

008 気になる話題をショート!

**NEWS SHOW**  
in PARAWORLD

014 日本の平木啓子がついに表彰台に!

第11回 **パラグライディング**  
**世界選手権 in Mexico**

024 世界はまだまだ広い!

**驚きのインド&  
パキスタン**

Part.1 パキスタンの桃源郷・フンザ

Part.2 高地民族の土地・ミソラム

030 シリアの世界遺産・バルミラを飛ぶ!

**Flying over SYRIA**032 **集え!**全国の健脚パイロット、  
アスリートパイロットたちよ!**「エクス木島平」開催決定!**036 **[総力特集]**もっと高く上がりたい!  
^危ない人。になりたくない!**センターング**

045 軽量・小型・性能あれこれ

**今どきのレスキューパラシュートのカタチ**048 **Uzbek Prodigy**急激に強くなった  
コンペティターの肖像  
なにが23才の青年を  
そんなに強くしたのか?051 **Special Interview**アクロ&スピードパラの世界で、  
今もっともホットな男**Antoine Montant** (アントワン・モンタン)054 **DISCOVER JAPAN**

世界遺産の古道も訪ねたい!

**熊野**

076 そのレギュラーガソリン、ちょっと待った!

パラモーターの混合ガソリンを見直す

058 **NEW GEAR IMPRESSION**ジン「ブーメラン6」  
アドバンス「イブシロン6」  
アブコ「カーマSP」066 **突撃!! パラグライダー探検隊**

VOL.66 エコフライヤーになる!

**PARA 4**  
WORLD  
2009 APRIL  
VOL.164表紙写真: Martin Scheel  
表紙デザイン: COLUMBUS  
印刷: 大日本印刷株式会社  
のイカロス出版  
本誌掲載の記事・写真などの無断複製、複製、転載を禁じます。**[好評連載シリーズ]**

- 050 みっきーのスイス通信
- 064 Seikoの「いつも青空!」
- 070 まつの「エクスアルプスに出たい!」  
**Road to X-Alps**
- 072 関口伸夫の  
パラモーター修理日誌
- 074 パラモーターのことコトコト話そう!  
**TALKATIVE, RAMON**
- 078 クラウスの  
パラグライダー基礎講座
- 080 ブルースの安全のための  
フライトテクニック講座
- 082 知っていたら役に立つかも!?  
パラ用語の深淵
- 083 笑いネタ随時募集中!  
「やっちゃっただ。」
- 084 次はあなたに! 全国制覇!!  
フライヤーの輪!!!
- 091 このテクニックの 嘘・本当
- 092 イントラエッセイ 僕の思い出エリア
- 093 パラワールド新車情報
- 094 クラブ探訪





### 世界44カ国から157名の選手がメキシコに集結

今年で10年目を迎える世界選手権の開催地は、メキシコに決まった。この大会は、毎年異なる国で開催される。今年もメキシコに決まった。この大会は、毎年異なる国で開催される。

メキシコは、南米の国で、人口は約1億2千万人。メキシコは、南米の国で、人口は約1億2千万人。メキシコは、南米の国で、人口は約1億2千万人。

メキシコは、南米の国で、人口は約1億2千万人。メキシコは、南米の国で、人口は約1億2千万人。メキシコは、南米の国で、人口は約1億2千万人。

メキシコは、南米の国で、人口は約1億2千万人。メキシコは、南米の国で、人口は約1億2千万人。メキシコは、南米の国で、人口は約1億2千万人。

だ。苦肉の策ではある。

そして44カ国から157名の選手がメキシコに集結した。日本からは、このルールにより、若山朋晴、上山太郎、川上賢一、平本啓子の4名が参加した。

参加した選手達を見ると、前回の世界チャンプとなったブルース・ゴードルドの姿はなかったが、ゴンベから引退していたクリスチャン・マウラー(3回のワールドカップチャンプ)の姿があった。スイスのチームリーダーであるマーチン・シールは、クリスチャンは、もう一度世界選のチャンピオン



開会式で行進する日本チーム。旗を降るのは同チームリーダー。

平本啓子はついに表彰台に上がった!

