



OZONE

## マントラR10

勝つための究極の道具

昨年末より色々な方にご質問を受けたマントラR10について

この頃のオゾンは、最高だよねえ と言われるようになりました。しかし、個人的には「この頃っていつからですか？」と逆に聞きたくなってしまいます。

だって、前々からいいので。

おそらく大会でbbHPやマントラM3がすごく調子いいのでそういったご意見になるのですが、いったいどれくらいの方がコンペに関係があるのか。

なんていうことはさておいて噂のR10がようやく入ってきました。

コンペ機のインプレッションを書いたところで99%の方には関係ないでしょうが、しばしばご質問されるので書くことにしました。

なぜ、質問をしたくなるのかという理由は私にももちろん分かります。

私はコンペティターではありませんが個人的にも興味ありましたので。

なにしろ、オゾンが同時にコンペ機を2種類発売する、一つは革新の2本ライザー、パテンがたくさん入っているらしい、翼端が外側にそっているらしい、など話題が豊富だったからです。



R10には2本と3本ライザー仕様がありそれぞれR10.2とR10と呼んでいます。

(左画像はR10.2)

本数が違うだけでなくアスペクトや翼の構造が異なります。R10.2のほうがさらにハイアスペクトでライザーにトリムが1個、R10はトリムが2個付いています。

R10の2個のトリムは、単純にアタックアングルを変える従来のものに加えてファイナルグライドでさらにスピードを上げつつ安定させて飛ばすためのものです。

そのかわり沈下は大きくなるようです。つまり高度があればファイナルグライドで抜かれることがなくなるわけです。

R10.2にないのは、2本ライザーではできなかった？からなのかなあーと思っています。

他には、R10.2では、当然Bストールはできないのと今までと乗り味が異なるので多少慣れが必

要とのことです。



前書きが長くなってしまいました。

私が今回乗ったのは、R10.2のSサイズで推奨飛行重量90-100kgのサイズです。

バラストをかき集めて14kg積んで乗りました。

ランディングしてから全重量をはかったら全部で88kgと少し下限を切っていました。

まあ、これ以上重りを持っていなかったのでも許してください。ということであくまでも参考まで。(XSが発売されるといふ噂もあります)

まず、翼の構造で驚くのは、パ

ッと見ると、インテーク下から上面のコード方向全てに骨(プラスチックのバテン)が入っているようにみえます。

もちろんそれではブレークコードを引いて翼を変形させられないのと畳むことができないので上面の前縁から1/3位まででつなぎ目が入っていて、後縁の30cm位手前までで骨はなくなっています。

畳むときは、その2か所を境目に畳むことになります。(現物を見ないと理解しにくいかと思いますが写真のようにコンパクトに畳めます。)



翼端のはね上がりは、通常のグライダーはスタビのラインが他のラインとカスケードして、いわゆる翼の一番端に付いていますが、R10では、一番翼端ではなく、1セル内側に入ったところにラインが取り付けられており、翼端が少し反り上がるような特徴的な形となっているようです。おそらくこの翼形が、翼端渦をうまく処理している?!のではと思います。これからの、トレンドになりそうな気がします。

ライザーとライン本数、キャノピー内部の構造は写真を見てください。恐ろしい

ほどラインが少ないのが分かります。R09よりも40%も抵抗が少ないらしいです。

ボトムラインが1本切れたらと思うと不安になりますが荷重試験は通っているので昔のプロトタイプとは違います。(一昔前は。。。触れないでおきましょう)

ライズアップは、ものすごく軽く上がるのでびっくりしました。最近のコンペ機は、立ち上がりが悪いものが多いので、その持ち主たちが触ったらあまりの軽さに衝撃を受けるでしょう。

ただ、今までどのグライダーにもない癖があります。上面の骨が、2分割されていることは前置きしましたが、後縁側の骨が反りかえっているとBストールをしたときのような形になって全く上がってこないこととフロントライザーにつながるラインは通常のAに加えA'というライ

ンがカスケードされているので、フロントライザーを引くとはじめは線ではなく面で上がってきます。要は慣れの問題で、多分ほとんど無風でもテイクオフできると思います。

3月30日に飛んだのですが、前日は季節外れの大寒波で雪が舞い、その寒気が残っていました。誰よりもはじめにテイクオフして強いシンクとわずかな上昇、翼が細くて怖そうだという先入観



のために何度もキャノピーを見上げ、丁寧にブレークコントロールをしました。

ぶっ飛びそうになりながらもその前に、写真を撮りたいという気持ちからカメラに手が。(11時までにはランディングしないといけない用事があったので)すると、ランディング上空の対地高度100mからいきなりものすごいリフトに当たって勝手に上昇していました。

意外とラフにコントロールしても問題ないことがわかり気持ち

が楽に。  
一気に500m以上上昇。センタリングは、意外と小回りが利いて楽しくなっていました。回している間、もう5kg積むのもっと楽だと感じました。

ハイスペクトにありがちな翼のシェイクはあまりなく、剛性が高く翼端も忙しくないのでだんだんと翼と信頼がつかめてきていました。(最近1-2ばかり乗っている)今までのケースだと、翼端が強いとフロントが弱いことが多かったのですがまったくそのような気配はありません。翼全部が塊のような一体感が感じられる不思議さと、見た目の細さからくる心細さとが交錯する不思議な感じが常にしていました。フライト中2回翼端のラインが、バシッとクラバットしましたが、スタビの赤いラインを引っ張るとスルッととれて問題なし。スタビのラインだけが赤い普通のラインが目立つようにしている理由が分かりました。

ブレークのストロークは、思ったよりも長く2-3のグライダーと変わらない位。

途中失速速度を測ろうと思ってブレークを強くひき始めたらなぜだかドラッグセンサーが急にダメになって測れず。(測るなということかな)でも、相当粘るのは確認できました。

ちなみに、巡行はM3と同じくらい(軽めだからか?)トリマーをもう少し絞ることでさらに浮きを良くすることができるというのが、山肌に近づくと昨日降った雪のせいかもしれないので効果は体感できず。

R10.2の特徴の2ライザーのメリットとしては、アクセルを踏んでいる間リアライザーをつかんでダイレクトに迎え角をコントロールしてハイスピードを保ったままトラバースできることにあるそうです。(右写真のリアライザーに付いているのを握ります。ラインの少なさ理解して頂けますでしょうか)

私の技量と短い試乗ではしっかりそこまでわかりませんでした、それなりに力がいらいます)

半分弱までアクセルを踏みましたが、そ



の際に左右の踏み加減が少しでも異なると旋回してしまうのです。初めての経験でびっくりしました。つまり、アクセルを踏み込むとそのとたんに加速するのです。

ということでアクセルバーは、幅の狭いタイプがいいみたいです。

リアライザーのテンションは、非常に高く引くのに力があるので赤いゴムが付いている理由が分かりました。2kmグライドしている間リアライザーでのコントロールを試みましたが慣れていないので、詳しくはチームパイロットの若山さんに聞いてください。

そろそろ、降りないと思いきり翼端折りをしようとしたら戻ろうとする力が強いのか翼が暴れる(このグライダーでは、翼端折りは使えないテクニックですね)のでスパイラルで高度を下げたのですが、弱いサーマルを翼が勝手に拾い降りれな〜い!! 結局3度もグルグルスパイラルしてようやくランディング。

いやはや最新のコンペ機は高度処理が一番大変、と感じました。

もうすぐ発売のLTF-2のデルタにもこの技術が生かされていると思うとワクワクしてしまいますよね。

乱筆お許しください。

ファーストフライトインプレ 齋藤 雅一