

TATEYAMA

NOTAM

Vol.7

Hummingbird P.G.C Communication Note.

特集！！

今年こそ”事故なし・怪我なし・トラブルなし！”
扇沢 都のマヌーバレポート！！

- 平成10年度クラブ総会報告
- らいちょうバレーカップ報告
- 新会員紹介
- クラブのホームページ開設
- Information

NOVAの新鋭機VERTEX

平成10年度 クラブ総会開催

去る4月25日(土)19:00より、山野スポーツセンターにおいて平成10年度クラブ総会が開催された。参加者は17名、委任状51名、合計68名で過半数の参加により無事成立した。

議事内容は

- 1.平成9年度会務報告
- 2.平成9年度会計報告
- 3.平成10年度予算案
- 4.平成10年度活動計画案
- 5.平成10年度役員人事案
- 6.会則改定

について話し合わせ、質疑応答の後議決された。



また、安全管理委員会より平成9年度における事故概要について報告があり、過去5年間においてもテイクオフ、ランディングでの事故の占める割合が90%である事について説明があり、パイロットであってもグランドハンドリングの練習やランディング時のターゲット着地の練習を行う必要があると指摘を受けた。これらについては参加者も一様に納得した様子で、基本的な練習や訓練が継続して行われる事の重要性を改めて認識したことだろう。また、昨今の機体性能の向上に伴い、各自の乗る機体の特性を十分理解しておく必要についても説明があり、ピッチングやローリング等の訓練も必要である事が付け加えられた。

昨年から総会の参加者が減少している事について役員側でも配慮しているようだが、今回も17名と言う低調な結果に終わった事で、総会の在り方についてももう一度検討し、会員に説明する必要があるのではないかと感じさせられた。

みなさんも総会には可能な限り参加し、クラブの運営状況を直接自分の目で確かめ、自分の生の意見を発言する場を大切に生かして頂きたい。クラブについてみんなが集って討議出来る場は総会だけなのだから・・・。

平成10年度役員人事

会長：大和 隆三 副会長：寺内 眞英・西井 勝春 事務局：関沢 孝之
会計：鎌仲 秀一 監査役：井上 文一
委員：大和 信勝・斉木 秀司・松田 勲・藤野 光一・若林 恵子・高井 博昭
島倉浩一郎・本馬 竜夫・福原 政秀

らいちょうパレーカップ&グリーンカップ! 天候不良によりキャンセル!!

去る5月2日(グリーンカップは3日・4日)~5日に開催された恒例のらいちょうパレーカップ第1戦&グリーンカップはあいにくの天候に泣かされキャンセルとなった。

5月2日、3日は低気圧の通過により雨。4日から回復の予報で選手、スタッフ一同期待したところだったのだが、4日は低層の寒気が抜け切らずにエリアー帯は低いガスに覆われて競技が出来なかった。平野部は昼前には回復したのだからまったくもって残念!! 最終日5日はテイクオフしたのだが、条件が渋く結局キャンセルになってしまった。

今回の話題は、扇沢氏が開発に参加したNEWグライダー”ブーメラン”の活躍であろう。その性能は扇沢氏曰く「パラグライダーもやっとソアリングスポーツと呼べる次元に到達したと感じさせるグライダーだ」との事。このグライダーは寺内さんがオーダー済み。デリバリーされたらじっくりと観察したい!!

選手ならびにスタッフのみなさん、お疲れさまでした!! 次回は9月に第2戦が予定されている。(8月予定から変更)

ハミングバードPGクラブのホームページ開設!!

ハミングバードPGクラブのインターネットホームページが開設された。

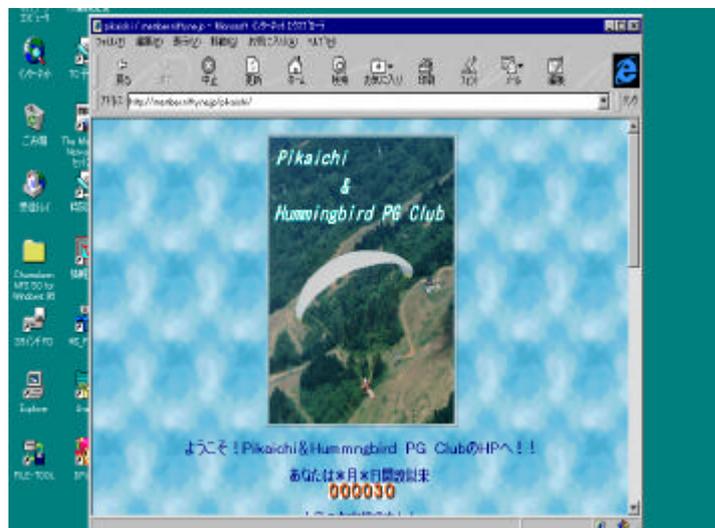
このホームページはPikaichi(藤野のハンドルネーム)とハミングバードPGクラブのホームページになっており、クラブの紹介やエリア紹介、スクールの紹介から、アクセスした人が自由に発言できる“掲示板”も備えている。

