

2006年記録会は12月17日(日)大宮たんぼ(9:00~12:00)です!

2007年記録会は1月21日(日)大宮たんぼ(9:00~12:00)です!

12月号が出る頃にはFF日本選手権も終わって、少し気分が楽になっています。年末もせまって翌年の湘南大会や寒中杯向けの機体をいじったり、新たなヒコーキ構想を練る余裕ができます。小型機にもそれぞれ模型飛行機の醍醐味があって、没入する人・あまたいます。FF界最近のトピックスはライトプレーンの隆盛です。しかし、一昔前の折ペラではなくて空転ペラで「バカ飛び」するのが最近のハヤリです。又、キット級でも凄まじい上昇をほこる選手もいて、選手権が終わると、ヒトブーム起きそうな気配です。技術と時間のありあまる熟年者が本気で挑むのですから、可哀相に飛ばされるライトプレーンもたまりません。ムチャクチャ飛ばされる・ワケです。心配は、見果てぬ栄華の夢人が群がって、子供からライトプレーンを取り上げるのではないかと……。それはナイやると……。たんぼの角で呟く人もいて。ま・お正月はライトプレーンでしょう。来年もよろしく。

来年度競技会予定

記録会報告	2006年10月記録会/HLG	2006年10月記録会/PLG、
	2006年11月記録会/HLG	2006年11月記録会/PLG
	06年FF日本選手権報告	06年ミ二国際級競技報告・高田氏他
お知らせ	初飛ばし案内	湘南大会案内
	寒中杯案内	
FFサロン	折りたたみバイク奮戦記	
雑談天国	菊池寛の秘書のこと	人類が忘れた匂い
		編集後記

2007年模型飛行機・イベント予定(2月以降・関東中心)

開催日時	競技会名称	主催	開催場所
2月25日(日)	きしめん大会(中部春期競技会)	CFFC	鈴鹿・楠田んぼ
	F1J,HLG,小型混合級		
3月11日(日)	関西FF国際級競技会	関西FF連合	滋賀県大中田んぼ
	F1A,B,C		
3月25日(日)	大宮大会	東京選手会	埼玉県大宮たんぼ
	F1GHJ,HLG,国内級		
4月7,8日(土日)	国際級競技会新潟大会	JMA	新潟市西笠巻新田
	F1A,B,C		
6月3日(日)	平城京ライトプレーン大会	KFC	奈良市平城京跡公園
	HLG,ライトプレーン,ミケーブ		
8月4,5日(日)	合宿研修会	ランチャーズ	
	夏、ひさしぶりにFFが飛ばせる		
9月23日(日)	まったけ大会	CFFC	鈴鹿・楠田んぼ
	F1GHJ,HLG,国内級		
11月2~4日(金土日)	FF国際級日本選手権競技会	JMA	千葉県万歳田んぼ
	F1A,B,C		
11月25日(日)	ミ二国際級HLG,LP競技会	JMA	滋賀県大中田んぼ
12月9日(日)	栃木大会	TSF	栃木県小山市鏡田んぼ

2006年10月記録会の結果(HLG/CLG)

10月HLG記録会報告

平尾・・・

この日は、天候はそこそこでヤヤ風があったが、すごい参加者で何と25名である。風の強い時には機体が吹き飛ばされて回収に手間取っていたが、ランチャーズはこんな事では飛ばすのをあきらめる程ヤワではない。普通通り競技開始。

上位は例外もあるが、ほぼ常連がそろっている。上位に残ったのは大型機が多いが、小型では唯1人石山選手が完結した。そしてMAXを7つ並べるのは大変に難しいのに、フライオフに残ったが、残念ながら9秒差で2位となった。相変わらず春山選手は冷たいハガネの様に強い。

成績の方は7MAX2人、6MAX2人、5MAX1人、4MAX3人、3MAX1人となって、上位との差が意外と大きい事に驚かされる。1投平均50秒飛ばして合計時間では、350秒以上の選手は13人もいる割にはマックス数が少ない日であった。現在では大型の翼端投げが有利な事は歴然としているが、どうしてドウシテ野球投げの小型機が完結している。最近では、自然と野球投げと翼端投げでは、棲み分けが出来たようである。今回はトップと最下位が翼端投げであるのが面白い。出来の悪かった選手は、例外なく機体が発狂して成績は惨めだった。その原因はこの日の風のせい、自立安定の悪い、発狂機体にある。そんな機体は・燃やせ!!!!

10月HLG記録 10月15日大宮田んぼ 曇り晴22度 風2~5m/s 60秒MAX 7/10投

NO	選手名	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	計	F1	合計	
1	春山清夫	47	60	60	60	60	25	60	60	60		420	79/56	499	U
2	石山芳彦	46	60	38	60	60	52	60	60	60	60	420	70/51	490	U
3	吉敷潔	60	60	60	30	37	60	60	56	40	60	416		416	
3	井村	60	60	60	60	60	40	38	56	40	60	416		416	
5	大八木重信	53	60	60	28	60	60	13	41	33	60	394		394	
6	吉田利徳	52	60	60	57	60	51	20	26	23	49	389		389	
6	星野聡	60	58	37	0	60	60	45	46	6	60	389		389	参
8	石井 満	60	60	39	60	44	44	60	32	38	52	380		380	U
9	下田多門	52	55	41	60	0	60	47	44	60	36	378		378	
9	寺田浩朋	41	49	60	60	28	25	49	60	37	59	378		378	U
11	三田祐一	40	60	44	60	60	32	60	49	41	29	374		374	
12	池田 昇	47	35	55	39	58	56	60	44			359		359	
13	木口雅之	60	50	3	24	60	41	35	48	60	28	354		354	U
14	野中正治	23	26	49	40	46	39	46	60	33	60	340		340	
15	小川 昇	24	36	36	60	60	26	60	60	25	26	338		338	
16	菅野俊行	60	51	31	56	37	35	60				330		330	U
17	平尾	10	9	24	39	46	60	48	60	27		304		304	
18	三俣 豊	34	34	20	45	25	23	52	46	30	48	289		289	
19	相澤泰男	60	60	42	32	22	20	34	29	19	29	286		286	
20	平林久之助	18	27	60	42	60	3	27	26	32	24	274		274	
21	小林雅文	45	25	34	18	34	32	31	33	30	24	239		239	U
22	吉野栄三郎	45	24	22	24	13	0	22	36	60		233		233	
23	稲葉 元	30	19	60	19	30	21	24	33	4		217		217	
24	平林久幸	31	22	5	15	16	2	31	28	19	18	165		165	U
25	斉藤パパ	16	3	53								72		72	

注：石井満氏は大型の室内機を飛ばしたので参考記録とした。

10月PLG記録会報告

佐藤、平尾・・・

快晴に恵まれましたが、風が強く(5m強)回収も大変でした。5MAXは常勝の河田さん(300秒)のみでした。2位は松戸の工藤さん(294秒)3位も同じく松戸の杉本さん(292秒)で松戸メンバーの大活躍でした。4位はこのところ不調の篠原さん(264秒)、5位は小嶋さん(224秒)でしたが回収に手間取りタイムアップ(8回)でした。ベテラン石井(英)さんは来場しましたが、風が強いため、回収困難ということで参加しませんでした。競技終了後に石井さんからPLGのレクチャーがあり、みなさん興味深く聴いていました。これからは時間があれば石井さんの講義をお願いいたします。(佐藤)

不思議な物で、パチンコは小さな飛行機ではあるが、狭い場所で飛ばすと広い場所でのそれは、性能に微妙な差があるのだ。どこで飛ばしても到達高度はドッコイのように見えるが、実際狭い場所では今一つ頑張りきれない部分がある。滑空旋回にしても狭い場所では小さめになるし、また狭い場所で飛ばす場合は軽いピッチング程度はそのままの方が適当に接地して無くす危険がない。この辺りを綺麗に調整しきるとガゼン、飛ぶようになる。しかし、その機体を狭い所で飛ばすと、あっという間に木に引っ掛かって無くなる・・・・・・。どうする????

