

AEROTACT & AIR HEART

ギアニュース

GEAR NEWS

Vol.6 2024 November

New Glider Impression

新作グライダー情報

PHI BEAT2 / ビート2

PHI BEAT2 LIGHT / ビート2ライト

GIN GLIDERS FUSE4 / フェーズ4

第51回 イカロスカップ レポート

お天気サイトの見方

便利な天気予報アプリ「Windy」の活用法
第2回 エマグラム編

扇澤&藤野 ワンポイントアドバイス

「ストップライン」を決めた頭上安定のススメ

スロベニア ツアーレポート

2024 ドロミテ・スーパーフライ

「レースを終えて」

Information

イベントのお知らせ

第2回宇都宮スカイフェスタ 2024年12月開催!

アクロ界のスーパースター Theo de Blic来日決定!

COUPE ICARE 2024

半世紀続く空の祭典

イカロスカップ

2024

2024/9/17~22

Report: 藤野光一



毎年9月にフランスのサンチレールで開催されるスカイスポーツの見本市「Coupe Icare (イカロスカップ)」は、多くの来場者を集める大規模なイベントです。スカイスポーツ愛好者だけでなく、家族連れも多く訪れて子供たちがスカイスポーツに触れる貴重な機会となっています。今年は天候にも恵まれ、広大な空間で空のイベントを楽しむ姿が見られ、そのスケールと賑わいに、日本とは違った魅力を感じました。

展示エリアには各メーカーのブースが並び、新製品や最新情報を発表。アイテムの傾向は軽量装備がトレンドとなっているようです。特に軽量のハーネスが主流で、各社が力を入れていることが伺えます。バリオなどの計器も進化を遂げスマホアプリ化されたものやスマホアプリと連携するものなど、多様な製品やプロトタイプが展示されており、今後が楽しみです。

商品の動向をつかみ、知見を深めるには、ここに来て見るのが一番だと実感して帰ってきました。



3日間有効のICタグ



入場は携帯端末で管理

各ブース紹介

NOVA

NOVAブースはパネル展示が中心。実物展示はハーネスのみでしたが、多くの来場者が立ち寄って意見交換していました。NOVAのハーネスに対するこだわりが伝わってきました。



GIN GLIDERS

GINブースもハーネス中心の展示ですが、ひときわ目を引くのは最新モデルYeti Raceハーネス。Mサイズで1.8Kgと軽量のレースハーネスになっています。



NIVIUK

NIVIUKブースでは、新しくリリースされたHIKO、HIKOP、ARTIK7P、TAKOO6に加え、カラコルム山脈にあるK2からフライトした話題で盛り上がっていました。展示品はハーネスとプロテクション (ORIKAMI) で、昨年同様DRIFTER2が人気でした。





滑空比競争 (1991年に販売されていた昔のNOVA-PHANTOM: 左側)



会場の全景



ウエルカムパレード



展示場入口



会場入口の様子

KORTEL DESIGN



KORTEL DESIGNブースでは、主力のKUIK3や軽量ハーネスKLIFF3、KOMPACTなどのザックなどが展示され、来場者は各々試乗をしていました。



XC-TRACER

XC-TRACERブースでは、ファームウェア更新によりスマホアプリと連携して使いやすくなった最新機能についてインフォメーションしていました。



Coupe Icare 2024

PHI & ZOOM

PHI & ZOOMブースでは、BEAT2とBEAT2 LIGHTのプロモーションを中心に、開発中のハーネスのみが展示されていました。



FLYMASTER

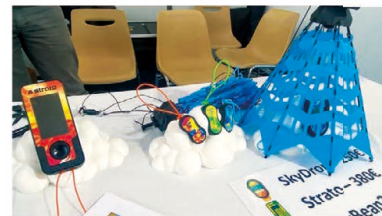


FLYMASTERブースでは、開発中の最新トラッカーLIVE ONEと収納ボックス(40台収容可能)が展示されていました。こちらは3バージョンあり、何とバリオやナビゲーション機能も備えているというグレモノらしいです。来年リリースを目指しているとのこと。



SKYBEAN

SKYBEANでは、今回の展示は既存商品のみで、噂されていた新商品は展示されていませんでした。





BEAT 2

ビート2

THE BEAT GOES ON!



blue



orange



lime

サイズ	18	20	22	23	24	26
セル数	56	56	56	56	56	56
投影翼面積 (m ²)	17.74	19.72	21.73	22.77	23.79	25.89
翼面積 (m ²)	20.8	23.11	25.48	26.7	27.9	30.37
投影スパン (m)	8.29	8.74	9.18	9.4	9.61	10.02
スパン (m)	10.51	11.07	11.63	11.9	12.17	12.69
投影アスペクト比	3.88	3.88	3.88	3.88	3.88	3.88
アスペクト比	5.31	5.31	5.31	5.31	5.31	5.31
機体重量 (kg)	3.9	4.2	4.5	4.65	4.8	5.2
フライト重量 (kg)	55-75	65-85	75-95	83-103	90-110	105-130
認証 (EN/LTF)	B	B	B	B	B	B

¥682,000 (税抜: ¥620,000)

AIRHEART



PHI BEAT2 & BEAT2LIGHT インプレッション

PHIのスタンダードBクラスであるBEATが2代目になりました。PHIは1つのモデルでノーマル生地と軽量生地の2パターンを公開するのが通例で、このBEAT2も軽量バージョンのLIGHTと同時にリリースされました。

今回のインプレッションは、BEAT2をメインに軽量バージョンのBEAT2LIGHTも織り交ぜた形でレポートしたいと思います。

BEAT2はサイズ23 (83-103kg) に100kgで試乗。BEAT2LIGHTはサイズ22 (75-95kg)に93kgと、どちらも上限付近でのフライトとなりました。

ブラッシュアップ手法

PHIが二代目に進化させたモデルは、BEAT2で6機目となります。

いつもインプレッションで触れるのですが、テクニカルデータを見ると2代目も初代も数値上は変化がない場合がほとんどで、キャノピーのデザイン以外は変わったところがわかりにくい、と言うのが正直なところでしょう。今回、BEATとBEAT2とで何が変わったのかを比べるために、ラインプランを比較してみました。すると、やはりラインプランに違いがありました。BEAT2はBEATに比べてBラインの取付位置が若干フロント側へ変更されています。同じくCラインも若干フロント側へ移動されていました。ブレークコードのカスケード方法も変更されており、テクニカルデータからは読み取れない緻密な変更がなされているのです。また、フライト中に透けて見えるキャノピーの内部構造の複雑さは驚きの一言に尽きます。私は勝手に「ブラッシュアップ手法」と呼んでいます。これまでの性格を大きく変えることなく、その性能を向上させていると言えるでしょう。

外観

地上にBEAT2を広げると、最初に感じるのはリーディングエッジ左右からコード側へ鋭く切れ込んだデザインが目を引きま。翼の形状、カラーリング等はBEAT2もLIGHTも同じですが、BEAT2はMJ 20D, Skytex 40を、LIGHTはPorcher



Skytex 27 double coatedを素材として使用しています。機体重量もBEAT2-22では4.5kg、LIGHTでは3.58kgと1kg弱の差があります。初代BEAT-22とBEAT2-22を比較しても400gの軽量化になっています。

ライザー構成はA1 (2本)、A2 (1本) とB (3本+スタビ)、C (3本)、そしてブレークコード。LIGHTとの違いはBEAT2がR01ライザー、LIGHTはR04ライザーが使用されているところでしょうか。色分けされた被覆付きラインは安心感があり、取り扱いもラインチェックもし易い設計になっています。

