PARAPENTE

パラパントが面白い

パラパントParapenteは仏語のパラシュート・ド・パントParachute du panteの短縮語。
panteは斜面の意。英語圏ではパラグライダーと呼ばれている。

新しいスカイ・スポーツ「パラパント」が最近注目されている（日本ではパラグライダーとも呼ばれている）。ヨーロッパでは先進的なクライマーによる山岳フライトもなされている。そんなことから、登山者の間でもパラパントはチョッと気になる存在になりだした。

パラパントとは、滑空性能を持ったパラシュートといえばイメージがつかめるだろう。

鳥の様に空を飛ぶというのは、人類数千年あるいは、数万年来の夢ではなかろうか。山登りをする我々は、美しい自然を知っている。そんな中を鳥の様に飛べたらどんなに楽しいことだろう？

飛行機を使えば確かに空を飛べる。しかし、鳥のイメージとはかけ離れている。鳥のように空を飛ぶことは、実は飛行機よりもっと科学が進歩しなければ実現しなかった。

ハンググライダーが登場した。一部の人々は確かにそれで自由に空を飛んでいる。しかし、ハンググライダーは技術が難しいし、費用も掛かり、誰でも楽しめるとはいい難い。

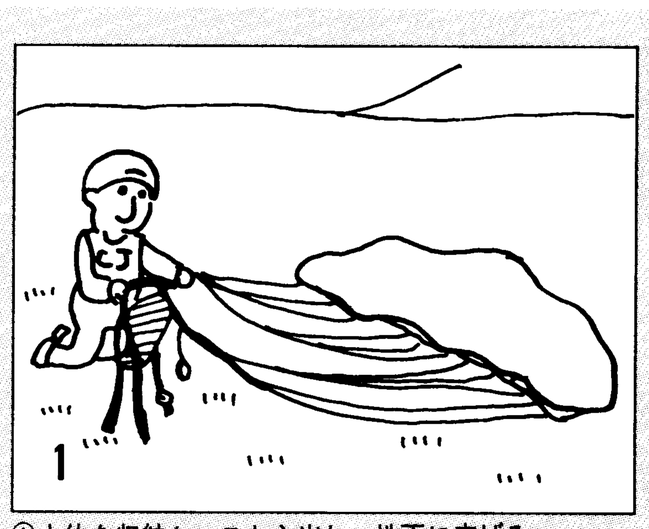
世の中産遊民（特に山ヤ）は金も暇もないし、大方は運動神経も鈍い。そんな可愛そうな人々にとって、相変わらず空は見つめるだけの存在だった。だが、そんな我々の前に、パラシュート型の救世主が降りたった。空のフランス革命ともいえるこの救世主こそがパラパント（パラグライダー）なのである。

パラパントがヨーロッパで普及し始めたのは僅か三年前、日本に紹介したのはJ・M・ボワバンで昨年二月に車山高原でデモンストレーショ

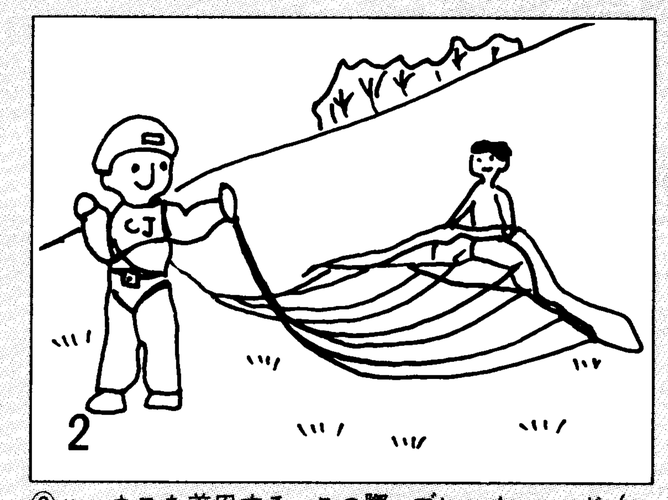
©リーベルマン・パラグライダー・振興会

斜面からのテイクオフ

〈注意点〉 斜度は25度以上が理想的である また、無風では離陸かたいへんなので、前方から1m/s以上の風が吹いている状況を選ぶように 反対に、強風時（6m/s以上）では後方へ飛ばされる危険が考えられるので、フライトしないように

