

**AEROTACT & AIR HEART**

ギアニュース

# GEAR NEWS

**Vol.5** 2024 July

## **New Glider Impression**

新作グライダー情報

NOVA PRION6 / プリオン6

GIN GLIDERS YETI6 / イエティ6

GIN GLIDERS CAMINO2 / カミノ2

## **New Gear Impression**

新作パラグライダーギア情報

NOVA ARTUS / アルタスハーネス

お天気サイトの見方

便利な天気予報アプリ「Windy」の活用法

扇澤&藤野 ワンポイントアドバイス

自分の道具を総点検!それって何のために使うのですか?

クロスカントリーニュース

スナイプ那須から福島へ100kmクロカンレポート

スクールニュース

長野県/JMB富士見パノラマパラグライダースクール



# NOVA

Escape the ordinary

# PRION 6

プリオン 6

サイズ	XXS	XS	S	M	L
セル数			35		
投影翼面積 (m <sup>2</sup> )	18.8	21.0	23.0	25.1	27.1
翼面積 (m <sup>2</sup> )	21.8	24.4	26.7	29.1	31.4
投影スパン長 (m)	8.3	8.8	9.2	9.6	10.0
スパン長 (m)	10.3	10.9	11.5	12.0	12.4
投影アスペクト比			3.69		
アスペクト比			4.9		
全高 (m)	6.2	6.6	6.9	7.2	7.5
最大コード長 (m)	2.7	2.8	2.9	3.1	3.2
機体重量 (kg)	4.6	4.8	5.1	5.4	5.7
フライト重量 (kg)	55-85	70-95	80-105	90-115	100-130
認証 LTF/EN			A		



¥506,000 (税抜: ¥460,000)



Blue



Sangria



Green



Orange

AERFACT





## NOVA PRION6 インプレッション

初心者用グライダーとして定評のあるPRIONシリーズですが、今回リリースされたPRION6は果たしてどんなふうに住上がっているのでしょうか？

グライダーがモデルチェンジする際、どうしても「性能」や「安全性」といった指標に目が行きがちですが、初級機においてはもう一つ大事な指標があります。それは「扱いやすさ」です。

ビギナーが単独で空を飛ぶには、最低でも数ヶ月の練習期間が必要となります。継続して練習するには、やはり道具が扱いやすくなければなりません。年齢・性別・体格など、あらゆる個人差にフィットする「扱いやすさ」を兼ね備えていること。それこそが、パラグライダーの初級機に求められる第3の指標です。

そのことを念頭に置いて、PRION6のファーストインプレッションをレポートさせていただきます。

### 頼もしい最初のパートナー

翼を開いてみてまず感心したのは、ライザーの親切設計です。山から飛ぶようになるとあまり意識しなくなりますが、パラグライダーのライザーというのは多種多様なパーツが組み合わさっており、けっこう複雑です。パラグライダーを始めたばかりの人にとっては、まるでパソコンの配線のように煩わしく感じることでしょう。練習をスタートして早々、ラインチェックがうまくできず苦勞したという経験は誰にもあることでしょう。PRION6の分かりやすく色分けされたライザーとラインレイアウトは、道具の仕組みを容易に把握することができ、スムーズに1日の練習をスタートできます。



スクール生は、より多くの時間を地上練習に費やします。初級機のフィーリングについて論じるならば、グランドでの取り回しもしっかり確認する必要がありますでしょう。そこで正面から2~3m/sの安定した風が吹く講習バーンでいろいろ試してみました。

ライズアップは、ほんの少しの荷重で簡単に上がってきます。データ上だと機体重量はPRION5より若干重くなっているのですが、「むしろ軽くなったのでは？」と錯覚するほど軽やかな立ち上がりを見せてくれます。

次に手幅を狭くして、手が顔のすぐ横にくるような構えでフロントライズアップを試してみました。年配の方が腕を大きく広げてライズアップをすると、肩を痛めてしまうことがあります。このフォームなら肩関節の負担を軽減できます。しかしこの方法だとAライザーを引き込みがちになるため、大抵のグライダーはインテークが潰れてしまいがちです。ところがPRION6は潰れることなくまっすぐ上がってきました。

この点においてもPRION6は広い層に扱いやすいグライダーと言えるでしょう。

### パイロットに寄り添ってくれる 素直な挙動

立ち上げた後の頭上キープは非常に容易です。ブレーキの引きすぎなどで翼が後ろに下がっても、軽くテンションをかければすぐ頭上に戻ってきます。ラインのテンションが抜けても、すぐに潰れることはありません。まるで翼自身の上に留まろうとしているかのようです。

荷重をかけた時のピッチの動きは「程よく前に走る」といった具合です。ブレーキを軽く肩くらいに引いて走れば、自然な浮き出しでテイクオフできます。ブレーキを引いていくと、ハーフブレーキ辺りを起点にグッと手応えが重くなります。ブレーキの引き過ぎを防いでくれるので、ファーストグライダーには大切な特性を備えています。

グランドハンドリングを通じての感想を一言で言うなら、「素直」。こちらのインプットに対して、鋭すぎず鈍すぎずちょうどいい動きで応えてくれます。この感覚は「素直」と表現するのがピッタリです！

### ビギナーにとって完璧な翼

XSサイズ(70-95kg)に飛行重量81kg、ハーネスはエアロタクトのブラックバードでテストフライトを行いました。

立ち上がりの良さを確かめるために、あえて無風のタイミングでテイクオフしてみました。短い距離でライズアップが完了し、数歩走っただけで難なく離陸。ほとんど風が無いのに、これほど容易にテイクオフできるとは驚きです。旋回はクルクル小回りがきく感じで、トグルを胸くらいまで引けばコンパクトに回ります。やはりこの辺からブレーキの手応えがグッと重くなり、機体が「これ以上は引きすぎるな」と教えてくれるのです。

