



HAWK

ホークを使用する際には、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。これからも安全で楽しく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>

取扱説明書バージョン 3.4.5 (30.10.2023)

1.	はじめに.....	4
1.1.	免責、警告.....	4
1.2.	安全に飛ぶためのルール.....	5
2.	ホークについて.....	6
2.1.	技術情報.....	8
2.2.	テクニカルデータ.....	8
2.3.	技術図(ライン名).....	9
2.4.	素材.....	11
3.	認証.....	12
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.	ブレーキライン.....	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.....	16
5.1.3. フライト.....	16
5.1.4. 着陸.....	19
5.1.5. トーイング.....	19
5.1.6. モーターフライト.....	19
5.2. 降下.....	19
5.2.1. ビッグイヤー.....	20
5.2.2. Bラインストール.....	20
5.2.3. スパイラルダイブ.....	21
5.3. SIVマヌーバ.....	21
5.3.1. 非対称型コラップス.....	22
5.3.2. フロントコラップス.....	22
5.3.3. ディープストール.....	23
5.3.4. フルストール.....	23
5.3.5. ネガティブスピン.....	23
5.3.6. クラバット.....	24
6. メンテナンス.....	24
6.1. 点検.....	26
6.2. 修理.....	27
7. パッキング.....	27
8. カスタマーケア.....	28
9. お問い合わせ.....	28
10. 図面・寸法・ラインの長さ.....	29

1. はじめに

ドリフトチームが目指したのは、クロスカントリーフライトの技術を磨き続けるパイロットのためのグライダーです。寛容でありながら、同時に優れた飛行特性を持ちます。

ホークの軽量構造は、ハイク&フライに最適です。高い安定性と最高速度でも非常に良好な滑空性能を発揮します。山や平地など様々なコンディションで本格的な距離のフライトを始めようとするパイロットに最適な選択肢です。

私たちは、年間40時間以上フライトするパイロットにホークをお勧めします。パッシブセーフティーが良いとはいえ、このグライダーはパラグライダーコース終了直後には適しません。(コースを終了したばかりのパイロットには、いいスタートを切るために代わりにカランチョをお勧めします。)

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ましょう。
- 使用時、周囲に第三者や見学者が居る場合合図して距離を取りましょう。
- 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. ホークについて

2.1. 技術情報

ドリフトのホークは、空気抵抗を減らすために可能な限り薄く、しかし強いラインを持つ革新的な3ライナーレイアウトを採用し、特にアクセルフライト時に高い内圧が得られるよう「ビーク」と呼ばれる最適な形状のインレット、巧みに配置したトンネルでのプロファイル補強、後縁のミニリブにより優れた操作性と滑らかさを実現しています。リーディングエッジは、凹凸のあるシームによって空間的に形成され、張りとう滑らかさを向上させています。敏捷性、揚力、パフォーマンス、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開始することができます。空中でホークは体重移動に即座に反応し、正確なブレーキとミディアムロングブレークトラベルを備え、経験の浅いパイロットや上級者にもフィットするよう強度を高めています。バランスのとれた翼のダイナミクスと明確な失速点は、空中で優れたレスポンスを発揮します。

ホークのグランドプランは楕円形をしています。このグライダーのプロフィールは、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ように開発されました。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一体型のナイロンプラスチックで補強されています。これによりキャノピーの最適なライズアップが保証され、最大速度でのリーディングエッジのきれいな形状を保つことができます。ホークには最新の3ライザースピードシステムが搭載されており、B列は2つのロンスタンプーリーによって可動式に伝達され、無理なく大きな加速と最高レベルの迎角制御を実現しています。

ドリフトチームは、新しい低ドラッグアタッチメントポイントを含む細かいディテールに特別な注意を払っています。ラインとキャノピーのこれらのポイントは、伸縮性のあるストリングで補強され、グライダー全体にかかる力の配分を最適化しています。上段と中段のラインは

徐々に直径が異なり、アラミド製で非常に強度の高い鞆のないラインです。メインラインは、強度と直径の比率が非常に良いシースタイプと非シースタイプを選択し、この組み合わせによりストレスのないテイクオフに備えます。ライザーとラインの接続は、小さなカラビナで確保され、ゴムバンドで固定されます。特定の開口部に隣接する上下のセイルは、フラッター防止用のライン(AFライン機能)で固定されています。

