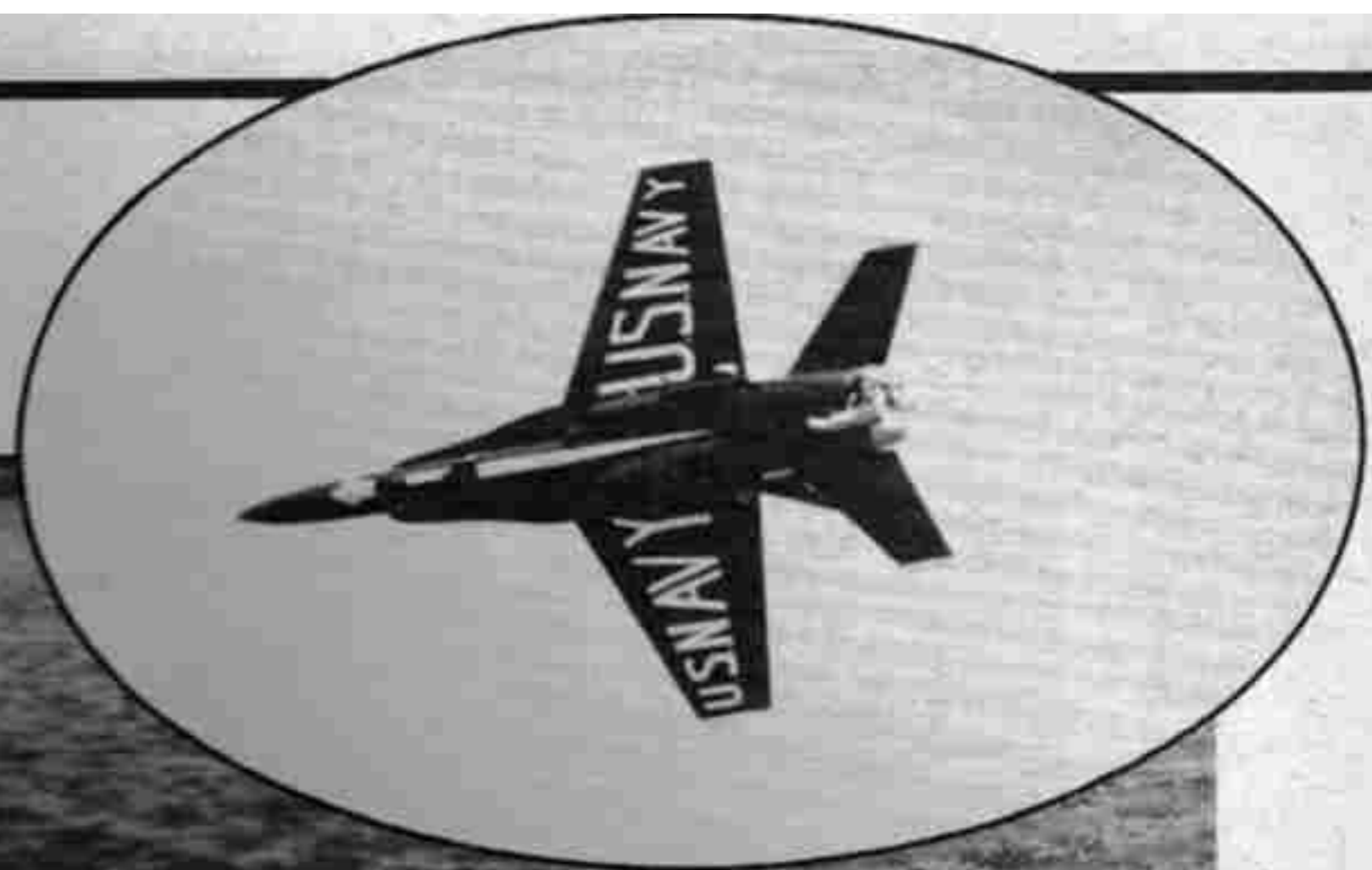


ブルーエンジェルの
カラーリングで楽しむ



F-18 HORNET

ホーネット

OK模型

安藤由隆

■新素材のタフレックス
を使用し、複雑な三次曲面を見事に表現する
OK模型のF-18ホーネット。EZシリーズとして90
%完成済キットで登場したが、安藤由隆氏は大好き
なブルーエンジェルのカラーリングを施した。