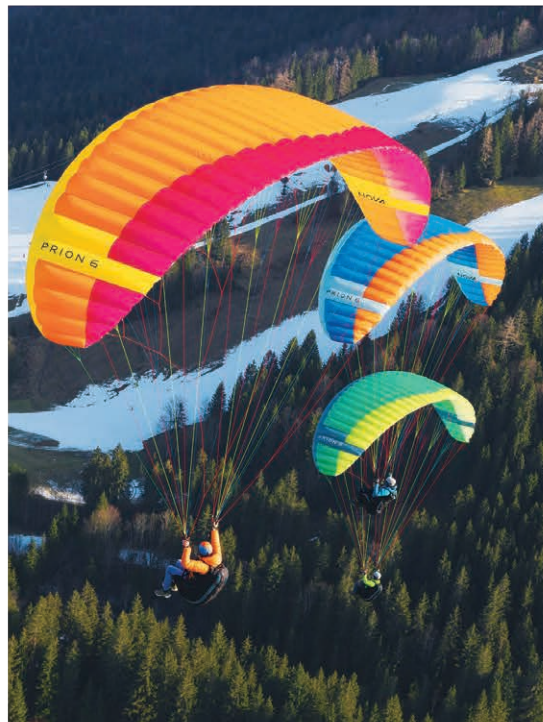
山際の小さなサーマルをとらえて、トップアウト。雲底の1000mまで上げてビッグイヤー+フルアクセルを試してみましたが、全く揺れません。次にピッチングやローリングで翼をアクティブに動かしてみますが、操作した分だけ程よく動き、クセのない素直な反応を見せてくれます。

続いて片翼潰しです。Aラインの片側3本を全て引いて潰してみましたが、挙動はマイルドで復帰も素早く完了しました。ランディングはサーマルが出てボコボコしていましたが、軽く肩くらいで抑えれば安定するので難なくアプローチを組み立てることができました。

PRION6は性能、安全、扱いやすさをバランスよく兼ね備えており、入門機としてあらゆる層におすすめできます。パラグライダーの基礎を身につけるにはうってつけのグライダーと言えます。

REPORT: 川波義宜

(nasaパラグライダースクール)





Adventure Awaits!

冒険が待っている!

# Yeti 6

イエティ6



サイズ	21	23	25	27
セル数	36			
投影スパン長 (m)	7.93	8.3	8.66	9
投影翼面積 (㎡)	17.85	19.57	21.28	23
投影アスペクト比	3.52	3.52	3.52	3.52
スパン (m)	9.96	10.43	10.88	11.31
翼面積 (㎡)	20.8	22.8	24.8	26.8
アスペクト比	4.77	4.77	4.77	4.77
コード長 (m)	2.59	2.71	2.83	2.99
機体重量 (kg)	2.42	2.63	2.76	2.99
フライト重量 (kg)	50-75	65-90	75-100	85-110
認証 EN	A			

※軽量ダイニーマライザーによる重量。  
レギュラーライザーでは+160g。

¥627,000 (税抜:¥570,000)



## GIN GLIDERS YETI 6 インプレッション

山岳用軽量グライダー YETIが超小型のリバーシブルハーネスとのパッケージで発売されたのは、第1回目のレッドブル X-アルプスが開催された2003年頃です。当初からX-アルプスにスポンサーしていたGIN GLIDERSは、現在のハイク&フライブームを先読みし、軽量素材でのアイテム開発に力を注いできました。そのGIN GLIDERSが6番目のエディションとして発表したYETI6に、山桜が咲く快晴のエアパークCOOで試乗してみました。

まずは23サイズ2.56kgをGINのスイッチ2リバーシブルハーネス2.4kgにパックし、総重量7kg弱で快適にハイクアップ。グライダーを開いてみると、リーディングエッジの補強材にニチノール（形状記憶合金）が使われ、軽量でありながら翼の硬性が保たれています。ライザーにはケブラーウエーピングの12mmが使われていて扱いやすい印象です。



### オートマチック感のある翼

朝一番の安定したコンディションでフライトを開始。テイクオフはほぼ無風でしたが、あえてライザーに手を添えた程度でライズアップし、インフレーション特性を確かめながらテイクオフしました。フロントライズアップでしたが、インフレーションは軽くスムーズの一言です。ほぼ自動的に頭上安定し、YETI6のピッチ安定の良さがうかがえました。翼を見上げると、スイープバックしているウイングチップが格好良い印象です。GINのインフォメーションでは、前モデルYETI5からの更なる軽量化と、Bolero7の安定性を融合させたとのことで、スイープバックシェーブでの軽量化が実現されています。旋回性はノーズが下を向くダイナミックな感じはなく、スクール生にもストレスのない最適な旋回性能を持ち合わせています。

2本目は、少し北風が残る抜群のサーマルコンディション下でのテストとなりました。そのハードなサーマルコンディションでのファーストインプレッションは、とにかくよく回り良く上がるということです。ブレイクテンションも私好みのGINタッチで、翼の安定感は抜群で楽しい限りです。

### 旋回、上昇、全てがスムーズ

ソアリング性能の良さは期待以上で、オールラウンドなポテンシャルの高さを感じました。試乗時の装備重量は75kg弱、23サイズのウエイトレンジ65kg~90kgの中間ぐらいでしたが、ヘッドウインドでアクセルを踏んだ時のペネトレーションの良さには驚きでした。ハーフアクセル程度で決して速度が速いわけではないのですが、風に入っていく感触からはプロファイルがしっかり形成された翼の硬性が感じられます。メインプロファイルには、リーディングエッジから後縁部までニチノールが挿入されており、そのおかげで高速時でもプロファイルの形が保持されています。YETI6で特筆すべき点は、エクステンドウエイト(+15kg)でEN/Aの認証を取っているところでしょう。

サイズ	21	23	25	27
飛行重量 (kg)	50-75	65-90	75-100	85-110
Extended weight (kg)	75-95	90-105	100-115	110-125
EN 認証	EN A	EN A	EN A	EN A



GIN GLIDERSは、今回私が使用したスイッチ2ハーネス（リバーシブルエアバッグ）とYETI6の組み合わせを、「トレーニングヒルからハイク&フライ、そしてソアリングまでストレスなく楽しめるセット」として奨励しています。YETI6は、装備重量の下限で飛んでも風にもまれるような不安定感はなく、初心者には軽めのウエイトレンジがお勧めです。ハイク&フライ+ソアリング希望の方はウエイトレンジ中間程度で。そして多少風が強くてもフライダウンを目的とした山岳フライトを望む方にはエクステンドウエイトレンジでサイズを選んでもらえば良いでしょう。山岳フライトを望む方は、オプションで超軽量ダイナマライザーを選ぶことが可能。約300gのYETIエクストリームハーネス、1kg程度のYETI ULパラシュート、660gのXライト40リュックサックを組み合わせると、グライダーを含め5kg前後の装備重量で快適なハイクと安心のフライトが約束されます。



