

IN Famous Airplanes of The World X.ver.P.R.Mk.X

# 世界の駄っ作機10

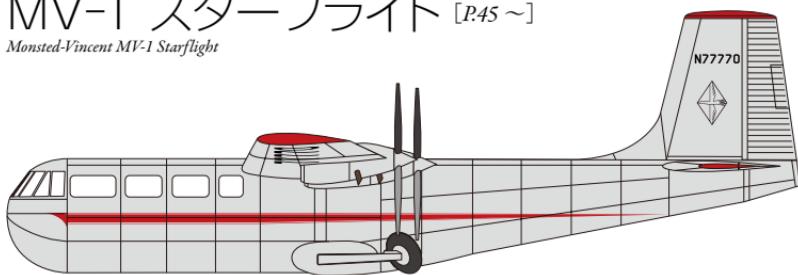
岡部ださく

Written by Dasaku OKABE

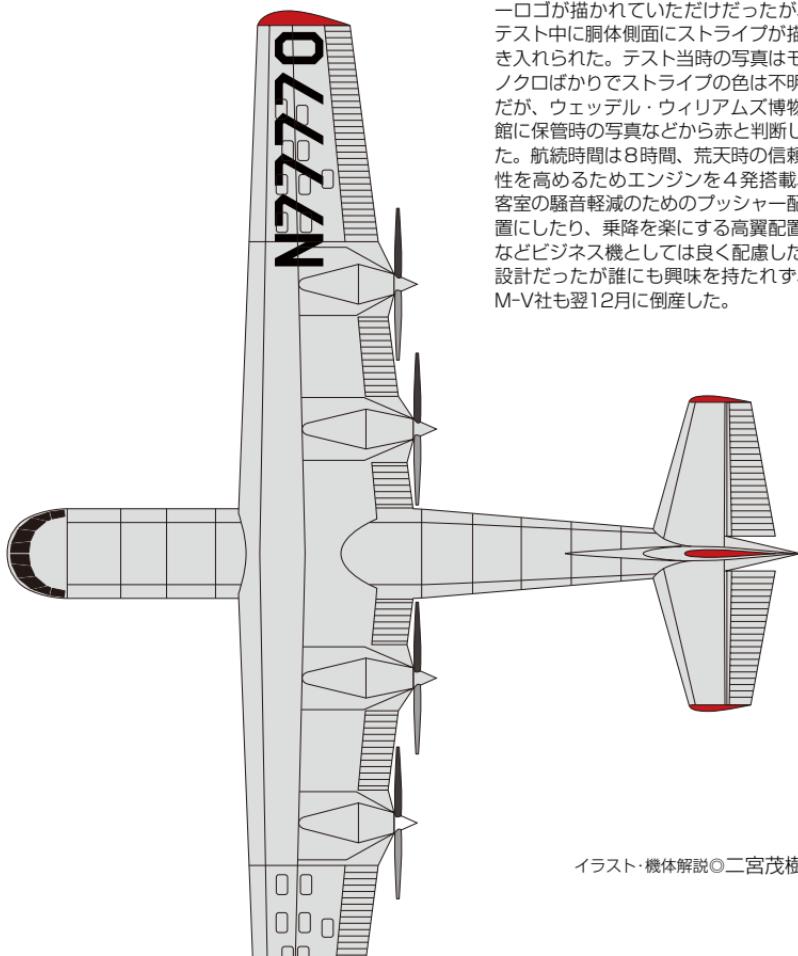


# モンステッド・ヴィンセント MV-1 スターフライト [P.45 ~]

Monsted-Vincent MV-1 Starflight



☞ MV-1試作1号機 (N77770) [1948年11月] / 1948年10月の初飛行時は全面無塗装で主翼と垂直尾翼に民間登録ナンバー、垂直尾翼にはさらにメーカーのロゴが描かれていただけだったが、テスト中に胴体側面にストライプが描き入れられた。テスト当時の写真はモノクロばかりでストライプの色は不明だが、ウェッデル・ヴィリアムズ博物館に保管時の写真などから赤と判断した。航続時間は8時間、荒天時の信頼性を高めるためエンジンを4発搭載、客室の騒音軽減のためのブッシャー配置にしたり、乗降を楽にする高翼配置などビジネス機としては良く配慮した設計だったが誰にも興味を持たれず、M-V社も翌12月に倒産した。



