

NEW GLIDER FLIGHT REPORT

Test Flight & Report : Yugo Arai

大空を黒豹のごとく駆抜ける

APCO BAGIRA



南半球がフライトのベストシーズンを迎えた今、アルゼンチンチャンピオンシップでの活躍(1位、2位、8位)やブラジルのディスタンスレコードのニュースと前後してAPCO社の新型ハフォーマンス機バギーラが日本に到着した。数日後、APCO社のオーナーでデザイナーでもあるアナトリー・コーンが来日。その際、バギーラの設計コンセプトを語ってくれた。



技術と経験の寄せ集め

APCO社では、他社で見られる一人の優れた設計者による開発ではなく、アナトリー・コーンを含めた数名の開発スタッフがチームを組んで機体開発にあたり、APCO社から製造まで一貫して自社工場で行っている。さらに、タクリテ・インテロールが製造しており、出荷前のテストフライトを行なう数少ないメーカーの一つである。

バギーラは、コンベンチュアラの航空性能を継承しつつ、ストレスの少ない操作性を追求したハイパフォーマンスなローウイングタイプとして設計された。APCO社では南アフリカの強いサーマル条件の中でテストフライトを行なうことが多い。その中で完成されたのが、バギーラ。ジャンクフルブックに登場する黒豹バギーラのキャラクターからとったネーミングだ。

誕生までの経緯

バギーラは、ティグラのプロファイラムリブ/ノドドラウングクランプポイント/そしてフューチュラから進化したタイアゴナルリブ/センジから採用されたレディンクエッジ部のハーフリブなどから構成される。ラインは3列方式。ライナーはスプリットコントロール/オートフラインク/テックで後述する)を各々4本、インストラクターとして社長の甥らフライトを営み、時には大会に出場したいという志望のAPCOベも参加した機体である。

最後まで信頼できるフライヤー

まずまずのコンディションの中、サイズに適合し、時間通りフライトした。スティーディングウインドは上限の90キロ。

ライズアップ

最初のフライトは南よりの風、30リバースで、二本目は南風でフロントのライズアップだった。ともなフューチュラに似て大変楽であった。

コントロール

驚くほど早く感じたのは、これまでのAPCO社の機体とはローコントロールがまったく違うこと。現二コトバ機であるティグラのローコントロールに似ている。同社の機体は相対的なリソースを削減するために、イレフトをコントロール感を持たせてはいなかった。しかしバギーラは上級者向けというところもあり、テラはラの操作性を融合させた。適度な体感移動とローク操作でボディ・ネイトターゲができて、いかにも上級者好みのコントロール感になっている。十分の高度からパイラル降下を試してみると、最小限の操作できれいに切れ込んでいく。当然ながら後フレイク操作も最小限ですんだ。

次に非対称プロントコラップスからの回復を試みると予想された通りのキヤンビは穏やかで準動で回復し、ニューティンクをゆる操作は必要に応じて行なった。今回の試乗は機体やウインドの上限であるにも関わらず、予想以上に穏やかなリカバリーに、安全性はホーンテラに近いと感じられた。

コントロール/ワンフック

One-Handed Stall Recovery Tip
still emergency descent procedure)

これは、コントロール/ワンフックは、APCOのものでもあったが、バギーラ

NEW GLIDER FLIGHT REPORT

NEW GLIDER FLIGHT REPORT

■製造元: アブコアビエーション/イスラエル
 ■販売元: (株)ラ・ムエッティ
 ■問合せ先: (株)ラ・ムエッティ
 〒293-0024 千葉県富津市磯部2170-1
 TEL.0439-87-9414 / FAX.0439-87-9441



安定性を損わず、サスペンションラインの総ライン長が大幅に短縮された



フライヤーをリラックスさせてくれる安定した乗り心地

BAGIRA Dimensions

サイズ	X-Small	Small	Medium	Large	
セル数	(32 × 3) + 10	(33 × 3) + 10	(35 × 3) + 10	(37 × 3) + 10	
翼面積	実測 (m ²)	25.5	26.4	28.2	29.9
	投影 (m ²)	22.5	23.3	24.9	26.5
スパン	実測 (m ²)	11.85	12.2	12.9	13.6
	投影 (m ²)	9.8	10.1	10.7	11.3
アスペクト比	実測	5.5	5.6	5.9	6.1
	投影	4.3	4.4	4.6	4.8
飛行総重量 (kg)	60-75	73-90	85-105	100-120	
飛行速度 (km/h)	最低	21			
	トリム	36			
	最高	50			
最小沈下率 (m/s)	1.0				
ACPUL	申請中	パフォーマンス			
税別価格	¥488,000	¥498,000	¥508,000	¥518,000	

はスプリットコントロールを採用している。このシステムは掛かるブライティングを軽減し、コントロールによるロールとピッチのコントロールが可能になった。オープン時の回復も短やかで効果の高いシステムである。

●クロスアントリール飛行
 穏やかなサーマルのトップ(この日は海拔900〜1000m)まで再上昇してからもサーマルが活発な空域。真夏エリアから巖台山北側まで(往復8キロ)の戻路上、アクセルを多用して飛んでも、ピッチスタビリティの安定感はずばず。また、タフキングの手先も分かりやすく感じられた。フューチャリーに迫る安全性にすっかりリアクティブなフライトを楽しむ。

次に、クロスアントリール飛行巖台山山頂(足尾山)を試みる。クロスアントリールで距離8キロ、高度差600mでスカイスポーツショップNASAにランディング。真夏エリアを目指し

テイクオフポイントに移動した。復路は南東寄りの強いアグネスの中心にフライトするが、次第に強くなってきたので進路を北寄りに移す。途中荒れた条件があったが、サーマルを乗り継ぎ岩尾山に帰ってきたのは、信頼できる真パキアのおかげである。

●マテリアル
 アブコ社のみが使用しているシリコンコーティングクロスについては、パウルド誌でも何回か紹介されているが、ここで再度紹介しよう。なぜアブコ社は高価で高度な製法技術を要求するシリコンコーティングクロスを使い続けるのか? 講習機やランディング機に同社の機体を使用しているインストラクターの方々にその知の事実だが、それはポリウレタンコーティングと比較して圧倒的に耐久性に優れているからである(ほとんどの場合、ランディングのクロスではあつても、ラインの定期的な交換は必要)。

Fan and Safety

条件にも恵まれ、久しぶりにクロスアントリールフライトを楽しむことができた。そして、社長のアナトリコーンが来日の際に自信に満ちて話していたことを思い出した。「フライヤーは飛ぶたびに新たな感覚を味わったり、新たな事象を経験するであろう、われわれの開発でも常に新しいテクノロジーやアイデアが生まれては消えたり行く、これで完璧だとは思っていないが、現時点でパキアは最高のハイパフォーマンスグライダーだと思う。競技機でもなくスポーツグライダーでもない、あくまでもペタランのパイロットを対象にしたハイパフォーマンスグライダーだ。多くの日本のパイロットにも、ぜひこのパキアでリラックスフライトを堪能してもらいたい。」

ソリッドカラー既存の4色(ホワイト/イエロー/パイオレット/ターコズブルー)にロイヤルブルーとクラシックレッドが加わって、現在は6色。下写真はすべてホワイト、ダイヤゴナルリブのカウンスレットが映える。
 ※実物の色とは多少異なります。

99年カラーリング:

