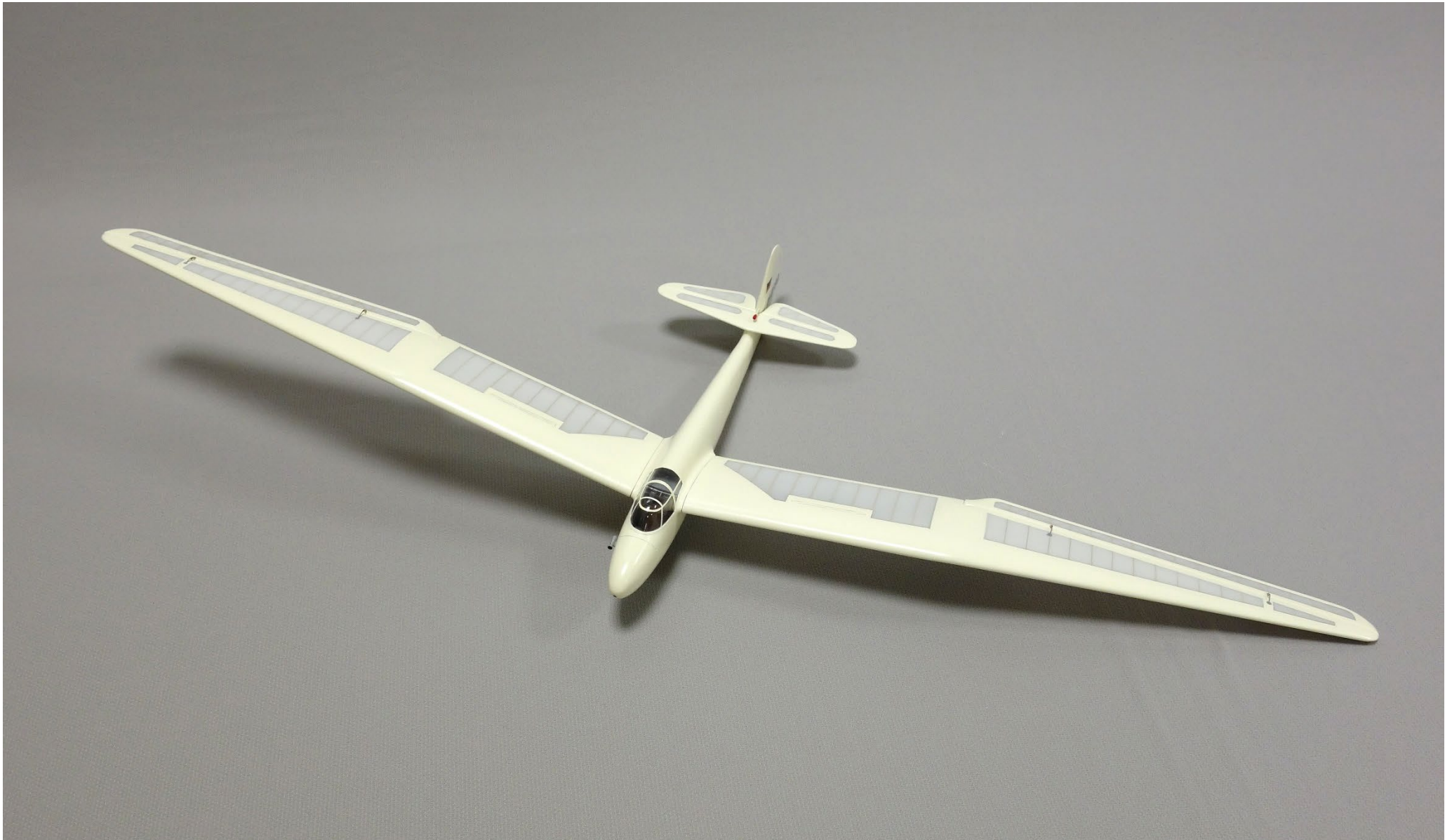


蜷川忠三ソリッドモデル写真集

2024年11月24日

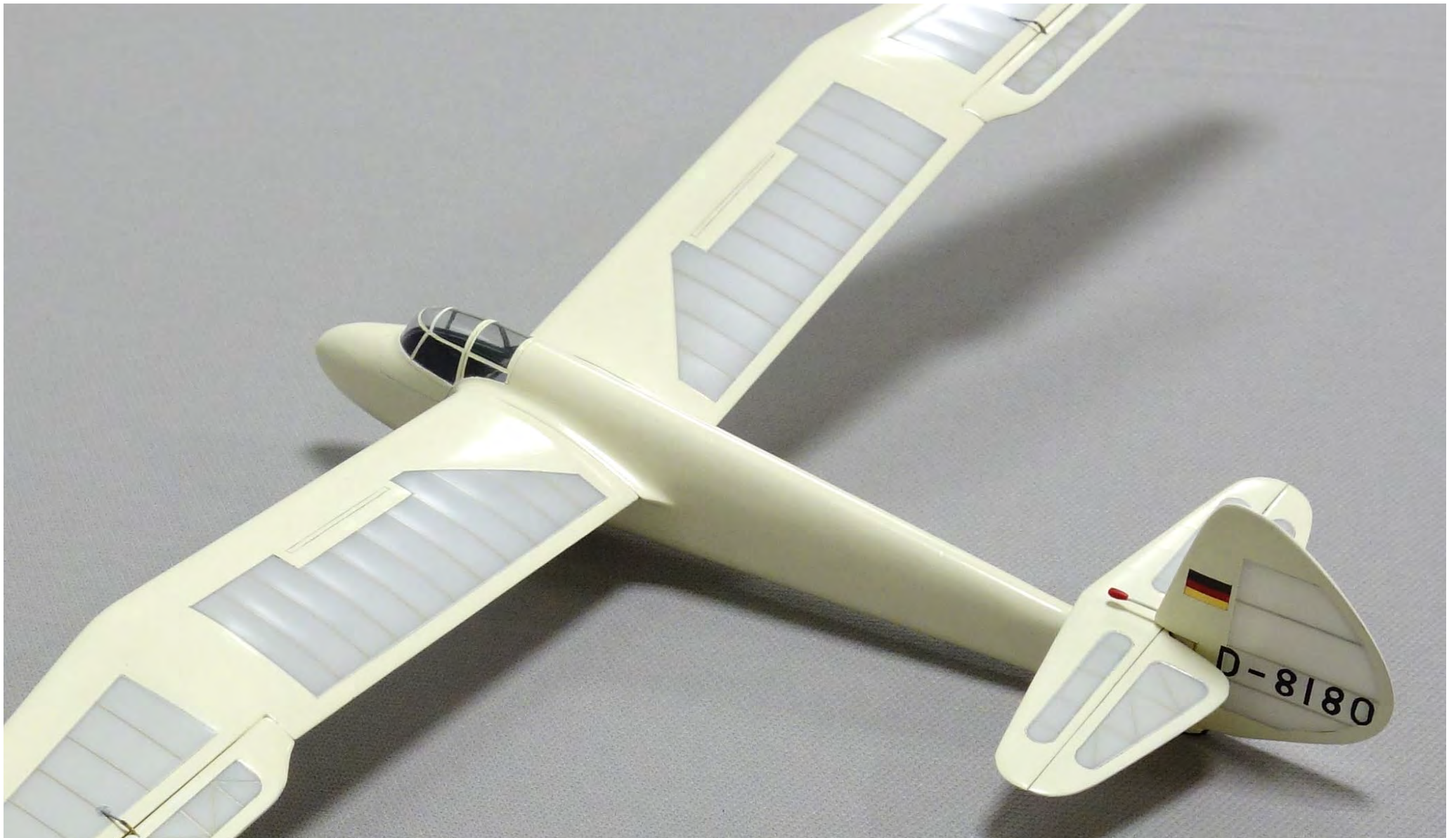
目次

1	シェンピルト ミニモア	.....	P1
2	シュナイダー グルナウベイビーⅡb	.....	P7
3	萩原式 H22B	.....	P11
4	三田式 Ⅲ型改	.....	P15
5	アレキサンダーシュライハー ASW19	.....	P19
6	アレキサンダーシュライハー ASK13	.....	P23
7	シェンピルト ディスカス b	.....	P27
8	アレキサンダーシュライハー ASK21	.....	P31
9	萩原式 H23C	.....	P35
10	アレキサンダーシュライハー Ka6CR	.....	P39
11	アレキサンダーシュライハー Ka8	.....	P43
12	ピラタス B4	.....	P47
13	グレイシャーディルクス DG300	.....	P51
14	グローブ ツインⅡアクロ	.....	P55
15	LET ブラニク L23	.....	P59
16	シェンピルト デュオディスク XT	.....	P63
17	パイパー PA18 スーパーカブ	.....	P67
18	ダイヤモンド HK36 スーパーディモナ	.....	P71
19	アビオンピエール DR400 ロバン	.....	P75
20	セスナ 172 スカイホーク	.....	P79



シェンクヒルト ミニモア D-8180 (模型: 1/25 2024 年完成)

史上最も美しいといわれる古典グライダーの女王。戦前 1930 年代のドイツ製全木製機。カモメの翼を模した主翼形状は、上反角、後退角、ねじり下げが一か所で曲がる。羽布部分は透明ドーブ塗装だけなので飛行中は透けて見える。その姿が見る人を感嘆させる。



シェンクヒルト ミニモア D-8180 (模型: 1/25 2024 年完成)

実機 D-8180 は世界で飛行可能 3 機の中の 1 機。垂直尾翼のドイツ国旗の金色がそのプライドを示す。半透明の羽布がリブ間で波うつ形が美しい。製造後 80 年位経って胴体外板ベニアが波打っているのをサフェーサで外板パネル毎に微妙に表現してある。