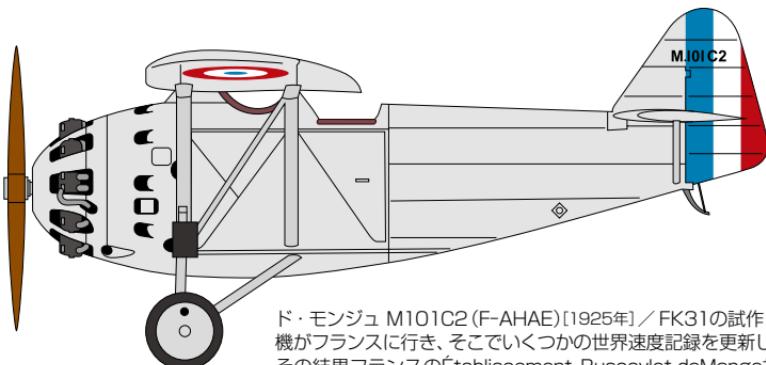
イラスト・機体解説◎二宮茂樹

# NVI FK31 [P57~]

NVI FK31



NVI FK31 試作機 (H-NACA) [1923年]／第2次世界大戦前のオランダの民間登録記号「H-NACA」を付けたFK31の試作機の1機おそらく1号機。残された数枚の写真を見る限り何度か主脚の構造を変えてテストを行なっていたようだ。この機体も短期間であるがフランスへデモフライトに行ったことがある。



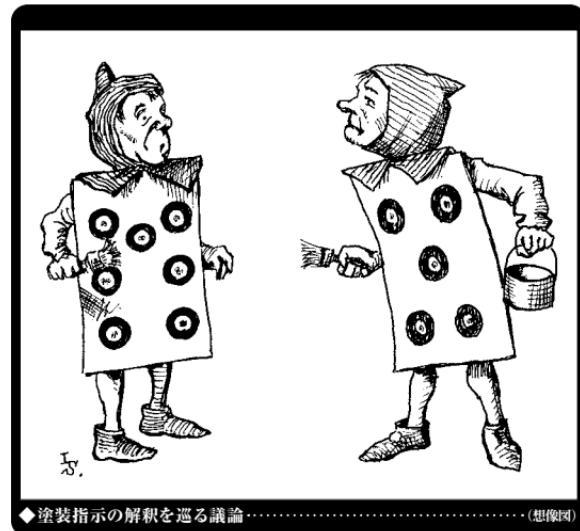
ド・モンジュ M101C2 (F-AHAE) [1925年]／FK31の試作2号機がフランスに行き、そこでいくつかの世界速度記録を更新した。その結果フランスのÉtablissement Buscaylet-deMonge社がライセンスを購入、ド・モンジュ M101C2としてフランス空軍などに売り込みを図ったがどこも購入しなかった。



NVI FK31 KO-31 フィンランド空軍 [1929年頃]／フィンランドは1926年9月までにオランダ製FK31を8機受領したが翌年3機が事故で失われた。図はこの最初に受領した8機のうちの一機と思われる。現存している同時期の他の機体に倣いRLMO2グレイに似たグレイグリーンで塗られていたと推定

# 世界の駄作機10

ver. P.R.Mk.X



◆塗装指示の解釈を巡る議論 ..... (想像図)

岡部だるく  
Written by Daisaku OKABE

ヘレン「予想はしばしばはずれます、うまく行きそ�だと  
思えるときに限つては必ず、逆に期待が冷え切り、もう駄目だと  
諦めたときに限つて、初めに予想したとおりになるのです。」

——シェイクスピア『終わりよければすべてよし』第Ⅱ幕第1場(松岡和子訳)

## 序

傑作か駄つ作か、それが問題……だ!?——湯沢 豊

文林堂という出版社で『世界の傑作機』の編集を担当している湯沢と申します。まずは、『世界の駄つ作機』第10巻の刊行、おめでとうございます。その記念すべき巻の序文に寄稿させていただけるとは、なんと光栄なことでしょう。最初に岡部さんから序文についてお声掛けを頂戴したとき、「そもそも『駄つ作機』のオマージュ元となつた『傑作機』の編集長から一筆書いてもらいたい」とおっしゃつていただいたのですが、オマージュだなんてどんでもございません。「駄つ作機道」を追求する国内（いや、全世界か？）唯一無二のシリーズとしてその存在は確固たるものになつていると、こちらこそ尊敬しています。

すでに業界では有名ですし、読者の皆さんも感じられているところでしようが、何事にも律儀な岡部さん。当初、「駄つ作機」の連載を始めるにあたつて、『世界の傑作機』の名前を一部拝借してもいいですか?』との連絡をいただいた覚えがあります。こちらとしては、タイトルが少し似ているくらいであるつきり一緒にではなし、内容はまったく別物ですので、お断りする理由などありません。「全然かまいませんよ、楽しみにしています」と返事させていただいた後に始まつた当連載。さて、どんな駄つ作機が登場してくるのか、ワクワクしながら

