

**P.フェンスル選手、
クノーラーCⅡで
初優勝!**



F4C スケール世界選手権

Text & Photo / David BODDINGTON

訳/渡邊専司 写真/D.ボディングトン, 安藤由隆, 成家儀一



4月26日～5月2日、「1998年スケールモデルF4C(ラジオ・コントロール)/F4B(コントロール・ライン)/ラージ・スケール世界選手権」がスウォートコップ空軍基地に18ヶ国46名の選手を集めて開催された。その模様を、英国「フライング・スケール・モデルズ」のエディターであるD.ボディングトン氏のレポートでお届けしよう。

数年前に、良き友であるデイブ・アーミテージとプレトリア(南アフリカ首都)に滞在したことがあり、1985年代の赤ワインを彼からプレゼントされました。熱心なスケール・モデラーでもあるSAMAA(南アフリカ模型航空協会)会長のデイブと私は、南アフリカでのスケール世界選手権開催について熱を込めて話し合ったものです。私はこのワインをイギリスに持ち帰ることをせず、この大会開催の夢が実現したときに彼と一緒に飲もうと誓いました。そして今年5月、世界選手権大会会長を務めたデイブと、大会の大成功を祝って彼の家で乾杯したのです。

よろこそ大会へ

南アフリカ模型航空協会では、国際

水準の選手権開催に向けて永年にわたり困難な事業に取り組んで来ましたが、そのような大会の実現性に疑問を持つ者もいました。幸いに南アフリカの努力と熱心さが理解されましたし、疑いを抱く人の心配も消えて開催議案は賛成されました。

スウォートコップ空軍基地は、F4C、F4B、および非公式競技ラージ・スケールの3競技を実施するのに理想的な開催地です。稼働中の基地にもかかわらず、国際大会の開催に際して会場側の事務所、格納庫、トイレ、バーやレストランなど多くの施設や設備が整えられました。また観客と競技会場の間をさえぎるのに防護網が役立ちました。それに加えて、SAMAAは観客用の椅子を用意しました。



← 静止得点、飛行得点ともに高得点を得て優勝したP. フェンスル（チェコ共和国/左ページのタイトル写真も）の「クノーラーC II」の機首まわり。前フランス大会時は5位。

↓ 3位となったH. アマン選手（スイス）の「カーチスジェニー」。今回は複葉機に比較的高い得点が付けられたが、本機は飛行得点で点数を稼いだ。なお、スイスは今回のF4C世界選手権開催国で、今回はチーム優勝も獲得している。



↑ 静止得点でトップをマークし、総合2位を獲得したA. リュッティ選手（スイス）の三葉機「アヴロ」。張り線を多用して主翼の剛性を確保。4個の車輪を装備している。



↓ 会場となったスウォートコップ空軍基地。設備は申し分ないが、滑走路が傾斜しているため飛行中の水平が把握しにくいのが難点。写真はアルゼンチン、E. リヴォイラ選手と愛機「フッカーE IIIアインデッカー」。



関連記事および出場選手の成績を310ページに掲載

新ルール

今回は、制限重量を最大10kgへ増やすこと、および複葉、尾脚、多発機などについてのボーナスを廃止することなどを含む新F4C競技規則が導入された初の世界選手権でした。ルールが改訂されたことで、短期間に多くの課題が出てくると思われましたが（F4C世界選手権向け標準モデルの場合、資料蒐集、設計、製作には、恐らく数千時間が必要）、機体の傾向は以前と同様でした。実際、大部分はこの8年間に国際大会で見られた機種です。飛行得点に乗じるボーナス係数を失うことにより、第一次大戦時代の「古典機」は、ついに追い出されるのでしょうか。