シェンクヒルト ミニモア D-8180 (模型: 1/25 2024 年完成)

模型としては、自分が20年来作りたい題材の筆頭だった。半透明羽布張りをソリッドモデルでどう表現するか、悩んでいるうちに20年経ってしまった。この歳になってこれ以上考えていてもできないと思い、試作品のつもりでダメもとで作りながら工法を考えるという作戦でやったもの。



シェンプヒルト ミニモア D-8180 (模型: 1/25 2024年完成)

戦前を感じさせるキャノピー枠は、細く表現することがリアルに見える。また、キャノピー下のベンチュリー管は真鍮棒からできるだけ小さく削り出した。この辺が自分の微細加工の限界なので、25分の1のスケール選択は正解だった。



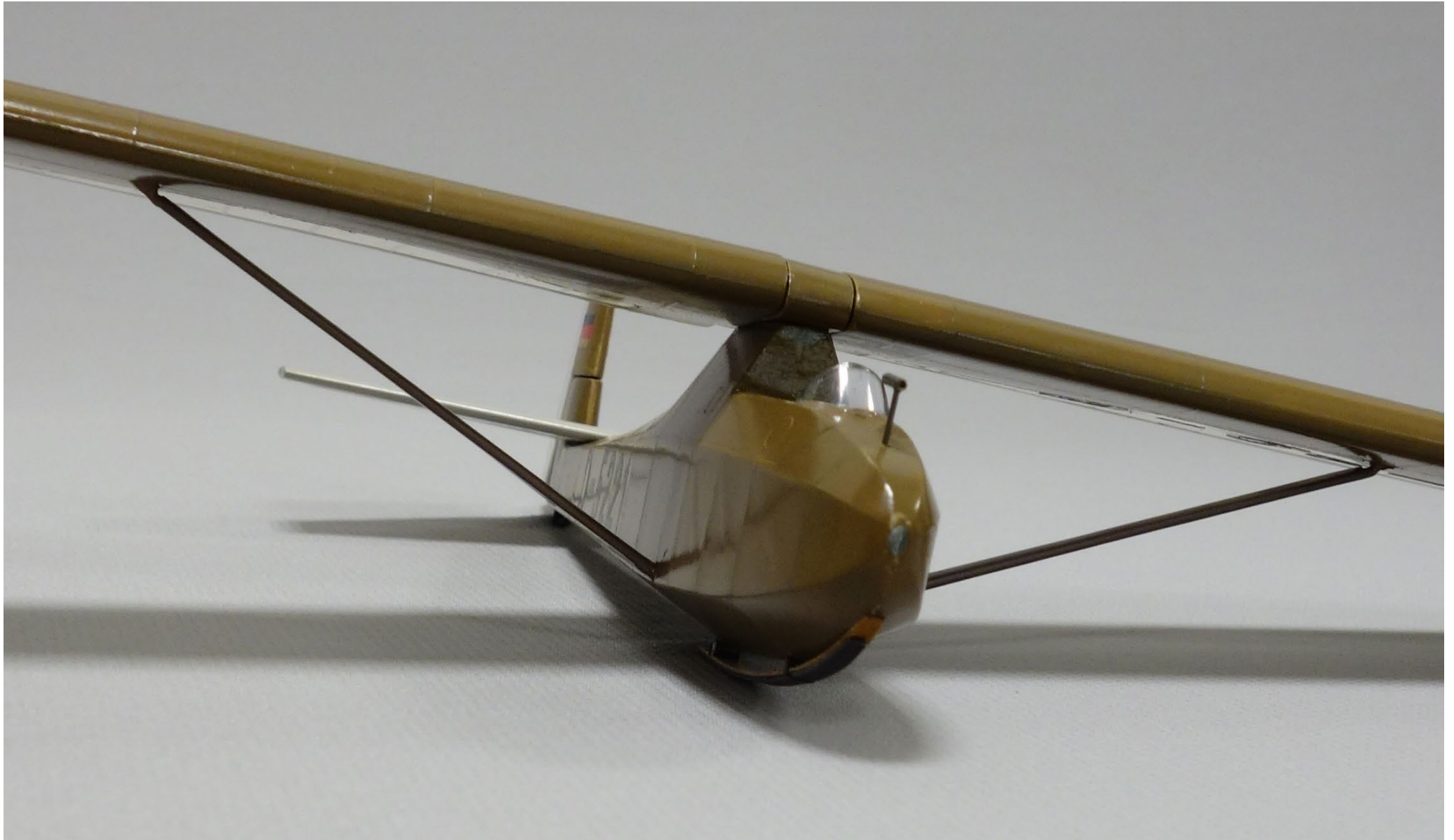
シェンピルト ミニモア D-8180 (模型: 1/25 2024 年完成)

実物が飛行中は羽布張りが透けて地上から見る人を魅了する。モデルでは、木で翼を削ってリブ間をサフェーサで凹面研ぎ、それを型にして透明塩ビ板ヒートプレス、その後、翼の羽布部分を切り抜いたところに透明塩ビ板を貼り付けた。模型を天井の照明にかざしてみても、にやっと顔が緩む。



シュナイダー グルナウ ベイビーIIb D-5221（模型：1/25 2024年完成）

1930年代のドイツ製の木製羽布張りオープンコックピット練習用グライダー。ミニモアとは逆に単純な形状で作りやすく、6000機と史上もっとも大量生産されたといわれる。胴体はベニア合板、翼は桁以後が羽布張り。コックピットはキャノピーがないので飛行士ゴーグルをつけて乗る。



シュナイダー グルナウ ベイビーIIb D-5221 (模型: 1/25 2024年完成)

胴体はベニア合板製なので経年変化でベコベコになってくる(胴体側面に注目)。模型化にあたっては、サフェーサを厚塗り乾燥後に、木製パネル接合接着部を残して凹面にサンディングして表現した。外板ベニアからワニスの匂いがしてくる気がしませんか？



シュナイダー グルナウ ベイビーIIb D-5221（模型：1/25 2024年完成）

このD-5221は翼の羽布張りが透明ワニス仕上げであり、模型でもその半透明色で波打つ羽布張りの表現を目指した。各翼は、木を削ってサフェーサーで波うちを研ぎだす。塩ビをヒートプレスして用意しておき、翼の羽布部を切り抜いたあとで貼る。



シュナイダー グルナウ ベイビーIIb D-5221 (模型: 1/25 2024 年完成)

飛行中の実機を地上から眺めると半透明羽布がきれいに透けて見える。それを期待して完成した模型を天井に向けて下から眺める。飛行中の実機も地上からこんな感じにみえただろうと思って、にやっとしてしまう。



萩原式 H22B JA0170（模型：1/25 2023年完成）

1950～60年代日本のグライダー初歩練習機。JA0170は名古屋大学航空部の初代の練習機で、愛称は初代「伊吹」。私が入部した1972年には既に引退していた。現代の高性能練習機とは隔世の感がある。



萩原式 H22B JA0170 (模型: 1/25 2023 年完成)

組み立て形状を維持するため張線が用いられていたが、模型化にあたっては省略した。そうしたら、模型でも胴体後部トラス部の剛性が不足した、やはり必要だと納得。尾翼の名古屋大学校章はベース形状をマスクングその上に手書き。



萩原式 H22B JA0170 (模型: 1/25 2023 年完成)

主翼羽布張りのリブ間波うちは、いつものようにサフェーサ研ぎ出しでリブ間の凹面を表現した。胴体の鋼管ラインは真鍮線を張り付けてピシッと直線が浮き出るようにした。これはいい感じに仕上がった。



萩原式 H22B JA0170（模型：1/25 2023年完成）

キャノピー枠は接着すると汚くなりそうなので、内側からスプリング状に突っ張って保持してある。胴体と主翼の結合構造が模型化のポイントであった。真鍮線の半田ワークで本物同様に構造部材を構成して主翼を取り付けた。。



三田式Ⅲ型改1 JA2112（模型：1/25 2022年完成）

戦後日本の代表的複座練習グライダー。練習機とはいえ着陸がむずかしく、鈍いダイブブレーキでアプローチパス調整、テールヘビーでよく跳ねる接地に悩まされたが、逆に着陸接地の腕を磨けた。同型機のJA2119により福井空港で飛行機曳航で初ソロに出た。