がら待っていたその第1回がイギリス海軍の「艦隊接觸機」とかいう代物。その後も出るわ出るわの駄作機のオンパレード。私も一応、航空専門誌編集者の端くれですが、「え、こんなのもあつたの!」と初めて知るドマイナー機に瞠目したりして、自分の浅学さを恥じ入るばかり。ほんと『世界の駄つ作機』には勉強させてもらっています。

そこで、いつも思うのは「よくもまあネタが尽きないなあ……」、という点。ここで白状いたしますが、『世界の傑作機』を作つていくうえで、一番の苦しみがいわゆるネタ出しです。世の中に傑作機と呼ばれる航空機はそうそうあるものではなく、ときには（苦し紛れに）傑作機と呼ぶには疑問符がつく機材も取り上げたりします。そうしたセレクトに対して読者の皆さんからご批判をいただいたり、ネット界隈では大論争（？）が巻き起こつたりするわけですが、最近もどちらかと言えば、というよりもはつきり言つて駄作機としか言いようのない機材を取り上げました。それがXF2Yシーダート。そうです、りっぱな駄作機として、すでに『世界の駄つ作機』で取り上げられており、『同』第7巻のカバーラストにもなっています。『傑作機』のカバーラストも担当されている佐竹政夫先生にシーダートの画を依頼するにあたつては『駄つ作機』のイメージで」とお伝えし、あちらは後方から見たアングルなので、こちらは前方からにしましよう、というように構図が決まりました。かようすにシーダートの特集号では逆に『世界の駄つ作機』をオマージュさせていただいた次第です。そのシーダートのほかにも、『駄つ作機』と『傑作機』でかぶつている機材がいくつあります。それがXB-70ヴァルキリーとTSR2。あと、ヤコヴレフ Yak-28なんていうのもありました。なお、TSR2は『駄つ作機』の番外編『蛇の目の花園』での登場で、その第2巻の表紙を飾っています。いずれも記事として世に出たのは『駄つ作機』のほうが先です。『傑作機』でXB-70を出したときも、先にも述べたような傑作機論争

が繰り広げられたのですが、なんと岡部さんは同機を紹介するキャッチコピーで「ヴァルキリーは駄作機じやありません。念のため」と書いているではありませんか。それを見て「そうか、『駄作機』で駄作機じやないのを紹介しているのなら、その逆があつてもいいじやないか」と妙に救われた気持ちになつたものです。ただ、これにはワケがあつて、某アニメのメカキャラクターのプラモデル発売に関する連して同機を取り上げたようですが……。

TSR 2を『傑作機』で取り上げた際は岡部さんに多くの解説記事を寄稿していただきました。そしてじつは、「蛇の目の花園」で書かれていたような架空戦記も掲載予定だつたのです。しかし、こちらは編集サイドの事情で、残念ながらキャンセルになつてしましました。いまでもどんなストーリーが出来上がつてきたのか気になつて仕方ありません。ちなみにその物語の出だしの部分はいまでもTwitterのまとめサイトTogetterで読むことができます。気になる方は検索してみてください。

ところで、シーダートも、ヴァルキリーも、TSR 2も、実用には至らずあえなく消えていった寂しい飛行機にもかかわらず、これらを特集した『傑作機』はなぜか売れ行き好調なのです。TSR 2にいたつては発売直後に売り切れとなり即重版でした。これは、また別の某アニメのおかげもあるかと思うので



すが、いずれにしてもしみじみ思うのは、皆さん本当に駄作機が好きなんだな、ということ。大量生産され、各方面で大活躍した真の意味での傑作機は、それはそれで完成された魅力を放っていますが、奇抜なアイデアに苦心し、無理筋な運用要求に翻弄され、時代の流れに取り残された駄作機に、人は大いなる哀愁とロマンを感じるのでしようか。

思えば、岡部さんは毎月、月刊誌に『世界の駄つ作機』を連載され、隔月刊で『蛇の目の花園』を、さらに年3回のペースで艦艇モノの『なんだか蛇の目なフネだから』まで執筆されています。それら以外にも別の出版社でお堅い艦艇記事を書いたり、テレビでコメントしたりと大忙し。よくもまあネタと体力が尽きないものだと感服すると同時に、そのための資料集めの労力はさぞかし大変なこととお察しいたします。そのせいいかどうか、たまに『傑作機』に寄稿していただくと大概縮切オーバーになってしまってハラハラさせられます。そうした岡部さんの状況を鑑みますに、それも仕方のないことと目をつぶつておこうと思つたりもしますが、発売日は厳然として存在します。そこで、この場をお借りして申し上げさせていただきます。

