

## REPORT OF ICARO PARAGLIDERS February 2012

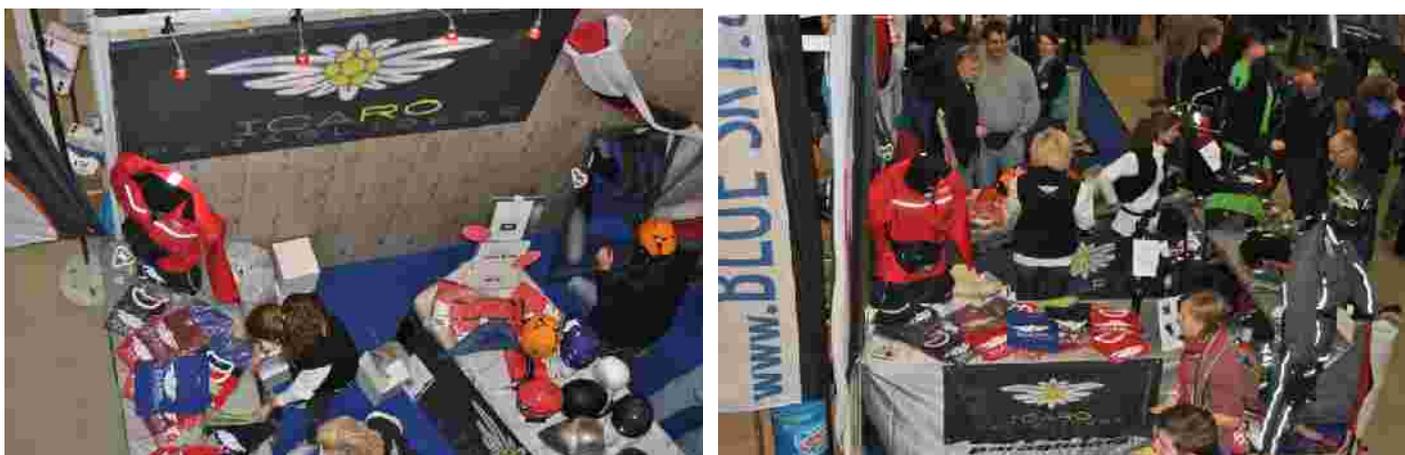
By Tsune Sports Opa Kite

Photo by Takeshi

スポーツオーパカイトでは2012年2月よりドイツのICARO PARAGLIDERSと日本総輸入元として契約し、販売を開始することになりました。同社の取引先であるハーネスメーカーのWoody Valley社からの紹介と強い勧めによりパラグライダーにおいてもヨーロッパの主要ブランドの一つをプロモーションしていくことになりました。2.17にシュツットガルトで開催されたテルミックメッセから始まり、イカロ社訪問、バサノでのフライト、イタリアへ下ってウッディヴァレイ社までを訪問してきました。