異色のスケール機

OK模型から発売されているEZ
工法による40クラスのフライング・
スケール機には、かなりの種類があ

るようですが、このほどF-18ホー
ネットが、新たにそのラインナップに
加わりました。

ラインナップに加わったと言っ
ても他のスケール機群が、もともとブ

↓自動車用ラッカーでブルーエンジェルス風に塗装。下面にUS NAVYの文字が…。



ロペラ機をモデル化した物に対して、
このF-18は実機がジェット戦闘機で
あり、EZ40クラス・スケールの中
では少々異色の存在となります。

また、この異色の存在という面
では製作方法や材料についても違いが
あり、特に胴体はタフレックスとい
う新素材が使用されており、EZ工
法では不可能な二次、三次曲面を可
能にしています。

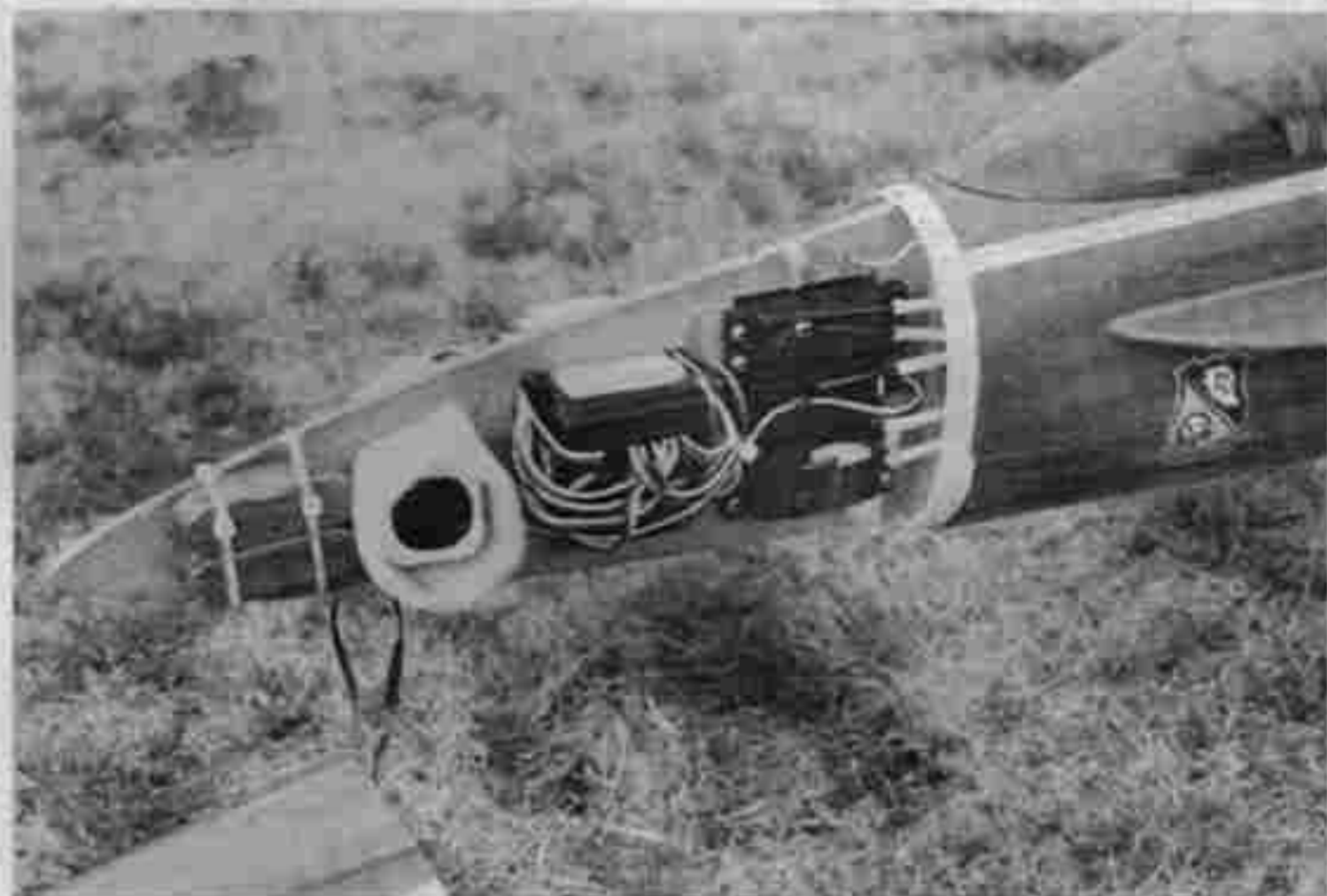
ブルーエンジェルの使用機

何はともあれ、ジェット戦闘機ス
タイルのスケール機というものに私
自身は大変に興味を覚えるのですが、
特にこのF/A-18は最新鋭の戦闘・
攻撃機であり、現在アメリカ海軍の