「岡部さん、早く原稿くださ～い」

湯沢  
豊●ゆさわゆたか

---

1962年生まれ。航空自衛隊を経て(株)文林堂入社。姉妹会社(株)ワールドフォトプレスの「モノ・マガジン」編集部に一時期出向の後、「航空ファン」編集部に配属となり「世界の傑作機」編集部もかけもち。岡部さんと同じくどちらかというとイギリス機好きで、近年「航空ファン」のイギリス機ネタをほぼ担当。

# 目次 CONTENTS

駄の作機の塗装とマーキング ..... 一 岡茂樹 ..... 1  
序 ..... 桂作か駄の作か、それが問題 ..... だい ..... 湯沢 豊 ..... 7

〈FILE No.01〉	理想はあやしむ ..... 15
〈FILE No.02〉	「ホーリー」は年式落ち ..... 「ホーリー」XIII-100 ..... 21
〈FILE No.03〉	最初の一歩はつまづきか? ..... 27
〈FILE No.04〉	横殴りのN-50風 ..... 33
〈FILE No.05〉	小さく速くダメだった ..... ハンコホエヌ ..... 39
〈FILE No.06〉	飛ぐる輝かざるスター「ハイテ ..... モンストツギーハイセン ..... モンスター ..... 45
〈FILE No.07〉	勝つたと思つたのに勝つむかつた ..... CAN-NO- ..... 51
〈FILE No.08〉	ひじりのを作つた、売つた、買つた ..... ハーネス ..... 57
〈FILE No.09〉	野心に巡つて機体なし ..... ハコペトル・ルーカ ..... 63

〈FILE No.10〉	ビザも頼らえでこむる。.....	ハーベスメコカハム-ズリハナハ	69
〈FILE No.11〉	振のり立いたのせトロ品	ハヒリツツロ	75
〈FILE No.12〉	轟かセルヲ、飛び立セルヲ	ハヒリツハニルノ	81
〈FILE No.13〉	魔女セル所をあくねる	ウハズシハツ・ヒヤシチ	87
〈FILE No.14〉	ダメなハジカの回ツリ.....	アカヤマツノトモヤマヘ	93
〈FILE No.15〉	吸力弱の虫類.....	ハムタ・カバのスモウ	99
〈FILE No.16〉	抜くトロコトロ	オアズのアトロ	105
〈FILE No.17〉	10年の走行	コホレ・ハ・トコリハツモオヒ	111
〈FILE No.18〉	地廻な廻を、廻じ振ふ	ハモーレ・ベペコハ	117
〈FILE No.19〉	あなたのはん、回廻つまわる	ハモーレ・ベペコハ	123
〈FILE No.20〉	ヘリコムズルハ、ロロア解、開発中止	ポツカルボツのロロ	129
〈FILE No.21〉	縦飛行時間の時間の縦縦	カーナズムロ-ロ	135
〈FILE No.22〉	夫婦の団體	ゾロゾロナーハシムハ	141
〈FILE No.23〉	ソウルドアラウラウル	ハイカース・ターピーのロ	147

〈FILE No.24〉	奇人の痴想	ガズタ・クコノゾエーダー	153
〈FILE No.25〉	アーバハナ取引の口口ハヂハムシ	レアコアム オロヨリコフカル	159
〈FILE No.26〉	パーティー・カーナンの野望と挫折	カーナン・タハトム 单葉機	165
〈FILE No.27〉	傑作機の隕ひ	ロヨヤードXU-9	171
〈FILE No.28〉	幽く抑ひ道の終わの	ナムルヒコヒコヒ マロエ-6	177
〈FILE No.29〉	かくせつたカジ不得意科目	フーンターベル・カローア10	183
〈FILE No.30〉	第4志望かの括弧の末	「ハフコナートラッジ B-32」 ユリネイター	189
〈FILE No.31〉	ダメ自動車が先かダメ飛行機が先か	アラム マイカー	195
〈FILE No.32〉	ナルタ翼かの甘醍醐	ボーラーノ・ボーラー	201
〈FILE No.33〉	勝手に飛こだつやつ	カノ・ヤノ・ホー航空機	207
〈FILE No.34〉	不時着は得意だつたひつ	ハコハコ・リリコーハ	213
〈FILE No.35〉	潜つたし、飛ぶには飛こだ	コーネ・ヒリヤハカ・カワトコハ	219





File No.