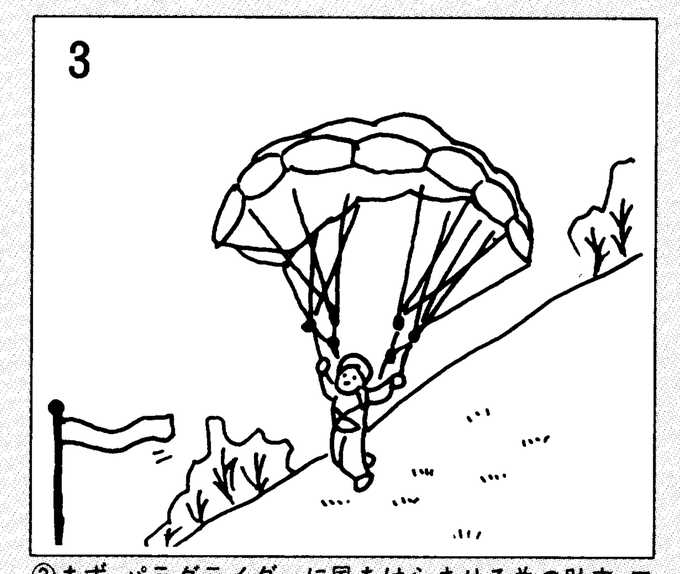


①本体を収納ケースから出し、地面に広げる。ライン等がからまっていないか、チェックする。ハーネスにパラグライダーのラインを装着する。前後のラインの装着位置を間違えないよう注意。

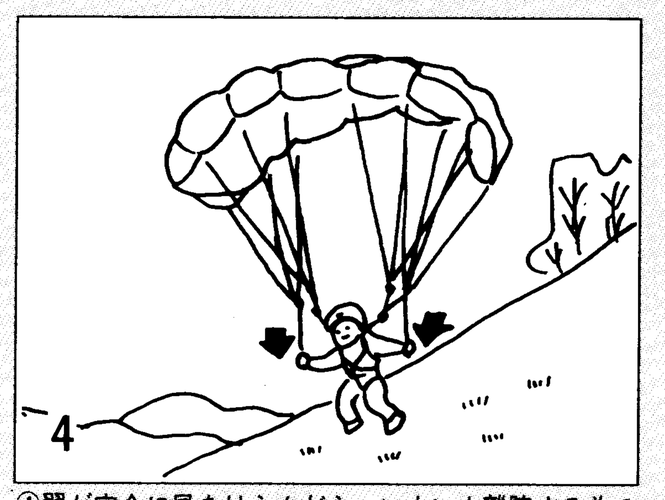


②ハーネスを着用する。この際、ブレーク・コード（コントロールライン）が所定の位置に正しくきているか、チェックする。テイクオフをより楽にするためには、パラグライダー中央のエア・インテイクに風を入れてもらう。

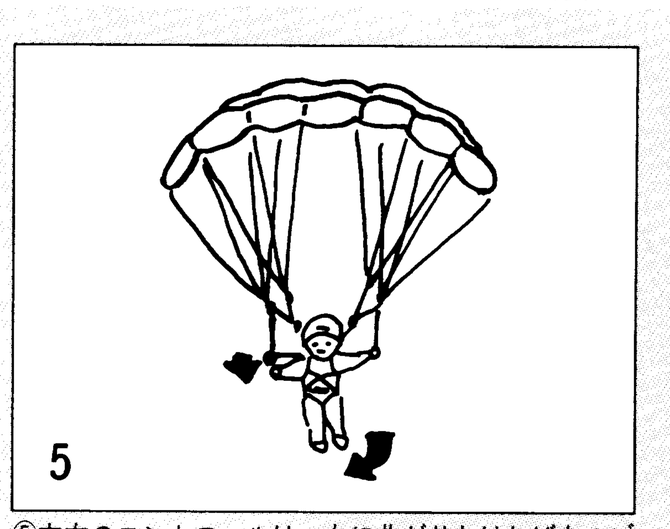
※いよいよテイクオフ。翼自体をはらませるための助走と離陸するための助走に大きく分かれます。



