

- 2018年・記録会は 5月20日(日)HLG、PLGともグリーンパークです。
- 2018年・記録会は 6月17日(日)HLG、PLGともグリーンパークです。

西暦2018年は平成30年なのでから一区切りと言えるでしょう。我々がランチャーズになって間もなく40年になるのですが、よくも頑張ってきたものです。ランチャーズはハンドランチに特化した集団ですが、割と簡単に作れて競技も1分マックスなので回収が楽、又、サーマルハントが面白く結構飛ぶので、これらが全てプラスに働いて続けてこられたのでしょう。又、フリーフライト・ハンドランチは作りやすいのですが、奥が深いので止められないのでしょう。私もランチャーズ創世記から続けてますが、まだまだ面白いと言うのは本当に困ったものです。一方、他のFF機種 of 競技人口が減りつつあるのは問題で、FF界全体として対策を考えないといけません。その基本として継続的な競技会運営が必須で、粘りの強い運営組織が必要です。高齢者が増えているので、その気になればやれる人が結構居るはずですが、責任を取りたくないのかな。皆で真剣に考えましょう。

- 記録報告 ①② 2018/1 月HLG/PLG記録報告 ③④ 2018/2 月HLG/PLG記録報告、
 ⑤⑥ 2018/3 月HLG/PLG記録報告 ⑦⑧ 2018/4 月HLG/PLG記録報告、
 ⑨旭大会報告
- お知らせ ⑩平城京大会案内、
- FFサロン
- 雑談天国 ⑪ 第4世代戦闘機F-35の種類等・平尾
 ざつがき ⑫

◆2018年・気になる行事予定(参考)

開催日	競技会名	開催地
6月 3日(日)	平城京大会	奈良市平城京跡
10月 7日(日)	CFFCまったけ大会	三重県鈴鹿市池田町田んぼ
11月 2日(金)	FFミニ国際級競技会	千葉県旭市干潟
11月2～5日(金～日)	FF日本選手権(ABC)競技会	千葉県旭市干潟
12月 2日(日)	ミニ国際級HLG、LP競技会	滋賀県東近江市大中
毎月第3日曜日	ランチャーズ記録会	埼玉県吉見公園他

◆2018年1月記録会報告(HLG/PLG)

1月HLG記録会報告

①……赤星、

ランチャーズ記録会 1月に参加しました。広場に到着したのは日の出の10分過ぎ。既に何台もの車があつて、遅刻した気分です。雨のせいか、霧が立ち込めていました。予報に反してほぼ無風。さて、記録会はいつもの通り、1分MAX10-5スーパーMAXあり。スーパーMAXは宣言制で2分MAXです。風は1m/s。さい先良く2連続でMAXをとりますが、3投目でデサーマルにはまって58秒。この頃から空気が荒れてきたようです。ある程度のところまで降下してくると、突然姿勢を崩して右下に頭を向けると、強烈に吸われる機体が多発。皆さん大苦戦しています。私の4投目もご多分に漏れず、途中から急に姿勢を崩します。ギリギリ粘ってMAXに届きましたが、ヒヤヒヤものでした。5投目もMAXがとれましたが、余裕は

ありません。残すはスーパーMAXのみ。皆さん苦戦しながらも、4MAXまで漕ぎ着けます。この中でも調子が良いのは、前回覇者のやまめさん。唯一人4投で4MAX。スーパーMAXで勝負が決します。最初にスーパーMAXを終えたのはN中さん。ご本人は納得いかない様子ながらも、100秒を超えてきます。吹き込んだ！と思って投げたのですが、これが大ハズレ。順調に降りてきてしまい、80秒にも届きません。その後のフライオフ状態となった、スーパーMAXも、読みにくい空気に翻弄されて、皆さんタイムが延びません。結局、この日スーパーMAXはなし。このままN中さんの優勝となりました。おめでとうございます。荒れた空気に苦しんではいましたが、この日ついにMGさんが覚醒。しっかりと指に掛かったランチは、高さ2割り増しといった感じ。気持ち良く腕が振れていたようです。高性能な機体とあいまって、今後は恐ろしいですね。

NO	氏名	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	合計
1、	野中 正治	54	60	60	60	49	56	29	60	101	—	341
2、	赤星 和芳	60	60	58	60	60	79	—	—	—	—	319
3、	森口健太郎	60	60	49	34	54	51	60	60	73		313
4、	吉岡潤一郎	40	60	60	32	51	40	37	60	49	80	311
5、	石井 満	60	60	60	60	03						303
5、	阿部 雅幸	0	49	60	43	45	60	51	35	60	72	303
7、	下田 多門	54	58	44	60	60	51	34	33	60	63	301
8、	斉藤 浩	60	47	60	50	38	60	60	47			287
9、	池田 昇	52	42	55	26	28	21	31	46	38	90	285
10	中禮 一彦	33	41	33	42	60	59	60	41	19	48	269
11	相沢 泰男	32	33	47	47	38	27	35	19	56	43	231