長年ハイク&フライアイテムの開発をリードしてきたGIN GLIDERSが取り揃える軽量アイテムは、初心者から上級者まで、オールラウンドなニーズに応えます。ご自身のスタイルに合わせたアイテム選びも含め、YETI6の魅力を存分に楽しんでいただきたいと思います。

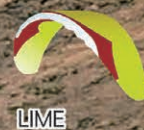


GIN

# Camino 2

カミノ2

EMBRACE THE WILDERNESS



サイズ	XXS	XS	S	M	L
セル数			65		
投影スパン長(m)	8.93	9.31	9.69	10.08	10.48
投影翼面積(m <sup>2</sup> )	16.58	17.99	19.52	21.11	22.83
投影アスペクト比	4.81	4.81	4.81	4.81	4.81
スパン長(m)	11.09	11.56	12.04	12.53	13.02
翼面積(m <sup>2</sup> )	19.53	21.20	23.00	24.90	26.90
アスペクト比	6.3	6.3	6.3	6.3	6.3
コード長(m)	2.14	2.27	2.32	2.41	2.51
機体重量(kg)	3.09*	3.34*	3.60*	3.96*	4.15*
フライト重量(kg)	60-75	75-90	85-100	95-110	105-125
認証(EN)	C				

\* 軽量ダイニーマライザーによる重量。レギュラーライザーでは+200g。  
¥792,000 (税抜: ¥720,000)

AERFACT





## 調和のとれたハンドリングと 2ライナーのパフォーマンスの融合

Boomerang12で採用されたザトウクジラの結節にヒントを得た「Wave Leading Edge テクノロジー」を、軽量スポーツクラス2ライナーモデルに投入した意欲作。

ジングライダーズオリジナルの「Wave Leading Edge テクノロジー」は、リーディングエッジの凹凸が翼を流れる気流の剥離を遅らせることで、高い迎え角でのパフォーマンス向上と低速でのシンクレートを改善し、ストールの進行を遅らせることができることです。この先端技術を投入したCamino2の乗り味は、どんなものなのか?大きな期待を抱きながら、XSサイズ75~90kg、飛行重量86kgでフライトしました。前日に10mmをこえる雨が降った翌日は快晴、北東の風が強くサーマル強めの荒れたコンディションです。nasaTOP (テイクオフ)の風は、東北東・左サイドのアゲンスト5~6mの風です。サイドだったため先に風を受けた右翼から傾いて上がってしまいましたが、何ら苦勞することなく、軽くブレーク操作で修正ができ頭上で安定してくれました。ライズアップは軽いつきでしたが、軽量機特有の軽さではなく、剛性感と安定感がありながらの軽さです。ライズアップ時のテンションは、アスペクト6.3の機体なら標準的という印象で、過度にシューティングする傾向もなく頭上にとどまってくれます。

Camino2は、XCフライトだけでなく、ハイク&フライやビバークフライトなどの冒険を好むパイロットもターゲットにしているとのことなので、トリッキーなテイクオフでこのテイクオフ特性は、かなり有利に働くに違いありません。



スムーズな加速を可能にするCamino2の2ライナーライザーシステム。



地上では軽快に上空ではしなやかに! Camino2はあなたの可能性を広げてくれるでしょう。

### 全てが凝縮されたようなフィーリング

最初のサーマルでは、ピッチングを警戒してややオーバーコントロール気味になってしまいましたが、慣れるに従ってピッチの安定性を強く感じました。XSサイズで機体重量3.34kgの軽量機ですが、翼全域に渡りキャノピーは程よい剛性感があり、軽量機特有の柔らかさは感じられません。翼全体は安心感のある強度が翼端まで保たれているという印象です。

これはリーディングエッジに採用されているニチノールロッドの影響だけでなく、「Wave Leading Edge テクノロジー」による高い迎え角と、ジングライダーズ特有の後縁のライン取りなどによる総合力で、メーカーの深いこだわりが感じられるところです。日頃、ハングライダーで飛ぶことの多い自分には、かなり好感が持てる好みの翼です。サーマリングではストロークは重すぎず、軽すぎず、どちらかと言えば、安心感のある適度な重さを感じました。この日は小さめの強く荒れたサーマルコンディションだったので、小さく旋回する必要がありました。飛び始めは外翼のコントロールを意識して、ストローク幅は少し広いと感じましたが、レスポンスがいいのでオーバーコントロールにならない様に心掛けました。

この日は3時間ほどフライトしましたが、慣れるにしたがってブレークとキャノピーから手に取るように伝わる情報が心地よく、機体性能に任せた操作にしていけることができました。この特性を理解して使いこなせれば、XCフライトではかなり強い味方になってくれるに違いありません。



Wave Leading Edgeテクノロジーによる優れた上昇能力を備えています。



ブレーキとキャノピーの両方を通じて、大気の状態を的確に伝えてくれます。



比較的軽くダイレクトなブレーキフィーリングで、長距離のXCでも快適なフライトが楽しめます。

### 楽々グライディング

グライディングは、期待以上のスピードと滑空性能がありました。このクラスでは間違いなくトップクラスといえるでしょう。アクセルは軽く、ハーフアクセルからすぐに心地よいスピード感を得ることができます。この日は、かなり荒れたコンディションでしたので、フルアクセルでの移動は多くはできませんでしたが、北東風の強いこの日の筑波山からの帰りは良く前に出てくれて本当に助かりました。アクセルの踏み出しを丁寧に行えば何の問題もありませんが、荒れたサーマルで不用意にアクセルを踏み込むとローリングに入ることがありましたが、リアライザーに軽いテンションかけて必要なリアライザーコントロールで簡単に抑えることができました。リアライザーコントロールは多少慣れが必要ですが、アクセル使用時はAライザーの荷重が増えるので軽いテンションで機体の挙動を制御することができます。特に荒れたこの日に躊躇なくアクセルを使ったのは、Cクラスならではの安定性と、さらにCamino2が与えてくれた安心感があったからだと感じました。

