AEROTACT & AIR HEART

GEAR NEWS

Vol.11 2026 March

ギアニュース

New Glider Impression

新作グライダー情報

NOVA AONIC2/アオニック2

GIN GLIDERS BANDIT2/バンディット2

PHI MAESTRO3LIGHT/マエストロ3ライト

扇澤＆藤野　ワンポイントアドバイス

ハーネスの重要性

つくば ハイク&フライ チャレンジ2025

大会レポート

X-Alps チャレンジャー 2026 開催決定！

NOVA

AONIC 2

アオニック 2

Aonic 2 - "A" Feeling of freedom

Aクラスの解放感を発見する

LIME

BLUE

RED

GOLD

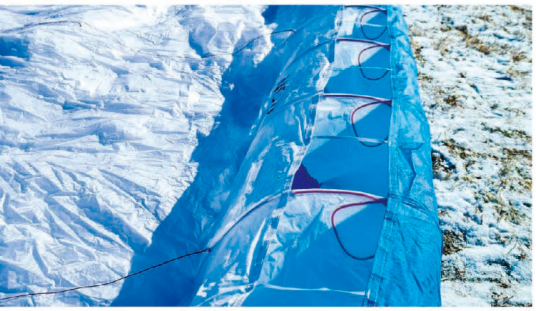
サイズ	XXXS	XXS	XS	S	M	L
セル数	51					
投影翼面積(㎡)	16.87	18.92	20.89	22.79	24.62	27.49
翼面積(㎡)	19.99	22.42	24.76	27.01	29.19	32.59
投影スパン長(m)	7.87	8.33	8.76	9.14	9.51	10.04
スパン長(m)	10.20	10.8	11.35	11.85	12.32	13.02
投影アスペクト比	3.67					
アスペクト比	5.2					
総ライン長(m)	6.38	6.76	7.1	7.42	7.71	8.15
総ライン面積(㎡)	0.22	0.24	0.25	0.26	0.28	0.29
最大コード長(m)	2.45	2.6	2.73	2.85	2.96	3.13
機体重量 (kg)	3.55	3.75	3.95	4.2	4.45	4.85
フライト重量 (kg)	55-70	60-80	70-90	80-100	90-110	100-125
認証 LTF/EN	A					

¥715,000 (税抜：¥650,000)

AEROTACT

AONIC 2
フライトインプレッション

ハイエンドAクラスと言う新しいジャンルで初代AONICがリリースされたのは2020年。NOVAらしい高い安全性と安定感に加え、Aクラスとは思えないほどの飛行性能が印象的でした。そして2023年にはライトバージョンが登場。普段のフライトはもちろん、ハイク&フライにも対応できる翼へと進化しました。
AONIC2は、アスペクト比が5.17から5.20へと上がり、スペック上では前作以上の飛行性能が期待できます。また、翼の重量はMサイズで5.05kgから4.45kgへと軽量化を果たしています。
さらにNOVAの最新テクノロジーも惜しみなく投入され、ロッドループの採用によって立ち上げやすさが向上。エアースクープやミッドセルリンクは高速時に前縁形状を保ち、安定した飛行を支えています。



ロッドループ

細部に気配りされた「スーパーAクラス」グライダー

今回はウイングキッスさん（朝霧エリア）でのテストとなりました。テイクオフでキャノピーを広げてみると、ラインが色分けされていてチェックがしやすく、ライザーも左右で色分けされています。この細やかな工夫は、ビギナーパイロットやシニアの方にとって非常に親切です。
ライズアップでは、微風でもロッドループがエアインテークの形状を保ってくれるため、確実に翼に空気が充填され、しっかりとしたテンションを感じられます。さらに、翼の重量がSサイズで4.20kgと軽いため、スムーズに頭上まで上がって来ます。頭上での安定感も良好で、まさに"スーパーAクラス"と呼ぶにふさわしい仕上がりです。ブレークコードによる頭上安定は、ややストロークが長いものの、引いた分だけしっかり反応してくれるため扱いやすさを感じます。
ブレークを少し戻し、加速してテイクオフ。ウイングキッスのランチャーから飛び出した瞬間、強いサーマルに当たり一気に上昇。心拍数が少し上がりつつも、ピッチの挙動がおとなしいため落ち着いてハーネスに座ることができました。

今回使用したハーネスは、NEOのポッドハーネス「サスペンダー2.0（Sサイズ）」。詳細なインプレッションは割愛しますが、一言で表すなら座り心地が良く、体重移動中の姿勢も快適でした。

飛んですぐのサーマルは見送り、いつものように前山の南斜面から順に高度を稼いでいきます。序盤は上昇が不規則で、センタリングの技術を求められる場面もありました。強い突き上げのところは、強く、しっかりウエイトシフトをかけた上でブレークコードを引きます。若干、ハンドリングの遊び（ストロークの長さ）はありますが、少し多めにブレーキングをするとイメージ通りのバンク角で良い感じのセンタリングになっていきました。センタリング中に揺れても挙動が穏やかなので、普段乗っているハイエンドBクラスやCクラスと比べると、ゆっくりじっくりサーマルを攻略することができます。