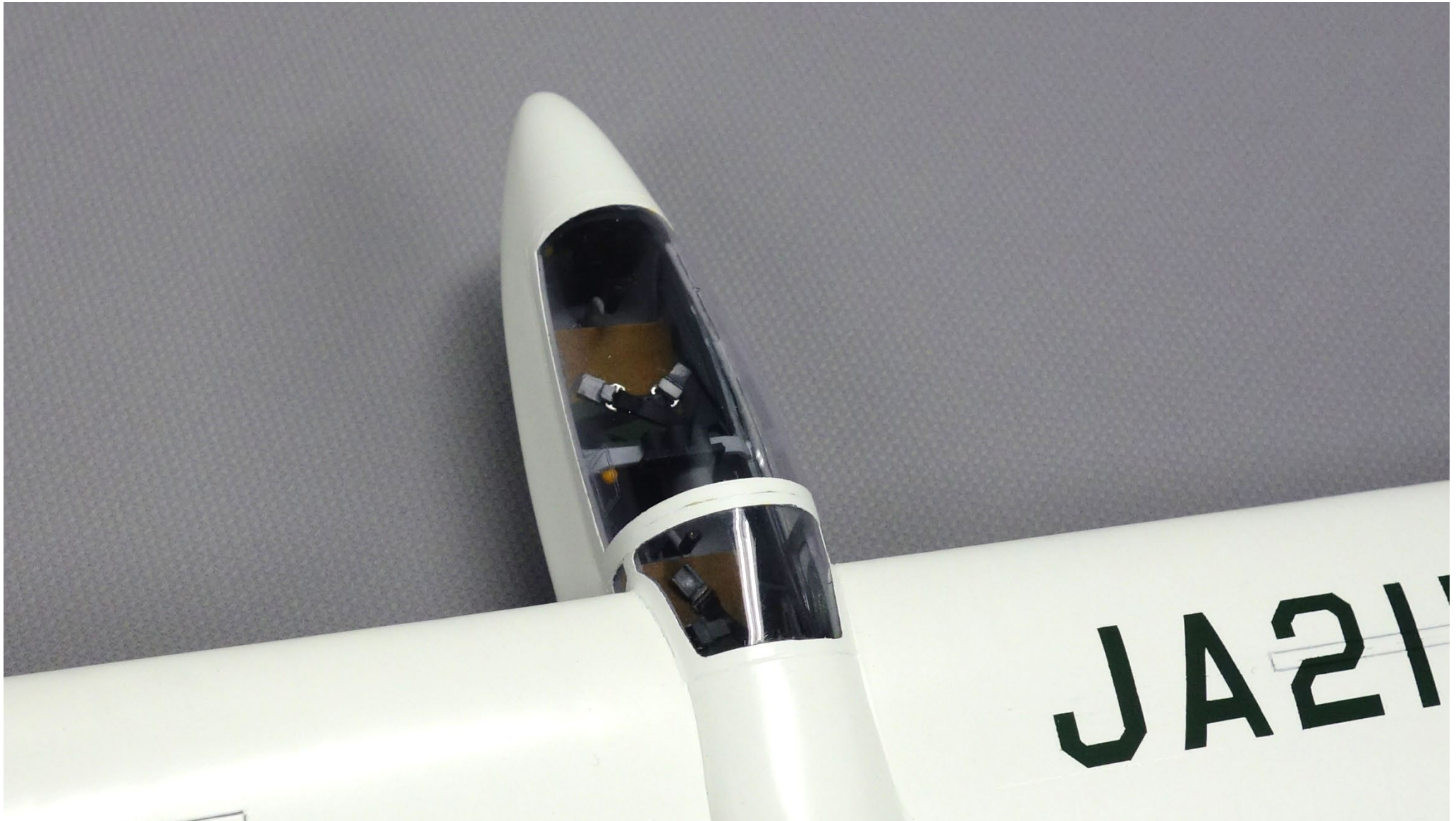
三田式Ⅲ型改1 JA2112（模型：1/25 2022年完成）

JA2112は1970年代の名古屋大学航空部所有機。学生時代はこの機体が練習の中心だった。2年生の妻沼合宿で地上係留中に突風で飛ばされ中破。その後復元修理されたが、まもなくこの型式の主翼強度不足が発覚して、全機耐空性を喪失された。波乱万丈の人生を送ったJA2112。



三田式Ⅲ型改1 JA2112（模型：1/25 2022年完成）

ソリッドモデルを作り始めた20歳台からJA2112を削るのが夢だった。胴体の鋼管ライン、オーバーハングした風防一、中央翼と胴体結合部、合板と羽布の主翼など、工作が難しくて逡巡していた。大学を退職したのを機に「作るのは今でしょう」と思い切って着手できた。



三田式Ⅲ型改1 JA2112（模型：1/25 2022年完成）

コックピット内部は学生時代の写真を手掛かりに再現したつもり。後席キャノピーの複雑な窓枠の再現に苦労した。シートの木製座面と布製背は当時の材質や色を思い出して作った。キャノピーの合わせ目は実機はがたがただったと記憶しているが、模型は程々にながたがたには作りにくい。



アレキサンダーシュライハー ASW19 JA2258 (模型: 1/25 2022年完成)

1960年ころ初飛行したドイツのグラスファイバー製スタンダードクラス競技機。スパン15mで滑空比は38と、現代の高性能機からすると見落とりがするが、ノーズから胴体中盤にかかる曲線はこれ以上ないという位の美しいラインである。



アレキサンダーシュライハー ASW19 JA2258 (模型: 1/25 2022年完成)

この JA2258 は名古屋大学航空部の前の競技機。1980年頃に購入され、「伊吹Ⅲ」と命名された。当時の高性能グライダーであったが学生にはちょっと乗りこなすのが大変だったようだ。自分も教官になってから搭乗したが、地上滑走で速度が乗らないうちはエルロンが効きが悪い感じがした。



アレキサンダーシュライハー ASW19 JA2258（模型：1/25 2022年完成）

機体表面の平滑度やキャノピーの透明度は満足できるよう仕上がった。翼上面に映ったJAナンバーが示すように、翼の磨きはよくできた。しかし、キャノピー下の「ASW19 伊吹Ⅲ」レタリングは手書きしたが、ちょっと乱れてしまった。



アレキサンダーシュライハー ASW19 JA2258（模型：1/25 2022年完成）

この機体にはあまり搭乗した機会がなくて、コックピットの再現にはあまりこだわらなかった。写真資料も少なかったので、昔を思い出して想像で作ったところがある。



アレキサンダーシュライハー ASK13 JA2392 (模型: 1/25 2023 年完成)

1970 頃生産開始されたドイツ製初級練習グライダー決定版。超有名な設計者カイザー氏に手紙を書いて同氏が画いた図面を送ってもらった。通常はノーズスキッド構造だがこのバージョンは前輪構造となっている。旋回時に若干滑りやすいが着陸接地は素直な特性であり初ソロには理想的。



アレキサンダーシュライハー ASK13 JA2392 (模型: 1/25 2023 年完成)

JA2393 は名古屋大学航空部が 1980 年代に導入した機体。主翼は桁から後方が羽布張り。当時は、仕事がいそがしくてアメリカ在住にもなり、グライダーからは遠のいていたので、正直、JA2392 の記憶はあまりない。



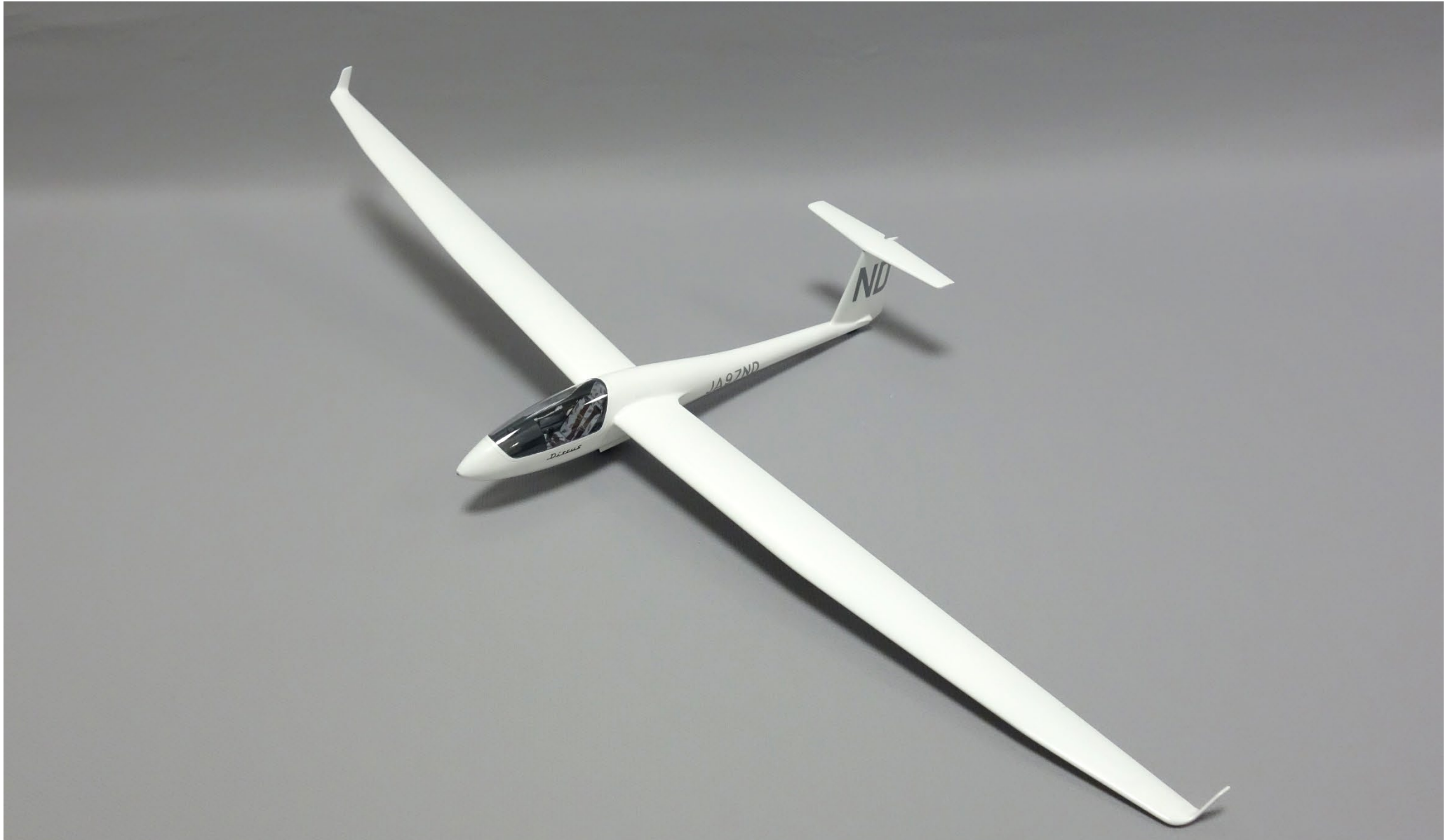
アレキサンダーシュライハー ASK13 JA2392（模型：1/25 2023年完成）

模型化に際しては、主翼羽布張りの波うち表現と胴体側面の鋼管表現がポイント。主翼と胴体の会合部分の曲面もなかなか複雑だった。年季が入った塗装を表現するために黄ばんだ複雑な白色を作ったつもり。



アレキサンダーシュライハー ASK13 JA2392（模型：1/25 2023年完成）

JA2392は退役後格納庫に保管されていたので正確に寸法測定と詳細写真がとれた。コックピット内部は、胴体鋼管、床構造、FRPシートなど、とことん詳細に再現できた。大きな一体型キャノピーは透明塩ビのヒートプレスがうまくいって透明度に満足。



シェンピルト ディスカス b JA97ND (模型: 1/25 2022年完成)

ドイツ老舗シェンピルト社のカーボンファイバー製スタンダードクラス競技グライダー。その操縦性の素直さで世界中のグライダーパイロットを魅了した。JA97NDは名古屋大学航空部所属の機体。管制官との無線通話では、「ジュリエットアルファ ナイナーセブン ノーベンバーデルタ」と下を舌を噛みそうだった。



シェンプヒルト ディスカス b JA97ND (模型: 1/25 2022 年完成)

名古屋大学ではコンテストナンバーNDとして全国学生選手権大会で2回優勝した。教官としては強豪校を打ち負かしたのは望外の喜びだった。また、このJA97NDは主翼桁接着不良TCD修理したが、その際、試験飛行を教官・整備士として実施した思い出がある。



シェンプヒルト ディスカス b JA97ND (模型: 1/25 2022 年完成)

ソリッドモデルとしては特に製作が難しいところはないが、表面平滑度とキャノピーの透明度が売りなので、そこに注力した。レタリング”Discus”は手書きで成功したが、キャノピー枠のスジ彫りはイマイチになってしまった。



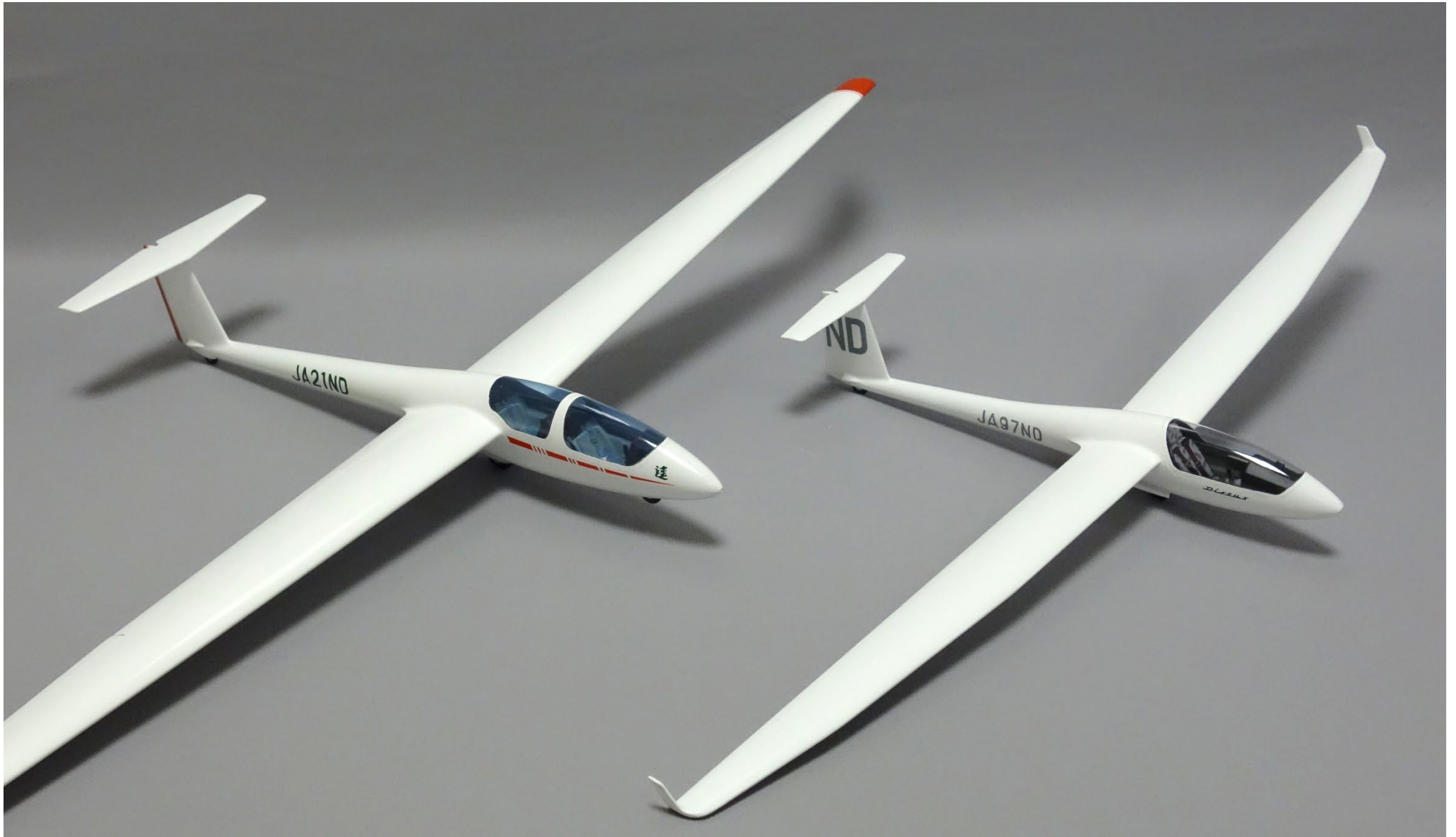
シエンピルト ディスカス b JA97ND (模型: 1/25 2022 年完成)

実機に何回も搭乗しているだけにコックピットの再現にはこだわった。シートファブリック模様、シートベルトの細部も JA97ND のものそっくりに表示できた。自分も 25 分の 1 に縮小して乗ってみたい。



アレキサンダーシュライハー ASK21 JA21ND (模型: 1/25 2022年完成)

ドイツの老舗シュライハー社のオールグラスファイバー製練習機。現代の世界標準的練習機と言える。名古屋大学航空部でも現役主力練習機。2004年航空部OB会再結成の年に導入した。VHF, トランスポンダー等フル装備して空港管制管とコンタクトして飛行する練習もできるようにした。



アレキサンダーシュライハー ASK21 JA21ND（模型：1/25 2022年完成）

名古屋大学航空部では、左側のASK21で十分に訓練したあと、右側の競技機 Discusに移行する。鉄壁の練習フリート。JA21NDは自分が教官時代に、練習生を前席に乗せて、大野滑空場から木曾川滑空場までの距離飛行を挑戦したが途中で引き返した機体。



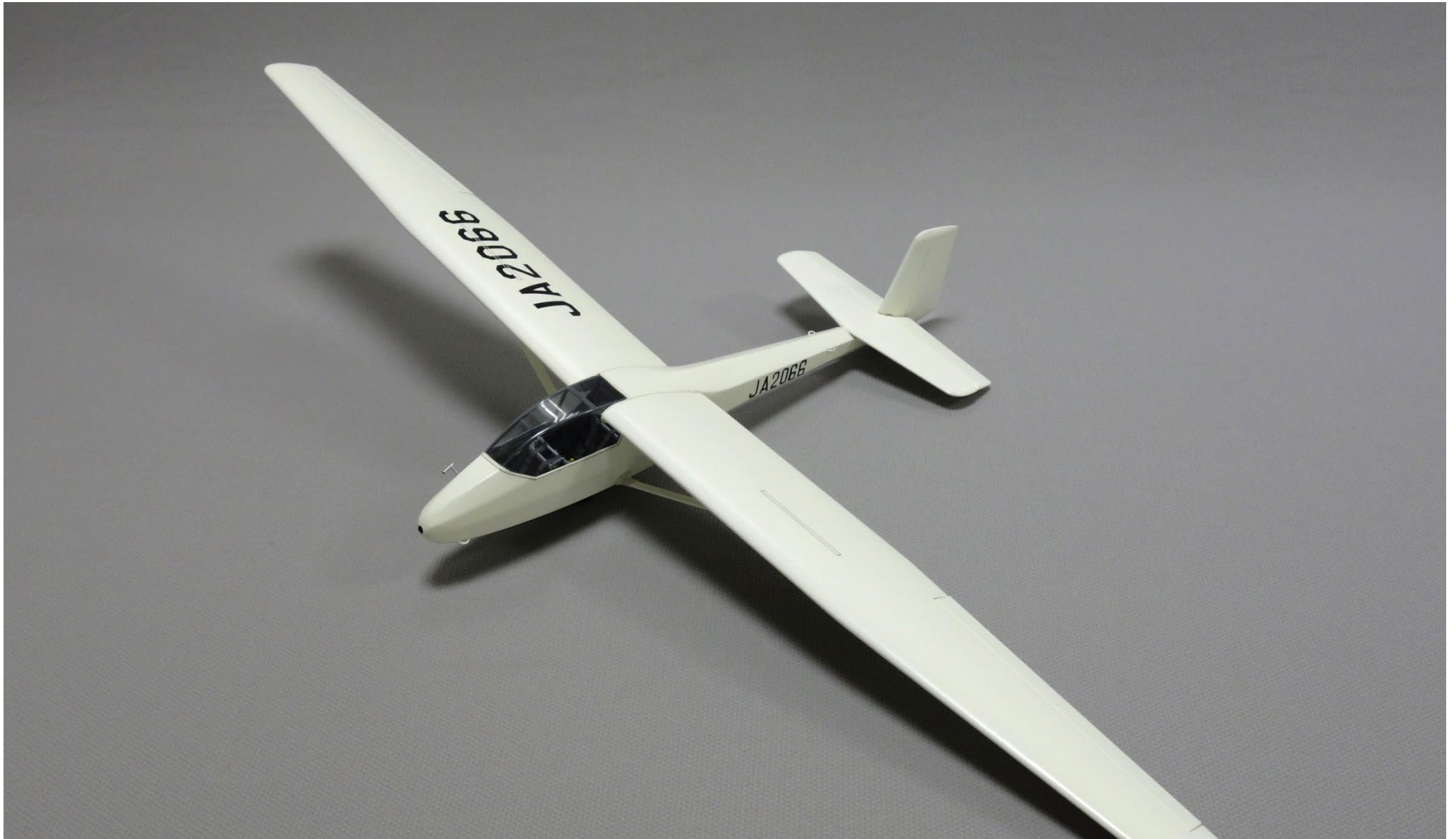
アレキサンダーシュライハー ASK21 JA21ND（模型：1/25 2022年完成）

