

2011年・記録会は8月21日(日)HLGちびた号、PLGともにグリーンパークです

2011年・記録会は9月18日(日)HLGは吉見公園、PLGはグリーンパークです

今年の夏も昨年と同じような酷暑の予感でしたが、7月末から涼しい日が続いて昨年と比べるとまだましかなといったこの頃。3年前から日除けのゴーヤを育てて、現在は蔓が2階まで延びて素晴らしい日陰を提供してくれます。ゴーヤの美しい緑は見る目にも楽しく、おまけに実も沢山なるので卵と炒め物にするとビールに最高です。夏もあと少し、年を取ると夏は涼しい方がイイ。

<b>記録会報告</b>	2011/6月記録会HLG/PLG、 新潟ランチャーズ合宿報告	2011/7月記録会報告
<b>お知らせ</b>	まったけ大会案内、 FF日本選手権大会案内	朱鷺大会案内 アジア選手権の提案・吉岡
<b>FFサロン</b>	公園用HLG - Bその後	
<b>雑談天国</b>	MRJの紹介 哨戒機 P1 国産戦闘機・心神	ホンダジェットの紹介 準国産機・B787 日本の空母？

## 編集雑記

### 2011年6記録会の報告(HLG/CLG)

#### 6月HLG記録会報告

……久保、平尾

6月記録会で吉見に行くときスゴイ草！！、しかも前日の雨でビショビショでカッパがないとシャツまで濡れる飛行場です、スバラシイ。そして原っぱ内の道路も草で覆い隠されて地面が見えない。コワイのでひとまずずらりと路上駐車です。そんな状態でもキチガイ・ランチャーは練習中、こんなコトで日本はイイのか？なんて事を言いながら本人も練習開始で…濡れます。

練習が終わる頃には道路上駐車はマズかろうと、おそろ恐る草道に移動、離れて見ると草の中に車の屋根が見える程度で、これだと目立たなくてイイ。今日は体力が要りそうな飛行場です。

朝は気流が良く投げればマックスと楽観していたら、競技開始と同時に一転どう投げてもデサーマルで、1分飛ぶ機体が30秒程度でスイスイと降りている。

さてみんなはどんなぐわいか、相沢さん、野中さんと吉岡さんを見ると昔の機体、稲葉君は今日も小型機、別世界の浩ちゃんは新しそうな機体を椅子の上にゴロゴロ並べてる。久保さんは大きな機体2機、斉パパはよくわからん、石井満ちゃんも新作っぽいけど、と言った観察をしながら朝飯です。

最近FF仲間が集まる場所がなくなったので、ランチャーズ記録会にあわせて遊びに来る人がちょくちょくいる。当然ながら歓迎である。この日もゴムの松尾さん、枝さん、少し遅れて松岡さん、内海さん。津田さんが高度測定器を持って来ていたので、HLGの高度を測って貰った。浩ちゃんが40m、野中さん、満ちゃんが35m、その他は30m近辺かそれ以下の様である。やはり回転投げが出来ないと落ちこぼれになりそうだ。(平尾)

\* 朝5時半起き、6時出発、現地7時半着。2番機の調整をするも、途中で、デサマの設定ミスで、飛ばし過ぎで、池へ紛失。背丈以上高い草を掻き分けて回収を試みるも、トゲの有る草で体のあっちこっち傷だらけとなり、足はつりそうになるし池の中入っていけないし、で、回収断念。良く飛ぶ機体だったなあ。競技の方は、1番機で3マックス取ったところで、ノーズの重りが紛失していた。探した

が、見つからず。よって、競技を終了。無くした2番機は製作にはかなり時間が掛かっている(1年位)ので、残念だが仕方なし。1番機は、手元に残ったので、来シーズン又使えます。結局順位は5位でした。1番機の重り紛失が無ければもうちょっと上位に行けたかも…。2番機のデサの不調による紛失も、1番機のノーズウエイトの脱落・紛失も私の準備不足。しかし取り敢えず、良く飛んでくれたので良かった、良かった。あとはメンテナンスとパワーだな。

中、高校生の見学グループに私のスィーペッターをプレゼントする。会長が熱心に御指導していました。流石です。私は競技の方で手一杯でした。すみません。未来のランチャーズ会員を育てるのも大切な事です。又、会費払うのも忘れていました。今度払います。

回収の疲れと、蒸し暑さで体力消耗の為、競技終了後、早めの退散となり失礼しました。口べさんの車と私の車に見学グループの彼らを分乗させて、バス停まで送る。クロベさん流石。最近の中・高校正は話をしてみると案外真面目なので関心した。頑張っていて欲しい。さて、私は、1番機のみになってしまったので、のんびりと来シーズン用の機体の計画でも練りましょうか？バルサ機にするか、スタイロ機にするか？スパンをN中さん級に大きくするか？夢は膨らみます。久々にフリーフライトの大型機を広い場所で飛ばすことができたので、疲れたが気分は最高。(久保)

### 6月HLG記録 6月19日吉見公園、晴、27度、0～3m、60秒マックス5/10投

NO	選手名	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	10	計	F 1	F2, 3	総計
1	斉藤 浩	60	44	60	60	55	60	60				300	79/90	120/180	690
2	石井 満	34	44	60	60	60	47	60	49	60		300	87/90	120/137	647
3	野中正治	32	0	60	36	60	60	37	60	60		300	90	94	484
4	吉岡潤一郎	31	38	60	56	60	30	30	25	60	60	296			296
5	久保晃英	35	38	60	46	60	49	60	18			288			288
6	相沢泰男	38	47	50	49	60	60	44	60	43	29	279			279
7	吉田利徳	25	27	35	60	47	54	54	36	51	59	274			274
8	三俣 豊	38	41	56	19	42	45	60	52	07	60	273			273
9	平尾寿康	32	31	41	60	60	43	60	36	46	33	269			269
10	斉藤勝夫	25	33	60	34	44	41	45	51	34	60	260			260
11	稲葉 元	27	33	17	47	21	33	44	35	60	60	246			246

### 6月PLG記録会報告

……河田

参加者8人、45秒MAX.6/10で行いました。何時ものボヤキで周りを安心させて、終わってみればただ一人6max.で斉藤さんが優勝しました。2位は5max.で1秒落ちのボヤカナイ工藤さん、3位は2秒落ちで原さんと初参加の道山さんでした。45秒MAX.と6max./10射がボーダーラインのように思えますが、みんなでこのラインをクリアしましょう、出来ます。(河田)

45秒マックス6/10投とは中々難しい競技ですね。グリーンパーク45秒マックスを6回出すのは名人級でしょう。でもこれで河田さんが6位とは…実力??。もっとも1秒差で4人が並んでいるのはキビシイ勝負ですね。新人もちらほら見えているようなので、期待しています。

### 6月PLG記録 6月19日グリーンパーク、曇り、27度、1～3m、45秒MAX6/10投

NO	氏名	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	小計	F1	F2	総計
1	斉藤竹彦	45	45	45	27	24	34	45	43	45	45	270			270
2	工藤陽久	45	45	44	09	39	45	26	45	45	39	269			269
3	道山鶴二	33	45	43	38	45	34	28	45	45	45	268			268
3	原 国光	35	42	45	38	45	44	45	44	39	45	268			268
5	三辺勇司	45	38	45	37	45	32	45	32	39	45	264			264