6月1日に正式オープンされ今後はクラブの行事やイベントの報告、各種案内、スクールの情報など、こまめに更新して行く予定。

この中にはクラブ連絡ボードがあり、クラブ員のリクエストに応じて必要な情報をアップするページも開設したので、希望者は藤野またはクラブ事務局までお知らせを!!

アクセスURLは

<http://member.nifty.ne.jp/pikaichi/>



特集！！

今シーズンは基本的に忠実に！！

”事故なし・怪我なし・トラブルなし！！”

Report:K.Fujino

平成10年度クラブ総会で「ランディングの重要性」について指摘があった。この件も含め、今シーズンはぜひみなさんも基本的に忠実にフライトして頂きたい。また、扇沢氏が執筆したマヌーパトレーニングレポートを同時に掲載しますので、これらを参考に日々のフライトに役立てて下さい。

注意！！

トレーニングを行う際は十分な高度マージンを確保した上で、必ず扇沢さんの許可を得た上で扇沢さんの指示のもとで実施して下さい。他のエリアで単独で行う様な真似は絶対にしないで下さい。

また、ローリングは難しいです。あの扇沢氏でさえ、「100回やってもきれいに決まるのは10回程度だ！」と言っています。簡単そうで危険な技術です。安易な気持ちで行う事の無い様にして下さい。

文章だけで理解した気持ちになるのはやめましょう。知ったかぶりは危険です。あくまで文章は文章であり、それを理解する事と出来るのとは別です。疑問に思う事があったら遠慮せずにインストラクターに質問、相談しましょう。

基本中の基本！グランドハンドリング！！

私たちの最も基本的な練習項目の一つに”グランドハンドリング”がある。これは、単に立ち上げ練習に留まらず、地上における模擬飛行訓練と言えるものだ。地上でキャノピーを安定させるのはかなり苦労する。（私も得意ではないが・・・）微妙なブレークコントロールとライザーからラインにかかるテンションを一定に保つ様に時にライザーを引いたり腰を落としたり、また、キャノピーが走る場合はブレークコードでコントロールしたり自らが移動したり・・・。

これらの訓練で最も重要な事は「キャノピーを頭上に保つようにコントロール」する事である。空中においてもしかり！！また、クロスハンドライズアップの練習も私たちに必要だ。他のエリアに行く人は良く判っていると思うが、大概のエリアではクロスが出来なければテイクオフもままならない場合が多い。それ程の風が吹いていると言う事だ。

ライズアップ キャノピー安定 助走 スラローム 目的地で的確にキャノピーを落とすこの一連の流れがスムーズに出来る様に練習しよう！！これらが安定して出来る様になったら、テイクオフで失敗したり怪我をする確率は大幅に減らせるだろう。

山野でスクール生に見本を見せられる程のパイロットになろうではないか！！

キャノピーの特性を理解しよう！！

次は空中でのキャノピーの特性を理解する事である。詳しい説明は扇沢氏のレポートを読んで頂く事にして、とにかくグライダーをコントロールする練習をしよう！！

まずはピッチング。自分でグライダーをピッチングに入れて（やりすぎに注意！）適切に止められる様にしよう。あまりシューティングさせすぎるとフロントコラップスに入るから程々に。（でも、どの程度シューティングしたらコラップスに入るかを知っておく必要もある。その角度が判っていればそれ以上にならない様にグライダーをコントロールすればいいからだ。でも、その場合は十分注意して行うこと）