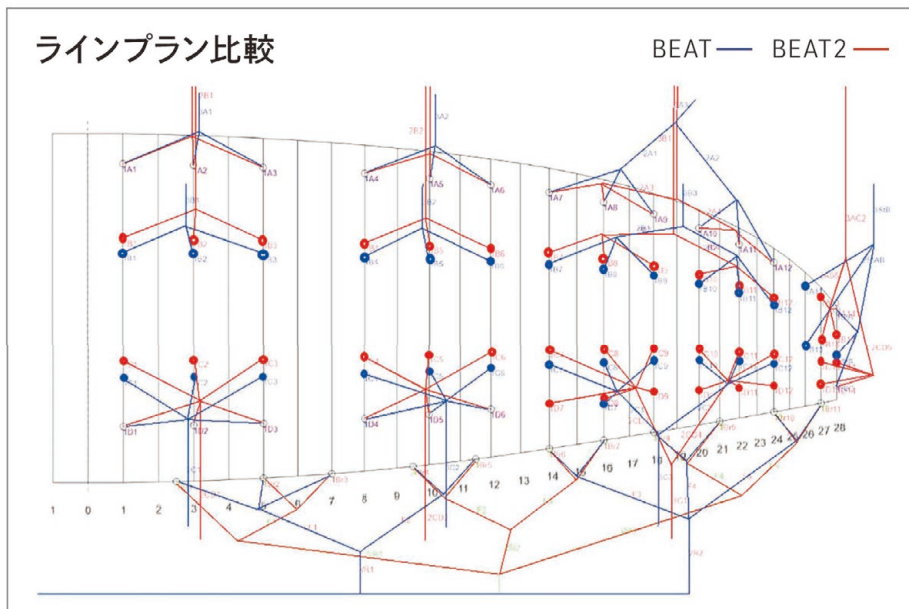
全体的な印象は、翼形はBEATと同じはずなのですが、デザインの影響かBEAT2の方がシャープな感じに見えます。

ライズアップ

それでは、実際に操作してみた感想をレポートしたいと思います。

ライズアップは、スタンダードBらしく軽いタッチと素直に上がる特性です。アスペクト比のあるPHIのグライダーは、頭上手前で止まってしまうような感覚になることが多いのですが、BEAT2はそのようなことはなくしっかりと頭上まで来てくれます。それでいて、強いリフト感で連れ去られるような挙動はなく、頭上安定中もどっしりと静止してくれるのは、最も緊張するテイクオフのライズアップ段階において嬉しい性能です。風があっても無風でも、A1ライザーだけでライズアップが可能ですし、A1、A2を持つてのライズアップもOKです。

ラインプラン比較



ブレークフィーリング

ブレークコードの操作感は、このクラスにしてはかなりダイレクトな感じがします。引いてからの反応は素直で素早い感覚で、旋回においても引けばすぐに反応して機首を変えてくれるような小気味良い操縦が可能です。どちらかと言えばHi-BのMAESTRO2に近いフィーリングでした。手応えも十分あり、引けば引くほど重くなる設定はこのクラスでは好感が持てます。

グライディング

BEAT2のグライディングは、速度を活かした直線的なイメージです。ラインプランでBやCがBEATよりも若干前側に移動していると言うのも影響しているのかもしれませんが、速度はありますが、それ以上に感じたのは浮きの良さです。これはBEAT2に限りませんが、PHIの2代目モデルは初代に比べて例外なく浮きが良い感じがします。スタンダードBと言うよりも、もうワンランク上のグライダーであってもおかしくないパフォーマンスを持っていると感じました。

アクセル

アクセルは軽く踏み込むことができます。最近の3段式アクセルバーの場合、調整にもよりますが、3段目で確実にフルロックまで踏み込めます。アクセル使用時も嫌な挙動やフラッターなどはなく、Cライザーで注意深くコントロールしてあげれば快適なクルージングができるでしょう。



ソアリング

サーマルにおけるハンドリングは、サーマルのコアがわかりやすくピッチアップを伴わない特性のおかげで、強い上昇に対してもキッチリとロールインしてセンタリングに移行できます。サーマルの強いところへ導いてくれるような挙動を示してくれるので、無理にセンタリングを維持しようとせず、グライダーの挙動を優先して旋回してあげることで効率的な上昇が得られます。また、サーマルサーチにおいても上昇のある方向へ吸い寄せられるような感覚がありますので、自信をもってサーマルサーチができるでしょう。

ランディング

ランディングアプローチ時には、ブレークコードの広いストロークで容易にスピードコントロールができます。これにより、多少スペースに問題があったり、斜面になっているようなランディング場であっても、確実に狙った場所へのランディングが可能となります。

降下手段

空中における降下手段は、A2ライザーを使ったビッグイヤーがメインとなります。A2ライザーを引くのに大きな力は必要なく、単純に引き下げるだけで翼端がパタリと潰れてくれます。この時、アクセルを併用することを忘れないでください。回復は、A2ライザーを解放するだけです。上手く回復しない場合は軽くブレークコードでポンピングするだけです。



収納

付属のハーモニカにパッキングする際、インテーク周辺を綺麗にまとめてさえおけば、キャンピー部分は多少ラフに畳んでも問題ありません。特に、BEAT2LIGHTはロッドがリーディングエッジ付近に限定されているので、気を遣わずに済むでしょう。

まとめ

BEAT2とBEAT2LIGHTをそれぞれ総合してインプレッションを記載して参りましたが、正直なところ、どちらも乗り味やフィーリングには違いがないと感じました。物理的に軽量であると言う点で、取り回しやライズアップが若干軽いなどの違いはあるものの、特に意識するほどではないと思います。BEAT2やBEAT2LIGHTには、2機目でのチョイスでも十分対応できますが、乗って欲しいパイロット像をイメージすると、SYMPHONIA2と同様にある程度空を楽しんだベテランのシニアパイロットに、気を遣わずに済むようなフライトライフを楽しんでもらうための相棒として選んで欲しいと思っています。レーティングとしてはスタンダードBクラスとなりますが、乗り味やパフォーマンスはHi-Bクラスに引けを取らない完成された翼に仕上がっていると思います。

このBEAT2及びBEAT2LIGHTで、気の張らないリラックスしたフライトを楽しんでください。

Report. 藤野光一 (エアハート)



BEAT 2 LIGHT

THE BEAT GOES ON!