注:太字はSMを示す

1月PLG記録会報告

②……工藤、

2018年の最初のランチャーズ記録会は、晴れ・微風という絶好の条件で開催できました。練習中から70秒～80秒が記録されるため、通常の60秒・6MAX制では全員がフライオフとなりそうなコンディションのためMAX秒数を引き上げるか、7/10投とするか協議した結果、HLGで採用しているスーパーMAX制を取り入れることとなり、スーパーMAXを90秒と設定しました。前半60秒が取れなくても、スーパーMAXをクリアすると大逆転が可能となりますが、逆に4MAXを記録していてもスーパーMAXを失敗すると大きく順位を落とす結果となります。どのような結果となりますでしょうか。記録会開始後は、練習中からの静気流が下降気流気味になり、予想に反してMAX続出とはなりませんでしたが、水車選手、木下選手が前半から好調にMAXを記録し、早々とスーパーMAXを宣言して、水車選手62秒、木下選手70秒を記録しました。その後もMAXを記録して水車選手301秒、木下選手310秒で、早々と競技終了し、木下選手の記録が目標となります。この前半にスーパーMAXを入れたことが今後どのように展開するのか、興味が持たれます。吉本選手は5投目にスーパーMAXを入れ惜しくも60秒で、4MAX+60秒で終了。原選手は8投目までに4MAXを記録し9投目がスーパーMAXとなりますが、下降気流に入り39秒でトータル27秒と大撃沈。尾羽林選手は前半からMAXを記録できず50秒台が続いていますが、9投目にスーパーMAXを宣言し、90秒クリアすれば優勝も狙える記録でしたが、54秒で脱落。八木選手、工藤は9投目までに4MAXを記録し、10投目にスーパーMAXとなりましたが、工藤は53秒で撃沈。一人残った八木選手は、10投目のスーパーMAXで気流を読み切り82秒のフライトで、2018年の第1戦を制しました。

また、前半にスーパーMAXを入れた木下選手は2位、水車選手は3位でした。初のスーパーMAX制導入は、参加者の評価もおおむね良好で、前半の不調を挽回できることや、最後まで優勝の行方が分

からずハラハラの競技経過ですし、参加者の少ないPLGでフライオフ出場者が多数となる場合の対応を考慮するとよい競技方法ではないかと思えます。(工藤)

PLG記録 1月21日(日) 吉見公園 晴れ 風 1m 60秒MAX 5/10投												
NO	選手名	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	合計
1	八木 博典	48	46	60	47	31	60	45	60	60	s 82	322
2	木下 龍三	60	s 70	60	60	47	60	-	-	-	-	310
3	水車 進	60	60	s 62	60	60	-	-	-	-	-	302
4	吉本 凌一	60	60	47	50	s 60	60	49	60	-	-	300
5	工藤 陽久	58	60	48	57	60	43	60	18	60	s 53	293
6	尾羽林 邦夫	53	59	35	58	40	60	47	50	s 54	60	291
7	原 一博	52	60	40	25	44	60	60	60	s 39	-	279

スーパーMAX 制あり：宣言して90秒まで記録できる。s付き数字は必須加算。

◆2018年2月記録会報告(HLG/PLG)

2月HLG記録会報告

③……赤星

ランチャーズ記録会に参加してきました。広場に着いたときには、既に多くの車が停まっています。

空は厚い雲に覆われて、気温は3℃。風は、2m/s程でしょうか？期待していたより多少風があります。

1投目は激しい右ロールからスパイラルして墜落。11秒スタートとなってしまいました。2投目、軽いピッチングながら、気持ちの良いサーマルに恵まれてMAX。3投目、4投目も悠々MAX。少し強くなった風に流されて、1分ちよつと飛んで危うく場外。調子の良さそうなのは、まーべさん。1投目こそ落とすものの2投目から4連続MAXで、スーパーMAXを残すのみ。ONYANCANさんも最初の2投を落としてアレ？と思いましたが、そこからは本領発揮で4連続MAX。やまめさんとN中さんは、出入りが激しいながらも、きっちり4MAXとってきます。流石はベテランの味。SM田さんも良い高さが出ていて4MAXをとっています。SM田さんの機体は、以前より翼弦が広くなりました？注目すべきはIK田さん。SAL参戦2戦目にして4MAX。一気に優勝争いに食い込んできます。私の5投目スッポ抜けてしまい、大きく高度をロスしますが、サーマルに助けられ、奇跡的に高度を回復。無事にMAXゲットとなりました。

スーパーMAX待ちが実に7人、大盛況です。ところが、そんな中、A澤会長が通常MAXなしにも関わらず、スーパーMAXをとってしまい、70秒以上出さないと勝てないという、異常事態に。A澤会長のプレッシャーの中、ジリジリとした時間が過ぎていきます。7人とも様子を見ていましたが、ストリーマーが微かに反応します。投げようかと1歩前に出たところでやまめさんとバッティング。この時投げたやまめさんは、むしろデサーマルで55秒。もうしばらく様子見が続きます。シビレを切らして)私が発航。勢い良く上昇した機体は、スッと返って旋回を始めます。そこから更に高度を上げていく私の機体を見て、他の人たちも次々に発航。そして次々にサーマルに入っていきます。私の機体は、2分ちよつと飛んでから、高高度でデサが開き降下。藪を越えて場外の畑で無事回収となりました。回収から戻ると、スーパーMAXをクリアしたのは4人。まーべさん、ONYANCANさん、SM田さん、そして私。フライオフは、2分MAXで一斉発航となりました。砂利道に1列に並んで合図を待ちます。私が並んだのは一番西側。A澤会長の号令とともに発航しますが、一番東に陣取ったまーべさんの機体だけが、サーマルを捉えて上昇していきます。まーべさんは余裕をもって120秒クリア。私の機体は、弱いサーマルに引っ掛かってくれますが、粘りも及ばず112秒となりました。まーべさん、パーフェクトでの優勝おめでとうございます！2位が私、3位がSM田さん、4位がONYANCANさんとなりました。

