

新発表のスポーツ 3-155 試乗記 By ジョナサン・ダイッチ

USHPA 機関誌「Pilot」2018 年 5/6 月号より

Wills Wing Sport3 には 2 サイズあり、135 と 155 平方フィートだ (165 サイズも開発中)。3 日間にわたり 2 つのエリアで 5 本、6 時間、いろいろな条件で飛べた。

Sport3は、コントロール性、性能、そして単純に楽しさという点で、私の期待を上回るものだった。予想を超えるVGレンジの広さには、驚くほどの幅広い速度域と相まって、大いに喜ばさせられた。あらゆるVGポジション、速度、バンク角、旋回半径、ロール速度、ヨーの組み合わせにおいて、その動きは素早く、素直で、バランスが取れていて、楽しめる。

フライト条件は、安定した海風リッジからタイトに突き上げてくる山のサーマルまで、さまざまだった。そして、この機体を返却しなければならないことが、強い心残りとなった。そのあと、自分の Sport2-155 や T2C-144 で飛んで、かなり良いフライトを楽しめたのだが、これも Sport3-155 で飛べたなら、と、つい思ってしまう。以上が、この機体の全体的な印象だ。

昨年 11 月、スポーツ 2 と似ているが確かに異なる何機かのプロトタイプ機を見かけ、すぐに ウイルスウイング社に試乗を申し込んだ。2 月初めまで車載試験が行われたあと、すぐに試乗の予定が入った。私の体重は77 kgで、2008 年からスポーツ 2-155 でもよく飛んでいるが、1976 時間の総飛行時間のほとんどは、何機かの T2C-144 によるものだ。T2C の性能は気に入っているが、機体ケースも入れて 34 kg以上ある重さには弱らされることが多い。60 才になり、今ではスポーツクラスの機体で動き回ることが楽しくなってきた。最近では、軽量で、よりシンプルで、離着陸がやさしく、安定していて、運動性が高くて、上昇性能が高く、それなりの滑空性能も備えた機体が、私の好みになっている。



私のスポーツ2やファルコン4-195は機体ケース込みで26 kgちょっとなのに対して、T2C は34 kg以上ある。 私はよくクロスカントリー ランディングすることもあり、機体ケースは持って飛ぶ。スポーツ3は、スポーツ2と同じ重さに感じた。この8 kgちょっとの差で、飛びに行く気になるか家でゴロゴロしてしまうかの差になることが多い。地上での持ち運びも大変だ。しかし、機体の重さで飛びの楽しさをあきらめるわけにはいかない。

T2C は研ぎ澄まされた機動性能の高い機体だが、ソアリングしているときでも、この 8 kgの重さの違いを感じてしまう。飛んでいるときに、機体が楽に素早く言うことを聞いてくれるかどうかは、楽しさや疲れの点でも大きな違いだ。逆転層を抜けて上げていくことができるかどうかにもかかわってくる。山肌を安全に攻められるかどうか、ということもある。その点、軽い機体にはアドバンテージを感じる。では、スポーツ 3-155 のコントロール性と性能を見てみよう。

試乗の第1日目は、海風リッジのトーリーパインを選んだ。この日、6m/s 前後の正面風がずっと吹いていた。スポーツ3の組み立ては楽で、わかりやすく、スポーツ2とよく似たものだった。スポーツ3になってダブルサーフェス比が高まり、スポーツ2ではスプログ後端が露出してバンジーコードで先端を留めていたのと異なり、スポーツ3ではスプログが全部、下面ジッパーの中に収まっている。カーブチップの装着がとても楽で、何も難しいことがない。キール近くにはリフレックスブライダルラインが片側1本付き、取り付け角度の下がったスプログを補っている。



TOP Racing along Crestline Ridge.



BOTTOM Launching the Sport 3 155 w/ prototype raked tips at Torrey Pines

はじめ、VG1/4にしてランチャー台に向かって機体を移動しているとき、スポーツ 2-155と違って、サイドワイヤーのたるみを感じた。これは、ウイルスウイング社のデイビッド・アルドリッチによると、VGレンジが広くなったことによって大きくノーズ角が変化することに対応したものだという。ちょうど U2-145 のような感じだが、機体重量ははるかに軽い。そして、2本目を飛ぶときには、ワイヤーのたるみは気にならなくなっていた。地上での移動では VG を張ってたるみを取っておくこともできるが、その場合、離陸や機体の分解の前に VG を戻すことを忘れないように。トーリーパインでの3本の離陸は、楽で何の問題もなかった。

