



「シンバ」でした、またその発展型として「シンバコンベ」もリリースされました。しかし、「バギーラ」の根強いファンから継続を求めると多く、再発売になったと聞き及んでいます。

「シンバ」の方が気を使った操作をしなければコラップスが起ります。その点では気の抜けない機体でした。

最後にDHV2の「ケアラ」ですが、残念ながらこの機体にもまだ乗っていません。そこで、ケアラに乗っている知人のフライヤーに、その飛行特性について色々聞いてみました。またこのグライダーは多くのアイデアを盛り込んだ機体で、そのシステムの特長も大いに興味のあるところではあります。

HIT(ハイスピードインタークバルブ)というシステムは今までのようなアイデアです。何しろ第2のインテークがあるのですから！これはアクセルを踏んだときやピッチング等で迎角が小さくなったときに、通常のインテークの上部にメッシュクロースの内側に弁のようになったインテークがあつてそこから外気を取り込むような仕組みです。確かにこれならフロントコラップスは起りにくいでしょうね。コラップスを気にしないで、アクセルを踏み込めるようになりま

す。さらに、そのリーディングエッジに細いプラスチックのパテンを入れてあり、何が何でも潰れないぞ！というシステムまで採用してあります。これらによってリーディングエッジの安定性とグライダーの高速性能が向上したということです。

飛行特性は、そのフライヤー

によると旋回性能も高速性能も十分満足しているようです。体重移動に合わせてるように僅かなブレーク操作で簡単にサーマルコアに乗せられると自慢していました。またリーディングエッジのシステムが効いているのか、高速安定性は今までのグライダーでは味わえない感じだそうですね。

こんな人におすすめ！

アブコのグライダーはシリコンコーティングのゲルベノールを採用しているのだから、やや重い素材ですが、飛行中は重さよりも安定感が出ますし、何よりも耐久性が高いので長く持つと言われています。イスラエルという国のはあまり良く知りませんが、グライダーを見る限りでは実質剛健な、ドイツ的な造りをしていると思います。

そんなアブコのグライダーはこんな方におすすめです！イスラエルという国を好きな方？そう、聖地エルサレムに憧れるあなたにぴったりかも。耐久性の良いグライダーは、安全に長く飛びたいあなたにもお勧めです。さて、また勝手なことを書いてしまいましたが、あくまでの個人的意見であるのを忘れなく…

# このグライダーに乗っている理由

ユーザーコメント 私にも言わせてほしい！

話題のDHV2機も良いけれど、個人的には安全マージンの多いDHV1-2機が好き



藤井秀宣さん  
職業：会社員  
フライト歴：10年  
ホームエリア：最近では大会とビジターでしか飛んでないが、その前は高峰。

フューチュラ42(編集部注：1996年発売開始)でたくさん飛びたい！

最近のアブコは、バギーラ、シンバ、ケアラのDHV2のグライダーが話題かも知れません。確かに、素晴らしいスペックと新技術は注目です。しかし以前の、翼に剛性感があつてブレークの重い感触も、節度感や安定感とも感じられて私は好きでした。

端は走るし、ピッチやロールも起きる。安定したコンディションの時は全く問題ありませんが、荒れている時はドキドキするし、神経を使います。もちろんフライトには、ある程度の緊張感とプレッシャーは必要だとは思いますが…

1-2はミスフォローしてくれる安全マージンが多くて、精神衛生上よい。ほとんど潰れないし、降ろしにくいランディングや山際を攻める時も安心です。思い通りのコントロールができるので、ソアリングしたりサーマルで上げたりするのは、そんなに遜色はないと感じます。

後継機が後継機じゃない。ちょっと不思議なところもあります。

後進のレベルアップのため、自分のHP(飛魔人くらぶ[http://ww4.tiki.ne.jp/jq1gfq]2000枚以上のパラ・ハングの写真など情報満載。アクセス数は1日100人程度)によるグライディングテクニックの開示、また年1回講習会を行っています。

F1とかでよくつぶれて落ちたとかパラシュート投げたとかの話は聞きますが、私は潰れるような風の中に飛んでないせいか派手に潰れた記憶がないですね。潰さないように体重移動が体に染み付いているのでしょうか？よくわかりません。でも潰れませんよ。

もうひとつ、このメーカーに感じることは、後継機が出たと言うので乗ってみると、いつもいつもまったく違う味付けのグライダーなんです。ちっとも後継機ではない。そんな機体を作る不思議なメーカーだと感じています。



工藤修二さん(47歳)  
職業：会社員  
フライト歴：ハングから27年、うちパラ歴12年  
ホームエリア：姫路福泊エリア、広島神の倉エリア

私はメーカーには特にこだわっていませんでしたが、ここ数年アブコに乗っています。まあ、ラムエッティの荒井社長とか大門さんから「まだ注文を受けてないんですけど」などとみよーな電話が掛かってくるからですけど(^^)、ははは。