NO	氏名	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	F1	合計
1、	阿部 雅幸	50	60	60	60	60	120					120	480
2、	赤星 和芳	11	60	60	60	60	120					112	360
3、	下田 多門	60	60	60	50	47	60	120				80	440
4、	斉藤 浩	51	37	60	60	60	60	120				72	432
5、	相沢 泰男	45	0	49	33	42	47	21	54	120	44		310
6、	野中 正治	56	36	60	56	52	60	36	60	56			296
7、	石井 満	48	53	33	60	60	46	60	56	60	55		295
8、	吉岡潤一郎	49	60	49	34	54	69	28	47	36	55		287
9、	池田 昇	60	50	60	60	54	39	60	30	18	—		270
10	中禮 一彦	51	37	41	29	44	54	36	28	18			225
11	斉藤 勝夫	22	31	09	37	31	21	52	35	68			223

2月PLG記録会報告

④…………… 工藤

風のため 1 週遅れでランチャーズ記録会が吉見公園で行われました。参加者も久しぶり10人そろい、楽しく記録会ができそうです。練習中から 70 秒・80 秒が記録されるほどのサーマルがあり、今回も60秒MAX、・スーパーMAX90秒で行うこととしました。9時から記録会を開始したところ、予想通り1投目では10人中9人がMAXを記録し、3投目終了時点でも70%を超える30投中22投のMAXを記録する状況で記録会が進んでいきました。10時ぐらいまではサーマルが頻発し、機体ロストも何機かありましたが、各選手スーパーMAXの宣言をせず、通常の60秒MAXを積み重ねますが、10時以降は気流が変わり若干MAXの出具合が悪くなりました。記録会は、当初の予想通り10人中9人の選手が4MAXを記録して、ほとんどの選手が最終投までスーパーMAXを温存し気流を読み続けますが、その中で、木下選手が3投目でスーパーMAXを宣言し惜しくも51秒、その後もMAXを記録しトータル291秒。好調の吉本選手は3MAX後の4投目にスーパーMAXを宣言し、見事に90秒をクリア、その後も4個目のMAXを記録し、フルマークの330秒で大きくリード。優勝はスーパーMAXの記録如何で決着するため、吉本選手の 90 秒に並ぶべく気流読みに力が入りますが、原選手、工藤が惜しくも82秒、尾羽林選手は79秒とフライオフに持ち込めず、その後ますます気流が悪くなり、水車選手35秒、八木(喜)選手31秒、9投目で4MAXを記録した河田選手は21秒と各選手撃沈です。その中で、機体調整がうまくいかず9投目までNo-MAXだった大堰選手が10投目スーパーMAXで67秒を記録しトータル259秒、一方、八木(博)選手は4MAX後のスーパーMAXで長い気流読みの影響で機体に変化が生じたためか15秒という大失投で、1月の優勝から大撃沈。スーパーMAX制の恐ろしさを見たようです。優勝は5投フルMAX、330秒という完璧なフライトの吉本選手で、2015年2月以来3年ぶり、久しぶりの優勝でした。工藤

PLG記録 1月21日(日) 吉見公園 晴れ 風 1m 60秒MAX 5/10投

NO	選手名	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	合計
1	吉本 凌一	60	60	60	s 90	60	—	—	—	—	—	330
2	原 一博	60	8	45	60	60	58	60	s 82	—	—	322
2	工藤 陽久	60	52	60	60	60	s 82	—	—	—	—	322
4	尾羽林 邦夫	60	60	60	60	s 79	—	—	—	—	—	300
5	木下 龍三	60	60	S 51	48	60	60	—	—	—	—	291
6	水車 進	60	60	60	46	60	s 54	—	—	—	—	275
7	八木 喜久江	60	60	60	38	60	s 39	—	—	—	—	271
8	河田 健	60	48	60	47	60	40	43	58	60	s 54	261

9	アントニオ大堰	39	20	52	30	26	55	46	22	6	s 54	259
10	八木 博典	60	60	60	38	60	s 15	—	—	—	—	255

スーパーMAX 制あり:宣言して90秒まで記録できる。s付き数字は必須加算。

◆2018年3月記録会報告(HLG/PLG)

3月HLG記録会報告

⑤……赤星

ランチャーズ記録会3月に参加してきました。日の出の20分前、風は、東から1m/s。そうこうしているうちに、記録会の開始時刻です。先月の状況をもとに今月から新しいルールがでスーパーMAX10時半まで縛りです。作戦の変更も考えましたが、それでも先に並MAXを4つとって、スーパーMAX待ち作戦で行くことにしました。記録会開始。1投目をミスします。にか滑空に入りますが、高度は半分以下といったところ。最後は8木ママさんにぶつかってしまい、あえなく36秒となりました。8木ママさん、ごめんなさい。2投目からは真剣にサーマル読み。3つ連続で文句ないMAXをとった後、5投目はまたもやうまく返せず48秒。6投目はサーマル読みがバッチリ当たり、余裕の高度からデサが効いて回収。皆さんからは、今のをスーパーにしておけば良かったのに、と。そんな訳で、作戦通り、スーパーMAX待ちです。好調なのはまーべさん、MGさん。しかし、まーべさんは立て続けに、機体が破損して一転、窮地に。MGさんの機体の浮きには、皆さん見とれてしまいます。ONYANCANさん、N中さん、Chopperさんも4MAX。そんなジリジリとした時間の中、最初に抜け出したのはONYANCANさん。大きなサーマルをヒットして、余裕のスーパーMAX。デサが作動して降りてくるまでに、結構な時間を費やしていました。

私は投げるタイミングが、人とバッティングします。先月は譲って正解でしたが、今月は譲って失敗でした。同じサーマルに入れるのは癪なので、次のサーマルを待ちます。そして満を持して発航。が、サーマルに引っ掛かることもなく、50秒に終わってしまいました。MGさんは惜しくも92秒。Chopperさんも伸ばせず72秒。驚異的な好調を続けるSM田さんが、並MAX2つながらも、スーパーMAXをクリア。その後、続けてMAXをとってフライオフ進出決定です。フライオフはお馴染み、“で”サーマルセンサーHR Aさんの掛け声で同時発航です。ここではONYANCANさんの機体が、驚異的な粘りを見せて83秒。優勝おめでとうございます。

