



世界の壁の厚さを痛感した“南ア”大会 万全の態勢…のはずがトラブル続出!

⇒安藤機「川崎キ-100五式戦」
を前に、会場の滑走路上でガ
ッツ・ポーズを決める日本チ
ームの面々。向かって左から
猿渡隆二氏、成家儀一氏、江
頭大吾氏、鈴木嵩選手、大植
強選手、安藤由隆選手、安藤
選手夫人典子さん、菅原康文
団長、鈴木選手令嬢洋子さん
の総勢9名。前回選手で参加
した猿渡氏は、選手の機体運
びから物資の買いだしまで八
面六臂の活躍を…。



F4C日本代表選手
安藤 由隆

スケール・モデル世界選手権レポート

南アフリカと言え、けっこう先進
国だということは理解してはいたが、
いざ行くととなると情報がいかんせん少
ないのにビックリ。主催国からのブリ
テン（速報）が何回か届くのですが、
それも必要最低限の内容です。

ところが、ひょんなことからパソコン
のインターネット上に南アフリカ模
型連盟のホームページを発見。何と、
この国はインターネットが意外にも大
きく発展しており、連盟の役員のエメ
ールアドレスも全て表示されています。
さっそくF3AやF3Cの世界大会で
来日したことがあるボブ・スキナーさ
んやスケール委員のジョハン・イー
ラーさんに、ユニホームを作りたいのだ
が、そちらの気候は？ 大きめのレン
タカーの予約は取れますか？ などな
ど、さまざまな面で助言をいただき、
大変助かりました。

出発前に大事件

出発の前日、日本代表選手の一人で
ある鈴木嵩さんに電話をしたところ、
聞いてビックリ！ 何と鈴木さんの参
加機SE5aが運搬中に、車のもらい
事故で胴体を破損。よって機体を持た
ずに参加するらしいのです。

4月24日、今回の参加者が関西空港
に全員集合しました。チーム・マネー

ジャーの菅原康文さん、そして選手の
大植強さん、鈴木さんと私、さらに前
回の世界選に参加した猿渡隆二さんは
助手を務めてくれます。また、サポー
ターに私の妻、鈴木さんの娘さん、江
頭大吾さん、成家儀一さんの9名です。
右手にデジタル・ビデオ、左手に高級
コンパクト・カメラを持って、旅行お
じさんを決めた成家さん、一応はスケ
ールのお勉強をするらしいのです。

全員集まったところでチーム・ミー
ティング。ここでまたまた大事件です。
何と羽田から乗り継いで関空まで“空
荷”で来た鈴木さんは、やはり機体を
参加させたい一心から、東京に戻るこ
とを決断。そして何とか機体を修理し
て二日遅れで会場入りすることになり
ました。いやはや何ともすごい根性と
責任感。ただただ脱帽するばかり…。

かくして7名が先発隊として“関
空”を飛び立ち、19時間を機上の人と
なり、ヨハネスブルグに無事到着。荷
物受取場所では、主催運営メンバーが
出迎えてくれて、大変厳しいといわれ
る税関も、機体の大箱と一緒にすんな
り通過できました。

標高1460mの会場

競技会場はスワートコップ空軍基地
です。ここはヨハネスブルグから北に

50kmほどのところにあり、この基地か
ら約7km北の南アフリカの首都プレト
リアが我々の滞在場所となります。

大箱を運んでくれるバンの後方につ
いて会場入りしました。到着してビッ
クリ、古い飛行機が多数展示されてお
り、いくつもあるハンガーの一角所
ではムスタングの修理も行なわれていま
した。空軍基地とはいいながら、博物
館としても使われているようです。

ランウェイは1本で、2500m以上は
ありそう。手前のエプロンはかなり広
く、うらやましいかぎりの環境です。
ただ、この基地はなだらかな山の斜面
にそのままランウェイを作ったらしく、
ランウェイを下って行くと、その先は
また上り傾斜になっています。これに
は少々異様な感じを受けましたが、案
の定飛ばしてみると、どこを基準に見
ながら水平飛行をすれば良いのか悩ん
でしまいました。おまけに、ここは標
高1460mの高さに位置しており、エン
ジン・パワーや飛行中の機体の張り付
き具合が気になります。