十分な高さを確保できたら、通称「2尾根」から主稜線へと進みます。主稜線からは、いわゆる"ハイウェイ"。ところどころサーマルのリフト帯があるので大きな高度損失なく尾根に沿って南下できます。

ここで試すのは、アクセルを踏み込んだ時の安定性や滑空性能。時おり強いサーマルによる突き上げや下降流など乱れた空域もありましたが、BやCクラスと比べるとゆったりとしたモーションなので安心感があります。NOVAのピッチ安定はどのシリーズもいい感じです。滑空性能は、ミドルBクラスぐらいまでなら一緒に飛べそうです。Cクラス以上とはさすがに差は出ますが、心のゆとりがある中で飛ぶのは景色を楽しむ余裕も出て良いものです。

マヌーバーも一通り試してみました。アシメトリックコラップス（片翼つぶし）は、90度旋回する前に回復。オートローテーションも試みようと思い切り引き込んでつぶしてみましたが、安定してしまいました。Aクラスの性能は本当にすごいと思います。次に、ストール寸前までブレークコードを引き込んでみました。キャノピーには失速への粘りがあり、約9秒ほどぎりぎりのところを攻めましたが失速はしませんでした。ビッグイヤーはエントリーとリカバリーともにメリハリが良く、操作性の高さを感じました。ピッチングはゆったりとしながらもきちんと動き、過度なオーバーシュートに移行する雰囲気はなく、扱いやすかったです。ランディングアプローチでは、心地良い操作性とキャノピーの安定感があり非常にやりやすく、フレアではしっかり減速可能なため、安心して降りることができました。

ハイエンドAクラス、いわゆるスーパーAクラスのベンチマークとも言えるAONIC 2は、ステップアップを目指す方や、長くゆったりとパラグライダーを楽しみたい方におすすめできる機体です。

スカイパーク宇都宮、水沼インストラクターのインプレッション動画もぜひご覧ください。

Report：TAKパラグライダースクール
只野正一郎

GIN

冒険に飛び立て

TAKE OFF INTO ADVENTURE

Bandit 2

バンディット2

サイズ	XXS	XS	S	M	L
セル数			55		
投影スパン長 (m)	8.55	8.81	9.19	9.59	9.96
投影翼面積 (㎡)	18	19.11	20.83	22.63	24.43
投影アスペクト比			4.06		
スパン長 (m)	10.75	11.08	11.56	12.05	12.52
翼面積 (㎡)	20.99	22.29	24.29	26.38	28.48
アスペクト			5.5		
最大コード長 (m)	2.42	2.49	2.6	2.71	2.82
機体重量 (kg)	2.84	3.04	3.24	3.44	3.64
フライト重量 (kg)	55-75	65-85	75-95	85-105	95-120
認証 (EN)			B		

※軽量ダイニーマライザー装着時の重量。標準ライザー装着時は 150g 追加

¥770,000(税抜:¥700,000)

AEROTACT

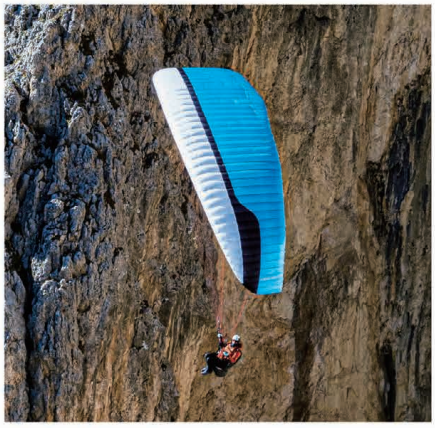
GIN GLIDERS BANDIT2 インプレッション

2025年、GIN GLIDERSから続々と新製品が登場しました。その中でも、発表されたばかりのミドルBクラス「BANDIT2」を試乗する機会に恵まれましたので、その印象をお伝えします。
BANDIT2はXSサイズで3.04kgの超軽量モデル。通常のファンフライトからハイク&フライ、XCフライト、さらには山から山へ渡るビバークフライトまで視野に入れた万能グライダーです。展開アスペクト比は5.5と、ミドルBクラスとしては他メーカーと比較してもハイスペックの部類に入ります。同じGINのBクラスであるCALYPSO2は5.03、EVORAは5.3と細かくラインナップが刻まれており、GIN GLIDERSのBクラスへの本気度が感じられます。

