

AEROTACT & AIR HEART

GEAR NEWS

Vol.9 2025 August

ギアニュース

New Glider Impression

新作グライダー情報

NIVIUK ARTIK R 2
アーティク アール 2

NOVA BION3
バイオン 3

New Gear Information

新作パラグライダーギア情報

NEO STAY UP2.0/ ステイアップ 2.0
XC-TRACER MAXX3 / マックス スリー



グライダー-深堀り
NOVA VORTEX

扇澤&藤野 ワンポイントアドバイス
フライト計器の選び方

FLYMASTER 新製品 LIVE ONE
LIVE TRACK検証

Red Bull X-Alps2025 結果報告
アéronが大接戦を制し新チャンピオンに!

PIVIUK

2ライナー革命



Neon



Quetzal



Glacier



ARTIK R 2

アーティックアール 2

¥825,000 (税抜:¥750,000)

サイズ	20	21	23	24	25	27
セル数	68	68	68	68	68	68
アスペクト比	6.5	6.5	6.5	6.5	6.5	6.5
翼面積 (m ²)	19.6	21	22.5	24	25.5	27
メインライン	2-1/3	2-1/3	2-1/3	2-1/3	2-1/3	2-1/3
ライザー構成	A-A/B	A-A/B	A-A/B	A-A/B	A/A/B	A/A/B
通常荷重 (kg)	60-75	70-85	80-95	90-105	100-115	110-125
最適荷重 (kg)	65-70	75-80	85-90	95-100	105-110	115-120
認証	EN C	EN C	EN C	EN C	EN C	EN C



AIRHEART

メーカーから供給される生地の変量の違いにより、グライダー生地の総重量は ±2% 異なる場合があります。

NIVIUKの新モデルARTIK R 2。Cクラス2ライナーとしては早い段階でリリースされたARTIK Rの後継機です。Rは「RACE（レース）」を意味し、そのネーミングの通りコンペやクロスカントリーで結果を残すための翼である事が明確です。現在NIVIUKのCクラスは先にリリースされた軽量モデルのARTIK 7P (2.5ライナー) と、このARTIK Rシリーズの2本立てとなっており、2ライナーか2.5ライナーかで迷うところもあるかと思いますが、最も重要視するポイントを押さえて選んでもらえたらと思っています。ARTIK R 2は前作のARTIK Rからどのように進化したのか？その変化に注目しながら試乗してみました。

ARTIK RとARTIK R 2 スペック上の変更点

まず目を引くのはセル数。Rが64セルだったのに対し、R 2は68セルと4セル増えています。それに伴ってアスペクト比を確認すると、RもR 2も展開では6.5と変わっていません。つまり、キャンピーがより細分化されたセルによって精密な造りになったと言う事でしょう。ただし、投影のアスペクトはRが4.97に対し、R 2は5.02と微妙ですが大きくなっています。関連してですが、コード長もR 2は少し短くなっています。サイズ23でRが2.39に対しR 2は2.34。この50mmの僅かな違いが、見た目の印象を大きく変えているように感じます。大きな違いはないスペックですが、頭上にあるARTIK R 2は明らかにRよりも細くアスペクト比を感じさせます。これ以外では、ライン構成に若干の変更が見られました。RではAが3本とスタビ、Bが3本、ブレークコードの片側8本構成なのに対し、R 2ではAが3本、Bが3本、ブレークコードの7本構成となっていました。物理的な違いでは、ブレークトグルが変更されていました。ZOOMのX2Cで採用されているものと同じ機能で、トグルの付け根部分とトグルの下部それぞれの一定範囲に固い素材が入れられており、あたかもバーのような操作が出来るようになっています。また、トグルの素材もソフトなものに変更され、とても使いやすくなっています。



それでは実際に実機に触れてみましょう。

風のコンディションがあまり良くなかったのですが、クロスとフロント両方のライズアップを試みました。NIVIUKらしい軽い感じでしっかりと頭上まで上がって来る感覚は、「ホントに簡単」と言う表現以外思いつきません。結構なアスペクト比を実感するのですが、それでも翼の一体感を感じます。フロントライズアップも難く行えました。緊張するテイクオフにおいて、この容易性は大きな武器になります。



それではフライトしてみましょう

空中に飛び出してまず感じたのは「翼のどっしり感、安定感」です。ARTIK Rの翼はどちらかと言えばしなやかな手応えだったのですが、R 2は適度な剛性による安定感が感じられました。この感覚はアクセルを踏んで速度を出した時に、その恩恵を大いに受ける事になりました。サーマルソアリングをした感覚は、ブレーク操作が重く感じました。ただ、鈍重と言う事ではなく、「効きの良い手応えのある操縦性」と表現出来ます。それ故に操作していて疲れる事はありません。また、操作域も十分あり、サーマルの中で強引な操作や引き代を使っても、しっかり耐えてくれておかしい挙動を示す事はありませんでした。ただ、ARTIK R 2は2ライナー機ですので、フライト中の大部分においてはリアライザーコントロールが推奨されます。Rと同様のバーで操作感の良いものとなっていました。



アクセルを踏むと、ARTIK R 2の本領発揮と言うべき性能がわかりました。あくまで参考ですが、ハーフで10Km/hほどの加速、フルでは20Km/h+の加速感を味わう事が出来ます。また、アクセル使用時の翼もどっしりと安定しており、怪しい感じは全くありません。「スピードを出す」性能を大きく向上させたと言えるでしょう。実際のフライトにおいても、サーマルでアップダウンの激しい空域でハーフアクセルを多用して飛びましたが、リアライザーコントロールで危なげなく制御出来る程度の挙動であり、パイロットに大きな負荷をかけない操縦感は、コンペを戦う場面においてメンタル面でも重要な性能ではないでしょうか？

グライダーに共通して言える事は「降ろす事が大変」な事であり、2ライナー機ならばなおさらです。ARTIK R 2はブレークの広いコントロールレンジを持ったグライダーと言えます。ランディングにおけるコントロールはとても緊張するものですが、十分なコントロール域を使った速度調整によって、余裕のあるランディングアプローチが出来るでしょう。

