

- 2013 年・記録会は12月 15 日(日)HLG、PLGとも吉見公園です。
- 2014 年・記録会は 1月 19 日(日)HLG、PLGとも吉見公園です。

12月になると1年中咲いている提灯ほおずきの真っ赤な花は別格として、花がどんどん減りネリネのピンクの花やつわぶきの黄色い花が目立ちます。南天も真っ赤な実を付けて紅葉し、柚、ミカン、金柑がしだいに黄色く色づいてきます。玄関には早々と正月用のシクラメンが植えられ、少し華やかになります。臘梅の蕾も膨らんできて、今から咲くのが楽しみです。

この季節、ヒコーキ屋にとっては半端な時期で機体制作にはせわしくなく、来年用の機体調整にはやや早いのかなと戸惑います。これからクリスマス、忘年会と今年の締めとしての行事が続きます。

しかし、何もしないのでは落ち着きませんので、小型機をいじったりゴムの準備をしたりして気を落ち着けます。しかし、1月にイベントがないのは寂しいので、どこかのクラブで何かやりませんか。

記録会報告	①2013/10月記録会HLG/PLG、	②2013/11月記録会報告
	③朱鷺大会報告・新潟B、石井満	④FF日本選手権報告
	⑤ミニ国際級大会報告・高田富造	
お知らせ	⑥きしめん大会案内	
FFサロン	⑦ミニクープの製作3	
雑談天国	⑧フィリピン救援部隊	
あとがき	⑨	

◆2013年10、11月記録会報告(HLG/CLG)

10月記録会の報告

①……石井満、久保晃英、三俣豊、平尾

10月の記録会当日は好天ながら地面がぐちゃぐちゃで、11月記録会の日に2ヶ月分、20投の競技を同時にやることになりました。20投予定の日の天気図は変だったのですが、予想に反して好天の無風です。道中疑心暗鬼ながら、東京を過ぎても風なし、埼玉に入ってもいけそうです。現地についても無風、この日はどうやら老人ランチャーズを神様が哀れんで好天にしてくれたようです。私はこのところやる気不足でメゲッぱなしです。12月1日にはグライダーを飛ばす予定なのに練習もしてませんし…。てなことで、今回の報告は他人任せでいきます。よろしく。(平尾)

* やまめ工房の日記から

いやいや昨日は疲れました。6時過ぎ吉見到着。ちょうど真っ赤な太陽が顔を出しました。朝もやが地面付近にかかって幻想的な冬の風景でちょっと感動。朝もやが地面から数mの所で薄い膜状の白い層を作っていました。時間とともにそれが下がってきて腰ぐらいまで下がって消滅しました。

膜の厚みは10cmほどと薄くて、その高さに目を合わせると白い幕が一面広がっているのが良く解ります。こんな不思議な現象はどうして起こるのでしょうかね。はじめての経験で娘と二人で良い時間を過ごせました。

ランチャーズ例会は10月、11月の2ヶ月分の20投。大変ハードな競技会となりました。幸い風が弱く回収が楽だったのが幸運でしたが、それでも時間切れの人が多かったようです。私は失敗スローばかりで16投もしてやっとの事でフライオフでした。まあ、そんなこんなで体力も尽きてフライオフはボロボロ。10月分、11月分とも優勝は5分マックスを唯一制して野中さん。さすがの飛行でした。初参戦の阿部さんも大健闘の2位。仙台気仙沼勢もMAX連発でフライオフ進出、あと少しで優勝でした。良い天気にも恵まれて楽しい競技会でした。HLG最高です!!! (石井満)

*CHOPPERの気ままなブログ・から

ランチャーズ11例会に行ったには行ったが、殆ど、機体の調整で終わってしまいました。投げても機体が上空で返らない。(返るというのはフリーフライトの機体が、上空で定常滑空に入ることです)。

そうこうしているうちに1番機の尾翼が破損。2番機の主翼の被覆に皺が入る。スタイロ翼なので、被覆に皺が入るのは致命的。苦肉の策として1番機の主翼と2番機の胴体を合体させて、要するに生きているパーツをやりくりして再度調整を頑張るが、時間切れで終わりでした。今日はこの後、家の大事な用事(ロシア国立モスクワ・クラシック・バレエ観賞・なんと贅沢な・・・)が有るので、早めの退散となりました。家族の状態が現在色々有って、大変な時期なので、心理的にも集中出来ない状態だったのかもしれない。(久保)

*PAPERBUSHのフライオフへの道・から

吉見で9回投げたら9MAXを見た。関東でまた新しい才能がデビューしました。まーべ(阿部)さん登場です。ええ、フライオフくらいは松伏の練習を見た感じでは行くと思っていましたよ。でもまさか9連続MAXとは。以前ランチャーズが大宮田んぼで記録会を開催していた時、一時期10の7という時がありました。丁度翼端投げが黎明期を過ぎ安定期に入り始めた時でしょうか。この時は翼端投げ界の巨人春山さんが7連続MAX連発して、公園とチビタ以外は殆んど優勝という時期がありました。

また、あのONYACAN(斉藤浩)さんが5連続MAXでフライオフを決めた後どのくらい行くだろうとやったのが、8連続だったかと思います。今回はコンディション不良で流れた10月と11月一緒に開催されたため、最大20投最小10投という飛行機好きにはたまらない記録会ですので、この9連続MAXは公式っていうか正式の記録。まあ何故9連続で終わったかという、回収に時間が取られたのと遠慮があったんでしょうか(そんなタマじゃないよ)。計時に回ったことが多かったからかな。そんなコンナで9投でタイムオーバー。次は遠慮せずガンガン行きましょう。なんと松伏にはもう一人デビューしていただきたい人が・・・。ねえ会長さん?そしてもう一人秋ヶ瀬にも・・・。(三俣)

10月HLG記録 11月17日吉見公園、晴、30度、1~4m、60秒マックス5/10投

NO	選手名	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	合計	F 1	F 2	総計
1	野中正治	51	60	60	36	60	60	60				300	120	300	720
2	阿部雅幸	60	60	60	60	60						300	120	197	617
3	石井 満	57	60	60	55	48	45	60	60	60		300	120	127	547
4	小野寺洋	60	60	60	60	60						300	78		378
5	相沢泰男	46	60	60	36	32	60	56	26	46	40	282			282
6	斉藤勝夫	50	40	40	60	60	59	26	36	42		271			271
7	吉岡潤一郎	47	60	43	60	30	58					268			268
8	吉岡哲也	48	50	45	48	56	60	50	40	45	25	264			264
9	原 一博	60	45	42	42	60	31	27	32	37	38	249			249
10	平尾寿康	60	13	36	49	39	34					218			218
11	吉野栄三郎	20	26	35	30	27	48	40				184			184
12	三俣 豊	16	36	36	60							148			148
13	久保晃英	16	33	06	26							081			081
14	下田多門	21	31	26								78			78

11月HLG記録 11月17日吉見公園、晴、30度、1~4m、60秒マックス5/10投

NO	選手名	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	合計	F 1	F 2	総計
1	野中正治	53	60	60	60	38	60	60				300	120	300	720
2	小野寺洋	60	40	60	50	45	60	60	60			300	120	219	639
3	石井 満	60	60	60	50	40	60	60				300	90		390
4	下田多門	38	60	55	60	51	60	30	55	07	18	290			290

5	相沢泰男	60	60	39	25	34	25	43	34	60	60	282		282
6	斉藤勝夫	19	34	60	49	50	60	60				279		279
7	吉岡哲也	60	60	60	35	60						275		275
8	吉岡潤一郎	47	42	58	60	60	46					271		271
9	阿部雅幸	60	60	60	60							240		240
10	平尾寿康	41	13	35	54	48						191		191
11	原 一博	52	18	54	31	30						185		185
12	吉野栄三郎	41	42	06	17	19						125		125
13	三俣 豊											0		0
13	久保晃英											0		0

10月、11月PLG記録会報告

②……河田

PLG 10月

いつもエネルギーが豊富な八木博典さんがFOを制して久しぶりの1位。原さんが6射で4max. 油断したかあと1つが出ない。吉本さん、サイサキよくmax. を重ねたが、あとがボロボロでした。

PLG 11月分

ただ一人5max. の原さんが1位、5人が4max. 、その内3人が時間切れでした。遠路仙台からの郷家さんが3max. と健闘しました

追記 この日は風が微妙で飛びぐわいが良く判らな上に、足場が悪いので回収に手間取り、特に小型機を飛ばすパチンコは機体が見えにくく、皆さん苦勞してました。2ヶ月分をこの日1日でやるので、10月分と11月分をどういうタイミングで飛ばすのか、各自の作戦によって変わります。これ、以外と難しい。しかも2月分を分けずに適当に飛ばしているの、ますます難しかったのです。平尾