その次がローリング。誤解する人がいると困るので言うておくが、ローリングは蛇行運転みたいなもんだ。ただ機体が左右に揺れるのはローリングではない。しっかりとウェイトシフトを行い、タイミング良く左右のブレークコードを引いてグライダーを操作しよう。これもやりすぎに注意して欲しいのだが、特に外側のラインのテンション抜けには十分注意して欲しい。しっかりしたローリングによって、ブレークコードの応答性や重さの変化やバンク角の変化、旋回スピードの変化なんかを感じ取って欲しい。

次はスパイラル。または安定した360度旋回の練習。常に一定のバンク、スピード、旋回半径でサブロクが切れますか？また、スパイラルへのエントリー時のスピードの変化やGに対応出来ますか？スパイラルからの回復時のイメージは持っていますか？これらはサーマルソアリング中に必要なグライダーコントロールですから、ピッチ、ロール、ヨーの組み合わせさせた動きに対して2本のブレークコードでしっかりとコントロールしよう。

ターゲットに着地しよう！！

パイロットたるものランディングは確実・正確に行うのが当たり前！！せめて砂場には入る様に練習しよう。誰？歩いてくるのが面倒って言うてるのは！狙わないと上手くならないからいつも砂場のターゲットを狙ってランディングする癖を付けよう。ただし、スクール生と同時進入になったり、ランディングが混雑している場合は他に譲る視野の広さと心の広さも必要だ。また、ちょっと荒れたコンディションの場合は安全に降る事を最優先にして欲しい。（その判断はみなさんに託します）

尾根より南側には入るな！！

エアリアルールにもあるが、尾根稜線より南側には入らない様にしよう。特に尾根より低くなってしまうなんて時に南にこぼれないように注意して欲しい。何故って今更説明するまでもないけど、南側には高圧線が走っています。高圧線の上空も飛行禁止です。センタリングするなんてもってのほか！！尾根上でソアリングする様に心がけよう！！

（センタリングしていると南に流される事は私もあります、深く入らないうちに北に移動するようにしよう）

今シーズンこそ、事故なし・怪我なし・トラブルなし！！

いつもシーズン初めに言ってるけど、今年こそは安全に、楽しく過ごせるようにパイロット一人一人が考えて行動して欲しい。事故や怪我、トラブルになったら自分だけでは済まされないのが我々のスポーツ。遊びと言ってもそれ位は考えて欲しい。それに、怪我をしたらシーズンを棒に振る事になってしまうし、家族に反対されて2度とパラが出来ないなんて事にもなりかねない。これではあまりにも寂しすぎる。

今年こそは”事故なし・怪我なし・トラブルなし！！”

MANEUVER TRAINING METHOD

(グライダーの特性チェック)

Report:K.Ougisawa

PREFACE

通常のスクーリングでは、まずはテイクオフの方法、ランディングの方法、旋回技術（高度処理）など初歩のフライト技術を学ぶ。次に、気象を学び、地域的な風の流れが初歩のフライト技術で楽しめるものなのかを、インストラクターの指示の元、経験的に身につけていく。さて、いよいよサーマリングを駆使したソアリング技術を学ぶわけだが、とにかくサーマルの発生する条件下では、下降気流が伴うことが多く乱気流の中に身を委ねる必要がある。その中でのグライダーの挙動は、初歩のフライトではあり得なかった動き（キャノピーが潰れたりする）をするのが常である。

マヌーバートレーニングを行う基本的な目的は、サーマリング中に起こるキャノピーの潰れや、失速などの緊急事態からのリカバリー方法を学ぶためのものであるには違いないが、逆にマヌーバートレーニングを行うことで、サーマリング中グライダーを潰さない技術、失速させない技術を習得することができる。

また、マヌーバートレーニングを行う真の意義は、グライダーの持つマヌーバ特性を見極めることであり、自分のグライダーの特性を知った上でより安全なサーマリングを楽しむことができる。また、技術に合ったグライダーの選択基準になり、グライダーのミスマッチによる悲しい思いをすることもなくなるのである。

CAUTION

マヌーバートレーニングには危険が伴います。個人的にトレーニングすることはやめ、必ず使用グライダーの特性を熟知しているインストラクターの指示の元で行って下さい。エアバックハーネスを装着している場合は、パイロットの動きにタイムラグが生まれますので装着していない場合とグライダーの挙動が違いますので注意して下さい。