最後に

ARTIK R 2は、NIVIUKのCクラス2ライナーです。いつもお伝えしている事ですが、2ライナー機はスピードを出す事が信条のグライダーですので、やはりコンペやクロスカントリーと言った速度を必要とする飛びが必要な方に乗ってもらいたいと思います。周りの流行りや風潮に流されず、ご自分のフライトスタイルを充実させるために、今一度ご自分のフライトを見つめ直してみてください。その上で、このARTIK R 2が必要という事であれば、ぜひ乗ってもらいたいと思います。

Report: (有) エアハートコーポレーション
藤野光一

動画でもフライトインプレッションを公開中！ぜひご覧ください。

<https://youtu.be/Vnt678ZFTwI>





NOVA
Twice the Fun

バイオン3

BION 3



Gold



Red



Green

サイズ	L
セル数	51
投影翼面積 (m ²)	34.5
翼面積 (m ²)	40.68
投影スパン長 (m)	11.67
スパン長 (m)	14.69
投影アスペクト比	3.95
アスペクト比	5.30
全高 (m)	8.86
最大コード長 (m)	3.49
最小コード長 (m)	0.68
機体重量 (kg)	6.8
フライト重量 (kg)	110-220
認証 (EN/LTF)	B (DHV GS-01-2972-25)

AERO TACT

¥693,000 (税抜:¥630,000)



NOVA BION3 インプレッション

この一年はNOVAのキャノピーに乗る機会が多く、それぞれのモデルに独自の魅力があって、「飛ぶ楽しさってこう言う事だよな」と感じる場面が何度もありました。そんな中、約10年ぶりとなるBIONシリーズの最新作「BION3」が登場しました。

2014年に登場した前作BION2は、その完成度と信頼性の高さから、多くのプロパイロットに支持されて来ました。離陸・着陸時の安定感はもちろんの事、フライト重量やパッセンジャーの走行速度といった条件がフライトごとに異なるタンデムフライトにおいては、飛行性能のレンジが広い機体こそが扱いやすさにつながります。BION2は、まさにそうしたプロフェッショナルの現場に応えるグライダーとして、高い評価を得たモデルでした。

今回の試乗はホームエリアの岩屋山で実施。55kgの軽量な方から104kgの大柄の方まで幅広いパッセンジャーと、約10本のフライトを行いました。総重量は150～210kgの範囲で、BION3の技術レンジ(110～220kg)内でも実践的な検証がで出来たと言えるでしょう。キャノピー素材は、トップとアンダーのメイン生地にセミ軽量生地「ドミニコ204432PS (32g/m²)」、リーディングエッジに「ドミニコ30D (40g/m²)」を採用。軽さと耐久性のバランスが絶妙で、日常的なプロユースにも十分対応出来る仕上がりです。さらに、エアインテークにはION7でも採用されたロッドループ構造が取り入れられており、立ち上げの安定感と飛行性能の向上が期待出来ます。

軽快な立ち上げ、 ストレスのない操縦感覚

コンディションは、午前中の穏やかなサーマルコンディション。テイクオフにはちょうどいい東風が入っています。実際に立ち上げてみると、重量6.8kgとは思えない軽快な感触です。頭上安定もしっかり決まり、軽くブレークを開放して加速。滑らかなテイクオフを実感しました。重量級パッセンジャーとのフライト時は重みで一瞬沈んだものの、BIONの得意とする低速性能が活きており、安心して滑空に入ることが出来ました。

そして、ソアリング性能にも注目です。サーマルに入ると導入がとてもスムーズで、センタリング後半のロスが少なく、失速する事なく気持ちよく旋回が続けられます。ブレークの重さも絶妙で、長時間のフライトでも疲れを感じません。これは明らかにブレーク圧が最適化されている証拠で、パイロットへの配慮が行き届いていると実感しました。飛行速度の測定では、総重量195kgの時に最小25km/h、トリム全開で最大46～48km/h。感覚的には通常速度から+10km/hの伸びがあり、加速もスムーズで風切り音が爽快に感じました。



ビッグイヤーの操作は非常にシンプルで、専用ライザーを引くだけで容易に翼端を折りたたむ事が出来、リリースすればスムーズに元の形状へと復元します。さらに、ビッグイヤーラインを固定出来るストッパーが備わっているため、長時間のビッグイヤー操作も快適に行えます。ピッチングやローリングの挙動は前作から引き継がれた滑らかさと安定感があり、ストレスフリーな操縦感覚が得られました。

着陸時のコントロールも優秀で、風が弱い時は少しブレーキをかけ低速からのアプローチが出来るので安心です。特筆すべきは、着陸寸前のフレア時にフライト重量210kgでも「最後のひと引き」がちゃんと決まる事です。従来なら「ファイト一発!」の気合が必要だった場面で、スッと引き切れて、しかも微風なのにソフトランディング。これには正直驚きました。

テクノロジーの進化はもちろんの事、NOVAチームの開発へのこだわりと努力の結晶が感じられる仕上がりに敬意と感謝を感じずにはいられません!