6	河田 健	45	43	45	45	38	28	39	45	37	40	257		257
7	吉本凌一	39	06	30	45	45	23	34	45	43	32	251		251
8	橋本守正	29	02	05	06	26	20	25	37	43	36	190		190

## 2011年7月録会の結果(HLG / CLG)

### 7月HLG記録会報告

……平尾

1年ぶりの杉並のグリーンパークで、なんだか懐かしい感じで五日市街道を走る。と言っても最近  
は怪鳥に乗せてもらうので気楽な道中である。グリーンパークに近づくと記憶が不確な事に気づく。

7時15分ころには現地到着、着いてみると芝地の半分が養生中で使えません。且つ、野球場の方  
も大事な試合とかで機体が入るとお目玉を食らう等々今日の記録会は難しそう。初めは場所決めが  
出来ずにウロウロしてから朝食である。飯を食いながら「今日は参加者が少ないな」。だが、しだいに  
選手が集まってきたので、今日の勝負はと顔ぶれを見ると強敵が全滅、チャンスありか等々ブツブツ  
言いながら練習を見ていると、皆さん高度が低い。これはいけるなと期待はふくらむが年齢が邪魔す  
るよな…。競技が始まってみると結構沢山の参加者で感謝、まだまだランチャーズは元気でやれる。

さて、朝各選手を見ての印象。石井満氏は土日の連チャンでお疲れの様子、三田さんに代わって  
元気印の吉岡さんも何か変だ。怪鳥は新型機の調整で今日はダメかな。久しぶりの井村選手はまだ  
まだ高度がある。早朝到着組みの三俣君は綺麗な上昇だが今1つの感じ。久しぶりの池田君、この  
日はまだ声が出てなかった。まだランチャーズを辞めてなかった大八木君は久しぶりすぎて不調のマ  
マ。地元組みでは下手投げの今関氏、やや横手投げに変わってきたようだ。派手なウエアーの星野  
君は良くはわからなかった。小林さんは紙での挑戦のようで不利だろうな。今回初めて参加の仙台の  
西島君、ヒコーキ学生の様だがチッチャナ紙飛行機を難しい振り投げで上手く飛ばしていた。来ただ  
けで不参加組みでは岡田さん、片岡君、それと久しぶりに顔を見せてくれた石井英夫氏、まだまだ元  
気印で大丈夫だ。皆さん、ご協力有り難うございました。

競技場の半分が芝の張り替えて使えないので精神的にはハンディがある。又、球技場の方は大事  
な試合とのことで、ヒコーキは絶対入れるな、入れると失格!!!とキタ。等々で競技の方は全員が  
気を使ってか出だしは平尾がトップ、全体でも前半のマックスは6/70と少ない。後半ななってもマッ  
クスは少なく5/70と混戦のママで、オールマックスの選手はなしで、細かく点数を稼いだ選手の勝  
ちとなった。優勝は1マックス174秒の星野選手、2位は2マックス172秒の梅酢選手、3位に3マッ  
クスを出しながら今1つ記録が伸びなかった大八木選手、4位にヤットコおっつけた平尾、5位に下手  
投げの今関選手、やはり下手投げはイイのかな。以下タイムが小差ですらりといった有様でした。

選手全員暑い中よくやるわ。競技の後、久々に遊びに来た石井英夫氏とダベリングで、ヒコーキの  
話以外の豊富な話題で盛り上がり、楽しい1日でした。

### 7月HLG記録 7月17日クリーンパーク、晴、30度、1~3m、40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	星野 聡	33	17	32	40	13	37	32	19	22	13	174			174
2	梅津和則	25	19	28	20	34	40	40	22	14	30	172			172
3	大八木重則	24	15	14	18	40	25	40	26	18	40	171			171
4	平尾寿康	40	40	22	23	29	22	37	23	0	14	169			169
5	今関健一	33	33	22	32	20	24	24	40	24	20	162			162
6	三俣 豊	27	29	29	28	39	22	19	23	21	11	152			152
6	井村真三	32	15	18	31	20	25	30	26	33	24	152			152
8	池田 昇	24	40	18	32	12	16	21	18	33	14	147			147
9	吉田利徳	24	20	12	24	30	32	20	24	21	24	134			134

10	石井 満	17	11	15	18	15	33	19	12	35	04	122			122
11	小林雅文	15	40	16	05	02	13	15	19	25	04	115			115
12	相沢泰男	19	20	17	30	17	11	22	12	20	12	111			111
13	西島一樹	17	26	10	15	14	16	22	19	02	18	102			102
14	吉岡潤一郎	13	15	09	18	12	10	10	14	35	15	97			97

## 7月PLG記録会報告

……工藤

梅雨が明け、夏本番の中での記録会でした。暑さのための休養や孫の世話などで5人の参加という寂しい記録会でした。最近の記録会の定番となった45MAX・6/10でスタートしましたが、皆が乱気流で記録が伸びない中、河田さんがMAXを重ね、4MAX優勝でした。競技終了後に、石井先生から翼型についてコツリと講義を受けました。8月のCHIBITA-GO大会で松戸旋風を吹かせることができるでしょうか？以上工藤

PLGの皆様とは数ヶ月ぶりにお会いしました。倉田さん、佐藤さん、相変わらずお元気？なようで、まだまだ寿命を延ばしてください。この日はHLGで書いたように半分の芝地が使用不能でやりにくかったでしょうが、小さなPLGを上手く飛ばして

## 7月PLG記録 4月17日グリーンパーク、晴、30度、1~3m、45秒MAX 6/10投

NO	氏名	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	小計	F1	F2	総計
1	河田 健	31	45	45	45	06	26	44	45	30	40	264			264
2	工藤陽久	29	44	05	45	40	45	32	26	37	45	256			256
3	吉本凌一	33	35	30	27	45	12	25	15	32	45	220			220
4	原 国光	23	26	24	30	39	27	06	17	45	45	212			212
5	勝山 彊	12	22	14	20	21	25	28	19	15	13	135			135

## 2011年新潟夏季合宿の報告



……平尾、新潟FFC丸山

今年4月の国際級新潟大会は東日本大地震で中止、ついで今回の夏季合宿前日、7年ぶりの集中豪雨で県内あちこちに避難勧告が出る有様で結局関越は30日深夜に不通となりました。我々も磐越廻りで行く予定でしたが、大震災の影響による山崩れによる道路閉鎖や浸水の報道に大事を取って急遽中止となりました。しかし、当日現地にこんなに沢山の人が集まったのは、みんな命がけで遊んでいると言うことでヒコーキの凄さを見せつけてくれます。それにしても色々

なヒコーキが写ってるな。と言うことで私は今年まだ新潟に行っていないので、残るは朱鷺大会です。何とかこれまでの鬱憤をはらすべく盛大に楽しみたいと考えます。天気よ、頼むで……。平尾

\* 28、29日までの天気予報では29日の午後からは天気も回復に向い30、31日は曇り、との事で

した。会場である安田テクノタウン辺りはそのような感じでした。一方、県内全域では豪雨がやまず、あちこちで川が氾濫、大変な状況となり29日夜遅くには高速(関越道)も一部通交止めに。この時点ではすでにお知らせする術もなく、結果として何人かの方達にご迷惑を掛けてしまいました。

明けて30日AM8:00 会場の安田テクノタウンは予定通りの曇り無風、路面はカラカラ。絶好の飛行日和。関東からお出で下さった(早めに出た、または回り道で)まつおかさん、よしおかさんを交え、F/F、Uコン、R/C(HLG)、おしゃべりと続き午後5時過ぎに宿へ。22:00頃就寝。

31日AM6:00 台風一過のような快晴、空気も澄んで爽やか。が、風強し(3~5m)。7:00頃より競技開始(CLG(30秒)、CLG(30秒)、HLG-B(60秒)、L/P(60秒)のトータル180秒狙い。

タイムの割り振り、機体サイズ、ゴムの量は自由)。が、強風のためまるで競技にならず。5時間、12:00過ぎまで待つますます強くなるばかり。仕方なく12:30、競技不成立で打ち切り、解散。

遠路お越し頂いたまつおかさん、よしおかさんには厚くお礼申し上げます。これに懲りず、次回もまたぜひお出で下さい。以上新潟FFC丸山

## お知らせ

### 2011年秋季大会(松茸大会)案内

開催年月日	2011年9月25日(日)AM7時30分受付、競技8時45分~11時45分
主催	中部フリーフライトクラブ
場所	三重県鈴鹿市池田町タンボ
参加費	1種目2000円、中学生以下は無料。2種目のエントリーも参加費は同じ。但し、ダブル入賞時の副賞は上位成績の1つのみ。
種目	中型混合級(小型国内級、及びミニ国際級) 小型混合級(スパン30cm以下、ゴム10g以下ならOK) HLG(A、B) "
競技方法等	* 中型混合級は2分マックス、5ラウンド * 小型混合級は第1ラウンドは3回までに1分をクリアしたらOK、第2ラウンドは2回までに2分クリア、他はフライオフ。 * HLGは1分マックス10ラウンド中の上位5投を計測
その他	気象条件によりラウンド数マックス数を変更することあり。 競技中の事故等については、参加選手各自で対応する。天候等の理由によりラウンド数を変更することがある。作業中の農家の方々には、こちらから積極的に挨拶してください。デサマには必ず火縄落下防止装置をつけてください。
連絡先	中型吉川強、佐藤宏彦、吉田潤、小型竹内栄重、鈴木勝、HLG掛山吉行、

### 第2回HLG競技会(朱鷺カップ)案内

開催年月日:	2011年10月16日(日)午前8時受付開始、8時30分競技開始、1時終了
主催:	新潟FFC
場所:	新潟市笠巻たんぼ(4月のフリーフライト国際級競技会開催地)
参加費:	参加費2000円、2種目+1000円、子供は無料
種目:	HLG-A(手投げグライダー) HLG-B(手投げグライダー)
競技方法等:	9時~11時30分の間に60秒MAXで10回飛行、うち5回の合計。 11時30分から決勝飛行 機体数は5機まで受付で確認。個別識別記号(名前など)を記入のこと。

詳細な競技の方法はミーティングで発表します。

DTの火縄、線香等落下防止機構を装備していること(機体検査あり)

競技中の事故等は競技者の自己責任でお願いいたします。

風向き等で競技の中断の指示には直ちに飛行を停止すること。

H L G - A 翼幅360mm以上(翼長、重量制限なし)

H L G - B 翼幅160mm以上360mm以下(紙HLGも可能)

そ の 他: 笠巻たんぼから5kmほどの所にビジネス旅館「アーバンIN黒崎」があり、1泊5千円以内(4800円?)です。会場には駐車場、トイレあり。

注意事項: 当日受付等参加者同伴者をご協力ください。現地にゴミ箱はないので各自持ち帰りください。競技スポットでは喫煙。特に吸殻やゴミの投げ捨て厳禁。

大会役員等: 大会委員長 細海 修(新潟FFC)、大会競技委員長 笠井修一(新潟FFC)  
競技委員 細海(兄)、吉田利徳、

### 平成23年度模型航空FF・F1A, B, C日本選手権要綱(予定参考)

主催	日本模型航空連盟 日本航空協会公認
期日	平成23(2011)年11月3日(木)、4(金)、5(土)、6日(日)
会場	千葉県旭市干潟町万歳
種目	フリーフライト F1A, F1B, F1C
規定	FAI スポーツ規定に準拠
参加資格	日本国籍を有する選手権期間中有効の模型飛行士登録者
役員	選手権委員長・日本模型航空連盟会長 落合一夫、競技委員長 吉田利徳、 競技副委員長 坂巻敏雄(A担当)、和田光信(B担当) 谷塚正実(C担当) 陪審員 日本模型航空連盟会長 落合一夫 他に競技役員
申込方法	所定の申込書(郵便振替用紙)に必要事項を記入し期日までに参加費と宿泊を振り込む。いったん納入した参加費と宿泊費は理由の如何を問わず返却しない。
締切日	平成23年9月2日(金)(消印有効)
参加費	18,000円(1種目)
宿泊等	原則として宿泊場所は自由。但し11月3日の受付・開会式・ミーティングに出席のこと。宿舎斡旋を希望する者は申込書に斡旋の要否を記載する(1泊9,600円)
斡旋宿舎	のさか望洋荘 〒289-3181 千葉県匝瑳市野手 17147-10 TEL0479-67-3511
食事	斡旋する宿舎での夕食は宿泊費に含まれる。
同伴者	同伴者の宿泊斡旋も(1泊円)申込用紙に記載の事
参加受理	参加申込をした会員には受理書を送付する。選手は受付時間内に本部(宿舎)に参加受理書、機体仕様書を提出すること。
受付	11月3日(木)16時~17時30分の時間内に宿舎本部に必要書類を提出する。 都合により時間内到着が出来ない場合は予め連絡する。また、下記機体検査等を希望する選手は受付時にその旨申し出る。
機体検査	主催者は機体仕様書に基づき、機体の仕様確認と模型飛行士登録番号を確認する。原則として競技前の機体検査は行わない。別途、F1Aについては曳航索、F1Bについてはゴム重量について検査を行うことがある。また、選手が希望した場合は機体検査を行う。但し、競技中随時抜取り検査を行う。不合格の場合、それ以前の記録は全て無効となる。
選手の責務	選手は他種目の役員をする。不可能な場合には代理人を立て、参加申込書に記入する。役員としての業務を怠った場合、および本要綱に正当な理由なく違反した

	場合は当該選手の競技記録の一部または全部を取り消すことがある。
競技方法	競技は2011年有効のFAISポーツ規定に準拠した公式飛行と決勝飛行を行い、選手権者および順位を決定する。天候などの状況によって競技を延期または中止することがある。延期の場合は追って発表する。
損害賠償	人畜、土地、建物その他の物件に対し競技その他により損害を与え賠償が必要な場合は、当該選手が全額を負担する。
日程	11月3日(金)16～17時受付、17時半開会式およびミーティング、18時～夕食、 11月4日(土)F1Bの競技7:00-13:55、FO1-14:30～FO2-15:10～ 11月5日(日)F1ACの競技7:00-13:55、FO1-14:30～FO2-15:10～、 11月6日(日)F1ACの競技7:00-13:55、FO1-14:30～FO2-15:10～、 競技終了後閉会式、参考 日の出 6:04 / 日の入り 16:42
連絡先	事務局。又はFF委員会事務局田久保潤一 090-3227-1744 (携帯)