HOW TO USE

ここで紹介する数々の方法などは、1998年度における標準的なグライダーを基準としました。

必ずしもここに揚げられた方法が正しく作用するとは限りません。

ここで使われている用語の意味を理解して下さい。

- ・シューティング：キャノピーが前方に進むことを指す
- ・ローテーション：片翼が潰れた後にキャノピーが潰れた方向に回ることを指す
- ・ダイブ：キャノピーが下方に勢いよく落ちていく様

CONTENTS

1. まずは、B-LINE STALL から
2. PITTINGが出来ますか？
3. ROLLINGって何だろう？

1. まずは、B-LINE STALL から

目的

降下手段の一つである”B-LINE STALL”を覚える。また、リスクが少なく味わえるストールなので、グライダーが滑空していない状態を体感する。

グライダーによるエントリーの違い、リカバリーの違い、ディープストールへの入り具合、シューティングの度合いを確かめる。

準備

すべてのマヌーバーは向かい風から始める。

- ・進路方向に目標物を設け、エントリーからリカバリーまで機首の向きを保つ
- ・ハーネスへの座りが深い人は浅めに座る（滑空時に前方からの風を、失速時に下方からの風を感じやすくする）
- ・演技の間は常時ブレイクコードのグリップを持っている

方法

- ・左右のB-LINEを均等に引き込み、グライダーが横一の状態ですトールするポイントを探す

(NOTE)

B-LINEの引き始めで少し引き、キャノピーをストール気味にしてから深く引き込むとうまくいくことが多い。

非力な人、ストールさせにくいグライダーではB-LINEを外側から握り、左右を均等にひねる事でストール気味にさせるとうまくいくことが多い。

(挙動チェック)

B - L I N E をゆっくり引き込む

B - L I N E をふつうに引き込む

B - L I N E をすばやく引き込む

(体感)

滑空時顔前面に受けていた風が弱まり、次第に下方より風を受けるようになる。

・引き込んだB - L I N E をリリースして(元に戻す)失速状態から滑空へ移行させる。

(挙動チェック)

B - L I N E をゆっくりリリース

B - L I N E をふつうにリリース

B - L I N E をすばやくリリース

・リリース後両手をAライザーに添え、風が前方から来るのを待つ

・ディープストールに移行したようであれば、左右均等にAライザーを押しやる

(POINT)

グライダーによる違いはあるが、再滑空に入るまで4秒位かかるのが普通である。それでもディープストールから抜けられない場合はAライザーにショックを与えてやるのがディープストールからのリカバリー方法である。当然少しのシューティングを伴うが、シューティングなしでは失速状態から脱出することはできない。

2. P I T T I N G が でき ます か ?

目的

ピッチ方向へのグライダーの動きに慣れる。グライダーを大きくピッチングさせる操作を覚えることにより、突然の失速、及びシューティングに余裕を持って対応できるようになる。

グライダーの違いによる引き加減の違いと、フロントコラップスが起きる限界点を見つける。またコラップス後のグライダーの挙動を経験することにより、不意のフロントコラップスからの正しい余裕のあるリカバリー方法を覚える。

準備

・マヌーバーは向かい風から始める

・進路方向に目標物を設け、エントリーからリカバリーまで機首の向きを保つ

・グライダーによるブレークコードの引き具合(ストールポイント)を大ざっぱにチェックしておく。

ストールポイントでブレークコードの引きの重さが重くならないグライダーはピッチング操作の際注意が必要。

方法

・ピッチングを行っている間、常に機首が進路方向を向いているように左右のブレークコードを均等にコントロールする

(体感)

ブランコを漕ぐように

(NOTE)

引きはゆっくり、リリースは素早くが基本である。

・地平線に対しリーディングエッジが前方に何度くらい傾いた時が限界点かを確認する

(挙動チェック)

限界点付近に達すると、リーディングエッジがそわそわしてくる。グライダーによっての違いをチェックするとよいだろう。

・リーディングエッジが限界点に達する直前に、シューティングを止める操作を行い(ブレークコードを一気に引く)、ワンアクションで通常滑空に移行させるリリース操作を覚える(ブレークコードを徐々に戻す)

(体感)

パイロットの滑空スピードに合わせてキャノピーを滑空させてやる。

・左右均等にリーディングエッジが潰れるまでピッチングを大きくし、リーディングエッジが潰れたら、フルリリースの状態グライダーのリカバリー具合を確認する。リカバリーしないようなら的確な操作を施す

(挙動チェック)