2.2. テクニカルデータ

サイズ	単位	XS	S	M	L	XL
拡大	%	91.5	96	100	104	109
最大コード	m	2.38	2.50	2.60	2.70	2.82
翼面積(実測)	m ²	21.68	23.75	25.80	27.90	30.40
翼面積(投影)	m ²	18.42	20.27	22.00	23.80	25.89
スパン(実測)	m	11.23	11.78	12.27	12.76	13.31
スパン(投影)	m	8.92	9.36	9.75	10.14	10.57
アスペクト比(実測)		5.80	5.80	5.80	5.80	5.80
アスペクト比(投影)		4.32	4.32	4.32	4.32	4.32
セル数	No	57	57	57	57	57
ラインの長さ	m	222	233	243	253	264
機体重量	kg	3.35	3.65	3.95	4.25	4.65
認証クラス		*	EN-B	EN-B	EN-B	*
認証重量	kg	57-78	70-92	82-105	95-119	108-133
テイクオフ時の 推奨重量	kg	63-78	77-92	91-105	104-119	118-133

**標準ライザー使用時 +230g

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。

ホークにはトリマーがありません。

ライザーには、取り外し可能なリアステアリングプラスチックハンドルが付属しています。

2.4. 素材

素材の説明

Canopy	
Upper sail:	Porcher Sport - Skytex 32 everlast Porcher Sport - Skytex 27 double coated
Supported ribs:	Porcher Sport - Skytex 27 hard finish; Skytex-patch white reinforcement
Unsupported ribs:	Porcher Sport - Skytex 27 hard finish
Lower sail :	Porcher Sport - Skytex 27 double coated
Reinforcement:	nylon rods \varnothing 2mm; \varnothing 1,5mm, Skytex-patch white, Skyforce 160
Thread:	Euronite nylon D60, D40
Attachment points:	Mouka Tišnov PN 99 301

Suspension lines	
Upper cascade:	Edelrid A-8000-U
Middle cascade:	Edelrid A-8000-U
Main lines:	Edelrid A-8000-U; PPSL Liros

Risers	Mouka Tišnov – PES 13x2mm (900 daN)
Pulleys	Harken 16mm
	Ronstan Orbit 20; Ronstan RF 13101-2
Rapid links	Maillon rapide - (min 150 daN)
Rigifoils	Nylon rigifoils Spokar 2mm+1,6mm diameter

3. 認証

EN/LTF - Bの認証を受けています。グライダーの認証ラベルは、キャノピー中央の右側にある最初のリブにあります。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、初めてホークを使用する場合は、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。キャン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再生も遅くなります。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寄せることができる人を探してください。メイン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。スピードバーラインの長さは、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。

スピードラインの長さを設定する際は、スピードシステムが勝手にグライダーを加速させないよう、十分な長さであることを確認してください。

4.4. ブレーキライン

グライダーのメインブレーキラインは認証試験で設定され、使用可能なブレーキトラベル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。

メインブレーキラインは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、スピードシステム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。ブレーキが長すぎると、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

ホークの各サイズは、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、ホーク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。特に注意してください。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、キャンピー、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

ホークは、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(A1,A2ライン-赤色)をダイナミックに引くと、キャン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。キャン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、キャンピーとラインを目視で確認します。ホーク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、キャン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。その他に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

飛ぶための速度

ホークは、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。両方のブレーキを対称に20%程度まで引き下げると、最高の沈下速度が得られます。向かい風で滑空比を良くし、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。半分程度まで使っても滑空角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

激しい乱気流の中を飛ぶときは、両側に少しブレーキをかけ、安定させます。ブレーキをかけたままフライトすることで、たわみを防ぐことができ、空気の状態やグライダーの反応についてより多くのフィードバックが得られます。ブレーキと体重移動によってパラグライダーの動きに正しく反応することは、「アクティブフライト」と呼ばれています。優れたアクティブフライングスキルを発揮するパイロットは、経験するコラプスの数と深刻さの両方を大幅に減らすことができます。

旋回

ホークはとても快適で、気持ちよく曲がることができます。ハンドリング特性はレスポンスがよく正確で、特別な癖や標準外の手順を必要としません。ブレーキ圧は安心感のある段階的なものです。フライト中は、ブレーキはしっかりとしているが、レスポンスが良く、正確で、キャンピーとの完璧なコミュニケーションを可能にします。緊急時(例えば、ブレークラインの破損など)には、リアライザーや体重移動でグライダーを操縦することができます。

