



CARANCHO

カランチョを使用する際には、このマニュアルをよく読み、その指示に留意してください。

ドリフトのグライダーをご購入いただきありがとうございます。
これからも楽しく安全にフライトをお楽しみください。

ドリフトのFacebookとInstagramにご参加ください。

<https://www.facebook.com/driftparagliders>

<https://www.instagram.com/driftparagliders>

1. はじめに.....	5
1.1. 免責、警告.....	5
1.2. 安全に飛ぶためのルール.....	6
2. カランチョについて.....	7
2.1. 技術情報.....	7
2.2. テクニカルデータ.....	9
2.3. 技術図(ライン名).....	10
2.4. 素材.....	12
3. 認証.....	13
4. フライト前.....	13
4.1. グライダーの調整.....	13
4.2. ハーネス.....	13
4.3. アクセルの調整.....	14
4.4. ブレークコード.....	14
4.5. 重量範囲.....	15
5. フライト中の操作.....	15
5.1. 標準フライト.....	15
5.1.1. フライト前のチェック.....	15
5.1.2. 離陸.....	15
5.1.3. フライト.....	16
5.1.4. 着陸.....	17
5.1.5. トーイング.....	17
5.1.6. モーターフライト.....	17
5.2. 緊急降下.....	18
5.2.1. ビッグイヤー.....	18
5.2.2. Bラインストール.....	19
5.2.3. スパイラルダイブ.....	19

5.3. SIVマヌーバ.....	20
5.3.1. 非対称型コラプス.....	20
5.3.2. フロントコラプス.....	20
5.3.3. ディープストール.....	21
5.3.4. フルストール.....	21
5.3.5. ネガティブスピン.....	21
5.3.6. クラバット.....	22
6. メンテナンス.....	22
6.1. 点検.....	24
6.2. 修理.....	25
7. パッキング.....	25
8. カスタマーケア.....	26
9. お問い合わせ.....	26
10. 図面・寸法・ラインの長さ.....	27

1. はじめに

ドリフトチームが目指したのは、許容範囲が広く、乱気流の中でも頼りになる、遊び心のある楽しいグライダーを作ることでした。カランチョのセミライト構造は、ハイク&フライを可能にします。クラス最高の性能と良好な滑空性能はクロスカントリーフライトを促し、ハンドリングはスロープソアリングする際のダイナミックなマヌーバを魅了します。パッシブセーフティーは、フライトを安全に楽しむための理想的なグライダーであり、最初のクロスカントリーグライダーとして経験を積むことができます。

1.1. 免責、警告

パラグライディングは、適切な気象条件を予測しなかったり、パイロットのミスで怪我をしたり、最悪の場合、死亡することもあり、第三者にも同様の危険をはらむスポーツとされています。当社の機材を使用することにより、これらのリスクを認識し同意したことになります。当社製品を使用する使用者は次の事項に同意するものとします。

パラグライダーの使用にあたり内在する危険性を十分認識し安全確保は全て自己の判断と責任で行い使用者および第三者に事故が生じても損害賠償等の請求を放棄するものとします。

機材に変更を加えないでください。パラグライダーを正しく使用することはパイロットの責任です。製造者および販売者は機材の誤った使用による損失や損害に対して責任を負いません。法的規制を遵守し耐空性を維持することはパイロットの責任です。

1.2. 安全に飛ぶためのルール

- この製品を使用する前に資格を持った指導者から指導を受けてください。
- 使用前に道具を点検し敗れやラインの絡み、トグル周辺やライザー、アクセルを慎重に点検しましょう。
- 当日の気象条件を必ずチェックし強風や雷雨で使用しないでください。
- アルコールや薬の影響があるときや体調不良で使用しないでください。
- 自身の技量を超えていると認識した場合には使用を中断してください。
- 使用時、周囲に第三者や見学者が居る場合は合図して距離を取ってください。
- 着地点に第三者が居る場合には音や声を出して合図して衝突を避けてください。
- 次回のためにラインチェックをしてライザーがラインを潜らないようにパッキングしましょう。

2. カランチョについて

2.1. 技術情報

ドリフトのカランチョは、空気抵抗を減らすために少ないライン数で構成された革新的な3ライナーレイアウトを採用しています。「ビーク」と呼ばれる最適な形状のエアインテーク、巧みに配置されたプロファイル補強、後縁のミニリブによりダイレクトでスムーズなハンドリングを実現しています。リーディングエッジは、特徴のある縫製によってテンションを向上させ綺麗に形成されます。敏捷性、揚力、性能、スピードは、高いレベルのパッシブセーフティに裏打ちされています。この翼はパイロットにダイレクトでシンプルなハンドリングを提供し、即時のフィードバックによりパイロットはリラックスし、すぐに調和のとれたフライトを始めることができます。空中で、カランチョは体重移動に即座に反応し、正確なブレーキと長いストロークを持ち、初心者や上級者にもフィットするよう重さを徐々に高めています。明確な失速点はバランスのとれた翼のダイナミクスと空中で優れたレスポンスを発揮します。

