

# UP KANTEGA XC

ステファン・スティグラーの手によるUP新シリーズ、LTF1-2カテゴリ最新作「カンテガ クロスカントリー」。

ハイブリッド・シナジー・エアフォイルと呼ばれる高性能で安定性のある翼形を採用。

ハンドリングが良く、乱気流下での抜群の安定性。

数年前のレース機に迫るトップスピードと滑空性能を併せ持つという。

その実力のほどをSasukeが徹底検証!



これ一機だけ、  
あとは何もいらぬ

## 受け継がれるもの

70年代のアメリカ西海岸。ピート・ブロックのデザインしたレーシングカーはどれもクール。有名なGMデイトナクーペなどは、レースではいつもブツギリのチャンピオンだった。

ある日、空を飛びたくなった彼は、骨と布だけで出来た超軽量航空機「Ultra Aircraft Products」略してUP (ユーピー) という社名のハンンググライダーメーカーを設立。空の世界でもすぐにチャンピオンになった。1990年代にはパラグライダーが大流行。UPの本拠地はヨーロッパのアルプスの麓へ移った。その後、多くのオーナーやデザイナーが関与したものの、創立当初から変わらないピートの情熱とデザインポリシーはすべてのUP社製品に脈々と受け継がれている。

## デザイナーの挑戦

UPインターナショナル社R&D部門のボス、ステファン・スティグラーは要求事項が非常に多いLTF1-2/EN-Bクラスのデザイナーほど難しいものはないと考えている。彼は言う、「コンペ機を作る時は滑空性能を追求さえすれば良いが、LTF1-2機は機敏なハンドリング性能と安定性が両立していなければならない。それもすべてのパイロットをワクワクさせるような楽しさ、意のままにキャンピーを操れる一体感まで求められる。今回リリースされたカンテガXCこそが、このファン＆ダイナミック＆セーフティウィングだ」

## 数多くの最新技術(仕掛け)

キャンピーを広げる。薄くしつとり

した感じの生地は発色のきれいなポルシェスポーツ製ニースカイテック。上面が45g/m<sup>2</sup>、下面が40g/m<sup>2</sup>の軽量かつ強靱なポリアミド・ナイロン製。UVコーティングが施されており、耐久性が飛躍的に向上している。

キャンピー平面形はポリウレムのある雑刀形。エアインテークは5分割の幅の狭い台形。横断するリブの前縁にはASSシステムと呼ばれるナイロン製ハテンが縫い込まれており、一般的なマイラーフィルムは存在しない。軽いハンドリング性能と安定性に大きく貢献しているという。



オーソドックスな4本ライザー。翼端折用のAライザーを装備。

インニーマとポトムに0.8-0.9mm無被覆アラミド。とうとう1-2機でもコンペラインを使う時代になった。

ブレークコードはトレーリングエッジに100mmほど横のリングを介して接続されている。これはコンペ機からフィードバックされたBTSシステムで、少ないテンションで最大限の旋回性能を実現しているという。

## しなやかなハンドリング、本気にさせてくれるシャープなグライダーディング

試乗は初冬の穏やかなサマーコンディションのアサギリ高原エリアで行った。サイズはSで装備重量は上限あたり。まずは微風でライズアップ。即座にエアインテークから空気が導入され、立ち上がる。重さを感じないまま頭上でキャンピーが静止している。少し前のキャンピーなら自重で崩れ落ちそうな状態なのに、これって一体? 軽いセール素材と最適化されたリブ構造、そして最小限のラインのおかげだろうか?

