2012年版カレンダーは撮影者の大好きなVintage Gliderです。歴史的価値の高い機体ばかり。存在の背景を知ると、さらに興味がつのります。

No.16 TP NEWS

発行：**TURN POINT** 編集部 / 2011.10.01
編集：瀬尾　央
有限会社エアワークス
〒105-0013　東京都港区浜松町 2-7-15　浜松町三電舎ビル 905
TEL 03-3438-2133　FAX 03-3438-2144
Check！ www.tp-airworks.com/
www.100ki.jp/

これからも頑張って編集作業を続けます。ご予約は、
FAX : 03-3438-2144
e-mail : airworks@mua.biglobe.ne.jp
ハガキでも、封書でも、ご住所の書かれた書面で下さいね。

We Love SOARING 2012

日本滑空協会公認カレンダー　￥2,200

Cover
DFS Habicht E / D-1901

1936年のベルリン・オリンピックでの飛行展示を目指して開発されたガル翼の曲技滑空機。一定の滑空性能を持ちつつも、背面系、スナップ系等、考え得る全曲技科目を制約なくこなすよう、スパンは13.6m、機体強度は12Gであった。実際にオリンピック主会場では、４機のハビヒト（うち１機は女性操縦士ハンナ・ライチ）が上空で演技した後、観客スタンドより低い高度にダイブし、引き起こして会場外に去ったという。この時の機体も主翼上面にはサンバーストが描かれたいたが、赤ではなく青であった。第２次大戦期には、スパンを8m、さらには6mに縮めたスタンメル・ハビヒトが作られた。これはロケット戦闘機Me163の操縦要員教育用の機体で、双発戦闘機Me110により高高度に曳航され、ダイブしつつ射撃照準の訓練等に使われた。スタンメル・ハビヒトの超過禁止速度は450km/h＋、着陸時の接地速度は260km/hだったという。

1月
Jacobs Hols-der-Teufel / OK-A415

Hols-der-Teufelとはドイツ語のスラングで、「悪魔のしわざ」である。アレキサンダー・リピッシュによる原型機誕生は1923年である。このときスウェーデンの練習生が２人、練習費不足を補うためワークショップで働いていた。作業に失敗すると自国語でDjaevlar Anammaと悪態をついた。それ何？ へぇ、Devil take itか、というわけで、本機には「悪魔のしわざ」が定着したのであった。

リッピッシュ・バージョンは1928年にハンス・ヤコブスによって改良され、製造図面等も出版され、ドイツおよび周辺国の当時の主流練習機となった。撮影したVGC Rallyでは航空機曳航も、専用ウィンチによる曳航も、バンジー・ローンチも行われていた。標高100m以上はある「丘の上」にどうやって運ぶのかと興味を持っていると、ゴム索要員が待つ山頂には、ウィンチで上がって、自らちょこんと着陸したのであった。

2月
Breguet 905S Fauvette / D-1484

ブレゲー、久しぶりに懐かしい名前を聞いた。1911年に操業開始、1971年にダッソーと合併したフランスの航空機メーカーである。本機はレシノでの世界選手権を目指し誕生したStdクラスのVテール機で、原型機初飛行1958年。同社最後の滑空機となった。Fauvetteはウグイスの類の鳥である。ラダー操作だけでバンクターンができた。構造的には、プラスチック機時代到来の夜明け前の木製機で、

翼前縁の２層 0.6mm 厚合板を雌型真空成形した 8mm のクリーグセルで補強するなど、次の時代を予感させる構造を持っている。そして片翼重量が 34kg と非常に軽い。胴体は中央部が鋼管構造、前部がプラスチック、後部が木製である。1969 年に曳航中に V テール部を吹き飛ばす事故があり、以後残存機は非常に少ない。