カランチョのグランドデザインは楕円形をしています。グライダーのプロファイルは、可能な限り広い速度範囲において最大の安定性を実現するために特別に開発されました。この特徴は、セルインレットの位置と大きさによって支えられています。リーディングエッジはナイロンとエラスティックで補強されています。これはキャノピーの最適なライズアップを保証し、最高速度でもリーディングエッジのきれいな形状を保つのに役立ちます。カランチョには定評のある3ライザースピードシステムが搭載され、素晴らしい加速と安定性を実現しています。

ドリフトチームは、低ドラッグのマイクロアタッチメントを新たに採用するなど、細部にまでこだわりました。ラインとキャノピーの間のポイントは、伸縮性のあるナイロンストリングで補強され、グライダー全体にかかる力を最適に分散させます。ラインは徐々に直径が大きくなり、特別に強いカラフルで見やすいシースラインから作られています。ライザーとラインの接続には、小型のカラビナを使用しています。

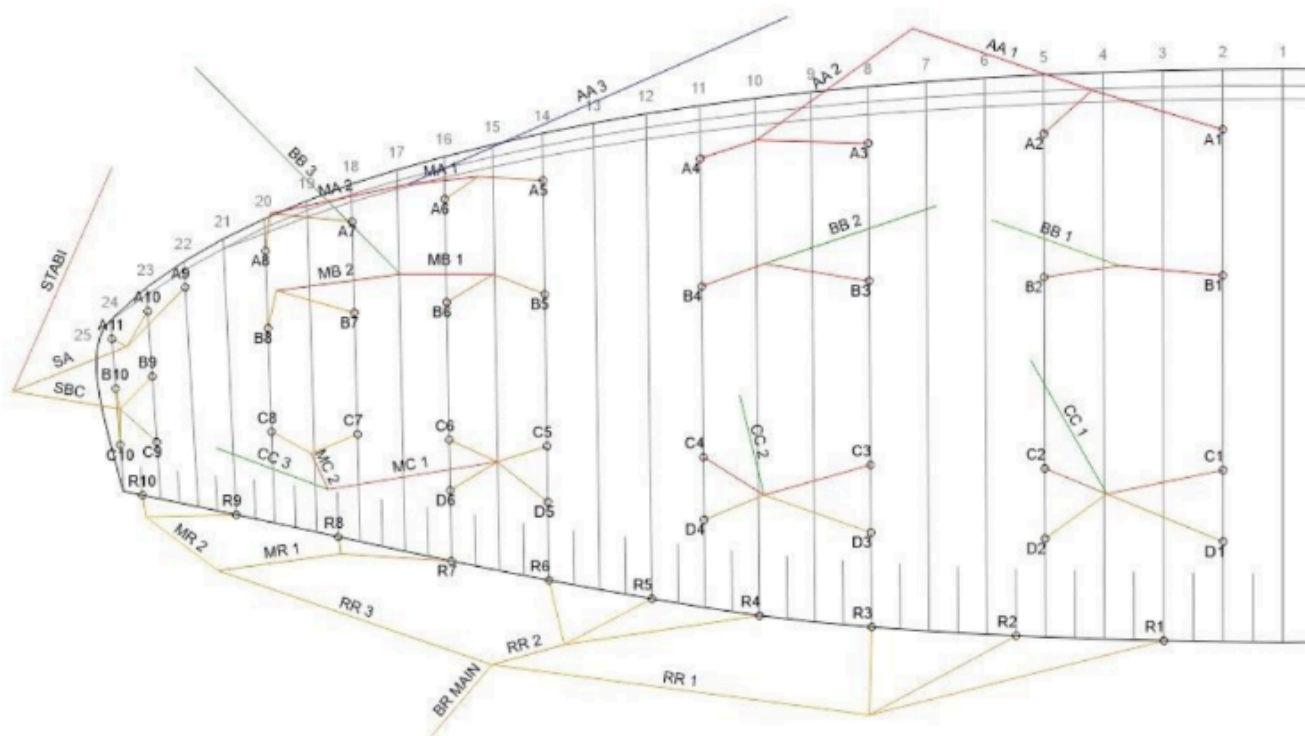


2.2. テクニカルデータ

サイズ	単位	XXS	XS	S	M	L	XL
拡大	%	86	91	95.5	100	104.5	108.5
最大コード	m	2.41	2.55	2.67	2.80	2.93	3.04
翼面積(実測)	m ²	19.08	21.37	23.53	25.80	28.17	30.37
翼面積(投影)	m ²	16.37	18.33	20.18	22.13	24.17	26.05
スパン(実測)	m	10.05	10.64	11.16	11.69	12.22	12.68
スパン(投影)	m	7.93	8.39	8.80	9.22	9.63	10.00
アスペクト比(実測)		5.3	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3
アスペクト比(投影)		3.84	3.84	3.84	3.84	3.84	3.84
セル数	No	48	48	48	48	48	48
ラインの長さ	m	222	235	247	260	275	289
機体重量	kg	3.5	3.9	4.25	4.55	4.85	5.2
認証クラス		*	*	EN-A	EN-A	EN-A	*
認証重量	kg	*	58-77*	68-90	80-103	93-116	110-135*
テイクオフ時の 推奨重量	kg	50-62	62-76	73-89	85-102	98-116	115-135