まずは割り当てられたハンガー内の
日本チームのテーブルに大箱を運び込
んで、機体を組み上げます。同じハン
ガーにはアメリカ、イギリス、オース
トラリア、オランダ、そして南アフリ
カの各チームが早々に機体を展示して

いました。とりあえず本日はここまで。疲れた身体を休めるためにプレトリアのホテル（ホリデー・イン）に向かいました。

飛行順番をどうするか

到着の翌日は、一番にテスト飛行を行ない、日本とは違う標高でのエンジンの具合と機体の飛び具合を確認しておきました。大植さんは飛ばすかどうか迷っていたようですが、持参した15クラスの練習機を何度か飛ばし、夕方には本命機をどうにか飛ばす決心がついたようでした。

2日目は開会式です。南アフリカにしかないというスピットファイアMK IXが飛び立ち、式途中では上空も飛行して、華を添えてくれました。

鈴木さんと嶺さんは、開会式直前に到着。これからホテルに向かい、残った修復を続けるとのこと。よって第1ラウンドの飛行は断念することになりました。

18カ国46名が参加したF4Cクラス（別にF4BのHコン・スケールとF4ラージ・スケールも共催）では、チーム・マネージャー・ミーティングで国別の飛行順が決められます。

通常は参加者が各国3名ですので、この中で誰が一番先にフライトするか決める必要があります。当然のごとく鈴木さんは、順番を最後にして時間を稼いだほうが良いでしょう。また、競技を目前にして自信喪失気味の大植さんは、1番手では心配ですので、チーム・マネージャの菅原さんが、「おい、安藤君、先にやれ」と指示。そうすれば大植君も落ち着くだろうとの配慮ですが、こんな気遣いがあったことを当の本人が気づいてくれたら幸いなのですが…。

不調だった第1ラウンド

飛行1ラウンド日は、参加者の多くがエンジン不調に悩まされて、エンジンが始動できなかつたり、飛行中にエンスト、はたまたタキシング演技中に

エンストなど、標高1460mで気圧の低いことが影響しているとした考えられません。

私の場合も、飛行途中からエンジンフルハイ状態で混合気が濃い目になって“ブツブツ”といった具合です。幸いにもポンプのスロー調整が良かったせいで、エンコンのスティックを少し戻すとリカバリーしてくれました。

こんな状況の中、スケール界では有名なビート・マクダモット選手は、スタティック（静止審査）で1762.5点と、ほぼ最高位につけながら、1ラウンドと3ラウンドの飛行点が取れずに大幅に順位を落としてしまいました。彼は、我々がバーベキュー・パーティーを終わって、ハンガーに立ち寄ったときも、夜遅くまでエンジン調整をしていたのが大変印象的でした。

2ラウンドと3ラウンドは順調に競技が進んだようです。残念ながら、私は自分の飛行イメージを崩さないために他のフライヤーの飛行を見ないことにしていましたので、詳しいお話ができません。ご勘弁を…。

ただ唯一、F4ラージ・クラスで優勝したスイスのアンドリーズ・ルティ選手のエングマイスターと、同2位で全開のF4Cのチャンピオンであるメリケン・シュラッガー選手（ドイツ）

が飛ばしたパッファローの演技だけは、じっくりと見学してきました。とくに、ルティの飛行は私の理想とする飛ばし方で、大変印象に残りました。一言でいうなら、最近のF3A上級者が飛ばすスロー・フライトでコンパクト（ターン・アラウンド的）にまとめたスムーズな飛行。それに実機の飛行感を付け加えた飛び、と表現できます。横で一緒に見ていた成家氏の、「この飛びはF3Aの飛行感と同じですよ!」という意見からも、くみ取ることができるでしょう。