今回試乗したのはXSサイズ（65～85kg）で、飛行重量は約76kgのミドルレンジ。ハーネスはブラックバードを使用しました。当日は午前遅めでサーマルの発達も十分、無風に近い状態でのテイクオフです。
「いつでも、どこでも」と言うGINのコンセプト通り、ライズアップは非常に軽快。最初に少しきっかけを与える程度に前に進むと滑らかに上がって来ます。超軽量だけあって、頑張って引くと言うよりは立ち上がりを少しサポートしてあげると言う表現がぴったり。短い距離で頭上まで上がり、前方へのシューティングも強くなく、頭上安定も容易です。さまざまな場所からのテイクオフを想定した設計が良く表れており、無風テイクオフが苦手な方にもぜひ試していただきたいです。

風の流れを柔軟に感じ取れ フライトの幅が広がるBANDIT2

旋回性能を確認するため、穏やかな空域でスピードを変えながら何度か旋回してみました。ブレークは軽すぎず重すぎず、私にはちょうど良いテンションです。小回りも効き、細かなインプットにも瞬時に反応し、パイロットの意図を汲み取って思い通りに動いてくれます。グライダーによってはブレークを深く引いても重さの変化が少なく、つい引き過ぎてしまうことがありますが、BANDIT2は限界付近でしっかりと重みが出て、過度なブレーキングを自然に抑えてくれる安心感があります。
後日、Sサイズ（75～95kg）を同じく下限ギリギリの飛行重量で試しましたが、小回りの効く旋回性能は健在。どのレンジでも楽しめる機体だと実感しました。
気流の変化に対する反応は敏感で、まさに「上昇気流を嗅ぎつける」ようなGINらしいフィーリング。サーマルに近づくと、その方向へ引き寄せられるように翼が空域の動きをダイレクトに伝えて来ます。重めの機体にある“カチッとした安定感”と言うより、



風の流れを柔軟に感じ取らせてくれるタイプのグライダーです。
アクセルをフルまで踏んでリアライザーコントロールでしばらく飛行しましたが、サーマルのアップダウンが強い場所を通過しても加速の維持と挙動の安定性は良好。安心して踏み続けられました。
ブレークトグルはしっかりとした質感があり、握った際の安定感が特徴です。ハーフラップや腕に通す持ち方では手首の収まり具合が変わるため、パイロットによって印象が分かれる部分かもしれません。
BANDIT2はもともとの超軽量設計に加え、オプションのダイニーマライザーに変更することでさらに約150gの軽量化が可能です。リーディングエッジにはニチノールロッドを採用し、コンパクトなパッキングも実現。これらはCALYPSO2にも採用されている仕様ですが、性能面全般や軽さがブラッシュアップされたBANDIT2は、まさに“上位互換”の印象です。
ハイエンドBクラスには少し躊躇するけれど、もっとフライトの幅を広げたい――そんなパイロットにぴったりのグライダーです。

Report:エアパークCoo
インストラクター　城家哲也

MAESTRO 3 light

THE NEXT STEP !

MAESTRO 3 light

マエストロ 3 ライト

17-18 ¥902,000（税抜：¥820,000）
19-25 ¥957,000（税抜：¥870,000）

サイズ	17	18	19	21	22	23	24	25
セル数	76	76	76	76	76	76	76	76
投影翼面積(㎡)	16.8	17.72	18.62	20.65	21.66	22.6	23.92	25.29
翼面積(㎡)	19.51	20.57	21.75	24.12	25.29	26.4	27.94	29.53
投影スパン(m)	8.38	8.6	8.77	9.24	9.46	9.67	9.95	10.22
スパン(m)	10.5	10.78	11.08	11.67	11.95	12.21	12.56	12.91
投影アスペクト比	4.18	4.18	4.13	4.13	4.13	4.13	4.13	4.13
アスペクト比	5.65	5.65	5.65	5.65	5.65	5.65	5.65	5.65
機体重量(kg)	3	3.15	3.35	3.6	3.7	3.85	4	4.15
フライト重量(kg)	55-75	60-85	65-90	75-100	83-108	90-115	100-125	110-145
認証(EN/LTF)	B	B	B	B	B	B	B	B

* この表の重量は最軽量のライザー：RZ3で測定されています。
R14ライザーはより重くなります。
* MAESTRO 3 light は、あらゆるパイロットに完璧にフィットする驚異の 8サイズ展開！
* 2つの最大サイズは、収納体積と重量を抑えるためライトバージョンのみで提供しています。
* MAESTRO 2 ライト(150mm)とは異なり、第3世代では小型サイズ 17と18 にフル180mm のスピードトラベルを実現！