### アクセスしやすい、本物のXC ウィング

軽量グライダーとして、ハイク&フライやクロスカントリーフライトはもちろん、コンペシーンでも楽しみながら性能を発揮できる機体です。まさにクラス最高峰のハイパフォーマンス機のひとつと考えて良いでしょう。Cクラスとすることで、Bクラスからの乗り換えには少し難しく感じるかもしれませんが、C・Dクラスからの乗り換えであれば、さらなる好成績が期待できるでしょう。滑空性・コントロール性・安全性の全てにおいて、高いレベルでバランスのとれている機体だと感じました。

REPORT:  
板垣直樹 (nasa パラグライダースクール)



# NOVA

Go light, fly far



# ARTUS

アルタス

¥330,000 (税抜: ¥300,000)

サイズ	S	M	L
パイロット身長 (cm)	~165	160-180	180~
ハーネス重量 (ALUMINA+プロテクター) (kg)	2.0	2.1	2.2
ALUMINA+ Protector重量 (kg)		0.235	
ハーネス重量 (ARTUS AIRプロテクター) (kg)	2.15	2.25	2.35
ARTUS AIR Protector重量 (kg)		0.385	
認証 (EN/LTF)	PH_421.2023		
最大パイロット重量	130kg LTF / 100kg EN		



Blue/Black

AIRACT





## NOVAフリーク待望の軽量ポッドハーネス "ARTUS" 登場!

NOVA

2021年のエクスアルプスで、NOVAはXENONとレースバージョンの超軽量ポッドハーネス ARTUS をデビューさせました。XENON は時を待たずして一般販売が始まりましたが、ARTUS はなかなかその情報が伝わってきませんでした。レースバージョンは徹底的に軽量化を目指したので、バックル類はなく、エクスアルプスのレース中のハードランディングで破損してしまうこともありました。

これでは一般販売は難しいと、市販バージョンでは軽量化と耐久性のバランスを重視、安全性と快適性の向上を考慮し、普段使いも可能にした重量 2kg 台の軽量ポッドハーネス (3 サイズ) として刷新されリリースされました。

しかしながら使い勝手の多くは踏襲され、人気のアドベンチャーレースを想定し、モバイルバッテリーや行動食などの小物収納に便利な取り外し可能なカンガルーポケットやハイドレーションチューブ用のスリット、排尿用のチューブスリット、シート下の収納ポケットなどの豊富な収納スペースが装備されています。まさにフライトのたびにレース気分が味わえる軽量ポッドハーネスに仕上がっています。

レギュラーパラシュートはフロントコンテナ(最大容量 4.3L)に収納、プロテクターは NOVA オリジナルの2つのパーツからなる ALUMINA+ ハイブリッドバックプロテクターシステムを新開発。ALUMINA+ は、非常に軽い管状構造を持つアルミニウムを衝撃吸収材として用い、PEフォームで全体を形成するシステムです。さらにコンパクトにしたいと考えるアドベンチャーレースパイロットには、オプションのインフレーターブルエアプロテクターも用意されています。

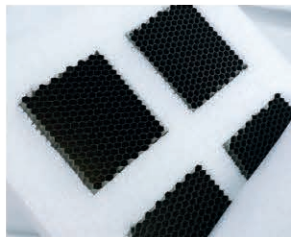
ハーネスの装着と脱落防止システムは、アルミ製テープエンドバックルとリングを組み合わせるのですが、少し慣れが必要です。わかりやすいように色分けされ、レッグループ部分に取り付け図がプリントされたパーツが取り付けられています。パラグライダー用に開発されたエーデルリッド製 EASE Aerotec カラビナが付属、ロックシステムがユニークな軽量カラビナです。

NOVA フリークだけでなく、軽量ポッドハーネスに興味があるパイロットは、ARTUS を是非チェックしてください!

REPORT: 小貝哲夫



パラシュートはフロントコンテナに格納、コックピットもアドベンチャーレースに必要なスペースを確保。



オリジナルのALUMINA+は、軽い管状構造を持つアルミニウムを衝撃吸収材として、周囲をPEフォームで囲む。



装着は、カラーで左右識別されたアルミ製バックルとリングを組み合わせる。



レッグループ部分には、手順がプリントされたパネルが取り付けられている。



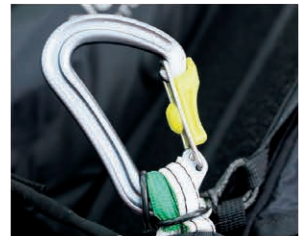
脱落防止システムは、取り付け順にナンバリングされたタグが取り付けられ、誤装着を防止。



ポッド調整は両側にある3本のストラップで、長さが1cm刻みでプリントされているのでわかりやすい。



モバイルバッテリーや行動食など、小物収納に便利なカンガルーポケットは取り外し可能。



パラグライダー用に開発されたエーデルリッド製 EASE Aerotec カラビナが標準装備、ロックシステムがユニーク。



必要にして十分なサイズの美しいフィンは、ブラックとブルー、グレーを組み合わせ、NOVAらしい雰囲気を生み出している。

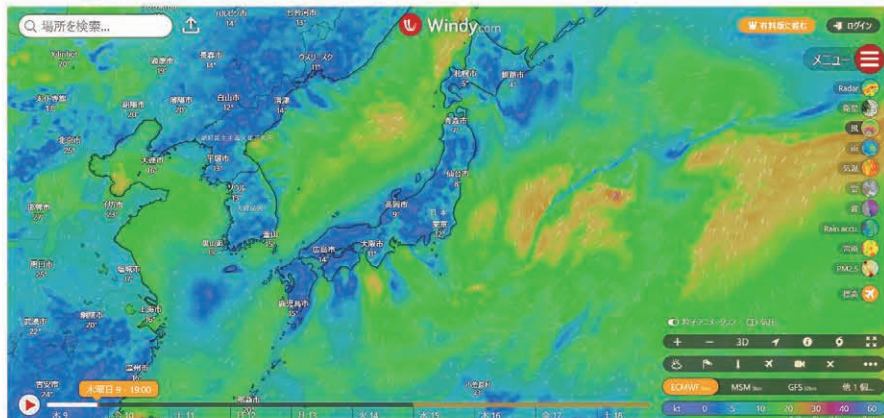


付属のARTUS専用スタッフサックと、リュックサック X-PACK 50 を組み合わせて使いたい。



# パラグライダーにも便利な天気予報アプリ「Windy」の活用法

エアパークCOO 城家哲也



Windy, SE社のアプリ「WINDY」より引用

## いつでもどこでも簡単にお天気チェック!

天気予報は様々な天気サイトで確認をしていると思いますが、パイロットの皆さんがよく利用しているサイト「Windy」を、今回と次号の2回に分けて説明したいと思います。1回目は、パラグライダーを始めたばかりという初心者の方に向けて話を進めていきます。