10月CLG記録		11月17日 吉見公園、晴れ、1~4m 60秒マックス 5/10投,													
NO	選手名	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	計	F1	F2	合計
1	八木 博典	38	55	60	60	60	60	60				300	34	73	373
2	河田 健	60	50	40	53	60	60	60	60			300	64	47	364
3	原 国光	26	32	60	60	60	60	54	55	55	33	295			295
4	郷家満夫	06	05	31	60	37	38	54	57	60	60	291			291
5	吉本凌一	60	60	56	09	49	17	08	20	27	30	255			255
6	八木喜久江	36	24	41	60	53						214			214
7	村田 康平	25	44	26	32	60	34					196			196

11月CLG記録		11月17日 吉見公園、晴れ、1~4m 60秒マックス 5/10投,													
NO	選手名	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	計	F1	F2	合計
1	原 国光	37	44	60	60	60	60	60				300			300
2	河田 健	58	60	37	60	42	47	60	60	36	59	299			299
3	八木喜久江	55	60	41	50	60	36	39	60	60	47	295			295
4	吉本凌一	34	54	60	60	60	60					294			294
5	八木博典	04	60	32	24	60	60	60	47	39		287			287
6	村田康平	60	60	60	32	37	60					277			277
7	郷家満夫	44	38	60	60	42	45	37	26	31	60	269			269

◆2013年朱鷺カップ大会報告

③……新潟B、石井満

10月20日、新潟・笠巻田んぼにて「第5回朱鷺カップHLG大会」が行われました。明け方まで小雨と10m前後の強風が吹き荒れていましたが、7時前には何とか収まり平均風速3m位、小雨という条件の中、午前8時過ぎに競技スタート。10時頃より雨がかなり強くなりましたが、全員完全にヒートアップしており、翼をタオルで拭きながら西側(風下)に何となく感じるサーマルを狙いながらの熱戦が繰り広げられました。結果は下記のとおりです(10の5、60秒Max、アテンプトなし)。それにしても、まあ、皆さんよくやってくれました…。以上新潟FFC(B)

* 石井満レポート

朱鷺カップ参戦してきました。雨で肌寒く開催が危ぶまれましたが、そこは全国から集まった狂気集団のみなさんですので、まったく躊躇する事無く開催されました。8時競技開始。小雨ですが風は3m/sとこの会場としては比較的弱め。皆さんカップを着て完全武装で次々と投げ込んで行きます。

天気予報ではだんだん風、雨とも悪くなるという情報が有りだったので、早めに仕上げてしまおうとの空気が支配的です。私も開始1時間後の10時過ぎまでが勝負と踏んで、風は弱いですが耐水性抜群の強風用カーボン翼の3機をまとめ投げ作戦としました。この時間まだサーマルはほとんど発生しておらず、風のタイミングを測る必要も有りません。計時確保できしだい次々と発射されていきます。1分飛ぶと200mほど離れた小さな川の土手の手前に落下と成り回収も比較的容易です。

橋本親子、伊東さんがマックスを軽々と重ねてリードして行きます。60秒をはるかに上回る性能の有る方々ですので、この条件なら順当なスタートでしょうか。私は3機まとめ投げでスタートしましたが、発射がうまくいかずマックスが1つだけで50秒台が2つの厳しいスタート。いざ回収に出てみると、100mも歩かないうちに胸が苦しくなってきました。その後もボロボロで3機まとめ投げを3回済ませるのがやっとでした。

10時過ぎる頃から雨が強くなりました。風はほとんど変わらず3m/sと好条件?は続きます。気温が少し上がったようで、時折サーマルも来るようになりました。サーマル狙いの飛ばし方が出来るようになって、面白い勝負に成りそうな状況です。橋本親子はこの段階ですでにフライオフ進出を決めて、次に続くのは誰かと雨にも負けず白熱の模様です。次は誰か、伊東さん掛山さんが残り2投を残して、パーフェクトの可能性を残しています。しかし、この2人は気流のいたずらでしょうか、それとも雨によるグリップの滑りなのでしょう。結局最後を決める事が出来ず、残念ながらフライオフ進出ならず。この状況ですので厳しいトライであったのは間違いないでしょう。

フライオフは橋本親子の2名にて行われ、お父さんが見事にサーマルを捉えて優勝しました。優勝おめでとうございます。お父さんを立てるとは良く出来た息子さんです。1.4mほどの巨大な機体を40m近くコンスタントに上げて、他を圧倒していました。上昇はコークスクリューのようなきつい螺旋上昇でまるで、龍が昇っていくような豪快なパターンです。このパターンを物にするには有り余るパワーが必要ですので、私には到底出来ないでしょうね。良い物を見せて頂きました。また新たな目標が出来てがぜん燃えてきました。来年は勝負が出来るように精進したいと思います。

伊東さんは1.4mスパンのカーボン+ケブラーハブリッド機を投げていました。ワシ掴みでは機体重量に負けて滑ってしまいパワーを伝えきれないとの事でペグを装備しています。ペグに慣れるのにもう少し時間が掛かりそうとの事ですがそのポテンシャルには驚かされます。15mほどの高度から楽に1分を超えてくる滑空は、驚異的な性能のようです。F1Aと変わらない滑空をしているように見えました。沈下率だけなら私のカテ4を上回る事は間違いないでしょう。ひよっとするとF1Aの沈下率を上回っているかも知れませんよ。この機体が30mから滑空を始めたら世界が変わるでしょうね。カテ4記録挑戦も当然視野に入ってくると思います。今後の熟成が大いに楽しみで有ります。最後に開催主催者の皆様、今回も楽しい競技会開催ありがとうございました。たくさんの賞品、お土産をいただきありがとうございました。また来年も参加させていただきます。来年こそは良い天気になりますように。

追記: 「朱鷺カップ」はうまい酒と豪華な賞品で日本中のハンドランチャーを魅了します。石井満レポートでお解りのように、30年以上前からハンドランチャーは狂気の集団でした。そしてずぶ濡れに

なって雨の中を走り回って、豪雨だろうと風が吹こうと競技となればガンガン投げます。ま・これほどアホな集団はないでしょうね。しかし、飛ばせるだけで楽しいのだから、これでイイのかな。(平尾)

<Aクラス>

NO	氏名	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	計	FO	合計
1	橋本 雅和	60	60	60	12	60	60					300	112	412
2	橋本 玄	60	58	57	60	60	60	60				300	36	336
3	掛山 吉行	31	58	57	43	60	60	54	60	0	50	295		
4	伊東 哲男	60	60	51	31	60	27	12	1	60	46	291		
5	石井 満	60	59	52	60	38	35	40	50	52	48	283		
6	吉岡潤一郎	22	48	47	53	59	59	45	49	55	39	275		
7	長井 道夫	43	43	44	50	49	60	43	51	29	31	254		
8	池田 昇	38	40	37	32	43	40	37	48	1	49	220		
9	斎藤 勝夫	48	48	32	31	38	35	14	5	28	6	201		
10	丸山 泉	28	8	25	57	16	8	57	27	7	7	194		
11	園田 宏樹											0		

<Bクラス>

1	伊東 哲男	21	30	31	40	60						182		
2	掛山 吉行	13	37	28	22	31	28	36	17			160		
3	園田 宏樹	29	32	32	30	26	24	8	31	32	27	157		
4	吉岡潤一郎	21	26	31	27	24	30					138		
5	丸山 泉	5	6	5	9	29	29	21	23	19	13	121		
6	長井 道夫	28	29	5	20	20	2	21	3	22	6	120		
7	斎藤 勝夫	25	23	24	18	25						115		
8	池田 昇	22	28	23	15	6						94		
9	石井 満											0		

◆2013年FF日本選手権競技会報告

④…………平尾

今年のFF日本選手権も無事に終わりました。毎年開催されているFF日本選手権ですが、少しずつですがメンバーが新人と入れ替わります。但し、若返りが進んでいる様子では無く、参加者も増えているわけでもないのは少し寂しい。F1C競技は現在でも成立ギリギリだし、このままでは10年後F1Aグライダーは不成立なるでしょう。F1Bも参加人数が激減して日本選手権競技そのものの成立が心配です。FF委員会で本気で新人開発をしないといけません。飛ばす場所も昨年と変わらず田んぼで、特にグライタダは足場の状態に左右されるので、とにかく雨は降って欲しくないのです。