10月PLG記録 10月15日大宮田んぼ 曇り晴22度 北風2~5m/s 60秒MAX 5/10投

NO	選手名	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	計		合計
1	河田 健	50	60	60	42	60	60	60				300		300
2	工藤 陽久	59	60	60	42	20	26	45	60	55	54	294		294
3	杉本 春吉	60	48	46	52	60	38	23	60	60	30	292		292
4	篠原 嘉男	51	60	60	43	26	50	40	25	43	6	264		264
5	斉藤 義幸	60	33	54	52	21	31	26	36	25	20	235		235
6	小嶋 常男	36	40	13	38	44	33	42	60			224		224
7	内山日出男	11	50	55	31	27	23	19	36	22	18	199		199
8	佐藤 幸男	30	44	30	60	30	20	5	9	25	28	194		194
9	橋木 善弘	35	32	22	26	30	31	40	38	17	44	189		189
10	倉田 泰蔵	7	7	8	6	9	32	9	49	33	33	156		156

2006年11月記録会の結果(HLG/CLG)

11月HLG記録会報告

平尾・・・

好天が続いていたのに、記録会のこの日はアカン天気曇天から雨に、しかも気温がぐんと下がって寒い。しかし、みんな、田んぼにやってくるのです。ナンデかな・・・。今回の人数は少なめ。少なめと言っても16名、しかし、みんなデカイヒコーキを持って集まるのですから、発射場所は混み合います。気の弱い選手は何となく遠慮してサーマルの時には投げる場所が取れません。まず場所取りの戦いに勝たねば勝負の場には立てないのです。しかし、強さを誇る大御所になれば、みんなが場所を譲ります。ランチャーズは意外と礼儀正しいのです。又、今日は暗時の助っ人に関沢さんが駆け付けて助かりました。感謝

この日は曇天で寒いので当然ながら、サーマルは小さく難しい。初めはオールマックスは出ないかなと思ったが、終わってみると吉敷選手が9投で7マックス、ドジッタ記録も50秒以上と出張ってきました。やはり大宮田んぼはサーマル田んぼなのです。2位はUHLG大人の春山選手、しかし4マックスで17秒落ちは不満でしょう。3位は室内機の勇、石井満選手、今回はちゃんと屋外機を作ってきたの挑戦で、7投の平均タイムは55秒と立派。4位にやっと野球投げの選手が来て、なぜか大八木選手なのですが、高度はすごいがこれも平均タイムは55秒でした。5位はこれも野球投げの吉田選手、上がっていたのに平均値54秒。6位はこの日好調そうだった井村選手で平均53秒。この日はなぜか50秒台の記録が多かったのは、会社の長靴はイカンよ、個人で買え。

以下は、個人的に感じた事を・・・。野中選手は昨日出来たばかりの新作機を省エネ方式で軽くなげるのに高度を取る、でも8位は残念。石山選手は練習時は素晴らしかったのに、本番になると失投続出で機体が返らない。やはり勝ちたい欲が裏目に出て力みすぎか、結局9位。三田選手は練習でダンダン高度を取りだした、次回が期待できるか10位。菅野選手は

ラジコンに気が行ってダメ、帰れHLGへ。ニュージーランドの素晴らしいVPLサで新作機を作ってきた稲葉選手は成長株ナンバー1で、機体の星？ 寺田、池田の両選手はこの日は天誅殺で同タイムでした。何時も優しい小川選手とこの日ばかりの三俣選手も、この日は目立たな過ぎでした。

さて、今回もたくさんの方々から賞品を持ってきてくれました。特に、吉敷氏から大量の柿とみかんを頂き、全員に行き渡りました。感謝です。今後もよろしく。

ランチャーズ以外の風景ですが、さすがに選手権が終わって、しかも曇天となれば集まりが悪い。

ウエークでは狂った田岡さん・今年選手権勝ったもんね。他に津田、井沢、谷塚さん達、グライダーでは櫛引、大矢、田久保の各氏、しかし練習していたのは櫛引氏以外でした、と寂しいね。

11月HLG記録 11月19日大宮田んぼ 曇り晴18度 風1~3m/s 60秒MAX 7/10投

順位	選手名	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	合計	F1	F2	総計	
1	吉敷	60	55	60	60	52	60	60	60	60		420			420	U
2	春山	57	53	60	60	47	60	53	52	47	60	403			403	U
3	石井満	53	41	49	46	57	60	53	60	52	41	384			384	U
4	大八木	52	53	55	60	37	52	50	48	51	60	383			383	
5	吉田	55	60	43	27	53	54	36	57	42	54	376			376	
6	井村	53	51	40	39	39	51	60	45	60	49	369			369	
7	平尾	37	60	57	53	49	50	40	37	41	44	354			354	U
8	野中	52	50	47	49	46	48	50	52	52	45	353			353	U
9	石山	46	06	46	51	45	52	50	31	48	37	338			338	
10	三田	49	55	45	41	53	42	43	48	48	36	335			335	U
11	菅野	26	32	46	43	44	48	44	43	60	37	328			328	
12	稲葉	36	40	52	38	34	44	39	46	46	47	314			314	
13	寺田	31	33	38	42	42	42	47	43	42	37	296			296	
13	池田	40	38	42	36	19	49	23	44	40	43	296			296	
15	小川	26	46	34	45	41	32	31	31	50	37	285			285	
16	三俣	13	35	34	24	06	28	33	18	38	33	225			225	
17	木立	3					-	-	-	-	-					

注：Uは翼端投げ

11月PLG記録会報告

河田・・・

暗い曇天のもと、サーマルがほとんどない条件で60秒プラス、マイナス5秒の勝負になりました。

3人が5MAX F・Oに残り、他の方は平均55秒以上で静気流60秒の壁のきびしさを実感しました。高度ロスの少ない返りと滑空性能で河田が1位。小型機で高度は十分でしたが、滑空がまいちの工藤さんが2位。回収の疲れで集中力を欠いた杉本さんが3位。久々に参加した石引さんがニアMAXに苦しみ4位。5位は今1歩5MAXに届かなかった小嶋さん、珍しい45度位の後退翼の小型機で、すべり出しMAXを連発したが後半はその機体が壊れて苦戦した林さんが6位。大宮に慣れてきた梅沢さんが7位、8位の篠原さんは絶不調、頭をひねるばかり。次回期待しています。9位に調整が不十分の倉田さんでした。(以上河田)

パチンコは柏勢が来てくれるようになって、賑やかになりました。広い大宮田んぼでは、少し勝手が違うようですが、すぐに慣れて河田機をはじめとするランチャーズ勢に追いつくでしょう。この日の記録を見ると河田さんが言うように8位の記録で277秒ですから、平均55.4秒となって性能ギリギリにきていると思います。あと少しは何が足りないか。ゴムの質と使い方でしょう。ゴムは限界まで使わないとパワーが生かせません。100%伸びきる直前に最もパワーが出るのです。自分の手で引ききれない長さのゴムは無駄ですから、いっその事短くしましょう。その方が高く上がります。

ホント！信じて下さい。パチンコの隆盛を築いてくれたメンバーが来なくなって数年が過ぎ、どうしているのかな？と思っています。皆さん、お元気ですか。

11月PLG記録 11月19日大宮田んぼ 曇天15度 北風1~3m/s 60秒MAX 5/10投

順位	選手名	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	合計	F1	F2	総計
1	河田 健	60	60	60	60	60						300	86		386
2	工藤陽久	45	57	48	60	60	60	60	60			300	59		359
3	杉本春吉	52	60	60	60	29	60	46	60			300	31		331
4	石引	58	57	50	20	55	46	60	60	58	54	293			293
5	小嶋常男	46	44	60	60	54	42	58	50	06	60	292			292
6	林 善明	60	60	56	50	52	59	46	51	42	50	287			287
7	梅沢久男	60	57	55	49	58	42	07	38	52	28	282			282
8	篠原嘉男	44	60	58	57	55	30	47	46	36	36	277			277
9	倉田泰蔵	45	39	33	37	30	46	60	07	43	45	239			239

2006年FF日本選手権報告(11/3,4,5)場所・千葉県旭市 平尾・・・

今年もFF日本選手権が終わった。今年の特徴は、これまで微増を続けていたグライダー人口が減り始めて、ゴムの人口が増えた事である。その原因の1つは高齢化

による身体能力の減退にあり、グライダーからゴムへの転向組がいてF1Bの参加選手が29名と過去最大になった。世界的にもエンジン人口は減少の一途であり、日本においてはグライダーも減りつつある。今年はその為に、F1A+F1Cの選手が20名、F1Bが29名となって、選手が交替で役員をやる運営方法のバランスが取れなくなった。今後はひと工夫しなければならない。開催場所は広さから千葉県の大湊1ヶ所にしぼられつつある。日時も11月前半に固定されそう。今回の参加者は総勢約50名であった。もう一つ、今回目立ったことはバイク・モトコンポの増加(20台以上)である。通りがかりの警官が「すごい数のモトコンポですね、コンポの大会ですか?」と言っていた。これも高齢化による足の衰えの証拠である。今年も気象条件には恵まれて充実した大会だった。以下は競技会雑感である。