1

理  
想  
は  
あ  
ざ  
笑  
う

## ハインケルHe119

*Heinkel He119*

全幅：16.0m  
全長：14.8m  
全高：5.4m  
自重：5,120kg  
総重量：8,100kg  
エンジン：ダイムラー・ベンツDB606  
液冷倒立V型12気筒  
2基連結合計24気筒(2,350hp)×1基  
最大速度：585km/h  
実用上昇限度：8,500m  
航続距離：2,000km  
乗員：2名  
高速爆撃機としての兵装：爆弾600kg  
7.9mm MG151機関銃×2門  
乗員：3名

He119 V3 (3号機)・D-APDQはこんなカタチ。双フロートがついに伸び、  
方向安定を補うために、尾翼が大きくなつて、その下に尾ビレもついた。

【】  
プロペラは  
4枚ガブレード。  
【】  
ごめんなさいの高速機He119を  
なんごフロートつき  
水上機にするかな?

子供のころ、本格  
He119を見た  
「これぞ操縦席  
から前が  
見えるのが?」  
と思つたもんだ  
けど、や、ぱり  
見えなかつたらいい。  
納得。

このあたりに、  
こんな風な双子  
エンジンの  
DB606が  
入つた。

内側気筒列の  
排気管は、どうやら  
胴体下面に  
6本×2列に  
開いた  
みたいだ。

ハインケル  
He177  
爆撃機じや、  
同じような  
双子エンジンが  
トラブルで大変だ、た  
くだけど、He119は  
大丈夫だ、たの?。

ハニグは  
出しつけ  
ばない?

双子エンジン  
は延長軸、  
蒸気冷却に  
表面冷却、  
あまけに  
機首内コクピット

と、理想とアイデアを全部  
盛り込んで、それで結局  
どこにも行き着けなかつた  
(一度速度記録  
は作ったけど)、  
ハインケル  
He119……。

ハインケル  
得意の  
橢円翼。  
He112  
戦闘機の  
似た、割りと  
すんぐりした  
平面形。

最近の説などと、  
D-ASKRはHe119 V2、  
つまり2号機で、記録飛行及  
不時着全損のHe119 V1が  
D-AUTETだったとされて、  
結局He119は4機作られた、といふことになつてゐるようだ。

人間はしばしば自分の理想を込めて飛行機を作つたりするんだが、その理想はしばしば現実と一緒にになつて人間をあざ笑うことがある。

1937年6月に初飛行したドイツのハインケルHe 119は、たしかに理想のかたまりのようなすごい飛行機だった。抵抗を減らして高速を出すために、ハインケル社設計者ジーゲフリードとワルターのギュンター兄弟は、理想とアイデイアをHe 119に注ぎ込んだのだ。

He 119は、1935年11月にドイツ航空省が速度記録の樹立のための高速実験機を求めたことに応えて開発されたという。一説にはハインケル社が航空省にも秘密で自主開発したというおもしろすぎる話があるんだけど、どうもそれは事実じやなかつたようだ。それとともにハインケル社はHe 119を空軍の高速偵察機・爆撃機にもすることを考えてた。

そのHe 119がどうすがかつたかというと、まずエンジンがすごい。ダイムラー・ベンツのDB 601倒立液冷V型12気筒エンジンを二つ並べて、クランクシャフトをギアボックスで結合して、プロペラシャフト1本を回す双子エンジン、DB 606だ。合計出力は23350hp。しかもこれを胴体の中央部に置いて、延長軸で機首のプロペラを回す。こうすれば主翼にエンジンナセルを付けなくて済むから抵抗が少ない。

さらにラジエーターを機外に突き出すと抵抗が増えるから表面冷却、それも蒸気冷却方式だというところがまたすごい。冷却水がエンジンを冷やして蒸気になつたのを主翼下面の外板の裏側の復水器に通して、そこでまた水に戻つたのをエンジンに戻すのだ。

操縦席も機首に埋め込んで、つまり機首はガラス張り。その真ん中を通るプロペラシャフトの左右に、操縦士と副操縦士が座つて、二人の目の前にはプロペラが回る。この配置もすごい。主翼はハインケル社得意の橿円翼で、軽い逆ガル翼になつてた。

このすごいHe 119は、地上テストの段階でやつぱり冷却が足りなくて、機首下面にオイルクーラーを吊り下げなくちゃならなかつた。ここでちょっとギュンター兄弟の理想はほころびちやつたな。

そしてHe 119が飛ぶと、理想はさらに崩れてしまふ。安定が悪いのだ。それに当然ながらコクピットからの方視界も悪い。真ん前がプロペラで塞がつてゐるんだもの。そのコクピットでは、安定性に問題があるからパイロットは操縦とスロットル操作で手いっぱい、プロペラのピッチ変更やらフラップ上げ下げやら、そのほかのいろんな操作は副操縦士がやることになつて、しかも二人の間にプロペラシャフトが通つてゐるから、インターフォンで話さなくちゃならなくて、意思疎通がめんどくさい。離着陸のときなんか大変だ。

