

# ICARO GRAVIS

This mid-EN B wing comes packed with personality. Ed Ewing tries it out on the company's home turf



## ◀ ミッド B

グラビスは、才能ある新進パイロットからベテランに至るまでの市場を真正面から狙ったものだ。

アスペクト比 5.2、片翼 7 ライン、そしてダイナミックな楽しさがしっかり備わっている。

## ▲ 離陸

オーストリアのゲルリッツェン 1500m テイクオフからの離陸。フォワードでの離陸特性は申し分ないものだ。

エド・ユーイングがイカロ社のホームグラウンドでミッド EN-B 機をチェックした。

**(CROSSCOUNTRY 誌 VOL181 July 2017 より翻訳)**

## ICARO GRAVIS グラヴィス

イカロ社は1992年設立のハンググライダーのフライ&モア社から発展し、2000年にパラグライダーに参入、今やアクロ機やフリースタイル機でよく知られる存在となった。小規模な特徴を生かしたドイツのブランドの一つであり、多くのスクールで成功を収めている。

イカロ社は、新たな試みを恐れることがない。最近では、ハイク&フライ機シッタにおいて、今までの枠組みを打ち破って EN 制度の支配にヒビを入れようとした。そのスイートなハンドリングを大切にするために敢えて EN-D 機の認証を受けたのだ。この機体は唯一スパイラルからの復帰で EN-D 判定を受け、それ以外の全ての項目で EN-A/B 判定であった。これは勇気ある行動であったが、販売ではやはり不利である。市場には多くのハイク&フライ機があふれる中、一般的なレクリエーション山岳フライヤーに対して「実質は EN-B」であることをどんなに頑張っても、EN-B 機よりも EN-D 機が選ばれることは難しい。



## THE ICARO FAMILY



**Wolfgang Kaiser, CEO**  
Founded Fly & More in 1992 and celebrates 25 years in the free flight business this year

**Vera Kaiser, financial director**  
Joined Fly & More in 1994 as a hang glider pilot and helped launch Icaro Paragliders in 2000.



**Benni Hörburger,**  
Head of R&D, test pilot  
Started flying aged six, flies everything from hang gliders to Swifts. Joined Icaro in 2015.



**Xendi Meschuh,**  
Paraglider development  
An acro legend who competed for a decade, Xendi joined Icaro in 2004 as a test pilot.



**Matthias Rünagel, marketing**  
Joined in April 2016 and is learning to fly. Responsible for photography, which he does while tandem.



**Simone Lunenburg,**  
International sales  
The newest member of the team. Handles all the calls from pilots and dealers from around the world.



## THE ICARO FAMILY

**ヴォルフガング・カイザー、CEO**

フライ&モア社を 1992 年に創立、今年でスカイスポーツ業界 25 周年を迎える。

**ベラ・カイザー、経理担当**

ハンググライダーパイロットとして 1994 年にフライ&モア社に入り、2000 年、イカロ・パラグライダーズの設立に協力。

**ベニ・ヘルブルガー、研究開発長・テストパイロット**

6 歳で飛びはじめ、ハンググライダーからスイフトまで全ての翼で飛ぶ。2015 年にイカロ入社。

**ザンディ・メシュュー、パラグライダー開発**

10 年にわたって活躍するアクロ界の伝説。2004 年にテストパイロットとしてイカロ入社。

**マチアス・ルナゲル、マーケティング**

2016 年 4 月に入社し、現在パラグライダーを練習中。画像撮影を担当し、タンデムで撮影活動を行う。

**シモーヌ・ルーンブルク、国際営業**

イカロチームの新人。世界中のパイロットやディーラーからの問い合わせに対応。

ちょうど 2 年ちょっと前、30 歳の才能あふれるベニ・ヘルブルガーが新構想を携えてイカロ社に入ってきた。この若く精力的なテストパイロットはそれまでの人生を全てスカイスポーツと共に歩いてきており、いまやイカロ社の研究開発を率い、またチーフテストパイロットでもある。彼はパイロット一家の出身だ。父は今でも、ドイツで最も古い歴史を誇るハンググライダー・パラグライダーズスクールを運営し、ベニは 6 歳の時にパラグライダーの初ソロフライトを行った。14 歳になると、1 週間におよぶ大会で 7 位を獲得、またすでにハンググライダーのライセンスも取得していた。彼は、飛行機、セールプレーン、トライクでも飛ぶ。彼に言わせれば「全ての翼で飛びます」ということだ。17 歳になると、普通の進学ではなくスイング社で働くことを選び、デザイナーのトルステン・ジューゲル（現在はジン社）について働いた。そこから彼は、ハンネス・パペシュとノバ社やアドバンス社のプロジェクト（アルファ 4 やイプシロン 8）で働いたのち、イカロ社からのオファーを受けることとなった。

彼によれば、まず生産現場を見ておきたかったのと、一緒に働くパイロットのチームを自分自身で選びたかったと言う。彼の考察によると、多くのメーカーで「チーフが多すぎる」し、現実のフィードバックを感じて飛んでいるパイロットは決して多くない。「見に行ったスリランカの生産現場はとても素晴らしく、うれしく思いました。そして自分自身でチームを作ることも許されたのです。」

