

UP KIBO

人気モデル・カンテガの後継機は
サミットXC3のパフォーマンスを支える最新テクノロジーを投入し完成!
パフォーマンス・グライダーの導入にも最適な
全てのパイロットのための
本物のオールラウンダーだ

好調UPの第二世代が完結!

チーフデザイナーにフランティセック・パヴウロウセックを迎え入れた2010年末以来、UPは劇的な変貌を遂げた。2013年までの3年間でアセント3(EN・A)、マカル3(EN・B)、カンテガXC2(EN・B)、サミットXC2(EN・C)、トランゴXC2(EN・C)(K2(タンデム)、そ

して軽量モデルのマクルーライト(EN・B)を投入しラインナップを一新した。翼面積を押しえたデザインで、レベルに応じた運動性能とパフォーマンスを実現しUPフリースタイルばかりか、多くのパイロットたちを驚かせたのが第一世代のフランタ(フランティセックのニックネーム)UPだった。

2014年はさらなる進化を遂げるべくスタート。EN・B認証を取得し

たサミットXC3に始まり、フリースタイルの楽しさを形にしたマクルー4、最高のパフォーマンスを追求したトランゴXC3と順調にフランタワールドを見せつけ、真打ちハイエンドBのカンテガに期待が高まった。

注目度抜群の フランニューモデル登場!

ところが2003年から4代続いた

カンテガの名前をあっさり捨て、全く新しいネーミングの「キボ」を投入した。ところで歴代UPのモデルは、世界中の名峰から命名されている。「マクルー」はヒマラヤ山脈にある標高8,463mの山、「カンテガ」は同じネパールの6,779mの山、「トランゴ」はパキスタンにある6,286mの岩峰。「K2」はエベレストに次ぐ標高8,611m、世界第2位の山だ。そ

Easygoing
performer



ダイレクトなハンドリングと高い安定性は、飛ぶ楽しさを再認識させてくれるに違いない。

してファーストグライダーには「登り」や「上昇の意味を持つ」アセント、UPを牽引する大切なモデルには「頂上」「山頂」「極致」の意味を持つ「サミット」と山関連のネーミングを与えた。

「キボ」はアフリカ大陸最高峰、キリマンジャロの中央に聳える標高5,895mの山だ。因みにもうひとつのニューモデルは、ヒマラヤ山脈にある標高8,516mの「ローツェ」と銘々。ハイク&フライタイプのアドベンチャーレースをターゲットにした軽量モデルで、キボがベースになっている。

新ラインナップはEN・Bクラスに、マカルー4、マカルーライト、キボ、ローツェ、サミットXC3の5機がひしめく。UPはキボをミッドレンジと公言しているが、サミットXC3はEN・BといえどもパフォーマンスではEN・Cクラスと考



上左:ダブル3Dパネルは上面前縁部分を理想的なカーブに仕上げ、パフォーマンス向上に一役買っている。上右:リーディングエッジはナイロンロッドとマイラーを組み合わせたASS2。キボはマイラーの面積を小さくして軽量化に貢献。控えめなシャークノーズによるFSSと共に、トップスピードでの安定性を向上した。下半円形のエアインタークは、翼端2セルをクローズ。クォーターリップと絞り込むように引き下げるBTS2が、パフォーマンス向上と快適な操作フィーリングに寄与している。



えるべき、ローツェはキボとサミットXC3の間にいるが軽量素材を使ったアドベンチャーパイロットをターゲットにしている。キボが実質的なハイエンドEN・Bモデルといえる。

平面アスペクトレシオからもこれは理解できる。マカルー4が5・3で平均的なベシックB、キボが5・7でハイエンドB相当、サミットXC3が6・3でEN・C相当となっている。

フランチUP自慢のサミットXC3がベース

評価が高いサミットXC3のパフォーマンスを作り出したUPの最新テクノロジーは、キボにも惜しみなく注入されている。迎角による内圧変化を最小限に止める新世代アエロホイリングA(※1)と、リーディングエッジの形成にナイロンロッドとマイラーを組み合わせた第2世代ASS2(※2)が高いパフォーマンスと強いリーディングエッジを形成する。さらに穏やかなシ

ヤークノーズ形状を取り入れたFSS(※3)により、トップスピードでの安定と重量増を押さえることに成功している。

バルーニングを抑えるトレーリングエッジのクォーターリップ、トレーリングエッジを絞り込むように引き下げるBTS2(※4)も組み合わせる。上面前縁部分は2カ所所でカーブを整えたダブル3Dパネルを採用。UPの代名詞にもなっている半円形のインタークは、翼端部分の2セル分だけをクローズさせている。これらの技術で、翼剛性と滑空性能の向上、軽快なハンドリングを手に入れた。

キャンピー素材は上面にスカイテック38g/m²、下面にドクト30g/m²セルはパーツ毎に2つの素材を使い分けている。

ラインレイアウトは片側3本、Cラインの内側2本が途中でDラインに分歧する3・5ライナーで、異なる4種のラインを使い、ローワーラインが被覆付き、ミドルとアッパーは被覆のないアラミドラインとなる。

ライザーは凝った構造の変則5本ライザーで、専用ハンドルこそ付いていないが、Cライザーコントロールにも対応する。スピードシステムのストローク量は16cm、リアライザーを中心に5本が常に一直線になるよう引かれる凝った仕様だ。2つの20mmロンスタンプリー効果はてき面で、軽く効率的なシステムにより37〜53km/hを自在にコントロールできる。

技術向上のベストパートナー

サミットXC3でも定評があるライズアップは、アスペクトが低い分だけ



新しい設定のライザーは、2A+1A/4B+スタビ/1C+2C'と凝った構造の変則5本ライザーを採用。



毎に異なるカラーなどで、全てのUPのモデルに採用している。キボはさらにユーザビリティ進化させ、S/SサイズとM/Lサイズでライザー長を変えている。ニュートラルポジションやライズアップの時など、その効果を実感することだろう。

お薦めのパイロット像

ポジションはマカルー4とサミットXC3の間、操縦のし易さと安全性の共存という基本理念に磨きかけた。サマルフライングやXCフライトを楽しめる技術レベルがあり、定期的に年間20〜30時間のフライトを行っているパイロットならば、キボの性能を十分に引き出すことができるだろう。

具体的にはステップアップ中のパイロットで「いつかハイパフォーマンス機に乗りたく」と願っているパイロットに、またもつとリラックスして飛び続けたいと思うサミットXC3ユーザーにもお勧めだ。

ライズアップは、アスペクトが低い分だけ

KIBO

| サイズ | S | S/M | M | L |
|------------------------|----------|-------|--------|---------|
| セル数 | 49 | | | |
| 翼面積(投影) m ² | 19.2 | 20.9 | 22.7 | 24.3 |
| 翼面積(実測) m ² | 22.9 | 24.9 | 27.0 | 29.0 |
| スパン(投影) m | 8.9 | 9.3 | 9.7 | 10.1 |
| スパン(実測) m | 11.5 | 12.0 | 12.5 | 12.9 |
| アスペクト比(投影) | 4.1 | | | |
| アスペクト比(実測) | 5.7 | | | |
| 飛行重量 kg | 65-85 | 75-95 | 85-110 | 100-130 |
| 機体重量 kg | 4.4 | 4.7 | 5.0 | 5.4 |
| 安全規格(EN/LTF) | (B) | B | B | B |
| 価格(税別) | ¥468,800 | | | |

製造元: UPインターショナル/ドイツ

輸入・販売元: 衛さんじゅう

〒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/

[E-mail] info@sanjuu.com