

# APCO F1

スピードにこだわるアクティブな上級者をターゲットに  
APCO自慢のオリジナルテクノロジーを凝縮。  
キャノピー上面に耐久性の高い生地、  
下面に超軽量生地を使用し軽量化も手に入れたアプロコの自信作だ!

## 目指したのは ハイエンドクロスカントリー ウイング

マーケットで最高のパフォーマンスを  
発揮するハイエンドクラスのクロスカ  
ントリーウイング。このコンセプトで  
F1の開発がスタートした。そしてフ  
ォースIIのデビューから9年半、経験  
豊富なパイロットを次のレベルに引き

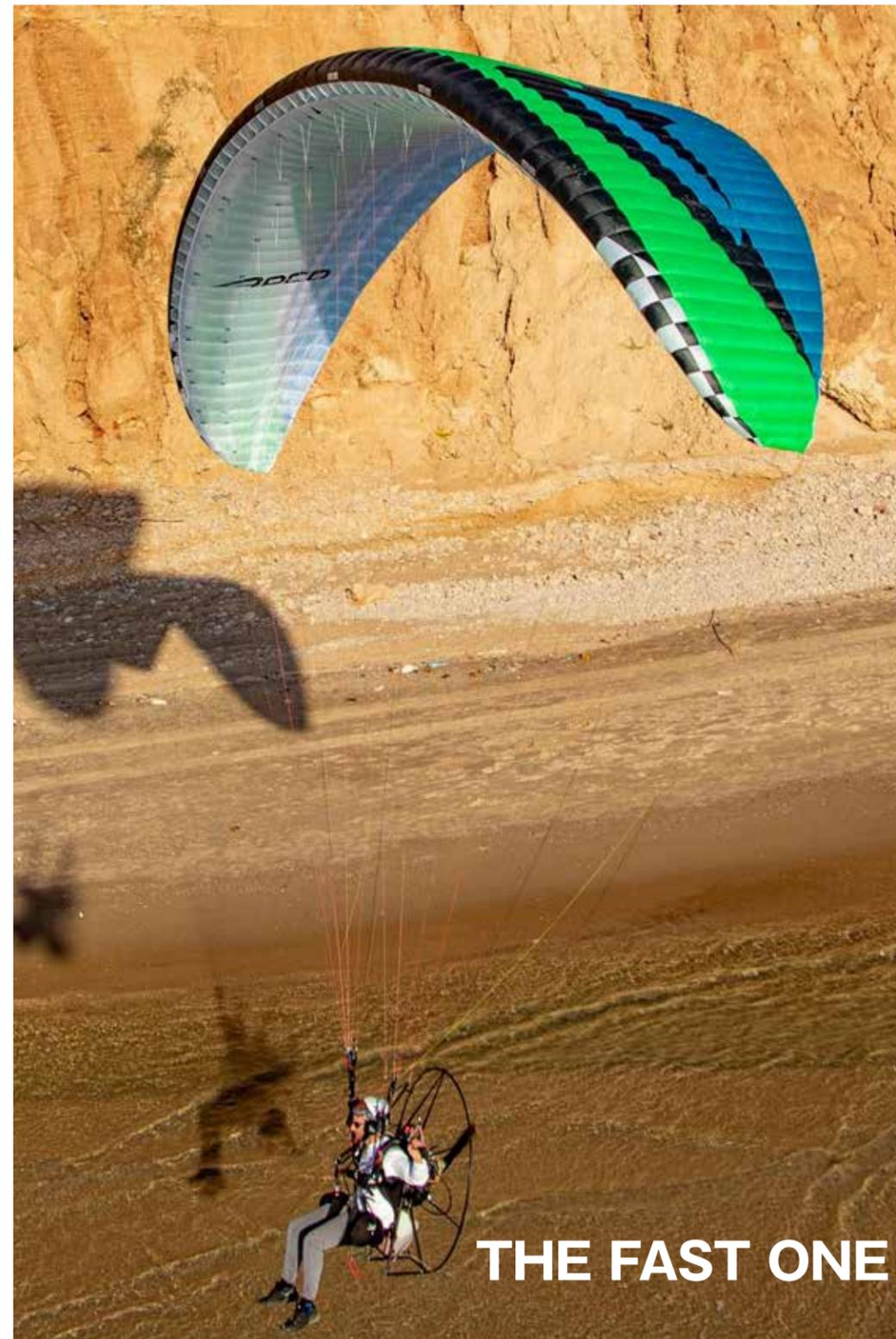
上げることができた。期待のウイングが  
完成した。

セル数64からは、デザイナーの意気  
込みが感じられる。アスペクト比は  
6・6と高く、パラモーター用のウイ  
ングもついにここまで来たかと感慨深  
い。ただしアスペクト比が上がってコ  
ード長が短くなったが、配列はスタン  
ダードな4ライナーを採用している。  
これはキャノピーの剛性を高め、高速

飛行による下面の歪みを抑えるアプロ  
コだ。またスタグネーションポイン  
ト(よどみ点)が変わってしまう動力飛  
行の特徴を考慮して、エアインテーク  
の大きさはフォースIIよりわずかに狭  
めるにデザインされている。

そしてアプロコオリジナルの第2のイ  
ンテークHIT(※1)バルブも装備さ  
れている。加速していかない通常飛行で  
はインテークがスタグネーションポイ

ントに面するように設計され最大の内  
圧を確保(この時HITバルブは閉じ  
ている)する。高速飛行ではスタグネ  
ーションポイントが通常のインテーク  
よりも上に移動するため、内圧が低下  
する。そこで移動したスタグネーショ  
ンポイントにあるHITバルブが開い  
て、内圧を回復させて高速域での安定  
性を向上させるシステムだ。



## THE FAST ONE

## その他の構造とマテリアル

リップとセルは翼端に近づくにつれて  
斜行するFAR(※2)を採用。一般的  
なパラグライダーはどのリップもほぼ水  
平に設計されているが、実際のパラグ  
ライダーは深いアーチ状で下反角のた  