## アジア選手権の芽生え

……吉岡靖夫

7月29日から8月6日までモンゴルで開催されたアジアで初めてのフリーフライトのワールドカップ競技会に金川さんと参加しました。参加国は地元モンゴルに日本、韓国、北朝鮮、中国それにロシアの6カ国で100名以上のエントリーでした。目立ったのはモンゴルの選手でここ数年間で飛躍的に技術が向上したことです。それに皆が協力しあって競技を盛り上げていました。たとえば自国の選手の機体が下降してくると手の空いている人は機体の下から扇いで少しでも滞空時間を伸ばす努力を惜しみません。さて期間中、日本でもお馴染みのガンゾリックさんが音頭をとってロシアを除く5カ国のリーダー格の人々が集まり、このワールドカップをランクアップしてアジア選手権を開催出来ないかとの打診がありました。これについて開催を否定する意見はなく、各国に持ち帰り検討して集約した結果を持ち寄ることになりました。大陸選手権は4カ国の参加で成立、自国の航空団体、日本なら航空協会が選手を派遣して個人順位とチーム順位を競います。開催年は世界選手権の開かれない年に開催出来ます。開催は日本、韓国、北朝鮮では広い場所がない等の理由により不可能でしょう。従って、モンゴルか中国での開催しか考えられません。

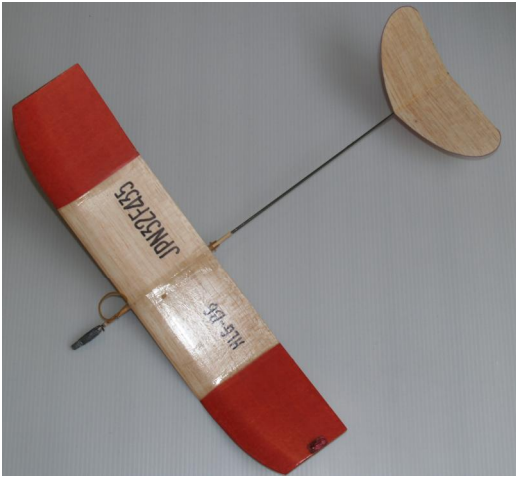
この件に関して皆さんのご意見をお聞かせ下さい。私が心配しているのは、もし具体化して開催に至った場合、はたして日本から出場を希望する選手がいるかということです。世界選手権には希望者が多いのに、アジア選手権にはソップを向いているのでは、いささか問題です。

モンゴルは空路4時間ほどです。会場は海拔1500mですから空気が薄く滑空に影響があることは事実です。でもこれは全選手にとって同じです。食事を心配されますが問題ありません、羊ばかりではありません。日本食もあります。ワールドカップは来年も開催の予定です。多くの日本選手が参加されるのを希望します。(以上吉岡靖夫)

最近日本のFF界は沈滞気味で、特に関東では日本選手権以外中型大型機の競技会がありません。競技会がないと仲間の集まりも減って、機体の開発どころか飛ばすノウハウも尻すぼみになってしまいます。関東にはFFクラブが7つ以上ありますし、その会員も200人を超えているでしょう。模型飛行機の普及等々を叫ぶ以前に、まず競技会を開催し、その競技会に各クラブの会員が参加すれば、盛大な競技会になる筈です。競技会の開催とクラブ員の全員参加が実現すれば、模型飛行機の普及は進みます。まず、ヒコーキを好きな人が、根気よくヒコーキを飛ばせば、新人は自ずから集まってくる。但し、継続こそが大切で最低10年は頑張らないとFF界の隆盛は実現できません。ヒコーキが好きな皆さんの奮起を期待しています。頑張りましょう。

## 公園用HLG - Bのその後

……平尾



HLG - B

前回の5mm削ぎ上げ翼の成功に気をよくしてより高度を稼げるのではないかと考え、翼断面は相似の翼厚4mmの機体を作ってみました。現在まだ調整中ですが、薄翼にしたにも関わらず見た感じ高度が変わりません。しかも翼の強度不足なのか他の原因なのかわかりませんが、5mm厚翼よりも投げ出し角度に敏感な様です。このあたりが機体の作りに敏感なHLGの難しさでしょうか。

競技機としては翼厚5mmの方が強度的に安心ですし、手離れが良いので競技では使いやすいのです。又、高度も石井満氏の言う様に厚翼だから不利とは思えず、かえって高く上がっているようなのです。

軽量な5mm厚バルサが入手困難な場合は4mm厚バルサで強度的には比重の重い(と言っても0.12~0.15程度)バルサを使えば良く、その場合は堅い分翼断面が正確に出来ると思えばイイのですが、この翼厚差による機体の重量差は3g程ですが、滑空性能もどっこいです。

ところが4mm厚翼の場合、1mmのフラップ翼と1.5mmとで比較ところ、高度では1mmフラップ翼の方が上がっているようです。こうなると翼厚4mmと5mmで下面フラップの量を変えることによって、ほぼ互角と言えそうなのです。さて、さて困りました。しかし、どうしてもどちらかに決めるとなると、上昇の安定性から5mm厚が推薦と言えるでしょう。

## 雑談天国

### 三菱・MRJ

……まとめ平尾

MRJとは三菱航空機が開発中の100人乗り未満の小型旅客機の事で、最近関心が集まっているので調べて見ました。ついでにホンダジェットも調べましたが、こちらと比べて三菱は面白い記事がなく困りました。国産には他に3種類あったのでさらに追加しました。



さて、MRJは写真を見ても他社の旅客機とどこが違うのか解らないし、この飛行機どうも面白みに欠けるようで、この記事面白くないことを予告しておきます。

MRJは三菱重工業により開発中の地方都市間を結ぶ民間ジェット旅客機のことです。Mitsubishi regional jetの略です。同社は2008年4月航空機事業専門の子会社「三菱航空機」を設立し、2013年のMRJ就航を目指して開発を進めている。MRJは「日本にとって悲願である40年ぶりの国産旅客機」です。

この機種は航空大手のボーイングやエアバスのラインナップには無く、中小新興メーカーに参入の余地があり注目を浴びています。現在はカナ



ダのボンバルディアとブラジルのエンブラエルの二社が先行して市場をほぼ独占し、それを狙ってロシアと中国が計画を進めており、さらに日本の三菱が続こうとしています。

このMRJは燃費性能などが評価され、2010年12月に米航空会社トランス・ステーツ・ホールディングスが100機の購入を正式決定した。国土の広い欧米や島嶼(とうしょ)部の多い東南アジアでは地域間輸送のニーズが高く、今後引き合いは強まりそうだ。但し、MRJはまだ実機のない“ペーパープレーン”だけに、商談で機体性能や保守管理体制を具体的に提示できないので競合他社に受注をさらわれたケースもある。今後いかにビジネスプランを具体化し訴求力を向上させるかが課題。