# World Paragliding Championship





2009年チャンピオンは  
アンディ・エイビとエリザ・オドリ

1月23日～2月7日まで、メキシコで開催された第11回パラグライディング世界選手権。  
ロングレースが10タスクも成立したハードレースとなった。  
そして今年のチャンピオンに輝いたのは、ワールドカップ総合優勝も果たしたアンディ・エイビ。  
日本の平木啓子も女子で2位となり、念願の表彰台にあがった。  
コンペグライダーの台頭も変わり、世界の強国の地図も少しずつ変わってきている。  
今年の世界選手権をレポートしよう。

# 第11回 パラグライディング 世界選手権

Photo: Michel Ferrer, Martin Scheel  
Text: Michel Ferrer  
Translated by: Yoshihiro Sato

# Mexico

新世界チャンピオンになったアンディ・エイビとエリザ・オドリ。





こちらはスイングのプロト機。WRCが発案だが、来年モデルに向けてプロトでのテストを開始している。モーリチオが乗っているこの機体のアスペクト比は、8.0だ。



軽量素材の使用で性能が飛躍した。LTF2-3のボイズン2も搭載し、コンベ機と肩を並べた。



シリアル機としてすでに販売開始されているソルのトレーサー。

よりもアスペクト比が大きく、よりフラットになっていた。こうした翼は、よりスピードが速く、向い風に対するベネトレーションにも優れ、上昇率にも優れているが、サーマルではより体力を必要とする。

その他、注目されたこととして、グラディエントが新型の「アヴェアックスSR8」を引っさげてコンベに復活。世界進出を狙ってウクライナのスカイカントリーが、初めて世界選手権に参加、コンベ機の「エボリューション」を披露した。

それほど真新しくないコンベ機やLTF2-3レベルの一般高性能クラ

イダーも多く参加した。アドバンスのオメガ7、ジンのブーメラン5、グラディエントのアヴェアックスXC2、エアウェイフのマジック5、オゾンのマントラM2などだ。ノバのトリトンの参加も期待されたが、今回は不参加で「ファクター」が1機見られただけだった。

アスペクト比がより大きいフラットな翼がトレンド

技術面から見た傾向では、アスペクト比がますます大きくなっている。ブーメラン6と

コンベ機の構造を覗きあれー光に透かしてみるとよくわかる！



今年のトレンドはこのようにフラットな翼だ。よく飛ぶがサーマルでは体力が必要だ。



UPはプリモス・ボドブニクが乗るプロトに、秋空機の翼の先端にあるウングレットのような翼端を採用した。



ブーメラン6とアイスピーク3には、エアインテークの下に同じようなメッシュバンドがある。今後、このメッシュバンドはトレンドになりそうだ。

上からR09、マガス6、アイスピーク3、オメガプロト、エンジ、ブーメラン6。

新型のマーキュリーは7.4、アドバンスのプロト(2007年ではまだ6.9だった)は7.3〜7.4となっている。アーチ曲線は眼に見えてフラットに戻ってきている。昨年に見られたような非常に大きなハイアーチは高アスペクト翼のテンションと均一性を保持するための手段だったが、純粋な飛行性能からはあまり有利ではなかった。

デザイナーはどうかよりフラットな翼でも十分な均一性を保てることを学んだらしい。実践的なグライダーとしては、UPが翼端の渦流抵抗を軽減するためにバイオテクノロジー(モーリチオ・ポッテガルとシモン・アルジヤス・ヴァリッチ)とニビューク(ウルバン・ヴァリッチ)とシモン・インゼン(エルト)はアスペクト比が8ポイント近い高アスペクト機をテストしていた。