スピードシステムの使用

スピードバーの50%まで使用しても、滑空角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は可能で、青いプラスチックのハンドルを持ち、慎重に下方に引くだけです。Cコントロールの移動距離は、最も低い位置でも飛び続けるように調整されていますが、例えば、グライダーがサーマルにぶつかったとき、迎角がさらに大きくなりディープストールが現れる可能性があります。そのため、BCライザーのコントロールは0-90%程度にすることをお勧めします。

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。さらに、このメカニズムは、パイロットが翼の一部を減速させることができるサーマルにおいて、センタ



リングで最も効率よく上昇するために使用することができます。

5.1.4. 着陸

ホークは、特に変わった着陸特性はなく、非常にシンプルで、困難はないはずです。初めてのフライトでは、その滑空性能に驚かれるかもしれませんので、着陸アプローチの際には、この点を考慮してください。風があるときは、地面から1mくらいの高さで、ブレーキをかけます。無風の時、あるいは風下に緊急着陸しなければならない時は、よりダイナミックなフレアを可能にするために、コントロールラインを一周巻き取るのがよいでしょう。

5.1.5. トーイング

ホーク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

ホークは内部構造が軽量なため、モーターによる飛行には適していません。

5.2. 降下

下降するためには、パラグライダーは上昇領域から離れるように飛行しなければなりません。万が一、問題が発生した場合には、以下のような方法で沈下速度を上げることができるかもしれません。

どのパイロットも遅かれ早かれ急降下する必要に迫られるでしょう。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、青色)をできるだけ高く持ち、スムーズに引き下げます。しっかりホールドしてください。グライダーの有効面積は翼の両側で等しく減少します。ラインをどれだけ深く引き下げたかによって、縮む面積の大きさが変わります。必ず両側を均等に引っ張るようにしてください。通常の場合、Aラインを離すとホークは自動的に開きます。

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、スピードシステム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。しかし、常にビッグイヤーを先に行い、その後で加速するようにしてください。逆にすると、フロントコラプスの危険性があります。ビッグイヤーをしたままでも、体重移動で操縦することができます。

5.2.2. Bラインストール

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。上面の気流が中断さ
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ラインストール終了後、両
手を一緒に一気に上げ、ライザーが完全に伸びた状態になるように、一回で積極的に動か
します。Bライザーのリリースが不均等だとキャン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

片方のブレーキ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ため、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プスを経験する可能性があります。ホーク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. 非対称型コラプス

片側のAライザーを引き下げます。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、反対側のブレーキをかけ、キャノピーの膨らんだ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. フロントコラプス

上部の両Aライザーを引くと前縁が潰れ、潰れが翼幅がいっぱいにな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、常に対気速度を考慮してください。それ以上の操作をする前にグラ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ます。ブレーキの引き具合は、キャン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。ホークでは、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びにより、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。キャン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おいてください。翼がパイロットのはるか後方にあるときに、不適切にブレーキを解除すると、グライダーが急加速し、キャンピー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、キャン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。ホーク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、クラバットの無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っ張ることで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。

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。
- キャンピ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。
- キャンピ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、直射日光を避けてください。**キャンピ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、キャンピー、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、乾燥した寒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。

エクストラライトタイプの場合、素材が薄くなるため、使用上の注意が必要です。

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か、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。通常のご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パラグライダー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、バッタ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、スクールにお問い合わせください。その他のご質問やご要望はinfo@driftgliders.com 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

