合いをご覧くださいと思います。



NEOダイニーマリップストップは、耐久性と軽量性の最適な妥協点であり、軽量ハーネスやアウトドア製品に必要な全ての機能を兼ね備えている。



NEO Koroydは、ハーネスのプロテクションに新しい風を吹き込んだ。

### X-Alpsでもピノやローリーがneoのハーネスとバックパックを使っていましたね。

タフで軽い素材は、X-Alpsに打って付けだと思います。

Stay Upとライトバッグですね。もう一つ重要な付加価値はNEO Koroydです。2014年から主にモータースポーツや産業用などのプロテクターを生産しているKoroyd社との共同開発をスタートして、ハニカム構造体の正しい組み合わせを模索し、パラグライダーの認証を取得しました。高い衝撃吸収能力を維持しながら、厚さ、重量、体積を減らす事が出来ます。特にハーネス底部の整流を改善し、ハーネスのソリッド性も高められるので操作性向上と言う大きな効果を生み出します。



## 他にはどんな独自テクノロジーがありますか？

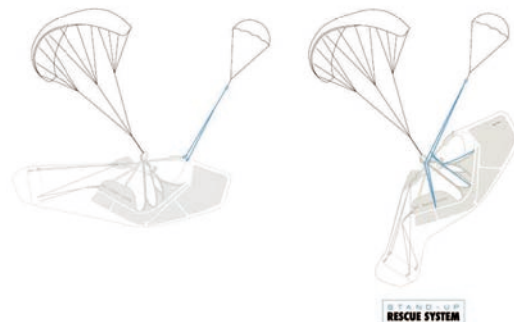
AUSTRIALPINと共同で、世界で最も安全なオートマチックカラビナ"NEO AUSTRIALPIN ROCKET"を開発しました。過去にパラグライダー専用カラビナがフライト中に破損するケースがいくつか発生しました。これは、カラビナ特有のアルミニウム疲労現象が起こり、パラグライダーとクライミングでは使用上の制約が異なる事が原因です。つまりパラグライダーでは張力が永続的で、フライト状況に応じて激しく変化します。また研究を重ねる中で、クロー징フィンガーピンの遊びや、フック部分の形状も最適化、あらゆる種類のハーネスとライザーサイズに完全に適合し、最も耐性が高い非対称形状をデザインしました。EN362の認証を取得しています。



NEO AUSTRIALPIN ROCKET  
破断強度:22kN、重量:64g、素材:アルミニウム、  
認証: EN362。5年または500飛行時間ごとに交換。

## スタンドアップレスキューシステムについて教えてください。

このテクノロジーも我々の大切な付加価値の一つです。大部分のハーネスはレスキューブライダルが両肩に接続されています。レスキューを開傘した場合、パイロットが何もしないでいるとダウンプレーン現象を起こしてしまう可能性があり、グライダー先端が下を向いているため、落下速度がさらに速くなります。さらに肩とメインの取り付けポイントの間の距離により、パイロットは寝た姿勢になってしまい、体の自由が制限され背中から落ちてしまいます。この状況から抜け出すには、パイロットはパラグライダーを失速させ、潰す必要があります。ところが、寝た姿勢では的確な動作がし難いことが問題です。そこでサスペンションのレイアウトを最適化して、開傘と同時にパイロットが自動的に起き上がる事を可能にしました。パラグライダーを潰しやすく、接地時に方向転換や受け身が可能になります。このシステムはSuspender 2.0とニューモデルRaceUpに採用しています。



従来の肩にアタッチメントポイントがあるシステム (左)  
とスタンドアップレスキューシステム (右)



ハイク&フライ人気、パラグライダー人口増加を牽引している。

## 現在のヨーロッパにおけるパラグライダー状況は？

一時期、パラグライダー人気が低迷してしまいましたが、最近は活況を呈しています。その原動力はハイク&フライで、X-Alpsの影響もあり各地でハイク&フライのイベントやレースが人気です。日曜の朝に集まって、みんなでハイクアップしてフライトしてランチを楽しむ。こんな少人数の楽しみから、数百人がエントリーするハイク&フライイベントも各地で開催されています。パラグライダーが軽く、安全性が向上した事も追い風になって、若いパイロットが増えています。そこからXCフライトに興味ที่広がり、ハイク&フライのレースへ続く道が来ています。neoの製品も、その流れの中で支持されています。