ビート2 ライト

AIRHEART

サイズ	18	20	22	23	24	26	28
セル数	56	56	56	56	56	56	56
投影翼面積 (㎡)	17.74	19.72	21.73	22.77	23.79	25.89	27.89
翼面積 (㎡)	20.8	23.11	25.48	26.7	27.9	30.37	32.71
投影スパン (m)	8.29	8.74	9.18	9.4	9.61	10.02	10.4
スパン (m)	10.51	11.07	11.63	11.9	12.17	12.69	13.76
投影アスペクト比	3.88	3.88	3.88	3.88	3.88	3.88	3.88
アスペクト比	5.31	5.31	5.31	5.31	5.31	5.31	5.31
機体重量 (kg)	3	3.3	3.58	3.72	3.85	4.15	4.45
フライト重量 (kg)	55-75	65-85	75-95	83-103	90-110	105-130	105-155
認証 (EN/LTF)	B	B	B	B	B	B	B

¥770,000 (税抜: ¥700,000)



TANDEM EN-B

THE PERFECT PRO TOOL



Fuse 4

ヒューズ4



ORANGE GREEN FLAMINGO

¥715,000 (税抜: ¥650,000)

サイズ	37	41	44
セル数	49		
投影スパン長 (m)	11.08	11.69	12.09
投影翼面積 (m ²)	31.34	34.86	37.27
投影アスペクト比	3.92		
スパン長 (m)	14.07	14.84	15.34
翼面積 (m ²)	37	41.15	43.97
アスペクト比	5.35		
コード長 (m)	3.23	3.41	3.53
機体重量 (kg)	6.3	7	7.35
フライト重量 (kg)	90-190	90-220	120-240
認証 (EN)	B		

AERFACT

GIN GLIDERS FUSE 4 インプレッション

前堀善斗 : REPORT

スカイブー八方尾根パラグライダーズスクール インストラクター

2007年からタンデム体験のお客様と年間400~500本程度フライトしています。
この記事は、プロユースで情報が欲しい方向けに、少しでもお役に立てる内容にしたいと思います。

基本情報&FUSE3との違い

テクニカルデータでは、機体重量の軽減(サイズ41で200g)以外はFUSE3とまったく同様。それほど前作の完成度が高かったのでしょう。

まずは、メーカー情報とENテストレポート(FUSE3との比較)を確認。

前作からの変更点は、生地最適化(軽量化)、プラスチックロッド素材改良(剛性UP)、薄いプロファイル、トリムウェビングの強度UP&容易な交換システム。これらの変更によって「機体重量軽減(サイズ41で200g)」「最高速度3km/h増加(対前作)」「テイクオフ性能の向上」「ブレーキ圧の軽減」が実現したと公表しています。ラインは素材も構成も変更は無いようです(マニュアル参照)。

前作から変わらない「広いウェイトレンジ(サイズ41で90~220kg)」も見逃せない特徴です。

次にENテストレポートをFUSE3と比較してみます。

「全体的な速度上昇によりMAX重量時の最低速度がAに収まらない程度に速くなってしまった。MIN重量時の大きな片翼潰れに対して、回復するまでにかかる機首の変化が大きくなったがシューティングや揺れは極めて小さくなった」と言った感じですね。

	FUSE3	FUSE4
Speeds in straight flight 直線飛行での速度	EN-A(MAX WEIGHT) EN-A(最大装備重量)	EN-B(MAX WEIGHT) EN-B(最大装備重量)
Minimum speed 最低速度	Less than 25km/h 時速25km以下	25km/h to 30km/h 25km/h から 30km/h
Large asymmetric collapse 大きなサイドコラップス(片翼の潰れ)	EN-B(MIN WEIGHT) EN-B(最小装備重量)	EN-A(MIN WEIGHT) EN-A(最小装備重量)
Change of course until re-inflation 回復するまで必要な方位変化	90° to 180° 90°~ 180°	180° to 360° 180°~ 360°
Maximum dive forward or roll angle ダイブ角またはロール角	Dive or roll angle 15° to 45° ダイブ角またはロール角 15°~45°	Dive or roll angle 0° to 15° ダイブ角またはロール角 0°~15°

インプレッションと おすすめポイント

実際のお客様とのフライトに10本程度使用させていただき形で試乗しました。キャンピーを広げて最初に感じたのはリーディングエッジの張り。プラスチックロッドの剛性が高いからでしょうか。全てのラインは色分けされた被覆があり、ラインチェックも容易です。扱いやすさと耐久性の両面で好印象です。さらに、リーディングエッジのプラスチックロッド部分には、前作同様地面との擦れに対する補強がされています。プロユースでのタンデム機としてこれらの判断は好きです。

エアフォイルの厚みを変えた効果で、ライズアップ特性は「非常に良い」です。正直ちょっと感激しました。インフレーションが素晴らしく、早い段階から翼全体へのテンションを体感でき、スムーズに上がってきます。頭上でのシュート傾向もなく、浮き出しの良さは文句なし。これらは特に弱風時に顕著に感じ、無風時のテイクオフではかなり強い味方になってくれそう。ハンドリングに関しては好みも大きいですが、現在FUSE3に乗っているパイロットの印象だと「よりダイレクトな操作感」とのこと。私が現在使っているTAKOO5と比較しても同様の感想で、重すぎず反応

の良いハンドリングです。メーカーが言う「軽さ」を実感したのは、引き代後半のブレーキ圧が顕著に重くなってくるところ。重めのパッセンジャーを乗せていてもフレアー時に最後まで引き切れました。サーマルに対する反応は、気持ちよく引き上げてくれる感じで飛行性能の良さが伝わります。「最高速度があがった」と言うだけあって、フルトリムにするとしっかりと加速感がありトリマーの使い勝手も良さそうです。



ビッグイヤーは重めの印象。ビッグイヤーシステムは、慣れれば任意の深さでロックできて使い勝手は良さそうです。ランディングは、「ブレークプレッシャーが軽くなったおかげで最大荷重でも着陸が容易になった」と言う売り文句通りの印象。滑空性能の良さや速度を上手く活かすことで、強風時から無風時まで対応しやすく感じました。ただし、ランディングにおける滑空性能の良さはリスクと表裏一体なので注意が必要です。

試乗&インプレッション執筆を経て、FUSE4のおすすめポイントは、『耐久性の高さ(予測込み)』『完全シース(被覆)付きライン』『ライズアップの良さ』『広いウェイトレンジ』です。間違いなく次の買い替え候補にあがる素晴らしい機体でした。



パラグライダーにも便利な天気予報アプリ Windyの活用法「エマグラム編」

エアパークCOO 城家哲也

前回はWindyの基本的な見方について説明しましたが、今回はさらに踏み込み、フライトやソアリングに役立つ「エマグラム」について解説します。

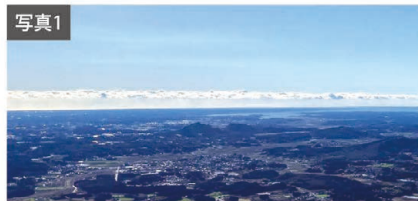
私たちがソアリングをする上で知りたいのは上昇気流（サーマル）の強さやどれくらい上がるのか？（雲底高度）と言うところでしょう。そのためにまず知っておきたいのが「気温減率」と「逆転層」と言う言葉です。

気温減率とは、高度が上がるにつれて気温がどれだけの割合で下がっていくかを示すもので、標準的には100mにつき約0.6℃気温が下がっていくと言われています。気温が下がる割合が高ければ高い程「（気温）減率が良い」＝「上昇気流が強い」と言う事になります。ただ上昇気流が強いという事は、勢いよく気流が上がると言う事なので＝「空域が荒れている、揺れが激しくなる」とも言えます。

気温減率の目安

-0.1~-0.4	サーマルは非常に弱い、または弱め
-0.5~-0.8	ソアリングからXC（クロスカントリー）まで適している範囲
-0.8以上	サーマルが強すぎて危険が生じる可能性有り

気温減率の数値を出すには、例えば高度1000mの気温が20℃、高度2000mの気温が15℃とすると1000mから2000mの間で-5℃の気温差、100m単位だと-0.5℃の低下で気温減率は-0.5と言う事になります。高度によって気温減率の数値は違ったりしますが、高度別の気温減率差を把握していると「ある高度は気温減率が良いから強い上昇が期待できる」と予測できます。