### 2012.2.17 THERMIK MESSE IN STUTTGART

世界の主要パラグライダーブランドのほとんどが出品されたテルミックメッセは、土曜日1日だけの屋内イベントにもかかわらず驚くほど大勢の愛好者を集めた。



大盛況のICARO ブース

椅子の無いイカロのブースはスタッフ全員が立ち続けの接客



MICHAEL NESTLER イベントの目玉はイカロ社のチーフデザイナー、ミハエル・ネスラーの講演

## 2012.2.18 ICARO PARAGLIDERS 訪問

### LOCATION

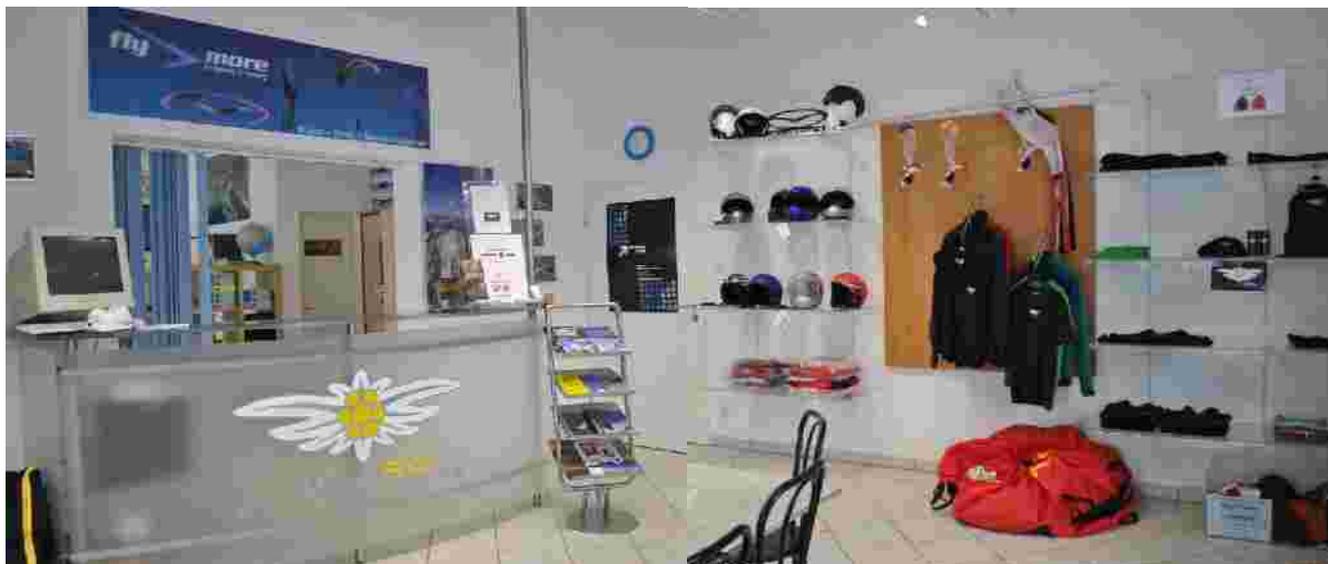
ICARO パラグライダーの製造元であり ICARO2000 ハングライダーのドイツ・販売元でもある Fly&More 社は南ドイツのフリンバッハ近郊のフライトエリアの麓に位置する。北にはドイツ・オーストリアのアルプス有数のエリア、南には北イタリアのバサノ等、年間を通じてのテストエリアに恵まれ、グライダー開発には非常に重要な環境にある。