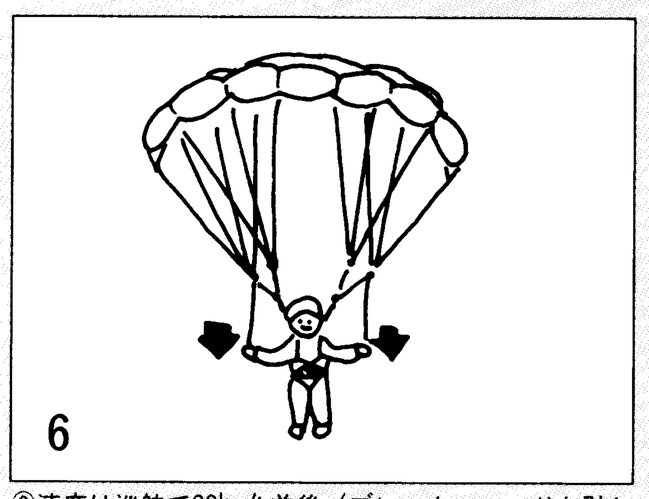
③まず、パラグライダーに風をはらませる為の助走。フロントラインのテイクオフ・コードとブレーク・コードを持ち、テイクオフ・コードを前に引くような形で走る。（ある程度の風があるとほとんど走らなくても目的が達成できる）
翼が起き上がり始めたら、テイクオフ・コードをはなし、ブレーク・コードを操作しながら完全にはらませる。（もし翼の左側がつぶれていてば左のブレーク・コードを引き、右側がつぶれていれば右のブレーク・コードを引く）



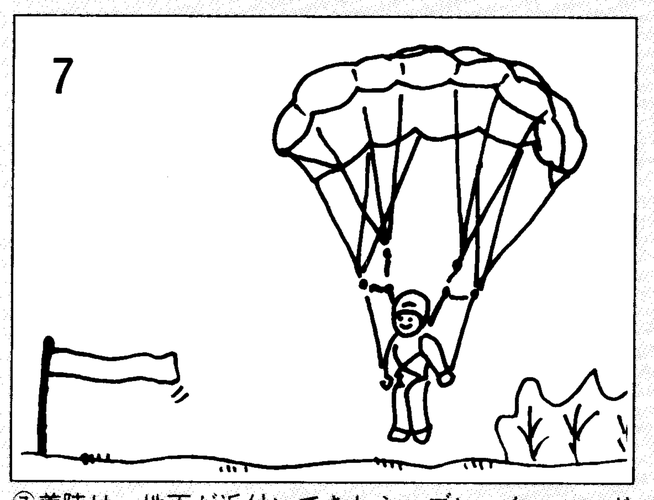
④翼が完全に風をはらんだら、いよいよ離陸する為の助走。全速力で走り、パラグライダーが浮き上がろうとする力を感じたら、左右のブレーク・コードを同時に少し引く。（もしブレーク・コードを引いても離陸しなかったら、ブレーク・コードをゆるめ、さらに走る）
完全に離陸できたら、左右のブレーク・コードをゆるめ、滑空に入る。



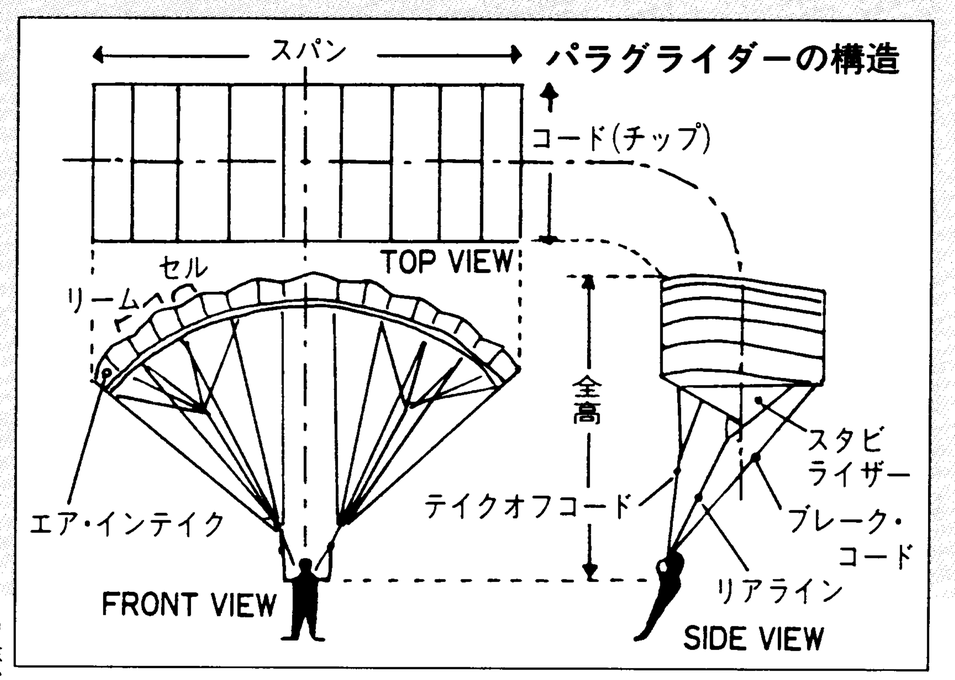
⑤左右のコントロールは、左に曲がりたければ左のブレーク・コードを引き、右に曲がりたければ右のブレーク・コードを引く。