Report: TAK/パラグライダーズスクール
只野正一郎



neo

STAY UP 2.0

インプレッション



NEO Koroyd 2.4

フランスのハーネスメーカーと言えばコルテルデザインが有名ですね。私もコルテルデザインの軽量ポッドハーネス「コリブリ」を10年以上愛用して来ました。軽量のポッドハーネスがマーケットに出始めたころには、軽さを求めるあまり安定性に欠けるものが多くありましたが、コリブリはバランスが良く安定感のあるハーネスとしてマーケットに一石を投じた革新的なモデルでした。

さて、今回紹介させていただくNEO社も同じくフランスのハーネスメーカーです。その存在は知っていたものの、これまで実際に手に取る機会はなく、先の3月にNEO社の代表エリックさんとクラウディアさんが来日した際に初めてそのハーネスをシミュレーターで試しました。実際に座るまでは「他の軽量ポッドハーネスと大差ないのでは？」と高を括っていましたが、座った瞬間にその安定感にビックリしました。軽量ハーネスも日進月歩、進化をしているようです。

一般的に、軽量ハーネスに剛性が求められる事は多くありません。私もそのようなものだと思っていましたが、このStay Up2.0は違いました。特別な構造は見とれませんでした。これを実現しているのがKoyordのプロテクターです。これが座面の役目も果たしており、今までの軽量ハーネスにはない安定感と剛性を実現しているようです。そして、全面に惜しみなく使用しているダイニーマリップストップ。この変形する事の少ない素材がハーネスの安定感に貢献しているようです。ダイニーマリップストップは他の軽量素材に比べて若干重いものの、「長持ち」する点で優位性があります。

また、取り付けの容易さも重要なポイントです。ゲットアップのバックルを左右取り付けたら、色分けされている金具で左右のポッドを閉じます。最後にレスキューパラシュートの左側をカラビナに通したら完了です。簡単な取り付けはテイクオフ前の緊張感を和らげてくれます。

シミュレーターで感じた安定感、座り心地は、実際にフライトしても変わらず良好でした。ただ、ゲットアップのベルトがやや長めの設定なのか、テイクオフ直後は座面よりも体が思ったより下に落ち込む感じがしました。それも慣れれば、ポッドにはすぐ足が入るようになり、今はベルトを少し短めにして使用しています。春のややラフなコンディションでフライトしましたが、ハーネスの中での体重移動などはすこぶる良好で、思った通りにパラグライダーを操る事が出来ました。しばらくはこのStay Up2.0が普段使いのハーネスとなりそうです。



メンテナンスインストラクターの観点からこのハーネスを見ていきますと、いくつか興味深いポイントがありました。一つは、カラビナ。NEOで設計されたこのカラビナは振動に強く、また引っ掛かりもないためレスキューパラシュートのブライダルコードを接続しておいても安心です。もう一つがレスキューパラシュートを投げた際のスタンドアップシステム。レスキューパラシュートが開くとカラビナが支点となって吊り下がる格好となるため、通常であればスタンディングポジションが取りづらくなりますが、このスタンドアップシステムのおかげでそのデメリットが解消されています。これは一度SIVで実際に試してみたいところです。細かいところに気配りがされているのがうれしいです。

NEOの象徴的なオールホワイトが目を引くNEO Stay Up2.0、ぜひお試しください。

Report: 岡田直久



新製品

✕TRACER

XC Tracer Maxx III

レポート



技術革新が導く、新たな飛行体験

XC Tracer Maxx IIIが ついに登場！

これほどまでの直感性と信頼性をもたらす計器が、他にあるでしょうか。スイスのバリオ専門メーカー「XC Tracer」から、待望の最新モデル「Maxx III」が登場しました。

同社は創業当初より「タイムラグのないバリオ」の開発を理念に掲げ、従来のバリオが抱えていた上昇・下降率の表示遅延の課題を解決し、独自のリアルタイム処理技術確立して来ました。この革新性は、数多くのパイロットから高い評価を受けています。

XC Tracer 進化の系譜

2016年に登場した「XC Tracer Mini」は、シンプルな構造と太陽電池により、長時間駆動を実現しました。そして2022年、「Maxx II」が高解像度ディスプレイとFlarm、Fanet統合機能を搭載し、飛行の安全性と精度をさらに向上させました。今回登場した「Maxx III」は、その集大成とも言えるモデルになっています。



リモートコントローラー

初心者からプロまで、 直感的なフライト体験を

「Maxx III」は、パラグライダーやハンググライダーのパイロット向けにゼロから設計された次世代のバリオメーターです。プロパイロットはもちろん、初心者でも直感的な操作が可能です。バリオのピープ音と実際に感じる上昇が完全に一致する事で、飛行がより直感的に感じられ、経験が浅くても空との一体感を味わう事が出来ます。これは大きな革新です。

大型・高精細ディスプレイと 省電力の両立

従来モデルと比べて64%も大きくなった高解像度ディスプレイを採用。250DPIの視認性は、直射日光下でもストレスなくディスプレイ上の情報を読み取る事が出来ます。京セラと共同開発したMemory-in-Pixel (MIP) 技術により、電力消費を抑えつつ鮮明な表示が可能になっています。

地形・風・周囲の情報を 一目で把握

視覚的な情報が充実する事で、飛行中の判断はより的確になります。Maxx IIIは太陽の角度に応じて地形の陰影を動的に描写する「適応型ヒルシェーディング」を搭載。さらに谷風の流れを可視化する事で、サーマルの発生位置を把握しやすくなり、飛行の効率と安全性を飛躍的に向上させます。

※現在はヨーロッパの地形に限ります。

飛行中の操作性を一新

付属の小型リモコンをライザーに取り付ける事で、手をブレーキから離す事なく画面の切り替えやズームが可能です。フライト中の集中力を保ち、操作のストレスを最小限に抑えた設計です。

安全性に妥協なし

Fanet、ADS-L、Flarmなどのリアルタイム飛行データを統合し、周囲の航空機や他パイロットの位置を把握出来る機能が搭載されています。衝突リスクの低減とともに、空域での安心感が格段に向上します。

サブスク不要で フル機能利用可能

高度な機能の数々は、端末購入時点でフルアクセス可能です。サブスクリプション契約は一切不要で、ランニングコストの面でも優れています。

XC Tracerの進化は続く

2023年のX-Alpsでは、参加選手の3分の2以上がXC Tracerを選択しました。多くのパイロットに支持される理由は、技術への信頼と実績にあります。XC Tracerは今後も、パイロットの安全と自由なフライトの実現に向けて進化を続けます。

Report:

エアロタクトコーポレーション 佐藤 良太

NOVA

ボルテックス

VORTEX

深掘りインプレッション

Report: 扇澤 郁

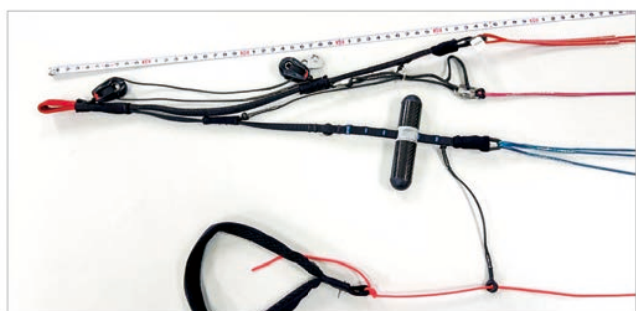
前号のギアニュースVol.8では、3月に行ったクロスカントリーフライトをもとにVORTEXのインプレッションをお届けしました。今回は翼面加重を変えてのフライト比較や、ポーラーカーブの作成、さらにサーマルセンターリング時におけるリアライザー操作など、実際のフライトデータからVORTEXの可能性を検証した深掘りレポートをお届けしたいと思います。

NOVA VORTEX
インプレッションビデオ

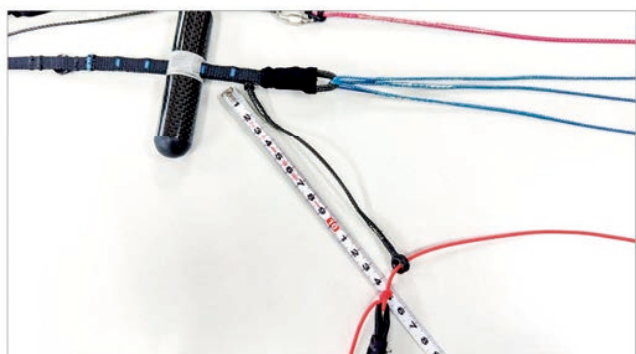
最良な操縦性は43cmの短いライザー+14cmのブレークラインストッパーから

VORTEXは、全サイズ共通で43cmという短いタイプのライザーが採用されています。近年のグライダーの中でも特に短く、実際に飛行してみると、その扱いやすさが際立っている事が体感できます。

また、14cmの長いブレークラインストッパーが装備されており、アクセル全開時でもブレークコードの遊びがしっかり確保されています。ブレークコードを内側に引くと翼の翼端側が作動してバンクがかりやすく、外側に引くと翼の内側が作動して、フラットで小さな旋回半径が得られます。微妙なセンターリングが求められる場面でも高い操作性を発揮します。



7mm幅、43cmの短いライザー



14cmの長いブレークラインストッパー

サイズによるスピードシステムの最適化

アクセルを踏み込む長さについては、XXSサイズで15cm、XSサイズで16.5cm、SおよびMサイズで17cmと、各コード長に応じて最適なセッティングが施されています。また、翼端のA3ラインは、アクセル操作時にAメインラインが引かれた分の半分だけが引かれる構造で、ストッパーによって引き込み量も制御されています。たとえば、XXSサイズでは7.5cm、XSとSサイズでは8.2cm、Mサイズでは8.7cmと、サイズごとに微調整されています。

XXS、XS、Sサイズでじっくり試乗してみたところ、小さいサイズであっても高速飛行性能に遜色はなく、細かな最適化の成果が如実に現れていると感じました。



写真はXXSサイズのもので、AB間15cmの速度アップが可能



サーマルセンターリングのコツ (ブレイクコードとリアライザーの使い方編)



扇澤の深掘り
インプレッション動画

長いブレイクラインストッパーをうまく活用すると、ロールインや旋回の維持が非常にスムーズになります。バンクをかけたい場面では内側に、旋回を維持したい場面では外側にブレイクを引く操作方法が効果的です。ブレイクコードの遊びを減らす事で、より繊細な操縦が可能になりますので、ブレイクコードをラップして使用する事をおすすめします。

また、リアライザーを用いた旋回操作は、ブレイクを引く事によるプロファイルの変形が生じないため、VORTEXが持つ高いサーマルサーチ性能を最大限に活かす事が可能です。渋めの条件下でも、驚きの上昇性能を実感する事が出来ました。

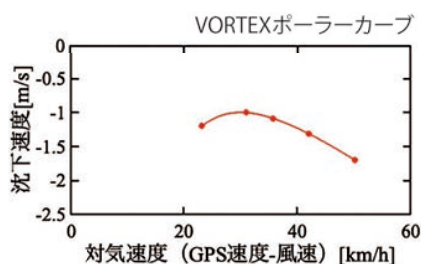
リアライザーを活用した操縦では、ピッチング、ローリング、アクティブ操作を積極的に行い、状況に応じた使い方をマスターする事が求められます。参考までに、欧州のSIVトレーニングでは、あらゆるマニューバーをリアライザーコントロールで制御する手法が採用されており、ブレイクコードによる操作よりも高い成果を上げているという報告もあります。



ポーラカーブと アクセルワーク時の リアライザーコントロール

さらに、XXSサイズ・80kgのNOVA推奨ベストウェイトレンジで取得したポーラカーブでは、トリム速度が35km/h、フルスピードで50km/hと言うデータが得られました。気圧の高い八郷盆地での測定と言う条件を考慮しても、Cクラスのデータに近く、十分に満足のいく結果です。ポーラカーブの形状からも、速度を出す事でグライディング性能が向上する事が明かです。VORTEXでは積極的なアクセルワークこそが、遠くまで速く飛ぶための“ゴールデンキー”であると言えるでしょう。

高速飛行時のVORTEXでのリアライザーコントロールは非常に簡単で、スピードバーを踏んだままでのピッチコントロールがおすすめです。リアライザーコントロールを習得したい方は、アエロタクトが主催する朝霧パフォーマンスコースへの参加をご検討ください。今年の冬は、リアライザーコントロールに特化したプログラムを積極的に実施する予定です。