NO	氏名	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	F1	合計
1	斉藤 浩	60	58	60	60	60	44	60	120			83	443
2	下田 多門	57	60	43	50	60	28	120				42	402
3	森口健太郎	55	60	60	60	60	92						332
4	久保 晃英	33	60	60	60	60	73						313
5	赤星 和芳	36	60	60	60	48	60	50					290
6	阿部 雅幸	49	60	60	60	60	48						288
7	野中 正治	14	60	60	49	60	60	44					284
8	相沢 泰男	28	38	60	32	57	60	60	33	38	51		269
9	池田 昇	27	0	45	39	48	60	33	33	40	70		263
10	吉岡潤一郎	49	38	37	41	39	35	50	60	58	40		258
11	中禮 一彦	18	34	35	01	05	20	22	18	27	25		139

注:太字はSMを示す

3月PLG記録会報告

⑥……工藤

ランチャーズ記録会が吉見公園で行われました。参加者は今回も10人そろい、楽しく記録会ができ

ました。風は穏やかで、記録会日和です。今回も 60 秒MAX4投+スーパーMAX90 秒で行うこととしました。スーパーMAX制を導入してからは 10 投の中で勝敗が決し、フライオフがなくなりました。最近のPLG選手の技術が向上したため、フライオフ進出者が多くなりましたので、10 投の中でフライオフを行うという考え方になったものです。序盤の3投目まででは、工藤が3MAXでリードし、続いて木下選手、吉本選手が2MAX、原選手、八木(博)選手、八木(喜)選手が1MAXで続きます。中盤からサーマルが頻繁に出始め、どこでスーパーMAXを入れるかの勝負になってきました。各選手とも他の選手の打ち上げを見ながらサーマルを読みます。4投目までで3MAXの尾羽林選手は、他選手がサーマルに入れたのを確認し、スーパーMAXを宣言し、見事にサーマルを捕らえて 90 秒を超える大フライトでスーパーMAXをゲット。5個めの 60 秒MAXも記録してフルMAXとなりトップに踊り出ます。木下選手、原選手、工藤は4MAXを記録し、最後にスーパーMAXを残し、サーマルを読みながらスーパーMAXを狙っています。その中で、原選手、木下選手はサーマルを捕らえ、スーパーMAXゲットかと思われましたが、両選手とも惜しいかな 83 秒でトップならず、同記録の2位。また、工藤は 52 秒で撃沈の7位。吉本選手は3MAX後にスーパーMAXを宣言しましたが気流の恵まれず 58 秒、4MAX目も記録し4位に滑り込み。河田選手は不調と気流に恵まれず9投目までで1MAXでしたが、10 投目のスーパーMAXでサーマルを捕らえ、78 秒のフライトで逆転5位。強豪の八木(博)選手は気流に恵まれず3MAX+ 60 秒で 6 位、八木(喜)選手は4MAXを記録するも2投目のスーパーMAXで 45 秒と大撃沈の 8 位。水車選手、大堰選手は機体ロストや調整不足で残念な結果でした。優勝は5投フルMAX、330 秒という完璧なフライトの尾羽林選手で3か月ぶりの優勝でした。工藤

PLG記録 3月11日(日) 吉見公園 曇り 風1m 60秒MAX4投+スーパーMAX90秒

NO	選手名	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	合計
1	尾羽林 邦夫	42	60	60	60	s 90	60	—	—	—	—	330
2	木下 龍三	60	56	60	60	57	60	s 83	—	—	—	323
2	原 一博	53	60	50	60	60	58	60	s 83	—	—	323
4	吉本 凌一	55	60	60	60	s 58	56	43	51	60	—	298
5	河田 健	46	48	44	58	53	44	34	60	31	S 78	297
6	八木 博典	13	47	60	29	26	13	53	60	60	s 60	293
7	工藤 陽久	60	60	60	60	s 52	—	—	—	—	—	292
8	八木 喜久江	41	60	s 45	60	60	39	42	34	60	—	285
9	水車 進	6	47	41	7	39	58	s 68	25	50	37	264
10	アントニオ大堰	58	52	43	60	60	s 18	41	13	40	47	248

スーパーMAX 制あり:宣言して 90 秒まで記録できる。s付き数字は必須加算。

◆2018年4月記録会報告(HLG/PLG)

4HLG記録会報告

⑦……………赤星

ランチャーズ記録会 4月に参加してきました。日の出の 20 分前に広場に到着すると、N中さんの車が停まっています。なんでも館山で用事があって、そのまま広場で車中泊していたのだとか。さて、草はいつものようにびしょ濡れ。さて、記録会は 9 時開始。今回のスーパーMAXは、10 時まで縛り。私は、出来たばかりの半新作機で参加です。開始前の練習では空気がアゲアゲで、いつ投げてもMAXなのでは?といった雰囲気でした。が、始まってみると全く逆の展開で、1 投目でMAXをとったのは 2 人だけ。2 投目も 60 秒を超えたのは 3 人のみ。私もご多分に漏れず、40 秒台、30 秒台が並びます。場所によって、強烈なサーマルと、デサーマルが入り乱れているようです。そんな荒れ荒れの展開のため、