F4Cに46機、F4Bとラージ・ス

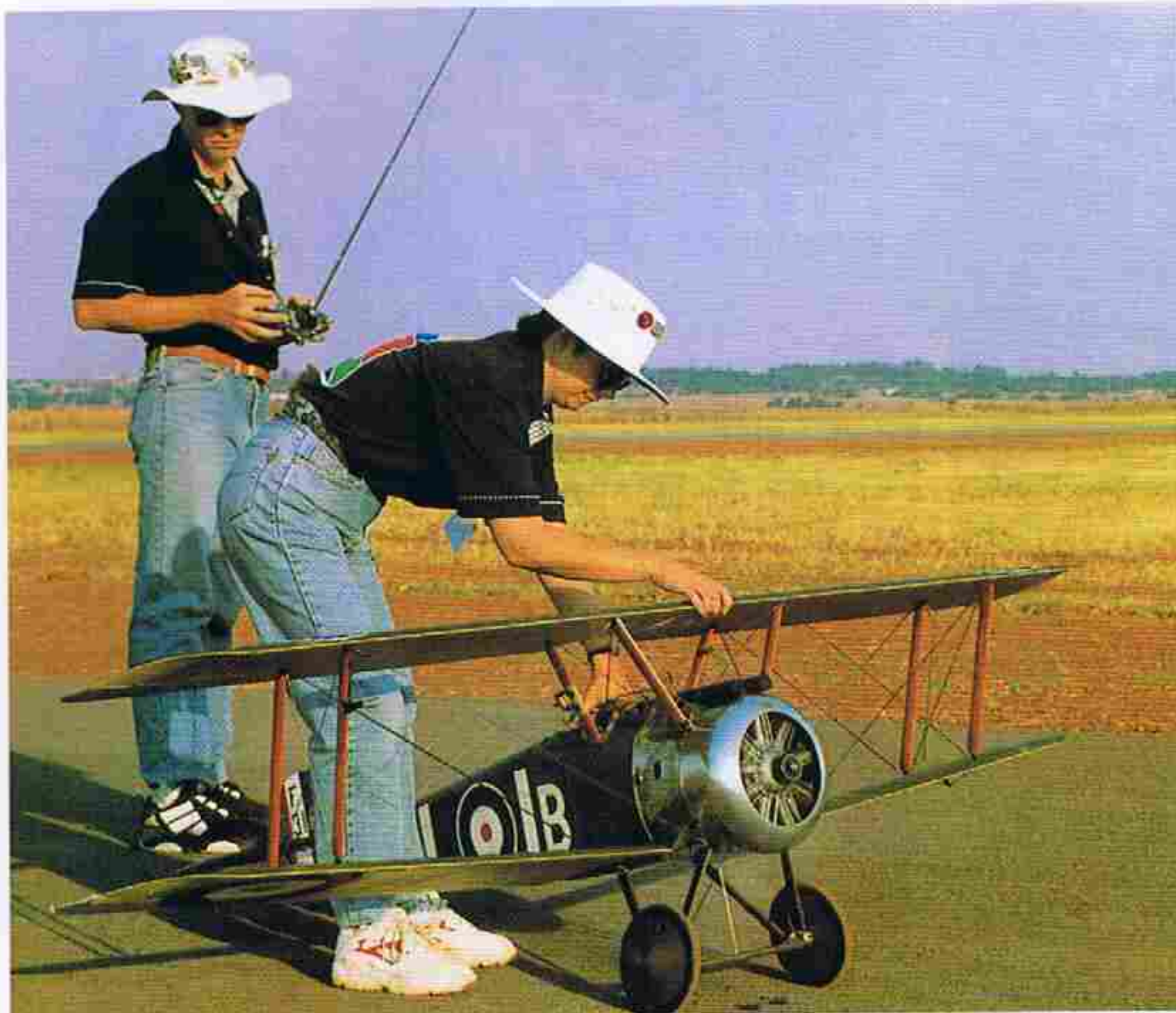
ケールにそれぞれ12機が参加したので、主催者はすべての競技を完了できるように時間を割り当て、静止審査員に大きくしわ寄せがきてしまいました。また、F4Cに1機、ラージ・スケールに2機のガス・タービン付きジェット機が参加しました。

空気はどこへ？

気温25℃の地域であり、ヨーロッパと異なる高度1600mのスウォートコップでは、フライト・コンディションが通例と違っているためにエンジン冷却の問題が生じました。エンジン・パワーが減少するので、不足分を18%の出力増で補う必要があり、また「薄い」空気中では失速速度を高めなければならないのです。言い換えると、このよ

うなコンディションを考慮に入れずに機体をデザインすれば、結果として模型はぎりぎりの飛行を余儀なくされるのです。もう少しパワーを上げようとしてニードルを締めると、少しは回転数が上がったとしてもシリンダーの温度上昇と出力低下をもたらし、致命的な結果となります。あるエンジンでは、燃料に高ニトロ分を添加したり、潤滑油の割合を増やす（熱を奪うことにもなる）ことで改善が見られましたが、すべてに適應する最善の対策はありませんでした。

途方にくれた選手たちは、この地方に適合した対策について、南アフリカ・チームに尋ねました。F4Cでは、彼らすべて3名が、少なくとも他国の16名とともに、英国製の「レーザー」



◀ 4位と善戦した地元南アフリカ、G. ロバーツ選手の「ソッピースF1キャメル」が、いざ発進。原型実機は、第一次大戦中に「じゃじゃ馬」としてその存在感をアピールしていた。

F4C競技の順位決定法

出来栄を審査するスタティック(静止)の得点と、飛行得点(3回の飛行のうち、ベスト2回の飛行の平均点)を合計して決定。静止得点と飛行得点は、ほぼ半々の割合となる。

↓ 亀甲模様の迷彩がひととき美しいB. クラウシャー選手(オーストリア)の「L.V.G. CVI」。工作も見事で静止得点で4位、飛行得点を加味した総合では7位に入る。ミニチュアの「はしご」と人形がジオラマ風だ。

↓ 軽快な高性能複葉機として、第一次大戦中に活躍したフランスの「ニューポール28」は、スケール機としても人気が高い。これは南アフリカ、N. アレン選手の機体。



エンジンを使用しています。事実、彼らは潤滑油を少量増やしていますが、ニトロは0%であり、プロペラのピッチを1/2インチ増やしていました。

公式練習の際に、ガス・タービンについて問題が生まれました。改造シュレックリンク/カンブ・エンジンの運転が持続せず、要求出力が一定しないのです。地域のモデラーたちができる限りの援助をしたのですが、世界選手権における初のF4Cガス・タービン機に暗雲が運命づけられ、G. ルッテン(サーブ・ヴィゲン)、M. リーヴズ(D. H ヴェノム)によるジェット・フライトの楽しみは実現しなかったのです。ラージ・スケール出場のU. メイランダー機「F-15c イーグル」は、AMT搭載のお陰でエンジン・トラブルは