Windyはチェコの企業が提供している気象予報サービスで、風速や風向、風の流れをアニメーションで示してくれるため視覚的にわかりやすく、パラグライダーにとって必要な情報を提供している便利なサイトです。Windyの大きな特徴は、世界の主要な天気予報モデルをすべて提供している点。風や波、降雪など目的に応じたさまざまな予測をチェックすることができます。

無料でも十分な情報を得ることができませんが、有料のプレミアム会員になることで、3時間毎から1時間毎の天気予測が見られ、更新頻度も一日2回から4回に増加するなど、より詳しい情報を得ることができます。携帯版アプリもあるので、ダウンロードしておけば手早く確認したいときに有用です。

今回は無料で使える範囲でWindyを説明していきましょう。

まずWindy.comと検索すると、左記の様な画面が出てきます。

画面左下のバーには、曜日/日にち/時刻が表示され、その時の予報を見ることができます。バーにカーソルを合わせて時間を調節すれば、見たい時間の予報が表示されます。バー左側の再生ボタン(▶)を押せば時間毎の流れを再生してくれるので、一日を通しての予報を把握したい場合は分かりやすいです。

画面上の白い線が風の流れを示し、青や緑などの色のグラデーションが風の強さを表します。強さを表す凡例は画面右下にあります。

## パラグライダー仕様にカスタマイズ

わかりやすく見ていくために、設定を変更していきます。

\*ここでは、日本でパラグライダーをする際に、一般的に使用されている風の単位「m/s(秒速)」に変更していきます。

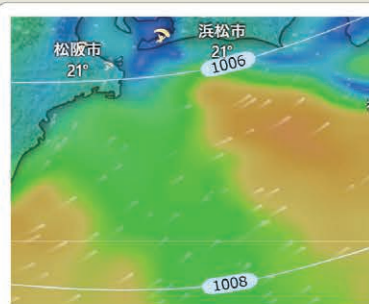


- ① 画面右上のメニューをクリックします。
- ② 「設定」を選択します。
- ③ 「風の単位を「kt(ノット)」から「m/s(秒速)」に変更します。



風の単位を変更後、設定画面からメニュー画面に戻ります。

●メニュー画面を下にスクロールしていき、「等値線:pressure」をクリックして表示。もしくは本画面の「気圧」と書いてあるスイッチをオンにします。これで気圧の値が等しい所を線で結んだ「等圧線」を表示することができます。

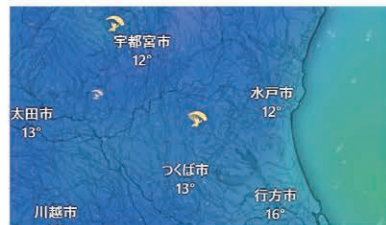


等圧線の数字(気圧)が高い所から低い所へ風は吹く。

この線の間隔が狭ければ狭い程風速が強くなる。

とりあえずこれだけ覚えておき、データの変化を見るようにすると、天気図を見た時におおまかな風の流れがわかるようになります。

- ④ 「パラグライダースポット」をクリック。



全国各地のパラグライダースポットが表示され、エリアの位置が探しやすくなります。画面左上の検索から自分のエリアを検索、その後♡マークを押してお気に入り登録しておけば、次回素早くエリアの天気を確認することができます。

Windyには他にも数多くの設定が変更できますので、どのようなものがあるか色々と試してみてください。



## 気象予報データを比較する

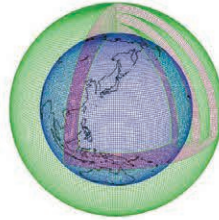


- **ECMWF :**  
ヨーロッパ中期予報センターが公表。他のモデルと比べて精度が高いと言われています。
- **GFS :**  
アメリカ国立気象局が公表。山岳地域では他のモデルと比べて劣ると言われています。

設定が完了したらエリアの天気予測を見ていきましょう。  
Windyでは5つの気象予報データがあります。

- **ICON :**  
ドイツ気象局が公表。
- **METEORBLUE :**  
スイスの気象サービス会社メテオブルーが公表。山岳地域では他のモデルと比べて精度が高いと言われています。
- **MSM :**  
日本の気象庁が公表。今年春に新たに変わったモデルですが、携帯アプリではMSMの表示がなく、確認できるのはパソコン版だけになります。

各モデルの横に表示されている数字は、どれだけの距離毎に予測をしているかを示しています。と言うのもスーパーコンピューターで天気予測をする際、地球を格子状に分けて考え、その格子間毎にデータを基に計算されます。格子間隔が狭い程、予測の精度が高くなると言えます。例えばGFSだと22kmの幅と大きな範囲での予報となります。



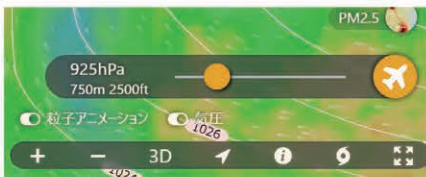
出典:  
気象庁ホームページ  
(<https://www.jma.go.jp/jma/kishou/know/whitep/1-3-1.html>)  
「数値予報に使われる全球格子の図」  
(気象庁ホームページより)



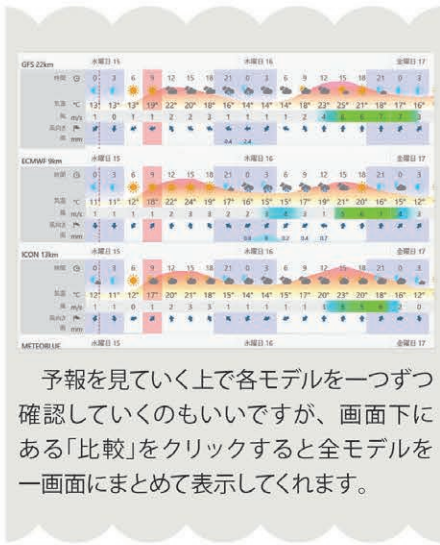
検索バーで調べたい場所を検索すると、左記のように表示が出ます。(画面下に「ベーシック」から「Airgram」まで色々な見方ができるグラフの選択欄があります。今回は「ベーシック」についての説明です)