次に逆転層ですが、通常気温は高度が上がるにつれて段々と下がっていくものですが、大気の状態によってはある高度で一時的に気温が上がる層の事を逆転層と言います。逆転層があると、例えば雲を発生させながら上昇するサーマルがその層に達した時、周囲の気温と等しくなることで発達を抑えられ、それ以上は上空に雲が発達しないと言う現象が起こります。

写真1では雲が同じ高さで並び、上方向に発達していないことから、一目でその高度に逆転層がある事がわかります。写真2では低い高度に発生した逆転層によって地面付近が霧になっています。このように逆転層は上昇気流に蓋をして発達を抑制する働きがあります。



エマグラムについて説明していきます

Windy, SE社のアプリ「WINDY」より引用



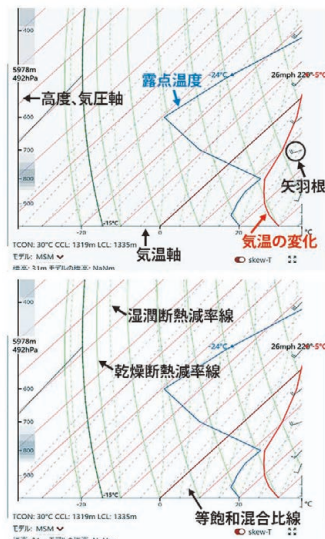
さて、気温減率と逆転層について軽く理解したところで、本題のエマグラムについて説明していきます。エマグラムとは上記の様な図1で、目には見えない大気中の高度別の状態変化を知ることができるグラフです。

エマグラムをチェックする事で、前述した気温減率の良し悪しや逆転層もグラフから読み取れるので、どの時刻がフライトを始めるのに適しているか等の予測を立てる事ができます。

Windyでのエマグラムの表示方法は、パソコン版では調べたい地点を右クリックすると図2のような画面が出て、「サウンディング」と書かれた文字をクリックすると、エマグラムが右画面半分に現れます。（図3）

携帯アプリ版でも画面上の地図を動かすと、画面上部に「サウンディング」の文字が表示されます。エマグラムを表示させた状態で、モデルや時間帯の変更もできます。

エマグラムの見方



エマグラムに引かれている線の説明

- 赤線＝高度による気温変化
- 青線＝露点温度
- 薄い青点線＝等飽和混合比線
- 薄い緑線＝乾燥断熱減率線
- 緑点線＝湿潤断熱減率線

0℃の所からの斜線やその線と並行な薄い線は温度を読み取りやすいように引かれている補助線

エマグラムの見方は、まず上図の縦軸が気圧(hPa)と高度(m)、横軸が気温を表しています。画面右にある「F」の様な形をしたアイコンは「矢羽根」と言い、線の数や向きで高度別による風向、風速を表しています。ちなみにエマグラムと言っていますが、表示されているグラフは正確には「skew-T ダイアグラム」と言い、温度(T)の表示が斜め(skew)になっているので「skew-T」と言います。

グラフ下に見えるskew-Tのアイコンをクリックすれば本来のエマグラムが表示されますが、今回はskew-Tダイアグラムを使い説明しています。

用語説明

露点温度

空気中に含まれる水分が雲になる温度。グラフの露点温度の青線が気温の赤線と交わると雲になる。反対に線同士が離れば離れる程、乾燥している。

乾燥断熱減率線

空気の塊が100m上昇する毎に約1℃下がる事を示す補助線。

湿潤断熱減率線

空気の塊が100m上昇する毎に約0.5℃下がる事を示す補助線。

等飽和混合比線

雲が出来始める高度（雲底高度）を見る際に使用する補助線。

エマグラム、3つのパターン例

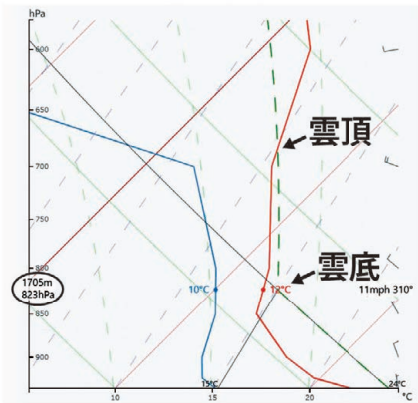


図1

さて、エマグラムをどのように読み取っていくかですが、例として3つのパターンを見ていきます。

まず、サーマルは日射により、周りの空気よりも大体2、3℃程高く温まった空気の塊が地面から離れて上昇していく事で発生します。図1では地表の温度が大体22℃で今回はそこから2℃高い24℃からサーマルが発生したとします。

上昇を始めたサーマルは周りの温度が低い空気と混ざることなく、乾燥断熱減率線に沿って上がっていきます。(図1緑点線)そして地上の露点温度(図1では15℃)から等飽和混合比線に沿って線を引いていくと、高度1705mの所で2つの線が交わります。(図1矢印)その点が雲の発生高度(雲底)になります。

雲ができ始めるとサーマルは湿潤断熱減率線に沿って上昇を続けます。(雲底から上の緑点線)このサーマルは雲を発生させながら上昇を続け、逆転層で周囲の空気と温度が等しくなった時に上昇が止まります。その点が雲頂となります。

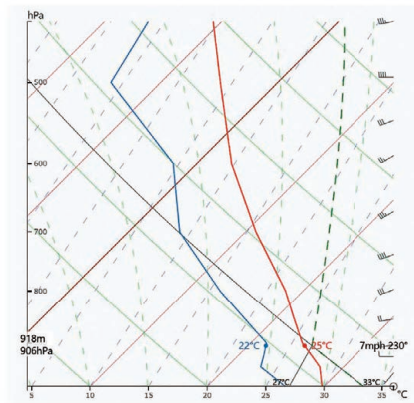


図2

このようにして雲の発達具合を予測する事ができます。

Windyでは、エマグラムの画面上にカーソルを持ってくると、そのカーソルが指し示す点を仮定の雲底高度として、乾燥断熱線や湿潤断熱線での温度の変化を自動で計算、表示してくれます。うまくカーソルを合わせると、自分で線を引いたりする必要なく雲の発達具合が一目で確認できます。

ただ、パソコン版はカーソルを合わせやすいですが、携帯版はドラッグする指で画面が隠れて合わせづらいのが難点です。

次に図2を見ていきましょう。まず、図1の時と同じように、地上の温度より2~3℃高いサーマル(このグラフでは33℃の地点から)は乾燥断熱減率線に沿って上昇、地上レベルの露点温度から等飽和混合比線に沿って線を引くと、2つの線が交わる点が高度918mで、この高度が雲底高度になります。

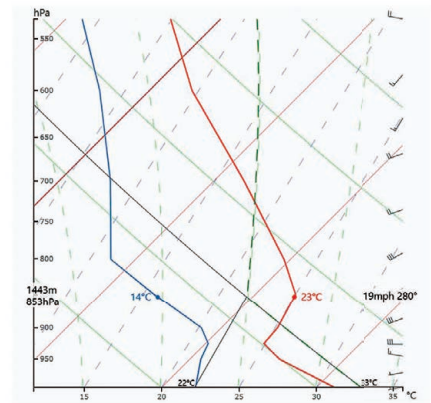


図3

その後、湿潤断熱減率線に沿ってサーマルは上がっていく訳ですが、今回は逆転層がないため、気温の線と交わず雲は発達し続け、結果、積乱雲となり、曇っているにもかかわらず、グライダーを勢いよく吸い上げて降りられなくなるような危険な状態になります。雲底付近で温度と露点温度の線が近く、減率も高くない場合は上昇気流がない曇空になります。同じように見えても現象としては全然違う事が起こるので、積乱雲なのか、ただの曇空なのか、その区別を間違えないようにしましょう。

