

第36回——チヨイ飛びのススメ

バラモーターの フライトスタイル

バラモーターは風向きにはどちらわれないです、ちょっとした空き地があれば離着陸できてしまう、とても便利な飛び道具です。また、居住に近い場所にメインのフライトエリアがある方が多いので、丸一日を費やさなくとも楽しめてしまったりします。したがって、その利便性の高さからフライトスタイルも多岐にわたっています。

クロスカントリー、コンベティショーン、スラローム、フリースタイル、アーチロバティック等のバリバリのアクティビ派、またサーマーリングを駆使した補助動力派等が挙げられます。なんといっても一番多いのはのんびり派とでも言うんでしようか、穏やかなウインドコンディションの時にサラッと飛んで帰られるような方々だと思います。

各々のフライトスタイルに適した道具選びがあるわけなんですが、ライダーに関してはアクティビ派は

かりではなくて、のんびり派の方々もリフレックス翼を選ぶ場合が多いです、メーカーもその辺の開発が盛んになっています。単にリフレックス翼と言つてもいろんなタイプがあるので、その中で自分に合ったバラグライダーを選ばれていると思います。

ただ、少し気になるのは「どちらか」というスピード志向に偏つてはいるのかなと感じます。バラモーターでは山飛びと比べるとどうしてもスピード重視になってしまふわけですが、離着陸が難しくなつたり大きな排気量のエンジンが必要になつたりというようなデメリットもあります。

バラグライダーでは風が緩い方が飛んでいてブレッシャーも少ないので楽しむと思ついますが、微風だと離陸できないとかフライトの本数が減つてしまふというような弊害が出ているような気がします。

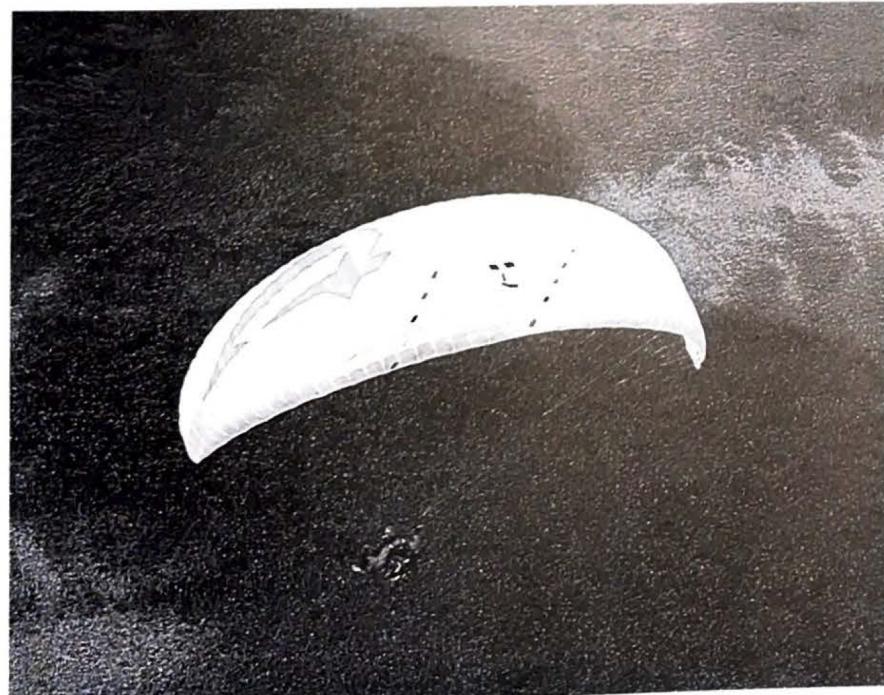
チヨイ飛びのススメ

單にのんびり派と言つてもいろん

(あらい ゆうご) 1952年9月生まれ。20歳でハンググライダーに出会い空の世界へ。以来、バラグライダー、バラモーターとスカイスポーツにはまる。1990年バラグライダー用品を扱う株ラ・ムエッティ設立。2002年より同社が運営するエンジェルジップ・スカイスポーツスクールで国内では珍しいトーナメントによるスクーリングをスタート。株ラ・ムエッティ代表(主にバラモーターを担当)。



荒井 裕悟の
バラモーターセミナー
なぜかうまくいかない、バラモーターの基本操作。
ベテランでも陥りやすい、ちょっとしたミス。
山飛びにもバラモーターにも精通した荒井氏が、
ポイントを押さえたバラモーターセミナーを開講!