とは言え、これは曲技機と称する選択機の場合の話で、非曲技機や複葉、多葉などの古典機には多少あてはまらない部分もあります。ただ、どちらの場合も一定速でスムーズな飛行、そしてコンパクトでターン・アラウンド的な飛行には高い点が約束されていたようです。

公平感に欠いた静止審査

静止審査は、フィンランドのマッティ・ジリラがチーフとなり、南アフリカのジャン・コエツ、そしてジュリーと兼ねてジャッジの補欠となっていたスペインのオーガスティン・セビラの3名が受け持ちました。メンバーの顔ぶれを見て、私はショックを受けまし



↑写真1 / 実機が展示されるハンガーの一角が、機体置き場となった。

第1表/上位10選手と安藤由隆選手のスコアリング・シート。

(注)※印は前回と機体が異なる。

順位	選手名	国名	スケール精度(側面)	スケール精度(前後面)	スケール精度(平面)	色彩精度	色彩複精度	記号・符号精度	記号・符号複精度	表面肌理および実機感	工作技術の優良性	工作技術の複精度	スケール細部の精度	スケール細部の複精度	今回の成績	前回の成績	今回と前回との得点差
1	Pavel Fencl	チェコ	9	8.5	9	9	8	8.5	4	9	9	9	9	8.5	1696	1812	-116
2	Andreas Luthi	スイス	9.5	9	9.5	9.5	3.5	9.5	4	10	9.5	9	9	8	1773	※	
3	Hans Ammann	スイス	7	7.5	7	8	3	8.5	5	8.5	8	8	8.5	8	1477	1633	-156
4	Glen Roberts	南アフリカ	8.5	8.5	8.5	8.5	3	8	6	8.5	9	8	8.5	7.5	1620	1689	-69
5	Ray Torres	アメリカ	8.5	7.5	7.5	9	3	7.5	6	8.5	9	7	8.5	7.5	1500	1722	-222
6	Jurgen Steinberts	ドイツ	8	8.5	8	7	7.5	7.5	5	7.5	9	7.5	7.5	7.5	1536	1632	-96
7	Bernhard Klauscher	オーストリア	9	8	8.5	7.5	8	8.5	8	8	9	9	9	8.5	1659	※	
8	Humphrey le Grice	南アフリカ	8.5	8.5	8	8	4.5	8.5	6	8	8	7.5	8	7.5	1563	1649	-86
9	Hansjorg Hofbauer	オーストリア	5	7.5	8	9	9	9	6.5	9	9	8.5	9	8	1531	※	
10	Marc Levy	フランス	8	7	6.5	8.5	4.5	8	6	8	7.5	7.5	7.5	7.5	1437	※	
23	安藤 由隆	日本	6.5	7.5	8	3	3	5.5	4	8	7.5	6	6.5	6.5	1336	1671	-335
	参考/安藤 由隆 (前フランス大会時)		8.5	8.5	9	9	5.5	9	5.5	9	9	7.5	8.5	8.5		1671	

た。なぜなら彼らは古典機ファンの集合体であり、今回の結果を見てもヨーロッパと南アフリカの古典機グループのみ高得点を与えられていたようなのです。せっかくボーナス点を無くしたのに、その意味も分かっていないジャッジでは、今後のF4C界の発展が無いのでは…と思うことしきりでした。

さらに静止審査では、ひとつの事件が起きました。実は私の受け取ったジャッジ・ペーパーの中のドキュメント提出欄で、カラーチップが提出されていないことになっていたのです。早速チーフ・ジャッジのジリヲを呼んで聞いたところ、カラーチップと認めなかったとのこと。つまり「米国などのようにミリタリー・スペック・ナンバーが無かったからだ」と言うのです。おまけに審査中に、それらの質問もせず、何と提出した博物館の写真の色で勝手に審査したらしいのです。私もこれにはビックリ。つい興奮して「Are you judge?」と言ってしまい

ました。

いちおう彼には、これらのカラーは、「ミツビシ・カモフラージュ」とか「カワサキ・カモフラージュ」、「ナカジマ・カモフラージュ」などといったネーム・スペックであったことを伝えたところ、まったく知らなかったようで、「I'm sorry!」と言って去ってしまいました。