⑥速度は巡航で30km/h前後（ブレーク・コードを引かない時）。速度調節は、左右のブレーク・コードを同時に引くことによってできる。引けば引くほど前進速度は遅くなり、沈下率が増加する。



⑦着陸は、地面が近付いてきたら、ブレーク・コードを左右一緒に引きながら高度を落とし、地上高1mぐらいでフルロックする。



翼が膨らんだら本格的な助走に入り、斜面を駆け降りる。翼の両脇とフライヤー（パイロット）の間には、操縦用のブレーク・コードが張られており、これを引いたり緩めたりする事により揚力や滑空方向のコントロールができる。これを操作する事で離陸する。離陸する時、大切な事は風の向きで、斜面を風が吹き上げて来る状態（向かい風）でないと、機体はなかなか浮き上がらない。僅かな追風でも、離陸は非常に困難、場合によっては不可能となり、そういう点で風に非常にナイーブなスポーツと言える。

離陸した後は、ブレーク・コードを操作して機体の向きや速度などを制御しながら滑空する。巡航速度は30キロ程度、この滑空するという点が、普通のパラシュートとの大きな違いである。

着地は、左右のブレーク・コードを同時に引き、速度を殺してから降りる。パラシュートと同様に、ベテランはかなり正確に目標地点に着地できるようになる。（詳しくはイラスト参照）

ハンググライダーと比較すると

①誰でも簡単に飛べる。

パラパントには既に資格が整備されており、その内容は、A級が離陸、着陸、直線飛行など、B級が180度旋回等のマスター、パイロット技能資格が左右360度旋回、指定地点への着地等となっている。パラパント普及のため、各地で講習会が催されているが二、三日の講習で大部分の人はA級はもちろん、B級のライセンスまで修得できるという。ただ飛ぶだけなら、一日もあれば十分なのである。

②軽くてコンパクト

重さが5キロ程度、大きさはシュラフ2個分ぐらいだから、車でなくてもフライト地まで行けるし、山の上にも容易に担ぎ上げられる（ハンググライダーでは不可能に近かった）。山岳フライトに向いている一番大きな理由はこの点であろう。

③安全性が高い

パラパントは、失速が起こりにくい構造をしており、巡航速度がハンググライダーに較べて遅い事などに起因している。ただし、安全性が高いといっても、それは正しく運用しての事で、間違った操作や無茶をすれば、シリアスな事故をまねく可能性がある。

④価格が安い

機体価格が25万円程度でハンググライダーに較べると確かに安い。スキーなどに較べても（おかしな比較だが）一式揃える価格を考慮すれば決して高いものではない。

パラパントの構造と飛行方法

パラパントの翼は、風を通さないナイロンやポリエステルからなる柔軟な翼である。翼は袋構造になっていて、前にエア・インテイク（空気取入口）がある。鯉のぼりを横につなげた様なものを想像すればよい。離陸するためには、まずこの空気取入口へ風を送り込み、翼を膨らませなければいけない。そのための助走が最初に必要になる。