今回の選手権は開催の少し前までは3ヶ日も快晴の予想でしたが、予定日に近づくにしたがって低気圧プラス前線が横切る天気図となり天候が崩れてきました。到着日と第1日はどうやら好天に恵まれましたが、競技第2日は予想が外れて朝から雨で田んぼはグチャグチャ、11時頃から雨が激しくなり突風も吹いて悲惨な競技会となりました。日本では草原がないので田んぼで競技をやるしかないとすれば、車の通らない道路を使うとは考えるべきでしょう。来年は何とかして欲しいものです。

第1日 F1B競技

第1日はF1B競技で会った。幸いにもこの日は素晴らしい気候条件で、全員が合計タイム1000秒を超えるという熾烈な戦いでした。フライオフも6ラウンドまでは8人が残っていたが、7ラウンドで5人になり7分フライオフで決着した。監視位置から見ていると、いずれの選手もすごい高度で日本のゴム動力機が世界レベルにある事を感じさせます。但し、ほとんどが自作機ではなく似たような購入機などで、好成绩もそのせいかもしれません。現在では自作機用のパーツはほとんど売れませんし。

F1B

No.	氏名	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	Fo1	Fo2	Fo3	合計
1.	三留益良男	180	240	180	180	180	180	180	300	299		1919
2.	吉田潤	180	240	180	180	180	180	180	300	298		1918
3.	田岡眞	180	240	180	180	180	180	180	300	289		1909
4.	小池勝	180	240	180	180	180	180	180	300	253		1873
5.	西澤実	180	240	180	180	180	180	180	290			1610
6.	今村利勝	180	240	180	179	180	180	180				1319
7.	河合良	180	240	180	180	180	180	166				1306
8.	岩田光夫	180	240	180	180	180	180	165				1305
8.	小我野光博	180	240	180	180	180	165	180				1305
10.	織間政美	180	240	180	180	163	180	180				1303
11.	吉田一年	180	240	180	180	180	180	152				1292
12.	鈴木友信	180	240	180	146	180	180	180				1286
13.	菅原隆郎	180	240	180	139	180	180	180				1279
14.	中田光恭	180	240	180	180	180	156	158				1274
15.	井澤正男	180	240	180	171	135	180	180				1266
16.	榎本栄一	180	162	180	180	180	152	180				1214
17.	高山実	180	203	164	180	180	168	132				1207
18.	枝延	180	213	180	180	93	180	180				1206
19.	松尾哲郎	180	240	180	180	180	180	38				1178
20.	新谷誠悟	180	207	180	102	180	144	134				1127
21.	大塚恵司	132	120	115	180	180	180	139				1046
22.	熊井恒雄	180	61	58	180	180	180	180				1019

第2日 F1A、C競技

この日朝から雨、競技開始も30分遅れました。しかし、風はそれほど無く競技は始められました。

エンジンの競技は全く見ていませので省略して、グライダーのみの報告です。

グライダー競技は午前7時30分から開始。各選手、チャベチャの滑る田んぼを走って、稲株もあるので策も絡むなかでのサークリングです。なかなかサーマル読みには神経を集中できません。そんな中でも各選手頑張って最善を尽くします。4ラウンドまでは風も雨もそこそこで競技は進みました。しかし、5ラウンドが始まって15分過ぎから豪雨と東からの突風です。東側近くには50m高さの山があるので、まさにグライダーのサークリング高度が乱気流です。これではサーマルどころか機体を曳航するのも難しい。突風の中で上昇する機体を見てみると、頑丈なカーボン翼のグライダーがフラッターを起こしていました。これでは正常な上昇は困難ですので、運だけが頼りの競技でした。また、雨で電子タイマーがやられて離脱してもバントがきかないとか、ものすごいピッチングを起こす選手もいました。それでも挑戦するのが選手の性ですが、幸いにも競技での機体破損はなく競技が終了しました。これはまさに神の慈悲でしょうか。このような気象条件での運不運はあったものの、上位はそこそこの順位でした。

F1A .

No.	氏名	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	Fo1	Fo2	Fo3	合計
1.	和田光信	180	180	180	180	126						846
2.	山本修	180	168	169	124	152						793
3.	高橋浪男	180	180	180	180	66						786
4.	生駒大造	180	180	122	180	64						726
5.	栗田和義	140	180	168	68	0						556
6.	大矢高士	153	63	157	57	87						517

7.	平岩	保	160	0	20	92	29							301
8.	平尾	寿康	0	0	0	0	0							0

F1C

No.	氏名	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	Fo1	Fo2	Fo3	合計
1.	関澤 一雅	0	180	180	240	420						1020
2.	山崎 興	0	180	180	240	142						742
3.	江連 明夫	0	180	180	240	64						664
4.	増田 哲司	0	165	180	223							568
5.	山田 明彦	0	180	180	174							534
6.	小坂橋 勇	0	180	180	0							360

◆2013年ミニ国際級競技会報告

⑤……高田富造、平尾

最近の大中田んぼには野菜畑が増えて、ミニ国際級競技会の開催時期が12月にずれ込んできました。今年は昨年より参加者は減りましたが、地元関西勢の日頃の行いが良く、おかげで快晴に恵まれて素晴らしい競技会になりました。しかも耕していない田んぼはカチカチで、足場が良く回収も比較的楽でした。さらに、これまで同様地元との交渉も丹念にやってくれたお陰で、今年も競技会が開催できるのは有り難いことです。来年もよろしく。(平尾)

野菜の収穫時期なので、参加者に十分に説明しましたが、おかげさまで野菜畑への降下もほぼなかった模様で安堵しました。出発点の変更などご協力いただきありがとうございました。今回地元から参加賞として、前日収穫されたばかりの大中産の新エンジンが参加者に配られました。地元の農家のIGさんと奥様のご厚意です。野菜の収穫のピークにもかかわらず、いろいろとご配慮いただきありがたいことです。ご友人の牛飼いのMさんは、今大会にまたまたシン鍋を差し入れてくださいました。参加者の皆様のほっぺたが赤く見え0るのはエンジンのせいなのか、シン鍋のせいなのか？

* F1G

ともすればハイテクでないと駄目、のような雰囲気になって参加者を減らしてきたような気も少しするのですが、考えればMAX2分のことですから勝負では同じ土俵です。ベテランの参加をもっと欲しいのですが、そこで頑張っているF1Gの星が勝山さん、大塚さんです。機体はそれぞれ従来構造(バルサ)です。新鋭の佐々木さんも従来構造でノンメカでしたが2位でした。F1Gとミニクープを盛んにするには、ベテランの参加でにぎやかにしようではありませんか。

* F1H

ミニ国際級大会と言いながら、残念ながらF1H(グライダー)は参加者が少なくなり、種目成立の危機が続いています。新鋭リクルートも必要ですが、ベテラン勢の再奮起を促したい。ランチャーズの古豪は若者に介護されながらがんばりました。えらい。また、ベテランはお手持ちの機材を新進に活用していただくとか、LPの仲間に試させるとか、お宝を活用していただきたい。LPの中にはF1Bに興味を持つ方も多いたのですが、なにぶんにも高価なもので二の足を踏みます。注:ご相談くだされば安いF1Bもありませ…

* F1J

F1Jは環境庁による絶滅危惧種に指定されそうです。じつは、そこそこエンジン人口はあるのですが、競技にはなかなか集まりません。その中でも種の保存に邁進するのは名古屋のオニイチャン(吉川兄)です。今回も華麗なる(加齢なる?)飛行を見せていただきました。私個人としては金箔張りの名古屋流の「殿堂」にご案内したい人です。

* HLG

LPと同様にエキサイトな決勝を見せてくれたのがHLG-Aである。10名中6名が決勝に残り、120秒MAXでもさらに2名が一騎打ち。岡本淳さんが優勝で2位が石井満さんだ。老熟の掛山さんが4位とはえらいものだ。決勝の場から引き上げる皆様は勇者の雰囲気だった。

注:最近は新素材(カーボン、ローハッセル)を使つての機体制作が注目されるが、成績にはまだムラがあるようだ。問題点として機体制作に時間がかかる事と材料の入手が難しいことがあげられる。しかし、これらがうまくいくと素晴らしいヒコーキになるでしょう。

* ライトプレーン

ライトプレーン(LP)級は嶋田さんが優勝でした。2位に名古屋の清水さん、3位が嶋田さんと同じ瀬谷グループの吉田勝海さん。F1Bのベテラン坂巻さんが4位で関西勢では、荒谷さんが5位に入り面目を保っていた。決勝の上昇を見たが、上位グループのはものすごいものだ。高さはさらに進歩していた。嶋田さんは次元が違う凄さだった。サーマルに当たったとか発航場所が良かったとか文句をつぶやけない実力で、幸運を獲得している。あれこれ考えずに率直に真似してみようと悟らされた、参りました。その嶋田さんは伝統的な形体でしたが、坂巻さんと吉田さんは先進的なハイテク構造を取り入れていました。あまりに精巧な作り込みにほれほれました。よくまあ、あれほどにできるものだ。老眼でよくやる。合理的な構造に深く学ばされました。無駄のない最小限の構造で、軽量さと強靭さを兼ね備えていました。吉田さんも嶋田さんも坂巻さんも軽量ではありませんが、模型飛行機としての正攻法のアプローチだったことは見逃せません。単に軽量化と超ロングドライブではありません。しかし、こんなにたかくあがるようになれば、5分MAXフライオフが普通になれば、JMA規定にも3g-20gの考えを検討していただきたいと何人も呟いていました。来年度の課題です。