最後に図3を見ると、乾燥断熱減率線に沿って上がるサーマルは雲底高度まで発達する前に途中の逆転層で周囲の気温と等しくなっています。そのため、そこで上昇が止まり雲は形成されません。サーマルはあるが雲がない状態の事をブルーサーマルと言います。

このようにしてエマグラムからその日のサーマルの強さや雲底を予測し、フライトに役立ててみてください。

気温減率

数値で見ると言うよりは、エマグラムの気温変化を表す線の傾斜が強ければ強い程、気温の変化が激しい=気温減率が良いと言う事になるので、サッと確認する時はその傾き具合で大体の判断をします。

逆転層の有無と位置

雲の形成がどれくらいの規模になるかを判断するため、上空のどの辺りに逆転層があるか確認します。

空気の乾燥度合い

地上での温度と露点温度の差に比例して雲底高度は高くなっていきますので、地上レベルで線と線がどのくらい離れているかを見ます。

矢羽根の変化

下層と上層での風の変化を確認して、どの高さでどの方向にフライトするのが良いか判断します。逆転層を境に風向は変化する事が多いです。

一例として、私が一目でエマグラムから読み取る情報は左記の通りです。

これらの情報を時間別にどう変化するか確認する事で、その日のフライトプランを考えていきます。

注意点としては、Windyでは地点を選んでエマグラムを表示するものの、実際にはそこまで局所的なものではなく、ある程度大きな範囲で表示されていることです。またエマグラムはあくまで予測ですので、その結果は自身がフライトする上で確かめてみましょう。

さて、エマグラムの見方について色々説明しましたが、さらに専門的な知識に興味がある方は、またご自分で調べて理解を深めてみてください。

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。



頭上安定のススメ

Vol.5

執筆者：扇澤 郁

最近テイクオフディレクターをやる機会が増え、ますます頭上安定の大切さを感じているところです。今回のワンポイントアドバイスは、「ストップライン」を決めた頭上安定のススメということで話をしたいと思います。

「ストップライン」を想定したライズアップ

最近、茨城県にあるエアパークCOOパラグライダーズスクールで、テイクオフディレクターをやる機会が多くなりました。所属のスクール生やパイロット、ビジターや大会などで訪れるパイロットの皆様にも、安全に飛び立っていただくように日々努めています。大会の時などは、コンディションに限られているので我先に飛び出そうとするパイロットが続出。決して安全とは言えないようなテクニックで飛び出していきの様子を目にし、もう少し離陸の練習をやってほしいなど思うことがよくあります。

私はテイクオフの上手いパイロットとは、ライズアップ後に離陸を取りやめることができる人だと考えています。パイロットはライズアップする前に風と地形を読み、自分の技量で離陸しようとするわけですが、読みを誤りうまくいかないことも間々あります。その時は何度でも仕切り直すことが大切だ、と皆さんに伝えていきます。離陸する、しないの判断は頭上安定後決断することになるので、まず頭上安定ができる

ことが必須条件。ただ取りやめるためのスペースも必要ですので、離陸場のどのあたりで頭上安定を完了させるかを定めることが大切です。ストップラインとは、離陸を取りやめることができる位置に引かれる仮想のラインです。離陸場に自分で定める「ストップライン」は、離陸場の形状(広さや、斜度、障害物の有無)、風の強さ、風の質、グライダーの特性、パイロットの技術などで、毎回変わります。ストップと声をかけられる場合を想定し、取りやめ可能な位置にストップラインを設定することが大切です。

この記事を読んでいただけるパイロットの皆様には、ぜひ、ストップラインを決めての頭上安定のトレーニングをやっていただきたいです。全国のテイクオフディレクターがストップと言いやすいような技術を身に着けることが、安全に飛び立つための条件だと思います。お時間のある時にトレーニングヒルで練習し汗を流してください。



ストップラインを決める トレーニング

ストップラインをどのあたりに設定するかは、練習場の地面に何か目視できる物(フリスビーなど)を置いたりすると効率が良いです。フロントライズアップでもリバースライズアップでも正面を向いて、どの位置で頭上安定が完了するかを想定できるようにする練習です。



風の弱いときの頭上安定

無風の時に頭上安定からキャンピの目視3秒をやると、翼から揚力を感じなくなってしまうテイクオフできない、と言う方は練習不足と言えるでしょう。

無風の時は少し伸びあがるようにカラビナの位置を高くして頭上安定すると良いでしょう。加速段階に移行するときに、前傾と同時にカラビナが10~20cmぐらい下がります。キャンピに荷重がかかりやすく、翼を短い距離で加速させるためには効果的なテクニックです。

ライズアップはキャンピの上がり方に勢いがあつた方が、頭上安定の時に揚力が強く発生しますので、キャンピは頭上に長くどまってくれます。

ここまでできるようになったら、ストップラインをどのあたりに設定したら良いかが判断できるようになるはず。ぜひ、トライしてください。

参考動画「安全なテイクオフ」

宇都宮スカイフェスタ2024安全セミナーより



<https://youtu.be/HCrCWSf5th8?si=6iipe1ysDdAmzMI6>

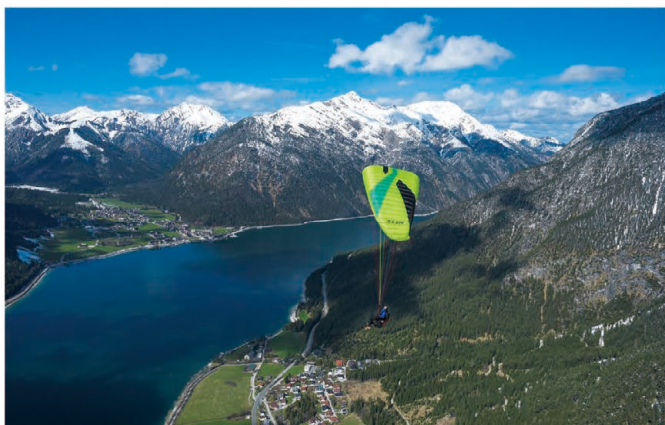
風の良いときの頭上安定

次は、風が良いときで、止まりたいけど飛んでしまうような環境での頭上安定の訓練です。

飛ばないような勢いでライズアップを完了させ、ストップラインで行くかどうかの判断をしたいわけですから、離陸しないように頭上に翼を置いておく訓練となります。

実際はストップラインで翼を15秒ほどキープする練習です。カラビナの位置を少し低く保ち、上下左右に体を動かせる中間姿勢（マーシャルアーツの構え）を取る事がコツです。

結構面白いので、ぜひお仲間の方とやってみてください。



グラハン練習のテーマ

- ライズアップに要する距離をできるだけ短くするようなライズアップ
- 風が弱いときほど頭上安定が難しいので何度も反復練習する
- 風の弱いときの頭上安定は背伸びをする感じで、カラビナの位置を高く
- 風の弱いときは頭上安定（ミニマム速度）と加速（トリム速度まで）を繰り返すことで頭上安定の感覚をつかむ
- 風の良いときの頭上安定位置キープ15秒はマーシャルアーツポジションで