高度が落ちてきても、エンジンで何度でも上昇できるのが、バラモーターの大きなメリットのひとつ。気軽にエリアに降りてきてください!(もちろん、事前に連絡は入れましょう)コーヒーくらいはご馳走しますよ。Photo: Apco

僕はそれは、せっかくバラモーターをやつしているのにもつたないない
ハーネスの具合を見るために1分飛
んだり、数分だけ飛んだりといふ
ともよくやつています。

山飛びの初心者は上昇気流を掴

めないで、いわゆるフツ飛びを繰り

返すうちに自然に離着陸も上手に

なり、そのうちにソアリングもでき
るようになります。しかし、

バラモーターでは長時間フライトが

割と簡単にできてしまうので、この
部分を意識してトレーニングしない

安全に飛ばなくてどうする!



撮影時の離着陸練習やタッチアンドゴーは、ライズアップと頭上安定が楽なグライダーがお勧めです。腕が下がってキャノピーのトレーリングエッジが無意識に引かれないように注意しましょう。最小のブレーキ操作でソフトランディングを決めるには繰り返しの練習が必要で、キャノピーの頭上安定とフレアのタイミングがポイントだと思います。写真はセミシングルサーフェイスのAPCOハイブリッド。

冬の飛び道具



地球温暖化による暖冬傾向とは言っても、やはり冬ですから寒いものは寒いです。そこで、写真のようにウィンターフライトの装備を揃えてみましたが、どうしても重装備になってしまいます。しかも、手に関してはなかなかこれといった解決策が見つかりません。

最近ではヒートグローブも出揃って以前よりは使い勝手のいいものがあるようですが、ブレーキコントロールとエンジンの微妙なスロットルコントロールがしたいパラモーターはどうもしっくりきません。バイクや郵便配達のカブのヒートグリップみたいなスロットルやブレーキグリップが欲しいなんて考えるのは私だけでしょうか…。

※GPSの操作や撮影等で細かい作業が必要な時は上空でアウターは脱着したりする。

と離着陸のスキルがなかなか上達しないと思います。逆に離着陸に自信が持てれば、クロスカントリー・フライトでも、気軽にエリアに降りて別のエリアのパイロットと交流をしたりといったパラモーターならではの楽しみ方が増えていくと思います(当然、他のエリアの上空を飛ぶには、そこでのローカルルールを知つてある必要があります。「降りるかもしれないでよろしく」「くらいの連絡は事前に入れておきましょう」)。

無風から微風の離着陸

パラモーターはいろんな口げー

ショーンやウインドコンディションで気軽に楽しめるのが最大の特徴と言えますが、離着陸のスキルが低いと、この一番おいしいところを逃してしまったのでよろしく「くらいの連絡は事前に入れておきましょう」。

冬のおすすめ練習

寒いと腕(ブレーキコード)が下がってきてやすいので、キャノピーのトレーリングエッジが無意識に引かれてしまいかず。ブレーキコードは少し長めに設定し、最小のブレーキ操作でソフトランディングを決められるように繰り返し練習しま

よつては寒くて何十分も飛んでいたらいいエリアもあると思います。冬を図るチャンスではないでしょうか。

着陸だけではなくフライト全般のスキルアップにつながると思います。高高度を高く上げるとさらに寒くなるので、ローパスやタッチアンドゴーも良いと思います。タッチして走る距離を長くすれば、身体は

アツタマルんじゃないかな…。さらに、冬のパラグライダートレーニングの王道でもあるグラハムも入念に! でも、冬型の気圧配置が強くて飛べないときも多いと思います。そんな時は家でメンテナンス、またはコツでパラワールドカインターネットというところでしょうか。



ブレーキコードの長さは適切でしょうか? 無意識にコントロールポイントにならないで下さいか? また、トリムやアクセルを使った高速飛行時は、その分さらにパンザイする必要があります。この時に長さの調整が短すぎると、パンザイしてもトレーリングエッジが引かれてしまいます。特にリフレックス翼では気を付ける必要があります。