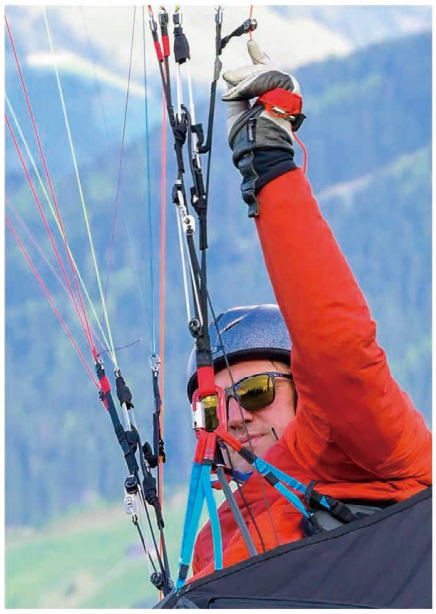
AIRHEART

PHIの本気が伺える8サイズ展開！最高の遊び道具 MAESTRO3 LIGHT

「Red Bull X-Alps 2019」で扇澤選手のために設計されたMAESTRO X-alpsが、2度のバージョンアップを経てMAESTRO3 LIGHTとして発売されました。今回のアップデートでは、これまでのモデルを細部までブラッシュアップし、よりストレスなくフライトを楽しめるグライダーへと仕上がっています。

MAESTRO3 LIGHTはアスペクト比5.65、76セルを備え、Hi-Bクラスの中ではセル数が多いモデルです。前モデルと比べるとセル数は同じながら、アスペクト比は5.56からわずかに向上しました。

そもそもHi-Bクラスは、大会での優勝やXC記録の更新を狙うためのカテゴリーではありません。目指すべきは、ストレスなく、楽しく、安全に、エリア内のフライトからXCまで幅広く楽しめること。その目的において、今回登場したMAESTRO3 LIGHTは最適な選択肢と言える完成度で、自信を持っておすすめできるモデルです。



ライザー

テイクオフのストレスから解放！扱いやすいラインとライザー

MAESTRO3 LIGHTでは、テイクオフ時の扱いやすさが大きく向上しています。被覆付きラインの採用でラインワークがスムーズに。また、ライザーは54cmと短くなり、Bライザーも再設計されたことで、全体の取り回しがより快適になりました。テイクオフがスムーズに決まると、フライト前の気持ちも自然と前向きになります。こうした細部のブラッシュアップが、安心して空へ踏み出せる心地良さにつながっていると感じました。

ネオプレンパッド

サーマル感知器が付いたような旋回感と、今まで以上の加速幅

PHIのグライダーは、パイロットのイメージに寄り添うような旋回感が大きな魅力です。ブレークを引いた分だけ素直に反応し、旋回そのものが楽しく、しっかりとした手応えを味わえます。MAESTRO3 LIGHTでもその特性はしっかり受け継がれており、フライトの楽しさを存分に感じられる仕上がりです。

さらに、サーマルへの反応がより繊細になった印象があります。サーマルのコアに向かって機首が軽やかに入り込むような感覚で、まるで“サーマル感知器”が備わっているかのような錯覚を覚えるほどです。

直線移動の性能も向上しており、小さいサイズ（17・18）ではアクセルバーが18cmに拡張されたことで、よりしっかりとした加速感を得られるようになりました。最近のトレンドであるリアライザーコントロールも、ネオプレン製ライザーとカーボンバーの2種類から選べるため、自分のスタイルに合わせたセットアップが可能です。

カーボンバー

Bクラスであることの安心感を持ちながら、その性能を余すことなく活かせる。MAESTRO3 LIGHTは、そんなフライト体験を提供してくれるグライダーだと感じました。

耐久性、パッキング、サイズ選びまでストレスフリー

MAESTRO3 LIGHTでは、前翼部のニチノールをネオプレンパッドでカバーすることで耐摩耗性が大幅に向上しています。ニチノールは前翼部のみに配置されていますが、3分割の3D成形によって非常に滑らかな翼形が保たれており、パッキング時に気を遣う必要がありません。

3分割の 3D 成形

テイクオフからランディング、そしてパッキングまで、ストレスを感じる瞬間がなく、最後まで心地良い気持ちでフライトを締めくくることができます。

サイズ展開は17から25までの全8サイズ。対応体重は55kgから145kgと幅広く、どのパイロットでも自分に合ったサイズを見つけられるはずです。楽しいフライトを求めるパイロットの皆さまに、ぜひ試していただきたいモデルです。