次にハンググライダーと比較した短所を記そう。

1滑空性能が劣る。

同じ場所から飛んでもハンググライダーに較べ、長距離、長時間の飛行ができない。反面、滑空性能が良くなるほどスピードが高まり、操縦が難しくなる。

2フライト可能な気象条件が限定。

ハンググライダーも悪い気象条件では飛べないが、パラパントはもっとナイーブである。山岳フライトを行うには、この短所は確かに痛い。

両者はそれぞれの持ち味をもっており、一般的な優劣を較べる事は出来ないが、山岳フライトを行おうとするなら、②の理由からパラパントが絶対有利である。②に較べれば1、2の短所は大きな障害にはならない。

山岳フライトについて

クライマーならすぐに、岩場の終了点から懸垂下降の代わりに使えないか、と考えるだろう。しかし、これは難しいようだ。というのも、パラパントが飛ぶためには、まず、その翼を膨らませる操作が必要なのだが、岩場や終了点ではそれを行う場所が殆どない。もしあったとしても、風向きが悪ければ離陸は不可能だし、飛べても岩場は気流状態が悪い場合が多く危険だ。

パラパントは、何かのついでにやる類のものではなく、純粋に飛ぶことを目的とし、そのための山を選び、計画を立てないと実現は難しいと思う。気象条件には非常にナイーブで、パラパントに向いた場所で、運がよければ（気象条件がよければ）飛べるのであって、いつでもどんな所でも飛べるといった盲信は抱かない方がよい。

では、飛行のための登山を行うとして、どういう山が適しているだろう？

まずスキーに向いた緩らかなスロープで樹林の少ない場所が適している。離陸時に樹林に引っかかったり、激突する心配もない。そこはリフトで上がれる便利さはないが、その分、比較にならないほど自由な空を飛ぶことが出来るだろう。

もっと急峻な山岳（例えば北穂山頂）でも、飛行可能である。雪や岩の山々を飛ぶのは、想像しただけでも楽しい。クライマー諸氏が興味を示すのも、これら高所山岳フライトと思われる。

この場合の安全性についてだが、高所山岳フライトともなれば、急峻な山の狭い斜面から離陸することになり、気流も瞬時に変化することを考慮すれば、危険性を伴なってくるのは当然である。それでも経験を積み重ね、風速、風向の読みができるようになれば、山岳フライトへの道が開けよう。

このような山岳フライトを行うまでに、どの程度の修練が必要なのだろう？　5月下旬に涸沢で開催されたサレワ・イベントにゲストで来日し、北穂山頂から飛行したベルンハント・シュミットですら、昨年の夏に始めたという。（ただし、毎日飛んでいたそうだが）日本でやっている人も、似たようなものである。山岳フライトの入口までは、比較的容易にたどりつけるといって良いだろう。

では、どうやって始めればよいか。現在、マスターする唯一の道は、スクールに行くことである。スクールは、既に各地のスキー場を中心に数多く設立されている。どこでも大体、一日体験フライトが7千円、B級修得の二泊三日程度のコースが2万円程度（いずれも、機体レンタル料込み）。

おわりに

パラパントは、その面白さ、手軽さから大勢の人々に受け入れられていきそうだ。と同時に様々な問題も起きてこよう。まずはフライヤー自身の事故で、スクールに参加しない人ほど打撲、捻挫、骨折などのケガをしている。着陸に失敗したり、樹木にぶつかったりの例だ。見まねで山岳フライトにすぐ挑戦する山ヤにケガが多いのは問題だ。ハンググライダー経験者には事故が少ないと聞く。またスキー場のリフト・ケーブルに接触する例も実際に発生している。スキーシーズンにはスキー場でフライトできなくなることも予想される。外国では家屋に突っこんでガラスを破損したり、駐車場の車の上に着地したりの例がある。電線や電車の架線に引っかかることだってあり得るのである。山岳フライトでは、フライト人口が増加すれば高山植物へ対する配慮も必要になってくる。

これらの問題が大きくなれば、規制を招くだけで、結局、自分で自分の首を絞めることになる。対人や対物、フライヤー同志の空中衝突に対処する保険への加入も必要と思われる。

悪条件でのフライトは慎しみ、ゆっくりと山岳フライトをエンジョイしましょう。なによりもパラパントをする人自身のために。

（谷村吉隆）