## 男女別設計のパラザックがありますね？

ハイク&フライの人気が高まり、女性もたくさん参加しています。しかし従来のパラザックは、サイズ違いはありますが主に男性用にデザインされているので、背負いやすさという点では大きな問題があります。男性と女性では背中の長さや肩幅、腰の形など骨格の違いがあるからです。その違いをパラザックのデザインに取り入れて、ショルダーストラップやウエストベルトも異なるデザインを採用しました。現在のラインナップは、一般的なクラシック(110L)に加え、ハイク&フライのためのライトシリーズ(90L、70L、50L、30L)があります。特にハイク&フライは、使用する機材でパッキングボリュームが異なるので、サイズバリエーションを充実しました。また強度と耐磨耗性が高いハイパロンをパラザックの底部に配し、荷重を分散させるロードシステムも neo オリジナルです。サイズバリエーションと言うと、レスキューコンテナにも豊富なサイズを用意しています。CONTAINER LITE 2.0は、XS～XLサイズの5サイズがあり、主だったメーカーのレスキューパラシュートにどのサイズが適しているかのサイズチャートも公開しています。



男女別設計のパラザックをラインナップしているので、ハイク&フライユーザーは注目して欲しい。

## たくさんのこだわりを伺って来ましたが、最後にコメントをいただけますか？

私たちはハイク&フライと共に歩んで来ましたが、日本でのハイク&フライの動向や、今後に大きな関心を持っています。昨年の宇都宮スカifestで来日した際、たくさんのパイロットの皆さんに感心を持っていただき有意義な時間になりました。今回は、セールスミーティングで時間を頂戴したのを機に再訪しました。スクールを経営するインストラクターの皆さんに、neoの製品に興味を持っていただき、2日間とても充実した時間を過ごす事が出来ました。ヨーロッパにはこんなチャンスはないので、うらやましく思っています。来年のセールスミーティングにはぜひ再来日し、いろいろなフライトエリアを見て日本に対する理解をもっと深めたいと考えています。



ミーティングで新製品RaceUpを紹介するエリック・ルーセル。



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。



## いざと言う時の位置情報の 伝達方法について

Vol.7

執筆者：扇澤 郁

最近ではスマホをはじめ GPS 搭載のアイテムで、自分の位置情報を伝える手段が多数存在します。以前、とあるパラグライダースクールを訪れた時に起こった墜落事故を事例に挙げ、墜落現場を特定する場面でのライブトラッキングの有効性について話して行きたいと思います。

### 山沈事故におけるライブトラックの有効性

アウトドアの現場では、X-Alpsのライブトラッキングのようなシステムで、活動している人の位置を特定する事が可能です。パラグライダー界では、エアハートが代理店となっているフライマスター社がライブトラッキングの専用機種を世界に広め、より確実な位置情報の伝達を行えるようになっています。

その日入山していたのは、このエリアには詳しくないビジターの方が3名（そのうち1名はベテランで、2名はパイロットになり立て）と、エリアに所属するスクールのタンデムが2機、地元パイロットが1名でした。コンディションは強めの風で、ビジターのベテラン

パイロットは飛行準備中、ビギナーパイロットの2名はフライトを自粛していました。

まず、タンデム機が2機テイクオフ。その後、地元のパイロットがテイクオフ。私は送迎車を下ろすために下山準備を始めたところ、地元のパイロットがテイクオフから1kmぐらい離れた



ところで、翼が潰れオートローテーションのまま山の中へ消えて行くのを目撃しました。パイロットに無線で呼びかけるも応答がありません。

緊急事態ですので、墜落現場の特定のため、ビジターのパイロットに上空からの視認を頼みテイクオフしてもらいました。目撃者の私が大体の位置を目測で誘導したところ、山沈したグライダーを発見。ビジターパイロットに緯度経度による位置情報を要求しましたが、空域が乱れていて計器の操作が不可能でした。なので、自身が使っているライブトラックの軌跡で場所を特定してほしいとの要請があり、フライトを自粛したパイロットの方に彼のIDを教えもらい、トラックログをスマホで確認しました。大体の現場が判明し、ビジターの方が自家用車に積んでいた救助用具を持って、2名で現場へ急行。しかし、山が深くなかなか位置を特定出来ませんでした。大声で呼びかけるとかすかに返事があり、ようやく場所を確認出来ました。現場は車が通れる林道から50m程度山に入ったところでした。負傷しているパイロットを木から降ろし、道路まで自力で登攀。スクールの車で下山し、事前に呼び出してあった救急車に受け渡しました。