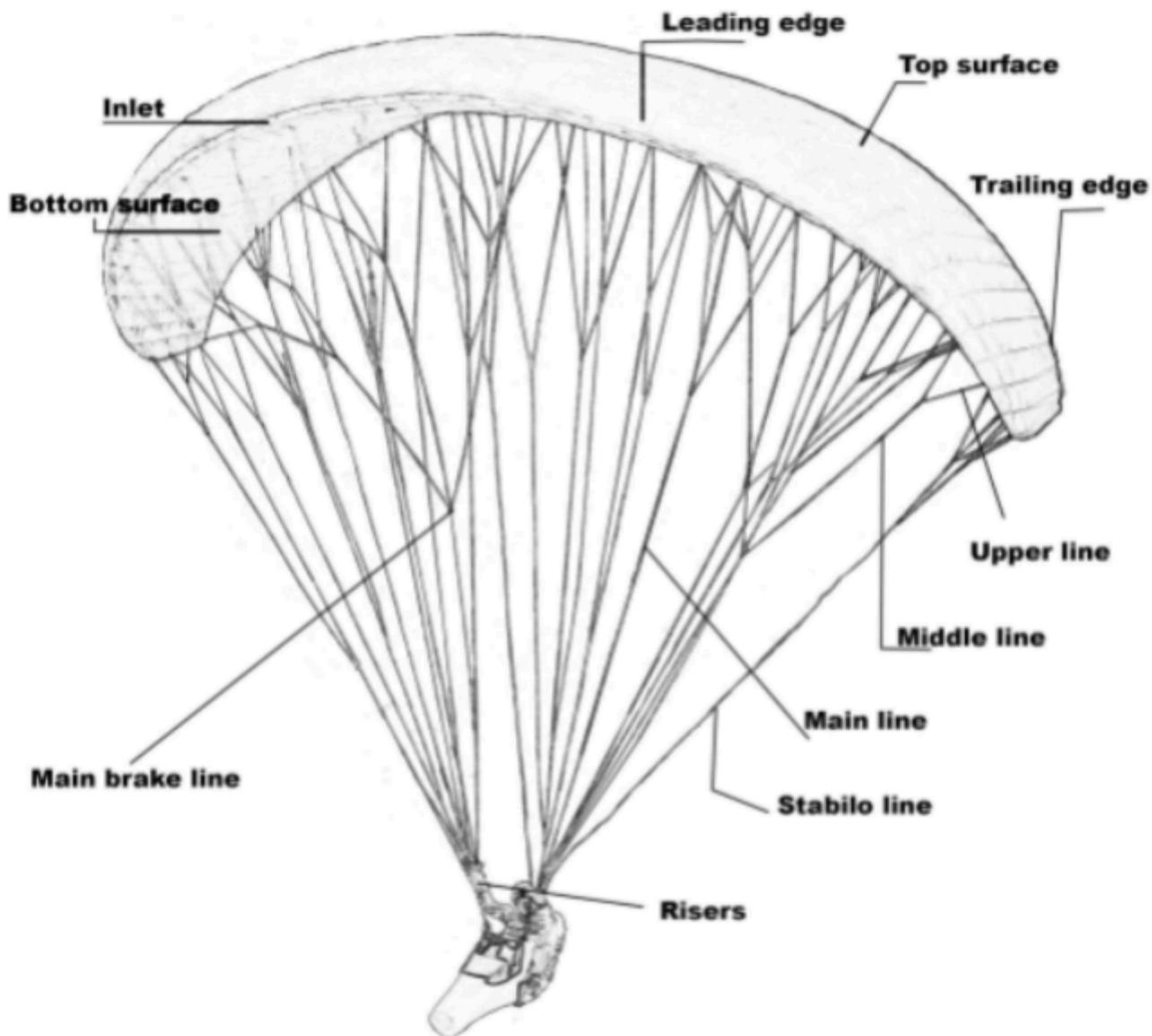
Newsletter register:

Facebook: drift paragliders

日本代理店

Website: driftglidersjapan.com

10. 図面・寸法・ラインの長さ



ラインの種類

Lines made by : EDELRID A-8000; LIROS PPSL, DSL

Group A			Group B			Group C		
NAME	QUANTITY	MATERIAL	NAME	QUANTITY	MATERIAL	NAME	QUANTITY	MATERIAL
A1	2	U90	B1	2	U70	C1	2	U50
A2	2	U70	B2	2	U50	C2	2	U50
A3	2	U70	B3	2	U50	C3	2	U50
A4	2	U90	B4	2	U70	C4	2	U50
A5	2	U90	B5	2	U70	C5	2	U50
A6	2	U70	B6	2	U50	C6	2	U50
A7	2	U70	B7	2	U50	C7	2	U50
A8	2	U70	B8	2	U50	C8	2	U50
A9	2	U70	B9	2	U50	C9	2	U50
A10	2	U50	B10	2	U50	C10	2	U50
A11	2	U50	B11	2	U50	C11	2	U50
A12	2	U50	B12	2	U50	C12	2	U50
MA1	2	U130	MB1	2	U130	MC1	2	U90
MA2	2	U130	MB2	2	U130	MC2	2	U90
MA3	2	U130	MB3	2	U130	MC3	2	U90
MA4	2	U130	MB4	2	U90	MC4	2	U90
MA5	2	U90	MB5	2	U70	MC5	2	U70
MA6	2	U70	MB6	2	U70	MC6	2	U50
AI	2	PPSL 200	BI	2	PPSL 191	CI	2	U130
AII	2	PPSL 191	BII	2	PPSL 191	CII	2	U130
AIII	2	U130	BIII	2	U130	CIII	2	U90