三菱航空機は2010年6月、全日本空輸から25機(確定15機、オプション10機)、同12月にはトランス社から100機(確定50、オプション50)と計125機のMRJを正式受注した。また2011年6月香港の会社から5機発注があった。最近アジア2010年2月1日、名古屋市内のホテルで三菱航空機が主催したパーティーで、トランス社のリチャード・リーチ社長は「低燃費、低騒音、低排出ガスの革新的なジェット機。運航コストの低減に非常に期待している」とMRJを手放しで絶賛し、「次にチャンスがあればまた買いたい」と追加購入まで示唆した。三菱航空機は2026年までの小型ジェット機需要を5000機超と予測しており、江川豪雄社長は「今後20年間で最低でも(世界需要の5分の1にあたる)1000機のシェアは取る」と意気込む。なお、MRJの採算ラインは400機が必要とされている。

今年、東日本大震災があったがMRJは関連企業の大半が東海地域に集中していたので、現時点で生産に大きな影響は出ていない。平成26年春の1号機納入に向け、工程はほぼ計画通りに進んでおり、24年夏には初飛行を行う見通しである。明るい話題で日本を力づけたい」と意気込む。三菱航空機では5月にも欧州に販売拠点を設け、海外での受注を強化する計画で、江川社長は「欧州、米国、アジアでの受注に全力をあげる」と述べた。

外寸法(m)36.0 × 29.7 × 10.0、33.6 × 29.7 × 10.0 エンジン推力(kN)75.6 × 2 66.7kN × 2  
最大離陸重量(kg) 39,600 ~ 40,200、最大着陸重量(kg) 38,500 ~ 36,200、航続距離(定員時、K m) 1,610 ~ 3,330、巡航速度 マッハ 0.78、離陸滑走距離(m) 1,460 ~ 1,650、  
着陸滑走距離(m) 1,450 ~ 1,390、価格30 ~ 40億円

## ホンダジェット 量産型、初飛行に成功

……まとめ平尾

操業当時より航空事業への参入を夢に描いてきたHondaは、モビリティ分野の新たな挑戦として、1986年より小型ジェット機の研究を開始した。1993年には世界初の全複合材製ビジネスジェット実験機MH02の初飛行に成功。その後も自社製ターボファンエンジンの開発と並行して、翼や胴体などにHonda独自のテクノロジーを盛り込んだ低燃費で高効率な機体の研究・開発を進めてきた。そして、従来機と比較して燃費、キャビンの広さを格段に向上させた新しいコンセプトの小型ビジネスジェット機「HondaJet」を開発した。世界的にも前例が少ない自社製機体と自社製エンジン(Honda製ターボファンエンジンHF118を搭載)の組み合わせによるビジネスジェット機は2003年12月に、米国において初飛行に成功した。



2006年10月18日、Honda全額出資の航空機事業子会社、ホンダ エアクラフトカンパニーは、フロリダ州で開催された航空ショーにおいて「HondaJet」の受注を開始、3日間で100機を超えるオーダーを獲得した。デリバリー開始は2012年の予定で、いよいよHondaが米国の空を飛びはじめます。「HondaJet」は、エンジンを主翼上面の最適位置に配置するというユニークな

形態を採用することで高速飛行時の造波抵抗を低減させ、巡航効率を高めています。また、このレイアウトにより胴体内のエンジン支持構造を廃することで従来の機体に比べ胴体内容積を大幅に拡大



しました。ノーズなどの三次元曲面にはハニカムサンドウィッチパネル構造を、ストレートな胴体中央部には軽くて丈夫なスティフンド(強化)パネル構造を組み合わせた新しいカーボン複合材の一体成型様式を開発。小型軽量でありながら、クラス最大のキャビンを実現しました。広々としたキャビンは、ひとクラス上のビジネスジェット機よりも足元にゆとりのある設計で、コックピット2席 + キャビン5席の7人乗り、胴体後部の荷物室は約 1,614 リッター、前部にも約 255 リッ

ターの荷物室を確保しています。主翼には、独自開発した自然層流翼設計を採用、空気抵抗を大きく低減。さらに胴体の先端形状を工夫し、ここでも自然層流を実現させるなど、随所に空気抵抗低減の技術が盛り込まれています。

「HondaJet」は米国での販売に加え、2008年にはカナダ・メキシコ、さらには欧州への販売網を拡大し受注を開始しています。2010年12月20日には量産型初号機の初飛行に成功しました。また、2011年3月11日には量産型初号機の飛行試験で、目標性能値である最高速度778kmを上回る時速約787kmを記録しました。今後も必要な認定飛行、地上試験を実施し、2012年のデリバリー開始に向けて、米国連邦航空局(FAA)および欧州航空安全局(EASA)の型式認定取得の作業を進めていきます。(以上、ホンダホームページからの)

標準仕様で365万ドル(4億3800万円)と、VLJ(ベリーライトジェット=超小型ビジネスジェット)としては最高価格帯に属するホンダの新型ビジネスジェット『ホンダジェット』。低価格で知られる双発ビジネスジェット、エクリプス『500』の2.4倍というプライスタグにもかかわらず初期受注は好調です。

ホンダジェットが評価を受けているポイントは、同クラスの機体に比べて3割向上しているという燃費、エンジン搭載法の工夫による機内騒音の低さと室内空間の広さ、低排出ガスなどがある。アメリカの自動車業界ではトヨタ『プリウス』、ホンダ『シビックハイブリッド』などのハイブリッド車が大人気だが、ハイブリッド車の持つ“低燃費、低排出ガス、低騒音”といった特性は空に上がっても付加価値として認められることを見せつけた格好だ。ホンダジェットの公称スペックは以下の通り。

全長 12.5m × 全幅 12.2m × 全高 4.1m、最大離陸重量 4,173kg、最大巡航速度 778km/h、大巡航高度 1万2,500m、航続距離 2,037km、標準定員 6名(操縦者2 + 乗客4)。

性能で際立っているのはリッター 3km近い燃費と最大巡航速度。とくに速度はサイテーション『マスタング』(630km/h)、エクリプス 500 (695km/h)、エンブラエル『フェノン 100』(704km/h)など、同クラスの競合モデルに対して格段に優速で商用旅客機のボーイング『737』に近い。(井元康一郎)

## 次期哨戒機 P1

……まとめ平尾

哨戒機とは国防のために主として日本周辺海域を哨戒する航空機を言う。これまではアメリカが開発したP3Cを使ってきたが耐用年数もせまり、次期哨戒機は2001年国産で進めることに決定した。

2008年に4機が発注されて現在試験飛行が続けられている。P1は情報収集及び、処理能力、攻撃能力では世界最高の性能である。ところが2011年夏になってテスト中のP1にひび割れが見つかった問題で北沢防衛相は2日の閣議後の記者会見で「補強対策を施し、改修する」と述べ、原因究明と対応策を急ぐ考えを示した(2011年8月読売新聞)。