私も 3 投目からは慎重にサーマル読み。無事に 4 連続MAXとなりました。6 投目などは、特大のサーマルに入り、スーパーMAXにしておけば良かったと、後悔しきり。そして、いつものように、スーパーMAX待ちに。その前 4 投がうまく気流が読めたので、期待をもって発航。しかし、これが投げミスになって、宙返り気味に大きく高度を落とします。さらに、デサーマルエリアに飛んで行ってしまい、万事休す。56 秒で撃沈でした。優勝はスーパーMAXで 112 秒を記録したN中さん。いやー、勝負強い。おめでとうございます。2 位は 2 投目にスーパーMAXをもってきて、97 秒だったやまめさん。さすがです。3 位は私。56 秒でも 3 位になってしまうあたりに、この日の荒れ模様がうかがえます。まーべさんは、スーパーMAXで、まさかの機体破損。記録 0 秒となってしまいました。やまめさんの発航。主翼が大きく変形しています。中OさんのSALが本格化。主翼がまっ平らになっています。もともと良い浮きの機体を作っているようですが、良い高さが出ていました。今年は葦の成長が早い気がします。長いものは、顔の高さまで伸びていました。来月の開催は微妙ですね。

4月HLG記録会報告 4月29日吉見公園

NO	氏名	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	F1	合計
1、	野中 正治	48	60	60	46	60	112	38	46	42	60		352
2、	石井 満	60	97	33	60	60	60						337
3、	赤星 和芳	46	36	60	60	60	60	95					296
4、	相沢 泰男	47	60	60	59	30	60	52	29	27	48		291
5、	中禮 一彦	60	50	05	56	41	60	24	32	54	40		262
6、	吉岡潤一郎	27	60	60	39	54	31	37	41	59			254
7、	池田 昇	46	49	42	60	35	44	60	37	31			250
8、	森口健太郎	28	34	49	60	60	60	60	06				246
9、	安倍 雅幸	50	48	52	60	60	0	39	60	60			240
10	斉藤 浩	48	34	60	53	60	35	35	49	39			222

注:太字はSMを示す

◆2018年旭大会報告(HLG/PLG)

⑨…………赤星

春の小型機・旭大会に参加してきました。日の出の 10 分ほど前に到着すると、会場にはW田さんと酒powerさんが。田んぼは先日から雨でぬかるんでいます。風は 2 ~ 3m/sだったでしょうか？ 早い時間帯は雨もパラパラと。準備をして何度か練習で投げるのですが、回収が大変で、気持ちが萎んでいきます。足をとられて苦戦しているうちに、だんだんと参加者が増えてきました。

今回からHLG-Aは 90 秒MAX。HLG-Bは変わらず 60 秒MAX。1 ラウンド 60 分の間に、2 投して上位のタイムを計上、5 ラウンドして合計タイムを競います。第 1R開始。いつものようにHLG-Aから始めます。早々に発航した機体は、ほどよいサーマルを捉えて、風下に向かいます。自転車で追いかけていくと、高度 2mほどのところでデサが効きます。ヤバい、デサ・ショートか？と思いましたが、戻って聞くところによると、90 秒でデサが効いて 91 秒で着地したそう。ヒヤヒヤMAXスタートです。次はB。60 秒には届きませんが、2 投とも 40 秒台でまとめて、グリーンパーク・ルールならMAXです。第1R、HLG-AでMAXは私だけ。関西代表で来られたSN田さんは、90 秒確実と見られたフライトで、まさかのデサショートでした。HLG-BはIK田さんがMAXで、私は 2 番手スタート。第 2R、1 投目。小さいながらもサーマルをとらえた様子。しかし、71 秒に終わります。機体をチェンジします。元 3 番機に持ち替えて、機体が違うと投げ方も微妙に違うもの。機体は引っかけ気味に左に入って高さが出ません。気流にも恵まれず 60 秒にも満たない 51 秒。この時点でフルマークがなくなりました。一方、まーべさんがMAXをとったため、私は

5秒差で2位に後退。90秒MAXはキビシー！！ HLG-Bの方は2投目にMAXを記録。こちらは僅差ながらトップに立ちます。第3R。私の1投目は良い感じでサーマルをヒット。自転車で必死に追いかけていくと、川の中へナイスイン！！ 回収した川の臭いのする機体を手にも、三度本部に戻ると、まーべさんがちょうど、MAXを記録しているところでした。5秒差の2位が変わりません。HLG-Bは2投目に52秒を記録。少しだけ差を広げました。第4R。この頃から風がやや強まって、3～4m/sの風が絶え間なく吹いてきました。1投目は良い感じで飛んだものの、終盤急に吸われてしまい74秒。2投目はどうかMAXがとれて、この時点で1位に返り咲き。HLG-Bは1投目で56秒を記録。回収で疲労困憊の皆様から、差を広げられました。最終、第5R。この時点で、2位のまーべさんとは25秒差。1投目は良い感じで飛んでくれたのですが、サーマルに乘れそうで乗れません。回収して戻るとタイムは87秒。MAXには届きませんでしたが、優勝が確定しました。やった！！

次はHLG-B。第4Rまでで、2位IK田さんとは34秒差。こちらも優勝が確定しました。ありがとうございます！運営の皆様、参加者の皆様、今年も楽しい大会をありがとうございました。特に、大阪からはるばるお越しになった、SN田さん、ご一緒できて嬉しかったです。

HLG-A										
氏名	1R	2R	3R	4R	5R	計	F1	F2	合計	順位
赤星和芳	90	71	90	90	90	431			431	1
阿部雅幸	76	90	90	60	90	406			406	2
園田宏樹	74	46	90	64	90	364			364	3
野中正治	72	72	39	90	90	363			363	4
吉岡潤一郎	78	47	46	90	44	307			307	5
池田昇	36	49	38	57	67	247			247	6
斎藤勝夫	41	48	56	28	48	221			221	7