Report：エアパークCoo　ジャン・ソウォン

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.10

ハーネスの重要性について

執筆者：藤野光一

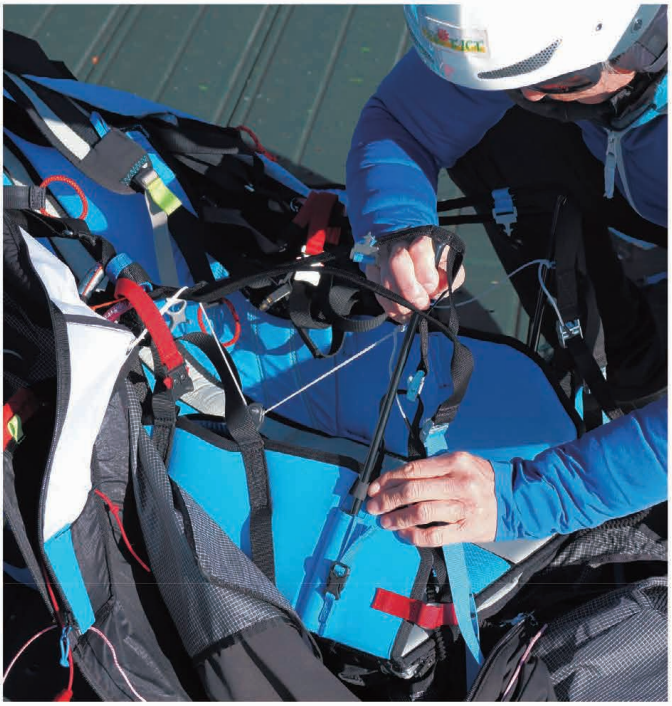
営業でさまざまなエリアを回っていると、旋回時の体重移動やフライト姿勢、テイクオフ時の姿勢など、いろいろな質問を受けます。そうした会話の中で、「ハーネスの重要性」は、実はわかっているようで、きちんとは理解されていないと感じる場面があります。今回は「ハーネスの重要性」について考えていきたいと思います。

ハーネスの役割

ハーネスの役割は、単純に言えば「人（操縦者）とパラグライダーを接続する道具」と言えます。そして、これは私の持論ですが、「パイロットもパラグライダーが飛ぶための物理的な部品の一部である」と言うこと。なぜなら、パラグライダーは重さ（荷重）がかからなければ推進力が生まれず、当然ながら揚力も発生しないからです。そのため、ハーネスを人が身に着けることでパラグライダーと接続され、その状態になって初めて空を飛ぶためのシステムとして成立します。
こう考えると、ハーネスが担う役割は非常に重要だと言えます。

ハーネスの持つ機能

ハーネスには、単にパイロットをパラグライダーに接続するだけでなく、さまざまな機能が求められます。例えば、一般的にはパイロットがハーネスに座ってパラグライダーを操縦するわけですから、居住性が良くなければなりません。また、居住性に関わる部分ではありますが、操縦性を確保するためにパイロットの身体をしっかり支えるホールド性も重要です。さらに、パラグライダーの旋回時には体重移動が必要になるため、荷重を適切にカラビナへ伝達する仕組みや構造も欠かせません。これらに加えて、レース用ハーネスでは空気抵抗の低減やアクセル使用時の姿勢保持、揺れを抑えるための構造など、より高度な機能が備えられています。
では、ハーネスを利用するパイロット（つまり私たち）は、こうした機能をどれだけ認識し、理解した上でハーネスを使っているのでしょうか。



身体を傾けるのが体重移動？

上半身を旋回方向へ傾ける姿勢を取る方は多く、実際にその方法で操縦しているパイロットもよく見られます。しかし、上半身を傾けるだけで、それが本当に「体重移動」と言えるのでしょうか。
体重移動の目的は、旋回のきっかけを与えると同時に、ブレーク操作の初動で旋回側の翼が揚力増によって浮き上がるのを相殺することにあります。その力は、座板（座面）からカラビナ、そしてライザーを通して翼へと伝わります。
上半身を傾けるだけで、果たしてカラビナに十分な荷重が移動しているでしょうか。体重移動（荷重移動）とは、「カラビナに荷重がかからなければ意味がない」と言うことを、まず理解していただきたいのです。
では、そのためにはどのような姿勢を取るのが理にかなっているのでしょうか。
それを知るためにも、ぜひ一度ご自身のハーネスをよく観察し、荷重（体重）がどのように伝わる仕組みになっているのかを理解してみてください。

コワイ時に起きあがってしまう人へ

気流が荒れてとても怖い場面ってありますよね。そんな時、皆さんはどんな姿勢を取っているでしょうか。
多くの方は、恐怖を感じると身体が起き上がり、どんどんライザーの方へ顔が近づいていきます。座っているにも関わらず、まるでスタンディングポジションのような位置で操縦してしまうことさえあります。しかし、それではハーネスが持つホールド性や居住性、姿勢保持といった機能をまったく活かせません。本来、ハーネスとパイロットは一体化していることが理想です。パイロットが起き上がってしまうと、その一体感が失われるだけでなく、背中の支えを失うことでさらに不安定になり、揺れが増して恐怖心も強くなってしまいます。
こうした場面では、怖ければ怖いほど、むしろ深くしっかりとハーネスに座り、背中をハーネスに確実にホールドさせることが必要です。そうすることでパイロットとハーネスが一体となり、顔の位置が後退することで視野が広がり、水平感覚もつかみやすくなります。その結果、グライダーの状態をより正確に認識でき、適切な操縦につなげることができるのです。