F1A

選手比率はしたいに西高東低になりつつあり関西6名、関東5名であった。かつてのグライダー王国・湘南倶楽部は壊滅状態で、ただ一人熊井選手の参加とさびしい。年齢構成は最高で60才チョイから若手40才までと、ゴムの高齢化とはひと味違っている。競技は第1ラウンドで4分マックスを11人中8人が通過かし、3分ラウンドのマックス率78%と飛行機の性能レベルは高かったが、上位5位までの内、関東は3位の山本選手が1人残ったのみ。選手の腕と足に問題があって、フライオフに残ったのは宮本、高橋の世界選の実力者の戦いとなった。この日は風はホドホドでやりやすかったはずだが、日本では足場が良くないので、ヤワな足と相まってこんなところが実力か。以下は外野の遠吠えだが、参加機は全てバント機であるし、年寄りとは言えない選手の年令を考えると、バント高度はもう少し欲しいところである。

F1C

エンジンは手持ち機の数で勝負が見えてくるのがさびしい。折畳み翼が実用化されて、ギャダウンペラとの相乗効果で高度に差が広がりつつある。しかし、折畳み翼機の値段が高いのと1度墜落させるとダメージが大きいので、これが本流になるのかどうか難しいところだ。又、ギャダウンペラ装備の折畳み翼機は上昇時の姿勢制御がすごく難しく、投げた方向とエンジン回転が上るとプロペラトルクで機体が左に振られて方向が変り、くの字状に曲がる傾向がある。その為バント時に主翼が水平にならず片翼が開きにくいのが気になった。実用的には固定翼の方が確実であると感じた。

順位は他選手には、失礼ながら銀行レースで、金川、江連、関沢の各3選手の順で4位に小林選手が入った。F1C人口、増える!!

F1B

この日は、午後一時雨が降ったが、終日風が無く絶好の競技日和であった。又、29名と言うスゴイ数の選手で、ピットの端から端まで歩くのに時間がかかった。その内、60才以上の選手がほぼ半分いるのだから、これまたスゴイ。その中で

自作機を飛ばしているのは1 / 3程度、自作機と購入機の混合が1 / 3、購入機専門が残りの選手と言う感じか。又、翼のデザインでは名古屋の伊藤カラーがけっこう目立った。

上昇パターンでは直線上昇+旋回上昇型と、出だしから急角度ながら連続的なユレイ螺旋上昇タイプに2分されていた。あとで考えたのだがウイグラー有り無しとの差ではないかと思った。そして連続型パターンの方が上がっていた。又、ロングスパンが多いのも特徴か。地域別では関東勢が20名と圧倒的に多い。使用ゴムはしだいにタンが減ってきて、過半はスーパースポーツだと思う。スーパースポーツも良品は相当性能が良くなって、タンの80%程度のトルクはあると思う。

機体デザインでは「お、オリジナル」とすぐ解る機体は勝山さんと大塚さんだけかも。方形翼と先細の楕円翼で、ノーズも違っていた。あとデザインは標準的だが、頭からシッポまでの自作機は、新進の嶋崎選手、可変ピッチペラ機構も自作は立派。ヤヤ厚翼だが綺麗な機体だった。

ゴム巻き方法は、最近のハヤリのスタンドを2基立てて、1つは機体を載せて、もう一基がゴム外巻き専用方式(半円弧断面のアルミホルダーに巻いたゴムを装着する方式)が増えてきた。この方式の取り得は、ゴムを何本か巻いて、よく巻けたゴムを機体に装着することが出来ることだ。

成績については、総合的な見方に留める。5分マックス通過者は14 / 28 = 50%である。その事から、30グラムF1Bの滞空性能はまぼ5分と考えて良からう。朝7時のスタートなので気流の動きはわずかだが、+ - 5cm程度の上昇、下降気流はあったと考える。と言うのは、取得高度はほぼ同等でも+ - 1分程度の差が出ているからである。又、3分マックスの達成率は90%に達していて、この日の気流が素晴らしく安定していたことが解る。オールマックスの確率も12 / 28 = 43%と例年から比べると素晴らしい値である。フライオフを見て言える事は世界選で勝てる選手が5名以上はいる。

フライオフを見て感じたことは、わずか10分間の発航時間でも、7分ラクラクの機体と、3分カリカリで接地する人もいて気流読み(運の付き方)の差が大きく出た。確かに田岡選手の上昇は、急角度で最後まで持っていき素晴らしかった。このところ運がないのが岩田、梅原さん達で、来年は飛行神社のお払いが必要だと思う。

その他

世界選出場の有資格者はF1Aでは宮本、鷺見、白井、高橋、F1Bでは田岡、西沢、吉田、井沢、F1Cはチャンピオンの金川氏は別として江連、関沢、増田、小林の各選手となっている。さて、この中でウクライナのオデッサに行くのは誰かな。エエとこやで.....

F1A成績 (11月4日)

No.	氏名	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	Fo1	Fo2	合計
1	宮本 茂樹	240	180	180	180	180	180	180	358		1678
2	高橋 浪男	240	180	180	180	180	180	180	270		1590
3	山本 修	240	180	180	180	177	180	180			1317
4	村上 善信	240	180	180	180	164	180	180			1304
5	白井 庄二	240	180	180	180	180	151	148			1259
6	田久保潤一	240	98	180	180	175	180	180			1233
7	鷺見 健次	240	180	180	180	180	180	90			1230
8	櫛引 敬司	193	158	180	180	173	180	140			1204
9	熊井 恒雄	139	156	180	180	180	180	180			1195
10	生駒 大造	237	180	163	139	89	180	180			1168
11	大矢 高士	240	149	180	0	96	180	0			845

F1B成績 (11月5日)

No.	氏名	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	Fo1	Fo2	合計
1	金川 茂	300	180	180	180	180	180	180	300		1680
2	江連 明夫	300	180	180	180	180	180	180	294		1674
3	関沢 一雅	300	180	180	180	180	180	180	292		1672
4	増田 哲司	290	180	180	180	109	180	180			1299

5	持田 守	201	170	180	180	141	180	180			1232
6	小林 正樹	244	180	180	180	75	180	180			1219
7	吉川 強	220	0	0	0	0	0	0			220
8	薄井 弘安	0	0	0	0	4	0	0			4
9	伊藤 俊介	0	0	0	0	0	0	0			0

F 1 C成績 (11月4日)

No.	氏 名	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	Fo1	Fo2	合計
1	田岡 眞	300	180	180	180	180	180	180	420	387	2187
2	吉田 潤	300	180	180	180	180	180	180	420	325	2125
3	谷塚 正実	300	180	180	180	180	180	180	420	258	2058
4	前田 喬	300	180	180	180	180	180	180	300		1680
5	中田 光恭	300	180	180	180	180	180	180	285		1665
6	伊藤 勝	300	180	180	180	180	180	180	268		1648
7	西澤 実	300	180	180	180	180	180	180	251		1631
8	津田 晃英	300	180	180	180	180	180	180	240		1620
9	梅原 義則	300	180	180	180	180	180	180	225		1605
10	岩田 光夫	300	180	180	180	180	180	180	221		1601
11	新谷 誠悟	300	180	180	180	180	180	180	206		1586
12	今村 利勝	300	180	180	180	180	180	180	188		1568
13	白井 正巳	286	180	180	174	180	180	180			1360
14	小堀 三夫	280	180	180	180	180	180	180			1360
15	坂巻 敏雄	275	180	180	180	180	180	180			1355
16	織間 政美	300	180	180	153	180	180	180			1353
17	小池 勝	266	180	180	180	180	180	180			1346
18	三留益良男	265	180	180	180	180	180	180			1345
19	嶋崎 和利	300	180	180	104	180	180	180			1304
20	浅沼 資司	241	166	180	162	180	180	180			1289
21	平尾 寿康	203	180	169	180	180	180	180			1272
22	勝山 彊	251	179	174	180	124	180	158			1246
23	河合 良	257	180	157	156	180	127	180			1237
24	菅原 隆郎	255	180	130	161	180	150	180			1236
25	倉田 泰蔵	141	180	180	180	178	180	180			1219
26	宇津 秀夫	153	164	180	180	180	135	176			1168
27	井澤 正男	0	180	180	180	180	180	180			1080
28	大塚 恵司	97	155	85	129	161	180	138			945
29	小林 茂夫	0	0	0	0	0	0	0			0

平成18年度ミニ国際級大中競技会報告

高田富造・平岩保・平尾・・・

関西のモデラーが熱望していたミニ国際級競技会が、大中の湖で今年初めて開催された。どの程度の人数が集まるのか心配であったが、全体で50名を超す参加者があり楽しい大会となった。参加者の人数配分はF1G、J、Hクラスが4人ずつ、HLG-Aが17人、HLG-B(紙)11人、ライトプレーンが14人となっているが、ダブルエントリーがあるので50名と言ったところ。関東からは、HLG、F1G、F1H、LP、4種目に14名が参加した。