塗装の目玉は機首の愛称レタリング。「遥」はこの名古屋大学航空部機体のニックネーム。模型でも習字のように練習して面相筆で書いた。



アレキサンダーシュライハー ASK21 JA21ND (模型: 1/25 2022年完成)

ブルーキャノピーは、透明な塩化ビニールシートをヒートプレスした後で裏面からクリアブルーをエアブラシ。若干ブルーが濃すぎて失敗。



萩原式 H23C JA2066（模型：1/25 2023年完成）

1960～70年代日本の練習用グライダーの定番。学生のころ、設計者の堀川勲さんから整備士合宿で毎晩いろいろな話を聞いた。このJA2066は名城大学所有機で自分がセカンドソロに出た機体。滑空速度は70km/hと遅くて滑空比もいまからすれば性能が悪かったが、素直な操縦性は安心できた。



萩原式 H23C JA2066 (模型: 1/25 2023 年完成)

地味な機体だけに当初は模型製作リストになかったが歳とってから作りたくなった。大学2年の夏休みは妻沼滑空場で毎日この機体で初歩操縦を学んだ。ウインチ曳航中のダミーで策切れに気が付かずフリーズしてしまったことを今でも思い出す。



萩原式 H23C JA2066 (模型: 1/25 2023年完成)

模型製作上は、主翼付け根と胴体キャノピーとの合わせ構造に苦心した。また、実機主翼の羽布張り構造を表現すべく、サフェーサ研ぎ出しでリブ間の波うちを作った。また、胴体表面の鋼管ラインをピシッと直線にするため、朴ノ木胴体で全体形状を削ってから鋼管ラインに沿って真鍮線を貼った。



萩原式 H23C JA2066 (模型: 1/25 2023 年完成)

コックピット内部は鋼管トラス構造を真鍮線で表現。シート構造もパイプをモデル化できた。ベンチュリー管が逆向きのミスは愛嬌。



アレキサンダーシュライハー Ka6CR JA2088 (模型: 1/25 2023年完成)

1960年頃に設計されたドイツの木製グライダー。JA2088は立命館大学の機体。まだグラスファイバー製がなかった時代に合板ベニアで美しく流線形に作られている。今からすれば性能が悪いが、当時はグライダーパイロットの憧れの機体だった。



アレキサンダーシュライハー Ka6CR JA2088 (模型: 1/25 2023年完成)

実機は主翼の桁以後は羽布張りでリブ間が凹面に波うっている。模型でもリブ間波うちを表現するのに苦労した。JAナンバーの塗装は、マスキングテープをデザインナイフで切り取ってからエアブラシした。シャープな文字塗装に満足している。



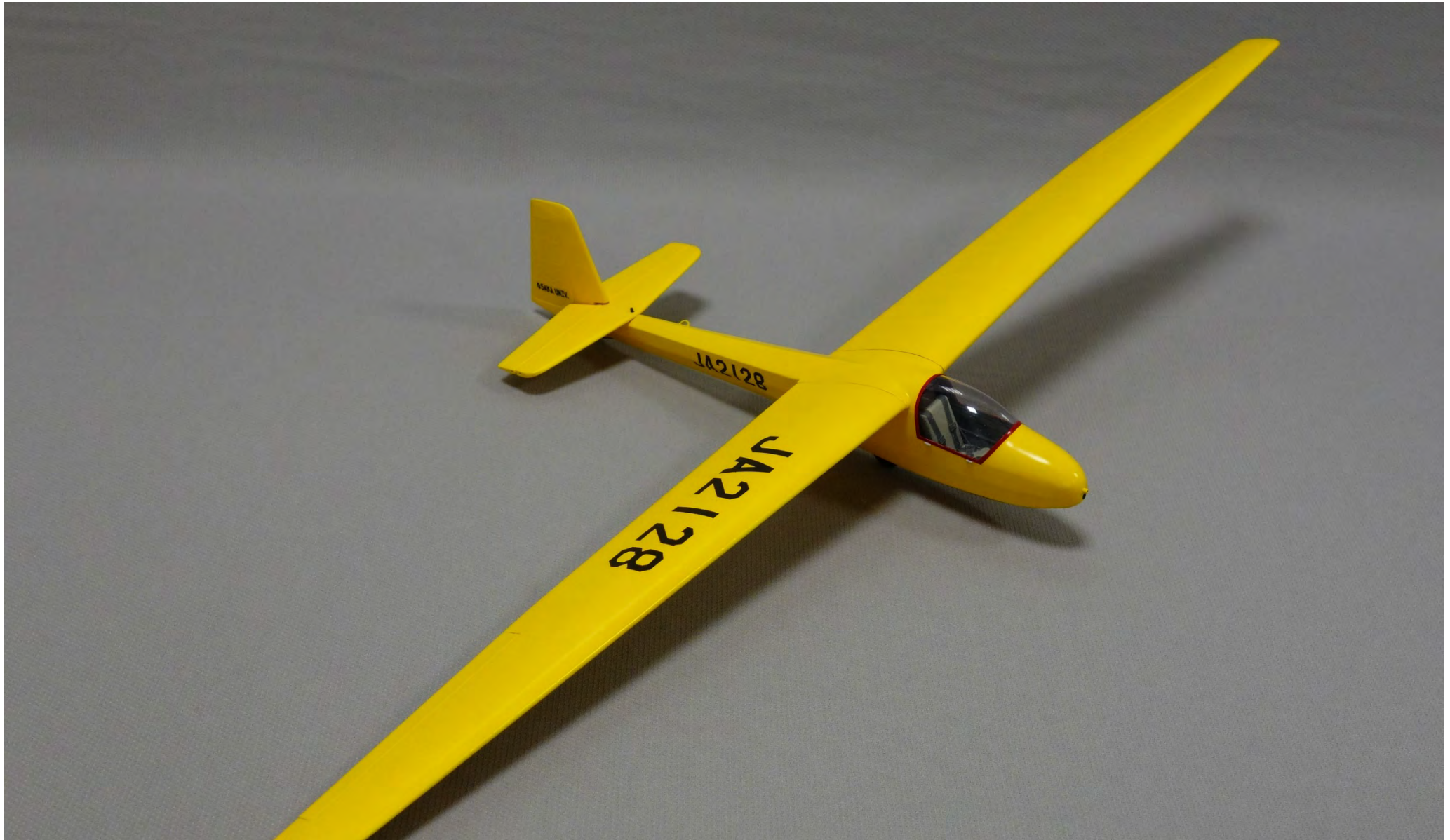
アレキサンダーシュライハー Ka6CR JA2088 (模型: 1/25 2023年完成)

キャノピー下のレタリングは手書き。立命館大学のキャンパス地名にちなんで、「きぬがさ」と命名されていた。おもちゃっぽくならないように、若干暗い赤にしたつもりだが、このさじ加減がむずかしい。



アレキサンダーシュライハー Ka6CR JA2088 (模型: 1/25 2023年完成)

当時の単座グライダーはキャンピーが小さくコックピットが外からあまり見えない。それをいいことに、結構細部を省略して素早く完成させた。自分のソリッドモデル製作は3カ月~1年位かかるが、これは一か月で特急製作した。



アレキサンダーシュライハー Ka8 JA2128 (模型: 1/25 2023 年完成)

ドイツの老舗グライダーメーカーの鋼管羽布張り初級練習単座機。1960年頃の超有名なカイザー氏の設計によるもの。その素直な操縦性と安全な着陸接地特性から、今でも世界的に練習生が初めて乗る単座機として普及している。



アレキサンダーシュライハー Ka8 JA2128 (模型: 1/25 2023年完成)

この JA2128 は 1970 年頃, 大阪大学航空部が導入した機体。オレンジイエローに美しく塗装された機体は, 当時学生だった自分もあこがれの機体だった。同型機を他大学から借用して, 国立 7 大学体育大会グライダー競技会で個人総合優勝できた。



アレキサンダーシュライハー Ka8 JA2128（模型：1/25 2023年完成）

翼は桁より後ろが羽布張り。リブ間の羽布波うちをサフェーサ研ぎ出しで表現できた。胴体の鋼管が直線に走るラインは、真鍮線を埋め込んでからサフェーサーで羽布部分を平らに研ぎだして表現した。