エアパークCooでは、フライトする全てのパイロットにトラッカーを貸与するシステムを導入。



## 普段から心がけておくべき事

この事例ではいろいろな事が問題提起されていると感じます。皆様はどう思われますか？自分がフライトしている時に置き換えて考えていただければと思います。この事例の中には、普段からやっておけば良い事のヒントがたくさん詰まっています。まず無線通信が出来なかったと言う点は、墜落の衝撃で身に着けていた無線機が脱落してしまったとの事。無線通信は大切なコミュニケーション手段です。様々なケースを想定して、いかなる場合でも通信が出来るようにしておくのはとても重要です。また、携帯電話がつながるのであれば、LINEなどで位置情報を伝える事も出来ますので、スマホを取り出せる位置に収納しておくのも大切だと思います。

位置情報の特定に関しては、ビジターの方が使っていたライブトラックが功を奏しましたが、パイロット本人がライブトラッキングを行っていれば、よりスムーズに位置を特定出来たはずで。救助者、要救助者共にライブトラッキングを行えるようにしておく事、IDをフライヤー同士で閲覧出来るシステムを構築しておく事などが大切だと実感しました。

フライマスターのライブトラッキングシステムを使っていれば、IDが分からなくても、そのエリアで飛んでいるパイロットの情報は画面上で閲覧出来ますのでとても有効です。

もちろん、上空から山の中の機影を発見した時に、その緯度経度を空中から地上に伝える事が出来るようにしておくのも大切です。

### フライマスターのライブトラッキングシステム



このようにパイロットの位置を把握できます。© MapTiler © OpenStreepMap contributors



パイロットは本来なら自己責任で飛ばなければなりません。しかし、いざと言う場合には、他人に救助してもらう必要が出て来ます。そのような事態が起きた場合に備え、自身の位置情報を救助者にスムーズに伝達するシステムを準備しておく事は、パイロットの「自己責任」の一部と言えるかもしれません。

いかがでしたでしょうか？明日からのフライトに少しでもお役に立つ事があれば幸いです。



# Wanaka

## HIKE&FLY2025 参戦後記

Report : 土屋貴洋

(JMB富士見パノラマパラグライダースクールスタッフ)