それでもHe 119は理想の高速機、1937年11月にはハインケル社のテストパイロット、ゲルハルト・ニチュケとハンス・ディーテルレが速度記録に挑戦、ハンブルク～ストループ往復の1000kmコースを、積載量1000kgで飛んで平均速度505km/hの世界記録を樹立したのだった。悪天候で飛行高度を下げなくちやならなかつたから本当ならもっと速く飛べたはずで、これでもハインケル社としては不本意な成績だつた。ところがそれから1カ月もたたないうちに、イタリアの双発機ブレダBa 88が524km/hで飛んで、この記録は破られた。ハインケル社はすぐに12月に記録奪還のための飛行に挑んだ。しかし復路でエンジンが息を

つきはじめ、燃料計がゼロを指した。パイロットのニチュケは近くのトラーフエミュンデに不時着を試みたけど、運悪く飛行場は改修工事中で、排水溝にはまつて脚が折れ、機体は近くの小屋に衝突して右翼がもげて全損になっちゃった。燃料切り替えスイッチの故障が原因だつたそうだ。

翌1938年には試作2号機と試作3号機が飛んだ。3号機は双フロートつきの水上機として作られて、垂直尾翼に背びれがつき、尾部下面にも垂直安定板が付いて、主翼の平面形も生産しやすい直線的な形になつた。でも3号機が1939年にテストされたときの評価は散々だつた。安定性が悪くて危ないんで航続性能テストは完了前に中止、蒸気冷却は蒸気と外気の温度差でリベットが飛んで蒸気が漏れるし、漏れた蒸気が尾翼にかかるつて氷結するしで、危なくてしようがない。結局試作3号機は20時間ほど飛んだだけでテストは打ち切られちゃつた。

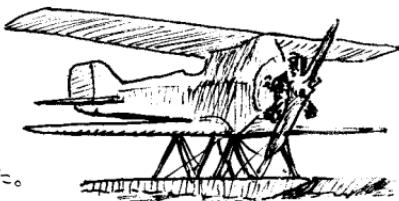
ハインケル社は爆撃機用の試作機としてもう1機を作つて、この4号機には胴体後部の上下に7・9mm MG 151機関銃が装備されて、爆弾600kgを搭載するようになつてたけど、空軍も航空省も興味を示さずに終わつた。

そのHe 119に興味を持つたのが日本海軍で、試作2号機と4号機は1941年に日本に輸出された。でも2機とも初期のテストで着陸事故を起こして壊れちゃつた。He 119のエンジン配置は、後に海軍航空廠の試作偵察機「景雲」の参考になつたんだそうだ。

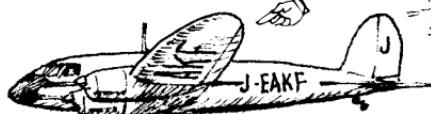
ハインケルHe 119については8機作られたという説もあつて、不明なところが多いのよ。



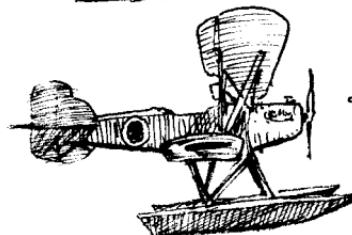
1923年に海軍が輸入した。  
ハインケル(カスパー)U-1  
(潜水艦哨戒水上偵察機)。



1938年に満州航空が2機買った。  
小さな4発機、He116。後で  
大日本航空で郵便機に使われた。

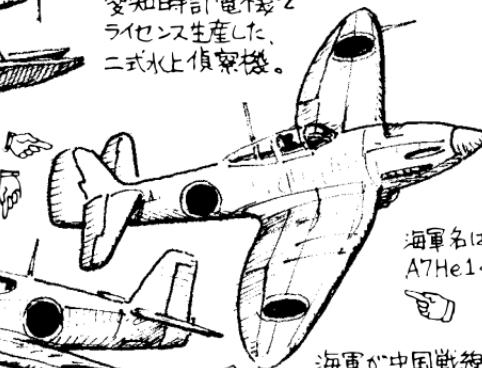


昔の日本はハインケルの飛行機を  
1931年買ってる。主に海軍と愛知  
時計電機が輸して、多くは  
技術参考にしてるんだけど、中には  
HD-25/二式水偵みたいに、ちょっと  
だけ実用化したのもあった。