HLG-B										
氏名	1R	2R	3R	4R	5R	計	F1	F2	合計	順位
赤星和芳	44	60	52	56	35	247			247	1
池田昇	60	38	47	33	39	217			217	2
阿部雅幸	39	45	33	32	39	188			188	3
吉岡潤一郎	28	20	45	20	20	133			133	4
斎藤勝夫	4	21	17	26	14	82			82	5

お知らせ

■平成30年平城京大会案内

⑩

- 日 時 2018年6月3日午前8時30分受付(弱雨決行) 9時00分競技開始
- 会 場 平城宮跡 東側緑地
- 種目及び規定 ★ライトプレーン 空転ペラ、20g以上、ゴム3g以下、★ミニクープ 35g以上、ゴム5g以下、★スケール 全幅50cm以下、ゴム重量5g以下
★ライトプレーン、ミニクープは60秒MAXで3回飛行。★スケールは40秒MAX 3回飛行。FOは、天気等の状況により当日決定。
- 参加費 500円(少年無料)何種目でも可
- 注意事項 ゴミは各自で持ち帰ってください。平城宮全域で禁煙です。車は必ず駐車場へ止めてください。
多数、ご参加をお待ちしています。平城宮同志会岡崎一良。当日、HLG-B PLG競技も同時開催されます。(まとめ 園田弘樹)

FF文化サロン

お休み。

★ 雑談天国

★ 日本の次期戦闘機・F-35ABCの違い ①……企画編集執筆・平尾

1. 前説

F-35 ライトニング IIは、アメリカ合衆国の航空機メーカー、ロッキード・マーティンが中心となって開発している単発単座の多用途第5世代ステルス戦闘機である。開発計画時の名称である統合打撃戦闘機(ジョイント・ストライク・ファイター)の略称JSFと呼ばれる事も多い。F-22ラプターは高度なステルス性を生かして敵地深く侵入して先制攻撃をくわえる為の戦闘機である。F-35はラプターよりステルス性は劣るが、複数機で行動中に全ての戦闘情報をいいて、各自が最適な攻撃と防御を行える点にある。

これらの利点は、複数機のレーダーを統合して探知すると、相手戦闘機のステルス性を破る確率が高くなるだけではなく、攻撃する際にも複数機で対応するので迎撃機戦闘機して、最高の性能を発揮出来るからである。であるから専守防衛の日本が求めるならF-35が最適なのであり、多分現在、世界最強の戦闘機である。戦闘機のマルチロール化は現代戦闘機開発の主流となっているが、1960年代には空軍の戦闘爆撃機と海軍の艦隊防空戦闘機を兼務するF-111の開発においては機体が大型化したため、期待した任務の全てを果たせず失敗している。対してF-35は比較的小型の機体で多任務とステルス能力の付加、さらには基本設計が同一の機体でCTOLとVTOLを派生させるという前例の無い多任務能力を達成し、採用予定国も複数に上る。また、F-35Bは世界初の実用超音速VTOL戦闘機となる。であるから迎撃する場合にはステルス性は生かせないものの、複数の情報源を使って行動するので単機行動する戦闘機と違って戦闘能力は格段に優れている。この点を見落としてF-35は欠陥機とする論評があるが、全くの間違いである。現在の空中戦は一秒でも早く多くの情報を得た方が勝つので、統合打撃戦闘機が開発されるのである。また、国際パートナーの参画も可能としており、アメリカ以外の8カ国(イギリス・イタリア・オランダ・トルコ・カナダ・デンマーク・ノルウェー・オーストラリア)が加わり、レベ



F-35ムスタング II

ル 1 からレベル 3 までの 3 段階で区分されている。その後、イスラエル・シンガポールが保全協力パートナーとしてSDDのプログラムに参加している。アメリカ空軍・海軍・海兵隊、イギリス空軍・海軍、トルコ空軍、日本航空自衛隊、ノルウェー空軍などが採用を決定している。アメリカ軍はF-35を2,443機配備することを予定しており、さらに現在F-16などの旧世代戦闘機を使用している国でも採用される可能性が高いため、最終的な製造数は5,000機以上にのぼることも予測される。しかし開発の遅延や当初予定より大幅なコスト高などの課題も抱え、2014年時点で開発総額は3,912億ドル(40兆

円)に達すると判明している。日本は当初、陸上基地のみからの使用を考えたF-35Aのみを使用するとしていたが、ここに来て短距離離陸機能を備えたF-35Bの使用も検討するとの情報が流れ出した。そこで、F-35A、B、Cはどこがどう違うのか、調べて見ることにした。

F-35A (通常離着陸型)

F-35Aは、F-35シリーズの基本型であり、アメリカ空軍での使用が考慮されたオーソドックスな通常離着陸CTOLタイプである。3タイプの中では最も簡素で軽量の構造であるが、機体の大きさは全長15.40m、全幅10.67mで、F-16の全長15.03m、全幅9.45mと比べて主翼が大きく、主翼面積は47.74m²で、F-16の27.87m²と比べて1.5倍となっている。上述の通り単発機としては大型であるため、ユーロファイターやF/A-18などといった双発機と同等以上の空虚重量を有しており、機内の燃料搭載重量は8,278kgとし、双発機のF-22の9,979kgに匹敵する燃料を搭載できる。また、A型は唯一、固定武装とし

て機関砲GAU-12 イコライザーの軽量発展型のGAU-22/Aを搭載している。2006年初飛行。2011年にロッキード・マーティン社からアメリカ空軍へ本機の納入がされた。

アメリカ機以外の海外機生産も進んでいる。2012年にオランダ、オーストラリア空軍向けのF-35Aがロールアウト。2015年ノルウェー空軍向け、2016年には、イスラエル空軍向けのF-35A「AS-1」がロールアウト。2016年には日本の航空自衛隊向けF-35A初号機がロールアウトした。

