

# REVolution



**REV**:エアボーン社の最新トップレスハンググライダーREV(レブ)は機体重量が軽くなり、画期的なキャンバーコントロールシステム(CCS)によって高速時の翼断面をコントロール!



**REV**(レブ)前作C4と比べて翼平面形はミッドスパン(片翼の中央付近)のコード(翼弦長)が少し増し、カーブチップ付け根はより浅い滑らかな角度でスパーからつながり、ダブルサーフェス比が増しました。

翼の内部に画期的なキャンバーコントロールシステム(CCS)を見ることが出来ます。高速飛行ではバテンを上向きに湾曲させる力がかかり、高速での翼上面のゆがみは以前からいろいろな機体でよく観測されており、その抵抗による損失は明らかです。これを防止し、さらにより高速滑空に適した翼型へ変形させるのがCCSです。CCSはVGをフルオン近くまで引いたときに効き始め、正確で抵抗の少ない翼型が得られます。前述の新しい翼型と大きくなったダブルサーフェス、そしてさらに向上したピッチ特性により、驚くほど幅広いスピードレンジにわたってREVのピッチ反応はスムーズです。

## 飛行特性 (アダム・パイラーの試乗記の抄訳)

すでに大会での好成績で評価の高いREVだが、実際どんな飛びなのか?

その幅広い速度域の全域にわたってピッチのバープレッシャーは滑らかに変化し、どこかで重さが急に変わるということなく、うまくならしてあるという感じであり、これがREVの気持ちの良いフライト感覚に大きく貢献しているのではないかと思います。そのため乱気流に対しても安定感が増している。今までの機体は特定

のVGセッティングについて見ても、全てピッチが怖いくらい軽いかあるいはどこかで重くなってしまうか、であったが、REVでは全域にわたってピッチのバンプレッションがうまく配分されている。VGオン側でピッチは自然な感じで軽くなっていくが、完全にプレッションがなくなったり軽くなり過ぎるということはない。また、VGフルオンでも比較的良好なロールレスポンスを残している。

高速グライドあるいは最高速度で飛んでいても、リフトを感じとることが出来る。リフトに入ったとき、穏やかながらバンプレッションのフィードバックははっきりとしていて少しノーズが上がりたがる。これで高速グライド中にバリオを見たり聞いたり出来ないために、あるいはもっと重要な点で言えば気流を感じ取れないゆえに、リフトを突き抜けてしまう、と言うことがなくなる。これは予期していなかったとても素晴らしい特性で、潜在的に莫大なアドバンテージとなっている。REVの低い沈下率とあいまって、これは超長距離グライドで大きな違いを生み出してくれる。

REVのコントロール性は素直でクセがない。最小沈下から失速の間は幅広く、失速のかなり前から予兆がある。失速速度はC4に比べてさらに1~2ノット(2~4km/h)低い。ロールレスポンスも良好で、しかももっとマイルドになり、旋回中に速度を落とし過ぎた場合に翼端が落ちる傾向が弱く、その発生も遅い。ロールとヨーのコーディネイトも素晴らしい。



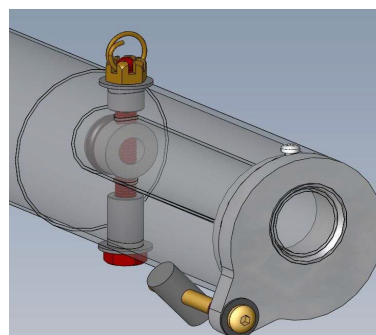
サーミング特性は、C4を含むクライマックスの系譜とは全く異なる設計となった。REVのサーミング特性はこれら前作までと異なっていて、リフトの中でちょっとハイサイド(外乗り)して安定させながら翼端を立てているのがとても快適で、リフトの突き上げに対して押し出すと内側へ滑ることなく旋回半径とバンク角がちょっと絞り込まれ、リフトをしっかり吸いとってくれる。サーミングが楽で文字通り疲れにくい。他のトップパイロットたちが飛んでいる機体と比べても、カヌングラクラシック大会に参加したパイロットたちの多くは、いかなる点においてもREVが一番上昇率が良いことを実感したはずだ。