アレキサンダーシュライハー Ka8 JA2128 (模型: 1/25 2023 年完成)

コックピット内部は、鋼管のトラス構造、側面羽布の薄さ、キャノピー透明度、小窓のスジ彫りなど満足いくように作れた。「蒼穹」という機体愛称は、空を意味するそうで、模型レタリングは面相筆の手書き。



ピラタス B4 JA2200 (模型: 1/25 1990 年ころ完成)

スイス製全金属オールアクロバットグライダー。この JA2200 は、社会人グライダークラブ中部日本航空連盟(中航連)岐阜支部所有機。日飛ライセンス生産機もあるが、この JA2200 はスイス製。B4 としては珍しく固定脚。



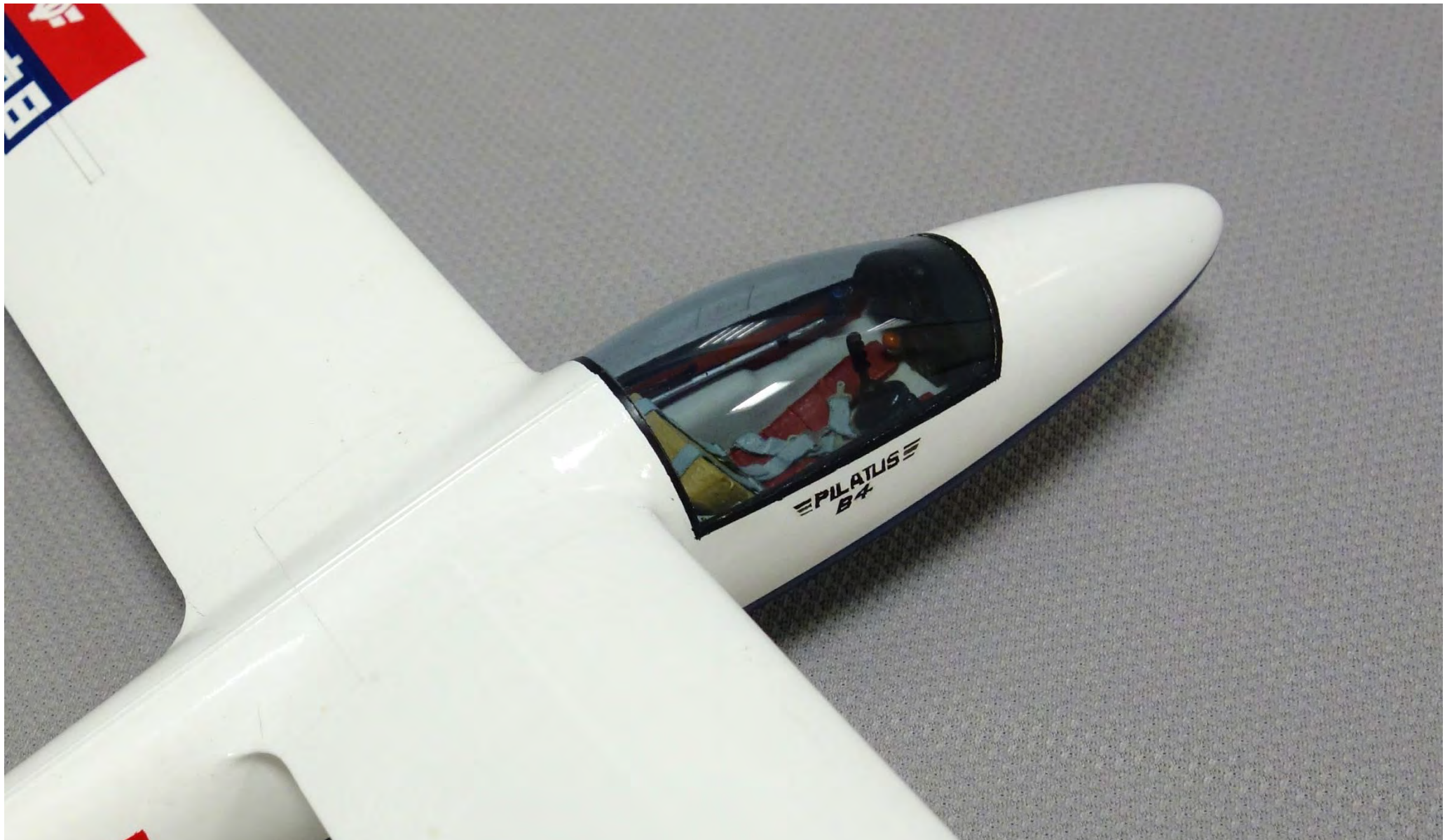
ピラタス B4 JA2200 (実機: 1/25 1990 年ころ完成)

航空部卒業後、中部航空連盟に入会して初の単座機搭乗。10年位後、教官になってから、指導員研修会で曲技飛行申請して錐もみを練習したが、あまりの機敏な錐もみマニューバーに驚いた。普通に飛ぶときは気が付かないが上級者が曲技をすると狼に急変する機種。



ピラタス B4 JA2200（模型：1/25 1990年ころ完成）

キャノピー下のレタリングや胴体の中日新聞マークは、デカールを使わずに塗装で頑張った。いまだにデカールの誘惑には負けていない。ブルーキャノピーは裏からクリアブルーをエアブラシしているが自分としては満足な出来。



ピラタス B4 JA2200 (模型: 1/25 1990 年ころ完成)

この模型のコックピット作りこみは、自分の全作品の中でも最高の出来。30年前、25分の1にスケールを変えてからの第一作目が最高の出来とは、その後進歩なく退歩しているとは我ながら情けない。



DG-Flugzeugbau DG300 JA2420 (模型: 1/25 2000年頃製作)

実機はドイツのグレイシャーディルクス社製のスタンダードクラス機。スパン 15m のカーボンファイバー製。特徴はパイロットの足元まで届く大きなキャノピーによる前方視界。



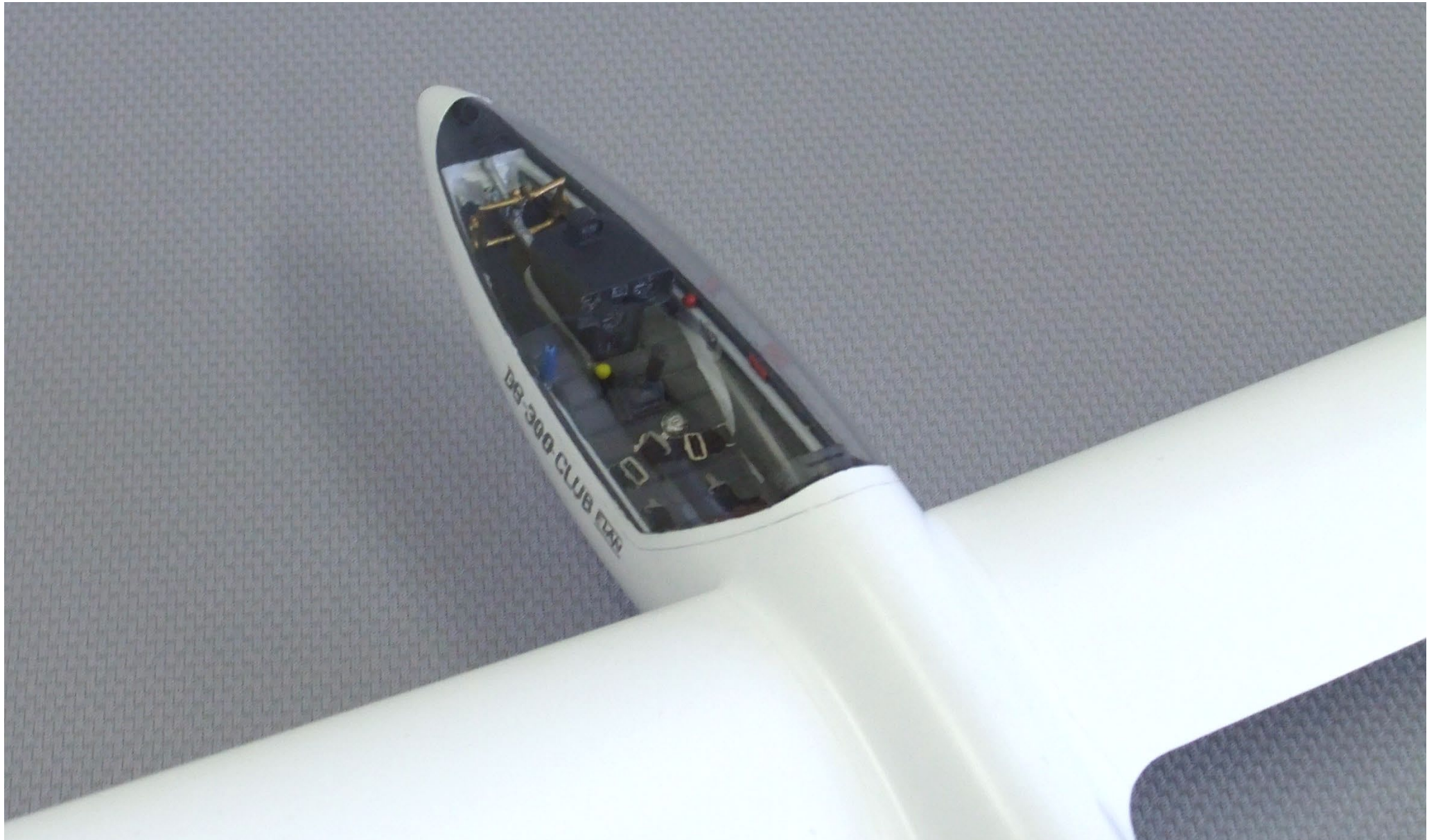
DG-Flugzeugbau DG300 JA2420 (模型: 1/25 1990年頃製作)