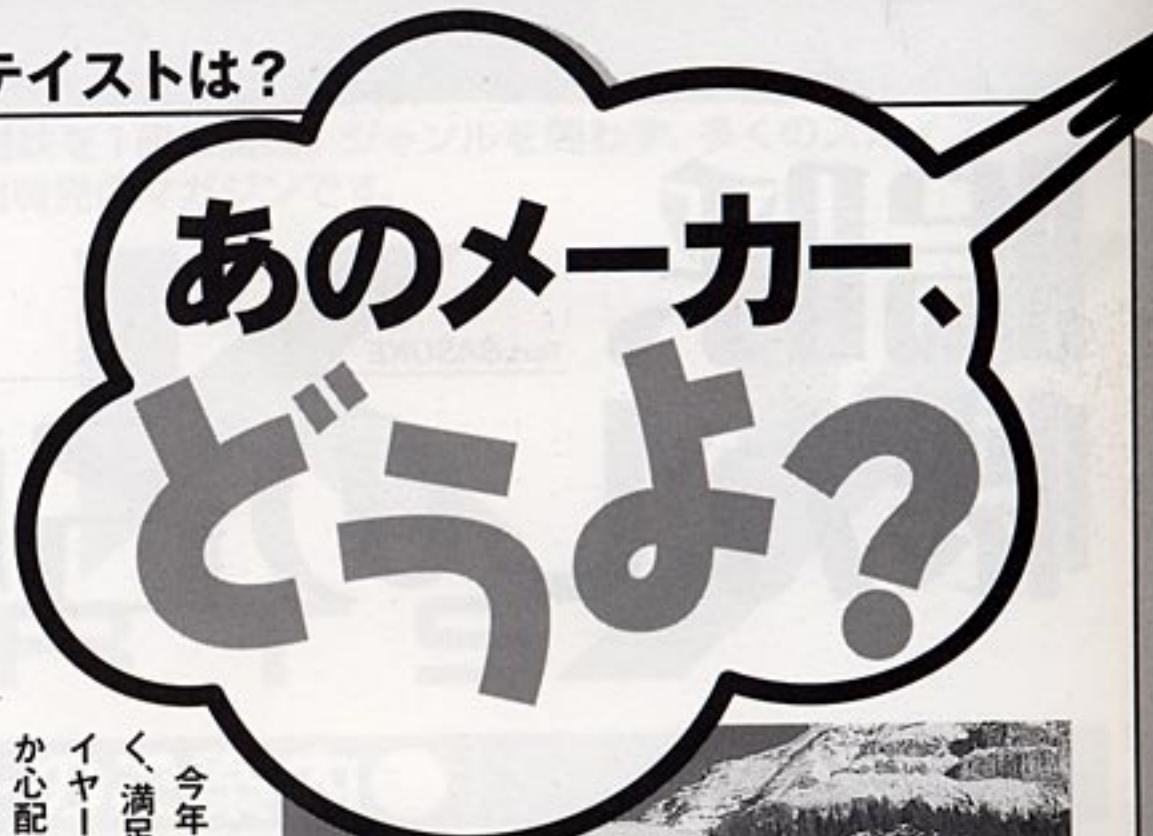
「アブコってどーよ」って聞かれたらやっぱり「いいですよ」と答えていますね。しかし機体によって味付けがぜんぜん違っていますから。メーカーからくるイメージは良く飛ぶし良く浮く、良いグライダーを作るメーカーだなと思っています。今までハズレはないですね。私は満足しています。



# 第7回 APCO

「さすが、あのメーカーの機体はよく回る」とか  
 「このグライダーのハンドリングは軽い」とか、エリアで盛り上がるのは  
 やっぱりグライダーネタ。もっとフライヤーの生の声を聞きたいし、  
 評判が良いグライダーには乗ってみたい。  
 だけど試乗機ってなかなか回ってこないんだよね。  
 ならば、数多くの機種を制覇しているインストラクターに聞いてみよう！

TEXT:Naoyuki HIRAKI



不安定な気流を吸収してくれるような感覚があり、講習生に最適。AFNOR-スタンダードのフィエスタ2。

今年の夏は冷夏で日照が少なく、満身にフライトできないフライヤーが欲求不満に陥ってないか心配です。秋に入っても台風が連休に通過したりと、さらに追い討ちをかけるようなことが続きました。早くスカッと飛びたいですね。

**グライダーは自社生産。フライトチェックも自国で丁寧！**

今月はアプロコです。日本においてもかなりの老舗ブランドの一つですが、生産国のイスラエルというのが日本にはなじみの薄い国ですね。

社長でデザイナーのアナトリー・コーンは、1982年に現在のアプロコ設立まで、ハンググライダーの黎明期からグライダーの設計と生産を手掛けていて、ハンググライダー&パラグライダーには造詣の深い人物です。現在はイスラエルに大きな工場を持ち自社生産をしているように