注:以上の文章はランチャーズホームページに掲載された「高田富造」氏の文章から、勝手に切り貼りして掲載しました。よろしく。(平尾)

F1G

位	氏名	1	2	3	4	5	FO1	FO2	合計
1	中田 光恭	120	120	120	120	120			600
2	佐々木俊和	120	118	120	120	112			590
2	勝山 彊	120	118	120	120	112			590
4	宇津 秀夫	120	120	120	120	83			563
5	河合 良	120	120	120	105	59			524
6	鈴木友信	120	120	120	86	21			467
7	大塚 恵司	8	60	53	120	120			361

F1H

NO	氏名	1	2	3	4	5	FO1	FO2	合計
1	高橋浪男	120	120	120	120	120			600
2	平尾寿康	103	106	116	120	120			565
3	平岩 保	120	120	0	0	0			240

F1J

NO	氏名	1	2	3	4	5	FO1	FO2	合計
1	吉川 強	25							25
2	小平悦久								
3	津田晃英								

HLG-A

NO	氏名	1	2	3	4	5	FO1	FO2	合計
1	岡本 淳	60	60	60	60	60	120	59	479
2	石井 満	60	60	60	60	60	120	34	454
3	安野裕一	60	60	60	60	60	93		393
4	掛山吉行	60	60	60	60	60	77		377
5	田中健治	60	60	60	60	60	32		332
6	野中正治	60	60	60	60	60	31		331
7	園田宏樹	57	60	60	60	60			297

8	池田 昇	44	55	46	60	46			251
9	伊東哲男	60	60	60	40				220
10	吉岡潤一郎	51							51

HLG-B

位	ラウンド	1	2	3	4	5	FO1	FO2	合計
1	岡本 淳	53	57	60	45	60			275
2	安野裕一	48	58	59	60	34			259
3	掛山吉行	37	36	60	60	60			253
4	野中正治	49	48	60	46	38			240
5	田中健治	40	38	60	35	60			233
6	池田 昇	38	43	24	36	60			201
7	吉岡潤一郎	33	29	34	31	60			187
8	石井 満	33	40	32	40	37			182
9	園田宏樹	26	27	29	34	60			176
10	伊東哲男	40	40	41	0	0			121

ライトプレーン

	氏 名	1	2	3	4	5	F1	F2	合計
1	嶋田 信	60	120	60	120	180	266		806
2	清水 和夫	60	120	60	120	180	238		776
3	吉田 勝海	60	120	60	120	180	95		635
4	坂巻 敏雄	60	120	60	120	180	93		633
5	荒谷 靖久	60	120	60	120	180	90		530
6	岡崎 一良	60	120	60	120	168			528
7	今村 利勝	60	115	60	112	180			527
8	梶原 正規	60	120	60	120	124			484
9	福澤 宏	60	120	60	111	95			446
10	高田 富造	60	82	60	58	84			344
11	川阪 末継	60	88	60	37	91			336
12	三井 隼	0	0	0	0	0			0

お知らせ

■ 2014年度きしめん大会案内 (参考) ⑥

- 開催日時 2014年2月22日(第4日曜日) 8時30分開会式、8時45分競技開始
- 開催場所 三重県鈴鹿市池田町田んぼ
- 種 目 中型混合級 E・F1J級、G・F1H級、R・F1G級の機体。2分MAX5ラウンド
HLG-A,B級・1分MAX10ラウンドの上位5ラウンド
小型混合級・スパン30インチ以下・ゴム重量10グラム以下のゴム動力機なら、どんな機体でも参加できます。1分MAX3ラウンド。ただし、3ラウンド中に1MAXを獲得した競技者は3ラウンドの試技をすべて行うことなくフライオフに進むことができる。
- 参加費 2000円、ただし中学生以下は無料とします。複数種目のエントリーの場合、追加種目ごとに1000円お支払いください。
- その他 当日、現地にて競技参加を受付けます。当日の天候等によりラウンド数やMAXを変更する場合があります。原則として選手同士の相互計時とします。参加者はストップウォッチを持参してください。また双眼鏡を持ってみえる方はご用意ねがいます。事故

が起きた場合は競技者本人の責任において対応してください。

主 催 CFFC 実行委員 中型混合・吉川強、佐藤宏彦、吉田潤、HLG・掛山吉行、
小型混合・竹内栄重、鈴木勝

FF文化サロン

●ミニクープの製作・3

⑦……平尾

前回で紹介した石井英夫氏と坂巻氏のミニクープの主翼スパンは670mmと740mmであった。

しかし、スパン740mmの翼を必要な強度を持たせてわずか10gで作るには、機体を軽量化する技術と経験が必要である。しかし、小型機の場合、運動性が良すぎて急速上昇時の発狂しやすいので、スパンは600mmを切るのはお勧めしない。そこで当初ミニクープを作る場合の主翼は展開で700mm、実スパン670mm程度を推薦したい。主翼スパン670mmとした場合、胴長600mm、主翼面積5.5dm²、翼面荷重7.3g/dm²となって、全体のバランスが取れていると思う。このスパンでは性能はロングスパンには敵わないものの、性能もそこそこで重量的にも強度的にも、さほど難しくなく機体を作れるように思う。

1. 石井英夫氏設計のミニクープ用プロペラ資料 (別添)

この資料は石井英夫氏が1998年9月発表のもので、前回発表したミニクープに搭載されていたプロペラは310/400だったが、このペラは320/400なので、それより新しい設計のようである。この資料のプロペラ断面は2種類推薦しているが、TAMA52₅575改の方をお勧めする。石井英夫氏が作るなら別だが、凡人が作ってHLG翼型ペラがよく引くとは思えないからである。

2. 石井英夫氏の5段階調整法を下敷きにした調整法(注:この記事、到底、石井英夫氏が認めるとは思えないが厚顔可憐にやっておもう……)

この文、石井英夫氏が怒るかな……。と言うのは、ここで使用した記事は氏が1998年8月に瀬谷の会報に発表された6頁もある文章を元に、勝手に変更、簡略化したものです。この記事は石井英夫氏が大きに発表した「F1Bの4ステージ調整システム」(上昇調整の為のバカチョンシステム)のミニクープバージョンで、根本思想は不変ですが小型機用に工夫を凝らした調整法なのです。私は石井英夫氏以外にゴム動力機の上昇調整法を解説した物を見たことがありません。と言うのは当時、ゴム動力飛行機の調整について本気で理論化するのが難しいことと、1つの方法で誰の機体でも見事に飛ぶようになる等という方法を、誰も信じられなかったからです。

石井英夫氏がF1Bの「4ステージ調整法」を発表された当時、まだ揚力尾翼が残っていた時代で、ゴム動力機、グライダー、エンジン機等全ての機体の重芯は比較的後ろにあった。少数ですが主翼の外に重芯がある機体すらあった時代なのです。当時は今ほど良いバルサや材料が無く、ましてやカーボンなど無い時代でした。そのため機体を軽く作るのが大変難しかったのです。ですから、ようやく軽く仕上げた機体に、調整のために重りを積むなど言う提案は論外でした。この様な風潮の中での石井英夫氏の「4ステージ調整法」は、まことにセンセーショナルな出来事だったのです。当時の若手の1人が新作グライダーを持ってくると、石井さんが調整でガンガン機体に重りを積むので半泣きになっていた事があります。今では材料が良くなり機体が軽く出来ようになったので、この調整法が理解されています。しかも最近の模型飛行機の重芯は随分と前にきています。ゴム動力機の重芯はF1BやF1Gでは50%~60%辺りにあり、その分水平尾翼の迎角が大きくなっています。その為、この調整法もなんなく取り入れられる時代になったのです。以上前説・・

① このシステムの根本思想

フリーフライト機と言う、人間の意志とは無関係に勝手気ままな飛行物体であるという認識から始まります。この気ままな物体に人間の意志を吹き込み、指示通りのプログラム飛行を行う”飛行ロボット”に作り変えるのが、”調整”の仕事といえましょう。そのために利用可能な仕組みがあれば何でも利用する。重芯位置を始めとして、主・尾翼の取付角差、ラダーの曲げ角、プロペラ推進軸の向き、プロペ

