



OZONE MANTRA M4 İNCELEMESİ

Yazan: JC Skiera / Çeviri: Muharrem KILIÇ
Kaynak: Cross Country Dergisi, Sayı 136, sayfa 72-73

Zayıflatılmış bir R10'mu yoksa şişirilmiş bir M3'mü. JC Skiera'nın değerlendirmesi.

*En çok beğendiğimiz yanı;
Bu sınıfta bir kanat için rahat
uçuşu ve mükemmel süzülüşü.*

*Kimlere öneririz;
XC ya da yarışma uçuşları için en üst
seviyede Seri Klasman performansı
arayan tecrübeli pilotlara.*

Photo: Olivier Laugero / flyozone.com Pilot: Marc Cordes

OZONE'UN MANTRA M4 HAKKINDA SÖYLEYECEKLER

M4'deki amacımız EN D sınıfında performansı en üst seviyeye taşımaktı ancak bunu yapmaya çalışırken Gerçek Performansı da kaybetmemeye çalıştık. En son teknolojik gelişmeleri kullanarak süzülüş performansını 0.8 puan yükseltirken M3'ün konfor ve stabilitesini muhafaza ettik.

Kullanımı rahatsız ya da zor, ayarları ile oynanmış bir yarışma kanadı değil, en zor koşullarda bile uçuşu keyif veren ve tüm potansiyeli ile kullanılacak bir kanat istedik.

M4 gerçek koşullarda hız aralığının her noktasında uçurulabilir ve türbülanslı şartlarda bile tok ve verimli bir hisse sahiptir. Gerçek performans, kanadın performansını gerçek koşullarda kullanabilmek ve en çok ihtiyaç duyduğunuzda tüm potansiyeli ile kullanabileceğiniz bir hız aralığını demektir.

RKET N GEÇM

Ozone Fransa'nın güneyi ve Kuzey İngiltere'de yerleşik bir İngiliz-Fransız şirketi. Bruce Goldsmith ve Robbie Whittall gibi eski dünya şampiyonları tarafından kurularak hayata başlayan Ozone, başlangıçta özellikle uçurması keyifli, sertifikalı kanatlar tasarlamaya odaklanmıştı. Sonra devir değişti. Bruce Airwave'e geçmek için ayrıldı, Robbie Ozone'un uçurtma tasarımlarının başına geçti ve tasarım işini Goldsmith ve Whittall tarafından yetiştirilen genç David Dagault devraldı.

Yarışma sahnesinde iyice pişen David daha çok performans üzerine odaklanmıştı. Mantra serisi 2005 yılında ortaya çıktı ve 2007 yılının sonunda Ozone'un ilk yarışma kanadı Mantra R07 satışa sunuldu. O zamandan beri Ozone performans sınırlarını sürekli olarak zorluyor ve geçen yılki yarışmalarda kazanmak için bir şansınız olmasını istiyorsanız R10 ile uçmanız gerektiği konusunda bir çok kişi hemfikirdi.

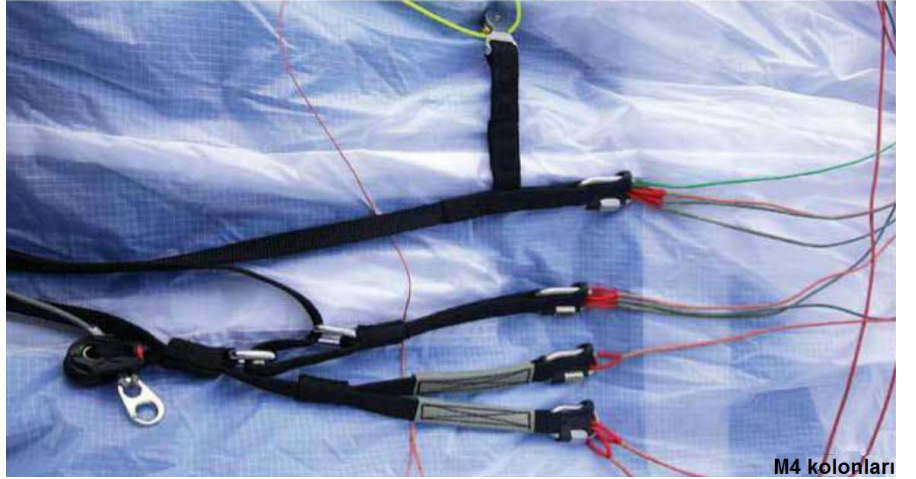
Ozone Ar&Ge ekibine üç kez İngiltere şampiyonu Russell Ogden'in test pilotu olarak, egzantirik dahi Luc Amant'ın yamaçparaşütü tasarımına yeni ufuklar açan konseptleriyle katılmalarıyla, Ozone sadece on yılda bir yakalanabilecek, yamaçparaşütü performansını bir iki basamak birden ileri taşıyan, bir dalga yakaladı.