ジンとニビュークのリサーチ用プロト機は前縁のエアインテークの下に似たようなメッシュバンド(写真参照)を使っている。これはウロスでのタービ

ニランスと振動を軽減し、加速性能を向上させるためだ。非常に似た技術改良を自分で工夫するパイロットもいるが、そのメーカーの代表はそれらは正規の技術協力ではないと言っている。完全に個人的にやっているのだ。

ところで、デザイナーのオリビエ・ネフとソング・シンクは定期的にアイデア交換をしている。ニビュークのマネージャーのドミニク・シソーは、技術的な解決策は昨シーズンを通して展開されており、今回の大会の数週間前にはプレ・シリアル機のアイスピーク3が準備完了していたと説明した。ニビュークのアイスピーク3は、翼前縁にリッジ・フォイルと翼下面での翼形を維持するためのハープリジッド・リブを使っている。これは昨シーズンに発表され、試験されたものだ。シリアル機もメキシコ大会のものと同じく、メッシュバンドとAラインを1本追加したものになる予定だ。今回のレースで使われたプレ・シリアル機はAラインは2本しかないが、パイロットには高度を下げるのに使いに

メーカー別の世界選手権への参加機数

|             |                                    |
|-------------|------------------------------------|
| ニビューク       | 33機(プロト機、アイスピーク3、アイスピークXP、ピーク)     |
| シンク/ライダース   | 29機(ブーメラン6、5、4、ブーメラン・スポーツ)         |
| アクシス        | 16機(プロトのマーキュリー-09、マーキュリー-08、ビーナス2) |
| UP          | 15機(プロト機、エンジ)                      |
| アドバンス       | 11機(プロト機、オメガ7)                     |
| オゾン         | 11機(R09、マントラM2)                    |
| マガス         | 10機(プロト09、マガス6)                    |
| グラディエント     | 8機(SR8、SR7、アバックスXC2)               |
| ニアウェイブ      | 6機(FR4、FR3、マジック5)                  |
| ソル          | 6機(トレーサー)                          |
| スイング        | 5機(プロト機、ストラトスWRC)                  |
| エアクロス       | 3機(U4)                             |
| スカイ・ワグライダース | 2機(エリス3)                           |
| スカイ・カントリー   | 2機(エヴォリューション)                      |
| スカイワーク      | 1機(ボイズン2)                          |
| ノバ          | 1機(ファクター)                          |

味してのリリースだ。くいなどの不満がでていたことを加

アルジャス・ヴァリッチが乗るブーメラン・プロトはアスペクト比が8もある。

Competition Gliders





アイスビーク3もプレシリアル機が参戦、シリアル機ではメッシュベルト、3本のAラインで発売される。



アスペクト比が大きくて業界を驚かしたエアクロスU4も、今となってはアスペクトの大きさを感ぜさせない。



早くから完成し、改良をしているエアウエイブのFR4。



アスペクト比が7.4のブーメラン6。プレシリアル機が殆ど参戦したが、数機のプロト機も参戦。



脂勢で望んだ。アドバンスのバイロットは生粋のプロトタイプで飛んだ。

シリアル、セミシリアルが主流となりプロト機はわずかに！  
ニビューク、ジン、オゾンに代表される幾つかのメーカーは、将来のシリアル機を視野に入れた重要な「プレシリアル機」を投入してきた。  
ニビュークは20機の新型「アイスビーク3」を、ジンもほぼ同じ数の新型「ブーメラン6」を、オゾンは10機の新型「R09」を投入。ジンとニビュークはまた何機かの特別製「リサーチ、グライダー」をファクトリーバイロット（ニビュークはウルバンヴァリッチとシモンイッセンユート、ジンはアルジャスヴァリッチ）に用意していた。  
アドバンスは、いつもとかわらない脂勢で望んだ。アドバンスのバイロットは生粋のプロトタイプで飛んだ。

