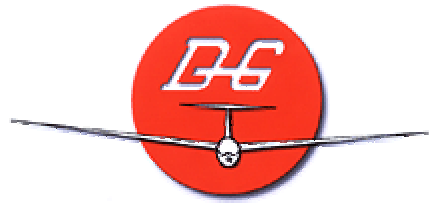


# DG Flugzeugbau GmbH



DG-400 and DG-600, predecessors to DG-800

## DG-400 と DG-600

### -DG-800 の先輩たち-

DG-400 や DG-600 の中古機を購入しようとしているお客様から、これらの機体の特性についてよくご質問を受けます。そのため、DG-800 の先輩であるそれらの機体について 2,3 ご説明します。

#### A. DG-400:

DG-400 は総計 280 機が作られ、今日でも世界中でもっとも多いフラップ付きのセルフローンチ・グライダーです。この栄誉ある地位は、2002 年中に DG-800 に明け渡されるでしょう。

この機体には、当時すでに開発済みの技術が使われています。そのため修理にもあまりコストがかかりません。しかしながらひとつ指摘しておかねばなりません。ロータックス社がそのエンジンの生産を中止してしまったことです。

DG-400 の翼型はやや古いタイプです。1977 年に開発された DG-200 を元に、モーター付きの DG-400 が開発され、17m スパンのカーボンファイバー製となりました。そのため、最近の競技会で DG-400 で勝つことは難しいでしょう。しかし、クロスカントリーやフラップ付きのモーターグライダーへの入門機としては理想的です。最良滑空比 42 は今日でも悪くない数字で、最新の DG で行われているほとんどのフライトを、DG-400 でも行うことが可能です。特に素晴らしいことは、視界の良い大きなキャノピーを装備していることで、冬季や高高度飛行時に足元を暖めてくれます。

騒音を押さえるために DG-400 で使われている技術は、今日の標準に達していません。外部に露出したエンジンからの騒音はいくらか不快かもしれませんが、” 改正された騒音規制 ” をクリアしており、ドイツでも飛行可能です。これはエンジンが十分静かだからではなく、翼の陰になる機体の後方で騒音を測定するからです。

エンジンから地上に放射される高周波音の見地からは、吸音性のあるカバーを取り付けるこ

とが非常に有効です。この方法は DG によって何度が採用されました。これはそれなりの価値があるもので、特に飛行場の隣人からは高く評価されています。

私は 6 年間一度も 15m スパンの DG-400 で飛行した事はありませんでした。なぜでしょうか、ただ単に 17m スパンの方が性能が良いからです。

今日の中古機の価格を考えると、フル装備で程度の良い機体を購入することができるでしょう。

## B. DG-600

DG-600 には異なった 3 種類のタイプが有ります。

> DG-600/15m ウイングレット付きの FAI クラス

> DG-600/17m+ ウイングチップ付き

> DG-600M



DG-600 の翼型は DG-400 より性能の良い新しいものが使われています。

1987 年に設計され、ただひとつの例

外を除いて DG-800 とよく似ています。保守的なレイアウトのまま最高の性能を狙って最終デザインが決定されたため、低速域において不安が残りました。性能を追求するために薄い翼型が使用され、心配された低速域における問題が露呈しました。15m スパンの機体では、サーマリングで速度を抜きすぎたり、センターを頻繁に変えたりすると、上昇率が悪化するために、経験あるパイロットしか乗りこなせません。

同様に、失速特性が最近の機体のレベルに達していません。このためにドイツ航空局 (LBA) が " 失速警告 " のプラカードを義務付けました。こうした飛行特性のために評判が低下し、成功した機体とはなりません。最近 (1999 年) 世界記録が DG-600/15m によって達成 (100km 三角 182.4km/h) され、この機体が優れている事を実証しました。

DG-600 の 17m タイプでは事情がまったく異なっています。18m まで延長されましたが、このスパンでもウイングレットが装備できます。この長いスパンとウイングレットのおかげで、失速域における特性が改善され、ほとんど危険が無くなりました。

高速域における性能はほとんど DG-800 と同等です。サーマリングに限って DG-800 がその良い飛行特性のおかげで少し有利になります。

今でも DG-600/18m のウイングレット付きが 18m クラスで十分戦うことが出来ることに疑問の余地はありません。

DG-600 では、コックピット後ろで胴体が細く抵抗の少ない新しい胴体が開発されました。DG-800S にはこの胴体がほんの少し変更されただけで使用されています。DG-600 にエンジンを載せるため、大変小さい単気筒のロータックスエンジンが使用されました。その結果、DG-600M は自力発航出来るものの、25 h p エンジンでは上昇率が十分ではありません。

エンジンが小さいために騒音も低く、測定点においてドイツの ” 通常騒音規制 ” を満足していますが、週末には少し運航が制限されます。

最後に、DG-800 とほぼ同じ性能で、離陸には長い滑走路が必要であるものの、サーマルが無くなった後でも帰ってくる事が出来る DG-600M は、DG-808B よりも安く手に入れる事が出来ます。

1992 年に発生した工場の火事により DG-600 の翼モールドが焼失したため、総生産機数は 112 に止まりました。

- k-f-weber -

英訳 : David Noyes, Ohio



こちらの URL で、 DG 社製造の、全てのタイプのグライダーのリストを主なデータを含めて紹介しています。

[dg-typen-total-e.pdf](#)



この翻訳を他に引用される場合は、出典を明らかにしていただくよう、お願いいたします。

商業目的でのご利用には、別途 DG 社の承認が必要となります。

2002/08/14 島本 斉