なかったものの、離陸速度に達するまで前輪がふらついて方向が不安定でした。一方、デモ飛行したJ.P.Xは、当地の高度でも好調であることを証明しました。

静止得点の重要性

可能合計得点の1/3が静止審査の方へずれていることを考えると、選手にとってルールおよび記号、符号システムを理解すること、ならびに模型ができる限り原型実機の正確な複製(レプリカ)であることを証明する正確な資料を準備することが重要となります。もちろん「言うは易く、行うは難し」で、なぜならば程度の差はあれ審査は主観的に行なわれるからです。選手の狙いは、審査員が見つかる欠点をでき

るだけ僅小とすることで減点箇所を少なくし、高得点を得ることにあります。

このようなレベルの競技では資料不足は低得点を招き、縮尺図面と模型との間で明らかな相違が見られると、その結果減点となります。選手の採点表を個別に見ないまま静止得点について論評するのは不可能なことです。審査に対して同意しない声が上がったことは十分言えると思います。

日本人選手の静止審査に対しては少し残念な結果となりました(零式戦およびキ-100)。一方でA. リュッティ選手は、「アヴロ・トライブレン」で静止得点1773点となり狂喜していました。あなたはこのことについて「これで正しいのか」と思うでしょうね。「トライブレン」では色彩や記号、符号



↑ピットで翼を休めるH.ホブボイヤー選手(オーストリア)の「ヘルベルシュタットCLIV」。子供が興味深げにのぞき込んでいる。



↑安藤由隆選手(神奈川)を囲んでチーム・マネージャーの菅原康文、猿渡隆二の各氏と、安藤選手の「川崎キ-100五式戦」。'96年の世界選手権では信憑性のある資料を提出して15位と健闘したものの、今回は残念ながら23位にとどまった。原型実機は「川崎キ-61飛燕」の液冷エンジンを空冷エンジンへ換装して性能がより向上したことで有名。

→スケールのベテラン、P.マクダモット選手(イギリス)もエンジン不調に悩まされた。奥さんを助手に、夜遅くまで愛機「ソッピース・トリプレーン」のエンジン調整に取り組んでいた。



→「零戦21型」で出場した日本の大植強選手(大阪)。初出場でいささか緊張気味だったが、静止得点、飛行得点ともまずまず。46名中26位と好位置に着けた。



↓鈴木嵩選手(東京)と「SE-5a」。今回は出発直前に事故で機体を破損するという、思いがけないトラブルに見舞われたが、突貫修理して2日後に会場入り。しかしセットアップの時間が足りず、調整不足で競技に臨むことに…。

の複雑度は別として、スケール精度が正しいと規定され、また明白に工作技術も大変優れ、同様に実物感もあると言うことになると減点することは非常に難しくなります。

翼断面の形が完璧でないと言っても、飛行機の直線部分について見た場合に、比率や外形の相違の判別は困難であります。日本の例のように第二次大戦機では、模型化に難しい複雑なカーブがたくさんあり、欠点を探すのは容易です。風防、カウル、引込脚などが容赦なく審査の餌食となり、工作技術はと言うと、外面からしばしば隠れ去ってしまいました。

空中で、あるいは地上で

天候は朝早くか夕方はおよそ完璧な

状態で、日中はサーマル気味の弱い風があり、主催者は不利な条件が生じたために飛行を中断することはありませんでした。

初日の第1ラウンド開始から、高度/温度に不慣れなためか選手が体調を崩して成績は一般に不振でした。残念なことに、シューバック選手/オーストラリアの「零式戦」は飛行初期に「低出力/高失速速度」状態が原因のスピンに入って墜落、格納庫で時間をかけて修理を終え、2ラウンドに備えました。

R.トーレス選手は双発機のタキシング中に片肺となり再出発は不可、P.マクダモット選手もテスト・フライト、フライト直前の慣熟運転、プラグ・チェックと順調に事が運んでいたのにスタート・ラインについた途端、プ

ラグ・リード線がショートしアウト、飛行は0点でした。

素晴らしいフライトを見せたG.ロバート選手/南アフリカの「ソッピース・キャメル」以外の多くは、低空気密度を原因とする「エンジン/高度」問題に悩まされ、8字飛行で終わった「アヴロ」も例外ではありませんでした。

永遠の追想

青空、背後に輝く太陽、実機が描く航跡、ビールとシチュー、美しい田園風景、すべてが織りなす素晴らしい追想と成功の世界選手権! 上位16機の中14機は多葉機であり、エンジン冷却(P.フェンスルは電動ファンを装着)が問題でした。大会組織も素晴らしく、感謝の声に包まれて閉会しました。