降下手段のいろいろ

VORTEXでの代表的な降下手段には、ビッグイヤー、B3ファーストディセント、スパイラルなどがあります。中でもビッグイヤーは最も手軽な方法で、A3ラインを翼が折れるまでひねり下ろすだけで実行出来ます。ただし、引き込みすぎると挙動が不安定になる可能性があるため、注意が必要です。

B3ファーストディセントは、ビッグイヤーよりも高い沈下率を得たい場合に有効な手段で、あらかじめ練習しておく事をおすすめします。なお、B3ラインを引き込む際には強い力が必要となるため、指への負担を軽減するためにも適切なグローブの着用が必須です。どちらの方法も、フルスピードまでアクセルワークを併用する事で、ディープストールのリスクを回避出来る上、沈下効率も高まるため非常に有効です。

スパイラルに関しては、ある程度経験をお持ちの方であれば問題なく実施出来、-20m/秒の沈下率と3Gの重力を体感する降下が可能です。

総評

VORTEXは、2ライナーに乗ってみたいと考えている方に最適の一機です。ハイエンドBクラスの高速性能に物足りないさを感じている方にとっては、うってつけのCクラスグライダーと言えるでしょう。

この3か月間に実施した比較フライトでも、軽めの搭載重量であっても旋回性能が損なわれる事はなく、推奨ウエイトでのフライトでは優れた高速性能を発揮しました。さらに、リアライザーを駆使する事で、VORTEXのプロファイルが本来持つ性能を存分に引き出す事が出来、非常に納得のいく機体であると実感しています。

VORTEXは決してDクラスやCCCクラスへのステップアップ用にとどまらず、純粋にパラグライダーの性能を楽しみたい方にこそ選んでいただきたい、革新的な2ライナーと言えるでしょう。

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。



フライト計器の選び方

Vol.8

執筆者：藤野光一

今回は、バリオや GPS の「フライト計器の選び方」について考えてみます。
このギアニュースを読んでいる方の多くはすでにフライト計器をお持ちで、「今さら…」と感じる内容かもしれませんが、ディーラーとしての視点も交えてお話ししたいと思いますので、ぜひご一読ください。

現在市場にあるフライト計器を大まかに分類すると、以下のカテゴリに分かれます。

- ・ バリオ単体で音だけのもの
- ・ バリオ単体で情報を表示するもの
- ・ バリオと GPS が搭載された複合的なもの
- ・ バリオと GPS 以外にライブトラッキングや Flarm などの通信が可能なもの

さらに、表示画面がカラー化されたり、グラフィカルなデザインになったり、XCTrackのようなフリーソフトウェアが選択肢に加わる事で、機器のバリエーションはますます広がっています。

計器を選ぶ際、皆様はどのような点を重視されるでしょうか？一般的には、「価格やコスト」「機能や使いやすさ」「デザインや視認性」と言った要素が挙げられるかと思います。しかし、私はそれ以上に重要なポイントとして、「計器をどのように使うのか？」を明確にする事をお勧めします。

計器の選択肢が多いと、それだけ迷う事も増えると思いますが、使用目的をはっきりさせる事で必要な機能が明確になり、適切な機器を選ぶ事が出来るのです。ぜひこの視点を大切にして、最適なフライト計器を選んでいただければと思います。



初心者こそGPS付きバリオを選ぶべき理由

スクール生がバリオを購入する際「高度やサーマルの確認が出来れば十分だから、シンプルなものでもいいのでは？」と考えがちです。スクールの先生もそのような勧め方をしている傾向があるかもしれません。しかし、それは本当に適切なのでしょうか？私はそうは思いません。

高度やサーマルの有無を確認するだけであれば、従来のシンプルなバリオで十分かもしれません。しかし、GPS 機能が搭載される事で、その役割は大きく変わります。例えるならば、車の「ドライブレコーダー」のようなもの。自分がどのように飛んだのか、その軌跡が記録されるのです。

この記録がもたらすメリットは計り知れません。特に初心者は操縦技術を習得する段階にあるため、正確な振り返りが欠かせません。しかし、フライトデータが残っていないければ、どこを改善すべきなのか把握する事は困難です。先生と生徒の記憶だけを頼りに議論するのは、不確実で曖昧な方法ではないでしょうか？こうした非科学的なアプローチでは、適切な修正が出来ない可能性があります。

だからこそ、初心者ほどGPS付きバリオを活用すべきなのです。フライトの客観的なデータが記録される事で、技術向上のための振り返りがより具体的かつ的確になります。また、使用目的が明確になる事で、単純に「高い」「安い」と言った価格だけの議論ではなく、費用対効果を考えた選択が出来るようになるはずです。自分がその計器をフライトでどう使うのか？を明確にしておかなければ、必要となる機能も判然としなくなります。安いものではありませんので、失敗しないためにも利用方法をしっかり考えましょう。

多くの人が使っているもの

世の中には「デファクトスタンダード (de facto standard)」と呼ばれる、「事実上の標準」があります。例えば、1980～1990年代前半の日本では、PCの分野でNECのPC98シリーズが、ワープロソフトでは「一太郎」、表計算ソフトでは「ロータス 123」が主流でした。しかし、現在はOSからOfficeソフトまで、Microsoft製品がデファクトスタンダードになっています。

多くの人が使用する事で、便利な使い方を共有出来たり、不明点を簡単に解決出来る環境が生まれます。こうした環境も含めて「使いやすい」と評価される要因となるため、計器選びの際も、この「デファクト」的な要素を考慮する事は重要です。

使う環境に合ったもの

現在、バリオなどの計器は「コンテナ」に載せて使用するのが一般的ですが、以前はハーネスのベルトに固定したり、足に装着する方法もありました。使用環境に適した計器を選ぶ事は非常に重要で、コンテナに収まらなかったり、視認性が悪ければ、計器の性能にかかわらず「使いにくい」となってしまいます。もしコンテナに収まらない可能性がある場合は、それらも含めて見直す必要があります。計器の設置環境は、操作性や視認性に直結するため、慎重に検討すべきポイントです。