Teknoloji ve performans olarak R10'da elde edilen gelişmelerin ve çok başarılı bir kanat olan M3'ün ardından gelen M4 için Ozone doğal olarak çitayı oldukça yüksekte tutmuştu.

KANADIN YAPISI

M4 modern bir kanattan bekleyeceğiniz tüm özellikleri taşıyor ve R10'daki pek çok bileşeni görebiliyorsunuz; hücum kenarında hem alt hem de üst yüzeyde profilin derinliklerine kadar uzanan gayet uzun plastik destekler ve firar kenarında mini hücre duvarları var.

Kanat gerçek bir üç kolonlu tasarım, her kolonda yukarıda üçe ayrılan üç adet ana ip var. Bu demek oluyor ki, fren ve stabilo ipleri hariç sizi kanadın her bir tarafına bağlayan 27 adet ip var.



Hücum kenarı, her iki uçtaki sekiz hücre hariç, tamamen açık ve hücre ağızları ince, dörtgen şeklinde ve neredeyse tamamen hücum kenarının altında yer alıyorlar.

Russell Ogden'in bize söylediğine göre "Asıl teknolojik yenilik plastik çubuklarla desteklenmiş hücum kenarında ve ip askı noktalarının konumlarında - A ipleri kordo hattı üzerinde M3'dekinden daha geride bulunuyor."

Diğer hoş bir yenilikte kolonlardaki metal halkalar (mailonlar) içerisine yerleştirilmiş plastik ip tutucular. Bunlarla M3'ün hoş olmayan özelliklerinden birisi ortadan kaldırılmış oluyor, daha önce burada kullanılan plastik halkalar kalkıştan önce gevşeyebiliyordu.

Kanadın tasarım ve imalatına 10 üzerinden 10 vermeme engelleyen tek nokta fren ipi ile kulpunun bağlantısında bir firdöndü olmaması.

KALKI

M4'ün yerde kontrolünün biraz zor olduğuna dair bazı söylentiler duyduğum için Ozone'un M3'ün yer kontrolündeki kalitesini yitirdiği konusunda biraz endişeliydim. Bunun doğru olmadığını gördüğüm için

memnunum. Kolonları yumuşak bir şekilde çekmek kanadı düzgün bir şekilde yükseltiyor ancak kanadın öne atlamasını engellemek için bir miktar fren uygulamak gerekiyor. Güçlü rüzgârda sert bir fren uygularsanız ayağınızı erkenden yerden kesebilirsiniz çünkü kanat fazla miktarda kaldırma kuvveti üretiyor. M4'ün kalkıştaki davranışı Delta'ya çok benziyor.

UÇU

M3 ile M4 arasındaki tüm benzerlik yerde bitiyor çünkü kanat havada sefine göre çok farklı bir his veriyor. M3'te alışmış olduğum küçük dönüş (yaw) hareketleri ortadan kalkmış. Kıyaslandığında M4 kumaşında çok daha fazla bir gerilime sahip, çok daha tok ve bütün bir his veriyor.