2025年2月。ニュージーランドの南島ワナカで開催されたHike&Flyレースに、岡田校長にサポーターをしていただき初参戦して来ました。

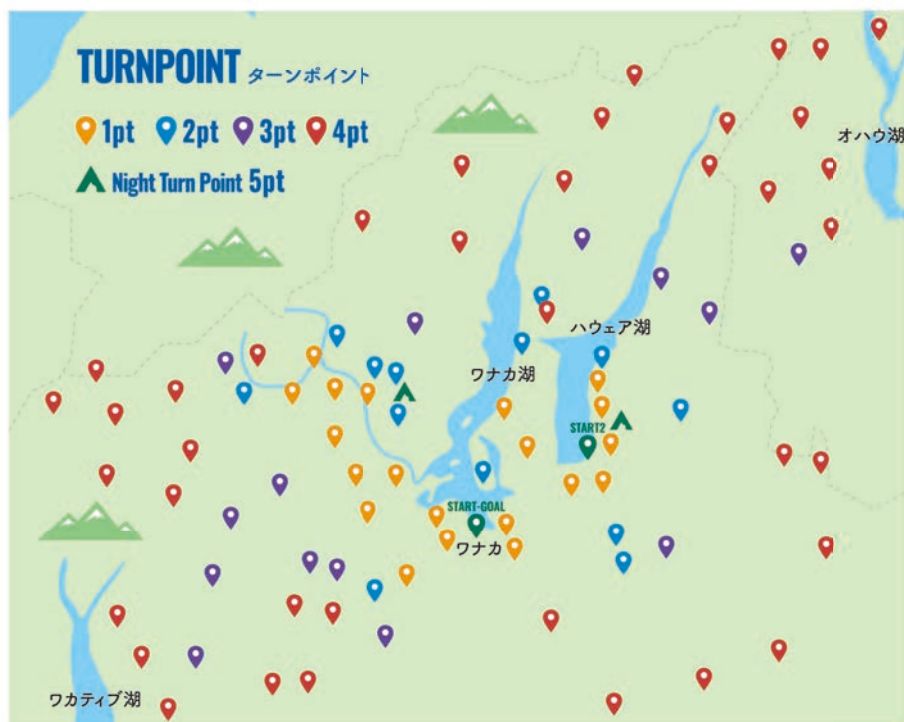
パイロットの冒険心を刺激し、自由に愛情に満ちた大会の様子をご紹介します。

大会の詳細は公式サイトへ！  
興味のある方はぜひご覧ください。

<https://wanakahikefly.nz>



開催地となったニュージーランド・ワナカは、湖を中心に街が広がります。一步街の外に出ると風光明媚な景色が広がり、広大な森林と氷河を抱える山塊、透き通った水脈、のんびりと草を食む羊の群れ、そして空を優雅に舞うイーグルの姿が見られます。形容しきれない美しい光景が広がるこの場所は、街面積の約60倍が手つかずの自然と言う環境で、冒険心をくすぐります。



大会開催は今年で5回目。過去最大の48人が参加し大いに盛り上がりました。

本大会の特徴は、設定されているのはスタートとゴールのみで、X-AlpsやDolomiti Super Flyのようにタスクが設定されていないと言う点にあります。選手は、半径70kmに散りばめられたターンポイント（簡単なポイントは1pt、テクニカルなポイントは2ptから4ptまで）を使い、各自でタスクを組みレースを展開して行きます。また、3日間連続のレースとなり夜間はキャンプをする必要があります。指定エリアでのヒバークは+5pt、それ以外の場所では+1pt、仲間意識を高めるため2人以上でのキャンプは追加1ptなど、ボーナスポイントをもらえる点も特徴の一つです。



### 主催者の想いが詰まった愛情深いレース

本大会がどのような趣旨を謳ったHike&Flyレースであるかを説明します。

今大会をイメージするには、主催するキング・マシュタレルツ (Kinga・Masztalerz) さんのフライトスタイルを理解すると良いでしょう。

彼女は、フライトすることを「It's the freedom to explore (冒険する自由・探求する旅)」であると語っています。Red Bull X-Alps、Dolomiti Super Fly出場、X-ピレネー女子1位、NZ長距離フライト記録樹立と華々しい経歴の持ち主ですが、本当に優先しているのは、ランキングや距離を追うのではなく、誰も飛んだ事のない美しいラインでフライトする事、生徒と共に成長して行く事だと述べています。美しく険しい山域が舞台である点や、あえてタスクを設定せず、多くのレベルのパイロットを招聘し、大会参加の門戸を広げている大会スタイルは、まさに彼女の生き方を反映しているようで、とても愛情深いレースとなっていました。



## PROGRESS 大会経過

パラグライダー Gin Explorer2 ハーネス Kortel Kolibri EVO

フライト装備12kg前後で出場。

### Day1 2月22日 ハイク50km 10pt

午前9時レーススタート。この日は、昼前には強風が予想されており、素早いハイクが求められました。私は予定テイクオフ地点にトップで到着しましたが、既に上空にはレンズ雲。数人のパイロットはフライトしましたが、私の技量では難しいコンディションのため、サポーターと相談し初日はハイクに集中する事に決め、50kmの縦走となりました。道中の後半では、サポーターの岡田さんが走って給水に来てくれたり、ニュージーランド在住の日本人MIKIさんに特製おにぎりを差し入れていただいたりと、疲れた身体を癒す心温まるひとときがありました。この優しさに包まれた時間は、一生忘れられない思い出です。ナイトターンポイントに戻ってからは、選手同士で明日のプラン談議で大いに盛り上がりました。「Hiking Boy! 明日のプランはどうする?」「時間が合えば一緒に行こうよ!」選手はみんなフレンドリー!心も温まります。