このJA2420は中部日本航空連盟岐阜支部の所有機。当時から教官として練習生と複座機で飛行することが多く、これを含めて単座機に乗る機会はあまり多くなかった。飛行特性の印象とは特にこれと言ってない。



DG-Flugzeugbau DG300 JA2420 (模型: 1/25 1990年頃製作)

キャノピー下の機種名レタリングは手書きでいまいちの仕上がり。当時はキャノピーと胴体の接合やキャノピー開閉面のスジ彫りが丁寧な作業だったなと感じる。



DG-Flugzeugbau DG300 JA2420 (模型: 1/25 1990年頃製作)

大きなキャンピーゆえに、コックピットは丁寧に再現した。ラダーフットバーやリターン弹簧の金色にもこだわった。製作当時は40歳位だったが、30年経った今から思うと、当時は模型工作が丁寧だったなあと現状の適当な工作に反省しきり。



グローブ ツイン II アクロ JA2374 (模型: 1/25 1990 年ころ完成)

ドイツ製のアクロバット飛行練習用グライダー。非常に頑丈な構造。1986年アメリカ在住当時にアリゾナで曲技飛行合宿に参加し、同型機で女性インストラクターから毎日曲技飛行を教えてもらった。滑空比に配慮してスパンが長く、それゆえロールが遅いのが難点だった。



グローブ ツイン II アクロ JA2374 (模型: 1/25 1990 年ころ完成)

この JA2374 は中部日本航空連盟連岐阜支部グライダークラブの所属機。1990 年～2000 年ころ, 航空自衛隊岐阜基地や飛騨農道空港(飛騨エアパーク)でよくこの機体で飛行した。



グローブ ツイン II アクロ JA2374 (模型: 1/25 1990 年ころ完成)

自分が 40 歳ころの作品だが, 仕事が忙しいにも関わらず, 今より丁寧な工作がしてある。仕事の忙しさと作品の丁寧さは別問題と再認識。「G103 ACRO」の手書きレタリングも今よりずっとじょうず。キャンピー透明度平滑度も最近の自分の作品より各段に良い。。



グローブ ツイン II アクロ JA2374 (模型: 1/25 1990 年ころ完成)

模型製作当時はこの機体を頻繁に操縦していたので、コックピット周りは正確に再現できた。背あてクッションの布地模様まで合わせた！ 模型完成後 30 年後にこの写真を撮影したが、キャノピー後部の胴体合わせにクラックが生じている。ソリッドモデルは 30 年位でクラックがでてはいけない。



LET L-23 スーパーブラニク JA2481（模型：1/25 2000年ころ完成）

チェコ製の全金属初歩練習用グライダー。超有名なL13ブラニクの後継機。模型化に当たっては、外板パネル毎にアルミ板貼りに挑戦したい気持ちもあったが、まずは、パネル毎にトーンの違う銀塗装で妥協した。この写真集を発行した後、生きている内にアルミ貼りに挑戦したい。



LET L-23 スーパーブラニク JA2481（模型：1/25 2000年ころ完成）

JA2481 は中部日本航空連盟愛知支部(岡崎滑空場)の所属機。珍しい金属外板の上にクリア塗装。自分が主任教官をつとめた10余年の間、多くの練習生と飛行した思い出の機体。関東で開催された曲技飛行講習会で、このL23同型機で何回も何回もスピンの練習をしたこともある。



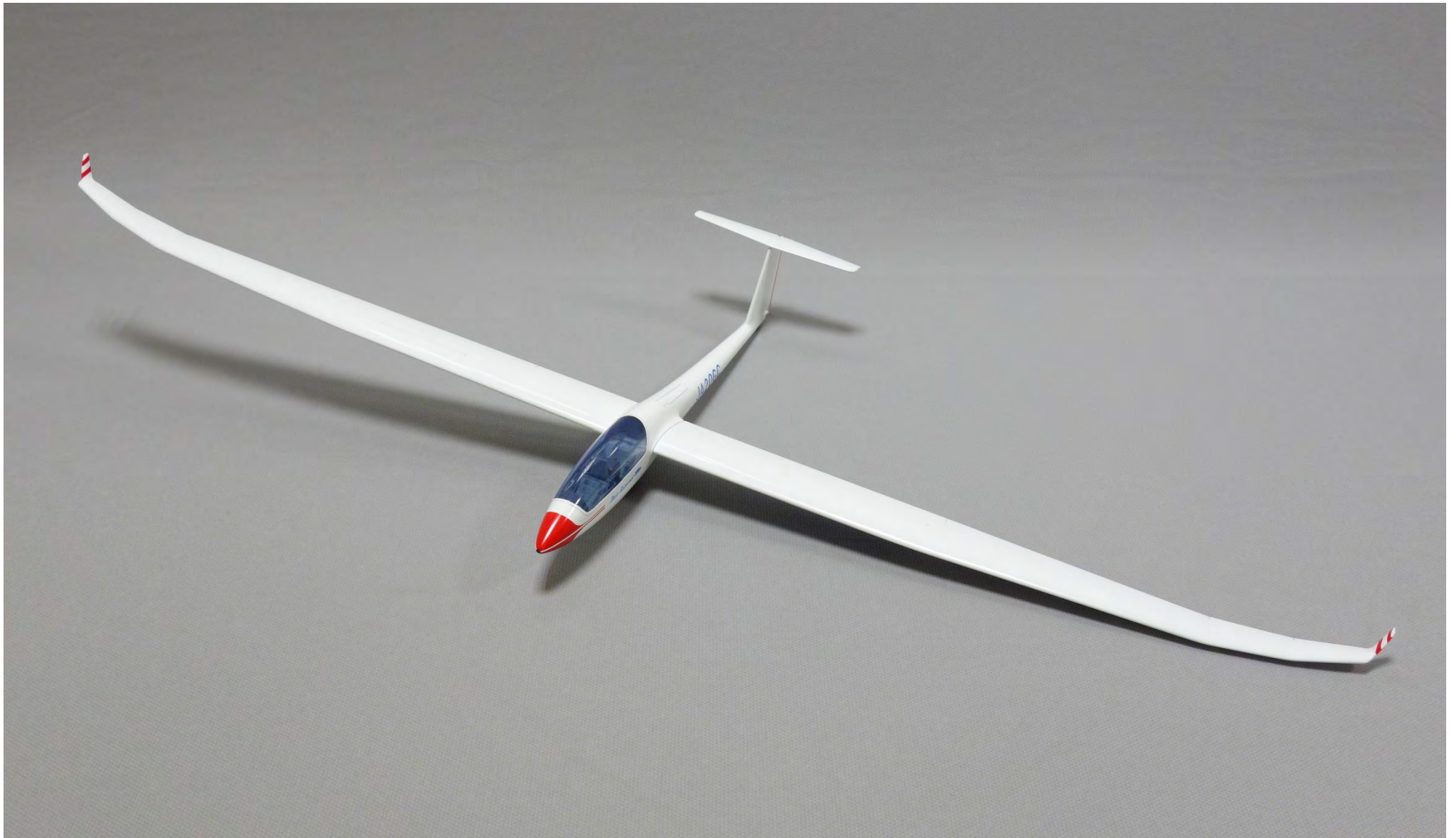
LET L-23 スーパーブラニク JA2481（模型：1/25 2000年ころ完成）

尾翼にあるスポンサー中日新聞のマークは手書き。これまで製作したソリッドモデル全機、デカールはいっさい使わず塗装にこだわって来た。主翼と胴体の接合曲面は左右対称に削り出すのに苦労した。



LET L-23 スーパーブラニク JA2481（模型：1/25 2000年ころ完成）

2000年当時、教官として日頃乗り慣れたコックピットなので目をつぶってもイメージできる。操縦席周りのディテールには手を抜けなかった。今から30年くらい前の作品だが、当時はまだ若く(といっても40歳位)根気があったと見え、現在の自分より各段に工作が丁寧。



シェンプヒルト デュオディスクス XT JA20GC (模型: 1/25 2023 年完成)

ドイツ製オールカーボンファイバーのスーパーシップ。滑空比 46(高度 1000m 失高で 46km 飛行できる)。XT バージョンは胴体背中にエンジンを格納できるタイプ。距離飛行をインストラクター同乗で練習できる。スパン 20m あり 25 分の 1 で 80cm。



シェンピルト デュオディスカス XT JA20GC (模型: 1/25 2023 年完成)

実機 JA20GC は、大野グライダークラブ員の共同所有機。この機体で、岐阜県大野町の滑空場から福井県境まで飛行して日本海を見た感動は忘れない。飛騨農道空港から槍ヶ岳を往復したフライトも息をのむ絶景だった。帰投着陸後に「よく頑張った！」と機体のノーズをなでたのもいい思い出。



シェンプヒルト デュオディスクス XT JA20GC (模型: 1/25 2023 年完成)

模型は、細長い主翼をいかに削るか、経年変化に耐えるか、が問題。数十年乾燥させた完璧な柾目の朴ノ木を鉋で翼断面形状をキープして削った。キャノピー下のレタリングは手書き成功。



シェンプヒルト デュオディスクス XT JA20GC (模型: 1/25 2023 年完成)

キャノピーは例によって塩ビヒートプレス後に裏からブルーをエアブラシ。主翼と胴体は差し込み構造で分解可能としてゼロタッチでピシッと仕上がった。



Piper PA18 Super Cub JA3117 (模型: 1/25 2023 年完成)