1925年に輸入したハインケルHD-25を  
愛知時計電機が  
ライセンス生産した、  
二式水上偵察機。

このころ日本に来たハインケルの  
飛行機って、塗装や  
マーキングがわからないのよ。  
ドイツで不採用の機ぼっかり…。



海軍名は  
A7He1。

1940年に  
3機輸入したHe100D。  
海軍の技術参考機として、  
陸軍と共同でテストした。  
海軍名AXHe1。飛燕。(まい)

海軍が中国戦線  
で陸上局地戦闘機として  
使うつもり、1938年に30機発注、  
12機入手したHe112B-0。

1938年に愛知時計電機  
が1機輸入、海軍が実験機  
としてテストしたHe118急降下爆撃機。  
海軍名DXHe1。でも急降下テスト中  
に尾翼が壊れて墜落した。  
愛知時計電機は  
ライセンスを取得してんどうだ。



File No.

2

フォードは年式落ち

## フォードXB-906

*Ford XB-906*

全幅：23.7m

全長：15.7m

全高：4.2m

自重：3,785kg

総重量：6,413kg

エンジン：プラット&ホイットニー R-1340Eワズブ

空冷星型9気筒(500hp)×3基

最大速度：251km/h

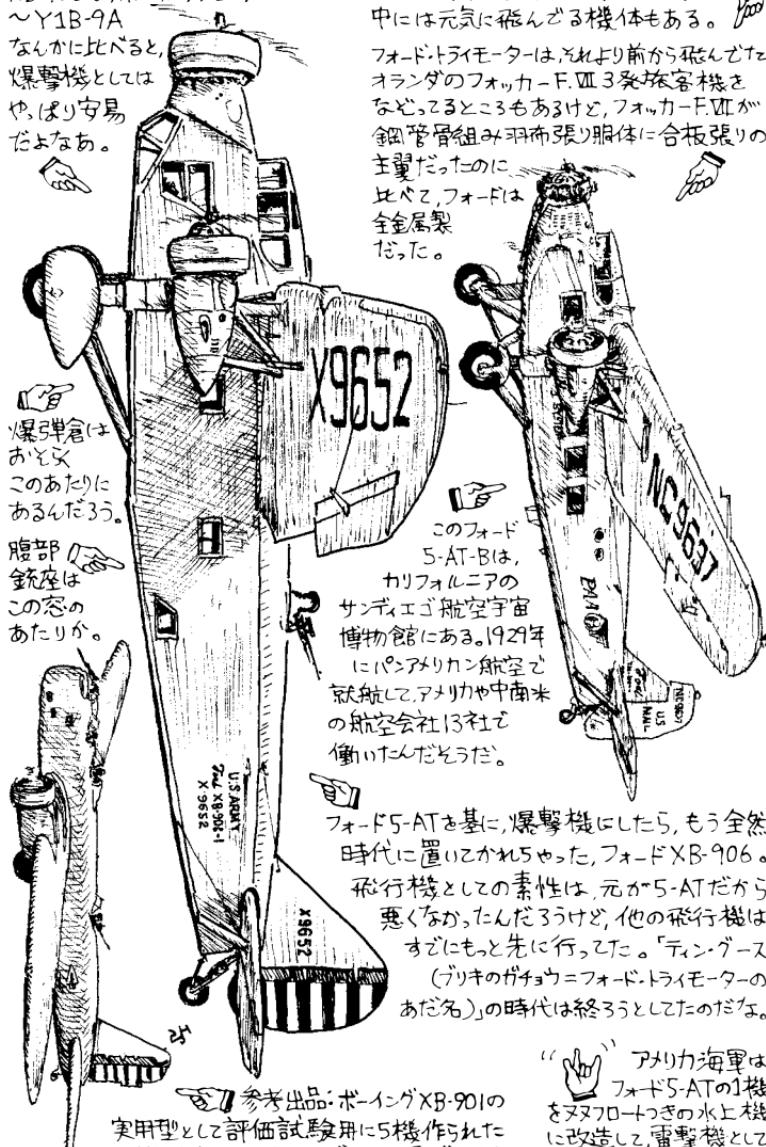
実用上昇限度：5,608m

武装：7.7mm機関銃×3門

爆弾900kg

乗員：4～5名

たしかにこうや、見てると、フォード  
XB-906は、ポーリングXB-901  
～Y1B-9A  
なんかに比べると、  
爆撃機としては  
やっぱり安易  
だよなあ。



参考出品: ボーイングXB-901の  
実用型として評価試験用に5機作られた  
YB-9A。600hpエンジンの双発で、つまり  
XB-906より少し馬力が最大速度300km/hに達した。