海外生産では2015年にカーメリのFACOでイタリア空軍用がロールアウト、本国以外での最初製造機となり、以降年間2機前後のペースで生産が進んでいる。2017年には三菱のFACOで航空自衛隊向け5号機ロールアウト、年内に6号機「AX-6」も完成予定である。2015年には日本の三菱重工業名古屋航空宇宙システム製作所小牧南工場(愛知県西春日井郡豊山町)のFACOが稼働。ノースロップ・グラマン製の中央部胴体、ロッキード・マーティン製の前部胴体・コックピット・主翼、BAEシステムズ製の後部胴体、IHIのノックダウン生産したエンジンを組み上げ、エレクトリック・メイト&アッセンブリー・ステーションでの行程を経て機体をロールアウトする。また、2014年にアメリカ国防総省からアジア地域の北半球を担当するMRO&U拠点をここに設置することが発表された。現時点で生産されているのはA型のみで、初期に後部胴体を含む4割近いライセンス生産も検討されたが、三菱重工業側から採算性の問題から断っており、国内生産は部分的なパーツ生産に留まっている。F135ターボファンエンジンは現在の所、米本国のコネチカット州ミドルタウン工場とフロリダ州ウエスト・パームビーチ工場で製造されているが、日本のFACOでの使用分はプラット・アンド・ホイットニーからIHIが請け負っており、2017年にF-35専用施設が瑞穂工場(東京都)内で稼働。この施設では組立と試運転が可能で、防衛省はF-35を年に導入計画のため、これに合わせて年間6基前後の生産能力を持っており、一部部品は相馬工場(福島県)と呉第二工場(広島県)等で生産される。

F-35B (垂直離着陸型)

F-35Bは、アメリカ海兵隊のハリアーIIの後継機として使用するためのSTOVLタイプ(短距離離陸・垂直着陸)。2008年初飛行。エンジン後方の排気ノズルを折り曲げて下方に向けることができ、更にエンジンから伸びるシャフトを介して前方のリフトファンを駆動する。また、主翼内翼部中央下面には、エンジンの圧縮機からの抽出空気を利用して垂直離着陸時やホバリング時の姿勢安定に使用するロールポストが装備されている。リフトファンから噴出される空気は熱せられていないため、エンジンの後部排気口から発生する高温・酸素不足の空気流が前方に流れるのをせき止めて、エアインテークからエンジンに入り込むことを防いでおり、ホバリング時も高いエンジン運転効率を維持している。降着装置はA型と共通であるため、ハリアーにはできなかったCTOL運用も可能である。F-35Bの複雑な構造は整備性が悪く、またF-35Bの航続距離はF-35A/Cに比べて約2/3と、かなり短くなっている。これは、リフトファンが垂直離着陸時や短距離離着陸時にのみ使用されるため、水平飛行の際には単なる死荷重となること、およびそれらを収容する空間を燃料搭載量を削減したことによる。また同様の理由で兵装搭載量も20%ほど低下している。イギリスもB型を採用予定である。2011年にはイギリス向けのF-35Bがロールアウト、翌年に初飛行し、最初に完成した海外向けの機体となった。

* ノーマン・ポーマーの主張

海軍評論で著述家ノーマン・ポーマーの主張によれば、F-35BとF-35Cは戦力的には同等であり、高価な原子力空母1隻を建造するよりも、同価格で6隻建造できる強襲揚陸艦を建造し、それぞれにF-35B、20機とヘリ12機を運用した方が良いという。

F-35C 艦上戦闘機型

F-35Cは、アメリカ海軍での使用を主とした艦上離着陸型のCVタイプ(艦載型)で2010年初飛行。

F/A-18A-Dの後継機であり、艦載機に要求される低速時での揚力の増加と安定性の強化のため、主翼・垂直尾翼・水平尾翼を大型化しており、主翼後縁の操縦翼面は、A/Bではフラップロンのみであったが、本機はフラップロンのほかに、外側に補助翼が装備されている。また、ニミッツ級/ジェラルド・R・

フォード級原子力空母での運用のために、機体構造や降着装置の強化、前脚の二重車輪(ダブルタイヤ)化とカタパルト発進バーの装着、アレスティング・フックの強化、空母格納庫スペース節減のための主翼の折り畳み機構を追加している。これらにより、機体重量はB型と同程度にまで増大しているが、主翼と尾翼の大型化および固定武装装着によって機体内部の余剰容積も拡張された。これにより燃料タンクが大きくなり、最大で 8,959kgの燃料を搭載できる予定であり、むしろ航続距離はA型よりも 13 ~ 14 %ほど延伸している。また、新機軸の着艦システムが装備されている。また、着艦アプローチの際、F-35Cではコントロール・スティックを操作するだけで着艦を行うことが可能になる。2012年に試験飛行を開始、2014年空母「ニミッツ」で実施していたF-35C初めての艦上開発試験を無事終了した。

米国では軍需産業が中国などの外国の資材を使用することを規制しているが、2014年にF-35に中国製部品が使われていたことが発覚した際は大きな問題となった。その後のアメリカ国防総省の調査でボーイングの爆撃機B-1 やロッキード・マーティンの戦闘機F-16、レイセオンと日本が共同開発したスタンダードミサイルなどにも中国産材料の使用が判明した。なお、F-35には中国が生産をほぼ独占するレアアースの多くが電波吸収材料に使われていることで知られる。F-35は、中国のハッカーにより2009年にアメリカ国防総省から、2012年にBAEシステムズから、設計情報や性能、電気系統、レーダーなどのデータなどが盗まれており、将来的に中国のJ-20などに対して制空能力の優位性が損なわれることが危惧されている。また、中国が開発中のJ-31は双発となっているが、外見の形状がF-35に類似しており、盗まれたデータが開発に生かされた可能性がある。