ラのストップ及び折畳み機構、時限つき落下装置(デザマライザー)などなど、ロボットはこのように飛べという、飛行プログラムを強制/管理するのための仕組みといえます。このようにフリーフライト飛行の本質は管理されたプログラム飛行にありますから、ここから問題がほぐれてきて、調整手順というものが見えてきます。さて、5ステージの構成は次の通りです。

- 第1ステージ 手投げ滑空
- 第2ステージ ゴム120回巻き
- 第3ステージ ゴム250回巻き
- 第4ステージ ゴム320回巻き
- 第5ステージ ゴムフル巻き(360~380)

これを1ステージづつ着実にこなして仕上がりを目指すのが”5ステージ調整法”で、愚直なようでも、手順通りに運ぶのが秘訣のバカチョンシステムです。調整完了したミニクープの性能はモーターラン25秒前後、上昇高度55m、滞空性能100秒くらいです。

② 上昇調整 第1ステージ 5ステージ中、第1ステージの手投げ滑空が最重要です。重芯位置は石井英夫氏の機体では71%、坂巻機で62%、平尾機で61%と昔の機体より随分と前にあり、その分水平尾翼の迎角が大きい。滑空は左旋回させるのでラダーをいじり旋回半径20m程度にセットします。小型機を突っ込まず、ピッチングさせずに綺麗に滑空させるのは中々難しいのです。何度も何度も根気よく機速に合うように練習しましょう。石井氏が言う手投げ100回のつもりで根気よく頑張ってください。この滑空テストで機体の狂いと性能、安定性が解ります。

第2ステージ、ゴム120回巻き。プロペラにサイドスラスト2度、ダウンスラスト2度程度を付けて右上に機体を軽く押し出します。うまいいくと右1旋回で高度6~8mまで上昇し、機体はわずかに頭上げた状態でペラを畳んで左旋回滑空に入れば合格です。ここがうまく行かなくてもラダーと水平尾翼はいじりません。突っ立つ場合は少しスラストを増やす。突っ込む時はスラストを減らします。この場合に、どちらかと言うとダウンスラストを主として調整します。

第3ステージ、250回巻き。ゴムが強くなった分だけ突っ立ちがひどい、又は急速に突っ込む。

これが簡単なスラスト調整では治らない時は、重りを増やして重芯位置を前進させ水平尾翼の迎角を増やします。そして滑空調整から愚直にからやり直すと必ず上手くいきます。

第4ステージ ゴム320回巻き。大型機ではあり得ないのですが、機体の小さいミニクープのみの特別ステージです。急上昇する機体が突然発狂して右旋回で突っ込むことがあるのです。ウイングオーバーと言う現象で、主翼や垂直尾翼が踏ん張りきれないために起こります。原因としては、主翼スパンが小さい、上反角が足りない、垂直尾翼面積が少ない等が原因です。まずサイドスラストを減らしてダウンスラストを増やして垂直上昇気味にする。この調整でも上手く行かない時は、バルサやケント紙で垂直尾翼面積を増やす。又は左旋回ラダーを増やして、右ウイングオーバーを逃れる。

第5ステージ フル巻き。どうやっても垂直上昇にならず、旋回気味の上昇の場合、又は前半は見事な上昇だが後半頭上げせず水平旋回っぽくなる場合。この場合は、そこそこの上昇なのでこれでよしとするか、又はスラストの微調整を試みる。あるいは、またまた重りを積んで重芯を前にやり、全ての調整をやり直す。この最後の方法が正解なのですが、ここまできると、後はあなたのヤル気が全てです。調整ができたゴム動力機を飛ばすのはラクチンですが、この調整が一苦労なのである。しかし、調整する事がゴム動力機の醍醐味なのだ。

★ 雑談天国

★ フィリピン救援に派遣された自衛隊

⑧.....平尾

我国は他国の災害援助に過去にもたびたび自衛隊が派遣しているが、我々国民はその実態を知らないままである。そこで今回はフィリピンの災害援助に日本から派遣された自衛隊について調べてみた。これまでは報道しなかった日本のマスコミも3.11大震災以降、自衛隊の働きについて大分正しく報告するようになった。というより我国においても自衛隊がいなくては災害復旧が成り立たない

のが現実なのに、これまでは自衛隊の存在そのものが平和でないとする考え方がおかしいのだ。

自衛隊イコール戦争といった意識は根本的に改める必要がある。日本の自衛隊なのであるから、災害で国民を守るのも立派な自衛行為である。ちなみに永世中立国スイスが平和の象徴のように言われるが、それが認識されるまでにはスイス人の長年にわたる幾多の犠牲があったのである。1527年神聖ローマ皇帝兼スペイン王カール5世の軍勢がローマに侵入した有名なサッコ・ディ・ローマ(ローマ略奪)の時、ローマ法王庁を警護していたのはスイスの傭兵であった。当時のスイスにはこれと言った産業が無く、傭兵派遣は重要な仕事だったのだ。スイス兵は最後までローマ法王庁を守って全滅したのだが、ローマはその恩義に報いるべく今でもスイスに警護を任せているのである。日本の場合、隣国が世界的に評判の悪い中国と韓国なので、自衛軍がないとなれば竹島の現状を見るまでもなく尖閣諸島はとっくに中国に奪われているだろう。国民が本気で戦わなくては、到底平和は得られないのである。そこで余計なことながら、スイスの事を調べてみた。

1. 平和を守るとは？ 参考に永世中立国スイス国軍を調べた。

第二次世界大戦の開戦前、スイスはフランスおよびドイツから戦闘機を大量に購入、またはライセンス生産して航空戦力を整えた。第二次世界大戦の開戦と同時に、スイスは国際社会に対して「武装中立」を宣言し、侵略者に対しては焦土作戦で臨むことを表明した。スイス国民に対しては侵略者への降伏を禁ずる動員令を布告し、一時期は850,000人を動員した。スイス軍は1907年のハーグ条約で定められた国際法上の「中立義務」を果たすため、領空を侵犯する航空機があれば連合国側・枢軸国側を問わず迎撃した。第二次世界大戦中、スイス空軍は約7000回のスクランブル発進を行い、高射砲部隊も航空隊を支援した。結果としてスイス軍は領空侵犯をした約250機を撃墜したが、その代償として約200機を喪失し終戦時にはほとんど壊滅状態だった。当時スイスは外国の軍隊がスイスを侵略した場合は、外国の軍隊がスイスを強奪する前に、放火や爆破等の焦土作戦を実施し、侵略者に一切の戦利品を与えない計画をしていた。スイス人は自分たちが犠牲になっても国を守りぬく民族なのである。その一方で当時のスイス政府は柔軟な姿勢で外交と通商を展開した。第二次世界大戦においては「資源を持たないスイスが、資源を持つ国と通商することは生存権の行使であって、国際法で定められている中立義務に違反するものではない」との主張を貫き、国民の生活を守るために必要な資源を枢軸国や連合国から輸入したり、枢軸国から輸入した資源を加工して連合国に高値で転売することに成功した。スイスは陸軍と空軍を有するが、他国を攻撃しうる戦力投射能力は有しない。陸軍は船舶部隊(水軍・海軍とも呼ばれる)を有する。船舶部隊は、主に国境をなすレマン湖(ジュネーヴ湖)、国際河川ライン川、コンスタンス湖(ボーデン湖)に配置されている。特にフランスとの国境にあるバーゼルの街は別名スイス港とも呼ばれ、石油などを積んだ排水量3000トン未満の船がオランダのアムステルダム港からドイツとフランスを経由してライン川を遡行して来る。バーゼルは内陸国であるスイスが、水運を通じて海と繋がる唯一の貿易港となっている。20隻の哨戒艇が主力である船舶部隊は、有事の際にはライン川を遡行する商船を臨検したり、徴用することとなる。国防支出:94年で43億米ドル、国防予算:96年推定51億3000万米ドル(約5000億円)

2. フィリッピン国際緊急援助統合任務部隊

さて今回派遣された救援用に新鋭の大型艦が派遣されており、これらの災害援助がそのまま自衛隊の訓練になっていることも理解しなければならない。特に今回、ホバークラフト上陸用舟艇を搭載している「おおすみ」の派遣はまさに離島防衛の訓練そのものであり、鉄砲の弾は飛んでは来ないものの、最前線の災害地に上陸する行為は十分に困難な行為である。また、「おおすみ」や「いせ」の艦内に相当な医療設備が整っており、宿泊施設、食堂、浴室等災害に十分に役に立つ設備が整っている。ちなみにフィリッピンは日本には即派遣要請を出したが、中国が艦艇派遣を申し出たところ病院船以外は文章で拒否したという。フィリッピンは居座られるのが怖かったのだろうが、中国ならやりかねない。また、援助金30億円そのものは日本が最高であるが、中国は支援全体で1600万円だというのが、実際は国の経済的は貧しいのかもしれない。ちなみに支援総額では当然ながら2万人を派遣したアメリカが最高である。