す。またグライダー一つ一つのフライトチェックなども自国で行っていることも重要なファクターでしょう。

ただし、はっきりいってアプロコのグライダーは同じ機種でモーターパラ用などもあり、また同じクラス

で趣の違うグライダーもあって種類が多く、購入時に迷ってしまうそうですね。それぞれの個性でお気に入りの機が見つかること、それは素晴らしいことです。現在のラインナップは、「プリマ2」、「フィエスタ&フィエスタ2」、「テトラ」、「プレスタ」、「バギーラ2」、「シンバ2」そして「ケアラ」となっていますが、他にもタンデム機や山岳用などもあります。

## ベストセラー・プリマの後継機「プリマ2」

まずは「プリマ2」。講習機としてかなり親しまれてきた「プリマ」の後継機として生まれた機体です。翼形などのデザインには大きな変化は見られませんが、Aライザーをスプリットにして、現在ではお馴染みの翼端折り専用ライザーを採用しました。

もう一つの大きな改良点はリーディングエッジの補強で、立ち上げ時の容易さを手に入れ

ました。この機体については飛行特性を細かく述べるよりも、とにかく初めてパラグライダーに触れる人にとって簡単に操作でき、コントロールラブルであること、そして講習会場で引きずり回しても大丈夫な耐久性が重要でしょう。長く講習機のベストセラーであるのがその証明ですね。

## 「フィエスタ(2)」高高度を飛び始めた講習生に特におすすめ！

「フィエスタ」と「フィエスタ2」は、現在も両方がデリバリーされているようで、翼形やライザーの形状、ラインのとりまわし等は見たところほとんど同じように見えますが「フィエスタ」がDHV1を取得している「フィエスタ2」はAFNORのスタンダードを取得しています。同じ機体でDHV版とAFNOR版があるということですね。筆者はDHV版の「フィエスタ」にしか乗ったことはありませんが、AFNOR版の方がコントロール特性が軽快に仕上がっていると感じています。

飛行特性ですが、今では多くのメーカーがDHV1で大きな安全性と優れた性能を両立している、「フィエスタ」もかなりいい線で両立していると思います。飛行中の機体の安定性は素晴らしい、不安定な気流にもグライダーが吸収してくれるような感じがあります。ブレーク反応はオーバーコンントロールに対しても許容量が大きく、高高度を飛び始めた講習生にとっても安心な翼と言えるでしょう。

立ち上げについてはアプロコ全体

に言えることですが、機体がシリコンコーティングのゲルベノールを採用しているためかやや重量感があるので、ライズアップの初動時だけはしっかり引き込んであげた方が奇麗に立ち上がるようですよ。

発売されたばかりの初中級機・テトラは、ニューカラーでデザインも一新されている(写真はテトラモーター)。

グライダーのように力がいるわけではないので、きちんと講習会場でライズアップ練習を積んだフライヤーには問題ないでしょう。

「フィエスタ」には上記の2機種以外にも山岳用の軽量版や、モーターパラ用にライザーをかえたもの、さらにタンデム機もあります。基本設計からいろいろ発展させているようですね。

## 乗ってみたい！ PPG完全対応「テトラ」スポーツ機「プレスタ」

「テトラ」ですが、この機体は設計段階からパワード(モーター)パラグライダー用に使用することを考慮して作られた機体で、その大きな特徴としてライズアップの容易さが挙げられるそうです。筆者はパワード(モーター)パラグライダーに乗ることはないので想像だけです。あの重そうなプロペラとエンジンが、あの重そうなプロペラとエンジンを背負ってのライズアップは確かに大変そうですね。そんなときに無風の平地からでも簡単に立ち上がる機体は大変有り

難しいことでしょう。今度機会があればぜひ試してみたいと思います。

「プレスタ」はDHV1.2のスポーツグライダーです、残念ながらまだ試乗はしたことがないのでその飛行特性については詳しくは分かりません。フォルムを見た限りではクロスドインテークを採用していて、翼端に向かつて切れ込んだフォルムはきつとかなりの旋回性能を持っているように思われます。さらにライザーシステムは「シンバ」のコンベクションライザーを発展させ、翼端折りライザーを追加したものが採用されているとのこと。ぜひ今度乗ってみたい機体の一つですね。

## 高性能機は、テイストに微妙な違いあり

さて、「バギーラ2」と「シンバ2」。ほぼ同じクラスにこの2つのグライダーが存在します。どちらもDHV2ですが、特性にほんの少しの違いがあるようです。数年前に「バギーラ」の後継機としてリリースされたのが