画面左端に記載されているように、時間、気温、雨(降水量)、風(平均風速)、最大瞬間風速、風向きと表示され、画面下に表示されているGFS等の各モデルの文字をクリックすると、無料版では6日分のモデルの気象予報が表示されます。(有料版では10日分表示)

## 高度別の風の方向や強さをチェックする



ここで表示されている風速は、地上での強さになります。テイクオフやそれ以上の高度の風速、風向を確認したい場合は、画面右の「標高」と記載されている飛行機の形のアイコン(上図参照)をクリックし、高度を選択することでアニメーションの表示を変化させることができます。ここで注意しておきたい事は、高度を変更しても画面に表示されている各モデルの数値は変化しないため、高度別の風速、風向などは画面のアニメーションのみで判断することになります。



予報を見ていく上で各モデルを一つずつ確認していくのもいいですが、画面下にある「比較」をクリックすると全モデルを一画面にまとめて表示してくれます。

比較画面で予報を比べた時、複数のモデルが似たような結果を示している場合は、高い確率で当たると考えていいでしょう。しかし、各モデルの予報にバラつきがある場合、ECMWFが他のモデルに比べて精度が高いと言われていても、平地や山岳地帯が等、場所が変われば当たりやすいモデルも変わってきます。

日頃から予報をチェックし、実際の天気との差を比較、検証することで、自分のエリアで予報が当たりやすいモデルを判断できるようになっていきます。過去の予報は遡ってみることができないので、スクリーンショットを撮って保存する等、記録を取っておくと検証がしやすいです。

個人的には最近見る事ができるようになった「MSM」というモデルは、日本の気象庁が公表しているだけあって日本での予報に関しては比較的当たりやすいと思っています。

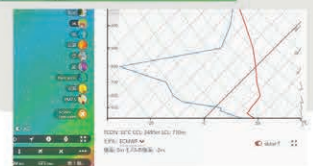
## ホームエリアの気象予測を立ててみよう!

実際のところ、パイロットの方はWindyだけではなく、複数の天気サイトを確認して予報の判断を行っていると思いますので、色々なサイトを見比べてみるのも予報を立てる上で大切です。

私の場合、Windy以外にも、次のようなさまざまなサイトを見比べた上で、自分なりの予測を立てるようにしています。

- **SCW:**主に風向、風速の予測確認
- **ウェザーニュース、Tenki.jp:**天気図や日本列島の天気、雨雲レーダーの確認
- **気象庁のアメダス:**実測の風向、風速の確認
- **XC skies:**クロカンをする時に使用

さて、ここまでwindyの基本的な使い方を説明してきましたが、フライトの為に更に詳しく大気の状態を知りたい方は「エマグラム」というものを見ます。これは調べたい地点を右クリックすると右図のような画面が現れ、「サウンディング」と書かれた文字をクリックすると、大気の状態予報である「エマグラム」というグラフが右画面半分に現れます。このグラフの読み方がわかると、フライトコンディションの予測を立てることができるようになります。今回は初心者の方に向けたものなので詳しい説明は割愛しますが、興味がある方は調べてみてください。



次回は「エマグラム」の見方を中心に、フライトにどうやって情報を生かしていくのか? 一歩踏み込んだWindyの活用法を紹介します。



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.4

## 自分の道具を総点検!

### それって何のために使うのですか?

執筆者：藤野光一

今回の話に先だち「ハーネスの基本的なセッティング」に関する動画をアップいたしました。

さらにハーネスだけでなく、私たちが使うその他の道具についても改めて見直す必要があるのではないか?と考えました。

そこで今回は「自分の道具を総点検!それって何のために使うのですか?」と題してお話していこうと思います。

## 今さら聞けない基本的な ハーネスセッティングの考察

動画



<https://youtu.be/VUf97-ukQhk>

## 道具には役割がある

パラグライダーの道具はたくさんありますが、当然ながらそれぞれの道具には役割や理由があります。最も単純に言えば、キャンピーはまさに「空を飛ぶための翼」であり、これがなければ飛ぶことはできません。また、キャンピーだけでは飛ぶことは叶わず、身に着けてキャンピーと接続するためのハーネスが必要になります。それ以外にも、万一の場合に備えたレスキューパラシュートや、頭部を保護するヘルメット、連絡を取るためのデジタル無線機、目を保護するためのサングラスやゴーグル、手袋、靴、バリオなどの計器類…と、様々な道具の機能を利用して私たちはフライトすることができているのです。では、皆様はこれらの道具を十分に理解した上で使用しているでしょうか?また、自分に合った調整をしていますか?

これらのことが正しくされていないと、快適なフライトは求められないでしょうし、何よりも危険でさえあります。

## 調整は目的を明確にした上で

特にハーネスにおいて強く言えることですが、十分に自身のフライトスタイルや目的を明確にした上で調整を行っている方はとても少ないように感じます。それ以上に、どこをどう調整したらよいのかさえ、実は正しく理解されていないケースも見受けられます。

ハーネスの調整と言うのはベーシックな部分と、目的に応じた個々によるユニークな部分に分けられます。ベーシックな調整というのは、動画で説明したような自分の体型に合わせる調整のことです。この調整の場合、概ね大多数の方が似たような基準を元に調整することになります。ショルダーベルトやレッグベルトなど、地上での動作にも影響するような調整箇所はそれらの機能が損なわれないように、自分の好みとのバランスを取る必要が生じます。

一方で、目的に応じた調整では、旋回がし易い(体重移動がし易い)ようにセッティングしたり、ポッドハーネスの場合ですと足を伸ばした状態でのポッドの長さなどは、自身のフライトスタイルによる好み(フィーリング)が大きく影響します。その場合「なぜそのようなセッティングが必要なのか?」を必ず明確にしておくことが重要です。そうしなければ、実際にフライトした時に調整の良し悪しが判断できなくなります。なんとなく「こんなもんかな?」と言うのもアリですが、それよりも具体的に「こうしたいからこうセッティングする」ということが明確な方が、しっくりいかなかった場合でもリカバリーが効きます。

とにかく、調整の目的は最終的に自分のフライト(フライトスタイル)をより良くするためであることを忘れないようにしてください。そして、なるべくこまめに調整する癖を付けることが大切かと思います。





