

## 止まらない進化

EN-Cのグライダーでこれほど注目を集めるモデルはそうそうないだろう。

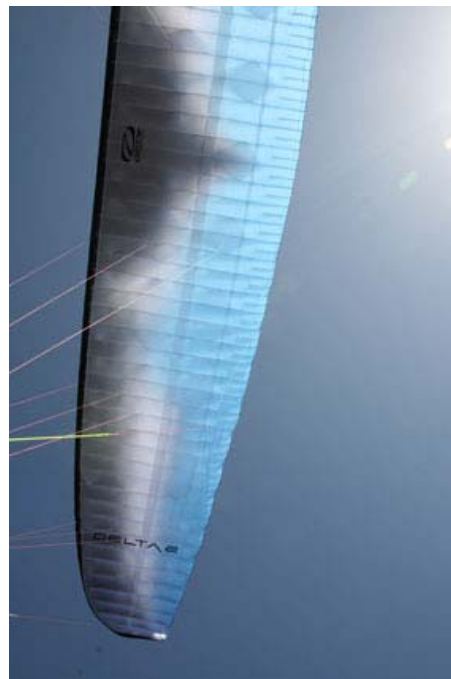
このデルタ2はEN-DのマントラM4を凌駕する性能があるというのだ。

### スーパースポーツと呼べる所以（ゆえん）

オゾンは、高性能を追求しながら扱い易さも兼ね備えたモデルを提供し、現在のブランド力を確立した。安全と性能を両立することがいかに大事か知っており、そして革新的であつと驚く技術を搭載し続けていることに感心するばかりだ。

このデルタ2はEN-DのマントラM4を上回る性能を、最新のテクノロジーでEN-Cモデルで達成したのだ。

デルタ2に搭載されたシャークノーズリーディングエッジ。これに興味のある方は多いはず。昨年特許を取得した新しいテクノロジーだ。その形がまるでシャークノーズ（サメの顔）のようであるのでこの名前がついた。



その特性を一言でいうと、下面に流れる空気をあらゆる迎え角で最適に制御ということだ。

通常、下面にはエアインテークの後ろで渦が起りやすく、性能低下につながるのだが、それを最小限にしたのがシャークノーズだ。

エアインテークは中央でも前後に2cm位しか空いていない。

コンペ機も真っ青の小さなエアインテークでリーディングエッジを補強しているバテンは、インテークの付近でクロスするように2本で構成されているのが特徴だ。

シャークノーズの効果として、フライト中にアタックアングルが変わっても内圧が安定しているために翼の形状が変わりにくく性能を維持しやすい。

その結果失速しにくく、高い揚力を安定して出すことができ、浮きが良くなる。またアクセル使用時も翼が安定し、潰れ難くなり、スピードレンジが広がるなどがある。

つまり、あらゆる速度域、コンディションで高性能が発揮できるという画期的な技術なのだ。

そして、新たに採用されたのはアクティブリアライザーコントロールだ。ピッチコントロールを効果的に行えるようにライザーに工夫を凝らしている。

アーチの形状も翼型もデルタ1と別物で、ライン抵抗は26%も低減しているようだ。

フライトして感じるのは、浮きの良さ、切れる旋回性能、翼の剛性の高さ、安定性。悪いところが見当たらない。



インテークは小さいが最初から翼が整形されておりライズアップは素直。

インテークが非常に小さいのでライズアップに不安を抱いてしまうが、最初から翼が形成されているせいか無風でも素直に立ち上がってくる。

旋回性能が良いグライダーは、ライズアップにおいても傾くとそのまま流されが

ちだがデルタ2はとても素直だ。

フライト中は、とにかくリーディングエッジの剛性を強く感じる。強いサーマルだとたまに翼端が音を立てることがあるが大きな潰れを起こす心配がない。

ブレークのスโตรークは短め。比較的高い位置でコントロールするので力も使わずに長時間フライトも楽だ。

旋回性能は、デルタ1よりも良く、かといって切れ込んでいく様子はなく扱いやすい。ただ、ウィングオーバーをするとドンドンと加速するように深く入るのでやりすぎに注意。

グライドしているときは、滑るように滑空する。

少し前のコンペ機のような目線で飛べるのに驚くばかりだ。

さらに操縦性の難しさ、不安もないので余計に性能を引き出せるという利点がある。

現在、SサイズからXLサイズが製品化されており、XSサイズもオゾンのテストは終了し認証待ちの状態だ。

超高性能を気軽に楽しめるスーパースポーツグライダーの登場で、またオゾンファンが増えるのではないだろうか。