性能評価

2015年に行われた模擬空中戦演習ではF-35AがF-16に敗北し、テストパイロットは「F-35はF-16とエンゲージ(交戦)を行った際に、全ての状況下でパワー面で明らかに不利な条件に置かれた」と報告した。これに対しアメリカ空軍は「完全な能力を発揮した場合のシミュレーションを何度も実施したが、F-16に対しては全て勝利している」と反論している。実際に2016年に実施した「ノーザン・ライトニング」演習では、F-35Aが1回の作戦で一度も発見されることなくF-16 27機の撃墜を記録している。

形 式 名	F-35A	F-35B	F-35C	F-22ラプター
乗 員		1名		
全 長	15.40m	15.40m	15.50m	18.92m
全 幅	10.67m	10.67m	13.11m、	13.56m
翼 面 積	42.73m ²	42.73m ²	62.1m ²	78.04m ²
空 虚 重 量	13,200kg	14,700kg	15,800kg	19,700kg
機内燃料重量	8,390kg	6,045kg	8,900kg	10,000kg
兵装 搭載量	8,165kg	6,804kg	8,165kg	
最大離陸重量	31,800kg	27,200kg	31,800kg	38,000kg
エンジン推力	19,500kgf (191.35kN)			17,690kg×2
最大速度	M1.6			M2.42
航 続 距 離	>2,220km	1,670km	2,220km	2,960km
戦闘行動半径	1,158km	865km	1,167km	
実用上昇限度	15,240m			20,000m

ざつがき

⑫……………平尾

① 群馬太田市のエンジニア(70)が陸軍四式戦闘機「疾風」を復元中 産経新聞

北関東随一の工業都市の太田市はこのまちは飛躍的な発展を遂げた自動車大手、SUBARU(ス

バル)の本拠地だ。同社のルーツは中島飛行機である。元海軍機関将校の中島知久平(明治17年～昭和24年)が「飛行機報国」を念じて大正6年12月に創設した会社である。同市に住む黒田郁夫さん(70)は、中島飛行機が製造した戦闘機の復元を進めている。機体は陸軍の四式戦闘機キ84「疾風(はやて)」で、米国は「日本の最高速戦闘機」としている。「小さなころから大空にあこがれ退職するまでグライダーで空を飛んでいた」という黒田さんは「本で知久平を知っていた。『軍艦よりも飛行機だ』という先見の明は神様のように感じた」と語る。知久平を慕って大学卒業後の22歳の時に山形市から太田市に移り住んだ。電機メーカーのエンジニアだった約20年前から中島飛行機の戦闘機の中から「機体がスマート」という理由で疾風の復元を計画し、資料を探していた。55歳の時に会社を早期退職し以来15年間、専門誌に掲載された設計図や戦時中の写真などをもとに、自宅の工房で毎日4時間、1人で復元作業を進めている。部品は全国から収集したほか、足りない部品は自ら製造した。これまでに復元されたのは、プロペラからコックピットまでの機体前部約5メートル。計器などには当時の部品が使われて



いるという。黒田さんは「機体前部の部品は1割は当時のもの、9割は自分で製造した」と明かす。今後も部品の収集などを続け、主翼や機体後部を復元し、2年後の完成を目指している。復元された前部の機体は今年2、3の両日、太田市民会館(同市飯塚町)に展示された。黒田さんによると、2日間で予想を超える約1100人の航空機ファンらが訪れたという。黒田さんは「エンジンを取り付けるが、大空へ飛ばすことはとても無理、でも滑走できるようにはしたい」と意欲を燃やしている。(前橋支局 平田浩一、写真も)

■ 疾風 全長9・92m、全幅11・24m、最高時速655キロ/時。エンジン2千馬力、重量約3.9トン、昭和19年登場、海軍の「零戦」、陸軍の一式戦闘機「隼」に次ぐ約3500機が生産された。中島飛行機の集大成ともいえる機体で速度、武装、航続距離等に優れた傑作機とされる。現存する機体は、鹿児島県南九州市の知覧特攻平和会館にある1機のみという。

② 小生、80歳直前になって初めて大病を患い、30年1月9日に胃癌の手術をしました。昨年夏頃から胃の調子が悪くなり、1ヶ月かかった検査の結果、癌が広がっていることが分かり、手術で60日間入院しました。80歳という年齢と胃全摘というショックから嚥下(食事が出来ない)がダメになり、その回復訓練に20日かかりました。その訓練は喉筋肉と舌筋の強化で朝晩1回づつとの指示でしたが、何せ暇なもので毎日喉を5回、舌の訓練を10回と熱心にやった結果20日でもものが食べられるようになりました。

その後胃がない為の食事訓練等があり、ようやく2月末に退院しました。千葉海浜病院は300床の大型病院ですが、当病院でも嚥下の完全回復は私が初めてだったようで、訓練士も医者達も大変喜んでくれました。退院したもの長期入院で足の筋肉が衰えて歩行困難で、おかげで老人がなぜヨロヨロ歩くのか良く解りました。長期入院で気力もなくなったので、考えることが面倒で2ヶ月程うすぼんやり過ごしました。5月になってようやく会報の製作を思い出し、5月中に発は行したいと努力中です。しかし、その後の会報の見通しはまだ不明です。今後の会報のあり方として、隔月から更に減らして季刊に、又は、インターネット上のみの発行、それもムリであれば廃刊にしようと思ってます。