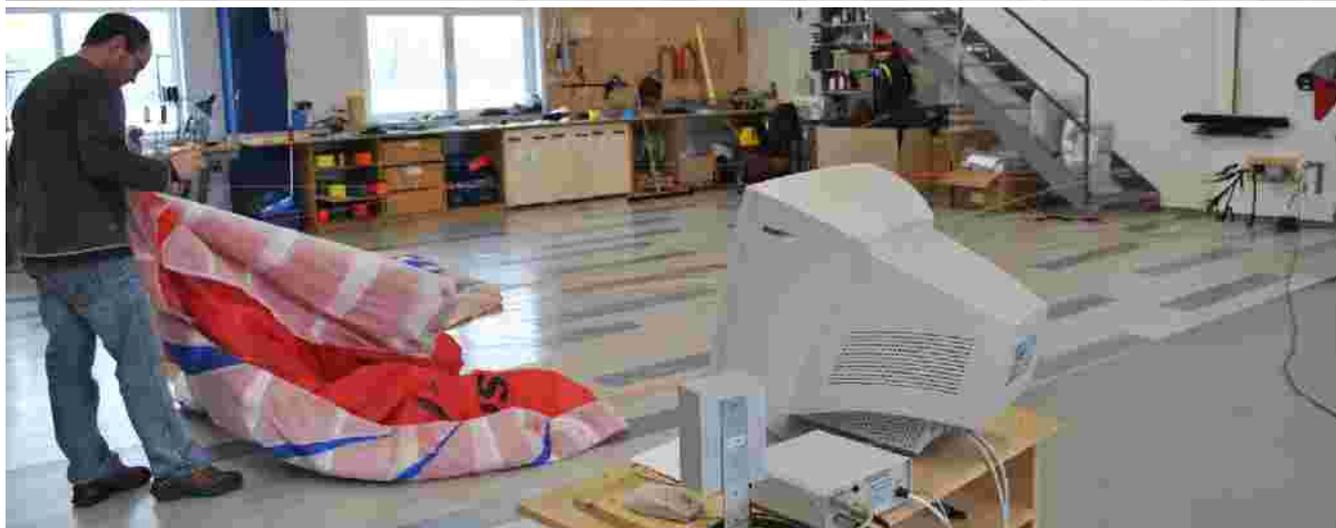
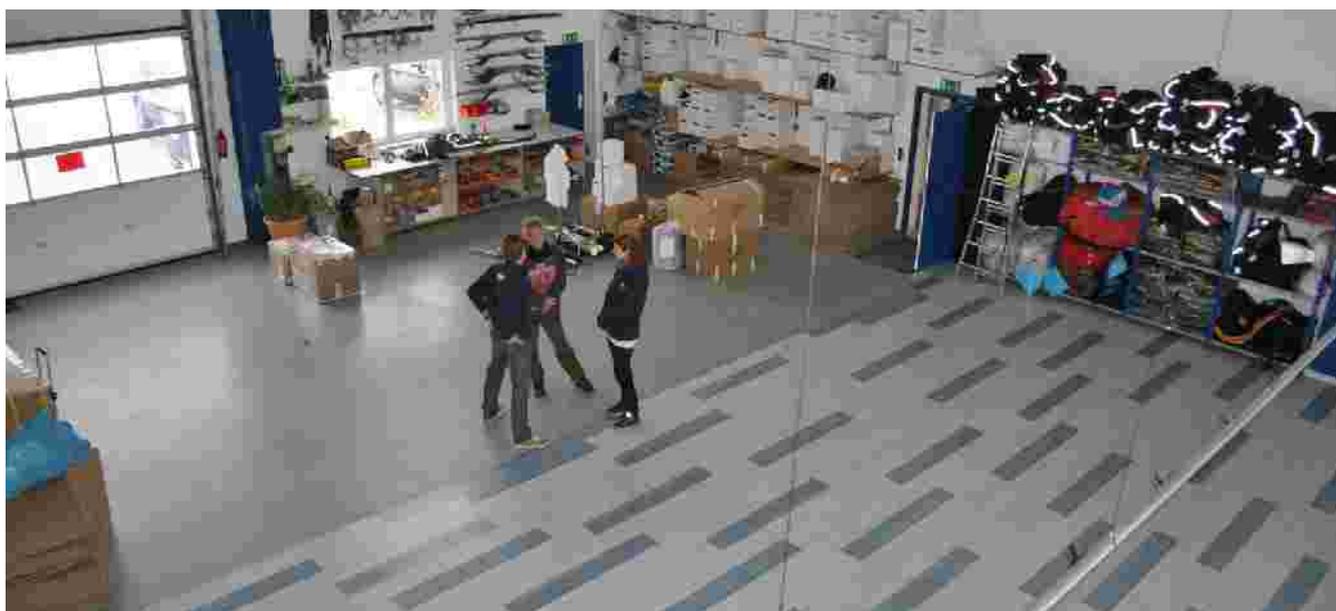
近郊のエリアから飛ばば、社屋の目の前は広大なランディングに