セッティングは機能を考慮して行う

これまで説明してきた機能を理解した上で、ハーネスのセッティングを行う必要があります。どんなに優れたハーネスであっても、セッティングが正しくなければ、その性能を十分に発揮することはできません。多少の好みはあるにせよ、自分のフライト姿勢やフライトスタイルを踏まえて調整することが大切です。
極端なセッティングはハーネスにとって良くない場合がほとんどです。私個人の話になりますが、私は怖い時に身体が突っ張る傾向があるため、どちらかと言えばややタイト（窮屈気味）なセッティングを好みます。しかし、限度を超えるとハーネスに過度な負担をかけてしまいます。その結果、ハーネスが破損してしまうこともあります。実際、私は自分のハーネスを踏み抜いて壊してしまった経験があります。タイトすぎるセッティングが想定以上の荷重をかけていたため、破損につながったのです。
道具のセッティングには好みがあるとは言え、そこにも限度があり、極端なセッティングはハーネスのダメージにつながる可能性があると言う点は理解しておく必要があります。また、ハーネスのような道具は「調整できる範囲＝安全に調整して良い範囲」では必ずしもありません。この点についても、ぜひ理解していただければと思います。

まとめ

ハーネスは、フライトする上で非常に重要な道具です。とは言え、この大切な道具については、意外と見落とされている点もあるようです。フライトに直結する装備ですので、少しこだわってみることで、より安心して楽しめるようになるはずです。
最近の道具はどれも非常に良くできており、特にこだわらなくても普通に飛べてしまうのも事実です。しかし、ここで深く探求・追求するか、それとも特に興味を持たずに過ごすかは、今後の上達度合いだけでなく、自身のフライトそのものに大きな影響を与えることを理解していただきたいと思います。
ハーネスに限らず、どのような道具にも目的や役割があって作られています。正しく使えば、間違いなくあなたの良き相棒になってくれるはずです。ぜひ一度、ご自身の道具に改めて向き合ってみて、理解を深めるきっかけにしていただければ嬉しいです。
最後までお読みいただき、ありがとうございました。では、次回をお楽しみに。

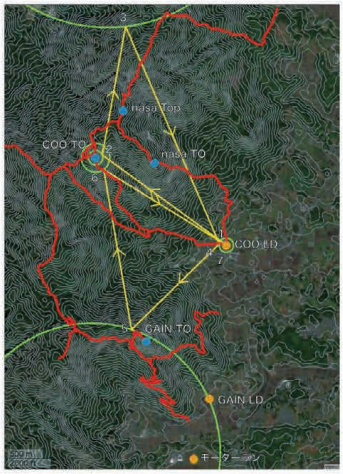
つくばハイク&フライ チャレンジ 2025

昨年11月8日・9日の2日間、茨城県石岡市にて「つくばハイク&フライチャレンジ2025」を開催しました。近年、ハイク&フライと言う競技スタイルは国内外で注目を集め、海外では各地で大会が行われています。国内では2024年に長野県富士見で開催され、本大会はそれに続くものとなりました。エアパークCooに加え、ハンググライダー・パラグライダースクールNASAおよびGAINパラグライダースクールのご協力をいただき、つくばエリアを舞台とした大会が実現しました。全国から36名、ベトナムから2名、女性選手6名を含む計38名にご参加いただきました。

大会初日（11月8日）

澄み切った青空が広がる快晴の朝となりました。ブリーフィングでルールと注意事項を最終確認し、恒例の集合写真を終えると、会場には自然と高揚感が広がっていきます。スタートゲートには各スクールの仲間や家族、友人が集まり、選手の背中に声援が送られます。午前9時、拍手に包まれながらレースがスタートしました。Coo東ランディングを起点とするタスクは、フライトかハイクか、その判断がレース全体を左右する設定です。

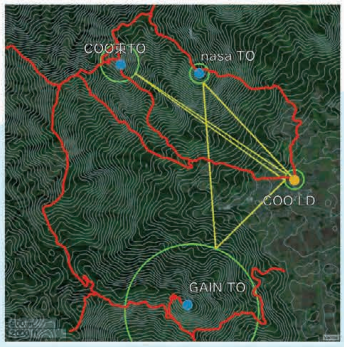
序盤、土屋選手（富士見パノラマ）がいち早くフライトを選択。一方、多くの選手はサーマルの立ち上がりを見極め、ハイクを選びます。Cooをホームとする里見選手は的確な判断でフライトに踏み切り、サーマルを捉えて高度を獲得。主導権を握りました。その後もNASAメイン、GAINテイクオフなど、選手ごとに異なるルートが選択され、最終的には里見選手が優勝。土屋選手、川波選手が続き、1位から3位までがそれぞれ異なるルート選択となる、まさにハイク&フライらしい展開となりました。女子の部では、後藤選手が空中で一気に順位を上げトップでゴール。各所で逆転劇が生まれ、最終ゴールはクローズ直前と言う、観る側も息をのむ一日となりました。