めに、翼端に近づくにつれ気流の角度  
とリップは徐々に一致しなくなり、空気  
の流れはリップを横切るようになる。

そこでリップの角度を徐々に変化さ  
せ、空気の流れに合わせてリップを配置す  
ることによって最も効果的なエア  
フローをもたらす。抗力低減と乱気流  
を最小限に抑えることで揚力を向させ  
る技術。全速度域でパフォーマンスと  
安定性の両方を向上させる概念は、数  
年後にはすべてのパラグライダーが  
FAR構造で設計されるだろう。

F1のライザーには交換可能なトリ

マールTS(※3)が装備されている。  
ニュートラルポジションは全てのライザ  
ー長が等しい水平な状態だが、離着陸  
はトリマーは閉じた最小トリム速度で  
行う。離陸後、ニュートラルポジション  
に戻し、着陸前に再び閉じる。F1の  
トリムシステムは、長時間のフライト  
で翼を加速するのに非常に効果的だ。

た。テスト時は無風から微風で、もう  
少し吹いてほしいなというウインドコ  
ンディションだったが、スムーズに10本  
ほどの離着陸が行えた。

主な構造は、ほとんどがフォースII  
からフィードバックされている。例え  
ばスパン方向の張力を維持するため  
に、翼端にはラム庄によるインフレ  
ータブルなスタビライザーを設け、外向  
きの揚力を発生させ直線(ヨ)安定  
性を高めている。また余分なクロス  
切り取ることで、より綺麗でしわ  
の少ないプロファイルを実現する3D  
カット、海岸線の砂地を離陸場する  
パイロットが多い日本で重宝する、安  
全かつ簡単に砂抜きができる第2世代  
のBT2(※5)、高速飛行や乱気流の  
中でリーディングエッジの形状を常に  
保つフレクソソバテンシステム、フッ  
クアップポイントにダイニーマライ  
ンを縫い込み下面の抵抗が最小限に抑  
えるEHP(※6)など、アプロコ独自の  
構造を多数盛り込んでいる。

ライザーはフォースIIをベースに、  
F1のコードとプロファイルに合うよ  
うに再設計。これにより全体の速度  
範囲、特にスピードバーとトリマーの  
可動範囲が増加している。もちろん失  
速時の自動翼回復を支援しライズアッ  
プ特性も向上させるSRS(※7)も  
継承されている。