## SHOP- LOFT

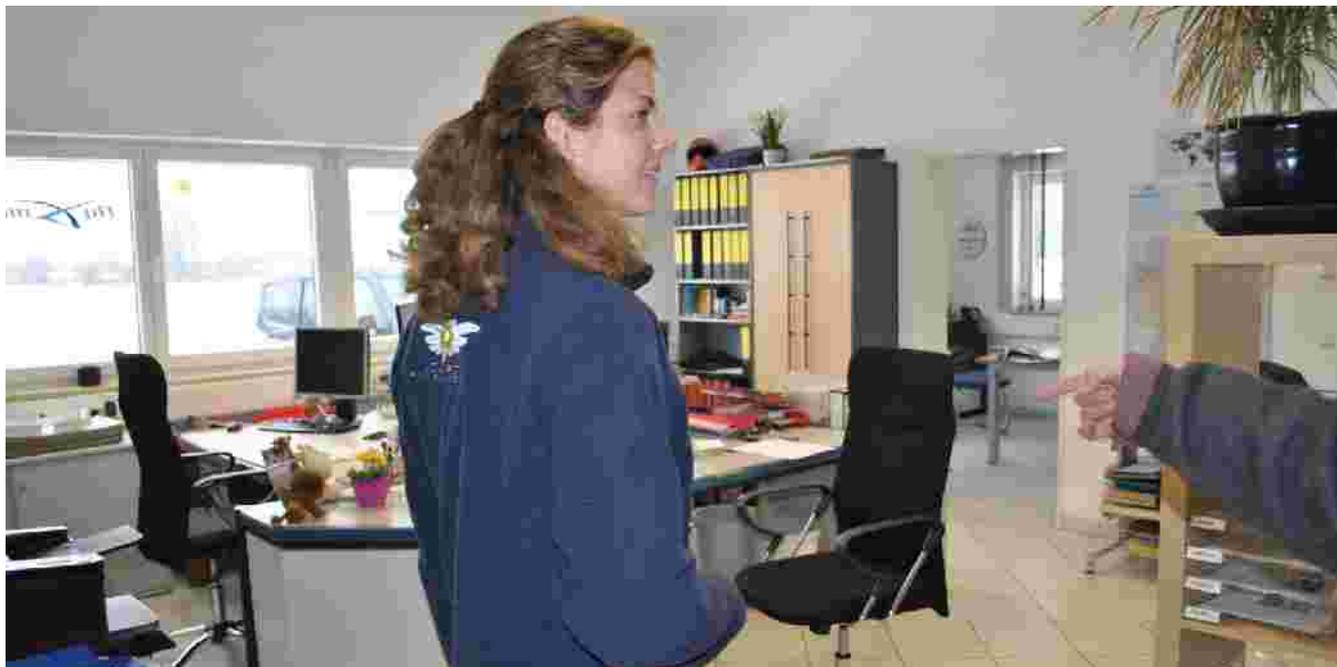


豊富な各種アクセサリ商品が並ぶショールーム、ICARO ヘルメットは全種の在庫を揃える



全ての生産グライダーは此処で検品後に各地へ発送される

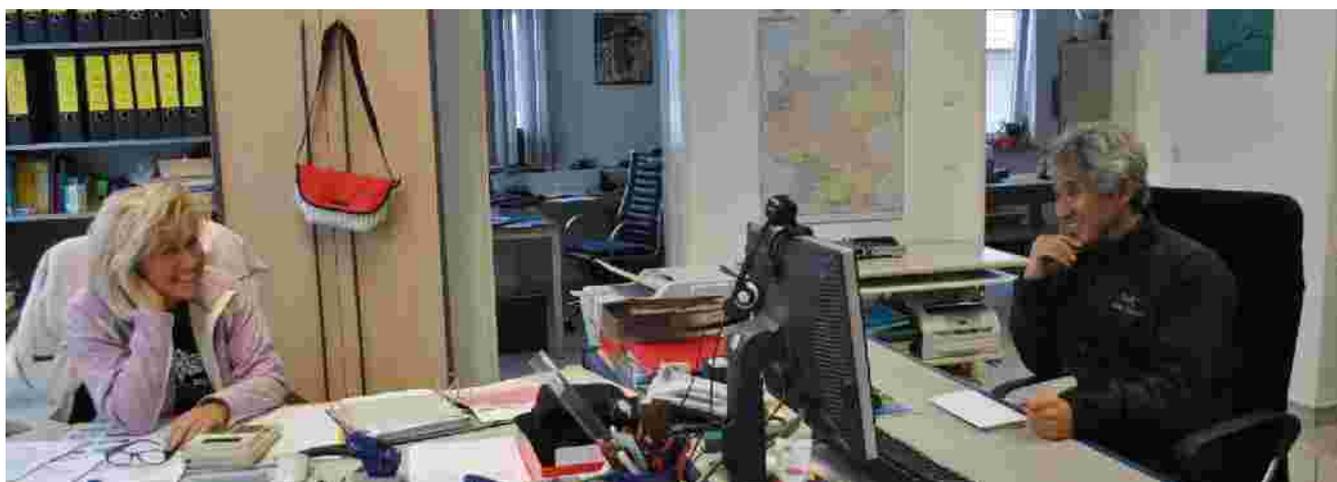
OFFICE



VANESSA オフィスのボス



VERA 社長の片腕 窓の外に馬の散歩！



## ISO 9001:2008

fly & more社はパラグライダー業界で初めてISO認定を取得し、ICAROブランドの社会的信頼を得ました。ICARO製品は、開発、生産、修理とメンテナンス等における厳しいISOの審査基準を合格したことで、多岐に渡る品質管理体制を証明したのです。