この件は、SAMA（南アフリカ模型連盟）のチェアマンであり親日家でもあるボブ・スキナーさんの耳にも入ったようで、後日私にEメールを送ってくれました。内容は、「優勝したクノーラーや他の上位の機体でも、カラーの得点については低い選手が多いので、公平だと思う」という文章と、得点比較のデータです。

私は、これに対して次のような返事を送りました。「私は得点のことを言っているのではない。一つは、前回の世界選では認められた資料が、今回は認められなかったこと。そして二つ目

は、疑問を持ったはずなのに競技者に質問もせず、勝手に博物館の写真の色で審査したことについて述べているのです」。

さらに付け加えて、自製のデータ(第1表)とともに、「今回の大会は古典機ばかりが高得点で、前回に比較すると単葉の近代機がかなり低い得点になっている。米国のトレス選手はビーチクラフトの双発機で前回より222点のマイナス、そして私の機体は335点も落とされている。しかし古典機は、さほどの差がない。本当に世界選手権が、こんなことで良いのですか？ C I A Mは、F4Cのスタティック・ジャッジの教育を行なった方が良いのではないのですか？」といった内容です。

この返事は、「私はすべての問題について理解していなかった。これから南アフリカのスケール・チェアマンのジョン・イーラーと詳しく話してみたい。その後に再度連絡しましょう」とのメールが届きました。まだその後

