

OZONE RUSH3 インプレッション



究極のEN - Bモデル

オゾンの売れっ子のラッシュ2がモデルチェンジ！究極のEN - Bはどのように進化したのだろうか？

世界中のパイロットが注目

現在、大変多くの種類のパラグライダーが販売されており、名前を覚えきれない状態になっている。

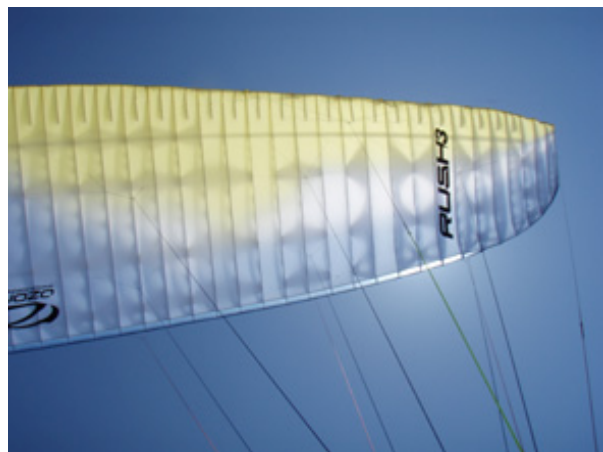
そんな中「ラッシュ」は、完全に市民権を得たと言っていいだろう。

オゾンの発売するモデルは、完全にベンチマークとされている。他社が開発するモデルの基準が、オゾンのモデルになっているといっても過言ではない。

故にどのモデルであっても注目度が高い。

そんななかで登場するラッシュ3。コンセプトは究極のEN - B。

究極と言ってもオゾンが目指しているのは、扱いやすさを含めた総合性能である。



ラッシュ2からの進化

オゾンの目指しているグライダー作りは、単純に真っすぐ飛んだ時の滑空性能を求めて設計されているのではなく、旋回中の性能や、ライズアップなどを含めた取り扱い、空中でのフィーリングなど総合的な性能を求めている。これをオゾンでは「トゥルーパフォーマンス」と呼んでいる。

オゾンの躍進の理由には、この総合的な性能が寄与していると思われる。

マントラR10のコンペでの独り勝ちと人気

は、単純な性能だけではなく乗りやすさも含めた総合性能に優れているということなのだろう。ラッシュ3についても単純にスペック表しか見ないとほとんど何も変わっていないようだが、実

はたくさんありすぎて紙面が足りなくなってしまう。

ラッシュ2からの進化というより全く新しいグライダーとして捉えたほうがよさそうだ。コンペモデルのR10からフィードバックされた新しい翼型を採用し、ラインプランは混成3ラインとなった。

これによりすぐれたピッチ安定と高速性能を手に入れることができたという。

ちなみに、この新しいラインプランによりラッシュ2よりも25%ものライン抵抗を軽減することに成功している。



(Aラインだけを引っ張ってみると、下面は点でなく面で支えられているのがわかる。Aラインの下までロッドが入り、しかもミニマイラーが内部から保持している)

リーディングエッジには、最近の高性能オゾンのモデルに共通するナイロン製のロッドが真ん中付近で上面方向にから下面のAライン取り付け部よりもさらにうしろにま

で入れられている。

このロッドにより非常に強固なリーディングエッジが出来上がっていてライズアップはもちろん、フライト中の安定性に寄与している。またグライダーの軽量化にも貢献している。

グライダーを透かしてみると、一番目立つのは**トレーリングエッジのミニリブ**だ。

最近のオズングライダーに共通するものだが、これを入れることで上下面の気流の流れがスムーズになって性能が向上するとのこと。

ライザーは細いタイプに変更された。おかげで**ボールベアリング内蔵のアクセル用大型プーリー**がより目立つようになった。

フライトインプレッション

ライズアップ



ライズアップはオゾンらしく非常に軽い。長いロッドが入っているので地面に置いた段階でリーディングエッジの形状がほぼ出来上がっているのだ。

翼全体の一体感があり傾いて上がってきた時も修正しやすい。

E N - Cのデルタと比較してみたが明らかに優しい。ブレークのストロークがしっかりあるのでコントロールが多少ラフでもグライダーが吸収してくれる。

(インテークが立ちあがっているのがわかる

だろうか?)