アドバンスの存在は他とはいささか違う。これらのプロトタイプはシリアル機として売れることを想定にいれていない。こうしたコンペのためにのみメーカーが作っているプロトで、F1のレースカーのようなものだ。  
こうした脂勢とはまったく違うのがマックバラ、アクシス、スイング、UPのようなメーカーだ。これらのメーカーは、シリアル機のコンペ機を世界選手権に投入していた。  
例えば、マックバラ「マガス6」、アクシス「マーキュリー09」、スイング「ストラトWRC」、UP「エッジ」などだ。しかし、数は少ないがファクトリ



長いこと時間がかかったUPのエッジは、翼測を少し改良したものの以外は、すべてシリアル機だ。



優勝したアンディ・エイビのアドバンス・プロト。アドバンスは、あくまでも競馬マシンとして開発しており、これがシリアル化されて発売されることはない。

10機と大量に参加したオゾンのコンペ機R09。こちらもプレシリアル機だが、少し改良してそのまま市場で販売される。



マックバラもシリアル機の「マガス6」がほとんどだが、写真はグレッグが乗るプロト。アスペクト比が少し大きい。



コンペに復活したグラディエントのSR8。新斬なキャンポビデザインでも周囲を驚かせた。



こうした国際大会に初めて参加したウクライナのスカイカントリー。コンペ機のエコリレーションは2機参加した。



シリアル機のマーキュリー09。やはりアスペクト比は大きくなっている。

世界選手権大会にターゲットを合わせてメーカーは新グライダーの開発にしのぎを削るが、今回の大会もその例にもれないものだった。今年の傾向を幾つか見てみよう。

# 世界選手権でチェックした今年のコンペ機トレンド

Text & Photos: Michel Ferrer  
Translated by: Yoshihiro Sato



大会期間中の雲高は3800m近くあったが、決していいコンディションではなかった。いい日は雲高5000mはあるエリアなのだ。



デイ・エイビよりわずかに30m下の高度を飛んでいたのだが、あと数mの差で最後の小さな丘をパスできなかった。これが彼の今大会での唯一の小さなミスだった。平木啓子は不運にもゴールまであとわずか数十mのところまで失速、無念のランディングをした。

2位はトマス・ブラウナー、3位アルジャス・ヴァリッチ、4位ステファン・ワイス、5位アンディ・エイビ。

### 第10レース

(116・9 km / 64人がゴール)

このレースは、アメリカ人選手のマシュー・トンプソンがゴール。これでアメリカ人選手全員がレースを勝利した。アメリカ人の実力をヨーロッパ勢が知ることとなった。ベネズエラ選手ふたりがみごとに2位と3位に入った。エリザ・オードリーはもがきながら最後にたった一人でゴール。遅れたが、これで彼女の女性チャンピオンが揺るぎないものになった。

### 第11レース

(75・6 km / 途中キャンセル)

空は曇ひとつない青空で、タスクは短い、目印となる雲がないのでそう簡単ではない。高い高度では強風が吹き、非常にタービュラントだ。

レースは60%を終えた時点でキャンセルされた。4つのレスキューが聞き、2人の選手が空中衝突。不運にも2人の選手が重傷を負った。その中の一人が日本の川上賢一だった。

レースがキャンセルされたことで、トマス・ブラウナーはがっかりしていた。なぜならステファン・ワイスとアルジャス・ヴァリッチは早々と失速して降り、トマスはアンディよりもずっと前にゴールしていたからだ。このレースが有効だったら、トマスは表彰台に立っていた。あるいは優勝していたかもしれない。