20 世紀中ごろのアメリカ製鋼管羽布張り尾輪式軽飛行機。戦後から最近までグライダー曳航機としてわが国の定番だった。空では非常に軽快で、すなおな動作だが、セスナのような前輪式とは違い、着陸接地と地上滑走は相当の訓練が必要。



Piper PA18 Super Cub JA3117 (模型: 1/25 2023年完成)

この JA3117 はグライダー団体の日本学生航空連盟所有の曳航機。昭和の時代に福井空港に常駐して東海・関西の大学グライダー部の合宿で活躍した。曳航パイロットの北尾教官の無線「福井レディオ, ジュリエットアルファスリーワンワンセブン」というダミ声が懐かしい。



Piper PA18 Super Cub JA3117 (模型: 1/25 2023年完成)

上写真の左主翼上面にある羽布張りの波うちに注目してほしい。サフェーサーを厚塗りした後、リブ間を微妙に凹面にサンディングして表現した。JAナンバーや、ノーズの「PIPER」、脚の「ノルナ」は全て手書きがうまくいった。



Piper PA18 Super Cub JA3117 (模型: 1/25 202年完成)

模型が何年も着工できなかったのは、主翼と透明キャノピーへの支持構造が思い浮かばなかったから。実機同様に真鍮棒で操縦室周りの構造部材を再現し、天井左右の真鍮棒に主翼付け根をねじ止めする工法を開発した。ソリッドモデル人生の最高の仕事、やったあ！



ダイヤモンド HK36 スーパーデモナ（模型：1/25 2023年完成）

軽飛行機メーカーダイヤモンドエアクラフト社のグラスファイバー製モーターグライダー。モーターグライダーとはいえロータックスターボエンジンパワーのおかげでグライダー曳航にもよく使われている。自分も何度か操縦した経験があるが、クルージングも離着陸もセスナより快適な位にスムーズ。



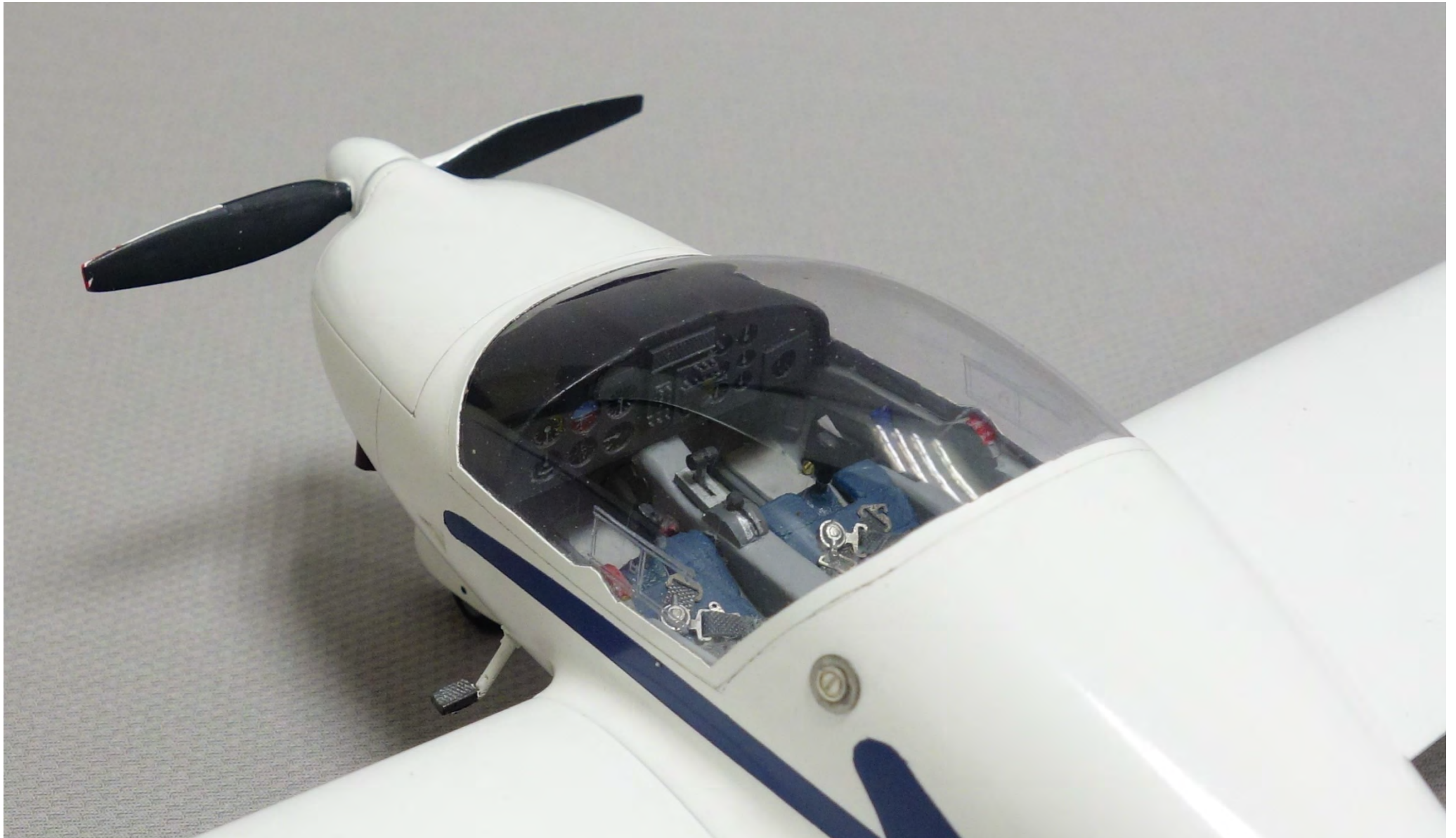
ダイヤモンド HK36 スーパーデモナ（模型：1/25 2023年完成）

JA01KYは福井空港に常駐して学生のグライダー曳航に使われている。グライダーの距離飛行に先立ち調査飛行としても使われる。自分も岐阜県大野滑空場から福井空港までのグライダー距離飛行の予備調査飛行した。エンジンをアイドリングにしてグライダーをシミュレートする。



ダイヤモンド HK36 スーパーデモナ（模型：1/25 2023年完成）

グラスファイバー製なので胴体が軽く、重心がエンジン付近に来る。ゆえに、模型ではノーズの大量の重りを詰め込まないと尻もちをつく。今回は尻もちつかず成功。



ダイヤモンド HK36 スーパーデモナ（模型：1/25 2023年完成）

大きなキャノピーなのでコックピットは詳細に作りこんだ。キャノピーの小窓は完成後にケガキ針で一発勝負で、息を止めて、彫り込んだ。プロペラは木片から削り出したが、ちょっと厚すぎた。



アビオンピエール ロバン DR400（模型：1/25 2023年完成）

フランスの木製羽布張り軽飛行機。軽くて馬力が強いのでグライダー曳航機として世界中に活躍している。大きなキャノピーは視界が良く、グライダーと接近して飛行する曳航機としては心強い。



アビオンピエール ロバン DR400（模型：1/25 2023年完成）

この F-GLKB は、フランスのサントーバンにある国立グライダーセンターの数ある曳航機の一機。サントーバンで山岳クロスカントリー訓練を受けたときに、自分が乗るグライダーを曳いてもらったのが F-GLKB。無線通話は最後「メルシー」。



アビオンピエール ロバン DR400（模型：1/25 2023年完成）

模型のポイントは大きなキャノピーをいかに平滑透明にヒートプレスするかである。実機同様に前後2分割してヒートプレスしてから、それらの合わせは裏側から真鍮帯材で補強した。



アビオンピエール ロバン DR400（模型：1/25 2023年完成）

キャノピーが大きいだけにコックピット，特に計器盤は立体的な面構成としてディテールにこだわった。シートは1/24のプラモデル「ハイエース」から流用して工期短縮を図った。



セスナ 172 スカイホーク N2774J (模型: 1/25 2022 年完成)

1990 年カリフォルニア Van Nuys 空港で飛行機初ソロに出た機体。Van Nuys 空港は全米で 5 番目に混雑する空港。「スカイホーク ツーセブンセブンフォー ジュリエット」。“Van Nuys Tower, Skyhawk 2774Juliett, Runway 16Right, 10Golf, Request right cross wind departure, Ready for take off”。



セスナ 172 スカイホーク N2774J (模型: 1/25 2022 年完成)

主翼と胴体の結合構造はキャビン天井が薄くて模型化の難易度が高く、何年も考えながら着工できないでいた。真鍮角棒でキャビン構造のヤグラを組んでそれに主翼を片持ちねじ止めした。キャンピアーの全面と主翼会合部の形状合わせが見微妙で、ヒートプレスを何回もやり直した。



セスナ 172 スカイホーク N2774J (模型: 1/25 2022 年完成)

翼のリベットラインに沿ったベコベコ表面はサフェーサーの研ぎ出しで表現した(主翼の右翼端に注目)。リベットは凸をあきらかに洋裁のルレットでザーッと、たまにオーバーラン。エルロンやラダーのプレス表面はプラモ部品から流用して工期短縮した。



セスナ 172 スカイホーク N2774J (模型: 1/25 2022 年完成)

自分で何度も操縦した思い出の機体なので、コックピット内部は丁寧に復元した。が……、完成してみると内部はほとんど見えず。前輪式なので機首に鉛を入れておいたが、尻もち寸前! 「SKYHAWK II」の手書きはちょっと失敗(でもデカールの誘惑には負けない)。