中型機の部

中型の部は、グライダーに4名が参加、成績はプロとアマチュアの戦いとなって高橋選手のみパーフェクトで、足腰の弱い関東は脚心をかいてきました。12月の大中は風がビュンビュンだが、11月の大中は素晴らしい。この日も小春日和の微風といったベストコンディションで本当なら最高に喜ぶはずだが、焦ったのは年寄りのグライダー屋である。発航で、田んぼの中を走り回ってやっと機体が上昇し始めるのだから、たまらない。ま・その他の事は、無かった事にして……。

ゴムも4人の参加で関東から3人、関西が1人とやや寂しい。風がないので大型の軟弱F1Gでも問題なく飛んで坂巻選手が勝ち、モンゴル遠征の菅原選手が2位、風が出ると強い勝山選手は3位となって関東勢が上位?を独占、1つくらい置いてくるのが礼儀というものだが……。

エンジンは地元と名古屋の4人で、名古屋が自滅して地元の勝ち。81才の岩村さんも元気だ。

H L G雑感

H L Gはなかなか盛大な競技会になった。人数ではランチャーズの競技会と同じくらいの数だが、全国(関東、中部、関西)の精鋭が集まった感じで、見物のし甲斐があった。

競技そのものは見損なったが、終わってからも若い選手(本当の!!)はガンガン投げているので想像たくましく、楽しませて貰った。みんなよく上がる。その中で高度ナンバーワンは関西の山本選手をだろう。ガタイもデカイ方だが、小太り気味で身体が柔らかそう。関東では見られない高度で、ベストでは35メートルあると見た。今回、関東からも寺田、木口氏とやや若者が来て頑張っていたが、残念ながら吉田、井村の両おじさんに差を付ける程の高度はない。関西でも園田、岡崎選手以下よく上がる。名古屋の掛山さんと並んで見ていたが、老若ともよく上がる。

競技が終わってから、名古屋の伊東選手が手に入れた、気圧差で高度を計算する機体搭載型高度計(3グラム)を使って、何人かの選手の高度を測った。結果は井村選手31m、春山選手28m、吉田選手28mと出た。この値は目測値と違って精度の問題はあるが実測値なので、過去に計った伊東選手43m、平尾26mを加味しても尊重すべき数字である。誤差を5%として補正し+ - 1.5mにしても、各選手の取得高度は26~32m程度になる。この値は滞空性能から計算しても正確だとも思う。滑空での沈下はF1Bで40cm/秒程度なので、H L Gの場合、最も優れた機体を持ってしても沈下45cm/秒を切る事は出来ないと考える。H L G紙の部は高度はすごいものの、小さい分、滞空性能が悪いのでオールマックスはなし。

付録に、関西グライダーの宮本さんがU H L Gに興味を示したので、手持ちU H L G(70cmクラス)で手ほどきをした。何と、なんと、もろ才能有りで、タッチ40秒以上飛ばしてやる気ムンムンになった。しかし、私も夏の合宿で手持ち機が半分になったので機体を贈呈できず、後日函面を送る事にした。これで自身を得て、次回からはウエスタンカップにU H L Gで出るはずだが……。

ライトプレーンの部

平岩 保

行ってきました大中……。H L Gは、あまり期待せず(ヒコーキが悪い!!) L Pをガンバツのですが、すこし問題有り? なぜかとゆ〜と 規格、規定をあまり?理解せずに行った私も悪いかも。

じつは、てっきり私は、平城京ルールか瀬谷ルール(全長500mm、翼長500mm、ゴム5g、空転ペラ)で大会を行うものと思い石井、仁木大魔神?からL Pをカッパらって大会に臨んだのですが、後になって調べたら、国内級L Pの規格は「全長500mm以下でゴムは露出していること」(2004年4月1日改定?) う〜む!!(トイレでガンバツているわけではない)

その後キットのL Pを見ると99%で平城、瀬谷ルール(ゴムはすこし違う?)に適合しているかな?

L Pはとってもオモシロく、又、夢の有るヒコーキ!! 規定規格の見なおしを……と思ったのは私だけだろうか……。

P・S 色々な大会でL P、Aでの大会が有るのですが「キットに忠実に」の文面についてどこまでが?忠実か? キット付属のゴムを使わないといけなの? コメタルを固定したらダメなのか? 塗装したらダメなのか? などなど色々な意見が有ったのも事実です。

注1: 本人の希望により「私」の後に付いていた(酒のみ)の部分は外しました。

注2: 平岩氏本人の成績は、ヒコーキが良かったのでフライオフに残り3位と立派な成績でした。そこでヒコーキに感謝して、当分の間、禁酒すると誓っています。

×と感謝

高田富造

* 当日は正午ごろから雨との予報でしたので、成るだけ前倒しで消化しようと気が急いでいました。一時、小雨がぱらぱらありましたが、すぐに止んで、おだやかなお天気が続きました。大中では20年ぶりぐらいのおだやかさでした。HLGとLPの賑わいは楽しかったです。迫力ありました。無事に全ての日程を円滑に終えました。本当にありがとうございました。

* とくにLPはレベルの高い競技になり、参加選手にとっても再学習の機会になったほど刺激的でした。また地元参観者も認識を新たにしていました。LPの公式戦第一弾は成功だったと喜んでいます。1分の壁、2分の壁、参加選手も参観者もじっくり考えさせてくれました。梶原さんなどトップグループはゴムの巻き方から国際級の西澤さんのようで、凄いレベルに到達されていました。最後まで頭を上げて上昇を続け素晴らしい高度に到達していました。「決勝ではF1Gより高い」との嘆声が出ていました。

* HLGは関東からも関西からも多数の参加。万博などの紙飛行機グループも善戦でした。いろいろな流儀が見られたのが特徴でした。いわゆる大集合だったわけです。そのなかで相互に学習しあえたことがよかったです。

* 肝心の国際級が少ないのは寂しい限りで、中部、関西共に来年のリクルートを語り合いました。それでも国際級は他種目の選手や参観者にはインパクトがあったようです。当初の狙いはある程度実現できました。地元の参観者は八日市大会で奮闘した方が多かったのですが、LPやHLGから次の展望が得られたようです。F1Hの曳航やF1Gの上昇パターンや機構が理解できる方々が多かったので、今後に期待できます。また、参観者や他の種目選手にも分かるようにパネル展示やデモフライトを考えたいです。F1BやF1Aの展示飛行もやりくりしたいです。説明に当たれる役員(体力に自信の無いOBでも大丈夫)を遊軍で配置したり工夫したいですね。今回はできるだけ私が当たり、各種目リーダーにお願いしたり、ほったらかしにならないよう努めましたが、さらに念入りに。

* 報道機関への広報も課題です。地元自治体との関係も探りたいです。運営では、種目ごとの自主運営がうまく機能していました。ラウンド時間の変更などの連絡も円滑でした。種目リーダーのご苦労でした。これなら来年は私も選手で参加できると坂巻さんと話していた次第です。本当に全員のご協力で円滑に進められたことを改めて御礼申し上げます。

2006年度FFミニ国際級競技会成績・大中の湖 2006.11.26

F1G

順位	氏名	R1	R2	R3	R4	R5	Fo	合計
1	坂巻 敏雄	180	120	12	120	120		660
2	菅原 隆郎	156	120	12	120	120		636
3	勝山 彊	147	120	12	120	120		627
4	鈴木 友信	25	0	0	0	0		25

F1H

順位	氏名	R1	R2	R3	R4	R5	Fo	合計
1	高橋 浪男	180	120	12	120	120		660
2	中川 浩伸	94	114	87	120	96		511
3	平尾 寿康	78	46	54	88	21		287
4	吉岡 靖夫	0	0	70	107	60		237

F1J

順位	氏名	R1	R2	R3	R4	R5	Fo1	合計
1	増田 哲司	180	120	20	120	120	7	667
2	宮本 茂樹	180	120	20	120	120	0	660
3	岩村 慧一	27	120	20	117	120		504
4	吉川 強	0	0	0	0	0		0

HLG - A

順位	氏名	R1	R2	R3	R4	R5	Fo	合計
1	伊東 哲男	78	60	60	60	60		318
2	春山 清夫	72	60	60	60	60		312
3	野中 正治	56	40	60	60	60		276
4	井村 真三	44	55	52	45	60		256
5	吉田 利徳	44	56	41	60	42		243
6	木口 雅之	45	50	44	50	44		233
7	山本 和文	47	47	46	42	45		227
8	池田 昇	41	37	48	44	56		226
9	生駒 大造	53	43	32	35	60		223
10	園田 宏樹	43	43	43	36	55		220
11	掛山 吉行	44	47	37	40	51		219
12	毛利 修	42	45	40	49	38		214
13	寺田 浩朋	36	30	41	39	60		206
14	斉藤 勝夫	47	43	40	36	39		205
15	鷲見 健次	26	20	41	36	42		165
16	小笠原憲夫	41	5	38	29	20		133
17	平岩 保	14	28	26	13	3		84