彼はまず、イカロ社のタンデム機パルスにたずさわったのち、ニキータ5を監修し、この1年半はグラビスの開発を行ってきた。この楽しさいっぱいのミッド EN-B 機は、センスのある新進パイロットから高い安全性を求めるベテランのクロスカントリーパイロットに至るレクリエーション機の市場を真正面から狙ったものだ。それはベニ本人のように、たくさんの楽しさと個性に満ちた機体である。そして、この機体は技術的にも洗練され、それでいて離陸もフライトもシンプルだ。

## First Flight

ゲルリッツェンを目指して走る車では、長年イカロ社で働き飛び続けているアクロ界の伝説、ザンディ・メッシュューも一緒だった。41歳になる彼の落ち着いた物腰は、ベニのおさえがたい情熱と良いコンビだ。午後遅くテイクオフに着いて、ベニが我々をすぐに飛ばせようとしたとき、ザンディは長旅だったので少し休めば、とも言ったが、ベニの勝ちだった。

ゲルリッツェンの低い方の1500mテイクオフは、たくさんの機体が広げられる十分な広さの草地で、林に囲まれた急な斜面だ。本流の風から50mさえざられ、判断を誤る可能性があり、その急斜度と正面の深い林は経験の浅いパイロットには嫌がられそうだ。



初めてのテイクオフで、峡谷の上を覆う雲から雨が降ってきているのが見えるのは、心地よいものではなかった。

「ライン1本だけ使って離陸してください。」わかりやすく色分けされたスプリットAライザーを指しながらベニが言った。

1本のAラインに少しテンションを感じると、私はゆったりと歩き出した。単に足を前に踏み出すだけで、今のほとんどの機体は的確に立ち上がってくる。グラビスも同様で、オーバーシュートや横に流れそうな感じもない。テイクオフを駆け下りて離陸すると、マークスが私に続いた。

飛んでまず感じたことは、動きの素早さだ。私は90~115kgサイズの機体の上限近くの重量で飛んだ。湖の上まで出ていく時、それは最新の自動運転のスマートカーに乗っているようだった。驚くほどの余裕があり、全てがクリーンに感じられた。

次に私が感じたのは、「まるで何もない」ことだ。湖へのグライド中、ライザーに手を置いて、リアライザーがよくあるようにフラフラ・クルクルしないか探ってみた。しかし、何もなく、ただスムーズで、ホールドしやすいスリムなライザーだった。見た目のファッションではない設計の明快さと扱いのシンプルさは、ベニの代名詞といえよう。

ハーネスに深く身を預け、静かな滑空を味わいながら、上を見上げてみた。片翼あたりわずか7本のライン、セル数わずか40だ。アスペクト比は5.2で、ノバ社のイオン4(5.14)やオゾン社のゲオ5(5.15)、アドバンス社のイブシロン8(5.15)といった、このクラスで同じデモ機リストに載るであろうライバルたちよりほんのわずかに大きい。



#### ▲ 湖のほとり

グラビスは、軽量素材ではなく、軽量設計技術を使って作られている。このため軽い機体でありながら耐久性も高い。その生地は通常使用で 300 時間が保証されている。

湖の上を東へ移動していく降雨域が見えた。そしてもうひとつの雨雲が北から我々の西へやってこようとしている。ランディング場では谷を吹き抜けていく本流からの穏やかな東風が入っていた。多少は乱れているかも知れないと半分は覚悟していたが、この機体はキレイにランディング場へ降り、フレーターも素晴らしく、離陸特性と同様に着陸性能もまさに素直であることを見せつけてくれた。

#### Thermalling

翌日は、湖の上でもっと長く飛んで、写真を撮ったり近寄って飛んだりしながら動き回った。手放しフライトが本当に楽で、ウエイトシフトの効きも良く、急旋回も滑らかだ。午後遅くに少し吹き込む中でのリバーズも含めて同じテイクオフから何回か飛んだが、機体の挙動は完璧なものだった。ベニによると、この離陸特性はタンデム機パルスの開発から影響を受けたそうだ。プロのタンデムパイロット達は、シンプルで優しく信頼できる離陸特性を要求する。そしてこれはベニがグラビスでも実現したものである。

この機体は、EN 評価でも多くの A 判定を受けた高い安全性を持ちながらも、ダイナミックで思いっきり楽しめる機体である。

3 日目はサーマル条件で、クロスカントリーのポテンシャルで知られたクラゲンフルト近くのエリアで飛んだ。小山の草地からちょっとガスターな横風で離陸するのも、やはり簡単だった。条件が変わっても問題なく