初日順位　1位 **里見**　2位 **土屋**　3位 **川波**　女子1位 **後藤**

2日目（11月9日）

一転して雨のレースとなりました。前日からの予報を踏まえ、断続的な止み間に可能性を残すショートタスクを設定しました。雨で中止となることはないハイク&フライの大会。選手たちは機材やウェアの防水対策を整え、覚悟を持ってスタートラインに立ちます。滑りやすいトレイルの中、土屋選手、山本選手が安定した走力で地上戦をリードし、厳しい消耗戦を制して上位でゴールしました。雨雲が切れない条件の中でも、わずかなチャンスに賭けてフライトを選択する選手の姿が印象的でした。女子の部では、ダウ選手が一度もフライトに頼らず、ひたすらハイクを続けるレース運びで女子トップゴールを果たしました。雨と疲労の中でも歩みを止めない姿は、この日のレースを象徴するものでした。また、熊副選手（TAK）はアクシデントを乗り越え、ゴールクローズ前に完走。最後まで諦めない姿勢が、フィールドに大きな感動を残しました。



2日目順位　1位 **土屋**　2位 **山本**　3位 **小林**　女子1位 **ダウ**

総合優勝
土屋　2位 **里見**　3位 **谷口**
4位 **コレソフ**　5位 **川波**　6位 **正木**

総合女子
ダウ　2位 **後藤**
3位 **横堀**

大会を終えて

快晴と雨と言う対照的な2日間を通して、選手たちは自らの判断力、体力、技術を尽くして競技に臨みました。飛ぶか、歩くか。その選択の積み重ねと、応援の声が交錯するフィールドには、ハイク&フライならではの魅力が凝縮されていました。ご参加・ご協力いただいたすべての皆さまに、心より感謝申し上げます。

なお、本大会は今年も同時期の開催を予定しております。舞台となるフィールドやタスク設定は、今回の経験を踏まえてさらに磨きをかけていく予定です。詳細は公式サイト等にてご案内いたします。皆さまのご参加をお待ちしております。

Report：エアパーク Coo 辻 強

Red Bull X-Alps 2026 CHALLENGER

Report：扇澤 郁

レッドブル X-アルプス・チャレンジャー開催決定！

今回が初開催となる3日間のハイク&フライイベント

レッドブル X-アルプス・チャレンジャー マイヤーホーフェンは、世界最高峰のアドベンチャーレース「Red Bull X-Alps」のスピリットを凝縮した、今回が初開催となる3日間のハイク&フライイベントです。2026年5月28日から31日（天候不良時の予備日を含む）、オーストリアのアルプス山岳リゾート・マイヤーホーフェンを舞台に、トレイルランニング、ハイキング、マウンテニアリング、そしてパラグライダーを融合させた過酷なチャレンジが繰り広げられます。

本戦がアルプス全域を2週間かけて横断するのに対し、このチャレンジャーは、本格的なレース体験を凝縮した濃密な3日間を提供し、次世代アスリートの育成を目指す新しい試みとなっています。この大会はRed Bull X-Alpsの選考会としての役割も担い、今後はオーストリア、日本、アメリカでの開催が企画されています。その第一歩として、まずはX-アルプスの本場であるオーストリア・マイヤーホーフェンでの開催が決まりました。

イベントのコンセプトと魅力

Red Bull X-Alpsは、パラグライダーと徒歩（ハイク）を組み合わせ、アルプスの峻嶮な地形を極限まで活用する「世界で最も過酷なアドベンチャーレース」として知られています。そのエッセンスを3日間に凝縮したのが、マイヤーホーフェン版チャレンジャーです。単なる競技にとどまらず、参加者が本戦レベルの戦術・技術・精神力を身につけられる"学びの場"としてもオーガナイズされています。

舞台となるマイヤーホーフェンは、X-Alps本戦でも必ずと言っていいほど通過するジルタール（Zillertal）渓谷に位置し、急峻なテイクオフポイント、多彩な地形、そして息をのむような絶景が広がる理想的なロケーションです。

レース期間中には、本戦で名を馳せたベテランアスリートによるワークショップも並行して開催。気象判断、ルート選択、安全管理、機材メンテナンスなど、実践的なノウハウを直接学べる点は、このイベントならではの大きな魅力と言えるでしょう。

このイベントは、競技性だけでなくインクルーシブさにも重点を置いています。男子・女子のカテゴリーを設け、女性ランキングを新設することで、多様な才能の発掘を目指しています。

観客にとっても、本戦さながらのドラマチックなレースを間近に楽しめる貴重な機会です。家族連れやアウトドア愛好家にとっても、アルプスの大自然を背景に繰り広げられる人間ドラマを観戦する時間は、きっと忘れがたいものになるでしょう。