取りやめ方

ストップラインでテイクオフを取りやめるときは、風の強さや斜面、地形などによりいくつか練習しておく方が良いでしょう。

- 風が弱くて斜度が浅いときはフルブ레이크
- 風が弱くて斜度が深く飛んで行ってしまいそうなときは翼を反転させ等高線に沿って走る
- 風が良く、フルブ레이크では翼を失速させにくく飛んでしまいそうなどときにはキャンピを反転させ飛ばないようにする

翼を反転させて止まる技術も、訓練しておけば効果的に使えますので、地上でこだわりのグラハン練習をおすすめします。

参考動画「ストップライン」



https://youtu.be/B6_s10ZHgnw?si=l9_5p6dEivX9M6ui

まとめ

初心者の方はもちろん、経験豊かなパイロットの方も、頭上安定の技術を更に磨き、「自分がやめたいときにやめることができる」テイクオフ技術を身に付けてください。

スロベニアツアー 2024

スロベニアの山脈はジュリアンアルプスと呼ばれ、ヨーロッパアルプスの東の端に位置します。山頂付近から1600mのぶっ飛びが楽しめるマンガットピークは、X-Alps2017のターンポイントにもなったジュリアンアルプスの名峰です。ツアーで主にフライトするソシャバレーには穏やかな風が吹き、着陸スペースも豊富で、初心者でもプチクロスカントリー飛行が可能なエリアです。サマーシーズンには世界各国からパイロットが集まる人気スポットとなっています。➡

7月2日 8:05 リュブリャナ国際空港到着

心配されたロストバゲッジもなく、クラウドィとは6年ぶりの再会です。この日は北風ベースの曇り空で、基本南に面した斜面を飛ぶことになる山の形を見渡せる対岸のマタイウ (Matajur) へ。テイクオフからはエリア全貌を眺めることができ、東西約25kmの谷の両端にあるストールとコバラのテイクオフを確認。往復できれば50kmのアウト&リターンフライトが楽しめるとの説明に、期待が高まります。しかし、このテイクオフを使うことはレアなため、牧草が伸び、フレッシュな牛の落とし物が至る所に！四苦八苦しながらもツアー初フライトを無事に終えました。今回の参加者は全員お酒が好きで、クラウドィの奥様が腕を振るった食事と、ビール、ワインで初日の晩餐を楽しみました。



私のグレイヘアを皮肉るクラウドィ(右端)



Jelkin Hram 前で



7月3日 9:30 コバラテイクオフへ

2日目はソシャバレーに5カ所ほどあるテイクオフの内、車でのアクセスが最も良く、東風、西風で離陸できるコバラへ。渋めながらもソアリングが可能で、フライトルートを確認しながらプチクロカンに挑戦。狙うは、ソシャバレーの中間に位置するコバリドのメインランディング。今回はフライマスターのトラッカーを持参したので、車3台の回収班はアウトサイドしたメンバーもスムーズにピックアップ。2本フライトし、エリアを十分に理解できました。コバリドメインランディング近くまで飛んだ高橋さんは徒歩で宿直帰しようとして道に迷うも、トラッカーのおかげでロスタイムなく回収。この日の晩餐は高橋さんが全員にワインを振る舞い、その日一番の飛びをした方がディナーでワインを提供するルールが確立された日でもありました。



その日一番の飛びの人から
ワインサービス

7月4日 9:30 コバラテイクオフへ

明け方にボラ(北風のおろし風)が吹き、カラッとした爽やかな朝を迎えました。午後から東風になる予報でこの日もコバラへ。空気は乾燥し、アドリア海がくっきりと臨める絶景です。サーマル活動は活発になりそうで、ベストコンディションが予想されます。そして期待通り、大いにソシャバレーの空を楽しむ事ができました。この日は何と箕浦さんが覚醒！KRNの岩盤を攻略し、イタリアの国境をはるかに超え、ワールドカップが開催されるGEMONAをアウト&リターン。晩餐では一緒に飛んでもらった里見さんに敬意を表しながら、箕浦さん提供のワインをたっぷりご馳走していただきました。



まずは、マタイウテイクオフで集合写真



オーストリア

Slovenia

スロベニアツアーMAP

リュブリャナ

ポストニア鍾乳洞

イタリア

7月5日 9:00 ストールテイクオフへ



南西ベースの風予報の日は東西に長く伸びるストールの尾根のリッジが良く働き午後からは風が強まる、と言う事でストールへ。フライト目標は、まずは西に飛んでイタリア国境越し、リターンして25km先のコバラへ。そしてコバラをリターンし、コバリドメインランディングの50km。テイクオフ到着時にはすでに良好な向かい風。ランディング場などの説明を受け、いつもゆっくりの山岸さんもあつという間に空へ。しかしクラウドベースが低く、雲をよけながら国境越えにトライ。安全重視のパイロットからコバリド方面へリターングライドし全員がそれに続いて、まずはとても綺麗なストールの尾根を楽しみました。でもこの日の核心部はここから。尾根の先端付近で発生したリーサイドのコンバージェンスラインに乗るため、セールプレーンと一緒にセンターリングして抜け出したのが、私を含めた5名。雲の下を伝って谷を渡り、一つ奥の岩盤サーマルでクラウドベースへ。そしてさらに足を延ばしKRNの岩盤へ。先行組にグループソアリングでコバラへ向かうように指示し、私は低空で苦しんでいたメンバーの元へ。岩盤に近付き過ぎないように声掛けしながら高度を上げ、先行組に遅れながらもコバラのテイクオフへ到達。一方、コバリドにランディングした組は、今ツアー4カ所目のテイクオフとなるオズベン (Ozben) へ。ここは「太陽が顔を出すまで待つ」がセオリー。そんな中、待つことをテーマとしてツアーに参加した平野さんがベストなタイミングでテイクオフ。ちょうどコバリドまで帰ってきた私と対角線センターリングを効率良く行い、夕方のコンディションを堪能できました。そしてコバラリターン組はヘッドウィンドが強い中、最後に大村さんがランディングにたどり着き5時間オーバーのビッグフライト達成。ソシャバレーの可能性を感じた一日となりました。



ストールからソシャバレーを一望



ストールエリアでグループソアリング

7月6日 9:30 リアックテイクオフ



この日は、ストールで南風10mオーバーの予報なので、アドリア海方向に50km程走ったところにあるリアックへ。南向きの岩盤が東西に5km程続き容易にリッジソアリングが楽しめる、ツアーで訪れる定番エリアです。一番乗りでテイクオフに到着した我々は、ランディングの位置確認、空港の管制空域やその他のセーフティーブリーフィングを行って、いざフライト開始。思い思いにエリアを楽しみながら2本フライト。この日のハプニングは、常設されていたBeer Barが廃業していたこと。ビールを楽しみにしていたメンバーからはブーイングが。急遽ビールを買いに行き、全員ハッピーランディング後の余韻を味わいました。



開放感抜群のリアックテイクオフ

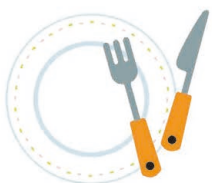


リアックエリアでのポーターサービス

7月8日 9:30 ストールテイクオフ

帰国便が夜の8時なので、半日は活動できる最終日。チェックアウトの荷造りとフライト準備で大忙しの朝を迎えました。世界遺産/ポストイナ鍾乳洞へ行ってみたいという参加者の意向を受け、数名は観光へ。他のメンバーは7日間連続フライト達成のためストールへ。コンディションは意外と渋く、10km先のコバリドランディングまでは若干の向い風と言う事もあり、3名が途中のランディングへ直行。その他のメンバーは、リッジをとりながらコバリドランディングまで到達し、今回の全日程を無事に終了しました。