楽に離陸でき、これは常に自信をかきたててくれるだろう。

上にいる他の機体が高く上がっていく中で、自分は林の上を飛びながらどんどん低くなっていく。これは失敗したかな！とうとう崖をすぐ近くでなめまわす破目になり、木は近く、斜面を上がってくるサーマルにたたかれるようになった。使い物にならないサーマルのカケラで回し、8の字でリッジソアリングし、動き回った。この日の条件はスムーズなものではなかった～全ての地元パイロット達があとで同意してくれているが、接近してきた南風のせいで風が混じりあい、荒れた条件となっていたのだ。だが、グラビスは良く飛んでくれた。タッキングは起こらず、ノーズが急に突っ込むこともなく、翼がのけぞって驚かされることもなかった。

やっと良いサーマルで上げることができ、何周も楽に回し続けていると、「これはベニだ！」と思う瞬間があった。それは外側のブレークを完全に緩め、速度をつけて機体に任せて飛ばしたときのことで、楽しい上昇だった。

テイクオフから 500mの高さまで上がったが、まだ荒れている。飛んでいる機体は皆、ガタガタした風の動きを示し、ピッチングしていた。スピードバーを試そうと踏み込んでみたが、とてもスムーズに踏め、フルバーではほとんど一瞬で GPS 計測 10km/h の増速を得た。あやふやな感じは一切ない。バーは然るべきポジションにあり、加速は 100%使うことができる。戻ってみると、ザンディが荒れた風と戦いながらトップランディングしていた。この日の条件なので下のランディング場に降りることしか考えていなかったのだが、林に沿って飛び、風に向けていくと、グラビスはキレイにトップランディングした。何も怖いことはなかった。



#### ▲ CAPTURING MID-MARKET

マーケットを制する要素は同じ、グラビスは高い操作性、振り回しやすさ、つくりの良さ、そして楽しさを持っている。

#### The ground tour

ベニが単にアイデアをいろいろと操るのではなく、コンセプトや構成まで突き詰めて作業していることは、明らかだ。グラビスは、単に軽量素材を使うのではなく、軽量構造技術を使ったオールラウンド機として設計されている。その違いは重要だ：軽量素材は高価格と短い寿命を意味することがあり、2機持ちの機体とされることも多い。しかし多くのパイロットは機体を2機持つわけではなく、持っている機体には長持ちして欲しい。そこで、構造設計による軽量化なら、効果的な方法で、より耐久性のある素材を使用することができる。

簡素なライザーと可能な限り削減されたライン。使用部位ごとに異なるライン強度。ラインメーカーの協力でイカロ社は接続ループ部にダブルスプライシングを用いて強度を上げることも行っている。

シャークノーズも使用されている。「どちらかというとドルフィンノーズだけだね！」とベニは笑う。この機体がどれだけ楽しみ尽くせるかと考えると確かにその通りだ。そして耐久性のある 32g/m<sup>2</sup>の素材が、翼の上面・下面・内部と全般にわたって使用されている。この素材は通常使用で 300 時間が保証されている。

## Conclusion

今回は長いクロスカントリー飛行はできなかったが、この機体のことはしっかりと分かった。それは、全てが楽しさや安全性、ハンドリング、情熱に通じている機体だということだ。もし一般的な条件の日に平地で 200km 飛びたいというだけなら、他の機体でもよいだろう。しかし「才能ある新進パイロット」が学びながら進歩していくのに適した機体、それも真のダイナミックなセンスを保っていくのであれば、この機体はお勧めだ。グラビスは上達していてもまだまだ期待に応えてくれ、実際、上達すればするほど、より多くのことを学ばせてくれる機体だと言える。さらに多くの経験があるベテランパイロットにとっても有力な候補の一つだ。そのつくりの良さ、保証された生地、軽量設計への配慮は、称賛に値する。



## FUN STAFF by マーカス・キング

その高い安全性と安定性にもかかわらず、グラビスの短くダイレクトなブレーク操作性は、かなり振り回せそうに感じさせる。湖の上で十分な高度があったので、そのあたりを試してみた。ウエイトレンジ 90~115 kg のラージサイズに対して私は 100 kg とやや軽めで飛んだ。

## Spiral dives

反応の良いブレークを引き込んでいくと、すぐにスパイラルダイブに入っていく。いったん入った後は、ブレークとウエイトシフトで簡単に沈下率を調整できる。復帰はシンプルで、ダイレクトな効きのブレークのおかげで、ファイナルターンをしながら速度エネルギーを抜いていくことができた。非対称スパイラルもやってみたが、ブレークとウエイトシフトの調和が楽にとれて、滑らかな感じが楽しめる。

## Big ears

片翼わずか 2 本の A ラインの外側のラインを引いていくと、翼端折りが大きくできる。翼内の圧力はかなり高く、翼端折りの維持にはそれなりの力がある。翼端折りとバーの踏み込みによって、高い沈下率と前進速度が得られ、雲から逃げるのに最高だ。いったんリリースすると、すぐに翼端は戻る。

## Wingovers

ウエイトレンジの軽めで飛んだにもかかわらず、ブレークとウエイトシフトの操作反応はとても良く、すぐに水平より高いウイングオーバーが簡単に楽しめる。翼は十分な速度エネルギーを保ち、ブレークの長い操作レンジとあいまって、ウイングオーバーの頂点でオーバーコントロールの心配なしにブレーク操作で翼に圧力をかけていくことができる。