2.3. 技術図

ラインの名称



ライザーの長さ(mm)

L,XL size		A_1+A_2	B	C
non-accelerated	[mm]	520	520	520
accelerated	[mm]	385	435	520

S,M size		A_1+A_2	B	C
non-accelerated	[mm]	500	500	500
accelerated	[mm]	370	418	500

XXS,XS size		A_1+A_2	B	C
non-accelerated	[mm]	480	480	480
accelerated	[mm]	355	395	480

3つのライザー:A, B, C



ライザーの長さ公差は $\pm 5\text{mm}$ です。
トリマーなどの調整・取り外し可能な器具はありません。

2.4. 素材

素材の説明

Canopy	
Upper sail:	Porcher Sport - Skytex Universal, 38 g/m2
Supported ribs:	Porcher Sport - Skytex 9017 E29A, hard finish, 40 g/m2
Unsupported ribs:	Porcher sport - Skytex S 70032 E4D hard finish 32g/m2
Lower sail :	Porcher Sport S 70032E3W, 32g/m2
Reinforcement:	Porcher Sport: Skyforce 160, plastic rods, Skyforce Patch white
Thread:	Euronite nylon D60, D40
Attachment points:	Mouka Tišnov PN 99 301

Suspension lines - LIROS	
Upper cascade:	DSL 70 Ø 0,9; DSL 140 Ø 1,2
Middle cascade:	DSL 70 Ø 0,9; PPSL 120 Ø 1,15
Main lines:	PPSL 200 Ø 1,42; PPSL 160 Ø1,4; TSL 220 Ø 1,65

Risers	Mouka Tišnov – PES 13x2mm (900 daN)
Pulleys	AustriAlpin Pulley XS FL 32A; AustriAlpin Pulley FL 12A
	Ronstan Orbit 20
Rapid links	Wirt carabines - 12mm wide (min 200 daN)
Rigifoils	Nylon rigifoils Bison 2,4mm diameter

3. 認証

EN/LTF-Aの認証を受けています。認証はすべてのABSハーネスとの併用に有効です。グライダーの認証ラベルは、キャノピー中央のリブにあります。ブレークラインの長さやスピードシステムの調整は、本マニュアルに記載された推奨事項に従ってのみ行ってください。その他の調整・変更は、保証、耐空性、認証の有効性の喪失につながります。素人による改造は、あなた自身や他のパイロットを危険にさらす可能性があります。

4. フライト前

4.1. グライダーの調整

すべてのパラグライダーは、ドリフトの認定を受けたチームメンバーによって最終チェックとテストフライトが行われますが、初めてカランチョを使用する場合は、ファーストフライトの前に地上でグライダーの梱包を解き、チェックし、翼を膨らませることをお勧めします。上面と下面に裂け目や破れがないか、ダメージがないかを点検してください。キャノピーを注意深くチェックし、ラインとライザーに進みます。ラインはねじれたり、結び目があったりしてはいけませんし、環もきちんと閉まっていなければなりません。グランドハンドリングの練習をすることで、自分のグライダーに慣れることができます。

4.2. ハーネス

セクション3(認証)で述べたように、私たちのグライダーは標準的な座位ハーネスで認証されています。フライト前にハーネスを正しくセットアップすることが重要です。快適なポジションを確保してください。チェストストラップをきつく締めすぎたり(42cm以下)、広く締めすぎたり(48cm以上)しないでください、これはグライダーの挙動やフィードバックに影響します。チェストストラップをきつく締めすぎると、非対称のコラプスが発生しやすくなり、ディープスパイラルからの回復も遅くなります。認証試験で使用したセッティングを確認してください。ポッドハーネスは大きな非対称コラプスの際にねじれが発生するリスクを高めるので、経験豊富なパイロットのみが使用すべきです。

4.3. アクセルの調整

スピードバーを取り付ける際には、全範囲を使用できることを確認してください。基本的なセッティングは地上で行うことができます。あなたがハーネスに座っている間に、ライザーをフライトポジションに引き上げることができる人を探してください。バーがシートのすぐ下に来るようにラインの長さを調整します。アクセルの下側のループにかかとを引っ掛けられるようにします。バーのラインの長さは、アクセルを全開にした時に足が完全に伸びるように地上で調節してください。

スピードバーのラインが短すぎるとスピードシステムが勝手にグライダーを加速させます。十分な長さであることを確認してください。

4.4. ブレークコード

グライダーのブレークラインは認証試験で設定され、使用可能なブレークストロークはグライダーのカテゴリーで要求される条件を満たしています。飛行中の最大重量で65cmを超えます。この長さはほとんどのパイロットに適していますが、もし長さを調整するのであれば、慎重に変更することをお勧めします。

ブレークコードは左右同じ長さを保つように留意してください。短すぎるブレーキは不安定な操作からの回復を困難にし、グライダーのスピードレンジを狭める可能性があります。ブレーキがトレーリングエッジを変形させ始める前に、最低5cmの自由な遊びが必要です。これにより、アクセルを使用する際にトレーリングエッジが変形するのを防ぐことができます。ブレークが長すぎると、極端な飛行状況ではコントロールが効かなくなることがあります。また、離着陸時のパイロットのコントロールにも影響を与える可能性があります。

