

UP TRANGO XC

昨年のX-ALPS2009、モナコにゴールを決めた2人のうち、片方がUPTRANGO X-Lightに乗るアレックス・ホッファーだった。彼の超人的な体力はもちろん、TRANGOの優秀さを証明。そして2010年春、X-Lightベースの進化モデル、TRANGO XCが登場した。新技術をちりばめ、多くのフライヤーが楽しめるように仕上がったという。一体どれだけ？ SasukeがそのスゴさをCheck it out!

誰よりも高く遠くへ速く！
トップを目指す
全てのアクティブフライヤーに...



待ちに待ったTRANGO XC到着

3月初旬に新システムD H V認証テストと最終調整が終わり、日本に初号機が送られて来た。早速アサギリ高原エリアに向かう。このところの天候不順で思うように飛べない日が続いていたが、今日は飛べそう。しかも噂のTRANGO XC。はやる気持ちを抑えて、まずは講習バーンで各部のチェックだ。

●キャノピーの特徴

TRANGO3に比べてスパン・コード共にわずかに小さくなって、投影アスペクト比は4.2から4.7に増加。平均ライン長は約30cm短くなり、アーチは多少小さく(フラット)になった。このキャノピーの一番の特徴は、なんととってもV字のウイングチップ。設計者のステファン・スティグラーによると、これにより、ハンドリングと抗ストール性が飛躍的に向上しているという。一目でTRANGO XCと判る強烈でカッコいいデザインだ。

セルクロスはボルシエスポーツ・スカイテックスで、上面が45、下面が40g/m²の軽量素材。キャノピー重量はSMサイズで6.1kgと、TRANGO3に比べて700g、初代TRANGO3に比べて1700gも軽くなっている。

●エアインテーク

TRANGO3まで使われていた、クロール部の多い逆台形のそれに打って変わって、半円形が採用された。フルオープンで、クロール部はスタビライザー部分のみ。リーディングエッジのリップの輪郭に沿ってナイロン製パテンが埋め込まれている。これはASS2システムと呼ばれ、TRANGO3のASS2よりもパテンが長くなり、エアインテークの自立性と開口性が向上している。

●ライン

ライン取りはコンベ機エッジからフールドバックされた3列レイアウト。フルコンベライン0.6〜1.2mmが採用されている。従来の4列から3列になった上、効率的にカスケードされ、ライン総長はわずか307m(SMサイズ)となった。これは、TRANGO1より26%、TRANGO3よりも19%短い。限りなく細く少ないラインにより、有害抵抗が減少し、滑空性能が向上するのは言うまでもない。

●認証

つい最近、D H V認証は従来のLTF1〜3の数字表示からLTF1A〜Dの記号表示に変わり、テスト項目も厳しくなったという。

TRANGO XCはLTF1D(従来のLTF2〜3に相当)。テストレポートを見ると、ノーマルフライトの項目はほぼ、オールA。唯一フルストール(コントロールムーブメント)の項目がDとなっている。これはブレークコードの引き代35〜40cmでストールに入ったことで判定された。A評価には60〜65cmは必要だという。つまり、XCはブレークコントロールがとても敏感というコトを表している。ハードなコントロールの項目は一般的な上級機並み



半円形のインテーク。リーディングエッジはAirfoil Stabilising System 2と呼ばれるナイロンパテン入り。マイラーフィルムは使われていない。



トレーリングエッジを絞るように引くブレークラインの構造。BTSは翼端側に移動させてある。これにより感度の良いコントロールが可能。



新3本ライザーは独特の構造、ABラインの翼端側がアラミド製可動ラインに連結されている。Cライザー後ろにトリマーが見える。



軽量生地とマイラーレスにより、普通に畳んでもとてもコンパクト。右はTRANGO2。

●サムールコンディショニングと、強めのリッジでフライト

早速、SMサイズをちよと真ん中くらいの83kgで試乗する。毛無山中腹の400テイクオフから出て、湾内の弱いリッジ帯をソアリング。ブレーク操作はとても敏感で、体重移動だけで旋回ができる。まるでハンダグライダーのようだ。トリムスピードは36〜42km/h。トリマーを全部引くと30〜34km/hまで下がり、ふわっと浮くのを感ずる。

一段上の空域に移動し、いつものサムールポイントで待機していると、形から上がって来る。すかさずセンターリング。ブレークコードはほんの少し抵抗を感じる辺りまで引いて、あとはウエイトシフトだけでOK。サムールの中一番おいしい部分を選ぶ余裕がある。気が付けば毛無山をトップアウトし、エリアを一望する高さになっていた。

小山上の強い上昇帯を通るが、キャノピーが不安定になることは全くなかった。2本目は強めのリッジコンディショニング。スクール機ではバックしそうなブローが入り出し、TOKローズの無線が入る。周りのビジーターのスポーツ機は雲底でジタバタしている。そこで迷わずアクセルをガッツと踏んでみると、シューッとまっすぐ前進し、上昇帯から離れることができた。こんな荒れたコンディショニングでもTRANGO XCには、まだまだ余裕がある。これならコンベやクロススカントリで遭遇する過酷なコンディショニングでも安全に対処できるだろう。

●高度処理とランディング

十分な高さの講習場上空で、両方の翼端Aラインを掴み、一気に引き込むと、すぐにビッググイヤーに入る。その引き具合に応じて翼端の折れ具合いし沈下率を調整できる。ラインを離してもビッググイヤーは保持し、安定した状態で沈下し、ウエイトシフトだけで左右のコントロールが可能だ。回復させて、今度は一気に片プレー



ウイングチップのV字が特徴的。ストール性能が向上している。

クを強めに引くと、SATに近いスパイラルに入った。キャノピーは真下に向けて、全身にもすごいGを感じる。ブレークを戻してもそのまま回っている。少しあわてて逆ブレークで抑え、ピッチングをコントロールして通常滑空状態に戻す。

個人的に緊急降下はビッググイヤーの方がお勧め。自分でいろいろ試して、あらかじめその特性をよく理解する必要があると思う。

ランディングは、カタログにある通りトリマーを全部引き、スピードを落とし、普通にランディング。コンベ機の下では、ハードランディングしてしまわうケースもある。その点このトリマーは、ちょうど飛行機のフラップのように使えてとても便利だ。

●ストレスがなくて、エキサイティング

設計者のステファン・スティグラーによると、TRANGO XCはスクール機よりも簡単なテイクオフとハンドリング。熱いナイフをバターに突き刺すようなベネトレーションを持ち、どこまでも遠くへ、誰よりも速く移動できる高性能と安全性を兼ね備えているという。わずかな試乗時間ではあったが、

TRANGO XC	S	SM	M	L
サイズ				
翼面積(投影) m ²	19.67	21.66	23.59	24.44
翼面積(実測) m ²	23.17	25.52	27.60	29.97
スパン(投影) m	9.62	10.10	10.54	10.94
スパン(実測) m	12.13	12.74	13.29	13.80
アスペクト比(投影)	4.71			
アスペクト比(実測)	6.4			
飛行重量 kg	65-80	77-93	90-107	104-122
速度(trim/max) km/h	39/57			
安全規格(LTF)	D			
価格(税込)	¥419,000			

製造元: UPインターナショナル/ドイツ
輸入・販売元: (株)さんじゅう
〒321-0341
栃木県宇都宮市古賀志町1796-1
[TEL] 028-652-5531
[FAX] 028-652-5532
[URL] http://www.sanjuu.com/

※価格は円高還元セール価格
※カラーオーダーはプラス¥25,000