ISO認定証を祝うVERAとBIG BOSS, Wolfgang社長

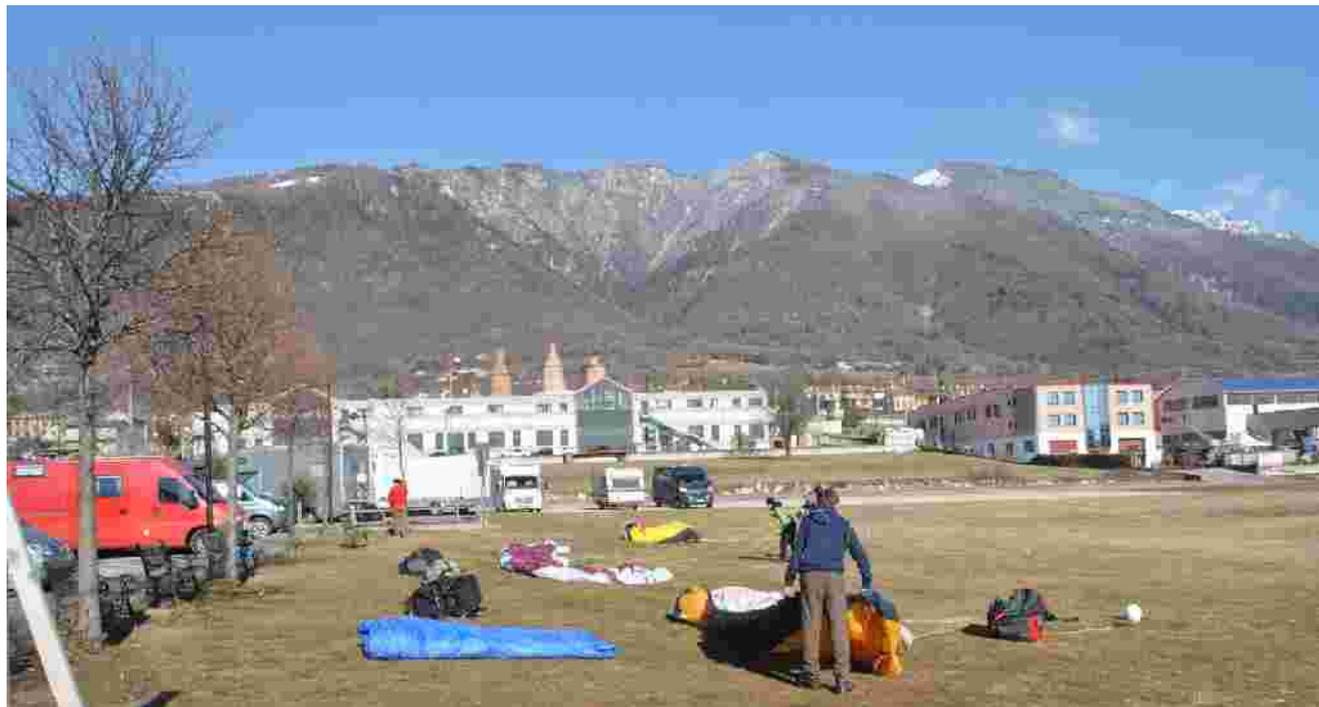
## CONTRACT



MICHI & ARNE

## 2012.2.20-21 ICARO チームとフライト at Bassano

この時季、ヨーロッパアルプスの南に位置するイタリアのバサノにはドイツを筆頭に全ヨーロッパから多くのパイロットが集まる。ミハエル・ネスラーを中心とする ICARO の開発チームは此処で精力的にテストフライトを繰り返していて、タケシも2日間のみですが今年発表までもない機種やプロトのテストフライトと一緒にこなう事が出来ました。次の日からイカロチームは更に各種マヌーバーテストの出来るイタリアの湖上エリアへ出発、日程的に参加出来ないのは大変残念でした。



広大なLDと隣接するパイロット御用達ホテル・ガーデンリレイ

## MICHAEL NESTLER と ICARO 開発チーム

この日のチームメンバーはミハエルを中心にイカロスタッフのミヒ、アクロエキスパートのサンディー、タンデムエキスパートのルーベン、ミハエルの妻でイカロスタッフのグッドラン、全員がアクロパイロットであり最高のテストチームが構成されている。マヌーバーテストではアクロショーさながらのチームフライトが繰り広げられた。