試乗の4本目と5本目は、ウイルスウイングのテストエリアでもある内陸のマーシャルピークで飛んだ。上段のテイクオフを使い、弱い風で上の方の浅い斜面から離陸した。弱い風で緩やかな斜面から離陸できるのは、スポーツ3の強みの一つだ。地上での移動にしても離陸にしても、もうサイドワイヤーのたるみは全く気にならなかった。

私はよくVGオフで着陸する。クロスカントリー ランディングも多い。今回は小屋のローターを受けるようにファイナルアプローチをとってみる。ワイヤーやスイングラインが激しく震える。これは、着陸のさいに木のローターやウインドシャドー、不安定な巻いた風やサーマルの乱流を受けてもどれくらい対応できるか、のチェックだ。ローター域の境目で急に風向きや風速が

変わったが、スポーツ3は、ピッチ、ロール、ヨーともにバランスよく進路を保ってくれる。 地面効果もしっかり使え、狙ったところへ気持ち良く降ろすことができた。

私は、狭い所へ降ろす時には、ドラッグシュートは使わずに、VG オフで体を起こして滑空角を調整し、深い角度で降ろす。これについては、VG オフで急降下すると強い揺れを起こしやすい機体も何機かあることが知られている。今回のランディングでは、ダウンウインド レグを VG オフで、対気速度 60km/h ちょっと、対地速度 80km/h 以上で行ったが、何の苦労もなくキレイに真っすぐ飛び、コントロールバーもしっかりとした感じだ。

上空では、直線飛行を保ちながら、VG オフと VG フルオンで、失速ギリギリでマッシングさせてみたが、急に失速に入ったり、前触れなく翼端が落ちるような傾向は感じられなかった。ずっと左右のコントロールは良好で、直線飛行を楽に保てた。このテストは、試作のレイキドチップを装着した場合としない場合とで行ったが、どちらも良い感じだった。(レイキドチップについては後述)

VG オフでタイトな旋回をしているときに自分の腕の長さで足りるか、テストしてみた。腕の長さが足りなくなったら、VG を張ってベースバーの位置を下げて来るのだが、コントロール性は悪くなり翼端失速のリスクも出てくる。ここマーシャルのサーマルはタイトなことが多く、素早く旋回できないとうまく上がれなくなる。身長 170 cmの私が VG オフでマーシャル ピークによくある小さなコアでタイトに回していても、腕の長さは十分足りた。アップライトの取り付け位置も良く、フレアーがかけやすい。

VG の操作によって翼のネジリ下げが変わりと、通常、ベースバーの位置が前後するが、全てのハンググライダーのベースバーが、パイロットにとって最適の位置に設定されているとは限らず、しかもそれはハンググライダーの操縦のしやすさに大きな影響がある。スポーツ3は、VG オンで私の腰まで余裕で引くことが出来た。楽に74~80km/hの飛行速度で巡航でき、適度なバープレッシャーがあるだけだ。スポーツ3-155のVGは効きが良く、それぞれのセッティングでのベースバーの位置も良い。テストを続けていくにつれて、ますますこの機体で飛びたくなっていく。

スポーツ2に比べてスポーツ3のVGのプーリー比は低い。自分のスポーツ2-155では、追加のプーリーを1個入れていて、ロープを引く量が50%多く、引く力が33%軽くなっている。スポーツ3はこれと似た感じだが、VGの作動域自体がより広いこともあり、もう少しロープを引く量が多かった。VGは軽く引けて、テスト飛行でVGオンからVGオフまで全域を頻繁に使いこなせていたのも、このおかげだろう。

高速グライド性能の向上は、私が飛んできたスポーツ 2-155 に対して最も大きな進化だ。トーリーパインでもマーシャルピークでも、穏やかなリフトの中で74~80km/hのグライドを何度か行った。99kmのレースタスクを組んだフライトでのグライドでは、74km/hでグライドしたまま

上がり続けていた。バープレッシャーはあくまで適度なものにとどまり、真っすぐ飛ばせるのがとても楽だった。まるで自分が大空でソリ遊びを楽しむ子供になった気分だった。操作しようと思わないのに勝手に揺れたり傾いたりする兆候は全く感じなかった。まったく素晴らしい高速グライドだった。飛びながら翼を観察してみたのだが、セールにフラッターが出そうだったり、ゆがんでいたり、しわが出ていたりなどということは無かった。