4.5. 重量範囲

各サイズは、それぞれの重量範囲に認定されています。上記の重量には、パイロットとパラ

グライダー装備一式、グライダー、ハーネス、すべてのアクセサリ、オプションのバラストの重量が含まれています。すべてのグライダーは離陸重量を変更することでその特性を変えます。常に指定された重量の範囲内でフライトすることをお勧めします。

5. フライト中の操作

このマニュアルは、カランチョの特徴を説明するためのものです。いかなる場合においても、パラグライダーの「飛行教習」マニュアルとして、あるいはパラグライダーパイロットのトレーニングコースの代用として使用しないでください。

5.1. 標準フライト

5.1.1. フライト前のチェック

フライトの前には必ずプレフライトチェックを行い、ハーネス、リザーブ、スピードシステム、接続部などの点検を行う必要があります。安全なフライトのために必要不可欠ですので注意してください。最終的なプレフライトチェックは、一貫した方法で行ってください。特に、キャノピー、ライン、ライザーにダメージや絡みがないことを確認する必要があります。

5.1.2. 離陸

カランチョは、フロントでもリバースでも特別な技術や習慣は必要ありません。フロントライザー（センター寄りの赤いラインが2本繋がったライザー）をダイナミックに引くと、キャノピーはパイロットの頭上にシンプルかつ簡単に上がります。キャノピーは中央から均等に、そしてスムーズに膨らみます。パイロットを追い越すようなことはなく、すぐにパイロットの頭上で安定します。テイクオフする前に、キャノピーとラインを目視で確認します。カランチョはヒルランチングやトーイング用に設計されています。飛行機や建物からのジャンプ、キャノピーが遅れて開くようなジャンプに耐えられるようには設計されていません。その他、ドリフトが提案する特別な飛行方法、設定はありません。

5.1.3. フライト

効率良く飛ぶための速度

カランチョは、ブレーキが完全に上がっているとき、最高の滑空で飛ぶようにトリミングされています。両方のブレークコードを20%程度まで引き下げると、最小の沈下速度が得られます。シンク、横風、向かい風での滑空性能を向上させるには、アクセルシステムを使ってトリムスピードより速く飛ぶとよいでしょう。ハーフアクセルまでは滑空比や安定性は大きく劣化せず、飛行性能は向上し、次のサーマルに速く、高く到達することができます。

乱気流状態

乱気流の中で飛行する際には、激しい乱気流を安定させるために、ブレークコードを軽く引きながら手に少しの重さを感じるように操作します。このブレーキを持続的にかけることで、グライダーのたわみを防ぎながら、空気の状態やグライダーの動きのフィードバックを得ることが可能です。このように、ブレーキの操作と体の重心移動を組み合わせるパラグライダーを適切に制御する技術は「アクティブフライト」として知られています。この技術を熟練して行うパイロットは、乱気流によるグライダーの不安定な動きによる潰れやリスクな状況を大きく軽減できます。

旋回

カランチョは非常に使いやすく、滑らかに曲がることができます。特殊な操作や特別な手順は不要です。ブレーキをかけると、段階的に反応し、安定した感じがします。飛行中、ブレーキはレスポンスが良く、正確で、キャノピーの動きが手に直接伝わり、翼の感覚をしっかりと捉えることができます。もし緊急時にブレークラインが切れるなどのトラブルが発生した場合でも、リアライザーや体の重心を移動させることでグライダーを操作することが可能です。

スピードシステムの使用（アクセル）

スピードバーの50%の使用では、滑空比や安定性を大きく損なうことはなく、飛行性能を向上させることができ、向かい風や巨大なシンクエリアでは次のサーマルに速く、高く到達することができます。乱気流で高速飛行するときは、常に両手をコントロールから離さず、崩れる兆候があったらすぐにスピードシステムを解除できるようにしておいてください。スピードシステムを慎重に使い、低高度では使わないようにしてください。

アクティブCライザーコントロール

Cライザーを使ってグライダーを操縦することが可能です。これにより、グライダーに対する感触とコントロール性が向上し、ブレーキを使わずにアクティブにフライトすることができます。Cライザーを使用するとコード全体でより均等に迎え角が増加し、ブレークを使用したときほどプロファイルが弱まることはありません。同時に基本的なコントロールやブレーキプーリーが故障した場合のコントロール方法にもなっています。

5.1.4. 着陸

カランチョの着陸は特に難しくありません。シンプルで直感的に操作できるでしょう。ただ、初めてのフライト時には、カランチョの高い滑空性能に驚くことがあるかもしれません。そのため、着陸アプローチをする際には、これを考慮することが重要です。風がある時には、地面から約1mの高さでゆっくりとブレーキを全て引きます。無風、または風下での緊急着陸の際には、ダイナミックなフレアを行うために、コントロールラインを一回手に巻き取り、手を最大限に上げフルスピード状態から一気に引くと良いです。

5.1.5. トーイング

カランチョはトーイングの認定を受けています。深い失速の傾向もありません。トーイングの際は、適切な装備と経験豊富なクルーを使用し、関連するすべての安全対策を行うようにしてください。