Xandi Meschuh & Ruben Mahlkecht



Michi Scheck & Michael Nesler



チームのハーネスはウディヴァレイの X-Alps



Gudrun Öchsl 貴重な軽量テストパイロット



CIBER TE 最終プロト test flown by ミハエル・ネスラー

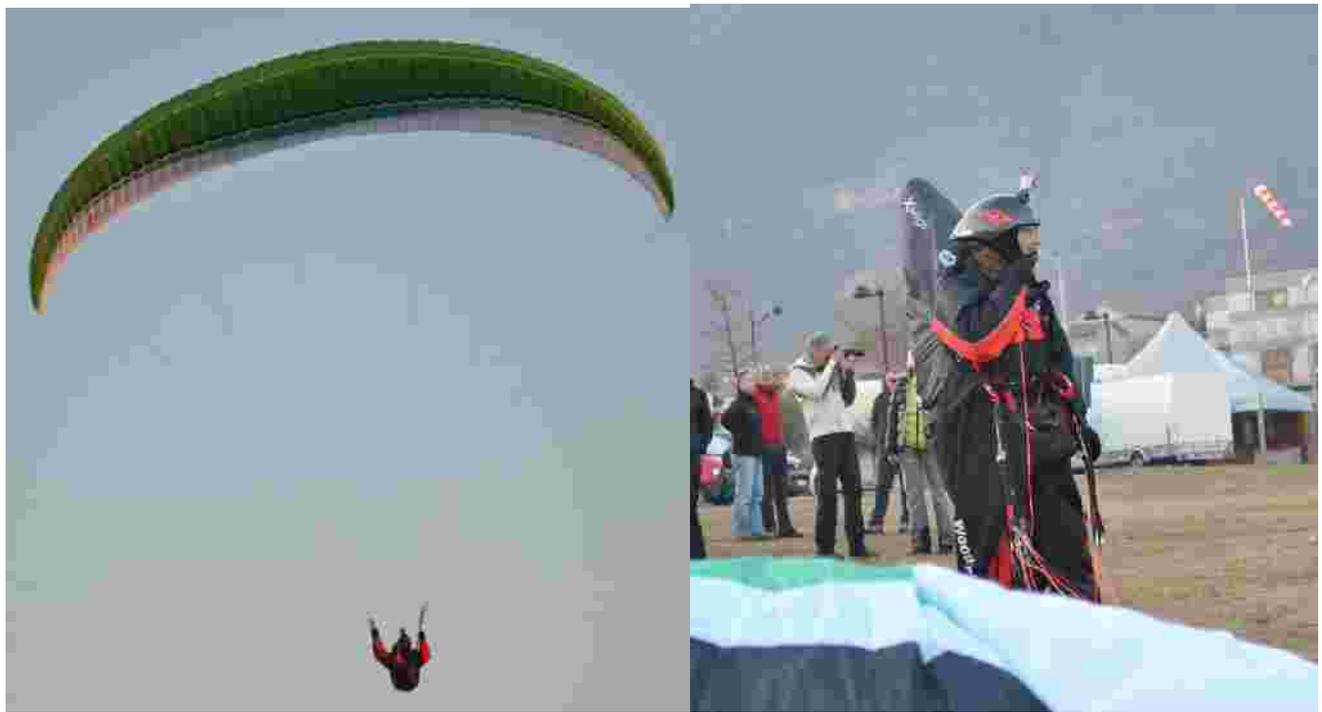




WILD CAT TE 最終プロト test flown by ミヒ



WILD CAT TE 最終プロト test flown by ルーベン

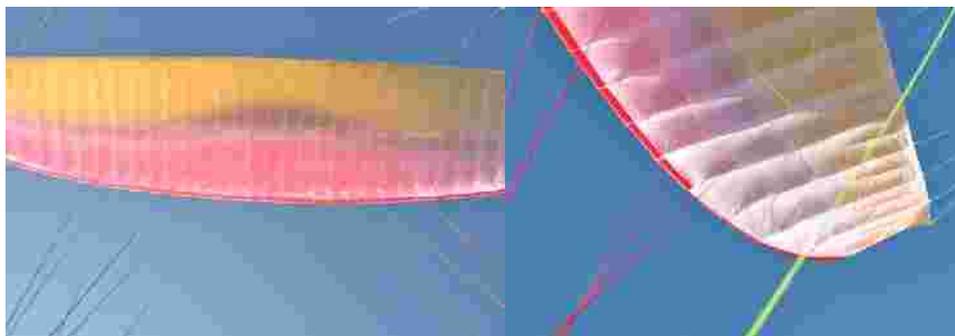


MAVERICK2.2 1st プロダクション(最初の生産モデル) test flown by タケシ

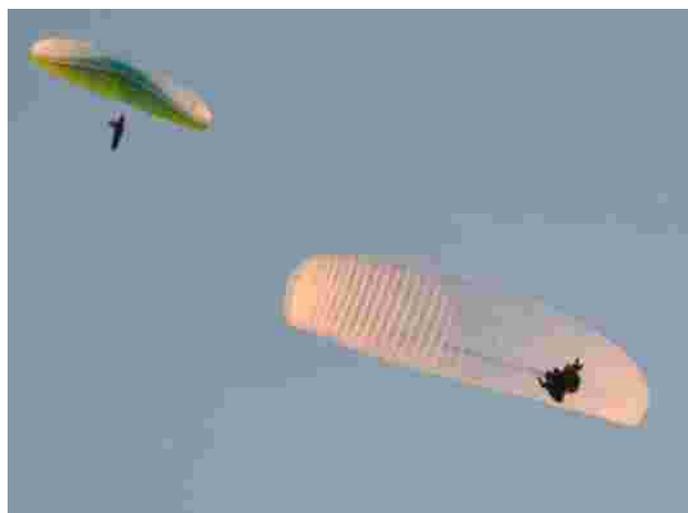


WILD CAT TE 最終プロト flown by サンディー (XS サイズの上限テスト) 軽■テストはグッドラン





CIBER TE 最終プロト。 タケシの空撮による ICATO チームの動画は U-tube にアップ、OPA のフェイスブックから見れます。



次期タンデム機の初期プロト flown by ミハエル  
上はタケシの MAVERICK2.2, 右下はグッドラン



MAVERICK RX プロト flown by タケシ  
チタンバテン挿入のこのコンセプトモデルは、シリアル  
コンペ機等へのフィードバックが期待される。  
チタンバテン仕様の MAVERICK2.2 TI の構想も。



フライト後に機体をチェックして相談するミハエルとテストメンバー達



フライトを終えてカメラチェックのミハエルとグッドラン



NOVAのトニー・ベンダーはレジェンドの風格



この日はICARO 試乗会も大忙し、昨年に比べて圧倒的に増えたリパーシブルハーネスのボイジャープラス



麓の街は地酒グラッパで有名なバサノ・デル・グラッパ

## MICHAEL NESTLER インタビュー

2.18THERMIK の会場でのインタビュー。このイベントの目玉でもある講演を終えた後、忙しい中を1時間近くもの時間を割いてくれたミハエルとワイフでテストパイロットでもあるグッドラン。