## 道具にも寿命や交換時期がある

道具にはそれぞれ寿命があります。未来永劫使えるものではありません。例えばキャノピーは、生地が寿命があります。毎日のように飛ぶ方でしたら1年で寿命になるかもしれませんし、月に1回しか飛ばない方でしたら数年持つでしょう。これも使い方に依存します。キャノピー以外にラインも同じことが言えます。最近のグライダーはラインが少なくなっていますので、それぞれのラインにかかる負荷は大きくなっています。特にツリーランなどの通常かかる以上の荷重がかかった場合や、傷などがある場合

はすぐに交換することが求められます。ハーネスとキャノピーを接続するカラビナも消耗品です。

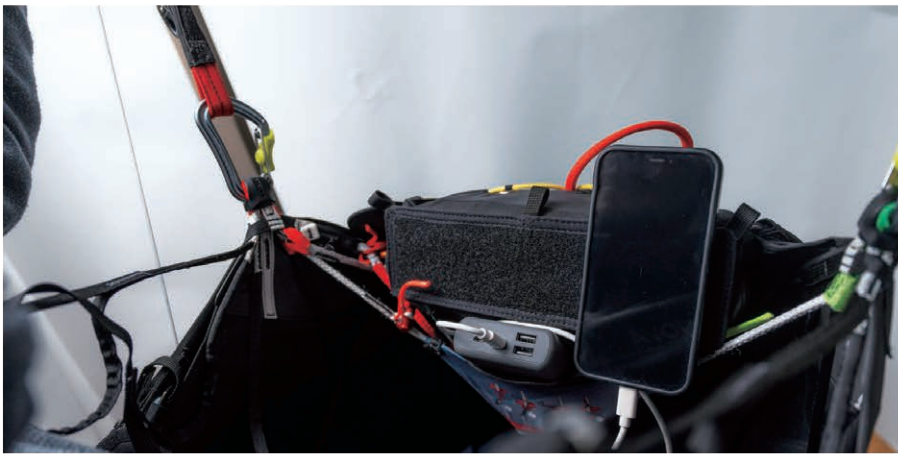
このように、私たちの道具の中でずっと使い続けられるようなものはあまりありません。直接飛ぶための道具ですから、即安全性に関わってくるのです。そのような観点で、ご自分の道具を見直していただき、必要であれば交換や買い替えなど、状態にあった対応を取っていただくのが最善の策かと思います。何事も「転ばぬ先の杖」ではないでしょうか？



## まとめ

いかがでしたか？道具には役割があり、その役割を十分に発揮させるためには正しい調整が必須となります。さらに、自分自身のフライトスタイルや目的に合わせるための調整も必要になります。そうすることで、初めて道具のパフォーマンスを引き出すフライトが可能になり、皆様の目的に合ったフライトができるようになるのです。この点をぜひご理解いただき、道具の点検をお願いいたします。

それでは、最後までお読みいただきありがとうございました。次号のワンポイントアドバイスをお楽しみに。







# スナイプ那須から福島へ 100kmのクロカン



クロカンウイーク4日目最終日4月7日(日)。前日夜に気象を確認したところ、予定会場のCOOは雲が多い予報で、参加はしないつもりでいた。当日朝に扇澤さんから「急遽、COOからスナイプ那須へ会場を変更します」との連絡。「今日はお休みします」と返事をしたものの、スナイプ那須付近の予報を見ると那須ならそれほど悪くなさそう。グループで白河辺りまで30kmぐらいは行けるかも?頭に浮かんだのは、クロカンに出たメンバーのライブトラックを家で見ながら悔しがっている自分。「やっぱり参加します」とすぐに連絡を入れ出発。

到着すると、すでにいつものパフォーマンスセンターメンバー10数名がそろい、エリアではスナイプ那須の朝練組がソアリングしている。コンディションは良さそうだ。

この日は那須から北東30kmほどの白河方面を目指し、グループでクロカンする予定である。今シーズンは、足尾エリアからのパラでのクロカンは、約100km地点の白河を越えていない。那須からなら30kmぐらいと近いので、景色だけでも白河越えを達成したいと思っていた。当然、「コンディション次第では60kmぐらい先の郡山も目指せればラッキー」という気持ちもあった。

10時半ぐらいにテイクオフして程なく後ろの山をトップアウト、1,700mぐらいで雲底に付ける。11時過ぎに、すでにトップアウトして待機していたメンバーと2人で山側からエリアを出発する。他のメンバーは、沖で上げて北上する模様。無線で連絡を取りながら、皆、少しずつ北上する。仲間が見える範囲で一緒にクロカンできるのは楽しい。

最初のサーマルポイントは那須ハイランドパーク付近。サーマルはあるがあまり上がらず、南東からのアゲンストの風で流され進みは悪い。この先には那須御用邸があり、前日の



ミーティングで設定した御用邸エアスペースを南に迂回。その後は進路を北へ向けられるので進みは楽になる。徐々に白河の街が見えてきて、ここで沖を進んでいたメンバーと合流。3人で高度2,000mを確保。ここから先は平地寄りを進むか、山側を進むか考えながらステイする。今日は足尾エリアから先行する他機がいるわけではないので、コース選びには慎重な判断が必要だ。積雲は山側、平地側どちらも同様にあり、迷った末、地形でサーマルを読みやすい山側のルートを選択。白河を右に眺めながら山沿いを進み、郡山を目指す。

一緒にフライトしていたメンバーの一人はここから平地側を選択。私ともう一人のメンバーはそのまま山沿いを北上、ついに猪苗代湖が遠くに見えてくる。この付近ではサーマルトップ2,000mを超え、標高514mの猪苗代湖が眼下に大きく見える。今シーズンの目標のひとつ、「猪苗代湖を上空から見る」ことを達成。しかもこんな間近で見ることができて大感動!