トマスは、ヨーロッパ選手権で二度3位となり、ワールドカップでも数回2位と3位になっているが、まだ大きな大会での優勝がない。彼のあだ名は「セカン



ロングレースだったが、毎回多くの選手がゴールした。無名の選手も多く、世界の選手達のレベルの向上に驚かされた。

### ■最終結果(上位20名と日本選手 参加選手数157名)

| 順位 | 選手名            | 国籍     | 使用グライダー        |
|----|----------------|--------|----------------|
| 1  | アンディ・エイビ       | スイス    | アドバンス・プロト      |
| 2  | ステファン・ワイス      | スイス    | ニビューク・アイスピーク3  |
| 3  | アルジャス・ヴァリッチ    | スロベニア  | ジン・ブーメラン・プロト   |
| 4  | トマス・ブラウナー      | チェコ    | アドバンス・プロト      |
| 5  | ルカド・ネーニ        | イタリア   | ジン・ブーメラン6      |
| 6  | マルコ・リターメ       | イタリア   | ニビューク・アイスピーク3  |
| 7  | トルステン・シーゲル     | ドイツ    | UP・エッジ         |
| 8  | ヘルムート・アイチョルツェル | オーストリア | アドバンス・プロト      |
| 9  | ウルリッヒ・プリモス     | ドイツ    | ジン・ブーメラン6      |
| 10 | ロニー・ヘルゲセン      | ノルウェー  | ジン・ブーメラン6      |
| 11 | セビ・ボネダイモ       | スペイン   | ジン・ブーメラン6      |
| 12 | ラッセル・オグデン      | イギリス   | オゾン・R09        |
| 12 | クリスチャン・ピアジ     | イタリア   | ジン・ブーメラン6      |
| 14 | デビッド・オリダル      | チェコ    | アクシス・マーキュリー09  |
| 15 | アリ・シャルストロム     | フィンランド | ジン・ブーメラン6      |
| 16 | クリスチャン・マウラー    | スイス    | アドバンス・プロト      |
| 17 | ジャン・マク・カロン     | フランス   | ニビューク・アイスピーク3  |
| 18 | カルロス・ダニエル・ゴメス  | ベネズエラ  | ジン・ブーメラン6      |
| 19 | ラテク・ベセラ        | チェコ    | グラディエント・アヴァックス |
| 20 | マチュー・ビーチノー     | アメリカ   | ニビューク・アイスピーク3  |
| 59 | 上山太郎           | 日本     | マックバラ・マガス6     |
| 69 | 平木啓子           | 日本     | アクシス・マーキュリー09  |
| 71 | 若山朋博           | 日本     | オゾン・R09        |
| 76 | 川上賢一           | 日本     | マックバラ・マガス6     |

### ■女子順位 上位6名

|   |           |      |               |
|---|-----------|------|---------------|
| 1 | エリザ・オードリー | フランス | ニビューク・アイスピーク3 |
| 2 | 平木啓子      | 日本   | アクシス・マーキュリー09 |
| 3 | アンジャク・ワロル | スイス  | ジン・ブーメラン6     |
| 4 | マリナ・オレクシナ | ロシア  | ジン・ブーメラン6     |
| 5 | カリ・キャッスル  | アメリカ | UP・エッジ        |
| 6 | レナター・クワノバ | チェコ  | スカイ・エリス3      |

### ■国別順位 上位6ヶ国 参加国44ヶ国

|    |       |
|----|-------|
| 1  | チェコ   |
| 2  | イタリア  |
| 3  | スロベニア |
| 4  | イギリス  |
| 5  | アメリカ  |
| 6  | ドイツ   |
| 22 | 日本    |

## 今年のチャンプはアンディとオードリー、平木啓子は女子2位に

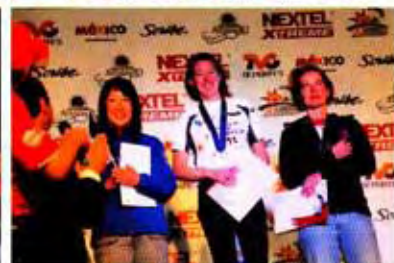
ド。優勝させてあげたいと筆者はひそかに思っていました。今後に期待しよう。

世界選手権は確かにバラコンペの中では、最も長く最も過酷なレースだ。10本のレース、そのうち8本は85km以上。このコンペ期間中、選手たちは合計125000kmを飛んだことになる。今回は不幸にも死者が一人が出て、たくさんのレスキュー・パラシートが開傘した。その数約20個だ。