* 政府発表

日本の派遣隊を防衛大臣直轄のフィリピン現地運用調整所と、自衛艦隊司令官の隷下に置かれるフィリピン国際緊急援助統合任務部隊の2部隊に再編成する。派遣部隊の定員を約50名から約1180名に増員する。また、主要装備について、これまでのKC-767空中給油・輸送機1機及びC-130H輸送機1機に加え、KC-767空中給油・輸送機1機、C-130H輸送機6機、U-4多用途支援機1機、CH-47輸送ヘリコプター及びUH-1多用途ヘリコプター各3機、輸送艦、護衛艦及び補給艦の計3隻を新規追加する。これまでの医療活動等に加えて、防疫活動及び現地における救援物資等の輸送を新たに任務とする。

* <海自>フィリピン救援へ 毎日新聞社 2013年11月17日

多数の死者が出ているフィリピンでの救援活動に向かうため、海上自衛隊の補給艦「とわだ」が17日朝、広島県呉市の呉基地を出港した。18日に出発予定の輸送艦「おおすみ」と護衛艦「いせ」への給油などに当たる。部隊は22日にも現地に到着する。呉基地では17日、「おおすみ」への陸上自衛隊車両の搭載作業が始まった。呉地方総監部によると、隊員の移動や支援物資輸送などに使う高機動車やトラックなど計17台を搭載。医療航空援助隊の隊員270人も運ぶ。フィリピンへの派遣部隊は小野寺五典防衛相が15日、約50人から約1180人への増派を命令。2005年のインドネシア・スマトラ沖大地震時の約1000人を上回り国際緊急援助隊として過去最大となる。11月22日到着。

① おおすみ 同型艦・保有数3、派遣数1



手前「おおすみ」とホバークラフト



おおすみから離艦するホバークラフト

本型の設計にはエア・クッション型揚陸艇の運用が前提として艦の寸法が決定された。また速力は護衛艦とともに行動する必要と、有事に協同運用されうる民間フェリーが高速化していること等を考慮して、最大速力22ノットが必要とされた。上甲板は艦首錨甲板を除いてほぼ全長にわたって全通しており、艦橋構造物は右舷側に寄せたアイランド型となっている。ステルス性を高めるため、艦体、艦橋構造物ともに傾

斜をつけ、なるべく凹凸を減らした平面で構成されている。船体設計は軍艦構造ではなく一般の商船ベースで揚錨機も一般舶用品である。上甲板のうち、艦橋構造物より後方はヘリコプター甲板、それより前方は車両・資材用の甲板として使用する。またヘリコプター甲板の下、第4甲板後部には、各種の舟艇を搭載して下ヒンジ式の艦尾門扉より直接海上に出入りさせることができる。

医療機能

「おおすみ」は艦橋構造物内の第1甲板レベルに手術室、歯科診療室、集中治療室(2床)、病床(6床)を備えており、これは登場当時、自衛艦としてもっとも充実した

医療能力であった。その他の自衛艦艇も、医師さえ乗り組めば簡単な手術が可能になる、充実した

医務室を有するが、本型と同等以上の医療能力を備えているのは、ましゅう型補給艦とひゅうが型護衛艦のみである。艦内には移送する陸自隊員用として330名分の居住施設がある。ここは災害派遣時には避難した人達の宿泊施設にもなるほか、足りなくなった場合は艦内の車輛格納庫内も宿泊施設となる。災害派遣時には洋上基地としての活用が期待されている。

戦争以外の軍事作戦

本艦はその多用途能力を活かして、自衛隊海外派遣や災害派遣などの戦争以外の軍事作戦にも利用される。1999年9月、トルコ北西部地震の被災者救援のため、補給艦「ときわ」、掃海母艦「ぶんご」を伴い仮設住宅、テント、毛布等をイスタンブルに輸送した時には、歴史的に大国ロシアの圧力を常に感じていた同国民は「バルチック艦隊を破った日本海軍の末裔が我々の救助に来た」と歓迎したという。また2002年には、東ティモールへPKO部隊を輸送した。2004年にはイラク復興支援法に基づき、陸上自衛隊がイラクで使用する軽装甲機動車や給水車など車両70台を護衛艦「むらさめ」による護衛の下で輸送している。「しもきた」はテロ対策特別措置法に基づき、タイ王国陸軍工兵部隊と建設用重機をアフガニスタン近縁のインド洋沿岸へ輸送しており、「くにさき」も、2004年末に発生したスマトラ沖地震被災地への人道援助活動の為、国際緊急援助隊派遣法に基づき護衛艦「くらま」、補給艦「ときわ」とともに派遣された。援助物資のほか、CH-47JA 3機、UH-60JA 2機を輸送し、海上基地としても利用された。また東日本大震災に対する災害派遣においても、その輸送・揚陸能力を活かして出動している。艦が直接接岸しての物資陸揚げのほか、港湾施設が使用不能となった地域においてはLCACによる揚陸も行われた。また車両甲板に入浴設備を設置しての入浴支援や健康調査など、多彩な支援活動が行われた。

性能諸元 排水量 基準: 8,900 t、満載: 14,000 t、全長 178.0m、全幅 25.8m、深さ 17.0m、吃水 6.0m、ディーゼルエンジン (13,500hp) 2基、推進器 2軸、速力 最大 22kt、乗員 135名、兵装 20mm機関砲 2基、搭載艇 エアクッション型揚陸艇 2隻、レーダー 対空捜索用 1基、対水上捜索用 1基、航海用 1基、電子戦6連装デコイ発射機 4基、排水量 13,950トン、満載 19,000トン、全長 197m、全幅 33m、吃水 7m、ガスタービン 4基、2軸推進 100,000PS、最大速 30ノット、乗員 約360名、兵装 ファランクス 2基、単装機関銃 7丁、3連装短魚雷発射管 2基、16セル電子装置 情報処理装置、対空捜索レーダー、対水上レーダー、ソナー、電子戦装置、チャフ発射機 4基、搭載機 (通常)ヘリコプター 3-4機、(最大)ヘリコプター 11機、収容能力 陸自隊員 330名、大型トラック 第1甲板 38台、第4甲板 27台、戦車 18輛、

② いせ 同型艦・保有数2, 派遣数1



同型艦のひゅうが

開発のシステムによって、艦自身も強力な対潜・対空戦闘能力と高度な指揮統制能力を備えている。同時に広大な全通甲板と大きな船体容積によって、多数のヘリコプターを同時に運用できる強力な航空運用能力を備えている。これにより、従来のヘリコプター搭載護衛艦よりも優れたゾーン対潜戦能力を実現するとともに、輸送ヘリコプターや救難ヘリコプターにも対応できることから、戦争以外の

「いせ」は中期防衛力整備計画に基づく平成18年度計画 13,500トン型ヘリコプター搭載護衛艦2320号艦として進水、「いせ」と命名された。2011年3月に就役。第4護衛隊群第4護衛隊に配属され、護衛隊旗艦となった。本型はその外見からヘリ空母とされることが多いが、公式の種別では「ヘリコプター搭載護衛艦」とされており、実際にも空母としてではなく護衛艦としての機能が重要視されている。対潜・対空ミサイルを発射できる垂直発射システムと新



上甲板・デカイ



救護に使われる艦内



多目的室

軍事作戦（災害派遣や国際平和活動など）や水陸両用作戦など多彩な任務も柔軟に遂行できる。なお、従来の軽空母や強襲揚陸艦をも上回るほど巨大な船体を備えていることから、ハリアーのようなSTOVL型の戦闘機を運用する軽空母と比較されることも多い。しかし、防衛省は本型での固定翼機の運用については公式にいかなる発表もしておらず、空母とはまったく本質を異にする艦である。本型は艦橋構造物内の第1甲板レベルに手術室、歯科診療室、集中治療室、病床を備えている。そのため訓練では広大な格納庫に負傷のランクにあわせて3つの救護所がもうけられていた。昇降機で格納庫へと降ろされた負傷者は、その場で医官にトリアージされてそれぞれの救護所へと分散收容される。ここで応急処置を受けた避難民は、ヘリや連絡艇をつかって陸上の医療機関へと送り出されることになる。今回の訓練は災害医療で重要な第一次救命の