Aktif dağ koşullarında uçuşta kanattan gelen geri beslemeler çok iyi ve çoğunlukla frenler vasıtasıyla iletiliyor. M4'ü döndürmek için çok büyük miktarda ağırlık basmanıza gerek yok çünkü sadece frenlerle yeterince çevik bir kanat. Kanadın dönmesine yardımcı olmak ya da türbülansa reaksiyon göstermek için sadece küçük vücut kumandaları yeterli, bu da kanadı M3'den çok daha rahat bir hale getiriyor.

Fren basıncı oldukça yumuşak ve fren mesafesi bir yüksek performans kanadına göre biraz uzun, ancak Ozone ekibinin yaptığı gibi elinize bir tur dolayarak uçmak için mükemmel. Pilot yorumlarından M4'ün fazla yatmadan dönen bir kanat olduğunu okumuştum ancak tecrübe ettiğim kadarıyla kanadı yatırmak hiç zor değil, sadece M3'ten biraz daha fazla kumanda istiyor.

M4'ün yumuşak fren basıncı yüzünden dar bir termikte kanadı sertçe yatırırken dikkatli olmanız gerekiyor çünkü stol noktasındaki ani basınç kaybı diğer kanatlardaki kadar net değil. Biraz uyanık olarak birazda tecrübe ile zamanla rahat ve keyifli bir şekilde kanadın tadını çıkarabilirsiniz.

Dönüş performansı, özellikle dönüş (yaw) ekseninde, selefinden daha iyi. M3'ün kulak uçları dönüşlerde bazen biraz gönülsüz davranabiliyordu, 4. versiyonda bu tümüyle ortadan kalkmış görünüyor. Kanat dönüşte çok güzel bir şekilde oturuyor ve termiklerde çok etkileyici tırmanış hızlarına ulaşıyor. Türbülanslı havada en iyisi mümkün olduğunca kanadın uçmasına müsaade etmek. Başta bunun için biraz güven gerekiyor ancak en iyi neticeyi bu şekilde aldığınızı görüyorsunuz, çünkü kanat çok fazla fren ile sert bir termiğe girdiğinde geri yıkılmaya daha yatkın.

Bu bariz şekilde mümkün olduğunca hızlı uçurulmak üzere tasarlanmış bir kanat. Sıfır frendeki performansı etkileyici ancak bir kez hızlandırdığınızda kanat iyice geriliyor ve süzülüşe aynen devam ediyor ve M3'ün gerektirdiğinden daha az müdahale istiyor. Doğal olarak yine el ve ayaklarla aktif pilotaj gerektiriyor ancak hızlı uçuşta C kolonları ile uygulanan kumandalara da çok iyi tepki veriyor.

Hız çubuğu basıncı oldukça düşük, sadece tek ayakla bile kolayca kullanılabilir ve uzun süzülüşlerde oldukça rahat. Annecy çevresindeki normal uçuş rotalarımın tümünde gördüm ki, her bir rotayı daha yüksek daha hızlı ve daha az yorgun tamamlıyorum.



Profil şeklini muhafaza etmek için hücum kenarı üzerinde kullanılan ekstra bantlar



MANTRA



Hücre ağızları ve plastik destek çubukları

3

ÖZET

Sonuç olarak M4 Ozone'un vaat ettiği her şeyi sunuyor. Küçük bir R11 değil ancak Delta ve diğer modern EN C seviyesi kanatlardan sonra geçiş için mantıklı bir adım, ciddi XC pilotları ve Seri klasman yarışma pilotları için yüksek performanslı ulaşılabilir bir kanat. Elbette performansı M3'ten çok daha iyi, ancak asıl öne çıkan yanları genel kullanım kolaylığı ve rahat uçuşu.

Ozone tam bir kilometre canavarı yaratmış. Bir kez ona güvenmeyi öğrendiğinizde sizi her zamankinden daha yükseğe ve daha uzağa taşıyacağına hiç kuşku yok.

İNCELEMİYİ YAPAN

JC Skiera, 93 kg ağırlıkla ve Kortel Kamasutra II kuşamla bir Mantra M4 MS (80-95 kg) ile uçu.