HLG - B

順位	氏名	R1	R2	R3	R4	R5	Fo1	合計
1	山本 和文	51	44	43	51	47		236
2	岡崎 一郎	43	38	47	45	49		222
3	近藤 堯裕	49	41	38	41	52		221
4	池田 昇	37	41	36	38	54		206
5	室伏 克彦	42	31	49	37	44		203
6	園田 宏樹	44	54	29	37	35		199
7	木口 雅之	39	37	36	37	36		185
8	毛利 修	35	35	36	38	26		170
9	室伏 時雄	30	31	27	26	25		139
10	吉田 利徳	5	24	23	24	25		101
11	室伏 玄也	16	13	28	19	9		85

ライトプレーン

順位	氏名	R1	R2	R3	R4	R5	Fo	合計
1	梶原 正規	120	60	60	60	60	289	649
2	三井 隼	120	60	60	60	60	209	563
3	平岩 保	120	60	60	60	60	142	502
4	藤田 清明	120	60	60	60	60	132	492
5	新留 重道	120	60	60	60	60	129	489
6	宇津 秀夫	120	60	60	60	60	102	462
7	西澤 実	115	60	60	60	60		355
8	吉田 一年	83	60	60	60	60		323

9	鈴木 勝	81	60	60	60	60		321
10	白井 正巳	73	60	60	60	60		313
11	今村 利勝	82	48	60	60	60		310
12	林 淳雄	58	60	60	60	60		298
13	吉田 新一	62	60	56	60	49		287
14	吉田 順一	67	55	58	55	34		269
参考	喜多 俊介	37	60	60	60	60		277

お知らせ

大宮田んぼ初飛ばし 東京選手会

開催年月日 2007年1月2日(火) 時間は勝手に集まる。
 場 所 埼玉県大宮タンボ
 種 目 この年、飛ばしたい物(親爺、女房など)
 そ の 他 挨拶と鍋あり

平成19年度湘南大会案内 主催：湘南クラブ

開催年月日 2007年1月14日(日) 7時30分より受付
 場 所 埼玉県さいたま市西区大宮タンボ
 種 目 F1G、F1H、F1J (R、G、E級も参加可)、HLG-A、HLG-B、ライトプレーン
 (市販A級キットを忠実に製作したものに限り)
 予 定 7時30分受付および開会式、8時から11時30分まで競技、9時までに1ラウンドを
 終了の事
 競技 方法 詳細は当日の気象状況により開会式の時に発表する。HLG以外の競技は5ラウン
 ドとする。F1Jのモーターランは4秒。HLGはランチャーズルールによる。
 参加 資格 模型飛行士の登録者(翼にJPNナンバーを記入の事)、但しライトプレーン、紙飛
 行機の参加者は未登録でも可
 参 加 費 1種目 2000円
 申し込み 当日現地にて受付
 連絡先 〒254-0083 平塚市豊田小嶺12-2 三留益良男 TEL:0463-33-0248
 お 願 い 地元に迷惑のかからない様に注意する。事故は参加者の責任処理。火縄の落下
 防止装置は必須。参加者は指時や競技の進行にご協力下さい。

平成18年寒中杯競技会案内

主 催 代々木スカイフレンズ
 期 日 平成19年2月4日(日) 午前7時30分受付、8時競技開始
 会 場 埼玉県大宮田んぼ
 種 目 フリーフライトF1G、H、J、HLG、
 参加 資格 模型飛行士登録者
 参加費用等 1種目3000円
 申し込み 現地にて受付

折りたたみバイク奮戦記？

平尾・・・・

1. 前説

今回は軽量の模型飛行機回収用折りたたみバイクについてのレポートである。現在、各選手が使っているバイクは、重いのが欠点だが「ホンダのモトコンポ」である。これは日本における折りたたみバイクの元祖であるが、生産台数が少なく、且つ、とくに生産停止になっているので欲しい場合は中古品を探すしかない。その他のものでは、会報で何度か取り上げたイタリアの「ディ・ブラッシ」（25万円）があるのみで、車載用バイクにはほとんど選択肢がない。国内でも数は少ないが販売店仕立ての車載用バイクがある。しかし、インターネットで探しても、メーカーは無論どこで作っているのかや、売っている所も解らないので簡単には手に入らない。ところが最近インターネット上でポチポチと輸入物で車載用のコンパクトなバイクが出始めた。しかし情報が少ないので性能や仕様がわかりにくいし、現物を確認したいのだが販売店が関東とはかぎらず、それも難しい。

ところが今回、名古屋の怪物・伊東氏がインターネット上で、非常に小さい折りたたみバイクを売っているのを見つけて教えてくれた。調べてみると物は中国の輸入品である。そして、販売しているのは何と私の地元・千葉市である。それも長年お世話になっている「小川モケイ」の2軒隣りに店舗のある事が解って、早速連絡をして現物を見に行った。そして即気に入ったので1台購入してきた。折りたたんだ時の大きさは70cm×60cm×35cmとスーツケースに入る程で、重量も17kgと軽く、しかも1台・税込15,800円とバカみたいに安い。作りがシンプルで電気配線がほとんど無く、構造は自転車と同じ22 スチールパイプの骨組、エンジンは47ccの草刈り用を使っている。まさに走る機能のみで鍵はもちろん無く、電源スイッチも停止用のみで、ライト警報機等何も付いていない。但し、タイヤは空気式の幅広の立派なものが付いている。当然ながら、このままでは道路交通法の保安基準を満たしていないので公道は走れない。さて買ったものの、このままでは面白くないので短期間に（日本選手権までに）道路を走れる様にしたいと考えて、自分自身でどこまでやれるかバイクの性能と法手続き、装備等について調査をした。

2. 原付自転車とは何か

まず道路を走るには標識（ナンバー）が必要である。そこで法律を調べてみると、原付自転車のナンバーは市町村で交付していて、目的は納税の為であり道路交通法とはあまり関係がないらしい。早速担当部署（市町村の納税課）に行き、標識を貰うにはどのような規制があるのかと問合わせたが、担当者はもちろん課長すら明確な説明が出来なかった。あまりしつこく聞いていてもやぶ蛇になるので、その日はあきらめて帰ってきた。次は「道路交通法」の調査である。管轄は警察と陸運局なので調べてみると、これも怪しい事だらけである。まず警察は原付バイクの標識交付基準については全く詳しくないのである。残るは陸運局であるが、出先が自動車検査協会と軽自動車検査協会に別れていて、しかも原動機付き自転車はどちらの所轄でもないと言う。さらに法律を調べると「原動機付き自転車は検査は要らない」と書いてある。要はどこの役所も検査をしないのである。と言うことは標識交付申請の取扱い方針は不明ながら、書類さえ完備すればすぐ下りるらしい。原付バイクは道路を走って初めて、安全基準等が不適であれば警察が文句を言う筋書きの様である。そうなると、まずナンバーを取ってから適法にするのが正しいと考えて、行動を起こすことにした。

本バイクの発売元

堀江商事（株）（インターネットで検索可）千葉市中央区都町1-54-20 電話043-234-1439

製品名称・ガススクーター、排気量47cc、サイズ96×44×74cm、折畳み時70×60×35cm、燃料タンク1.5L、混合ガソリン25/1使用、空気タイヤ10インチ、カラーは赤、オレンジ、紺の3色、工具、専用バック付

2. 原動機付き自転車の標識交付申請について

そこで、さっそくナンバーを取るべく、軽自動車税申告受付・担当部署（私の場合は千葉市美浜区役所納税課）に出向いて標識交付申請用紙を貰ってきた。記入事項は所有者、使用者、届出者とバイクの販売譲渡証明書他からなっている。販売譲渡証明書の部分には車名（ホンダ等のメーカー名を入れる）、車体番号（今回の物にもある）、排気量（50cc以下）と形式認定番号の記入が必要である。



ここで最も問題になるのは「形式認定番号」の部分であるが、元々この番号は大量生産車用の制度であるので輸入物には当てはまらないことが多い。輸入車でも国どおしで協定を結んでいる場合は問題がない。但し、今回のバイクの様に公道を走る事を考えていない場合は、もともと認定番号がない。そこで輸入手続きについての運輸省の考え方を調べてみると解答書の中に「なお、保安基準の確認にあたっては形式認定制度が利用出来る（形式認定でよい）」との記入がある。検査はしないのであるから「利用出来る」との意味は「認定が必要」との意味ではない。さて、どういう意味か。