前線基地として、「いせ」を活用することを想定したものであったのである。

排水量 13,950 トン、満載 19,000 トン、全長 197m、全幅 33m、吃水 7m、機関 ガスタービン 4 基、2 軸推進、100,000PS、最大速 30 ノット、乗員 約 340 ～ 360 名、兵装 ファランクス 2 基、12.7 ミリ単装機関銃 7 丁、3連装短魚雷発射管 2 基、16 セル電子装置 情報処理装置、対空搜索レーダー、対水上レーダー、ソナー、電子戦装置、チャフ発射機 4 基、搭載機ヘリコプター 11 機

③ とわだ 同型艦・保有数3、派遣数1

とわだは海上自衛隊の補給艦。護衛艦隊への洋上補給を目的とした艦です。前タイプの「さがみ」型より輸送用ウインチやデリックポストが大型化されたほか、給油ステーションの自動制御が導入され、行動中の艦艇に対し迅速に補給が行うことが可能となった。1991年の「ペルシャ湾派遣」を皮切りに海外派遣には全て参加しており、今回も派遣された。言うなれば「とわだ」は艦隊の「お母さん」です。弾薬・燃料から食糧さらにはお菓子まで何でも届けてくれます。とわだ型で焼かれるパンはとても美味しいと聞いたことがあります。デリックポストや巨大な艦橋がそびえる独特かつ重厚感あるスタイルが目を引きま



とわだ

す。艦隊への補給から国際貢献まで、過酷な任務を黙々とこなす「縁の下の力持ち」です。船体後部に艦橋があり、艦橋後方の艦尾には大型の甲板があり大型ヘリコプターの運用が可能であるが格納庫はない。武装として高性能20mm機関砲の設置が考慮されたが実現していない。しかし必要に応じて12.7mm機関銃M2が搭載されている。就役後対艦ミサイル防御策としてチャフ発射機が搭載された。

性能諸元 排水量 8,100 トン、満載 15,850 トン、全長 167 m、全幅 22 m、吃水 8.1 m、深さ 15.9 m、機関 ディーゼルエンジン 13,000hp 2 基、推進器 2 軸、速力 22 ノット、航続距離 10,500 海里、乗員 140 名、レーダー水上用、電子戦・チャフ 6 連装発射機 4 基、搭載機 着艦スペースのみ



C-130



U-4



CH-47



UH-1J

④ 参考までに派遣航空機のリスト

C-130 保有数16機、派遣6機

2006年10月には航空自衛隊小牧基地に航空機動衛生隊が編制され、C-130H機内での医療行為を可能とする機動衛生ユニットが納入された。また、プローブ・アンド・ドローグ方式空中給油ポッドの増設と空中給油受油能力の付与が行われてKC-130Hとなった機体が、2010年に第401飛行隊に配備された。

乗員：6名、全長：29.79m、全幅：40.41m、全高：11.66m、主翼面積：162.1m²、空虚重量：34.36t、滑走距離：約1,300m、最大離陸重量：79.36t、エンジン ターボプロップ×4 出力：3,423kW4基、最大積載量：19.050t、最大速度：約620km/h、巡航速度：550km/h、航続距離：最大約4,000km、実用上昇限度：8,000m、武装：なし

U-4 多用途支援機 保有数5機、派遣1機

U-4は指揮連絡、小型軽量貨物などの空輸、訓練支援などの効率化のため、平成7年度に2機導入された多用途支援機です。最新の計器表示システム、航法装置などを装備しており、米国ガルフストリーム社のビジネスジェット機ガルフストリームIVと同型機で、高い整備性、信頼性を誇っています。

乗員2人、全幅約24.00m、全長約27.00m、全高約7.00m、自重43,450lbs、ターボファン2基、出力13,850lbs、巡航速度マッハ約0.8、航続距離約6,575km、輸送人員19人、

CH-47 輸送ヘリコプター 保有数46機、派遣3機

CH-47Jは、航空基地間の幹線航空輸送を担う輸送ヘリコプター。主要航空基地と点在しているレーダーサイト等へ必要器材などを運ぶ。

昭和59年の1機を皮切りに調達に着手、61年度に初号機を取得し、現在16機を保有しています。なお、平成11年度以降の取得機については、大型燃料タンク、気象レーダー、地図表示装置、2重化慣性航法装置(GPS内蔵)、床レベリング装置などを装備しています。乗員3人+55人、全幅4.80m、全長15.88m、全高5.69m、自重11.5t、有効搭載量11.2t、全備重量22.7t、エンジン最大出力3,149shp/1基、巡航速度200km/h、航続距離約750km

UH-1 保有数130機？ 派遣3機

UH-1は富士重工が独自に改良を行なっ

た多用途ヘリコプター。UH-1Hと外観はそれほど変わらないが、機首がH型に比べてがっているほかコクピット上下にワイヤーカッターを装備している。機体下部に赤外線監視装置を装備したものや、上空からの監視活動のために球体型のTVカメラを搭載したものがある。

全長 17.44m、全幅 14.69m、全高 3.97m、ローター直径 14.69m、全備重量 4,763kg、乗員 2+11人、エンジン 1,134SHP× 1、最大速度 240km/h、航続距離 466km、実用上昇限度 5,334m
富士重工川崎重工

⑤ 参考までに・・・スイス国軍の兵力

平和を守るのは、ずいぶんとお金がかかるものなのです。ましてや日本の場合は隣国が中国と韓国ですから、軍事力がゼロであれば尖閣諸島など即奪われているでしょう。参考までにスイス国軍を調べてみました。このヒコーキの写真を見るとスイスは予算がない中、必死で頑張っている感じがするが、日本人はどう・・・？



左からF/A-18、F-5、ミラージュIII、ハンター、ヴェノム



ホーカーハンター

* スイス領空防衛の戦い

第2次世界大戦でイタリアが参戦すると、その支援のためドイツ空軍機がしばしばスイス上空を通過した。またイギリス空軍は英本土から北イタリア工業地帯への爆撃を行う最短コースであるスイス領空を侵犯した。1940年冬に連合軍からチューリッヒ、バーゼルが爆撃を受けた。英国はこれを「誤爆」と釈明した。ギザン将軍は当初激しい抗議をしたが聞き入れられなかったため、領空侵犯機を撃墜することにした。そのため約500機の戦闘機と高射砲5連隊を整備し、戦争全期間を通じて7,379回迎撃をして、枢軸国側の撃墜64機、連合軍側190機を撃墜した。しかし、スイス側も推定約200機の損害をだし、死傷者は344人に及んだ。

注：これを見ると連合軍機を多く撃墜しているが、中立を守る事の困難さを示している。戦後スイスは枢軸国寄り等と非難されたが、それはスイスが決断した基準であり、連合軍寄りと見られたらドイツから攻撃されたかもしれないので、実に苦しい判断であったろう。

* スイスから学ぶべき事

スイスの中立はギザン将軍の巧みな戦略と国民の一致団結により、長く苦しい戦いに奇跡的に成功した希有な事例と言える。

1972年から1986年までスイスの閣僚であったクルト・フルクラーは「スイスの中立主義は、中立を目的としているのではなく、スイスの自由、国家の独立を維持するための手段にすぎないのです」と語った。中立が決して平和を保証してくれるわけではないことは、幾多の中立国が簡単に侵略されたことでも明らかである。中立を宣言したからと言ってまもられるわけではなく、他国がスイスを尊重するから中立でいられるのです。そのためスイスは中立国を侵略するメリットよりも、戦いが高くつくことをいかに思い知らせる必要があったのです。第2次世界大戦当時、交戦国同士で直接交渉する必要も出てきた場合、スイスにドイツとアメリカは大使館を置いているので、そこを通じて交渉することが出来たのです。その為枢軸側にとっても占領して得る利益よりも、スイスが中立でいることで得られる利益の方が遥かに大きかったのです。北朝鮮や中国の領海侵犯に悩まされている我が国にとって、我が国は安易に非武装中立を説いたり、防衛を米国任せにするのではなく、過去の

スイスから学ぶべき教訓なのです。しかしながら、スイス空軍で今も飛んでいる第2次大戦直後に作られたバンパイヤや世界で最も美しいジェット戦闘機と言われたホーカーハンターが現役にいるとは素晴らしい事です。ぜひこれらの飛行を見たいものである。

* 陸軍:動員時36万3800人。総軍コマンド(全部隊は予備役扱い):コマンド直轄部隊:機甲旅団×2個、歩兵連隊×2個、砲兵連隊×1個、空港連隊×1個、工兵連隊×2個。野戦軍団×3個:各、師団×2個(歩兵連隊×3個、砲兵連隊×1個)、地域管区師団×1個(連隊×5~6個)、機甲旅団×1個、砲兵連隊×1個、工兵連隊×1個、自転車連隊×1個、要塞連隊×1個。山岳軍団×1個:山岳師団×3個(各歩兵連隊×3個、砲兵連隊×1個)、要塞旅団×3個、山岳歩兵連隊×2個、要塞連隊×2個、工兵連隊×1個、地域管区師団×1個(連隊×6個)、地域管区旅団×2個。