一般的に、潰れの限界点が早くくるグライダーは、リカバリーがソフト

一般的に、潰れの限界点が遅くくるグライダーは、リカバリーがハード

中には翼中央が潰れるグライダーもある

潰れが自然に戻らない場合は、ブレークコードでポンプしてやる。この時ディープストールに移行するグライダーがよくある。

(POINT)

フロントコラップスが起きた場合は、ストール系のマヌーバになるので、その後に起こり得るディープストール、それに伴うシューティングのケアをしなければならない。ディープストールの場合は、Aライザーにショックを与えてやる。シューティングの場合はそのグライダーの潰れの限界点付近でシューティングを止めてやる。決してグライダーを頭上に保とうとしてはいけない。

3. ROLLINGって何だろう？

目的

ローリングとはその言葉の意味から、左右交互にロールをかけることのように思われがちだが、これは間違いである。現実には左右へのロールのかけすぎから、外翼の大きな潰れを招き事故につながった例が数多く、このマヌーバーを甘く考えてはいけないのである。

ここでの目的は、まずは今までの間違ったローリングの危険性と、その対応法を理解し、次に正しいローリングとは、左右へのターンの連続であることを学ぶことにある。

また、ローリングを行うことで、各グライダーの特性の違いが顕著に現れるので、自分のグライダーを理解する上の指針になる。

準備

- ・マヌーバーは向かい風から始める
- ・進路方向に目標物を設け、そのラインを基準線として左右交互のターンを繰り返す

(CAUTION)

ローリングに伴う翼の潰れについて

初心者の場合

パイロットを中心にキャノピーが左右に動くような操作をやりがちである。ロールが最大にかかった時に次のブレークコードを引き始めるとこのような動きになる。この場合ロールが大きくなるとパイロットとキャノピーとの位置のバランスが崩れ、パイロットはロール内側の翼に近づいていき、この事で内側のラインテンションが緩み潰れを起こす。この場合の潰れは放っておいても通常滑空に戻ることが多い。

中・上級者の場合

ロールをかけるタイミングは会得しているので、パイロットの左右への振りが大きくなる。ロールが一旦水平に戻りかけた時に次のブレークコードをタイミング良く引くと、大きなロールがかかると共にパイロットが大きく上方に放り出される感じになる。この場合もパイロットとキャノピーとの位置のバランスが崩れ、今度は外翼の方向にパイロットが寄っていき、外翼のラインテンションが緩む。

この場合の潰れは要注意で、放っておくと潰れた方向への急激なローテーションを伴うダンプが待っており、誤操作しがちになる。危険極まりない。

対策方法としては、初心者の場合、中・上級者の場合とも、ラインテンションが緩みそうになった場合に、ブレークコードを引くことによってラインテンションを保つことが望まれる。しかし、双方とも正しいローリングとは言えない。

方法

- ・ 左右のターンを繰り返すイメージで行う
- ・ 基準線を中心に最初は小さい振りから始める
- ・ 慣れてきたら振り幅を大きくして180度ターンの連続まで行う

(体感)

リーディングエッジの向きに注意し、浅いターンでも深いターンでもリーディングエッジが地平線に水平に向くまでキャノピーを回し込む

(NOTE)

体重移動は次のブレークコードを引くタイミングより少し先行させるのが良い。ブレークコードを引くタイミングは、ロールが水平に戻った時、ピッチも水平に戻った時が理想である。

(挙動チェック)

グライダーのピッチ安定、ロール安定、ヨウの安定によってローリングしやすいグライダー、やりづらいグライダーがあるので、グライダーの特徴に合った操作が必要である。ピッチ、ロール、ヨウともに安定している初級機では理想のローリングはやりにくいものである。

(POINT)

ローリングをマスターするのは非常に難しいので、練習段階ではラインテンションの緩みが頻繁に発生する。テンションが緩んだ場合は(CAUTION)で述べた操作を行い潰れに対処するように！！



新会員紹介

今年度（一部前年度）クラブに入会された方々を紹介します。（もし、漏れている方がいらっしゃいましたらご一報下さい。次号で紹介させていただきます）

	氏名	コールサイン	使用機体(カラー)
	金田 紀久子 カナダキクコ	J E 9 X L R	メラック PK/BL
	松井 浩一 マツイコウイチ	J F 9 A V C	メラック PK
	岡崎 洋司 オカザキヒロシ	J E 9 T L G	セイバー YL
	奥村 修峰 オクムラシュウホウ	J F 9 B X U	アスペクト VIO
	松原 利道 マツバラトシミチ	J F 9 A X J	イクザクト VIO
	土田 博 ツチダヒロシ	J F 9 D B U	メラック TQ/PK