Q&Aの詳細は別のレポートで書きたいと思いますが、此処では主要な話を抜粋して紹介しておきます。

Q：パラグライダー設計のソフトウェアを最初に開発した事は承知の事ですが、その事について

A：約25年前になります、ヨーロッパで創設されてきたメーカーの一つにそのソフトを持ち込みました。それ以降多くのメーカーに使用されることになり手作業での模型的なサンプルから始める手法からはコンピューター上で3Dデザインをするように変わりました。(現在も多くの主要メーカーがそのソフトを購入してもらっているとの事です)

Q：自身がアクロパイロットでもあり、アクロチームとS I V教育を主催していますが、開発との関連は。

A：非常に重要なファクターです。グライダーの細かい挙動や安全性の把握に欠かせないだけでなく、認証試験に出す前に確信を得る事のアドバンテージがあります。

Q：コンペパイロットのデザイナーのアドバンテージは。

A：自分の好きなコンペモデルには熱心で、ウディバレイのクリスチャンの場合今年の軽量ポッドハーネス X-alps には懸かりきりだった。確かに良い出来で自分も今はいつもこれを使っている。

Q：開発プロセスについて何か。

A：チームは重要だ。開発前段階では社長以下スタッフ達とのミーティングで次の開発コンセプトについてマーケティングを行う。後継モデルの場合は求められるものに応じてのアイデアの投入や各パツクのアレンジによりプロト機を作り、新機種の場合は最初からプログラミングする。いずれにしてもその後はチームでのテストとプロト製造の繰り返しとなる。

Q：チームで重要な事は、またイカロチームについては。

A：大事なのは楽しくやれる事、モチベーションをキープしなければならないからね。

イカロチームは良く機能していて、タレントある多くのパイロット達と常に一緒に飛んでいる。イカロには毎週のように通い、時にはドイツメンバーはイタリアの自分のホームエリアであるドロミテに来てイタリアメンバーと合流する。ウディバレイからも近いガルダレイク（湖水上で1,500Mの高度が撮れるマヌーバーテストエリア）も良く使う。それぞれのパイロットは異なるテイストや感覚を持ち良いフィードバックが得られる。XSサイズのテストをを担当するグッドランの細かく難しい要求にも応えなくてはならない(笑)。(イカロ社は開発に時間と経費を惜しまず、一方でアットホームな雰囲気の中ではアクロからクロスカントリーまで優秀なパイロットが多く集まっている。)