テイクオフ後、毛無山のリッジ伝いにソアリング。時折サマーブルブローが入り、キャンピーは静かにまっすぐ上昇。キャンピー内部はパンパンのラム庄。潰れの「つ」の字もない感じ。トリムスピードは十分速く、ちょっと昔のコンペ機くらいのベネトレーションがある。

リッジの向こう、通称ゲンコツと呼ばれる場所に迷わず移動。予想通り、強烈なゲンコツサマーを食らい、片翼が跳ね上げられる。即座にセンターリングを開始。全く体重移動をせず、ちょっとブレークを引いているだけで、くるりと急旋回。妙な切れ込みもビッチングもなく、いとも簡単にトップアウト。正直、笑っちゃうような安定感とハンドリング性能に納得。

高い高度のまま手放してランディング場へ。おもむろに左翼端Aライザーに手を掛ける。30cmほど引いた所で翼端が折れるが、テンションが強く、すぐに戻ろうとする。さらに引き翼端を折り込むと、右方向にゆっくり旋回を始めた。左ブレークを当てる間もなくキャンピーは回復するので、マヌーバにならない(笑)。



マイラーを使用していないリーディングエッジ。縦方向に細いナイロンパテンが縫いこんであり、軽く完璧なフォルムを実現。Airfoil Stabilizing Systemと呼ばれる。



BTSシステムと呼ばれるブレークラインの末端処理。横方向にシフトさせリングを介している。トレーリングエッジは絞るように引かれるため、最小限のテンションで効率的なブレーク操作が可能。



左が一般的なキャンピー、右がカンテガXC。こんなに小さく畳むことができる。トレッキングバラにも使用可能。



ポトムラインはUVコート済みの0.8~0.9mmコンペライン。ラインボリュームは限りなく少ない。

今度は片ブレークを脇の位置まで引きロック。180度ターンあたりでスパイラルに入った。強烈なGを感じながらブレークを戻すと、ハイバンクの姿勢からゆっくり直線フライトに戻った。回復時の気持ち悪いピッチングやおつりは全くない。緊急降下手段としてのスパイラルも安心して行えそうだ。

## パラモーターで試乗

その日のうちに、山を降り、富士海岸でエンジン動力を使用してみた。ユニットはさすけオリジナルの2スト14PSエンジンに115cmペラで重量は20kg。山の時と同じSサイズのキャンピーを使用しているが、パラモーターとしてはごく普通の重量設定になる。強めの海風の中、クロスでライズアップ。ピタッと頭上に来て、前にカブる様子も横に暴れる様子もない。楽々、正面を向いてスロットルを開き、数歩でテイクオフ。ター

KANTEGA XC				
サイズ	XS	S	M	L
セル数	54			
翼面積(投影)m <sup>2</sup>	19.9	22.4	24.5	26.4
翼面積(実測)m <sup>2</sup>	23.5	26.4	28.9	31.1
スパン(投影)m	8.9	9.5	9.9	10.3
スパン(実測)m	11.5	12.2	12.7	13.2
アスペクト比(投影)	5.6			
アスペクト比(実測)	4.0			
ライン全長/総長 m	339/222	359/222	376/222	390/222
速度(trim/max) km/h	38/53	38/53	38/53	38/53
機体重量 kg	5.1	5.5	5.9	6.3
飛行重量 kg	60-75	70-90	85-105	100-125
安全規格(LTF/EN)	1-2/B			
価格(税込)	¥368,000			

\*ライン全長/総長にはブレークコードも含まれます。  
※価格は円高還元セール価格。通常価格は¥428,000。カラーオーダーは¥25,000。

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/index.html

山でもエンジンでもカンテガXCに試乗してみても、筆者が思ったことは、「これ一機欲しい、あと何もうらない」。数年前の上級機に匹敵する滑空性能を持ちながら、軽敏で楽しいハンドリング性能。山でのサマーソアリングもクロスカントリーもパラモーターでもOK、OK、OK牧場。

メーカーによるとカンテガXCのターゲットになるフライヤーは、ベシックレベルを卒業し、年間20~30時間を越えるフライトを経験している中級者。さらに冒険的なフライトをアクティブに楽しみたい上級パイロットまで幅広い。是非多くの人の乗ってもらいたい機体だ。

## すべてのファンフライヤーに贈る最新鋭機