Group D			Group Stabilo			Group Brakes		
NAME	QUANTITY	MATERIAL	NAME	QUANTITY	MATERIAL	NAME	QUANTITY	MATERIAL
D1	2	U50	A13	2	U50	R1	2	U50
D2	2	U50	A14	2	U50	R2	2	U50
D3	2	U50	B13	2	U50	R3	2	U50
D4	2	U50	B14	2	U50	R4	2	U50
D5	2	U50	C13	2	U50	R5	2	U50
			C14	2	U50	R6	2	U50
			SA	2	U50	R7	2	U50
			SB	2	U50	R8	2	U50
			SC	2	U50	R9	2	U50
			Stabi	2	U50	R10	2	U50
			St main	2	PPSL 120	R11	2	U50
						R12	2	U50
						MR1	2	U50
						MR2	2	U50
						MR3	2	U50
						MR4	2	U50
						MR5	2	U50
						MR6	2	U50
						BR1	2	U70
						BR2	2	U70
						BR3	2	U70
						BR	2	PPSL 120
						BR main	2	TSL220

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(1-14)	B(1-14)	C(1-14)	D(1-5)	Brake (1-12)
7,060	6,997	7,171	7,158	7,525
7,017	6,948	7,052	7,102	7,225
6,989	6,916	7,030	7,064	6,953
7,018	6,952	7,085	7,014	6,891
6,983	6,918	7,068	6,864	6,818
6,948	6,880	6,981		6,678
6,923	6,856	6,962		6,600
6,948	6,884	7,000		6,661
6,868	6,813	6,881		6,559
6,779	6,730	6,798		6,519
6,703	6,660	6,731		6,557
6,668	6,628	6,711		6,641
6,411	6,401	6,510		
6,372	6,376	6,479		

M size				
A(1-14)	B(1-14)	C(1-14)	D(1-5)	Brake (1-12)
7,356	7,285	7,462	7,457	7,854
7,307	7,236	7,333	7,397	7,541
7,281	7,209	7,316	7,367	7,261
7,315	7,242	7,371	7,315	7,199
7,271	7,205	7,360	7,155	7,121
7,233	7,163	7,272		6,968
7,210	7,143	7,254		6,897
7,237	7,173	7,292		6,959
7,162	7,098	7,167		6,858
7,063	7,014	7,078		6,817
6,983	6,941	7,009		6,852
6,943	6,918	6,988		6,933
6,677	6,673	6,786		
6,643	6,648	6,754		

L size				
A(1-14)	B(1-14)	C(1-14)	D(1-5)	Brake (1-12)
7,620	7,551	7,733	7,736	8,178
7,573	7,497	7,604	7,678	7,850
7,545	7,468	7,586	7,637	7,560
7,578	7,502	7,649	7,585	7,488
7,537	7,466	7,622	7,418	7,411
7,500	7,424	7,532		7,251
7,472	7,400	7,516		7,186
7,499	7,429	7,555		7,247
7,414	7,354	7,424		7,141
7,317	7,265	7,330		7,098
7,232	7,186	7,260		7,123
7,190	7,162	7,239		7,211
6,917	6,916	7,037		
6,873	6,887	7,001		

各サスペンションラインの寸法

NAME	QUANTITY	MATERIAL	XS	S	M	L
			91.5%	96%	100.0%	104%
a1	2	U90	318	333	347	361
a2	2	U70	272	285	297	309
a3	2	U70	276	290	302	314
a4	2	U90	307	322	335	348
a5	2	U90	298	313	326	339
a6	2	U70	261	274	285	296
a7	2	U70	250	262	273	284
a8	2	U70	276	290	302	314
a9	2	U70	513	539	561	583
a10	2	U50	426	447	466	485
a11	2	U50	445	467	486	505
a12	2	U50	410	430	448	466
a13	2	U50	225	236	246	256
a14	2	U50	185	194	202	210
MA1	2	U130	1,787	1,875	1,953	2,031
MA2	2	U130	1,760	1,846	1,923	2,000
MA3	2	U130	1,645	1,726	1,798	1,870
MA4	2	U130	1,632	1,713	1,784	1,855
MA5	2	U90	1,228	1,288	1,342	1,396
MA6	2	U70	1,136	1,191	1,241	1,291
SA	2	U50	603	633	659	685