詳細なレースフォーマット

レースは3日間にわたり、参加者の持久力や技術力、そして判断力を総合的に試す内容となっています。

Day 1：山岳ラン・チャレンジ
（Vertical Gain 1,250m）

谷底からスタートし、1,250mの標高差を一気に駆け上がる山岳ラン。頂上に到着した時点で、先着男子80名・女子20名までが選考対象となり、ここで1日目が終了します。このステージでは、純粋な登坂力とスピードが試されます。急な斜面や岩場が連続する、まさにジルタールらしいタフなコースで、参加者の本気度が一目で伝わるはずです。

Day 2：ショートマウンテンラン×3ラウンド
（各Vertical Gain 410m）

短距離の山岳ランとパラグライダーによる高速ダウンヒルを3回繰り返す、ハイスピードなステージです。各ラウンドの合計タイムで順位が決まり、上位男子28名・女子7名だけが最終日に進めます。フライト技術の精度やランディングの正確さが勝負の鍵となり、本戦さながらの「ハイク&フライ」のリズムを体感できる内容です。連続ラウンドで行われるため、疲労の回復力やメンタルのコントロールが勝負を分けます。

Day 3：80km Out & Return Hike & Fly

最終日は約80kmのロングコース。マイヤーホーフェンを2度通過するアウト&リターン形式で、ハイクとフライトを繰り返しながら完走を目指します。天候や風向きによってルートが変化する本格レースで、体力の限界に挑みつつ、戦略的なフライト判断が求められます。これらのステージは、Red Bull X-Alps 本戦のRace Committeeが監修しており、安全第一を徹底しながらも、参加者が"本物"を体感できるオーガナイズとなっています。

本戦への道

勝利の栄誉は、単なるトロフィーにとどまりません。男子・女子の優勝者には、2027年Red Bull X-Alps本戦へのワイルドカード出場権が授与され、2位・3位には本戦プロローグへの出場権が与えられます。つまり、チャレンジャーは本戦へとつながる「登竜門」としての役割を担うことになります。

さらに、期間中にベテランアスリートが行うワークショップで得た知見を活かすことで、レース後半に逆転のチャンスを生み出す可能性もあります。単に速さだけでなく「賢く強い」アスリートが評価される選考会になるはずです。

参加希望者の準備のポイント

参加にあたっては、公式サイトに掲載されている FAQ・Terms of Participation・Rules をよく読み、必要書類を提出する必要があります。対象はパラグライダー経験者で、DHV1／EN-Aクラス以上のウィングをはじめ、ヘルメットやトラッカーなどの必須装備を準備することが求められます。また、事前トレーニングとして、山岳ランの耐久力（1日20km以上）や年間100時間以上のフライト経験を積んでおくことが奨励されています。

マイヤーホーフェンはアクセスも良好で、インスブルック空港から車で約 1 時間。宿泊施設も充実しており、チームキャンプにも対応しています。観戦は無料で、ライブトラッキングや大画面での中継も予定されているため、家族や友人と一緒に楽しむレース観戦にも最適です。

マイヤーホーフェンの魅力

開催地のマイヤーホーフェンは、ジルタール国立公園に隣接するアドベンチャーの聖地です。夏はハイキングやクライミング、冬はスキーで世界的に知られています。

イベントでは、地元経済の活性化と環境保全の両立を掲げ、ゼロ・ウェイストの取り組みや地元食材の活用を積極的に進めています。

参加者にとっては、美しい自然を守りながら、本場ヨーロッパアルプスの魅力を全身で感じられる貴重な機会となるでしょう。

レッドブル X-アルプス・チャレンジャー マイヤーホーフェンは、挑戦者にとって大きなチャンスであり、観客にとっても感動に満ちた祭典となるに違いありません。日本からの参加にも期待が高まります。

詳細は公式サイトをご確認ください。

Red Bull X-Alps
公式サイト

Vol.11 2026.MARCH AEROTACT & AIRHEART GEAR NEWS AEROTACT & AIRHEART PARAGLIDER GEAR NEWS MAGAZINE

NEXT ISSUE

次号予告

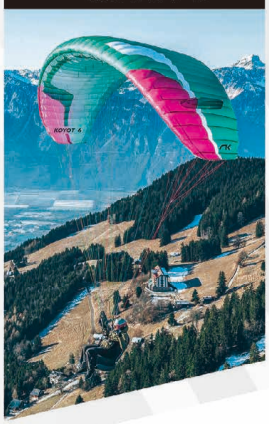
待望の最新初級機を徹底比較!!

NOVA・GIN・NIVIUKの3メーカーから、
待望の最新初級機が一挙登場。
NOVA NIVO、GIN BOLERO 8、
NIVIUK KOYOT 6／KOYOT 6P を徹底比較し、
実際のフライトインプレッションとともに、
その進化と操作性などを詳しく紹介します。
初級機選びの“今”がわかる特集をお届けします。

NOVA NIVO

GIN BOLERO 8

NIVIUK KOYOT 6



※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。

AEROTACT & AIRHEART GEAR NEWS PARAGLIDER GEAR NEWS MAGAZINE