5.1.6. モーターフライト

現地の規制を満たせば、PPGの運用にも適用されます。**注意：パラモーター用カラビナが高くなる場合がありますので、その場合はメインブレーキを伸ばした状態にしてください。**

5.2. 緊急降下

下降するためには、パラグライダーは上昇から離れることが先決です。万が一、問題が発生した場合には、以下のような方法を正しく行うことで沈下速度を増すことができます。

どのパイロットも遅かれ早かれ緊急降下する必要に迫られることでしょう。それは、突然の天候の変化、雲底に到達して雲に入りたくない、あるいは単にフライトを終わらせなければならないからかもしれません。もし十分な経験がない場合はインストラクターの指導のもとリザーブパラシュートを装着して次のような操作を練習してください。

5.2.1. ビッグイヤー

左右の外側のAライン(ライザーA2、通常は青色のライン)を高く持ち上げて、滑らかに引き下げる操作を行います。しっかりと保持してください。この操作により、グライダーの有効な面積が両翼の部分で等しく小さくなります。ラインをどの程度引き下げるかによって、翼の小さくなる部分の面積が異なります。必ず両方のラインを同じ量だけ引き下げて均等に操作するよう注意してください。通常、Aラインを放すと、翼は自動的に元の形に戻ります。

これは急降下させるための最も簡単なテクニックです。翼端の膨張具合にもよりますが、3m/sから5m/sの沈下速度が得られます。ビッグイヤーの間は、アクセルを使用することにより、沈下速度と前進速度をさらに上げることができます。ただし、常にビッグイヤーを先に行い、その後でアクセルで加速するようにしてください。手順を逆にすると、フロントコラプスの危険性があります。ビッグイヤー中も、体の重心を左右に大きく移動させることで翼の方向を変えることができます。

5.2.2. Bラインストール

ラピッド環のすぐ下のBライザーに手を伸ばし、両方のBライザーを20cmほど左右対称に引きます。沈下速度はかなり大きくなり、前進速度はほぼゼロになります。上面の気流が剥がれ、キャンピーが前進することなく失速しても驚かないでください。キャンピーはすぐにあ

あなたの頭上で安定します。全て左右対称に、同時に行ってください。Bラインストールを終了するには両手を一緒に上げライザーが完全に伸びた状態になるように躊躇せず一気に動かします。**注意: Bライザーのリリースが不均等だとキャノピーがターンしてしまう可能性があります。ライザーをゆっくり、かつ非常に不均等に離すと、スピンに入る可能性があります。Bライザーの引き下げ量にもよりますが、沈下速度は5～8m/sです。**

5.2.3. スパイラルダイブ

片方のブレークをスムーズに引くと、グライダーは通常の360度旋回から急旋回、そこからスパイラルダイブに移行します。スパイラルダイブへの移行は、ターンの内側に体重を移動させることで容易に行うことができます。スパイラルダイブからの回復は、ブレーキを離すと同時に自動的に行われます。ブレーキをスムーズに解除し、常に安全な高度でスパイラルダイブを終了してください。スパイラルダイブからの回復は、ターンの内側に体重移動している場合、遅れることがあります。スパイラルダイブは高速で降下するために最も効果的な方法です。全てのパイロットはスパイラルダイブができるようになるべきで、いつか必要に迫られる日が来るかもしれません。スパイラルダイブでは高度が急速に下がるので常に高度を意識してください。**警告: スパイラルダイブ中は意識を失う可能性があるので絶対に16-18m/s以上のスピードでスパイラルダイブをしないでください。操縦中パイロットとグライダーは強い遠心力を受けます。3G以上の力がかかる可能性があり、パイロットだけでなくグライダーにも大きな負担がかかります。**

5.3. SIVマヌーバ

どんなカテゴリーのキャノピーでもどんなレベルの認証を受けていても、乱気流や強いサーマルの中ではあらゆる種類のコラップスを経験する可能性があります。カランチョはこのような状況でも快適に振る舞うことができます。それでもSIVの練習をするときは、すべての安全規則を守り、常に高度に注意を払う必要があります。

SIVの操縦は、インストラクターの監督のもと、予備のパラシュートを装着してのみ行ってください。**警告: パラグライダーが正常な飛行をしていない時や気流が乱れた時は常に沈下速度が速くなり、高度が大きく下がります。**

覚えておいてください: グライダーを損傷する可能性のある力にさらしているのです。

5.3.1. 非対称型コラップス

片側のAライザー（外側のAライン2本またはAライザー2本）を引き下げます。ラインを引く深さと力によって、翼の半分が潰れます。シミュレーションでも実際のコンディションでも潰れの反対側のブレーキをかけ、キャノピーの膨らんでいる側に体重を移動させることでターン傾向を止めることができます（過剰反応で膨らんだ側を引き過ぎて失速させないように注意しましょう）。通常のコンディションでは、引っ張ったラインを離すと自然に再膨張します。もし、潰れたままであれば、潰れた側のブレーキをポンピングして再膨張させてください。

5.3.2. フロントコラップス

全Aライザーの上部を持ち前縁が翼幅がいっぱいに潰れるまでスムーズに引き下げます。左右のブレーキを同時にかけると、パラグライダーを再び開くことができます。対称的な崩壊の後には常に対気速度を気にしてください。翼が開いていてもそれ以上の操作をする前にグライダーがパラシュートストール状態でないことを確認してください。