３月

Göppingen 3 Minimoa / BGA-1639

Gö3 については、滑空史上の本機の存在意義や、なぜ世界的に格別の憧憬を集めるのかについての言及がないにもかかわらず、飛行可能な機数は「世界に３機」が定評になっている。その３機の中に英国籍の本機は含まれていただろうか。現在ミニモアは博物館保管機、個人所有機合わせて世界中で９機が現存する。誰かがその気になれば耐空性を回復するものもあるし、飛んでいても十分な整備をしなければ飛べなくなる機体もあるだろう。また、オーストラリアでは新たな製作も行われているという。飛行可能機の数は流動的だが、残存機の半数は復帰の可能性をもっているのではないか。

４月

Hütter H-28 II /D-8223

ウォルフガングとウーリッヒのヒュッター兄弟は、1934 年にアルプス・ソアリングをする目的で、スパン 10m に満たない、小型版グルナウベイビーというべき H-17（後の Gö5）を作った。

その２年後、高性能化を狙いリファインした形態の H-28 を作った。これもスパン 12m、全長 4.76m の小型機である。垂直尾翼など大丈夫かというほど小さい。しかし本機の胴体幅は最大部で 1.32m ある。翼胴接合部をブレンデッド・ウィング様に両外側に伸ばし、きつめのコクピットに座るパイロットの、肘部分のスペースを確保している。また本機は、一体成形プラスチック・キャノピーを装備した最初の機種でもある。狙う滑空比は 28 であった。翼型がやや薄くした Gö535 であったから、滑空比は実測値で 23.4 に留まった。だが後年

の改良型 H-28 Ⅲでは、機体をやや大型化（スパン 13.5m）し翼型を変えた結果、27.2 を出している。

５月

Focke-Wulf Weihe 50 / D-3654

1930 年代後期、最も高性能かつ豪華な機体は 19m スパンのライハーであった。だが、当然高価で、どのクラブでも導入できる代物ではなかった。そこでヤコブスは、構造を単純化した 18m スパンのヴァイエ（ワイエ）を誕生させる。これは非常な成功作となり、NSFK によりヤコブスの工場は 280 機もの量産指令を受け、各地で生産されることになった。そして、滞空 55 時間 51 分、獲得 8,050m、さらには 59 年には獲得 9,665m など、各種の世界記録を更新し、戦後も各国に残った。そして伊仏英など各国が開発する機体に多大な影響を及ぼした。

ちなみに 1950 年の世界選手権で、あのマクレディ・リングの考案者ポール・マクレディが２位に入ったのもヴァイエであった。初飛行から 16 年後の 1954 年にも世界選手権で使われている。

1952 年、フォッケウルフが再生産した。これをヴァイエ 50 という。短くなったエルロン、主車輪の装備、プラスチック風防など、改修点は小さい。

６月

PIK-5c / OH-188

1946 年にフィンランドで誕生した構造簡便、みかけより高い性能を持つ練習機で、基本曲技も可能ながら、ナセルを外してプライマリー機のようにもできた。全備自重 123kg と軽く、小さなサーマルでも小回りでき、ヴァイエなどを抜き去る上昇も見せたという。1951 年には 188km の距離飛行も成功させている。

７月

DFS Meise(Olympia) / D-7380

さて、2012 年はオリンピック年である。それに因むマイゼはないかと思ったら、機首に５輪を描く機体がいた。1936 年のベルリン・オリンピックではグライディングは公開競技であったが、現在の IGC に相当する ISTUS は IOC に働きかけ、1940 年（幻の東京）オリンピックでは滑空を正式種目とすることに決まった。ただし、純粋スポーツの観点から統一機種での競技が企画され、そのための設計コンペやフライオフが行われ、1939 年にマイゼが選ばれたのであった。スパン 15m という枠、ヴァイエを簡素化しどの国でも製作可能な構造、しかし 160kg 以下の自重、220km/h に至る許容速度、木製機の粋といえる中身が決まったのであった。

８月

Scheibe Bergfalke II / SE-SYO

ドイツにおける戦後航空再開をめざし、いち早く機体をまとめたのが、戦前からアカフリーグ・ミュンヘンのリーダーであり、鋼管羽布張り構造に先鞭をつけ、30 年代に Mu.10、Mu13D などを送り出してきたエゴン・シャイベであった。これは単座の成功作 Mu-13D を 1951 年に複座化したもので、機名をサブタイプの変更のみに留め Mu13E としている。原型機は航空再開の年の８月にワッサークッペで飛ばすことを目標に、オーストリアで製作された。そして実際に、博物館収蔵の Mu10 を引き出し、共にワッサークッペに運び飛んだのであった。