最後はシュナップスで



7月7日 10:00 コバラテイクオフ

このあたりの詳細天気予報は朝8時ごろ更新されるので、どこへ飛びに行くかは出発直前に決まります。この日はストームが予想されるという事で、世界遺産のポストイナ鍾乳洞かアドリア海に面する町ピランでの海産物&シャンパンのグルメ旅へ出かけようと、いったん観光モードで集合。しかし、ぶっ飛びでも飛びたいという意見が多く、コバラへ向かう事に。テイクオフには大勢の練習生が集まり、スクール日和の感じです。我々も里見さんからフライト開始。渋そうですがソアリングもできる感じが見えてきて、全員テイクオフ。クラウドはホテルに残り気象レーダーを観察し危険が迫ったら連絡する体制で、昼ごろにはストール方面は大雨との事。そして、最後まで飛んでいた坂本さんが雨粒を感じたところでフライト終了。



ベストコンディションのコバラエリア



コバラテイクオフからソシャバレー一望



今年のヨーロッパアルプスは風が悪く、7日間連続でフライトを楽しめたのはとてもラッキーだったのかもしれませんが、エリアポテンシャルの高さの証明だと思われます。Jelkin Hramlは人気のパラグライダースポットで、訪れるグループは帰国時に翌年の予約を取ると聞き、2025年のツアー日程を、7月4日(金)夜出発で13日(日)夜帰国の予定で宿を仮予約してきました。詳細は未定ですが、来年もスロベニアツアーを実施予定ですので、ご興味のあるスクール様はお気軽にご連絡ください。 レポート: 扇澤 郁

DOLOMITI SUPER FLY 2024



2024ドロミテスーパーフライ レースを終えて

第5回目の開催となるイタリア・ドロミテスーパーフライに出場してきました。自身では3度目の参戦です。レース出場のそもそものきっかけは、長野県栂池で開催するハイク&フライの競技委員長を務めるにあたり、選手の気持ちを理解したいという思いからでした。ドロミテスーパーフライ初出場の2018年は、まだローカル色の強い大会でしたが、年々、X-Alpsのアスリートやそれを目指す選手で占められるようになりました。それに伴い、レースの距離も徐々に伸び、難易度も上がっていきました。今年はオーガナイザーの言葉通り、過去最長距離で最も難易度の高いレースとなりました。

レースはサポーターと選手2名一組のチーム戦です（とは言え、非公式ながらサポーターのサポーターもいたりします）。参加は40チーム、これまで私以外はヨーロッパの選手のみでしたが、今回はブラジルからも2チームが参加。ちなみに、今回も私が最年長選手となりました。レースは6日間、一日の活動時間は6:00~20:00まで。歩くか飛ぶかで、決められたルートを通りゴールを目指します。ルートは直線で結ぶと450kmほどですが、その間には圧巻のドロミテ岩塊が不規則に立ち並びます。飛んでしまえばあっという間の所も、歩くとなれば山をいくつも越えることとなります。



チームのサポーター、左側がダビタさん右側がパウロさん

ROUTE



ヨーロッパの中でもドロミテの山塊は複雑で、どのように飛ぶかは非常に頭を痛めることです。事前に地図でどのようなコースをフライトするのか予習をしますが、実際に飛んでみるとどちらに進むべきか迷うことがありました。もちろん、パラグライダーで距離を稼ぐにはサーマルを乗り継ぐ必要があり、ルートを直線的に飛べないため、さらに迷う原因となります。また空中でのナビゲーションも非常に重要で、迷子にならないように常にサポーターからアドバイスをもらえるようにしていました。



レースは8月25日10時にレビコ・テルメの町をスタート。当日の朝は快晴で、10時には山の上に積雲ができてつつありました。ただ、夕方にはサンダーstormの可能性が高いという予報でしたので、早めに登って飛んでターンポイント1をクリアしたいところです。まずは1000m上にあるテイクオフ向けハイクアップ。90分弱で到着しましたが、サーマル活動はまだ弱く、ほとんどの選手はさらに300m上のテイクオフまで登っているとのこと。私も追従するしかありませんでしたが、1000mの登りのペース配分だったため、さらに300mの登りはかなり堪えました。それでも中盤手ぐらいでテイクオフし、すぐにサーマルヒット。サーマルトップまで上昇したところで、いよいよ45km先の町へ向けてGo! 当たり前ですが、行く先は岩山ばかり。それでも集中していると怖さはさほどなく、前後にも選手が多かったので良い感じで駒を進めることができました。時間はかかりましたが、なんとか目的地に到着し「もし今日来られなかったらどうしよう」といった呪縛から解放されました。ほっとしたのもつかの間、ランディングした選手はすぐに機材を背負って次のテイクオフ地点へ。私も後を追いましたが、次のハイクアップではなかなかペースが上がらず、ようやくテイクオフに到着したころにはサーマル活動はあまり期待できない状況でした。次の目的地はこのテイクオフの後ろのはず。しかし山の上は雲で見えず、どちらに行けばいいか迷っているうちに、風に流されるまま方向を誤ってランディングを余儀なくされました。そして、初日はここまでとなりました。他の多くの選手もサンダーstormに行く手を阻まれたようですが、それでも十分な距離をフライトしていたようです。翌日はあまりフライトが望めないコンディションでしたので、ここでの差が徐々に大きな差となっていきました。



毎日のことですが、あとから思えば「あの時こうしておけばよかった」と思うことがたくさんありました。しかし、自分が取った行動は、その時自分ができる最善もしくは限界だったわけで、370km超の距離を残してレースは終了。これが自分の実力だと感じます。サポーターのダビデとパウロは懸命に支えてくれました。彼らのサポートがなければ何もできなかったと思います。レース中の6日間は、まるで自分の人生をぎゅっと凝縮して体感したような感覚です。素晴らしい6日間でした。最後に、皆様からのたくさんの応援ありがとうございました。

Report: 岡田直久
(JMB富士見パノラマパラグライダーズスクール校長)

新形態の試乗会 - 講習斜面からのショートフライトに限定 -



パラグライダーの仲間が宇都宮に集い、語り、学び、同じ時間を過ごしましょう。



ランディング・講習斜面は東京ドーム1.3個分もある広大なエリアです。

宇都宮スカイフェスタ 開催内容

イベント概要

名称：第2回 宇都宮スカイフェスタ
日程：2024年12月14日(土)～15日(日)
の2日間
場所：スカイパーク宇都宮パラグライダー
スクール
(栃木県宇都宮市古賀志町1800)

目的

宇都宮スカイフェスタは、宇都宮エリアにて2023年に拡張したランディング・講習斜面を最大限活用した試乗会です。イベントを通じて、パラグライダーの新たな可能性を探り、メーカーや愛好者が一堂に会して情報や経験を共有できる環境を提供します。

プログラム

- 各社最新グライダー貸出し
- 各社最新ハーネスなどの商品展示
- テストパイロットによるデモンストレーションフライト

参加費

2日間共通 **2,000円**/1人
(1日参加でも、2日間参加でも同じ)
グライダーの試乗は無料

出店予定メーカー (予定・アルファベット順)

ADVANCE / AEROTACT / AIR DESIGN /
APCO / BGD / DAVINCI GLIDERS /
DRIFT / FLOW PARAGLIDERS /
GIN GLIDERS / ICARO PARAGIDERS /
KORTEL DESIGN / MAC PARA / NIVIUK /
NOVA / OZONE / PHI / SKY COUNTRY /
SKY PARAGLIDERS / SKY WALK /
SUPAIR / SWING / TRIPLESEVEN /
U-TURN / WINDTECH / WOODY VALLEY