そこで関東運輸局（045-211-7255）に問い合わせてみた。回答は明確で「無い物は記入の必要がない」との回答であった。但し、標識交付を受けるには、保安

ガス・スクーター 基準を満たしていることが必須であり、認定番号がない場合の事故責任は、製造者等ではなく申請者個人が取る事のが条件であった。又、交付する場所によっては車体番号の「石刷り」（車体やエンジンに刻印されている番号の写し）を持ってこいと言う所もあるらしい。これは車体の確認用であって本人がインチキをする気がなければ拒否して良いようであるし、車が盗まれたり、ナンバーを取ってインチキ転売したりの予防の為のようである。しかし、これも輸入車の場合は適正な書類があれば免除される。以上の調査をもとに、まずは申請書の販売譲渡証明書部分に販売店の捺印を貰い、必要事項を記入して標識交付申請書を作成提出した。そして5分ほどでナンバーを貰うことが出来た。この後、自賠責保険に入らなければならないが、1年で7,580円、3年で12,650円、5年で17,510円となっているので長期が最もお得である。

3. 原付自転車の保安基準とは

道路交通法施行令・第1条の二に排気量の大きさが決められている。又、道路運送車両法第59条以下に保安基準について詳細な記述がある。原付バイクとは2.5m×1.3m×2.0mの大きさ（4輪も可）以下で、エンジンは50cc以下、1人乗りである事と決められている。原付第1種で時速20km以下に限ると、安全設備は前後輪ブレーキ、マフラー、ライト、警報機、片側バックミラー、番号灯のみでよい。ブレーキランプ、速度計、方向指示器等は不要である。問題は法文ではこれらの設備の基準が解りにくく、且つ自由裁量部分が多い。例えば、警報機の項には「サイレンと鐘は1つない」と書いてある。法の精神としては各個人が責任を持つ事が基本のようで、これは素晴らしい事ではないか。警報機については、或る音量が確保出来れば100円のチリンチリンでも、プープーでも良いのである。いっぺんに気が楽になって、あとはスイスイと出来上がった。

- * ライトは白色又は淡黄色で夜間15m先の障害物が確認可のもの
- * 番号灯は白色で夜間後方8mからプレートの数字が確認可のもの
- * 警報機は7m前方で112～83dBのもの、サイレン、鐘は不可
- * バックミラーは時速50km以下のものは右側のみで可
- * ブレーキはブレーキ距離を規制しているが、年度と形式によって変更されているので判断が難しいが、ほぼ5m以下と考えて良さそうだ。

注：法律を調べる場合は、国土交通省のホームページを開けると、インターネットで法文全文が読めるし、検索するとそれらをまとめて解りやすくした解説が出てくる。しかし解説を読む前に、ぜひ法文一読を勧める。疑問がある場合は法文を読

むのがベストである。

3 - 1、簡易型保安装置の取付

このバイクは自転車と同じ22のパイプを使用しているため、自転車用の装備がそのまま付けられる。又、このバイクは昼間しか使用しないので、まずは最低限の設備を取りつける事にした。そこで、ライトはシマノのスイッチ別付きの自転車用6ボルトの乾電池式(LP-C050-・1, 980円)を採用した。古いバイクは6ボルト仕様であるし、かの有名なポリシェがかった6ボルト電源だったので、これで十分である。6ボルト仕様だとバッテリーが2500円と廉価な事と自転車用ダイナモ使用にも変更が出来る。警報機は音量等を検討したが、小型で壊れにくい事と性能も十分なので100円ショップのプーブタイプを採用した。テールランプは防災用の小型バッテリー使用の防水型のスイッチ使用(100円)のも(電池が250時間保つ)のにした。バックミラーは100円ショップにあった自転車用の凸面鏡バックミラー(200円)を取りつける。平面鏡は見える範囲が狭いので勧めない。

3 - 2 . 実用型保安装置の取付

ライトはバイクショップで露出防水型6ボルト仕様の小型汎用タイプを4000円程度で売っている。大型のランプはカッコイイがバイクをたたんだ時にはみ出るので注意。取付金物も工夫をすれば問題がない。バイクのダイナモから電源を取るの難しそうなので、別に6ボルトバッテリー(2500円)を座席の後輪の上に収納し、且つ充電器も購入する。防水型スイッチ(ライト+番号灯、警報機)類一式、警報機(2500円)、テールランプはモトコンポ用又は同等品をバイク店に頼んで取り寄せて貰うか、ネット上で中古を探す手もある。配線はバイクショップで売っているため、漏水に注意しながら自分で付ける。コネクター等もバイク用防水型を使う。このバイクはハンドル部分が短いのでスイッチの取付位置が問題となる。使用頻度を考えて縦方向パイプ部分にも取りつける。バックミラーは入手できればモトコンポ用(アーム取付金物とも)の折りたたみタイプが望ましい。これが手に入らない場合は汎用でも良いが、アームの長さがホドホドの物を選ばないと、畳んだ時にはみ出して破損するので注意を要する。

3 - 3 . 前輪ブレーキの取付

さて、問題はブレーキである。このバイクは後輪は立派なディスクブレーキが付いているが、前輪にはブレーキがない。そこでどのようなブレーキが取り付けられるか調べてみた。法律には前輪後輪のブレーキの性能が規定されているが、年々厳しくなっている)等で様々な免除規定があって、実物を見て警察官がブレーキ性能の是非を判定することは不可能である。法令からの読み取り(速度に比例する方程式がある)では、前輪ブレーキの制動距離は時速20km走行時におおよそ3m以下が妥当な値のようである。そこで実際面について考えをまとめた。ブレーキは一般的に制動時に前後輪同時にかけるのが普通である。また、前輪ブレーキが効きすぎると、バイクが前方に転倒して顔面制動の可能性があるので効きはホドホドがよい。ディスクブレーキも調べたが、自転車用でも1セット数万円と高価である。そこでリムを両側から挟むVブレーキを採用することにした。これだとS社製アルミダイキャストのガッチリしたヤツ(BR-M431・レバーは別・注:自転車以外に



使用場合、メーカーは破損等による一切の責任は負わない)が千円程度である。ところで自転車用をバイクに使えるかであるが、時速20km程度で走る限り、このバイクは重量も自転車並だし、ほぼ同等の力がかかると考えた。また、このバイクは自転車と比べて車輪が小さい(250)がブレーキにかかるヨジレも自転車より少ないと考える。このブレーキシステムで30kgの力でレバーを握ると、テコの原理で20倍に増幅されて約600kg(片側300kg)でタイヤハブを挟むことになるが、ブレーキ金物の断面から計算して十分安全と判断した。取付方法は別添図面の如く、前輪車軸にアングルピース(スチール棚取付用・鉄製厚1.6mmを流用)をつけ、これにブレーキを取りつけた。取付方法は前輪の車軸にL型

鉄アングルで取り付けたブレーキ金物を水平に付け、前輪主軸に直角になるようにブレーキ金物を取りつけた(写真参照)。ブレーキシューがアルミリムからはみ出る場合は、ゴムの部分をカッターナイフでカットする事。ブ

レーキシューとリムが平行になるよう取付アングルの角度を調整する(金槌で引っぱたく)。クリアランスはブレーキの開きパネを最強にして、ワッシャーとアジャストビスで調整する(空きは1mm程度)。自転車よりタイヤの巾が広いので適度なワイヤーの伸びがあり、効き過ぎは無いようだ。実際の走行テストでも急激に効く事はなく、制動力も十分に素直な効きであった。もともと、このバイクはあぜ道を低速で走って模型ヒコーキの回収が目的なので、高性能のタイヤと相まって、このブレーキで十分片手運転等が出来るレベルにある。図面別添

4. おわりに

今回道路車両関係の法を調べてみたが、警官がこの難しい法令を熟知して取り締まりを行う事は不可能に等しい。これは警官の能力の問題ではなくシステムの問題である。法が複雑な上に、車の進歩にともないドンドン法が変わるのでやたらと免除規定が多い。例えば、我々がモトコンポは年式が古いので現行の法規では、免除規定がないと違反車になるのだ。ブレーキ、排気ガス、騒音等、年度毎にできびしくなっているので、どのバイクが何年度の免除規定に当てはまるのか、法文を読まない限り判断出来ない。結局、乗るのは自分なので自分の命は自分で守るのが原則となる。とまあ・カッコつけた所で話をもどして……。

バイクを購入して2週間がたった。前記以外に改良したい点が幾つかあるが、1つ気になっていたのはアイドリング調整用のネジが後輪カバーの内側にあるので調整がしにくい。そこでアイドリングビスの位置に、20の穴を開け調整をやすくした。エンジンの慣らしが進むにしたがって少しずつ回転数が上がる気がするからである。さらにやりたい事は、前輪と後輪のつなぎフレームの補強である。もう少しヨジレを少なくするにはどうすれば良いか今後考えたい。