テクニカル・データ

全 幅	.....	1110mm
全 長	.....	1390mm
主翼面積	.....	31dm ²
		(胴体フィン含まず)
エンジン	.....	OS46SF-ABC
プロペラ	.....	10.5×6逆ピッチ
全備重量	.....	3200g
RC装置	.....	5ch6サーボ

→ラダー、エレベーター、エンコン、引込脚の各サーボはノーズ・コン内に収納。



←メカ・プレート（ベニヤ製）の穴はサーボ、受信機のサイズに合わせて広げる。

アクロバット・チーム“ブルーエンジェルス”の使用機にもなっています。

私はこのブルーエンジェルスの大のファンであり、以前にもF/A-18の前の機体であるA-4スカイホークを四機編隊で飛ばしてみましたが（製作記事を本誌'89年2月号に掲載）、今回も“遊び心”でこのF/A-18を製作してみることにしました。

話は少々余談になるのですが、先ほどからF-18やF/A-18という表現の違いがありますが、航空関係の雑誌ではF/A-18となっており、これが正解でしょう。

このF/Aというのは単純にFIGHTER/ATTACKERの頭文字を取ったもので、戦闘機と攻撃機をかねそなえた意味を表しているようです。考えてみれば、日本ではFが頭に付く飛行機は、F1、F15そしてF16等がありますが、Aと付くものはありません。当然日本は攻撃を加える国ではないので、当たり前なのかもしれません。

横道にそれてしまいましたが、本F/A-18を組み立て、そしてフライトするに当たっては、付属の説明書をよく読んでトライすれば確実に組

み上がり、初飛行もうまくいくことと思います。それでは組立にかかってみましょう。

開けてビックリ“プラモデル”

まず大きな箱の上フタを開けて、つい「何だ!? これは…」と言ってしまったのですが、まるでプラモデルのような胴体が箱全体に広がっており、ラジコンの飛行機という感覚は全然想像できません。

おまけに左右に分割されたEZ工法の主・尾翼は小さいし、「これで飛ぶのかな？」と考えるのは私だけでしょうか!?

しかし構造面では、セロテープで仮組みされたタフレックスという胴体部のプラスチック・カバーを取り外して、内部のベニヤの骨組を見るときは、ハイテクな一面を感じさせないこともありません。

この立体的な胴枠と縦通材の骨組は、普通の図面からでは割り出せそうもない組み合わせをしており、おそらくコンピューター等により、部分的な図面処理を使って寸法を割り出しているのかもしれませんが。

また、この胴体の骨組は木工ボンド（一部エポキシ）等により正確に

組み上がっているようです。そして外部のカバーも骨組に良くフィットしますので、問題ありませんでした。

組立の注意点

先にも述べたように、本機の組立は、付属の説明書をよく読めば十分に組み上がるのですが、それ以外に私の気の付いた点について述べておきましょう。

- 使用するメカ、エンジン、そして引込脚等は、組立時に必要となりますので、先にそろえておきます。
- この機体には、よほどの改造をしないかぎりスーブライトラクト以外の引込脚は使用できません。また、メインの引込脚にはノーズ用品のロック・シャフトとノーズ・ケースが必要となりますので、これも準備が必要です（このノーズ用の部品をメインに流用しなければ、引込脚がスムーズに働かない）。
- 特に組立中における注意点ですが、胴体カバーの接着時には主翼と水平尾翼の平行度が狂う場合があります。胴体カバーの接着には無理のかからぬようにして下さい（実際に私の機体は、問題のない

ャフト(品番43187)とノーズ・ケース(品番43185)が、別に必要となります。もし、未使用のスーブラリトラクトのノーズ用が3個ある人がいれば、買う必要はないのですが、まずそんな人はいないでしょう。

メカ類の搭載

メカはエルロン以外すべてノーズ・コーンの中に搭載しますが、バッテリーは角型のもの、受信機も小さめのものを選んだ方が良いでしょう。ノーズ・コーン内は比較的狭く、私はフタバのFF7を使用しましたが、少々改造せざるを得ませんでした。

また、フタバのFP36G引込脚サーボは少々大きめなので、サーボ取付の枠を広げる必要がありました。

それからアンテナ線の処理については外部に出しても問題ないのですが、プロペラでカットされないように注意して下さい。私の場合は、胴体のプラスチック・カバーを接着する前に骨組の胴枠を貫通させて、アンテナ線用のチューブを取り付けておきました。このチューブは、引込脚用リンケージの余ったものを利用しました。

またエルロン・サーボの搭載については、説明書の方法とは異なり、メンテ性を考えて変更しました。

シールはやめて塗装に...