サポート体制の充実

どんな製品を購入するにしても、サポートの充実度は極めて重要な要素です。私たちも、取扱説明書やお問い合わせ対応を含め、きめ細かいサポートを提供出来るよう努めています。皆様の声を取り入れながら、より使いやすい情報を提供し続ける事を目指しています。サポートが充実しているかどうかは、製品そのものの以上に重要と言えるでしょう。

価格の考え方

価格は単なる数字ではなく、商品の価値を反映しています。価格を評価する前に、これまで挙げたポイントを明確にし、その商品が自分にとってどれだけの価値を持つかを判断する事が大切です。その上で、「高い」「妥当」「安い」と言った評価が出来るようになります。



タブレットやスマホのフリーソフトについて

私たちディーラーが扱う製品以外にも、タブレットやスマートフォンにインストール出来る「フリーソフト」が存在します。フリーソフトを利用する事自体は問題ないのですが、以下の点を理解し、自己責任で運用する事が前提となります。

- ・ ソフトの入手、インストール、設定をすべて自分で行える
- ・ ソフトの更新やアップデートに自力で対応出来る
- ・ 不具合が発生した際、適切な対処が出来る
- ・ ソフトに関する情報を他のユーザーへ無償で共有出来る

しかし、実際にはこの条件を満たすのは難しいケースが多いのが現状です。無償のソフトや機材を利用する際に必要な「give and take」の精神が機能している場面は、あまり見受けられません。情報を提供する側は常に「質問される立場」にあり、使用者は「教えてもらう立場」に留まりがちです。

フリーソフトやオープンソースのソフトウェアは、その構造上「助け合い」の精神に基づいて運営されています。つまり、サポートを受けるためには、自らも情報提供や貢献を行う事が期待されているのです。だからこそ「フリー」なのです。

確かに、フリーソフトには金銭的な負担がないかもしれませんが。しかし、それを適切に運用するには自己解決能力が求められます。この点に不安がある場合は、やはりサポート体制が整った「商品を購入する」と言う選択が無難です。

以上の事を考慮していただき、ご自分に最も合った計器を選んでいただければと思います。もちろん、ご相談にも乗りますのでお気軽にお声がけください。

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。

新製品のご紹介



FLYMASTER からこれまでにない新しいデバイス「LIVE ONE (ライブ・ワン)」がリリースされました。

FLYMASTER と言えば、「ライブトラッキング」と言えるほど実績と信頼がありますが、

今回の LIVE ONE のベースは Tracker (トラッカー) です。

しかし、付加された機能は私たちパイロットに多くの恩恵をもたらしてくれます。

LIVE ONEには3つのバリエーションがあり、Basicモデル、Advancedモデル、そしてPROモデルです。サンプルとして入手したPROモデルを元に、使用感や機能、そして使い方の提案も交えてご紹介して行こうと思います。



	Basic	Advanced	PRO
Display	●	●	●
Bluetooth		●	●
Flymaster Link		●	●
Data output via BLE			●
Alarms	●	●	●
Vario	Upgradable	Upgradable	●
FLARM/ADSL-M	option	option	option
Waypoints navigation	●	●	●
Flight conditions level report	●	●	●
Wind indicator			●

On Basic and Advanced versions, the vario can be purchased later as an upgrade through the Flymaster online shop to activate this feature

LIVE ONEで一番に目を引くのは液晶ディスプレイが搭載された点でしょう。これは全てのモデル共通で、様々な情報を表示してくれます。コンペなどで利用される場合は、設定されたタスクを読み込む事で簡易的なナビゲーションが可能です (全てのモデル)。また、Advancedモデル以上でBluetooth機能が搭載されました。しかも、CシリーズのようにFLYMASTER LINKのアプリに接続するためだけでなく、XCTrackなどの外部デバイスと接続出来るようになりました。これは嬉しい。XCTrackの外部センサーとしてGPSと気圧センサーが利用可能。さらに、PROモデルにはバリオ機能が搭載されました (他のモデルはアップグレードで追加可能)。これはもう単なるTrackerとは言えません。

FLYMASTER LIVE ONE ライブワン

どんなに多機能であっても、使いにくかったら意味がありません。そこで実際に使用して、使い勝手確かめてみました。大きさはこれまでのTrackerと同等ですので、持ち運びや使用に関して不満はありません。今回はコンテナに取り付けると言う事で本体背面にベルクロを付けて使用しました。

PROモデルはFLARMを除く全ての機能が搭載された上位モデルですので、タスクをセットしてLIVE ONEとXCTrackを入れたスマホだけを持ってフライトしました。LIVE ONEをスマホのXCTrackとBluetoothで接続し、外部センサーとして利用します。

まず液晶の視認性ですが、文字がやや小さいものの問題なく確認できます。表示画面は「ステータス(情報)画面」、「メニュー画面」、「NAV画面」、「タイミング画面」、「風向画面」、「ナビゲーション画面」が用意されており、今回はGPS高度・速度、進行方向、上昇下降が表示されるNAV画面でフライトしました。また、バリオ機能はFLYMASTERバリオそのまま、音も動作も全く違和感がなく、FLYMASTERを既にご利用の方なら同様の感覚でお使いいただけるでしょう。

LIVE ONEの液晶画面

ステータス(情報)画面

Batt: 88%
GPS: 3D
LTE: ok

NAV画面

Alt: 985m
Spd: 0kph
Head: 0
Var: 0.0

タイミング画面

Time:
11:10:42
ttg:
00:49:18

ナビゲーション画面

B27093
0.266

タスクのナビゲーションですが、スタート時間まではタイミング画面にTTG(スタートまでのカウントダウン)が表示されます。スタート時間になると、他のFLYMASTERバリオ同様サイレンが鳴って知らせてくれます。また、TPに到着した時もブザーで知らせてくれます。