飛行特性

多くの方が興味をもっているのは、内部構造がガラッと変わったことと長いロッドが入ったことで、今までのパラグライダーと扱いや乗り味がどう違うのだろうかということだろう。

私は、E N - Cのデルタや競技モデルのマントラR 10にも乗っているのですが、一言で言うと安定感が増して誰にでも乗りやすいということだろう。



Mサイズ（飛行重量85 - 105kg）に下限近くの88kgで、スカイ朝霧にて飛行した。

乗り始めてすぐの印象は、軽めで乗った割に前進力があることだ。春の不安定で強い風に対してもしっかりと前に出るのでまず驚いた。

翼のがっしりとした印象はこのところのオゾンのグライダーに共通するものだ。

この日は北風と南風、東風とが地上で時々入れ替わり、上空は西風という非常に難しい風だった。しかしキャノピーがシェイクする動きをほとんど見せなかった。

数回、怪しい気流で突然思わぬ方向に翼が持って行かれ、潰れたかなーと思うような動きを見せる 때가あったが何事もなく持ちこたえたのには驚いた。

ただ裏の稜線からトップアウトして反対側の景色が見え始めた時に、強い西かぶりの風を受けて大きく潰されたが怖い動きは見せなかった。

ハンドリングはラッシュ1、ラッシュ2よりもロールの動きが抑えられた印象だ。

軽めで乗っているせいもあるだろうが動きは穏やか。



ブレークのストロークがしっかりとあるのでターンインの時にグッと強めにブレークを引いて飛ぶようにしたら、ロスのないきれいな旋回を維持することができた。競技用モデルのマントラR 10やデルタも同じようなフィーリングでターンしていくのでこのところのオゾンの流れに沿ったものだ。

（ブレークコードはリングを反して引かれる。場所によって引かれ方を微妙に変える手の込んだ作りになっている）

失速するときの動きを探って両方のブレークコードを徐々に引き込んでみた。

その際のストロークは相当長い。腰より下で相当の力を入れてキープしないと失速しない。

ラッシュ2よりもずいぶん重くストロークが長い感じた。完全に失速しても左右アンバンランズさが出にくい印象だ。



アクセルは、ボールベアリング入りのピックアッププーリーの為とても軽い。フライト中、微妙なアクセルワークができるほどの軽さで競技フライトでも長時間の使用に耐えることができそう。フルアクセルのスピードは完全に少し前のDHV2を凌駕する。リーディングエッジのブレはほとんどない。ものすごい安定。スパイラルは、ノーズが下を向きにくいので大きな沈下を得るにはしっかりと引き込む必要がある。旋回が加速していくそぶりはない。動きはとてもつかみやすい。

B ストールは、通常のグライダーと変わらず普通に行えた。キャノピーは前後にぶれることなく安定しており効果手段として有効に使いことができる。ライザーをわざとゆっくり戻しても3秒以内で通常滑空に入った。翼端折りも普通。全く問題なし。

収納方法

長いロッドが入っているが、それほど畳み方は難しくない。取り扱い説明書には、Aラインの取り付け位置を揃えるようにと書いてあるがインテークをそろえて集めるようにしてあげれば問題ない感じだ。

ラッシュ3の印象

始めに書いたがこのところのオゾングライダーの流れを組むもので扱いやすさを前面に出した乗り味だ。オゾンの快進撃は、多くのメーカーがひしめく中でも飛びぬけているが、最高性能を誇示しながら安全で快適なのだから人気が出て当然だろう。

REPORTED BY MIYABI HAJIME