F4Cフライング・スケール・モデル世界選手権 / 出場選手と成績

順位	選手名	国名	機体名	静止審査	第1フライト	第2フライト	第3フライト	フライト平均	成績
1	Pavel Fencel	チェコ	Knoller C II	1696.5	1496.00	1625.00	1590.00	1607.50	3304.00
2	Andreas Luthi	スイス	Avro	1773	727.00	1364.00	1615.00	1489.50	3262.50
3	Hans Ammann	スイス	Curtis Jenny	1477.5	1459.00	1676.00	1664.00	1670.00	3147.50
4	Glen Roberts	南アフリカ	Sopwith F1 Camel	1620	1483.00	1529.00	1490.00	1509.50	3129.50
5	Ray Torres	アメリカ	Beechcraft T 42A	1545	0.00	1500.00	1618.00	1559.00	3104.00
6	Jurgen Steinberger	ドイツ	Fokker D VII	1536	1450.00	1540.00	1524.00	1532.00	3068.00
7	Bernhard Klauscher	オーストリア	L.V.G.C VI	1659	1394.00	1298.00	1014.00	1346.00	3005.00
8	Humphrey le Grice	南アフリカ	Sopwith Pup	1563	1233.00	1436.00	1431.00	1433.50	2996.50
9	Hansjorg Hofbauer	オーストリア	Halberstadt CL IV	1531.5	1184.50	1355.00	1423.00	1389.00	2920.50
10	Marc Levy	フランス	Sopwith Pup	1437	1428.50	1357.00	1510.00	1469.25	2906.25
11	Mick Reeves	イギリス	Sopwith 1 1/2 Strutt	1452	1386.00	1482.00	1420.00	1451.00	2903.00
12	Kjell-Ake Elofsson	スウェーデン	SAAB 91 Safir	1447.5	1147.00	1465.00	1445.00	1455.00	2902.50
13	Karel Vodesil	チェコ	Aero Ae-10-01	1384.5	1326.00	1541.00	1484.00	1512.50	2897.00
14	Jim Reeves	イギリス	Sopwith Pup	1459.5	1402.00	1448.00	1407.00	1427.50	2887.00
15	Aldo Landi	イタリア	Tiger Moth	1483.5	1316.00	1402.00	1382.00	1392.00	2875.50
16	Marco Inga	イタリア	DH 82 Tiger Moth	1417.5	1492.00	1367.00	1406.00	1449.00	2866.50
17	Hansruedi Zeller	スイス	DH-88	1459.5	1348.00	1350.00	1421.00	1385.50	2845.00
18	Charles Levy	フランス	Stampe SV 4C	1488	1367.00	1317.00	1294.00	1342.00	2830.00
19	Neil Allen	南アフリカ	Nieuport 28	1462.5	1362.00	1273.00	1347.00	1354.50	2817.00
20	Marek Dabrowski	ポーランド	Zlin 526 APS	1413	1245.00	1315.00	1399.00	1357.00	2770.00
21	Pete McDermott	イギリス	Sopwith Triplane	1762.5	0.00	478.00	1529.00	1003.50	2766.00
22	Piero Santucci	イタリア	Caproni Ca 100	1326	847.00	1388.00	1486.00	1437.00	2763.00
23	安藤 由隆	日本	Kawasaki Ki-100-1	1336.5	1277.00	1106.00	1314.00	1295.50	2632.00
24	Gerard Rutten	オランダ	Beech C-45	1279.5	1130.00	768.00	1507.00	1318.50	2598.00
25	Wayne Frederick	アメリカ	Fokker D 8	1330.5	1130.00	1184.00	1343.00	1263.50	2594.00
26	大植 強	日本	Zero Model 21	1303.5	1165.00	1231.00	1273.00	1252.00	2555.50
27	Philippe Accart	フランス	N.C.854	1158	1331.00	1295.00	1456.00	1393.50	2551.50
28	Albert Kretz	アメリカ	Dornier Do 23 G	1239	1208.00	1081.00	1403.00	1305.50	2544.50
29	Jesus Camarero	スペイン	Sopwith Strutter	1167	1198.00	1224.00	1308.00	1266.00	2433.00
30	Luis Vasquez	スペイン	Bucker Jungmeister	1140	973.00	1187.00	1325.00	1256.00	2396.00
31	Max Geppert	ドイツ	Nieuport 28	1206	1163.00	1211.00	707.00	1187.00	2393.00
32	Hans-Dieter Wahl	ドイツ	Fokker DRI	1098	1147.00	1296.00	1242.00	1266.00	2364.00
33	Victor Longbon	オーストラリア	Fiat C 32	1371	1047.00	935.00	80.00	991.00	2362.00
34	Fred Muhlberger	オーストリア	Albatros BF	1255.5	947.00	0.00	1198.00	1072.50	2328.00
35	Victor Kucera	チェコ	Monosapr St 4 Mk II	1045.5	1101.00	1241.00	1230.00	1235.50	2281.00
36	Carlos Hitzler	アルゼンチン	Bucker Bu 133 Jung	1008	1012.00	1095.00	0.00	1053.50	2061.50
37	Roberto Camertoni	ブラジル	Space Walker	691.5	1302.00	1228.00	1388.00	1345.00	2036.50
38	Emilio Chagas	ブラジル	Beechcraft Bonanza	775.5	1021.00	1039.00	1158.00	1098.50	1874.00
39	Bjoernar Olsen	ノルウェー	Piper Cub J3	868.5	414.00	0.00	1363.00	888.50	1757.00
40	Javier Izquierdo	スペイン	Gee Bee Z	1272	833.00	0.00	0.00	416.50	1688.50
41	鈴木 嵩	日本	SE 5a	1329	0.00	382.00	0.00	191.00	1520.00
42	Anderson Br Cabral	ブラジル	Bucker 133 Jungme	889.5	76.00	72.00	1033.00	554.50	1444.00
43	Hans Waasdorp	オランダ	Fokker D21	1074	460.00	0.00	0.00	230.00	1304.00
44	Eduardo Rivoira	アルゼンチン	Fokker E III Eindekk	784.5	0.00	874.00	0.00	437.00	1221.50
45	Wal Schubach	オーストラリア	A 6 MS Zero-sen	0	0.00	525.00	0.00	262.50	262.50
46	Gerald Rutten	オランダ	SAAB VIGGEN	1081.5	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