【装備】 主力戦車:Pz-61×117輛、Pz-68×186輛、Pz-68/88×186輛、Pz-87(レオパルト2)×380輛。装甲歩兵戦闘車:M-63/-73×192輛、M-63/-89×315輛(全て20mm砲搭載のM-113)。装甲兵員輸送車:M-63/-73(M-113)×836輛、派生型を含む、ピラニア×若干輛。牽引砲:105mm=35型×216門、46型×341門。自走砲:155mm=PzHb-66/-74/-79/-88(M-109U)×558門。地对空ミサイル:B/L-84(レピア)×56基、スティンガー。ヘリコプター:アルヴェットⅢ×60機。水上部隊:アクエリアス級哨戒ボート×11隻。

* 航空軍団:動員時3万2500人、作戦機×153機、年間平均飛行時間:150~200時間、
【装備】 飛行隊 タイガーⅡ/F-5E×90機、タイガーⅡ/F-5F×12機、ミラージュⅢS×29機、ⅢDS×4機。偵察:飛行隊 ミラージュⅢRS×18機、輸送:飛行隊 PC-6×17機、リアジェット36×2機、Do-27×3機。ヘリコプター:飛行隊 AS-332 M-1(スーパーピューマ)×15機、SA-316×12機。▼練習機:ホークMk 66×19機、PC-7×38機、PC-9×12機。

参考資料:『ミリタリーバランス 1995-96』『軍事研究』1997年3月号、『軍事研究』1997.3、国際派日本人養成講座平成 11.7「史探訪:スイス孤高の戦い」

あとがき

⑨……平尾

① ピアノが無くなったら音が良くなった。

80歳がすぐそこになってきたので、家の中のいろいろな物の整理を始めている。ヒコキをどうするかはすでに決めてあるので問題ない。これから家具や食器も減らしていくつもりである。居間には娘が弾いていたサペリと言う美しい赤い色のピアノがあったが、今後とも弾く気はないし大きくて邪魔である。親戚に音楽の先生もいるので引き取ってくれるところはないかと聞いてみた。しかしみんな揃っているらしく、いらぬらしい。そこであちこち調べてピアノを始末する事にした。おかげさまで11月になってピアノが無くなったので、家具を移動し居間のステレオの調整をした。すると、これまでよりボリュームが上がるし素晴らしく綺麗な音になった。これにはビックリしたが、どうやらピアノが様々な悪さをしていたようである。まず部屋の音の響きが綺麗になったようで、そのためヴァイオリンの音が艶やかだしピアノの音もいい。しかし、逆に中高域に気になる響きも出てきた。どうやらこれが12センチフルレンジの限界なのだろう。最近は大口径のスピーカーは流行らないようなので、来年1年かけて高級な18センチウーハーの2ウェイにしようかなと考えているところ・・・です。

② 飯岡等荘の件、

2014年春から飯岡荘が運営を再開するというので、皆様のご意見を聞いてみた。今年まで世話になっていた望洋荘は飯岡荘と比べて料理は美味いが、設備がやや落ちる。それと飛行場までの道中が長くわかりにくい。そのため一度道に迷うと年よりは難儀をするので、高齢者のほとんどは宿舎としては飯岡荘がイイと言う意見のようである。さらに旭市にはお世話になっているし、地元の宿を使うのが若干でもお返しのためになるし、支援してくれている市長さんの手前、やはり飯岡荘ですかね・・・。

③ アメリカの俳優・ブラッド・ピットがスピットファイアを購入

ブラッド・ピットはアンジェリーナ・ジョリーの婚約者で<彼が主演した映画で影響を受け、どうしても欲しくなりスピットファイアを約3億3000万円で購入したという。スピットファイアは第二次世界大戦



スピットファイアー



格子状の骨組み

時に大活躍したイギリスの名戦闘機である。「ブラッドは、現在撮影中の第二次世界大戦ドラマ『Fury』で飛行機の運転や取り扱い方などすべてを学んでから、すっかり戦闘機に魅せられてしまったんです。それで実際に 1939 年から 1945 年にイギリスのロイヤルエアフォースが使用していたスピットファイアを購入したんです。凝り性のブラッドは買うだけでは満足できないので、オックスフォードの訓練学校で操縦法のレッスンを受けるようです」と関係者が英ザ・サン紙に語っている。【NY在住/JUNKO】

ブラッド・ピットは(1963年12月18日 -)は、アメリカ合衆国オクラホマ州出身の俳優、映画プロデューサー。日本での愛称はブラピ[1]。現代ハリウッドを代表する俳優の一人である。身長 180cm、体重 73kg、左利き。

④ 木製自作飛行機の紹介

「フィッシャーFP-303」石原能行 2011.06.30

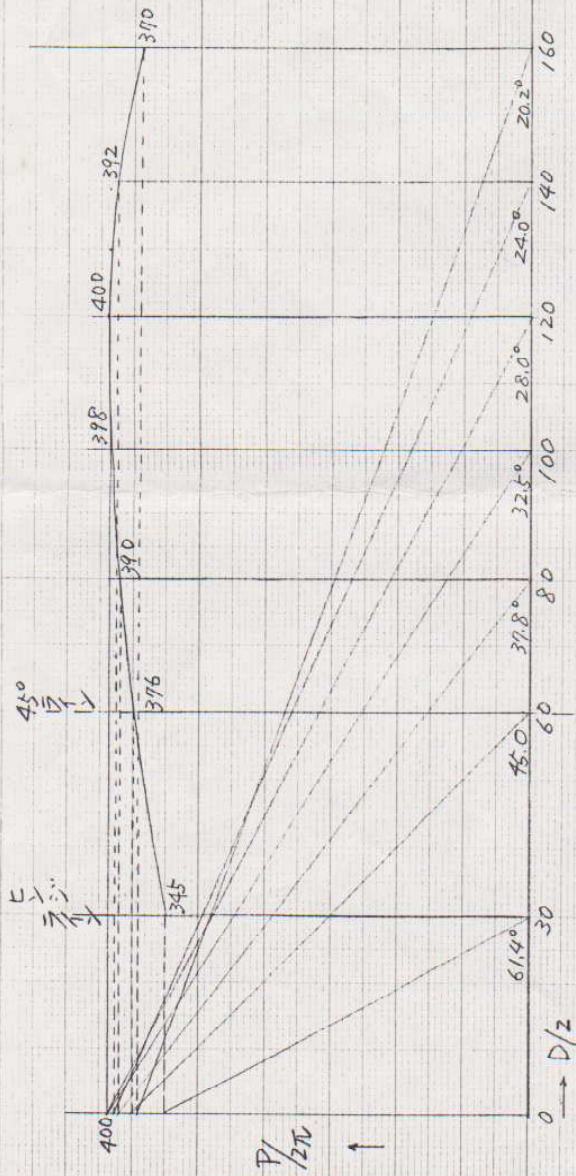
このキットは米国ノースダコタからNorth West便で成田に直行、茨城県守谷の格納庫兼作業場に届いたのは2000年9月の事でした。それから毎週土曜日に守谷に通いコツコツと製作を続け、2008年6月「よし出来たぞ！」という状態になりました。実は3年もやれば飛べるだろうと始めたプロジェクトでしたが、作業台や治具を工夫し試行錯誤しながらの作業は思ったより時間が掛り、実際に航空局の飛行許可を得て初飛行が出来たのは2009年7月の事で、なんと9年の歳月が経っていました。長い製作期間になってしまいましたが、私の場合は『作る楽しさを延ばし、十分に味わった』と思えば良いと納得です。25馬力の小さなエンジンでよく飛ぶものだと感心します。時間をかけて作った飛行機でゆっくり飛行するのも良いものです。

キット:Fisher Flying Products社(米国ノースダコタ州)

全幅 8.42m、全長 5.17m、翼面積 10.26 m²、自重: 119.2kg、 最大重量 204.1kg(一人乗り)、巡航速度 81-89km/h、離陸滑走距離 38m、燃料タンク容量 5gal、エンジン:単気筒 277cc 25 馬力、プロペラ:木製固定ピッチ

(現寸) (D320) ミニター70 (1/2 FIG) 用 700バワ P400/D320

1998.9.29 石井英夫



使用ゴム (5g)

TAM II 1998年もの
3.1 x 85 x 180 L
捲数 380 ~ 400 丁

① TAMA 5300



② TAMA 52575改



(700バワ断面2例)