全体が組み上がったなら、付属のシールを張って仕上げとなりますが、



↑エルロン・サーボは各翼に1個ずつ振り分けて搭載。テスト機はアルミ・アングルで固定した。

←引込脚にはスーブラリトラクトの60用を使用。写真はノーズ・ギヤの取付状態。

ました。それから、事前にエンジンのブレークインをテスト・ベンチで行なっておく事をおすすめします。

私の場合、最初に正転用プロペラの11×7を用いて少々甘めでワントank(500cc)回し、次に9.5×6正転ペラで同じく甘めにワントank、その次に同じペラでピークを出して、ワントank、そして最後に本機に付属している10.5×6の逆ピッチペラを使って、甘めとピークを繰り返しながらワントank回しておきました。

燃料はニトロ15%で、フライト時は30%の物を使用します。

引込脚は40用を60用に...

私はスーブラリトラクトの40クラス用が余っていたので、これを改造することにしました。簡単に改造したりするとメーカーさんに“製品が売れなくなる”と言われそうですが、4mmのドリルと4mmの引込脚用ピアノ線セットがあれば、安上がりで60クラス用になるのですから、やらぬ手はありません。

ただし先ほども述べたように、メインにはノーズ・ギヤ用のロック・シ

程度ですが狂ってしまいました。みなさんは注意して下さい)。

- 燃料タンクは、取付時に上下を間違いないので注意が必要です。後から無理をして入れ替えられないこともないのですが、大変な仕事になります。

以上の点に気を付けて、説明書どおりに組み上げれば、まず問題はありません。

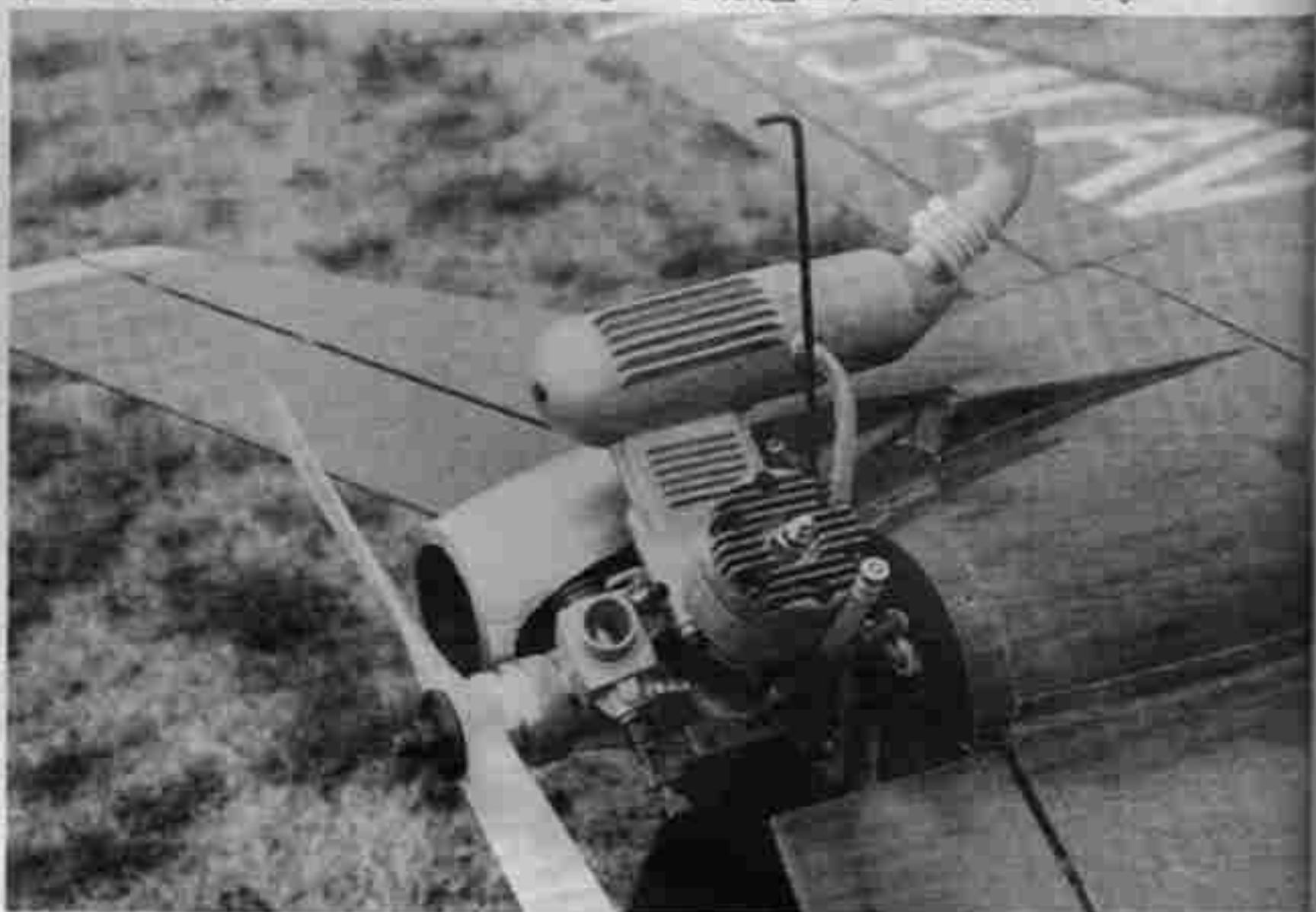
普通のエンジン、マフラーを使用

エンジンはOS46SF-ABCで一般的なものを使用しましたが、本機に使用できる逆転用のエンジンもOSから発売されるようです。また、マフラーについては、このエンジンに付属しているマフラーをそのまま使っています。

しかし、このままではマフラーの排気方向が前方に向いてしまいますので、IMより発売されているL型(90°)のシリコン・パイプを取り付けて、排気が下向きになるようにし



↓エンジンはO S46SF-ABC。ペラは逆ピッチの10.5×6。



私はシールを張ってみて、どうしても胴体の白と翼の白が合わないのが気にいらず、全部はがして塗装することにしました。