ここまで来ると、後は距離を伸ばすのみ。積雲と地形からサーマルを予想し北上。この辺りからは南風もしっかり入って、進みも順調。二本松市付近では左に安達太良山を眺めながらの快適フライト。めったに見られない景色を堪能する。しかし残念だったのは、360°カメラのSDカードの容量が猪苗代の先でなくなってしまい、この景色を記録できなかったこと。ここですでに4時間半が過ぎていた。

安達太良山を過ぎるとようやく福島盆地が見えてきた。この調子なら盆地の奥、国見まで行けるか?盆地手前では1,500~2,000mの高度をキープしたが、盆地に入るとサーマルは少ない。西側の山沿いを進み、高度900mを切ったところで、東北道大笹生ジャンクション付近のサーマルをヒット。1,300mまで回復し

飯坂温泉方向へ北上するが、ここで東からの海風?に遭遇し、急に進みが悪くなる。これ以上の北上は難しそうなので、高度のあるうちにランディング場所を探す。この辺りは、白鷹の大会へ行くときにいつも通る高速道路の上空なので、大笹生付近にはインターチェンジがあるはず。回収車のことも考えてその付近にランディングした。パッキングも終わらないうちに回収車が到着。COOからのクロカンの時もそうですが、素晴らしいオペレーション!本当にありがたく思います。

終わってみれば、予想を大きく上回り、直線距離で104km、フライト時間6時間10分(自己記録更新)のロングフライトとなりました。扇澤さんのクロカン日本記録(2021年4月12日COOから仙台)が230kmオーバー。今回はそのコースの途中、80~90km地点からのスタートでした。白河から先のコースのフライトは、足尾エリアからの200km越えフライトにチャレンジするために、大いに参考になりました。今回のスナイプ那須からのクロカンは、大満足かつ、大変有意義なフライトとなりました。



◀フライト動画  
[youtu.be/tUX5C5ArwZM](https://youtu.be/tUX5C5ArwZM)



## 扇澤から一言

中田さん、ビッグフライトおめでとうございます。今年のパフォーマンスセンタークロカンウイークでは、2日間スナイプ那須へ移動してのフライトでしたね。私がクロカン記録を出した時にも、白河を過ぎたあたりからは、今回中田さんが選んだルートを通りました。中田さんがおっしゃる通り、200km越えの記録を狙うための調査としても、完璧なフライトになったのではないのでしょうか。今回はスナイプ那須からのクロカンの可能性を見出したクロカンウイークになりました。





# School News

## JMB富士見パノラマ パラグライダースクール

### スクールの紹介

1993年、ゴンドラが山頂まで掛かるのと同時にJMB富士見パノラマパラグライダースクールが開校されました。テイクオフからは正面に八ヶ岳、南に目を移すと南アルプス、遠くには富士山が望めます。この絶景を見ながらサーマルソアリングを楽しむことができるのが富士見パノラマの最大の魅力と言えます。また、2017年頃からは、ハイク&フライが頻繁に行われるようになりました。ゲレンデの高度差は約800m、登りごたえのある急坂が続きますが、テイクオフに到着すると目の前には絶景が広がります。そんな山でハイク&フライをしない理由などありません(笑)。徐々にハイク&フライに興味のある方の入校が増え、スポーティーな雰囲気が加味されたスクールへと変化してきました。

さて、昔飛んだことがある方の中には、富士見パノラマはフライト確率が低いと感じている方も多いかと思います。確かに昔のようにテレビや天気図を見る程度の天気予報では、なかなかこの予報を的中させるのは難しいかもしれません。最近では様々な情報がインターネットから気軽に手に入るようになり、より高い精度での予測が可能になりました。西にさえぎる山がないため、どうしても標高1800mのテイクオフには西風が入りやすくなります。しかし東に切り立った斜面を有するため、日差しが十分あれば、弱い西風予報の時でもフライトが楽しめることがわかりました。

高度差800mのフライトはいつ飛んでもダイナミックです。夏の避暑がてら、スクール単位のツアーを組んで是非お越しください。

\*個人単位でのビジターフライトは諸条件がございます。HPをご確認ください。



楽しむことができる富士見パノラマ

絶景を見ながらサーマルソアリングを

### ハイク&フライ information

#### 1. ハイク&フライ講座

6月1日にハイクに特化した講座が行われました。講師は、同じ施設内でトレイルランとSKIMO(山岳スキー)のショップを開設されている堀部倫子さん。ご自身もパラグライダーをされるので、ハイク&フライの相談に乗ってもらい良い機会となりました。ハイクを勉強することはあまりないかもしれませんが、正しい知識で正しいトレーニングをすることで格段に楽に登れるようになります。

#### 2. パーチカル & フライ



10月6日に今回で3回目となる、ハイク&フライの大会「パーチカル&フライ」を開催します。入笠山まで一気に1000m登って、そのあとテイクオフに戻ってフライトします。フライトで順調にタスクをクリアできればもう山に登ることはありませんが、クリアできない場合は更なるハイクが待っています。斜度のきついゲレンデをハイクで制したタスクをクリアした後は、絶好の景色の中、高度差800mのフライトでゴール近くのランディングへ。抜群の達成感を味わうことができます。多くの方のご参加お待ちしております。

#### 3. ドロミテスーパーフライ



8月25日にスタートするイタリアのドロミテ山塊で開催されるハイク&フライレースに校長の岡田が参戦します。3回目の出場となる今回は、万全の準備を整え、サポーターのダビデと未到のゴールを目指します。使用機材はNiviukのKlimber3PとNOVA ARTUS Proハーネスの予定です。噂では過去最長距離のレースになるとのこと。スクールではドロミテスーパーフライ応援Tシャツを作成しました。購入ご希望の方は富士見パノラマスクールへお問い合わせください。



日本でも徐々に人気が出てきたハイク&フライ。ヨーロッパでは既に大きなブームとなっていて、多くの方が軽量装備でマイペースに山を上がりフライトを楽しんでいます。1日完結のレースやワールドカップ対応の長時間レース等が増え、ハイク&フライ熱は高まるばかりです。日本でも多くの方に山に登って空を飛ぶ爽快感を味わってほしいと思っています。

#### スクール情報

### JMB富士見パノラマパラグライダースクール

#### お問い合わせ

〒399-0211 長野県諏訪郡富士見町富士見6666-703  
富士見パノラマリゾート内  
TEL: 0266-62-7691 www.windhop.com



## NEXT ISSUE

次号予告

## FLIGHT IMPRESSION

フライトインプレッション



PHI BEAT2



PHI BEAT2 LIGHT

## 《第2回》お天気サイトの見方

天気予報アプリ「WINDY/エマグラムの見方」

ドロミテ  
スーパーフライ レポート

スロベニアツアー

イベントのお知らせ



※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。