試乗したスポーツ 3 は、4 オンス ダクロンの上面セールに標準装備で片翼 3 本のスピードバテンが入り、下面には UVP2LXB 透明マイラーセールが使用されていた。私はもうウイルスウイング社のスピードバテンに慣れているが、何回か触っているととても簡単に出し入れできるようになるものだ。そしてこれは、フラッターを防ぎ、セール寿命を延ばしてくれる。また、透明ではないカラーの上面セールと透明な下面セールの組み合わせは、見た目に素晴らしい強烈な印象を与えている。その透明マイラーの下面セールだが、他のセール生地に比べて、張られている状態での順応性が良く、強くまっ平らに張られている場合も含めてあらゆる VG セッティングで、より自由に反応してくれる。私は、この機体ではあらゆる速度域と VG セッティングにおいてコントロール性がさらに良くなったと感じたが、フライトのトラックログやビデオを見ても、それがわかる。大きくなったダブルサーフェスと特別に開発された下面セール生地の組み合わせは、とても素晴らしいものだと思うが、実際のコントロール性と性能もそれを証明している。

さて、プロトタイプのレイキド チップだが、これは耐久性が高くて傷みにくいレキサンと柔軟性のあるカーボン ファイバーのシートで出来ている革新的なチップだ。トーリーパインでは、このレイキドチップを付けて 2 本飛んだ。このレイキドチップは巻くことができ、機体と一緒に収納することができる。ほとんど傷めることなどできない感じだ。このレイキドチップはさらに開発が続けられているらしい。スポーツ3の超低速性能は素晴らしいものだが、スポーツ3の素晴らしいコントロール性と性能はこれだけではない。そして、レイキドチップを付けた場合と付けていない場合で、超低速でレイキドチップ付きの方が良いと感じた以外は、全般的なコントロール性と速度域は、とても似たものだった。また、機体のトリム(ピッチのニュートラル)も同様に、影響を受けていなかった。個人的な体験でも、自分のスポーツ 2-155 や T2C-144 にレイキドチップを付けた場合、低速域ではよりタイトに、安全に回すことができる。

スポーツ 2 では、ちゃんとしたスピンに入れることは出来なかったが、スポーツ 3-155 では、ウイングオーバー後の高い迎え角から、レイキドチップ付き、VG オンで、穏やかにノーズが下がる自転状態に入れることができる。そして腕を緩めると、簡単に回復する。

試乗の 4 本目は、マーシャルピークでシンクがとても強く風の巻き返しの強い日に、強い乱気流の中で飛んだ。ある地点ではあまりに奥深くに入り込んでしまったのだが、強い迎え風とシンク、乱気流にもかかわらず、それほど苦労することなく抜け出し、そこからサーマルをヒットして簡単に上げきることができた。

5 本目は、競技タスクを組んで、熟達で完成されたコンペ パイロットのブルースと飛んだ。タスクは、10ないし11のターンポイントを回る達成の難しい99kmのもので、この日は、しっかりしたリッジリフトからまっ平らに広がる雲底、オーバーキャストによる静穏地帯、日射があればスムーズなサーマルからスイングラインの緩む乱気流まで、ほとんど全ての種類の飛行条件に遭遇することができた。この中でスポーツ 3-155 のあらゆる面を試すことができた!

シュガーパイン山では、頑張りすぎてそのふもとに張り付くしかなくなってしまったが、2 羽のタカが回しているのを見て、隣の谷で漂っていたバブルにありついた。スポーツ3は、谷の山肌に沿ってフラフラと動いていくこの弱いバブルに、よく絡み、自動操縦でプログラムされているかのように、あるかないかのリフトを逃さなかった。岩だらけの山肌を容易にかわしながら、一周、一周と弱いサーマル追いかけていった。少しずつ山肌に沿って上げていき、ようやく尾根筋に並ぶことができた。ここからは楽に上げてターンポイントを取り、さらにタスクを続けていく。スポーツ3は、どのVGセッティングでも、キレイに回してサーマルに絡むことができ、本当に心強い。だが、この日はタスクを2/3こなしたところで、冬の寒さと寝不足でパイロットの限界が来た。最後に無理な上げなおしに失敗すると、狭いランディング地点にドラッグシュートを使って降りることとなった。このとき、うっかり VG フルオンのままだったが、それでも楽々とスムーズにランディングできた。

キングポストレスのレース機に乗るブルースはタスクをこなし、途中で降りた私を拾いに来てくれたが、スポーツ3が高速グライドでもしっかり付いてきていたと驚いていた。