5.3.3. ディープストール

沈下速度が著しく増加し前進速度がほぼゼロになるまで両方のブレーキをスムーズに引き下げます。ブレーキの引き具合はキャノピーが膨らんだまま完全な失速に陥らないようにコント

ロールする必要があります。ブレーキを解除した後、グライダーは自動的に緩やかな前進で通常のフライトに戻ります。必要であれば、両方のブレーキを引き、その後素早くリリースすることでリカバリーを加速させることができます。カランチョでは、意図せずにこのような状況に陥ることはほとんどありません。乱気流の中を超低速で飛行している場合は、もしかしたら起こりうるかもしれません。また、非常に古いグライダーでは、素材の孔隙率やラインの伸縮により、ディープストールの可能性が高くなる場合があります。

5.3.4. フルストール

コントロールラインを手のひらに巻きつけ、両手をスムーズに引き下げます。キャノピーがパイロットの後ろに落ち、特徴的なU字型に変形するまで両手を下げてください。翼がパイロットのはるか後方にあるときに、不用意にブレーキを解除すると、グライダーが急加速し、キャノピーの中に落下する危険性があります。しっかりと手を握り、早すぎる、または非対称なブレーキリリースをしないように注意してください。フルストールからの脱出はスムーズに、ゆっくりとブレーキをリリースしてください。

5.3.5. ネガティブスピン

ほぼ最低速度までブレーキをかけ、減速します。次に片側のブレーキを一気に引き、同時にもう片側のブレーキを解除します。失速した側が後ろに下がるので、キャノピーは翼の半分で気流が乱れ、スピンして急速に高度が下がります。カランチョはブレーキを離すと自動的にネガティブスピンから回復することができます。

5.3.6. クラバット

SIVの訓練中や、ごくまれに通常の飛行中に、「クラバット」と呼ばれる状況が起こることがあります。これは、翼の先端がラインに引っかかることを意味し、大きな抗力のため、クラバットは非常に速くスパイラルダイブになり、コントロールが難しくなります。

最初の反応は、クラバットのない側のブレーキを十分にかけ、回転を止めることです。回転をコントロールできたら、クラバットから体重を移動させながら、クラバットのある側のブレーキを強く深く引き込みます。小さなクラバットは、Cカラビナの外側にあるオレンジ色のラインであるスタビライザーラインを引き下げることによって再膨張させることができます。クラバットが大きすぎて、コントロールしながらまっすぐ飛ぶことができない場合、フルストールという選択肢もあります。それでも高度に注意し、コントロールできない場合はリザーブパラシュートを使用する必要があります。

※いずれも回復後のシューティングを水平にしながら前縁から潰れないように終了させることが重要です。

6. メンテナンス

グライダーを丁寧に扱い、適切な場所に保管すれば非常に長い間使用することができます。一方、メンテナンスを怠ったり、保管状態が悪かったり、適さない洗浄剤を使用したりすると、グライダーの寿命が大幅に短くなったり、危険な状態になることもあります。

このルールは必ず守ってください。

- 離陸に適した場所を選びましょう。根っこや岩にラインが引っかかると、膨張時にアタッチメントタブの余計な負担になります。ラインを引っ掛けると、キャンピーが裂けたり、ラインが傷ついたりすることがあります。
- パラグライダーの離陸準備やグランドハンドリングでは、ラインやキャンピーを踏まないように注意してください。

- キャンプーに不要な負担がかからないようにしてください。草や土、砂、岩の上でグライダーを引っ張るなど、無思慮な扱いをするとグライダーの寿命が著しく短くなり、孔隙率が増えます。
- キャンプーやラインを不必要に日光にさらさないように保護し暑い条件下でグライダーを車の中に置いたままにしないようにしてください。紫外線はパラグライダーの多くのパーツにダメージを与えラインを変形させる可能性があります。保管時や輸送時にはグライダーが50度以上の気温にさらされないように注意してください。
- グライダーが濡れたまま梱包しないようにしてください。やむを得ない場合は、できるだけ早く乾燥させ、しかし直射日光を避けてください。 **キャンプーを濡れたまま保管することはクロスの劣化を招く最も一般的な原因であり簡単に防ぐことができます。**
- グライダーを海水と接触させないでください。もし海水に触れてしまった場合は、ライン、キャンプー、ライザーを真水で洗い流し、乾かしてから保管してください。
- 長期保管の場合は、グライダーをあまりきつく梱包しないでください。風通しがよく、乾燥した涼しい部屋に保管してください。
- パラグライダーを化学薬品に接触させないでください。グライダーは清潔なぬるま湯でのみ洗浄してください。

6.1. 点検

100時間または24ヶ月間使用した後は、メーカーまたはドリフトの認定サービスセンターによる徹底的な点検とテストが必要です。この点検は主に以下の点に重点を置いて行われます。