中央配置の主翼であるから、主桁キャリースルーが後席を貫通することになるが、桁の根本をＹ型にして鋼管スペースフレームをうまく作ることにより、後席搭乗者を避ける工夫がしてあった。翼型も低速に強いシャイベ独自のもので、機体価格も安価で人気を博した。53 年には、主翼の前進角を増やすことにより翼根の複雑な構造を廃し、スパンを 16.6 mに短くしたベルクファルケⅡを登場させる。55 年にはモールドした風防にリファインしたベルクファルケⅡ 55 も誕生したが、ⅡとⅡ 55 で 300 機以上が生産され、うち 70 機はスウェーデンでライセンス生産された。写真の機体はスウェーデン籍である。下を VT-116 が飛んでいる。

９月

Rubik R-11b Cimbora / HA-5035

1939 年にハンガリーでは、B 章取得者に対する飛行機曳航など、さらなる練習ができる複座機を求められていた。技術大学航空部の会長が要求をまとめ、ハンガリー航空協会が発注し、エルノ・ルービックが設計し、Aero Ever Kft.（株式会社）が製造し、1940 年５月に原型機初飛行となったものである。b 型以降の愛称チンボラは、相棒・親友といった意味。スパン 15m、翼型 Gö 549、高翼配置の主翼は２本桁で 7.5°の後退角をもっている。各サブタイプ合わせ 62 機が作られ、リッジソアリングの練習にもよく使われた。42 年には滞空 20 時間 44 分、48 年には 25 時間 07 分の記録も作っている。

10 月

Slingsby T31 Tandem Tutor / HB-557

英空軍教育集団（ATC）が 1951 年に Cadet Mk.3 の名で 131 機採用した練習機で、1937 製の Tutor を複座化したもの。民間にも広く販売され生産数は 200 機を超える。英空軍は第２次世界大戦初期から入隊前の中学生高校生世代の若者教育に非常に熱心で、地方地方の基地にグライダーを配備し、隊員のリクルートとコースに乗る前の操縦要員の見極めを行っている。また、操縦教官の頂点に立つ何人かは、世界選手権や欧州選手権で勝つこととされている。現在もそれは続き、ASK21、Twin Ⅲ Acro、G109B などが使われている。また、在籍航空機が数機のグライダーのみしかなく、滑走路はグラスのまま、という基地も多数ある。

11 月

Focke-Wulf Kranich Ⅲ / D-8543

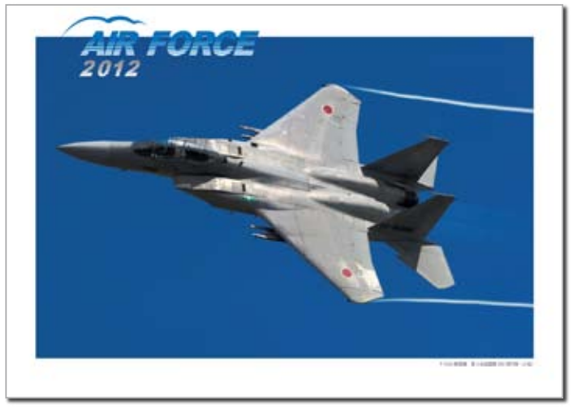
戦後、ハンス・ヤコブスに接近したフォッケウルフはヴァイエ 50（５月に掲載）を生産するが、新しい複座機の需要が高いと見たヤコブスは、新たな複座機を実現したかった。名前こそクラニッヒだが、中身は全く異なる機体。主翼はヴァイエと同様だが、複座機のためやや前進角をもち、18.1m スパン。ダイブブレーキは DFS 形式からシェンプヒルト形式に変えている。自重は 330kg、全備重量で 550kg であった。試作機は 50 年に誕生したが、女性で軽いハンナ・ライチが搭乗する場合は、機種に 15kg のバラストが必要だったという。また、ラダーのバランスの悪さも指摘された。各種の改修を受け、1952 年に生産が開始された本機は、マドリッドの世界選手権で２位、３位、７位に入っている。