### Day2 2月23日 フライト27km ハイク30km 3pt

フライト日和となりました。今大会はAM7:30からフライトが許可されています。山の吹き下ろしが弱くなると共にキャンプ地から湖へフライダウン。その後、湖中間の山を登りテイクオフに適したエリアを探します。風を待っているとき近くの選手も集まり、みんなで話しながらフライトのタイミングを図ります。私はテイクオフ直後から良いサーマルに乗る事が出来、稜線を移動。この日の核心は湖の横断で、サポーターと連絡を取りながらコースと高度を探ります。予定では横断で距離を伸ばす予定でしたが上手いかず、最も近い東の対岸へランディング。その後はサポーターのフォローを受けながらキャンプ地までラン。夕暮れと共に一人でビバーク。明日に備えました。

### Day3 2月24日 フライト12km ハイク10km 5pt

昼過ぎまでは飛べるコンディション。予定テイクオフ地点までハイク後、稜線伝いに距離をのびながらフライダウン。途中3人の選手とガーグルを組み、良い上昇を得られました。ランディング後はゴール経路上のターンポイントをハイクで取ってタイムアウト。自身初の海外Hike&Flyレースはフィニッシュとなりました。

## RESULT 結果

獲得合計18ポイント、14位/48人と言う結果でした。

### WINNERS

総合優勝  
**Shane Tighe : 79pt**  
2nd:44pt 3rd:35pt

女子優勝  
**Natasha Nilsen : 20pt**

総合優勝のシェーン・ティゲ (Shane Tighe) は、昨年のX-Pyrで3位に入賞し、初のレッドブルX-Alpsに向けて準備を進める中、卓越した飛行とハイクで他を圧倒しトップの座を勝ち取りました。



## COURSE コース情報



今回、初めての海外Hike&Flyレースでしたが、何も出来ず大会が終了してしまっただと感じています。18点というポイントの大部分はハイクで稼いだポイントで、フライトでのポイントはわずか3ポイントにとどまりました。14位という結果も、ほとんどが足に頼った加点によるものでした。新しい環境に適応する中で、自分の技術や思考が追いつかず自身での判断が出来ない場合が多く、サポーター頼りとなってしまいました。フライトするたびに課題が見つかり、基礎技術の未熟さを痛感する毎日でした。

その中でも、準備期間から大会期間の全日程で、多くの改善点を見つけその重要性を実感出来た毎日は、悔しくも心から幸せを感じる日々でした。出来ない自分に対し何度も憤りを感じましたが、これが自分の実力で、出来ることは限られている。「出来る事をやろう」と頭を切り替え、大会へ向かいました。

レースにおける選手たちの思考と技術、観天望気の質は、私の想像をはるかに上回るものでした。「ハイク中に何を考え、フライトへ繋げているのか」「予定外の事が起こった場合、フライトのどの段階でプランを変更すればフライトへの影響が少ないか」「予報に対する実際の風は?自分が考えるリスクヘッジは適切か」と、彼らは常に考えていました。彼らは360度の視野を持ち、五感を働かせ、情報収集を自然としていました。

今大会は多くの反省を感じた大会でしたが、現在の状況をどう脱却し、感じ取る環境を情報と捉え、フライトへ昇華して行くのか。今大会の出場はその考え方を根本から変えてくれる良いきっかけとなりました。



### 最後に

今大会への出場、また無事にゴール出来た事は、周りの皆様のご協力があってこそだと思っています。大会主催者をはじめ、アエロタクトチーム、サポートしていただいた岡田校長、現地のMIKIさん、Dougさん、Sanaeさん、また応援してくださった皆さんに感謝しています。Wanaka HIKE&FLYの大会スタイルとその出場選手たちが繋がって大きな輪となり、私の背中を押し続けてくれました。一人では決して為し得なかった出場に感謝を込めて、今後も一歩一歩精進して行きます。今回は本当にありがとうございました。



## つくばエリアでのハイク&フライ大会開催！

現在、ヨーロッパではハイク&フライが大きな盛り上がりを見せております。健康志向から日常的にハイク&フライを楽しむパイロットが増加し、ハイク&フライの大会も各地で盛んに開催されています。このブームの追い風を受け、パラグライダーやハーネスの軽量化が進み、それが更なるハイク&フライブームを後押ししています。



日本では2017年に長野県の栂池エリアで初めてのハイク&フライ大会が開催されました。その後、徐々に盛り上がりを見せ、2022年、2024年には長野県の富士見パノラマで大会が開催されました。2024年の大会には30名ほどの選手が参加し、観客と一体となって大変な盛り上がりを見せました。選手の半数は栂池大会から参加しており、「他のエリアでもハイク&フライを開催してほしい！」という多くの声が聞かれました。