LIVE ONEの設定や操作は、全てFLYMASTER LINKから行います。設定出来る項目はFLYMASTERバリオと同じです。自分でタスクを転送する場合もFLYMASTER LINKから行います。LIVE ONE側ではタスクの内容を確認したり、変更したりする事は出来ません。

嬉しいのは充電用の端子がType-Cに変更された点。これまでのTrackerは専用コネクタで、ケーブルがなければ充電出来ませんでしたから、日々の使い勝手を考えるとありがたい改良です。

FLYMASTER LINKの設定画面

Navigation Settings Start Speed 1 km/h	Vario Acoustics Dynamic Frequency ☒ Damper 6 Auto Silent ☒ Climb Threshold 0.1 m/s Sink Threshold -2.0 m/s Buzzer 3 Cadence ☒	Vario Acoustics Buzzer 3 Cadence ☒ Base Frequency 700 Hz Frequency Increments 10 Hz
Time Track Interval 1 s Vario Integration 10 s UTC Offset UTC+09:00	Language/Units Speed Units km/h Altitude Units Meters	Device Settings Vario License ☒ b3c519de Requires To Confirm Report Back ☐ Turn On Backlight on Button Press ☒ Beep on Button Press ☒ Audio Level 3

まだまだお伝えしたい事がたくさんあるのですが、紙面の都合で紹介しきれず残念です。ただ、使ってみて思ったのは「これだけでも十分なのは?」と言う事。今回使った組み合わせのように、LIVE ONEをXCTrackなどの外部デバイスと組み合わせれば、LIVE ONEの足りない機能を外部デバイスで補う事が出来ます。ディーラーとしては正直悩ましいところですが、ライブトラッキングを行える複合デバイスがこんなにもコンパクトに使えるのは素晴らしい事ではないでしょうか?

2026年3月に予定されている3G回線のサービス終了を前に、現行のFLYMASTER 3Gモデルをご利用の方にとっては、代替機の選定が現実的な課題となっています。これまでご紹介したようなLIVE ONEの使用感や拡張性を踏まえると、その選択肢としての価値は十分にあると言えるでしょう。これからのフライトスタイルに合わせて、LIVE ONEという新たな相棒を迎えてみてはいかがでしょうか。

Red Bull X-Alps 2025 レース報告

NOVA XENON 2 を駆って
アーロン・デュロガティが大接戦を制し新チャンピオンに！



Red Bull X-Alpsを制して喜びを爆発させるアーロン。



トップでTO1ハーネンカムに到着し、
XENON 2で真っ先にテイクオフした。

時代が動いた！

今大会で、12回目の開催となるRed Bull X-Alps。6月15日11時30分、33名のアスリート（男性32名、女性1名）は、5カ国にまたがる1,283kmのコースをパラグライダーと自分の足だけで走破する12日間の旅に出ました。今回のコースの特徴は16個のTP（ターンポイント）と8の字コースで、その交点には新たにX-TPが新設され、ヨーロッパアルプスの主稜線を4回超えなければならない最も過酷なルートです。この過酷なレースをアーロン・デュロガティが制し、6月22日20時1分（7日8時間）にツェル・アム・ゼーのフロートに降り立ち、念願のチャンピオンに輝きました。2位ラース・メールステッター、3位サイモン・オーバーラウナーとの差は24分しかなかった事からも、レースの白熱さが伺えます。『本当に素晴らしいレースだった。完走出たなんて信じられない！この気持ちは言葉では言い表せない。シュミッテンヘーエまでのグライディングは最高だったよ』とアーロンは8日間を振り返っています。

苦節12年、つかんだ栄光

アーロンがRed Bull X-Alpsに初めて出場したのは2013年（7位ゴール）。2015年には6位、2017年にはゴール出来ずに26位、リベンジを目指した2019年は9位、2021年はゴール成らず12位、そして2023年8位。この間、クリスチャン・マウラーが王座に君臨し続けて来ました。パラグライダーでワールドカップ2冠のアーロンにとっても、Red Bull X-Alpsの表彰台は遠い存在だったのです。

今回のRed Bull X-Alpsが始まるに当たり、アーロンのモチベーションを高めるいくつかのポイントがありました。ひとつは昨年NOVAに移籍し、Red Bull X-Alpsで戦える翼を目標に、XENON 2 (EN-D) の開発に関わって来た事。そしてアーロンの故郷TO4メラーノ2000とTP5シェーナが加わった事。何が何でもトップでTP1に到着したいと言う思いが強かったに違いありません。



7日8時間でツェル・アム・ゼーのフロートに降り立ったアーロン。



ライブトラッキングは、レースの様子をリアルに感じる事が出来る。（Red Bull X-Alps ホームページより）



画面を拡大表示すると、まるでその場所にいるようなシーンが広がる。

日替わりでトップが入れ替わる大激戦

アーロンが今大会に臨む意気込みは、高低差約1000mを駆け上がるTO1ハーネンカムでも現れています。アーロンはトップで到着（約47分）して体力的な仕上がりを見せつけ、真っ先にテイクオフしました。TP2セクステンはアルプスの稜線を越えなければなりません。午後には天候の悪化が予想されていたので、いきなりスピードレースの様相を呈します。TP2には、アロンギ、サイモン、シュッグの順で到着しました。TP3ブリンガー・クノーテンは、ヴィアフェラータ（岩場や断崖に設置された固定設備を使って登る）でアクセスします。徐々に雨が強まり、遠くで不気味な雷鳴が轟き渡る中、トップ集団17名は無事に通過しますが、後続は安全のためヴィアフェラータが閉鎖され足止めを余儀なくされます。

2日目。強風の中、多くのアスリートがTP4メラーノ2000とTO5シェーナを通過。地元のアロンとトーマス、アロンギはメラーノ北側へ、それ以外は南側へ。アーロンの選択は決して容易ではありませんでしたが、地元の利を最大限に活用してトップ集団に食らいつきます。この日、優勝候補のピノがレースからの撤退を表明しました。