Q：開発上のプライオリティーは。

A：いっぱいある、、、ほんの僅かな性能アップのために大事な安全性やハンドリングを犠牲にしない。

Q：良いコンプロマイズ（バランスの良い機体）ですね。

A：そのとうり。

Q：未来のグライダーについて！

A：(自分のPC上でお気に入りの鳥の写真を指して)

でもやはりステップバイステップは大事。これまでのイカログライダーに投入されてきた数々のアイデア同様に、ネクストグライダーのコンセプト実現のための物もあるし、新素材の導入も大きな変革を生む。(この後は例として MAVERICK2.2 に採用される TSO とチタンバテンの話に終始した、ミハエル自身が最もお気に入りの機体がチタンバテンのプロト機 MAVERICK RX という)

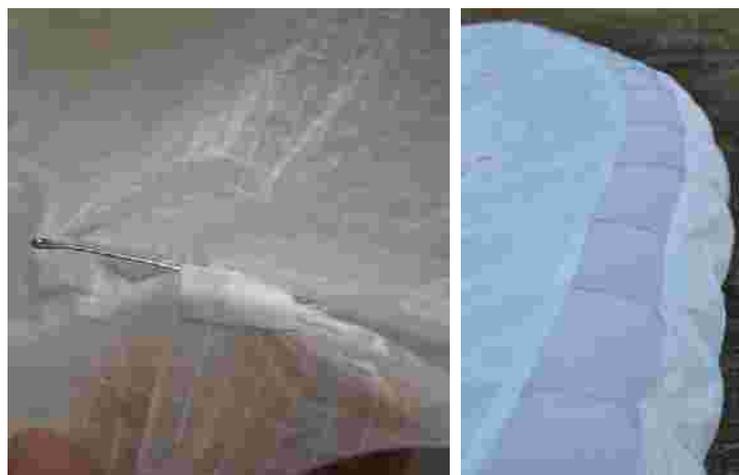


#### TSO トリムスピードオブティマイザー

モーター用などに使用されるトリマーと違い、飛行中にオープンしたり長さが変わるといった危険な状況にならないターンバックルが付けられている。

パーソナルカスタマイズとして、個人のウエイトに合わせて最適化したトリムが設定可能となる。

調整幅は僅かトータル3Cmで、バックル1回転で微調整出来る。



#### MAVERICK RX で実証されたチタンバテン

このプロト機に採用されたチタンバテンは部位によって4種の直径での剛性と軽量化のバランスをテストしている。記憶形状チタン素材の秀逸性はミハエルが強く認めるところで、メンテナンス性が抜群なだけでなく、剛性 VS 軽量で最高のレベルにある。その意味するところは キャノピーの軽量化 = 慣性重量の軽減 = 安全性向上、高剛性 = グライド性能向上。

唯一の問題はコスト増だが、生産モデルの登場が待たれる。

## WOLFGANG 社長夫妻のポリシー

パラグライダー業界で初めて ISO 認定を取得、開発、生産、修理とメンテナンス等における厳しい ISO の審査基準を合格したことは、安全性を常に最優先するポリシーの現れです。

機体開発におけるプライオリティーについて、ウォルフガング社長が強調していた安全性基準に関する事も印象的でした。EN となったカテゴリーについても一口にそのクラスのみでは語れない安全性もあるという事。同クラスの幅の中でも様々な機種が存在すること。そして現在混迷するコンペ機の認証やとパイロットレベル、現実に起きている一般社会的には考えられないような競技世界の事故率。

言葉の問題もあり聞き取れない事もりましたが、総体的、本質的なポリシーについては深く共感しました。



20 数年前の VERRA, ハングはなんと WillsWing ハリヤ-147      スポーツマン BIG BOSS WOLFGANG

前進は ICARO2000 ハンググライダーのドイツ・インポーターであった事は知られていますが、社内に貼られたベラの写真を見て驚きました。ルーツはオーパと同じ WillsWing(米・カリフォルニア)の輸入元で、3年前他界した故ロブ・ケルズの話には感慨深いものがありました。



ミハエル、グッドラン、ヴェラ、ビッグボス、アネ、ヴァネッサ、ミヒ、他スタッフ