アメリカ、ベネズエラ、コロンビア、フィンランドからやって来た選手たちの活躍には驚いた。世界中でレベルの高いフライトをする国がますます多くなってきている。

アンディ・エイビは大きなミスもなく865kmを飛んで優勝。おめでとう。エリザ・オードリーにも拍手を贈りたい。彼女は95年にアマのバイロットとしてスタートし、2001年からコンペを開始したが、血液の病気ののために3年間休んだ時期があった。

総合の表彰台。左から2位のステファン・ワイス、優勝のアンディ・エイビ、3位のアルジャス・ヴァリッチ(右上)。女子の表彰台。左から2位の平木啓子、優勝のエリザ・オードリー、3位のアンジャク・ワロル(右下)。



国別の表彰式。優勝はチェコ、2位はイタリア、3位はスロベニアだった。

幾つかのレースを落としても最後まで飛んだすべての選手にもおめでとうと言いたい。その中には有名選手も含まれるが、多くの選手は無名だ。

チェコの選手にもおめでとうを言いたい。2007年オーストラリアの世界選手権に続いて二回目の国別優勝。安定した優秀な選手に支えられたチームだ。

最後に、本誌として日本チームにお疲れさま、見事、表彰台上がった平木啓子におめでとうを言いたい。



毎日、激しいデッドヒートが繰り返された。ジンはブームラン6で完全復活。アイスピーク3は、コンペでの主役に戻り、オゾンにはコンペでその存在をアピールした。



う呼ばれるには二つの理由がある。毎回、完璧にレースを支配し、周回なレース運びをするからだ。意外にもコロンビアのヘクトル・バスケスがトップでこのレースを制した。老兵アンディ・ヘディガーも3位と健闘した。

**第6レース**  
(87・5 km / 89人がゴール)

新しくトップとなったジャンマルク

た。一緒に飛んでいたグループも多かったが、万事休す。全員が下りたよ。たった5分間の気の迷いでレースはアウトさー！

1位は、ブルガリアのデミタル、2位スウェーデンのヨアキム、3位ステファン・ワイズ。

ここで総合順位がどうやら最終的な様相を見せてきた。1位がアンディ・エイビ、2位ルカドニーニ、3位

が数キロ飛んだところランディング。このレースで136位となり、一気に1位から35位に落ちた。いったいどうしたんだらう。「あまりトップ集団から離れていなかったので、あせってしまい、ショートカットしようとしてリスクのあるルートを選んだ。サマーはあったが、地上付近は風が強すぎて高度を上げることができなかった。

トマス・ブラウナー、4位アルジャズ・ヴァリッチ、5位ロニー・ヘルゲセン、6位ステファン・ワイズ。女子では1位がエリザ・オードリー、2位レナー・タ・クフノバ、3位カリ・キャッスル、4位に平木啓子。

この日、悲劇が起きた。ステファン・シモーカが事故で死亡したのだ。翌日、フランスの若きチャンピオンのシモン・イッセンユートはこの大会を棄権。「もう楽しくもない、ここで止めた方がいいんだ」彼はステファン・シモーカへの親友だった。

エヴァ・ウィルスニエルスカも余りの悲しみに棄権を決めた。彼女は数年前にまさしくここ、バレー・デ・ブラボーでコンペを始めたのだった。「ここで始めて、ここで辞める。人生の一サイクルの終着点よ」彼女は悲しかった。アンジャ・クルもまた棄権した。「まったく楽しくない」しかし、彼女は1レースを棄権しただけで、コンペに戻った。

**第7レース**  
(97・4 km / 103人がゴール)

事故の後、2日間レースを中断。選手たちにとってコンペを再開するのは難しかった。特に好成績を望めない選手たちにはなおさらだ。著者はこんなに飛びたい意欲の欠けたコンペを今まで見たことがない。家に帰りたいとひそかに言う選手もいた。