防衛省は2010年11月、P1を今後5年間で約10機調達する方針を固めた。現役のP3C哨戒機



後方のP3CとP-1

は今後5年間で約20機の退役が見込まれているが、同省は退役を10機程度にとどめて耐用年数を延ばす。国の財政難で新規調達に限られるなか、同省は日本近海での活動を強める中国海軍を念頭に監視強化を目指す考えだ。自衛隊関係者によるとジェットエンジン搭載のP1は、プロペラ機のP3Cの約1.3倍の速度で飛行し10時間以上の哨戒飛行も可能。より高い高度で運用でき「気象条件に左右されないきめ細かな探知が期待できる」という。防衛省は調達にかかる費用を約2000億円と見込む。一方1981年に導入が始まったP3Cは3月現在、改良型も含め94機が現役

で活動中である。海自はP3Cで毎日、北海道の周辺海域や日本海、東シナ海で監視飛行し、中国が掘削に踏み切った可能性が高い東シナ海のガス田「白樺」を毎日撮影し、現状を政府関係者に伝えているが、老朽化は否めず昨年3月から順次退役が始まった。防衛省は今後5年間で、約20機のP3Cの引退を見込んでいたが、国の財政難から同数のP1を購入するのは困難と判断した。そこで数年間の延命措置を施すことで、退役させるP3Cの数を購入するP1と同数にとどめる「苦肉の策」をとることにした。【樋岡徹也、坂口裕彦】

川崎P1は2007年9月岐阜基地にて初飛行した。航空自衛隊の次期輸送機C-2と開発リソース及び部品を共有することで、開発費及び取得費の抑制を図ることを開発目標の一つとしている。なお本邦において開発された航空機としては、兄弟分のC-2に次いで2番目に離陸重量が重い機体でもある。P1はターボファン4発という、哨戒機としては例の無い構成である。主翼はオーソドックスな後退角付きのテーパー翼で、フルスパンの前縁スラットとシングルファウラーフラップを装備する。主翼面積はおよそ170平方メートルで、P3Cと同程度の翼面荷重値を得ている。一方で広い翼面積は抗力の増大を招くが、P1は胴体幅をP3C並みに絞り込むことでトータルの抗力増大を抑制している。

なお主翼構造の外側1/3程度がC-2と共用部品になっており、翼端のESMセンサや航法灯なども共通化される。機首下部にはSH-60K哨戒ヘリコプターと同様に赤外線探査装置(FLIR)ターレットを持つが、普段は機首内に格納されており、使用時に機外へ出す。ソノブイ発射口は機体下面、主脚の後部にあり、海面に投下した複数のソノブイの音響や高性能レーダーなどからの情報を一元処理し、潜水艦や不審船を探知する戦闘指揮システムに人工知能を搭載する。また胴体下面には敵味方識別装置(IFF)アンテナをはじめ、通信・航法・ソノブイ電波受信用のアンテナが設置されている。武装は、P-3C同様に機首の下部に格納庫(いわゆる爆弾倉)を持ち、対潜爆弾(航空爆雷)・魚雷を投下できる。主翼の下にはいくつかのハードポイントが設置されており、最大8発の対艦ミサイルなどを装備できる。また機首前方及び側面にはHPS-106レーダーシステムの空中線部が配置されており、後部のものと合せて4枚の固定式空中線により全周視程を有している。操縦系統はセンサー類や精密電子機器との干渉を避ける為に、光ファイバーを使用したフライ・バイ・ライト(FBL)方式で、海自において装備評価試験機UP-3Cで実験を繰り返したものである。FBLの採用は実用機としては世界初の試みであり、配線の軽量化、消費電力の低減もはかられる。飛行性能はP-3Cから大きく向上して巡航速度が速くなることによる作戦空域到達時間の短縮、単位時間当たりの哨戒面積の向上が見込まれ、防衛省は機体数が削減されても哨戒能力は落ちないとみている。

防衛省装備施設本部はP-1のライフサイクルコストを、2兆2,850億円と見積もっている。見積もり条件は調達機数を約70機、運用期間を約20年と仮定しており、1機当たりでは約326億円となる。

機体概要 全長：38.0m、全幅：35.4m、全高：12.1m、エンジン：F7-10 × 4、離陸重量：79.7t、  
離陸定格推力：6,100kg × 4、巡航速度：830km/h、戦闘航続距離：約8,000km

出典『Jane's All the World's Aircraft 2007-2008』、ウィッキペディア、川崎重工広報等。

## 準国産機・ボーイング 787 ドリームライナー

……まとめ平尾

日本と縁が深く「準国産機」とも呼ばれる次世代中型旅客機ボーイング787型機が2011年夏、世界に先駆けて日本でデビューする。機体部品の35%以上を日本メーカー勢が手掛け、全日空(ANA)が1号機引き渡しを受けるローンチカスタマーとして協力している。炭素繊維複合材の多用で燃費を従来の中型機に比べ20%削減でき省エネ時代にもぴったり、乗り心地もぐっと良くなった。

全日空(ANA)は22日、ボーイング社の新型ジェット旅客機787(B787)を世界で初めて導入することを記念して、初号と第2号は特別塗装機とすることを発表した。特別塗装のデザインは、胴体の前方に大きく787と記し、後方には藍色の地に同社のブランドコンセプトを表現する白の3本の線を交差させている。

### \* B787【実は「メイド・イン・ジャパン」の旅客機】

当然シアトルのボーイング社工場で生産された訳だから「メイド・イン・USA」なのだが、実は機体の5割がカーボン繊維を使った素材。その100%が日本で生産されている。これにより従来の同形機に比べ重量が30%軽くなり、その分燃費も向上した。操縦室の制御システムの半分以上は日本製。

更には機体の内装も殆どが日本製素材と正に「メイド・イン・ジャパン」の旅客機であると言える。



国産初のジェット旅客機は現在三菱航空機が生産する「MRJ」と言われるが、実質は787が戦後日本初のジェット旅客機だとも言えるのだ。日本のハイテクなしにこの旅客機は誕生しなかったはずだ。

軽くなり燃料を食わないので航続距離も伸び、約2倍の燃料タンクを備えたジャンボ機(400席以上)とほぼ同等の約15,000キロを飛ぶことが出来る。このため従来の主力中型機届かなかったニューヨーク、ロンドンなど欧米路線にノンストップ就航が可能になる。主翼は三菱重工、胴体前方は川崎重工が製造するなど、機内設備ではトイレに「TOTO」のウォッシュレットが採用され、全クラスに設置される。

機体の窓は外がよく見えるように767より3割ほど大きく設計された。スライド式日除けのかわりに、ボタン1つで色の変えられる「電子カーテン」も採用されている。今年5月末までの注文数は835機に上がっている。旅客機としては「空前のベストセラー」となる見通しで、日本の技術を満載した機体が世界の空を席卷する日は近い。(以上読売新聞より)

787ファミリーは3機種から成り、基本型の787-8型機は座席数210～250席、航続距離は7,650～8,200海里(14,200～15,200km)、ストレッチ型の787-9型機は、それぞれ250～290席、8,000～8,500海里(14,800～15,750km)の性能を有します。3機種目となる787-3型機は座席数290～330席、最大航続距離は2,500～3,050海里(4,600～5,650km)となる予定です。

787-8: 1億8,520万USドル(2010年)、787-9: 2億1,810万USドル(2010年)