- 気孔率測定
- 引裂強度
- パネル、取り付け部、セル開口部などの縫製
- ラインとライザーの状態
- ラインの強度
- サスペンションのジオメトリー

すべてのデータは試験報告書に記録されます。実際の翼の状態に基づいて、認定技術者が次の点検間隔を決定します。通常であれば、2年間です。

グライダーの状態は、使用形態や環境によって大きく異なる場合がありますので、ご注意ください。詳しくは弊社ホームページをご覧ください。お買い上げの販売店にお問い合わせください。

環境を尊重し、飛行エリアの手入れをしてください。グライダーを処分する必要がある場合は、環境に配慮した方法で処分してください。通常の家庭ごみと一緒に廃棄しないでください。

6.2. 修理

キャンピー生地での10cmまでの小さな傷は、リップストップテープを使ってユーザー自身で修理することができます。ステッチやラインなどの大きな傷は、専門のリペアショップで修理してください。破損したラインはドリフト取扱店で交換する必要があります。

7. パッキング

グライダーを正しく梱包することは、グライダーを長持ちさせるために重要です。グライダーをハーモニカのように折り畳み、リーディングエッジのプロファイルを並べてきれいに揃えることをお勧めします。その後、グライダーを3つ折りにするか、2つ折りにしてください。グライダーはできるだけゆるく梱包してください。梱包の際、バットがキャンピーの中に入ってしまうとキャンピーの布が破れてしまうので注意してください。このテクニックは、あなたのグライ

ダーを長持ちさせ、最高のパフォーマンスを保証します。

8. カスタマーケア

ご使用の機体に関するご質問は、最寄りの販売店にお問い合わせください。その他のご質問やご要望はDRIFT PARAGLIDERS JAPAN までメールでお問い合わせください。

9. お問い合わせ

生産・開発拠点はチェコ共和国にあります。

Drift Paragliders s.r.o.

Kuřim ev. č. 1370

664 34 Kuřim

Czechia

VAT: CZ09508490

tel.: +420739567664

email: info@driftgliders.com

Online resources

Website: driftgliders.com

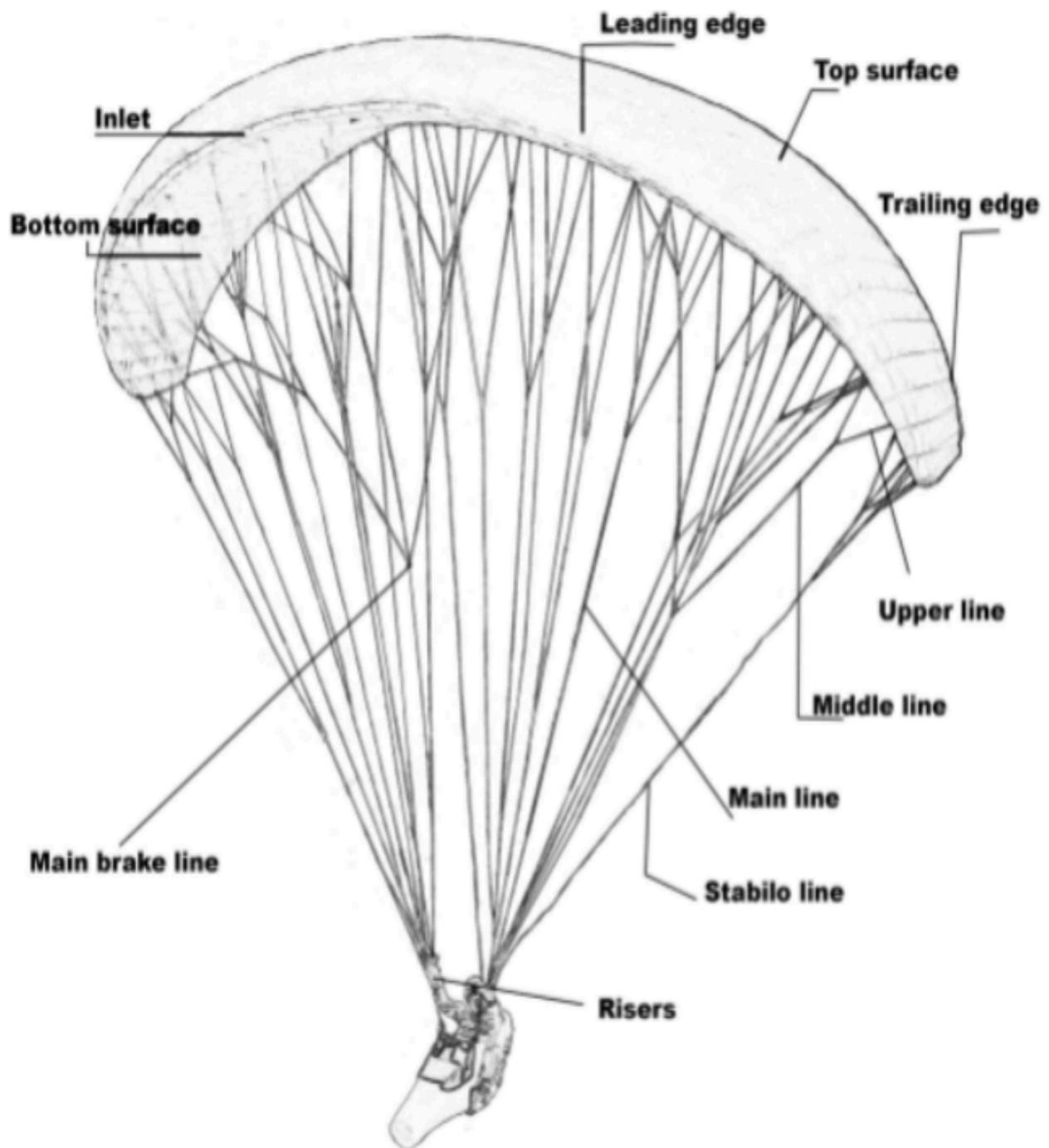
Newsletter register:

Facebook: drift paragliders

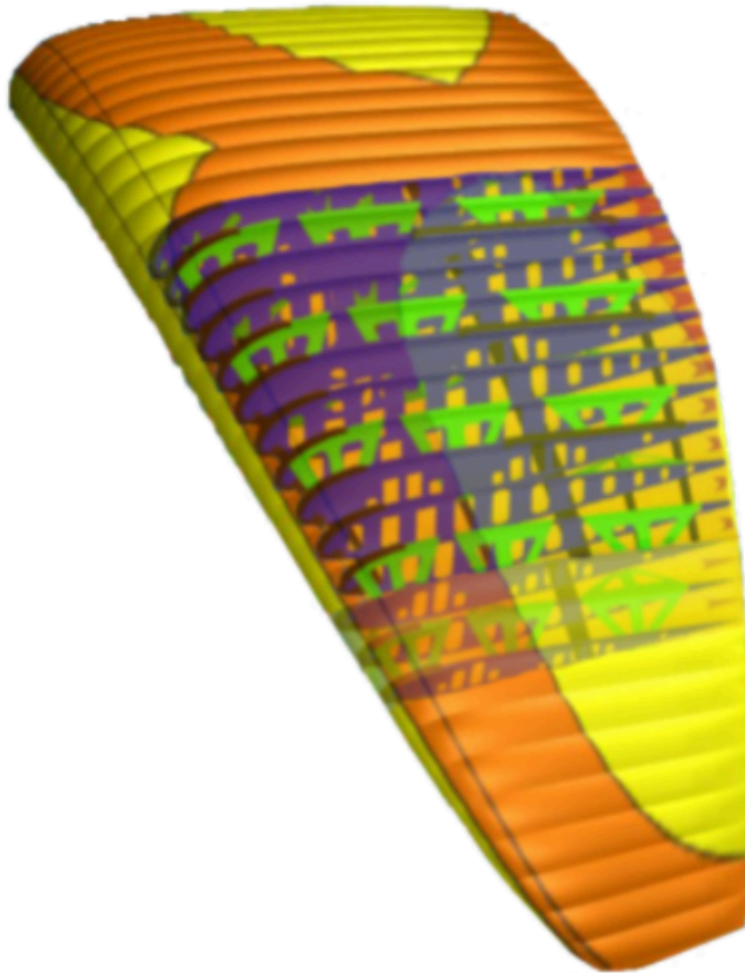
日本代理店

Website: driftglidersjapan.com

10. 図面・寸法・ラインの長さ



CARANCHO'S INTERNAL STRUCTURE



総ライン長測定(単位:ミリメートル)

(50Nの張力をかけ、徐々にテンションをかけながら測定する。)-ライザー下端からキャノピー付属の取り付け部までの距離

S size					
	A	B	C	D	Brake – extended (non-extended 35mm less)
1	6,981	6,917	7,032	7,116	7,353
2	6,946	6,879	6,993	7,078	7,041
3	6,931	6,861	6,960	7,050	6,970
4	6,916	6,849	6,949	7,022	6,840
5	6,895	6,842	6,910	6,972	6,705
6	6,832	6,770	6,839	6,884	6,770
7	6,775	6,714	6,791		6,712
8	6,762	6,688	6,773		6,647
9	6,544	6,398	6,466		6,636
10	6,419	6,300	6,383		6,713
11	6,320				

M size					
	A	B	C	D	Brake – extended (non-extended 35mm less)
1	7,279	7,227	7,335	7,431	7,676
2	7,242	7,189	7,297	7,391	7,342
3	7,228	7,167	7,271	7,361	7,269
4	7,217	7,157	7,251	7,332	7,131
5	7,196	7,144	7,210	7,282	6,989
6	7,129	7,069	7,131	7,181	7,062
7	7,072	7,008	7,083		7,007
8	7,049	6,984	7,059		6,935
9	6,821	6,669	6,740		6,922
10	6,693	6,571	6,658		7,003
11	6,583				

L size					
	A	B	C	D	Brake – extended (non-extended 35mm less)
1	7,601	7,532	7,646	7,747	8,001
2	7,565	7,491	7,606	7,699	7,647
3	7,545	7,469	7,583	7,672	7,557
4	7,534	7,459	7,567	7,636	7,424
5	7,514	7,449	7,522	7,598	7,273
6	7,438	7,372	7,442	7,498	7,346
7	7,380	7,313	7,388		7,284
8	7,362	7,289	7,366		7,214
9	7,117	6,957	7,029		7,212
10	6,978	6,853	6,947		7,287
11	6,871				