カラーリングは、もちろん私の大好きなブルーエンジェルスに決定です。ただし、どう見ても機体全体は塗料のノリが悪そうだったので、試しにアクリル・ラッカーを少しだけ塗ってみましたが、案の定すぐにはがれるように落ちてしまいました。

そこで手持ちの名も知れぬ金属用のプライマーがありましたので、これを用いてその上にアクリル・ラッカーを塗って見たところ、なんとはがれないではありませんか。早速、機体全体を#500のサンドペーパーでまんべんなく研いで、全体にこのプライマーをスプレーしました。

そして、カー用スプレーとして売られている私のイメージに合うブルーとイエローを使って着色しました。テールのエキゾースト・コーンは黒い色なので、シルバーに塗り変えておくとイメージが一段と良くなりますが、このときもプライマーを用いることを忘れないようにします。

それからエンブレムや“BLUE・ANGELS”の文字は、手書き

↑セーフティ・スティックで始動を行う筆者。

で書き込みましたが、あまり良い仕上がりではありません。このへんはごかんべんをいただいて、最後にクリヤのウレタンを一度だけ塗って仕上げとしました。

私の使ったプライマーは、名称を覚えていませんので、聞かれてもわからないのですが、模型用に京商から発売されているLSSプライマーを使用しても、同じ効果が得られるのではないかと考えています。試してみてください。

着色する前には、主翼や動翼等のスチロールの見える面には、エポキシ系の接着剤を薄く塗っておくことをおすすめします。また、エンジンの胴枠部分等にもバスコーク等を十分塗り込んでおけば、30%ニトロ燃料を使用しても、スチロールが溶けることがないでしょう。

スリル？ある飛びにびっくり

さて、仕上がった機体の各部を再度点検しておきますが、特に重心位置は確実に説明書のとおり調整して下さい。また、舵角も説明書の動

作量になるように調整しますが、私の場合、エレベーターのみ2~3mm多めのセッティングで初フライトすることにしました（キックダウンでも1mm多め）。

これでフライト準備OKです。ところで私は、プッシュ式のエンテ機は飛ばしたことがあるのですが、ジェット機タイプのプッシュは初めてで、少々不安になり、再度説明書のフライトの項を読みなおしてみました。