(注) 成績はベスト2フライトの平均点と静止審査の得点を合計したもの



◀写真2/スタティック(静止)審査を受ける大植強選手の零戦21型。全幅2000mm、全備重量5.65kg、エンジンOSFS-120SⅢ、1/6スケールの機体。

▶写真3/修復中のP-51D Mustangの前でポーズを取る成家儀一氏。今回の世界選手権では急速デモ・フライトを披露し、「世界のナルケ」をアピール。



の連絡は来ていませんが、どんな内容が送られてくるのか楽しみです。

日本チームの結果

今回、私と鈴木さんは惨々な成績で、私は前回の世界選の15位から23位に順位を落としました。鈴木さんは1ラウンドを飛ばせず、2ラウンド目の演技中にエンジン不調に陥り、機体を軟着陸させて左翼の付け根が破損してしまいました。修理可能とは思われましたが、やっと参加にこぎつけた矢先の出来事で、疲れが先に立ち、修理を断念。よって41位になってしまいました。

その点、大植さんはラッキーだったというか、周りに持ち上げられたというか、26位に着けることができました。今回、彼の離着陸は非常に上手に行っており、確かに得点も8点とか9点を与えられていました。本人も大変うれしかったのではないのでしょうか。

チームとしての順位は10位でした。チーム・マネージャーの菅原さん、上位が取れずすみませんでした。

成家ショーが一番人気!

開会式や競技の途中では、南アフリカに1機しかないといわれるスピットファイアMKⅨやデハビランド・ホーネット・モスが離陸して、時折りショーを行なってくれました。しかし中でも一番の人気は、成家さんのフライト・ショー。私が見た限り、観客が一番

多かったように思います。

小走りに動き回る成家さんは、ビデオとカメラの撮影に大忙しの様子でしたが、この人を南アフリカ模型連盟が見逃すはずがありません。さっそくボブ・スキナーさんから「成家さんに飛ばしてもらえないか?」とアプローチがありました。最初は気乗りのしない成家さんでしたが、押しに負けて飛ばすハメに…。

機体は南アフリカのF3Aフライヤーが持参した「パチンコ」です。大勢の観客を背に、まずF3Aのデモ・フライト。「あ、いけね。間違っちゃった」なんて言いながら気軽な飛びをしていましたが、その後の超低空スロー・ロール、低空スロー・ナイフエッジ、ローリング・サークル、そしてトルク・ロールにはやんやの喝采でした。

成家さんについてはエピソードがたくさんあるのですが、たとえば飛ばしもしないのに顔が異常に日焼けして「真っ黒」になるとか、日焼けローションをたくさん塗るので「おしろい」みたいで気持ち悪い(私の妻が言っていました)とか。最後の駄目押しが閉会式の時、壇上に立った入賞者を撮影に走っていった成家さん…、相手に「ワールド・チャンプが写真を撮りに来た」なんて騒がれながら、ちゃっかり一緒に写真に収まっていた。日本チームで一番活躍したのは、実はこの人なのかも…

最後に

今回の世界選手権に出場するにあたり、私自身、これほどの重圧を受けたことはありませんでした。そして、その機体に応えられなかった現実、申し訳のなさを感じております。出発前にいろいろと声をかけてくださった人たち、また、準備に力を貸していただいた人たち、そしてクラブの仲間たちなど、そんな気持ちを背中にズッシリと感じながら、自分の思ったように飛ばせなかったことが、今でも悔やまれてなりません。こんな気持ちを精一杯の明るさを持って、チーム・マネージャーの菅原さんに「もう一度、俺に打たれて修行してきます」と言うのがやっとでした。

日本の中では、F4Cの情報が少なく、あまり知られていないのが現状だと思います。しかし、F3AやF3Cのように、FAIの精神としては共通したものを持ち、とくに日本のモデル技術で参加すれば、上位を望めるクラスだと確信しております。ぜひ皆さんも挑戦してみることをお勧めします。近い将来、本誌上にF4Cルールの紹介など書いてみたいと考えておりますので、その節は、ぜひお読みください。

最後に、応援していただいた方々に心から感謝の言葉を述べるとともに、お礼を申し上げたいと思います。本当にありがとうございました。