12 月

Slingsby T13 Petrel / BGA-651

ドイツで定評の高いレーンアドラーを模した、しかしガル翼の高級機が欲しいという顧客の要求に対し、英国のスリングスビーが応えた機体。構造面では当然レーンアドラーに範をとっているが、

同社の支柱つきの前作 Kirby Gull の経験を生かし、その味付けを少しスタイルに残した機体として 1939 年に３機製作された。スパン 17.345m だが 200kg の構造重量に抑えている。２機が現存。



AIR FORCE 2012

A4判 航空自衛隊機カレンダー ¥800

表紙　F-15DJ 戦闘機　第６航空団第 303 飛行隊（小松）
11 年 12 月　F-4EJ 戦闘機　第７航空団第 302 飛行隊（百里）
１月　XC-2 輸送機　防衛省技術研究本部・飛行開発実験団（岐阜）
２月　F-2A 戦闘機　第３航空団第３飛行隊（三沢）
３月　KC-767 空中給油・輸送機　第１輸送航空隊第 404 飛行隊（小牧）
４月　CH-47J 輸送ヘリコプター　航空救難団入間ヘリコプター空輸隊（入間）
５月　F-15J 戦闘機　第７航空団第 305 飛行隊（百里）
６月　C-130H 輸送機（空中給油試改修機）第１輸送航空隊第 401 飛行隊（小牧）
７月　RF-4E 偵察機　偵察航空隊第 501 飛行隊（百里）
８月　U-125A 救難捜索機　航空救難団新田原救難隊（新田原）
９月　C-1 FTB（輸送機）　飛行開発実験団（岐阜）
10 月　T-4 練習機　第４航空団第 11 飛行隊 “Blue Impulse”(松島)
11 月　F-4EJ 戦闘機　第５航空団第 301 飛行隊（新田原）
12 月　F-15DJ 戦闘機　飛行教導隊（新田原）

航空自衛隊の今を語る A4 判のカレンダー。飛行機写真カレンダーの中でおそらく最も内容充実、しかし安価です。メモも書き込み可能です。本年 12 月から使えます。グライダーカレンダーと一緒にお送りします。掲載した写真が飛行機写真マニアのみなさんの撮影の参考になれば嬉しいです。同じ写真で横幅 60cm に近い大判のものもありますが、それは基地祭などでお買い求め下さい。これらの飛行機の中には、グライダー仲間の真剣な本業のお仕事も写っています。

編集部近況

東日本大震災

あれから半年が経過しましたが、３月11日の大地震・大津波に遭われた皆さんは、ご無事だったでしょうか。最初の１週間は、仙台空港やその近辺で働く、あるいは飛行機写真を撮る、東北地方の友人知人に電話をする勇気もなく、風の便りをひたすら待つという状況でした。おおむね生き抜いたという話を聞き一安心はしたのですが、その詳細は九死に一生であったり、ひとえに運のみであったり、虚脱感を伴うものでした。

あの日、私自身は岐阜で撮影中で、揺れを体感することもなく、友人の電話とTVニュースで事実を知ったような次第でした。翌日、列をなす自衛隊の災害派遣車両に混じって中央高速を走り帰京しました。覚悟はしていましたが、仕事場の惨状に驚きました。幸いにして写真データなどは無事でしたが、気力の復旧には時間を要しました。

被災地の１日も早い復旧復興をお祈り申し上げます。

VGC Rally

Vintage Glider Clubという愛好者国際組織があり、例年８月にヨーロッパのどこかでラリーを行っている。今年はオーストリアのスピッツァベルクで第39回大会が開催された。参加機数75機。

VGCの会長は発足以来英国人クリス・ウィルスが担ってきたが、本年５月に亡くなった。非常に心豊かな人で、なるほど会長だと思うし、「遙々インド洋を越えて」と言ってくれたこともある。