3日目は、良好なコンディションでロングフライトの期待が高まります。マウラー、ダミアン、レミ、トビアス、ラース、アロンギ、パトリック、サイモン、タンギ、ガブリエルがトップ集団を形成。途中ガブリエルがリードし、マウラーとバトルを繰り広げたのは印象的な展開でした。ガブリエルはハイク&フライに魅せられパラグライダーを始め、わずか4年でこの舞台で戦っています。この日、X-TPサンモリッツを26名が通過、TP7ディゼンティス・セドゥンに最初に現れたのはサイモンでした。

4日目。TP8ニーゼンへは、フルカ峠を越えトップ集団は直線ルートでニーゼンを目指しますが、予想以上に渋いコンディションで、マウラー、ダミアン、タンギ、ラースらはランディングを余儀なくされ、トップで到着したのはトビアスでした。

大会の詳細は Red Bull X-Alps 公式サイトへ！
興味のある方はぜひご覧ください。

<https://www.redbullxalps.com/>



過去最高のハイペースで折り返しへ

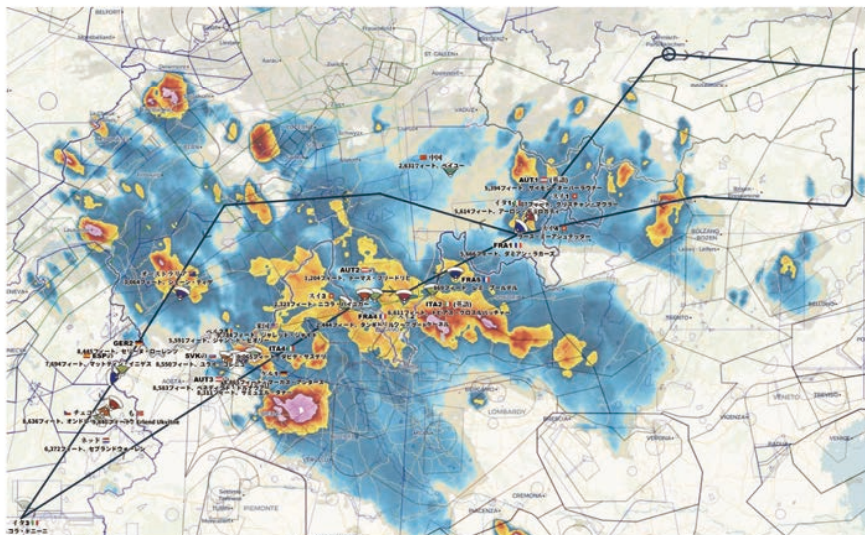
5日目。TP9モンブランを通過し、TP10レ・ドゥ・アルプへ。この日15人がTO9を通過し、12人がTP10に到着しました。次のTP11アスコナ・ロカルノまでは、最も長い247kmのオープンディスタンス区間で、多くの管制空域を慎重に避けなければなりません。ラース、マウラー、サイモン、アーロン、アロンジ、ダミアン、トビアス、タンギ、レミらで先頭集団が形成されています。

6日目。折り返してからの主人公はラースで、前回大会ではマウラーのサポートをしていました。多くの局面で、僅差ながらマウラーをリードしレース後半を牽引しました。

7日目。午後には発達した雲が暴風雨に発達、X-TPは雨の中、徒歩（ラースは合計72kmを歩いた）でのアプローチになりました。

8日目は、絶好のフライトコンディションで、一気にゴールに到達出来る予想。トップはアーロンとサイモン、そしてラース、やや遅れてマウラーが続きます。彼らはほぼ同じタイミングでテイクオフすると、グループを形成しながら、抜きつ抜かれつのフライトでゴールを目指します。

13:00、TP14レルモースに最初に到着したのはアーロンですが、すぐにマウラー、サイモン、ラースが続きます。途中にインスブルック管制圏が広がるTP16シュミッテンヘーエまで、ラース、サイモン、マウラーは飛びやすい南側ルートを選択しますが、アーロンは北側のカーヴェンデル山脈を抜ける直線ルートを選択します。このルートは高い山がなく午後になると北風が強くなる難ルートです。この選択が功を奏し、グループから抜け出すことに成功。19時25分、2位以下に30kmの差をつけてTP15のシュミッテンヘーエに到着。アーロンが熾烈なスプリントレースを制しチャンピオンに輝きました。



7日目にはコース上にストームが発生し、アスリートを苦しめた。（出典元：<https://puretrack.io/puretrack/>については、次号で詳細をレポートします。）

最後の最後まで見逃せない

9日目。ダミアンがフィニッシュ。8日目に制限空域への侵入による6時間のペナルティを受けましたが、驚異的なリカバリー力とスキルを発揮し、失われた時間を取り戻しました。続いてレミもゴールしました。10日目には、トビアス、パトリック、タンギ、ニコラが相次いでゴール。11日目。新たに9人のアスリート（マルクス、ジャレッド、ユライ、ジャン、ベネディクト、トーマス、シェーン、ダヴィデ、サミュエル）がゴール。11日目にはエルレンド、レース最終日の12日目に、ギリギリでオンドレイがゴールしました。

コース上に残った21名（足切りによる失格5名、リタイア7名）全員がゴールした事も、アスリートの資質の高さを証明していると言えるでしょう。

Report:小貝哲夫

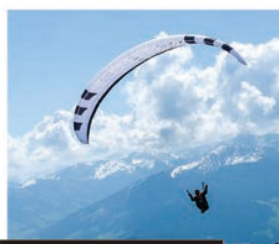


NEXT ISSUE

次号予告

FLIGHT
IMPRESSIONフライト
インプレッション

GIN GLIDERS ELISE



PHI MAESTRO3

HARNESS
IMPRESSIONハーネス
インプレッション

GIN YETI RACE

2025 イカロスカップ報告

2025 スロベニアツアー報告

特集

あなたの軌跡も
地図になる

《PURETRACK》特集

空・海・陸を駆け抜ける軌跡。冒険は、“見える”時代へ。

※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。