ウィッキペディア、ANA、毎日、時時トセットコム、ボーイングのホームページより

## 次期国産戦闘機・心神 『防衛省 技術研究本部』から転載他 ……平尾

日本の空を守るための国産ステルス戦闘機の実証機「心神」の開発がいよいよ本格化へ。研究開発を進めた上で2011年度中に実証機が初飛行する予定。主力戦闘機として導入されるかどうかは未定です。本機で開発が進めばアメリカからの圧力(横やり)が増してくることや、ヨーロッパとの共同開発になる可能性も充分にある。機体の主契約企業『三菱重工業』、エンジンの主契約企業『IHI』(XF5-1)は共に日本を代表する企業であり日本の軍事産業総力戦である。

「心神」は、国産の機体に国産のエンジンを搭載した純国産ステルス戦闘機。機体を完成させて実証機の飛行テストをし、その後武器を搭載して戦闘機としての飛行テストをする。今の所は2017年から18年頃の実用化を目指す方針で現在の仕様はあくまでもテスト機であり経費節減のために機体は小型で、ですでに1/5モデル機の飛行が完了している。



心神に搭載する電子機器で特徴的のものとしては機体に張り付ける薄いレーダーであるスマートスキンセンサが採用されたことである。これは1998年(平成10年)度から2003年(平成15年)度まで行われた「コンフォーマル・レーダ・システムの研究」の成果を基に開発されており、2006年(平成18年)度から、軽量・高強度な新複合材の胴体構造への適用に関する「将来小型航空機への適用技術に関する

研究(スマートスキン機体構造の研究試作)」が開始された。2010年(平成22年)度にかけて試作、2011年(平成23年)度の完了を予定している。

\* 現在心神の位置づけはテスト機であるが、F22が入手不可能、F35の配備も大幅に遅れそうで、それを勘案すれば、「心神」とその後の実用機の開発に10年を要したとしても、実機の調達可能時期は制空型JSFと然程変わらなくなる可能性があります。勿論、制空戦闘機の開発経験の深い米国が開発した機体と比べ、日本が開発する制空戦闘機性能は劣るとしても、アビオニクス、電子兵装で若干上まわる(F2と同様に)可能性があります。日本での開発が制空任務に特化したもので、ユーザーも航空自衛隊のみと技術開発以外の要素は比較的単純なプロジェクトになる事、また過去の国内開発では予算・開発期間でも米国型開発の様に膨らむ事もなく概ね予定範囲内で収まっている事を勘案すれば、費用対効果等受け入れ十分実用になる可能性が高いのです。

全長: 14.174m、全幅: 9.099m、全高: 4.514m、離陸重量: 8t、エンジン: IHI XF5-1 (アフターバーナー推力約5t) × 2 注: 後半の部分は<http://ysaki777.iza.ne.jp/blog/>より転載。

## ヘリコプター空母・ひゅうが型護衛艦 ……まとめ平尾

突然毛色の異なる記事ですがご勘弁を。これを載せた理由は中国空母騒動が原因です。この空母は中国がデタラメを言ってロシアから第三国経由で娯楽施設に使うと言って輸入し空母として仕立て直したもので、現在は艦載機がないが5年後は？ で日本はどうするの？、と言うことで調べて見ると日本にも素性の怪しい護衛艦が存在するので、その紹介である。

1. 概要 ひゅうが型護衛艦は、多数の哨戒ヘリコプターを同時に運用できる広大な全通甲板が特



ひゅうが型護衛艦

徴である。ヘリコプターの運用能力に加えて、対潜・対空ミサイルを発射できる垂直発射システムと、ATECS(新戦闘指揮システム)や強化型MOFシステム等の新開発のC4Iシステムを採用したことにより、強力な対潜・対空戦闘能力と艦隊の旗艦として使用できる高度な指揮統制能力を兼ね備えている。またその巨大な船体による強力な輸送能力とヘリコプターを生かして今回も災害派遣などの人道支援任務にも活躍した。本型は従来の軽空母や強襲揚陸艦の一部をも上回るほど巨大な船体を持つこと



ひゅうがの巨大な滑走路？

ことから、事実上のヘリ空母として言及されることが多いが、海上自衛隊は本型を「ヘリコプター搭載護衛艦(DDH)」に種別し、巨大な船体を生かしたソナー等を艦首に備えて、対潜戦に特化している。また、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が、防衛省は本型での固定翼機の運用についてはいかなる発表もしていない。

## 2. 船体

基準排水量は歴代自衛艦で最大の 13,950 トンとなった。満載排水量は推定で 19,000 トンとされ、イタリア海軍の「ジュゼッペ・ガリバルディ」やスペイン海軍の「プリンシペ・デ・アストゥリアス」、タイ王国海軍の「チャクリ・ナルエベト」などの軽空母と同等か上回っている。船型、装備も従来の駆逐艦、護衛艦と異なるが、海上自衛隊では、ヘリコプター(H)による潜水艦駆逐(DD)を任務とするため、ヘリコプター搭載護衛艦(DDH)と分類している。Mk41 VLSから発射する艦対空ミサイルを主な装備として速射砲は持たず、単艦での戦闘は考慮されていない。しかし、MH-53Eの全備重量は 33.3 トンにおよび、ハリアーIIなどの戦闘機を凌駕するものとなっている。艦橋構造物は右舷に寄せられ、艦首から艦尾まで全通した上甲板(全通甲板)は飛行甲板を兼ね、ヘリコプター3機の同時発着艦を可能



巨大な昇降機と格納庫

としている。現在同型艦は「ひゅうが」と「いせ」の2艦があり、2010年予算が認められたので、いずれは3艦になる。

\* みなさん、この護衛艦をどう思われます？少しいじってハリアーやオスプレイを載せると小型空母として使用可能ですし、これが日本にとって良いことなのか悪いことなのか。下手なことを言うとマークされそうで心配です。しかし、国土を護るのは政府、国民の勤めですので……。

ひゅうが 基準排水量 13,950 トン、満載排水量 19,000 トン(推定)、全長・197m、全幅・33m  
ガスタービン 4 基(100,000PS)・2 軸推進、最大速・30 ノット、乗員・約 340 ~ 360 名  
主な兵装・高性能 20mm機関砲 2 基、12.7mm機銃M2 7 基、Mk41 VLS:16 セル(ESSM、VLA)  
1 基、短魚雷 3 連装発射管 2 基、ヘリ搭載容量、11機、ヘリ搭載定数、哨戒ヘリコプター 3 機  
参考までに本艦と比較される空母を列記した。

中国の空母 満載排水量・58,900t、全長・305.0m、全幅・35.5m、  
蒸気タービン 4 基(8万馬力)、速力・29kts、航続距離・19,500km/10kts、乗・1,690 名  
中国ではやはり日本の海軍力の動向は気になるようだ。「中国人を憤らせるのは、日本の防衛省が『中国の海上での頻繁な活動』を建艦の理由に挙げていることだ。これはインドが中国の脅威を口実に核実験を実施したのとほぼ同じだ」とし、「歴史を見ても日本は『安全に非ず』を口実に西太平洋で最大の艦隊を作っていた」と指摘する。そして「『準空母』計画は日本が追及する大海軍の夢の縮図に過ぎない。日本は世界でも早い時期に空母の研究開発に取り組んだ国の一つで、1922年から建造を開始し第二次大戦終結まで25隻を造った。これはいかなる東アジアの国もはるかに超えることのできない記録だ」と。「人民日報」系の国際問題専門紙「環球時報」