そこで、日本全国のエリアマップを見ながら思いを巡らせたところ、いくつかのエリアのテイクオフ、ランディングが隣接しているつくばエリアなら面白い大会が開催出来るのではないかと考えました。



- NASAさんとGAINさん両エリアのご協力のもと、隣接したエリアのテイクオフ、ランディングを利用したバリエーションのあるコース設定が可能。
- NASAさんとGAINさんのご協力のもと、ハイクアップする累積高度を調整し、体力に合わせたいくつかのクラスを設定出来る。
- フライト確率、サーマルの発生確率が高いため、ゲーム性の高いタスクが設定可能。
- 関東で開催するので全国から選手が参加しやすい。

つくばエリアでは数多くのパラグライダー大会が開催されています。これまでの実績を生かし、フライトを重視したハイク&フライのタスクも設定可能です。様々なレベルのパイロットに楽しんでもいただけるよう、クラス分けやタスク設定を検討して参ります。多くの皆様のご参加を心よりお待ちしております。



## つくばハイク&フライチャレンジ 開催内容

### 日程

2025年11月8日(土) 公式練習  
2025年11月9日(日) 本番 9時スタート

### 主催

つくばハイク&フライチャレンジ実行委員会  
〒315-0157 茨城県石岡市上曽1698-1  
エアパークCoo内  
TEL: 0299-44-1408  
email: sch@airparkcoo.jp

### 大会委員

大会実行委員長: 辻 強  
大会競技委員長: 岡田 直久

### 参加資格

第三者賠償責任保険(JPAパイロット登録もしくはJHFフライヤー登録)加入者。  
JPAもしくはJHFパイロット証所持者以上。

### 募集人員

60名

### 参加費

15,000円程度

### 申し込み

6か月前にWebにて



<https://www.airparkcoo.jp/compe2025thafc/>

### 競技内容

ハイク&フライタイムレース  
いくつかのクラスを設定

### タスクについて

エアパークCoo及び、NASAさんとGAINさんのテイクオフ、ランディングを利用したタスクを事前に設定





## セールスミーティング2025開催報告

REPORT: エアハートコーポレーション 藤野 光一



セールスミーティングプレゼン風景



展示風景

2025年2月28日～3月1日の日程で、アエロタクト、エアハートの取引先スクール向けの「セールスミーティング2025」を開催いたしました。このミーティングは、過去にも毎年行われていたものですが、コロナの影響で2020年を最後に休止しておりました。今年あらためて取引先スクールへ声掛けをして開催に至ったものです。周知声掛けの甲斐あって26スクール、44名もの方々に参加いただき、大変賑やかなミーティングとなりました。また、今回新たにアエロタクトでの取り扱いが始まったフランスのメーカー「NEO」から、社長のエリック氏をお迎えし、商品説明や開発背景についてお話しいただきました。

開催中はアエロタクト、エアハートの取扱商品を展示し、実際に商品に触れていただくと共に、2日目は新モデルの試乗会を開催しました。

このミーティングでは、単にアエロタクト、エアハートの取扱商品を紹介するだけでなく、パラグライダーの最新情報の提供や新しい技術によるスクーリングの提案などもなされました。参加された皆様からは「有意義なミーティングでした」との感想をいただき、我々ディーラーとスクールのパートナーシップを向上させる良い機会になったと思っています。

これらの情報や知識が各スクールを通じてパイロットの皆様へ広くフィードバックされ、さらに安全で楽しいパラグライダーライフになる事を期待しています。

ミーティングは内容が盛りだくさんで長時間に渡ったため、お疲れの方も多かった事と思いますが、ミーティング終了後の懇親会では参加されたスクール間でも交流を深め、良い時間を過ごしていただけたのではないかと自負しております。

当ミーティングは来年以降も継続して開催して参ります。今後も多くの取引先スクールの皆様に参加いただきたく、次回以降もよろしくお願い申し上げます。





## NEXT ISSUE

次号予告

## FLIGHT IMPRESSION

フライトインプレッション



NIVIUK ARTIK R2



NOVA BION3

## HARNESS IMPRESSION

ハーネスインプレッション



NEO STAYUP 2.0



NEO SUSPENDER 2.0

※掲載内容は変更する場合があります。

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。