初フライトの当日は、仕事（どちらが本業かわかりませんが、一応サラリーマンです）の疲れからか？少々寝不足気味で飛行場へ向かいました。飛行場は、プッシュ式の加速性の悪さを考えて、離陸滑走距離が十分とれる相模ラジコン・クラブの専用飛行場を、溝呂木氏にお願いして使用させていただくことにしました。

到着後さっそくエンジンの調子を見ましたが、テスト・ベンチで慣らしておいたおかげで、アイドルからハイまで安定した状態を保ちます。

それから逆ピッチ・プロペラのためエンジンに風が当たらないので、ニードルを濃いめにしたくなると思いますが、それはさけて下さい。なぜかと言うとブッシャー式の場合は、燃料タンクがエンジンよりも前方になるために離陸時の機首上げで、混合気が濃い状態になり、離陸失敗の確率が高くなるからです。

さて、いよいよ本番です。再度燃料を満たしエンジンを始動。スロットル・レスポンスも好調です。各舵の動きもOK!! 機体をタキシングで風下に走らせ、飛行場端近くで反転させ、いったん停止。

スロットル・レバーを徐々に上げると機体は走り始めました。スロットル全開で加速させましたが、十分な速度です。エレベーターを引きたいところを“ジッとがまんの子”で滑走路ギリギリまで走らせ、“ジワリ”とエレベーターを引いてみました。“わっー”，思わず口から声が出てしまいました。なんと急上昇です。すかさずダウンを打ちましたが、急激な速度低下で翼端は、フラリフラリ…、「もうダメか!？」

その後はどう舵を打ったか覚えていませんが、二度三度、ピッチングをしながら右旋回でゆるやかに上昇して行きます。おかげで寝不足気味のねむ気もどこかにふっ飛んでしまいました。とりあえず十分に高度をとってトリム調整を行ないましたが、どうにもエレベーターの操舵が過敏で気に入りません。そこでキックダウンにしてみたところ、ずい分と良くなりましたが、まだ完全ではありません。

さて、多少上空での感じもつかめてきましたので、一度降ろして再度



トライすることにしました。エンジンを徐々にスローに落とし着陸進入させますが、回転を落としすぎると機体は勝手にノーズを引き起こして行きます。まるでデルタ機のような特性を感じさせますが、ノーズが上がりすぎると速度も急になくなりますので、注意が必要です。

ところが本機は、着地寸前でエンストしてしまい、失速させてノーズギヤからドスンと着地してしまいました。しかしノーズギヤのピアノ線が少し曲がった程度で問題はありません。

二度目は、フラップペロンを使用して離陸させましたが、浮き上がりが高く、滑走距離も短くて良いようです。また、一回目より安心感のある離陸ですが、やはり気は抜けません。

そんなとき後ろから天の声?ならぬ取材のOY氏の声が聞こえてきました。「これは脚が引っ込まないんですか?」なんと私は、本機のあまりにスリルある飛びに最初から引込脚であることを、すっかり忘れてしまっていたのです。さっそく脚を引っ込めてみたところ、一段とスピードに乗った飛びを見せてくれるようになりました。

このスピードに乗せてループやロールを行なってみましたが、ロール

系はまずまずで、ループはやや不得意といった感じを受けました。やはり全塗装で重くなった分(約200g増)が影響しているのでしょうか。しかし高速での連続ロールは、胸のスク思いで最高です。

三度目のフライトは機体にも慣れて好きなように飛ばしてみましたが、低速での安定性もまずまずで、低空で水平8の字旋回を小まわりで行ないましたが、何の不安もありません。ただし高速での水平コントロールは、やはりエレベーターが過敏で、少々気を抜けない感じなのですが、これはエレベーターの舵角を減らすことで解決しそうです。

また、着陸時にノーズを上げすぎる感じが強すぎるので、もう少し前にバラストを積む必要があるようです。私の場合、燃料を入れない(ドライ)状態で重心を合わせたのですが、これを燃料を入れた状態で合わせれば、ちょうど良いのではと考えています。

なにはともあれ慣れればおもしろいジェット機?です。さらに調整して飛ばし込めば、実機的に見えるフライトの可能性も十分あるので、これからいろいろと試してみたいと考えています。