ここまででかかった費用はバイク本体が15,800円、保安部品が約9,000円、合計で25,000円程で、公道が走れるバイクが手に入った。前々から自転車にエンジンを搭載することを考えていたが、これでその必要はなくなった。このバイクは小さい上に軽いので、積み卸しが楽だしバック付なので電車利用ではカートに乗せて運び、駅から飛行場までバイクで走ることも可能である。当然海外競技会の回収用に持って行けるし、帰りに国際級競技機と交換してくる手もある。

気になるエンジンのかかりぐわいであるが、最初は手間取った。どうも慣らし運転をしていないらしくカリカリの新品だったようだ。初日は始動に半日ほどかかり、どうにか回りだした。その後、何度か田んぼに持ち出してあぜ道を走り、慣らし運転をやった結果、わりと簡単にかかるようになった。但し、始動がペダル式ではなく、ワイヤーを引っぱるタイプなので、右腕が強くなってきた。

ついでの報告だが、混合燃料にオイルを入れすぎて、キャブが詰まってエンジンがかからなくなった。このバイクは整備のことを考えた設計になっていないので、まことにやりにくかったがキャブレター

をバラした。しかし、構造がシンプルでオイルが詰まる様なところが無い。エアフィルター部分を開けると、エアとガソリンを混合する部分が露出するので、その汚れをCRC等で洗えば問題ないと思う。但し、フィルターを外す時、ドライバーが後輪にあたるので、L型の十字ドライバーかフレキシブルドライバーが欲しいところだ。又、車載する時はエンジンが回っている時に燃料をカットして、キャブに燃料を残さない方が、後日エンジンのかかりがよい。当然ながら、エンジンを掛ける時は燃料バルブを開ける事。これだと1ヶ月後でも問題がない。今年のFF日本選手権の第1日、テストを兼ねてこのバイクで走り回ってみたが、デコポコのアゼ道走行も問題なく十分実用になった。しかし、構造が少しやわなので急旋回や乱暴な扱いは不適であり、原則的にあ



完成したバイク

ぜ道を低速で走る程度の使用が望ましい。けっして交通量の多い道路

を走らない様お勧めする。

注：この報告を参考にナンバーを取るのは自由だが、うまくいかなくても、又事故っても、一切の責任は負わないので不悪。

1999年1月、私は満60才となり会社を定年退職。現役中から定年後には何かボランティアでもやろうと考えていた矢先、6月頃になって近所に有料老人ホーム(以下ライフ)が新設された。それに伴い、ライフがボランティア募集するチラシが我が家に届いた。早速、ライフに電話をし事務長に会って相談した結果、翌月から月3回のペースで居住者を相手に将棋の相手をする事になった。ライフの居住者は約100名であるが、その内70%が女性、男性が30%の構成で、その内の中から将棋をやりたいと希望した人は女性が3名、男性が1名の計4名だった。幸い全くの初心者(駒の動かし方が判らない人)はいなかったので比較的スムーズに対応できた。しかしながら自分の将棋が初段程度のため、男性と対戦する時は、かなり厳しい手を打って負けない様に頑張りすぎて、相手がいやげがさして、初めて1ヶ月後に辞められてしまった。この時に反省した事は、老人相手(居住者はほとんど70才以上)の遊びに何も「ムキ」になってやる事はなかったな—と思ったが後の祭りだった。その後女性3人とは、駒落ち(4枚落ち)で相手をしたり女性同士で平手で対戦したりしていたが1年後には、とうとう1人になっていた。

この女性は言葉遣いは良いが、大変ユニークな女性で、女性同士で対戦すると、「そこでサントは考えた」とか、いやね—こんな手があったのかとか、面白事をよく連発していた。この人は当時88才で、最年長の石井光枝さん「ペンネーム・佐藤碧子(みどりこ)」だった。この石井さんとは約5年間1対1で将棋の相手をしてきたが、ボランティアを始めてから3ヶ月経ったころから、毎月ライフに行くたびに文藝春秋を私にくれるようになった。ある時毎月購入してくれるのは大変と思い、聞いてみたところ、以前(昔)文藝春秋の社員だったので会社から送ってくれるとのこと。それにしてもこんな高齢になってなるまで会社から本を送ってくるなんて・・・不思議だなあ—と思った。ある時、道路公団の改革委員をやっている作家の猪瀬さんが私(石井)のところに最近取材に来るとの事だった。

石井さんはひょっとするとかなり有名人!!なのかと思っていたところ、02年9月18日は読売新聞(夕刊)に、猪瀬直樹(55才)が文芸春秋刊行の文芸誌「文学界」に連載の「こころの王国」が佐藤みどり著「人間・菊池寛」(1961年)の内容と酷似していると報道された。そこで初めて石井さんが菊池寛の秘書だったことが判った。菊池寛が文芸春秋社を創設する前から個人秘書として、その後は社長秘書をしながら作家活動をして直木賞候補となった。

その後、私のボランティアは05年2月まで続いたが、石井さん(佐藤みどりこ)の体調不良により、事務長から「体調が良くなったら連絡する」との事だったが、今は消息がわからない。

追記：佐藤碧子(みどりこ)・小磯なつ子-本名=石井光枝、明治45年東京市下谷区1竜泉寺町に 生まれる。健在ならば93才。

注：死亡記事が無いので多分存命?文壇資料では佐藤碧子を本名としているのもある。しかし既 婚で石井性となったが本名は光江が正しいようだ。菊池寛が唯一の弟子と称した女流作家(菊 池寛の代筆もしたらしい)。女性文化史でも活躍した模様。菊池寛の秘書で、且つ、文芸春秋 社にいたので文壇のほとんどの作家が出入りした。当然文壇全体について最も詳しいはず。 よって現在、昭和期の文壇全体を知る生き字引的存在、彼女の著書はその資料として有名。

主な著書 「結婚前の愛人」昭和13年、「近代日本の美容整形史」昭和20年、
「雪化粧」昭和25年(小磯なつ子名で直木賞候補)、「瀧の音・懐日の川端康成」昭和55年、
「人間・菊池寛」昭和61年、平成15年再版、

人類が忘れた匂い

平尾・・・

話題にこと欠いて、苦し紛れに昔大変騒がれた「かくれた次元」(イトワド ホル著)からの引用とかってな推論である。40年ほど前になるが、私にとってこの本は衝撃的であった。専門が建築だったので「空間」に関する本を探していて、引っ掛かってきた本であった。さて、何が衝撃的だったのか。今、読み返してみても刺激的である。かって、この本をネタに3回ほど講演した事がある。これまでも、変な話ばかり載っけて申し訳ないが、やめる気はない・・・。

人間が持つセンサーの中で、最も遠距離の情報収集が出来るのは「視覚」である。裸眼でも数キロから数十キロは見えるし、道具を使えば何億光年の彼方まで見る事が出来る。次に遠くの情報が見られるのは「聴覚」である。しかし、直接的には集音機等の機械を使っても、せいぜい数千メートルが限度であり「視覚」にはとうてい及ばない。今回のテーマである「臭覚」に至っては、人間の場合に限るが、せいぜい数10メートル以内の情報しか得られない。最後のセンサーは触覚であるが、これは隣距離ゼロである。

この中で動物が発達する過程で最も重要だったのは「臭覚」である。その証拠に、情報収集をつかさどる脳の内、最も大きいボリュームを占めるのが臭脳(匂いを司る脳)である。脳の中心部にあって生命の維持に最も関係が深く、視覚、聴覚がやられても最後まで動き続ける丈夫な器官である。

なぜ、臭覚が重要なのか。匂い情報は呼吸をしている限りは避けられないので、生命を維持する根本システムの1つなのである。その為に動物は情報発信に大部分匂いを使っている。匂いは媒体の濃度が濃いほど正確に遠距離まで伝わるので、空気よりも水中の方が遠くまで伝わる。鮭が数千キロも離れた生まれ故郷の川に帰ってくるのは「匂い」によるものである。

又、動物世界では、匂い情報の保存にも大きく関わっている。食料が限られた或る区域で個体数が増えすぎると、その種も持つ自滅システムが働き始める。個体間の隣距離がなくなって種全体が匂いの影響範囲に入ってしまうと、数が減少するのである。匂い情報には選択性が無く精神のコントロールが出来ないからである。

例えば、穀物が豊作の時などで増えすぎた地ネズミの場合では、「地走り」(集団で海や川に向かって暴走し死滅する現象)が起こって個体数を制限し種を保存するのである。他の動物でも同様な淘汰現象が見られる。例えば蟹の場合は、数が増えすぎると甲羅を脱皮する仲間を喰う事で個体数を制限している。これも匂い情報を制御しているのである。生物の中で、とめどなく増大するのは人類のみである。