ヨーロップチャンピオンのグレッグ・ブロンダーはこう言う。「僕はここに来て一ヶ月だ。もう1000時間も飛んでいるが、飛びますますます悪くなっていく。事故の後、誰もが自分たちはここでいったい何をやっているんだ？って、凄く気がめいている」

選手たちの気持ちを反映するか

のようにコンディションも非常にタービュラントになった。怪我はなかったが、二人の選手が空中衝突し、前レースの勝者ブルガリアのデミタルが緊急ランディングして二人を助けた。もう一人のブルガリア選手のヤッセンはトップでゴール、ステファン・ワイズが2位、トマス・ブラウナーは総合で3位になった。

女子優勝したエリザ・オードリーは、ゴールでこう言った「今日、初めてオートローテーションとクラバットとそれを解くためにフルストールを経験したわ。怖くなかったか？怖がる暇なんてなかったわ。でも疲れた。もしゴールしなかったら、コンペを棄権したくなっていたわね」

1位ヤッセン、2位ステファン・ワイズ、3位アンディ・エイビ。

**第8レース**  
(114・6 km / 103人がゴール)

コンディションはタービュラントでなくなった。選手たちはレースを楽しみ、飛ぶことの楽しみを再び見出したようだ。

クリスチャン・マウラーもチームメイ

トの死を乗り越え、やる気を取り戻し、レースを最終リードした。2時間30分で90kmを走り、25kmをファイナル滑空した。ルカドニーニ、アンディ・エイビ、トマス・ブラウナー、ステファン・ワイズがそのすぐ後についていた……

**第9レース**

(106・5 km / 67人がゴール)

ウルバン・ヴァリッチが他の選手よりも20分早い単独ゴールをした。もはや上位競争には影響しなかったが……。ここまで2位のルカドニーニがなんとゴール直前で失速。(104・3 kmだ)。彼は最後のグライトをア



アクロのトップ選手のヘルマン・ビトッコ。彼はゴールを重ね、総合64位。XCコンペ初心者とは思えない！



ジンからニビュークに移籍したステファン・ワイズ。前半の誤りを繰り返し、見事2位になった。



事故の後、棄権したエヴァ。彼女はコンペを開始したこの地でコンペ生活に終止符を打った。



献花を胸に悲しみの追悼フライトに参加した平木啓子。



ニビュークに移籍して、アイスピークを世界に知らしめたウルバン・ヴァリッチ。今回はふるわなかった。



ワールドカップに続き、2冠をとったアンディ・エイビ。クリスチャン・マウラーの真の後継者となったようだ。





のモチベーションも一段違うものを感じる。国の代表としてきている気負いからだろうか？ そういったことからすると、今ワールドカップが変わろうとしている方向性は間違っていないように思える。

さて日々成長を遂げている日本チームのメンバーをみていると、やはりこうした外国での経験は本当に貴重だと思ふ。私は幸運にも、毎年ヨーロッパで競技生活を送ることができている。外国での経験の無い日本の選手達に、是非海外での試合を経験してもらいたいと思う。もし機会があつて参加してみたいと思う人がいれば、微力だが、私にできることがあれば声をかけて欲しいと思ふ。

かけて欲しいと思ふ。  
この成績を嬉しく、  
そして誇りに思ふ

最後に、この素晴らしい大会を運営してくれたメキシコのオーガナイザーチームには本当に感謝でいっぱいです。

また、ずっと日本チームをサポートしてくれた岡チームリーダーと真代ちゃん、本当にありがとう。飛ぶことが好きな岡さん、地上からの支援はさそやストレスの連続だったので、お疲れ様でした。

おかげで私は世界選手権で遂に表彰台に上ることができました。2位という成績を嬉しく誇りに思います。

日本で応援くださいました皆さんにも、この誌面をかりて御礼を申し上げたいと思います。ありがとうございました。世界で1位を獲ることが夢、今はまだ夢の途中です。これからもできる限り頑張りたいと思います。今後ともどうぞ宜しくお願いします。