AI	2	PPSL200	4,118	4,320	4,500	4,680
All	2	PPSL200	4,209	4,416	4,600	4,784
Alll	2	U130	4,301	4,512	4,700	4,888
b1	2	U70	316	331	345	359
b2	2	U50	268	281	293	305
b3	2	U50	274	287	299	311
b4	2	U70	305	320	333	346
b5	2	U70	296	311	324	337
b6	2	U50	258	271	282	293
b7	2	U50	247	259	270	281
b8	2	U50	275	289	301	313
b9	2	U50	505	530	552	574
b10	2	U50	426	447	466	485
b11	2	U50	435	456	475	494
b12	2	U50	409	429	447	465
b13	2	U50	217	228	237	246
b14	2	U50	192	202	210	218
MB1	2	U130	1,728	1,813	1,889	1,965
MB2	2	U130	1,696	1,780	1,854	1,928
MB3	2	U130	1,582	1,660	1,729	1,798
MB4	2	U90	1,571	1,648	1,717	1,786
MB5	2	U90	1,182	1,240	1,292	1,344
MB6	2	U70	1,107	1,162	1210	1,258
SB	2	U50	606	636	662	688

BI	2	PPSL200	4,418	4,320	4,500	4,680
BII	2	PPSL191	4,209	4,416	4,600	4,784
BIII	2	U130	4,301	4,512	4,700	4,888
c1	2	U50	632	663	691	719
c2	2	U50	518	543	566	589
c3	2	U50	557	585	609	633
c4	2	U50	610	640	667	694
c5	2	U50	597	627	653	679
c6	2	U50	519	544	567	590
c7	2	U50	512	538	560	582
c8	2	U50	548	575	599	623
c9	2	U50	506	531	553	575
c10	2	U50	426	447	466	485
c11	2	U50	435	456	475	494
c12	2	U50	415	436	454	472
c13	2	U50	214	225	234	243
c14	2	U50	183	192	200	208
MC1	2	U90	1,485	1,558	1,623	1,688
MC2	2	U90	1,426	1,497	1,559	1,621
MC3	2	U90	1,422	1,492	1,554	1,616
MC4	2	U90	1,409	1,478	1,540	1,602
MC5	2	U70	1,157	1,213	1,264	1,315
MC6	2	U50	1,082	1,136	1,183	1,230
SC	2	U50	714	749	780	811

CI	2	U130	4,209	4,416	4,600	4,784
CII	2	U130	4,209	4,416	4,600	4,784
CIII	2	U90	4,392	4,608	4,800	4,992
d1	2	U50	630	661	689	717
d2	2	U50	636	667	695	723
d3	2	U50	608	638	665	692
d4	2	U50	572	600	625	650
d5	2	U50	499	523	545	567
r1	2	U50	779	817	851	885
r2	2	U50	490	515	536	557
r3	2	U50	522	548	571	594
r4	2	U50	466	489	509	529
r5	2	U50	520	545	568	591
r6	2	U50	382	401	418	435
r7	2	U50	395	415	432	449
r8	2	U50	452	474	494	514
r9	2	U50	403	422	440	458
r10	2	U50	350	367	382	397
r11	2	U50	331	348	362	376
r12	2	U50	423	444	462	480

MR1	2	U50	1,257	1,319	1,374	1,429
MR2	2	U50	970	1,018	1,060	1,102
MR3	2	U50	844	885	922	959
MR4	2	U50	786	825	859	893
MR5	2	U50	597	627	653	679
MR6	2	U50	654	686	715	744
BRI	2	U70	2,013	2,112	2,200	2,288
BRII	2	U70	2,013	2,112	2,200	2,288
BRIII	2	U70	2,105	2,208	2,300	2,392
BRmain	2	U90	1,830	1,920	2,000	2,080
br5.1	2	TSL220	1,373	1,440	1,500	1,560
Stabilo	2	U50	3,861	4,051	4,220	4,389
StabiloMain	2	DSL70	915	960	1,000	1,040