さて、臭覚情報には何が含まれているのか。実は臭覚の中には心の様を表す、例えば喜怒哀楽情報も含まれているのである。怒りや悲しみ、好き嫌い、喜び等は虫特有の匂いがあるのだ。テレビ等でライオンの近くで鹿の群れが草を食べていたりして「アレ」と思ったりするが、この時のライオンは「満腹」の匂いを出しているのである。これがやがて「空腹」の匂いになると鹿はいなくなる。動物にとっては心のさまを正確な情報として発信しているのである。例えば人間の千倍の臭覚を持っている犬の場合、人間の心が解るのである。ご主人様が「今日は機嫌が悪い」とか「疲れてるな」とかは、犬にとっては実に明白な事実として認識出来るのである。ホント！

解りやすい例をあげれば、犬好きの人には犬がしっぽを振ってすり寄ってくることが多い。一般的には、その人は現在犬を飼っているとか、過去に犬を飼っていたから、その匂いが付いていて解るのだと言われているが、それは間違いである。実際は犬好きな人は「犬が好きだ」と言う匂いを出しているのだ。当然ながら犬嫌いな人が、犬によく吠えられたり、噛みつかれるのは「キライ」と言う匂いを出しているからなのだ。こんな例は、皆さん沢山聞いた事があると思うが・・・。

こう言うと良い事の様にも思えるが、決してそうではない。人類の感情表現がバンバン匂いで出ている、且つ、それが解るとなると人間社会が成立しなくなるのである。例えば不機嫌な人がいると周りの人は、その匂いが不愉快でたまらなくなるし、誠に迷惑である。

人間にも匂いの記憶が残っていて、社会が成立する条件として個体距離がある。他人の影響を無視できる距離の事で、人種によって差がある。広い場所の一番良い場所に人間がポツネンと立っている場合、2人目がどの程度近づいて立つかと表現しても良いと思うが、ヨーロッパ人は距離が大きく、東洋人はやや狭く、アラブ人は距離が最も狭いと言われている。これは原則的には人間個体の影響範囲外の最短距離を表していて、一般的には1.5~2メートルと言われている。親子、夫婦等の親しい者同士ではこの距離は0.5~1メートルに縮まって、体臭や体温がはっきりと感じられる近さになる。その場合でも理論的に分かり合える事では共同生活出来るが、感覚的な相違(臭い等)がガマン出来ないのは、選択性のない情報だからである。

人間は臭覚の劣化と共に知性を得て、人間は種の自滅機能から自由になり、その代償として本能も破壊された(この問題は次回に・・・)。動物はあるがままに生きると、それが正しいのだが、人間はあるがままに生きると世界を破壊する。例えば、動物にはさかりの季節があるが、人間は1年中さかりが付いているので性犯罪がある。又、人間は腹がへってなくても物を食べるのもその例である。この意味で動物は自然であるが、人間は自然ではないのだ。だから人類はあるがままに生きると、死滅する様に創られているのだ。そこで人類が生きる延びる為にキマリが必要となり、モラル、法、宗教が出来たのである。

生物でも光と音は感じる事が出来るが、人間の持つ精緻な情報には遠く及ばない。ほとんどの動物の眼には色彩がなく白黒であり、且つ、彼らの眼は分解能がやたらと悪い。犬の場合、字はぼんやりした黒い固まりにしか見えないのである。例えばライオンがライオンに見えるのは、近距離のみである。遠距離で仲間として確認するのは臭いによる。人間は臭覚を鈍化させたおかげで知性を得たのであるが、心を読み取る情報手段を失ったのである。しかし、この事が社会成立を可能にし、現在の科学文明があると言ったら言い過ぎでしょうか。

編集後記

平尾・・・

2006年も、もうすぐ終わるが2007年はウクライナで開催されるFF世界選の年である。来年の開催国ウクライナは、模型飛行機の環境には恵まれている国だと思う。しかし、開催時期が6月末なので日本の選手間では時期が悪いと思っている人も多らしい。開催地は黒海の保養地・オデッサと言うから一度は行ってみたい土地である。しかし、そこで問題

がある。

競技見学を楽しみに行っても、選手と同行した場合、今の選手の考え方では競技の手伝いをさせられる恐れがある。ピットにいられるならまだマシだが、回収などやられると疲労困憊する上に、全く競技が見られないから悲劇である。自分で多額の費用を払って競技が全く見られないのでは、楽しくないしバカらしくて全くやりきれない。

私は1991年から言っている事だが、費用は選手負担で回収や補助は現地でバイトを雇えば簡単に済む事だし、気も楽である。回収に1日2人を雇ってもバイク付きで、恐らく1人/1万円程度でOKの筈で、選手で割り勘にすれば1人1万円の負担程度で納まるはずである。又、費用を払うのであれば別だが、私は自分趣味の為に女房を手伝わせるのも嫌である。

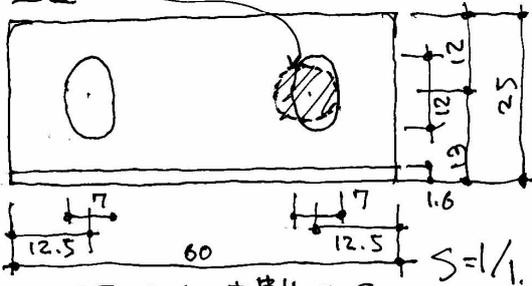
そこで提案であるが、選手団と同行しての見学者(応援無し)を募集すれば、当然ながら日本のFFの発展に貢献できて、情報収集も出来るので参加者も増加すると思うが如何。

前輪ブレーキの取付について

2006.12.H.Hilko

前輪車軸用10φの穴をあける

上面



このアングルは「ダイヤ」のジョイントヒースB (Next angle) No.00311.2 ステンレス鋼の取付部品で、283円。

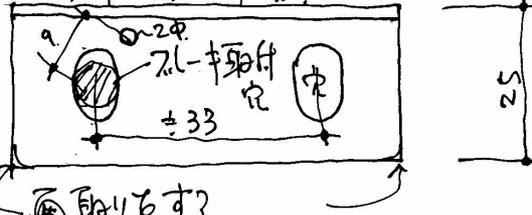
10φの穴はヤスリで広げる。

幸運にも、簡単な加工で済ませる。

ブレーキパーツは「シマ」のBR-M431。

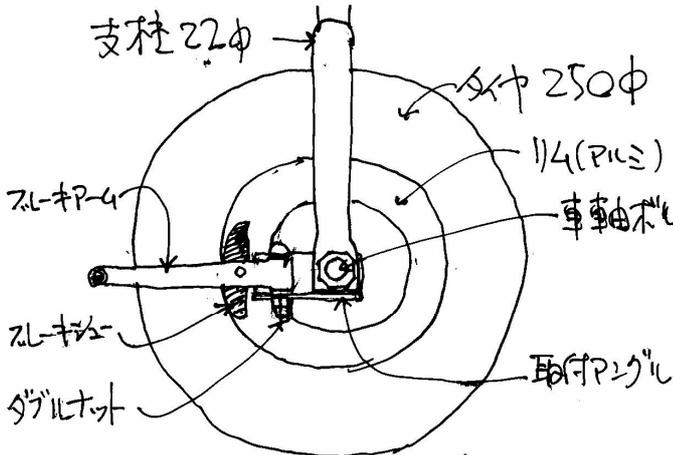
使用、約1000円で買入。

ステンレス鋼製 側面

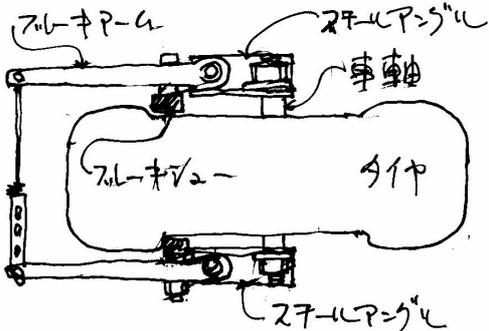


面取りをす

支柱22φ



側面 S=1/4



上面 S=1/4

① 前輪車軸を外して、アングルを取付ける。地上面と水平になる様に仮止めする。

② アングルにブレーキパーツを6φのステンレスボルトで取付ける。(スレキシュー付)

③ スレキシューと11φの空き(約2mm)をフェックする。調整はシューのワッシャーでやる。太い時は軸パーサーをけずる。

④ スレキシューと11φの面を平行にするのは、アングルの角度を変える事でやる。(金すりでOK)

⑤ スレキシューのゴムがタイヤに当たる時は、ゴムをけずる。

⑥ スレキシュー用バネは最強にする。スレキをかけた時、シューが11φに平行に当たるのを確かめる。