## スイスの若きエース、 ステファン・シュモツカー逝く



在り日のステファン・シュモツカー。メキシコ世界選手権で。

### ステファンの事故を目撃したヘルムートの証言

「僕はちょうど彼の上空を飛んでいて、彼は風の強さにサーマルを探している。そこで強烈なサーマルに潰された。」

「すぐにはリカバリーしたが、大きくクラッシュしてしまつた。」

「僕は彼のクラッシュを大きく知っている。このようなクラッシュになつた場合、コンペは通常タームに入るので、フルストールに入れるのが唯一の脱出方法だが、いかんせん高度がなさすぎた。」

「彼はレスキートを投げたが、崖に近かつたので、それはせずに、逆風に運ばれていってしまった。しかし、幸運にも別のサーマルに獲られ、完全にクラッシュをコントロールできなかった。そして、同転したところで崖に衝突してしまつた。ヘルムートが吹き飛ばされた。」

「僕はステファンを助けるため、非常に急な斜面にアクロバティックな飛行で着地した。持ち合わせていた器材で応急手当をした。」

大会6日目、大変悲しい事故が起きた。スイスの若きエース、ステファン・シュモツカーが岩壁近くを飛行中、大きく潰された。彼は昨年のワールドカップ年間ランキング3位の非常に優れた選手だった。

よくスイスの若い選手達は、キャメルになつた風が強いときなどにフリーフライトで飛んでいて、そんな時でも決してクライダーを潰すのを見ることがない、そんな彼でも防ぐことができなかったのだ。

彼の追悼のために挙げられた2月1日、スイスのチームリーダー、マリーチン・シールは壇上に立ち、次のような言葉を選手に呼びかけた。

「パラは決して安全なスポーツではありません。競技は特にそうです。しかし何もせずに地上で安全な生活をするか、素晴らしい空の世界を求めて飛ぶか、選ぶのは私達であり、この道を選んだのは彼自身の選択です。危険だからといって取りかたさず、(平木啓子)

この後、多くの選手が献花を胸に空に飛び立てた。そして残されたスイスのメンバー全員も私も悲しみに憔悴していきながらも、無気力な姿勢をそこに見つけ、飛ぶことにした。

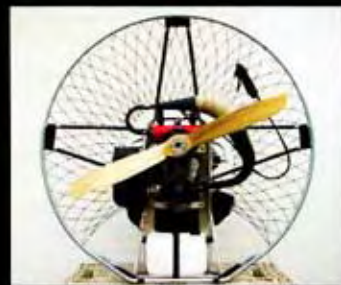
スイスチームの彼らは見事復活を遂げ、この悲しみを乗り越えて、素晴らしい成績を残した。ステファン・シュモツカー、安んじらねばならぬ。

「僕はステファンを助けるため、非常に急な斜面にアクロバティックな飛行で着地した。持ち合わせていた器材で応急手当をした。」

「彼はレスキートを投げたが、崖に近かつたので、それはせずに、逆風に運ばれていってしまった。しかし、幸運にも別のサーマルに獲られ、完全にクラッシュをコントロールできなかった。そして、同転したところで崖に衝突してしまつた。ヘルムートが吹き飛ばされた。」

「僕はステファンを助けるため、非常に急な斜面にアクロバティックな飛行で着地した。持ち合わせていた器材で応急手当をした。」

「僕はステファンを助けるため、非常に急な斜面にアクロバティックな飛行で着地した。持ち合わせていた器材で応急手当をした。」



Feather "Raket 120" » Mサイズ

Option  
スペシャルチャンパーとロングスロットル



Feather "Snap" » Lサイズ

Option 12リットルタンク



Wターム  
標準装備

Feather "Mini2plus" » Mサイズ

Option  
12リットルタンクとロングスロットル



Feather "Raket 60" » Sサイズ

Option ロングスロットル

株式会社  
**ラ・ムエッティ**

〒277-0812 千葉県柏市花野井 799  
[TEL] 04-7107-1701 [FAX] 04-7107-1702  
<http://www.sky-sports.net/>