## 操縦系はフォースIIの コントロールを継承

OA(※8)をはじめとして2ラ  
インコントロールやチップステアリン  
グ、トリマー、アクセルなど基本的  
にはフォースIIのコントロールを継承し  
ているので、フォースIIに慣れている  
パイロットならば、スムーズに受け入

れることができる。

リアライザー(トリマー)の下にある  
接続フックを取り外すとOAシステ  
ムが使用(ON)できる。必ず左右と  
もにリリースしなければならず、左右  
のONとOFFが違っているままスピ  
ードバーを踏むと大変危険だ。

OAシステムがONでスピードバ  
ーを踏むときは、トリマーをニュート  
ラルポジションにする。システムをOFF  
にするにはリアライザーのフックを左  
右とも接続する、OAシステム  
OFFでスピードバーを踏むときはト  
リマーを高速側にセットする。また  
OAのON/OFFフックは空中で  
も操作可能だが、地面の近くでの変更  
は禁物。フライト中にアクセルバーを  
使用するときは、必ず左右のON/  
OFFをチェックしてから踏み込む習  
慣を付けるようにしたい。

## フライト後の感想

今回22サイズで試乗したが、自分に  
は速度も十分でベスト  
マッチだった。久しぶ  
りに少し構えた試乗に  
なったが、ライズアッ  
プもビククリするほど  
簡単で、低速特性が良  
く、浮きもいので思  
いのほかりラックスし  
たフライトを楽しむこ  
とができた。離着陸も  
主にマニュアル通りに  
トリマーを閉じた最小  
トリム速度で行った。

フォースIIの24(M)  
サイズと同じくらいに  
低速が効く感じで、全  
体の速度範囲は明ら

## F1

サイズ	18	20	22
セル数	64		
翼面積(投影) m <sup>2</sup>	15.26	16.95	18.65
翼面積(展開) m <sup>2</sup>	18	20	22
翼幅(投影) m	8.64	9.10	9.55
翼幅(展開) m	10.9	11.49	12.05
アスペクト比(投影)	4.6		
アスペクト比(展開)	6.6		
機体重量 kg	3.9	4.2	4.6
飛行総重量(パラモーター) kg	70-100	85-120	110-140
飛行総重量(トライク) kg	70-120	70-140	70-165
安全規格(EN/LTF)	DGAC 取得予定		
価格(税別)	¥460,000	¥468,000	¥478,000

製造元: アプロコ アビエーション/イスラエル  
輸入・販売元: (株)ラ・ムエッティ  
〒303-0012 茨城県常総市大崎町308-1  
[TEL] 0297-22-5910  
[FAX] 043-332-8999  
[URL] <http://www.lamouette.info/>



デビル アズール

かに向上している。特にトリマーとス  
ピードバーの可動範囲が劇的に増加し  
ているので、パイロットがスピードを  
コントロールして、スピードの出し過  
ぎに注意し、慎重に高速飛行する必要  
があるだろう。

2ラインコントロールやライザーの  
機能など、パイロットにはこれまで以  
上に丁寧なプレフライトチェックが要  
求される。今回の試乗でF1のロール  
安定性は特に印象的で、高いアスペク  
ト比にも関わらず機敏で感じのいいハ  
ンドリングを楽しめた。デザイナーの  
狙い通り、F1は最高のパフォーマンス  
を発揮するウイングに仕上がってい  
るので、経験豊富なパイロットならど  
なたでも満足していただけると思  
っている。

※1 High-Speed Intake Valves  
※2 Flow Aligned Ribs  
※3 Replaceable Trim System  
※4 Double Siliconized Cloth  
※5 Burt Hole 2  
※6 Embedded Hook-up Points  
※7 Automatic Stail Recovery System  
※8 One Action Acceleration System



基本カラーは2色。リーディングエッジ  
翼端側にF1フラッグをイメージした市  
松模様のアクセントが施されている。



空気の流れに合わせてリップを配置する  
FARは、全速度域でパフォーマンスと安  
定性を向上させるAPCO独自の技術。



APCOのAを用いた斬新なデザインが印象的だ。



リーディングエッジは3Dカット技術を用い細  
部まで狂いのないウイングに仕上げられている。