トーイング特性も優れている。「レールに乗っているように」安定していて曳かれやすい。とても素直な予期しやすいコントロール性のおかげもあってか、一番トーイングしやすい部類である。VGを張りすぎてしまっても、揺れたり「泳いだり」せずに制御可能だ。タグ機で曳かれている間、何らの問題も起きなかった。

開発主体のエアボーン社とセール担当のウイングテック社との協力体制の下に行なわれた製作現場での長時間にわたるハードワークと意欲的な設計によって、素晴らしい性能と最高のコントロール性を備えた極めて高品質の機体が完成した。その性能はもちろん、コントロール性の良さでも、REVはお薦めだ。

## 細部

セールは今までにない最高にクリーンな仕上がりを見せ、VGオンでのシワのないビンビンの張りは見事なものです。新しく開発したリアキールのスタンド機構は、リアキールに19mmのエクステンションを付けておいて、これがフロントキール側の後ろに差し込まれるようになっているもので、機体の組み立て時にしっかり安定している、とても扱いやすいものです。キール露出部のクロスバーエクステンションパーツを覆うフェアリングが標準装備され、クロスバーを張った後、このジッパーを閉じるとキールポケットの延長を形成するフェアリングになってリアキールの金具類が隠されます。



チップロッドの角度調整はジャッキボルトを回すだけで簡単にできる優れた調整システムです。また、セール止めはリアスパーエンドの後ろ側にあり、セールテンション調整が可能です。

標準のコントロールバーは新型のエアfoilアップライト(55mm x 26mm)で、オプションでマイクロドラッグ アップライト(76mm x 21mm)もあります。ベースバーは丸断面が標準ですが、フェアードのアルミ製スピードバーやカーボン製スピードバーのオプションも用意しています。これらのベースバーは全てお互いにどちらのアップライトとも取り替え交換可能です。

## 機体重量

機体重量軽減のうちかなりの部分は外翼部で達成されており、翼端側の慣性重量が減ったことでコントロール性が大きく向上しました。この重量軽減をもたらしたのは：

**標準装備：** カーボン/グラス チップロッド ・ カーボン リアスパー ・ カーボン 横渡しバテン ・ ウィルスウイング社製クロスバー/スパー 接続パーツ(軽量ながらスパーのねじれを最小に抑え、スプログを低く設定することが可能に) ・ アラン・ダニエルのウイングテック社製のセールは、C4に比べて10%軽量化 ・ VGシステムは従来型のクロスバーセンター移動方式へ変更して大幅な簡略化となり、パーツ点数と重量を削減。ダブルサーフェス内に収まっているVGプーリーシステムにより、とても軽く引けます。

**オプション：** 軽量バテン ・ カーボン前縁インサート・ カーボンスプログ

## 諸元表

	REV-13.5	REV-14.5
翼面積	13.43 m <sup>2</sup> (144 平方フィート)	14.45 m <sup>2</sup> (156 平方フィート)
翼幅	10.04 m	0.64 m
アスペクト比	7.5	7.8
ノーズ角	126~131 度	126~131 度
ダブルサーフェス比	95%	95%
バテン数	24 + 6	24 + 6
機体重量	32.7 kg	34.9 kg
エアボーン社推奨		
フックイン重量 (装備含む)	70-105 kg	85-120 kg
VNE (超過禁止速度)	90 km/h	90 km/h
VA (運動/乱気流速度)	74 km/h	74 km/h
VD (最大巡航速度)	125 km/h	125 km/h

## コンペパイロットサポート価格

エアボーン社では地元オーストラリアで来年1月に開催される世界選手権に出場する代表選手への特別価格を用意しています。

また、それ以外にも意欲あるコンペパイロットに対して、エアボーン社の基準を満たすパイロットに対するサポート価格を用意しています。