連絡先

スカイフェスタ実行委員会
実行委員長 谷田重雄
〒321-0341
栃木県宇都宮市古賀志町1800
スカイパーク宇都宮パラグライダースクール内
TEL/FAX: 028-652-6503
Mail: para@skypark.ne.jp
ホームページ:
<https://skypark.ne.jp/skyfesta/>

今年3月に開催された第1回の宇都宮スカイフェスタは、たくさんのパイロットが集うイベントとして大成功を収めました。2023年に拡張したスカイパーク宇都宮のランディング・講習斜面は、東京ドーム1.3個分あり、素直で良い風が吹き込むようになりました。これを最大限に活用して行るのが、宇都宮スカイフェスタです。第2回の開催日程が発表され、比較的コンディションの落ち着いた12月開催に変更(今後も12月の開催を予定)。そして試乗を講習斜面からのショートフライトのみに限定(※)したことが、大きな変更点です。

これにより受付からフライトまでの時間が短縮され、より多くのショートフライトを楽しむことができます。待ち時間は、ほぼゼロ。気になったモデルは、日を改めて飛び慣れたホームエリアで行えば、よりリアルなイメージで試乗ができるでしょう。

※ 既存の通りスカイパーク宇都宮のモノレール輸送は、1回に最大6名までの対応となり、往復に約30分を要します。またテイクオフのセットアップスペースは最大で3機までと、希望者全員がスムーズにフライトするには限界がありました。今回の変更により回転効率が上がり、より多くの方の試乗が可能になります。

冬場の一大イベントに!

グライダーだけでなくハーネスや小物類も展示。最新の製品や技術・設計思想について、直接話を聞けるチャンスです。この機会に、気になるアイテムを見て触って、徹底的にチェックしましょう。

12月に開催することで、多くの地域から集まりやすい環境が整いました。この時期、エリアがクローズになる北日本のパイロットにとって、絶好のタイミングです。当日はキッチンカーの出店もあり、終日エリア内でリラックスした時間を過ごすことができます。

パラグライダー愛好者だけでなく、地元の方々も遊びに来場するような宇都宮地域のお祭りとして、皆さんの力でビッグイベントに育てていきましょう。



講習斜面のテイクオフは4カ所(矢印)あります。



駐車場は2カ所用意されています。



パラグライダーブランドが勢揃い。気になるアイテムをチェックできる絶好のチャンスです。

Theo de Blic 来日

アクロ界のスーパースター、Theo de Blic 来日決定!



Theo de Blic プロフィール
国籍：フランス
1994年生まれ (30歳)



ミニグライダーはテオの真骨頂、BANTAM2の開発にも大いに関わっています。



テオのために開発された、超過激な9.5mのアクロパラグライダーGLITCHが、日本で見られるかも知れません。

12月14日(土)~15日(日)に開催予定の「第2回 スカイフェスタ宇都宮」に合わせ、Theo de Blic (以下テオ)が来日します。海外トップパイロットの来日は、COVID-19以降途切れていましたが、テオのアグレッシブなフライトを見て、彼との交流の場が設けられるのは嬉しいニュースです。

テオは2010年にアクロコンペに参加すると、みるみる頭角を現し、3度のアクロパラグライダーワールドカップチャンピオン(2015年-シンクロ、2017年と2019年)とアクロゲームチャンピオン、エアゲームチャンピオンなど輝かしい成績を残し、FAIアクロランキングでもトップ争いを続けています。

2歳半の時に、インストラクターの父が操縦するタンデムフライトで初フライトを体験しました。はじめてしゃべったセンテンスが、『パパと一緒に飛びに行きたい』だったと言う逸話が残っています。6歳からグラハンを始め、12歳(フランスの法定飛行年齢)の誕生日に初ソロフライト。16歳でプロフェッショナルパイロットになったテオは、スポンサーの協力を得て、アクロのコンペ出場やテストパイロットなどを務めました。17歳の時には、クロカンで100kmのフライトを達成しています。

また、2015年からはトレイルランニングと登山を開始。地元フランスアルプスをはじめ、多くのピークを攻略しました。

2017年からはハイク&フライのレースにも参加し、好成績を収めました。年間飛行時間は平均500時間以上、2019年は700時間だったと言います。

テオの一日は、朝7時に起床、距離20km高低差1000mのトレイルランニングから始まります。その後、天気予報を確認し、アクロにするかクロカンにするかを決め、フライトに向かいます。飛べない日は、マラソンやハイク&フライを複数回繰り返す持久系のトレーニングを実践します。週一でトレイルランニングは休みますが、フライトを休むことはありません。こんな生活をプロフェッショナルパイロットになってから続けていると言います。

2019年末からはNOVAのチームパイロットとしての活動を開始。グライダー開発からテストフライト、さらにブランドアンバサダーとしてNOVAの製品を紹介し、アクロや一般的なパラグライダーのスキルに関する映像(YouTubeで"NOVA" "Theo de Blic"で検索すると視聴可能)も公開しています。

2021年のX-Alpsには、同じNOVAパイロットのNicola Doniniと共にXENONを駆って出場し、若く活気のあるNOVAを印象付けました。

本人は「僕はまったく才能がない。僕が天才だとか言う人もいるけど、そうじゃないことを自分が一番良く知っている。運動音痴ではないけれど、かと言って特別な才能に恵まれもしなかった、その他大勢の中の一人だよ。パラグライダーをはじめた時、僕の周りにはもっと才能のあるパイロットがゴロゴロいて、未来のチャンピオンだと騒がれていた。でも、いつか努力で才能の欠如を克服できると信じて、他の人が年間200時間トレーニングしている時、僕は400時間やってきた。最初はなかなか結果に反映されずにつかつたけど、最終的には結果に繋がった。努力で才能を超えられることを、誰もがトップに到達できる可能性があることを証明できたことは誇りに思っている。今のポジションにいるのは、運が良かったわけじゃなく、自分の努力の結果。努力が報われるのは、気持ちいいね。」と話しています。

テオは、物静かで常に謙虚で紳士的な姿勢を崩すことはありません。今回の来日で、彼に接し、その人柄を見届けてください。



2021年のX-Alpsには、開発に関わったXENONを駆って出場しました。

NEXT ISSUE

次号予告

FLIGHT IMPRESSION

フライトインプレッション



NIVIUK ARTIK7 P



NIVIUK HIKO



NIVIUK HIKO P

※掲載内容は変更する場合があります。

INFORMATION

インフォメーション



ASAGIRI
朝霧パフォーマンスセンター 2024-2025
PERFORMANCE CENTER

朝霧パフォーマンスセンター開設

会員募集中!

富士山を眺めるエリア・ウイングキッズ朝霧で、2007年から開校しているパフォーマンスセンターでは、パラグライダーの基礎技術と応用技術を学びたいパイロットのために、会員様向けのトレーニングを実施しています。楽しくフライトしながら一緒にトレーニングしましょう!

アエロタクト、エアハート取り扱いのグライダーをご購入のお客様にお渡ししているメンバーズブックをお持ちのお客様は、会費免除となりますのでお問い合わせください。

開催日

2024年12月5日～2025年2月24日まで

の木、金、土、日、連休となる祝日。

※年末年始は休業



詳しくはこちら

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。