	木村 龍也 キムラタツヤ		オリオン PK
	長谷川正巳 ハセガワマサミ	J F 9 C A J	スーパースペース TQ
	池館 速夫 イケタチハヤオ	J E 9 L K E	スーパースペース TQ

これから一緒にクラブを盛り上げていきましょう！！
みなさん、よろしく願いいたします。

Information

レスキューのリパックしましょ！！

シーズンが始まって1ヶ月が経過しました。まだレスキューのリパックをしてない方はいませんか？レスキューパラシュートは一定期間毎にリパックしないと開傘スピードが遅くなるばかりでなく、場合によっては開かないこともあり得ます。リパックは、単にレスキューを畳み直すだけでなく、メンテナンスも兼ねています。必ずリパックしてから飛行するようにしましょ！！

自分でリパックできない方はスクールへお持ち下さい。（リパック料¥2,000）お持ちになる場合はレスキューを開き、しばらく陰干してからお持ち頂くか、天気の良い日にどうぞ！！

6月2日・3日・4日はスクール、エリアともクローズ

6月2日・3日・4日はスクールのマヌーバー研修のため、スクール、エリアともクローズします。（この3日間は飛びに来ないでくださいネ！）

富山県フライヤー連盟主催、救急講習会開催のお知らせ

富山県フライヤー連盟の主催による「救急講習会」を開催します。内容は、骨折時の対処方法等を含めた救急処置法についてです。日程は

6月21日（日）午前中 JMB立山パラグライダースクール事務所

6月28日（日） となみ野パラグライダークラブハウス

都合のよい会場で受講してください。参加は無料です。

今年もやるぞ！トミーズカップ

今年もトミーズカップの季節が近づいてきました。まだ詳細は未定ですが、7月下旬の日曜日に開催する予定で準備を進めています。昨年のようにGoodコンディションで大会ができるように・・・。みなさんが楽しく安全に大会ができるように・・・。

競技内容は従来通りの予定です。パイロンの写真撮影で泣いた方は、今年こそは練習してから参戦してネ！

セルフコンペについては現在検討中なので、もうしばらくお待ち下さい。いずれも、詳細が決定次第お知らせいたします。

編集後記 '98 Vol.7

今年もシーズンが始まりました。みなさんいかがお過ごしでしょうか？

去年は天候不順で思うようにフライトできず、ストレスが溜まって困った方もいるのではないのでしょうか？私もここ最近、インターネットの気象情報ばかり気にする毎日です。

そうそう、インターネットと言えば、クラブのホームページを開設しました。（記事参照）立山のホームページがないのは寂しいと思っていたので、この際だからと作ってしまいました。みなさんからの情報もどんどん発信したいと思いますから、ぜひ見て下さい。

今週末は尾神でナショナルポイント大会に参戦します。Team - Cは今年もできる限りチャレンジャーで行きたいと思っています。

最後に、安全特集はいかがでしたか？私たちの遊びは、やっぱり常日頃からのトレーニングが一番重要なのだと思いました。練習嫌いの私も、もっと練習しようと思いました。みなさんも練習して下さいネ。

(Pikaichi)

話題の提供・ご意見・原稿の投稿は...

FAX (076)240-6692 藤野 光一宛
(0764)81-1551 JMB立山パラグライダースクール内
ハミングバードPGC事務局広報宛

ファイルで投稿希望の方は...

3.5 インチ FD1.2MB または 1.44MB フォーマット) に TXT 形式で保存されたファイルを事務局へお持ち下さい！！

電子メールで投稿希望の方は... (インターネット、BBS経由)

以下のアドレスへメールして下さい。

pikaichi.fujino@nifty.ne.jp 藤野 光一宛

HomePage は

<http://member.nifty.ne.jp/pikaichi/index.html>

TATEYAMA NOTAM

タテヤマノートム：第7号 1998年6月1日発行

編集発行人
発行所
事務局

藤野 光一
ハミングバードPGC 広報委員会会報編集部
〒930-1452
上新川郡大山町本宮らいちょうバレースキー場 レストランふじ内
JMB立山パラグライダースクール ハミングバードPGC事務局