彼の父がフィリップ・ウィルスで、大英帝国圏にグライダーの、いわゆる免許制度というものを作らせなかった人である。本場ドイツの滑空が、発展隆盛するのと同時並行で、ナチの勃興により国家に取り込まれていく様を痛感したからだろう。滑空はスポーツであり、スポーツに行政が関与することは許し難い、というある種の市民意識の強い主張を言い続けたのであった。そのおかげで現在、操縦士技能証明を持たない日本人が、オーストラリアやニュージーランドで自由に距離飛行を楽しみ、実績作りをすることが可能となっている。また彼は、第２次世界大戦後のドイツから複数のグライダーを英国に運び、保存することもした。

今大会では、当然ながらクリスの追悼式があった。クリスが模型飛行機やグライダーを教えた14歳年下の弟、ジャスティンが挨拶した。彼は、ついぞ優勝できなかったが、80年代90年代の世界滑空選手権で常に上位５人の中にいた競技パイロットで、91年米国ウヴァルデの世界選手権で空撮して以来の知り合いだ。95年に開催された滝川マスターズにも招待されている。彼は日本にあるミニモアを非常に気にかけていた。

さて、VGCラリーは国際大会である。日本からも人が来たというので、参加機などないただのプレスなのに、国旗を掲げてくれた。こうなると参加者同等の義務を果たさねばならない。具体的な国際交流をする、ということである。

インターナショナル・イブニングというイベントがある。参加国それぞれが自慢の、特徴あるワイン・チーズ・ハム・ソーセージの類を、他の参加者に振る舞うのだ。成田を出る時、日本酒の４本でも買えばよかったが、時すでに遅し。しかしよくよく考えれば、各国酒ばかりだから、子供や婆さんのために小さな紙コップと清涼飲料水を大量に用意したのである。それは２時間ほどでなくなり、結構気に入ってもらえたようだ。そのテーブルは、１人参加のスペイン・イタリアの友人と分け合った。

VGCラリーには多数のビンテージ機が集まっており、歴史的名機もあるから空撮したい。オルガナイザーに以前出版した『Gliders around the World』を数冊渡すと、撮影機チャーターなど一切が無償になった。となれば、このお返しも必要だ。

今年の主催国オーストリアが全参加者に夕食を振る舞う晩がある。格納庫にはオーケストラが入り、心ゆくまでダンスに興じるのである。そこでオーケストラに演奏を一旦中断してもらい、スライドショーを敢行したのだ。デジタルの良さで、数時間前まで撮影した画像約150コマを画像補整後、大きなスクリーンにクロスフィードで投影すると、みんな大変喜んでくれた。そしてそれが、例年発行している日本滑空協会公認カレンダーを、あるドイツの出版社がヨーロッパ向けに販売してくれることにつながったのであった。

マイナーな世界だが、それだからこそ、その中に入っていける。大きな充実感のある１週間であった。

「最近のカレンダーには、インテージ機が載らなくなりましたね」。長年グライダー・カレンダーを愛用

AIRWORKS Order FAX **03-3438-2144**
e-mail : airworks@mua.biglobe.ne.jp

して下さる方のご指摘である。こうした分野が個人的には非常に好きだし、1か月見続ける画としての適性もあるだろう。そもそもカレンダーは同じフォーマット、同じデザインを維持する大いなるマンネリの商品だが、作り手としては毎年同じ手口ということは苦しく、時には作家的リセットもしてみたいものだ。一度、全編ビンテージ機で揃えたカレンダーができないかと思うところがあり、2011年版は思い切ってVintage Glider Specialとすることにした。ドイツへの輸出も、その一点集中が大きな効果となっている。

さて、このところ飛行場外柵での撮影が増えている。取材申請や事前調整など面倒な手続きなしに、アマチュアと同じように楽しみ、その成果を、「どうすれば、いい飛行機写真にアプローチできるか」といった内容で、本にまとめたいと思っている。完成まであと少しの努力を要するが、それが出版できれば、次にはTPを手がけたいと思っている。