イタリーのジュゼッペ・ガリバルディ・軽空母、排水量：10,000 t 満載：13,850 t、  
全長、180.2m、全幅・33.4m(飛行甲板全幅：30m)、2 軸推進・ガスタービンエンジン 4 基、  
速力・30kt、航続距離 20kt / 7,000nmi、乗員・550 人、搭載機・ハリアーII・16 機、またはSH-3  
D・18 機、搭載数：格納庫 12 機、露天係止 12 機

プリンシペ・デ・アストゥリアスはスペインの航空母艦(軽空母)。スキージャンプ甲板を有する。  
排水量・建造排水量：13,400t、基準排水量：15,912t、満載排水量：17,190t、全長・195.9m、  
飛行甲板・175.3m、全幅・32m、1 軸推進・GE LM2500 ガスタービン 2 基  
速力・27 ノット、航続距離、6,500 海里/20 ノット、乗員・605 名、司令部 60 名、航空要員 145 名  
搭載機・ハリアーIIプラス 12 機、SH-3、AB212・12 機

チャクリ・ナルエベト はタイ王国海軍の航空母艦(軽空母)。タイ海軍初の航空母艦であり、STO  
VL空母である。公式艦種は外洋哨戒ヘリコプター母艦

排水量・基準：10,000t、満載：11,485t、全長・182.6m、全幅 22.5m、2 軸推進、速力・26 ノット、  
乗員・455 名+航空要員 146 名、搭載機・AV-8Sマタドール 6 機

ヴィクラマーディティヤは、インド海軍の航空母艦。ロシア海軍の重航空巡洋艦アドミラル・ゴル  
シコフを取得し改装した艦である。満載 45,000トン、全長・273.1m、全幅・53.0m、  
蒸気タービン(180,000hp) 4 基、4 軸、速力・最大 32 ノット、航続距離・18 ノット  
航続距離・7,000 海里、乗員・1612 名、搭載機・MiG-29K・16 機、Ka-31・6 機  
アジアの他の国は空母を所有していない。

## 編集雑記

……平尾

\* 世界女子サッカー大会でなでしこジャパンが優勝した、凄すぎる。決勝でアメリカに2回も先制されながら、その度に追いついて同点決勝となりPK戦で快勝、チビな日本の女の子が走り回って見事な優勝である。テレビで何度見ても飽きない画面である。日本女子サッカーの世界ランクは4位なのでこれは決して奇跡などではなく、いずれ到達する結果であった。しかし、見事ミゴトである。

ニュースで言っていたが主将の沢の年収ですらわずか360万円だという。だから選手のほとんどはアルバイトをして生活費を稼いでの選手生活だという。しかも、たとえ優勝たたらもらえる報奨金は、男

子の1/10分ので選手全体で300万円が相場だとは、なんという日本の非常識。原発先進国日本が言ってあきれられる。何とかせよ…。女子サッカーは世界全体で見るとチームが存在するのは先進国の一部みで、後進国ではほとんどの女子スポーツは存在しないのである。社会の偏見というか「女性の地位は人類の次」とか「人間の次に利口なのは女」等々と言われるのは当然なのである。しかし現実の我が家では「亭主の地位は人類の次」だが。

\* 千葉からでは交通費がかかるので7、8年ぶりに新宿東急ハンズに行ってきた。結論から言うとあこがれの東急ハンズも様変わりでガックリだった。まず模型飛行機が置いていない。道具、材料、自転車、鞆の高級品が壊滅した。珍しい小物電気部品や不思議なキットもなくなった。全体に平凡な物のばかりで東急ハンズ独特の品揃えは影も形もない。バルサも調べたが置いてある種類と数が少ない。また、昔良く買いに行ったカーボンパイプは7 が2100円、5 1750円もする。こんなに高くては年金生活者には買えない。これで又東京の魅力が1つ減った。

\* 今回はプリンターの話です。6月号の印刷には往生しました。Tさんの原稿は写真が大部分、ま・やってみようと印刷にかかる1頁5分もかかる。10年前のプリンターなので遅いのは覚悟の上なのですが、これだけ印刷時間が長いと様々なトラブルが発生します。このままでは80部で7時間かかります。しかも印刷中にメカトラやインク切れが発生するので目が離せません。これはカナワンと夜間印刷にしたのですが、メカトラが気になってチェックが必要で眠れません。結局1500枚印刷するのに3日かかりバテた。次号から1頁あたりの写真部分は50%以下にしたい。又、トラブルが発生すると予備の器械と交換です。しかし、器械によってどうしても色の調子変わり、それを調整すると時間がかかるのでいじらず印刷しました。

\* さて印刷が終わってから、さらなるトラブルに備えて壊れたプリンターをバラし、部品取りにかかりました。器械はキャノン・ピクサス550iです。今の印刷機械は経費節減のために、ボディーはビスマシでプラスチックの嵌め込みです。そこでケースの切れ目をチェックしながら長時間かけてカバーをバラした。次は内部メカの分解ですが、すでにブロック交換方式なので部品がバラバラにはなりません。やっとの事で印刷ヘッドを取り出したが何故かケーブルや駆動ベルトが付いたままです。そこでインターネットでチェック。しかしメーカーはこの手の解説は皆無ですから、気長にマニアの投稿をチェックすると、やはり出来る人がいるんですね。丁寧な説明文とカラー写真入りでパーツ補修の方法が載ってました。それを見るときも簡単に印刷ヘッドを外しています。そこで器械をよく見直すと、たしかに簡単に印刷ヘッドが外れます。次は古いインクが詰まっているのでバラした印刷ヘッドをエタノールで洗います。しかし、スナナリとはインクの通りが良くなるので1晩エタノールに浸けました。

その結果2ヶのヘッドは色調は完全ではありませんがそこそこの色なのでひとまずOKとした。次に気づいたのは、プリンタートラブルのほとんどは印刷ヘッドなので、ここさえ交換すれば印刷はOKなのです。最も古い器械(BJ 5600)のヘッドはエタノール漬け4晩目でも通りが悪いがもう少し頑張ります。100円インクを使うには、この様な苦労があることをご承知おきください。

\* 暑い中、やっとの事で今回の会報の印刷にかかりました。ここでトラブルです。カラー印刷が途中からおかしくなるのです。プリンターを取り替えても同様のエラーが発生します。そこでパソコンの印刷関係ソフトを削除して入れ替えてみました。これで多少は良くなったものの20枚ぐらい印刷すると色がおかしくなります。結局、諦めてモノクロ印刷に変更しました。ご勘弁ください。

しかし、モノクロ印刷でも枚数が多くなると印刷が変になります。困ったものですが、原因が不明なのでこの号はこのまま進めて、次号からは印刷専用機を購入するなり対策を考えます。その場合の問題はインク代の高騰です。100円インクを使える機種があるのかどうか、これからインターネット等を駆使して調べます。それでも上手く行かない場合は、諦めてモノクロ印刷にするしかありません。