

TP NEWS

No.21

発行：TURN POINT 編集部 / 2016.10.10

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/



We Love SOARING 2017

日本滑空協会公認カレンダー ¥2,300

COVER

DG DG-800B

17年版グライダー・カレンダーが成立するのかわか、事故が続き大変気になった1年だった。季節は変わっていくし、大根飛行場もクローズとなり空撮ができず、切り抜ける道を米国エルマイラで行われた International Vintage Sailplane Meet (TP02 参照) に求めたのであった。とはいえ日本のカレンダーであるから表紙くらいは国内撮影のものにしたい。SATA の協力を求め何機か空撮した。蛇行する石狩川の広い風景がとても気持ちよい印象だった。広さを出すにはワイドがいい。近い右翼が長く写り機体への接近感も生まれる。フルサイズ機 D810 による 38mm での撮影。

1月

Apparatebau Nabern FS 24 Phönix T

Akaflieg Stuttgart が開発した世界初のプラスチック機、主要な荷重をすべて GFRP 製シェル構造

が担うことになった最初の機体である。1957年に初飛行。59年にはT尾翼に改修され、エポキシ樹脂を史上初めて使用することにより、Bölkowの子会社で8機の生産が始まった。スパン16m、自重164kgで、試作機の最良滑空比は40(79km/h)、最少沈下率は0.49m/s(68km/h)。

2月

Pruer Irving O 215-A

1949年にアメリカで初飛行し、3機が製作され、FAAに登録されて現存するのはこの1機という、可愛い高翼V尾翼の金属製自作機。スパンは12.2mだが、翼のアスペクト比は20:1あり、グライドパス・コントロールに翼型断面のフラップも併用している。自重154kg、最良滑空比29(84km/h)、最少沈下率0.79m/s(64km/h)。

3月

Glasflügel BS-1

極めて初期のプラスチック機を見れば、57年

のFS 24 Phönix、58年のHirth Hi-25 Kria、61年の18mスパン、アスペクト比25に及ぶ意欲的なAkaflieg Braunschweig SB-6がある。2機のSB-6のうち1機は試験飛行中に空中破壊するが、これを試作機とし、GlasflügelがH-301 Libelle開発の成果を加えて改良し、1964年に生まれたGFRPオープンクラス機がBS-1。18機生産された。67年には300km速度世界記録135.3km/hを、70年には当時世界第3位となる距離記録917kmを樹立している。

4月

Schempp-Hirth Ventus 2cT

雪がようやく融けた春の大型連休のある日、八ヶ岳から蓼科山方面に向け飛行中。

5月

Marganski Myslowski MDM-1 FOX

曲技機Foxであるから背面で撮影したい。その時の速度は140km/hと結構早く、撮影機を選んでしまう。また、撮影機は背面に入るのを離れて見ているジョインナップするが、ある程度の時間を維持してもらわねばならない。30秒という長時間は通常の曲技課目にはないが、維持できるか？撮影機はRobinで低翼機だ。被写体のFoxが後落すると、双方のパイロットがお互いを視認することが困難になる。なかなか難しい撮影で、この辺りが限界。

6月

Schleicher ASK 13





どこにでもありそうな ASK13 だが、何かスペシャル。キャンピー後方にもクリアな部分があり、これは SF28A のものを一部転用したとか、機首にフレッシュエアのインテークがあるとか、ラダーペダルには ASK21 のものが使われているとか、小柄な後席インストラクターでも扱いやすいように、ダイブブレーキ・レバーの位置が直されているとか、レストアした整備士の趣味がちよこちょこと現れている。SZD-50 の後継機として美瑛から大利根にやってきた ASK13。

7月

Laister Sailplane Products LP-49

あの当時のアメリカ車はどのような風貌であったか、思い起こしたくなるクラシカルなデザインだが、1966年に初飛行した前作 LP-46 の 13.6m 翼を、層流翼の 15m 翼に変更したもの。主翼尾翼は金属製、胴体はセミノックの GFRP 製である。型式証明をもつ量産型とキット・ビルトの自作機が作られた。2011年時点で量産型 17機、自作機 7機が登録されている。静強度試験では 12G に耐え、ループ、スピン、ウイングオーバー等の課目が認められている。自重 215kg、最良滑空比 33 (90km/h)、最少沈下率 0.72m/s (79km/h)。

8月

Nippi Pilatus B4-PC11AF

美瑛から真壁にやってきた B4。その前は三重明野で飛んでいた。明野時代には翼端に魚眼付きカメラをつけてアクロをしてもらうなど、私には懐かしい機体だ。キャンピー下の Sakura は前オーナーのお嬢さんの名前とか。夏の関東平野のこの日の滑空場条件はよく、5,000ft 近い高度。遠望する雲の下は、男体山をはじめとする日光連山。

9月

Schempp-Hirth Standard Cirrus

1969年から85年にかけて700機が生産された Std. 機。その一部はドイツ Grob やフランス、ユーゴスラビアでも作られた。後退角のある全遊動の水平尾翼が特徴でピッチは敏感、その部分やエアブレーキを改良した型が75年以降の生産型となった。この後継機が傑作機となった Discus。さて、左翼前が笠ヶ岳からの稜線、その前方に一部雲に隠れてはいるが、北アルプス南部の主稜線である槍から穂高への尾根が続き、水平尾翼上は焼岳である。

10月

Scheibe SF 28A Tandem-Falke

焼岳西斜面付近を飛ぶウェーブソアリング飛驒の



JA2177。焼岳は飛驒山脈の主稜線上にあり、長野県と岐阜県にまたがる標高 2,455m の活火山。飛驒に向け安房峠を越えると、上空でも硫黄が匂うことがある。もしグライダーの操縦に興味がなくとも、一度上空から日本の誇る北アルプスの山岳風景をご覧になることは強くお勧めしたい。

11月

William R Briegleb BG-6

1939年に初飛行し、翌年に型式証明を取得したアメリカ機。やはりこれも、量産機と自作機があった。その比率は9機対67機だったという。XTG-9という制式名で戦時の米陸軍に3機が採用されている。胴体は鋼管羽布張り、主翼は木製羽布張りで、スパン 9.86m と小さく、全備重量 193kg、最少沈下率 0.91m/s だった。

12月

Bowlus BA-100 Baby Albatross

1937年に初飛行した、当時のアメリカの国民機といえる存在だったのではなからうか。大恐慌から脱しきれない時代、38年の価格で量産機は \$750、自作キットは \$385 と安価で 156 のキットが販売され、その後有名になる Dick Johnson や Richard Schreder ら多くが、まずは本機を自ら製作し、飛んでは技量を上げていったのである。そして 400km 超の距離飛行も行っている。コクピットポッドは 10 枚のバルクヘッドに外板を張るものだが、この機体の修復者は外皮に使うブラック・マホガニーを入手するため、アルゼンチンへ原木を求めに行ったという。テールプームは鋼管である。スパン 13.56m、自重 136kg、最良滑空比 20。

AIRWORKS Order FAX **03-3438-2144**

e-mail : airworks@mua.biglobe.ne.jp

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。

ORDER SHEET '17

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

グライダー GL17 × 部 = ¥2300 × 部 + 送料

に ✓ を入れ、必要部数をご記入ください