ORDER SHEET '11

お名前	TEL/FAX
ご住所 郵便番号	都道府県
e-mail address	発注日　　年　　月　　日

☐ GL12（グライダー）＋あふた〜・もぐら・そろ＝¥5100 ＋送料

☐ GL12（グライダー）＋クロスカントリー・ソアリング＝¥7000 ＋送料（年内特別セット価格）

☐ GL12（グライダー）＋ AF12（航空自衛隊機）= ¥3,000 ＋送料

☐ 1/48　Minimoa ＝¥5,800 ＋送料実費＋外税
－ AW 特別割引 20%＝￥5,570（関東エリア）

ガル翼の歴史的名機ミニモア。このビンテージグライダーの優美な姿が高級感あふれる1/48 透明アクリルモデルになりました。独特の形状の主翼はもちろん、細部にわたり厚肉一体成形で再現。左右の主翼、胴体、尾翼の４パーツからなり、主翼はマグネットで簡単確実に装着。ディスプレー用スタンドもつき、飛行状態の好みの姿勢で鑑賞できます。今回AW 特別割引 20%。この機会に「風を飾る」のはいかがでしょう。**この商品は、ご注文を毎週集計した後メーカーに伝え、メーカーから請求書同封の直送となります。**

日本滑空協会公認カレンダー We Love SOARING 2012	¥2,200		部
滑空日本歴史写真集成	¥5,000 以下なら		部
戦後 最初の100機	¥5,000 以下なら		部
Gliders around Japan 刊行計画・「日本の滑空機」図鑑	予価¥3,500		部
Gliders around the World 既刊・「世界の滑空機」図鑑	¥3,500		部
あふた〜・もぐら・そろ 鈴木けいぶん著 動力滑空機資格取得奮戦記	¥2,900		部
クロスカントリー・ソアリング ライヒマンの名著日本語版第２刷 刊行	¥5,800		部
SAILPLANES 1920-1945 MARTIN SIMONS 著／カラー図版多数／英語版	¥9,000		部
SAILPLANES 1945-1965 MARTIN SIMONS 著／カラー図版多数／英語版	¥9,000		部
SAILPLANES 1965-2000 MARTIN SIMONS 著／カラー図版多数／英語版	¥9,000		部
Aircraft Photo Book 瀬毛 央の飛行機写真術／軍用機編	予価¥3,500		部

TP 09/12	Condor IV 角田、雲の上へ	¥3,900		部
TP08/11	那須 WAVE 日記 Why DUO	¥3,900		部
TP07/10	沖縄紀行 擂鉢論	¥3,900		部
TP03/09	Cross-country Q&A 703 とそれ以後のこと	¥3,900		部
TP02/08	Wasserkuppe リトアニアのこどもグライダー	¥3,900		部
TP01/07	Korea Bound 列島から半島へ 日本の山を飛ぶ	¥3,900		部
TP99/06	国内 50km の証言 Discus 2	¥3,600		部
TP99/05	Special Motorglider issue 自由と責任の空へ	¥3,400		部
TP98/04	サントーバンと世界選手権 雲を読む	¥3,600		部
TP97/03	黎明の未来形 idaflieg WAVE STREET を飛べ	¥3,200		部
TP96/02	時代の創造 PW-5 TAKIKAWA MASTERS '95	¥3,200		部

送　料
関東・信越・南東北・北陸・中部‥‥　¥740
関西・北東北（青森・秋田・岩手）‥‥ ¥840
中国（岡山〜山口）¥950　　四国‥‥¥1,050
北海道・九州　¥1,160　　沖縄‥‥¥1,260
●**代引き宅急便**でお届けします。ドライバーに品代金＋送料をお支払いください。

複数アイテムの発送では同一梱包にならない場合もありますが、あしからずご了承ください。また、E-mail でのご注文の際は、ご面倒ですが、必ず**お名前、ご住所、郵便番号、電話番号**をお書き添えください。
このオーダーシートは消費税 5%の税込み価格です。

AIRWORKS Order FAX **03-3438-2144**
e-mail : airworks@mua.biglobe.ne.jp