フォード・トライモーターは全部で200機近く作られて、今日もけ、こうな数が現存して、中には元気に飛ぶる機体もある。

フォード・トライモーターは、それより前から飛んでいたオランダのフォッカーF.VII 3発旅客機など、これらとこれもある程度、フォッカーF.VIIが鋸管骨組み羽布張り胴体に合板張りの主翼だったのに比べて、フォードは全金属製だった。

このフォード  
5-AT-B1は、  
カリフォルニアの  
ディエゴ航空宇宙  
物販館にある。1929年  
にパンアメリカン航空会  
社が購入して、アメリカや中南米  
航空会社13社で  
いたんだそうだ。

あだ名)の時代は終焉としたのだ。

“” アメリカ海軍は  
フォード5-ATの1機  
をヌフロートつきの水上機  
に改造して、雷撃機として  
使えるかどうか、テストして  
ことがあ、たらしいだ。

世界の巨大自動車メーカーの一つ、アメリカのフォード社は、実は1920～1930年代には飛行機も作つてた。フォードの3発旅客機シリーズ、いわゆる「フォード・トライモーター」は、アメリカの航空会社で広く使われたものだ。そしてフォードの3発機の中には全然ダメだった飛行機もあつたのだった。

フォード社が飛行機を作るようになつたのは、1924年に創設者ヘンリー・フォードが息子エドセルの進言もあつて、スタウト・メタル・エアプレーンという小さな飛行機メーカーを買収したのが始まりだつた。

フォード社初の飛行機、フォード3-ATは1924年に初飛行したけど、成功したのは1926年から現れた旅客機4-ATシリーズで、これは80機ぐらい作られた。続いて1929年から作られ始めた改良型の5-AT旅客機も80機以上売れた。このフォードの3発旅客機シリーズ、トライモーターのおかげで、パンアメリカンをはじめ当時のアメリカの航空会社はその後の隆盛の基盤を築けたのだった。

フォードの3発旅客機シリーズは、元のスタウト・メタル・エアプレーンつていう会社の得意技を受け継いで全金属構造だつた。頑丈で保守が容易、よく気を配つた設計で、使い勝手が良くて扱いやすかつた。全金属とはいっても胴体はまだモノコック構造じやなくて、金属骨組みに波板金属外皮張りだつた。波板外板は表面積が大きくなつて抵抗が増えるんだけど、頑丈にできる。高翼配置の主翼や尾翼も波板張りだ。

エンジンは4-AT初期型のライト・ホワールウインドの220hpから5-ATのプラット&ホイットニー・ワスプの450hpまで、いずれも空冷星型9気筒で、機首1基、左右主翼下に吊り下げて2基を装備して、座席数は14～19席だつた。4-ATと5-ATのフォード3発機は軍用輸送機として、アメリカ陸軍ではC-3～C

—4として、海軍と海兵隊でもJR-2～3、RR-4～5として数機ずつだけ使われた。

そして1931年、フォード社はアメリカ陸軍にトライモーターの爆撃機型を提案した。この頃のアメリカ陸軍の爆撃機は、鋼管骨組み羽布張りで複葉双発のキーストーンB-3～6シリーズが主力だった。設計も性能ももう古臭くなつてたけど、安いのが取り柄だった。1929年の大恐慌でアメリカは超絶不景気になつてたんで、予算が乏しい軍としてはキーストーン爆撃機で我慢していたのだった。

しかし1930年頃にはアメリカ陸軍は、観測機から単葉機を使い始めていた。当時は双発観測機つていうカテゴリーもあって、つまりは単発機よりも遠くへ飛べて爆弾も落とせる、いわば偵察爆撃機みたいな機体だつたんだが、その双発観測機で、単葉機の高速性能が有効だと認識されるようになつてきてた。そこで陸軍は、予算厳しき中なれど、当然爆撃機も単葉にしてみたいと思うようになったのだった。

フォード社はそれに応えようとしたわけだが、なにしろ大恐慌で民間航空会社はいづれも苦しい状況になつて、旅客機も売れなくなつていた。フォード社は軍用機に活路を求めていたのかもしれないな。

そのフォード社の爆撃機XB-906は、旅客機の5-A-T-C型（51機作られた）の1機を改造成して作られた。胴体下面に爆弾倉を設けて爆弾2000lb（900kg）を搭載、機首下面のエンジン背後に爆撃手席を置いて、防御武装は胴体上面と後部背面の7・7mm機銃の銃座と、腹部のトンネルからも後下方に7・7mm機銃が撃てるようになつた。あとエンジンには抵抗を減らすためタウネンドリーニングが追加された。

このフォードXB-906は1931年6月に陸軍のテストを受けた。ところが固定脚だしエンジンは吊り

下げるしで支柱が多くて抵抗が大きい。つまり性能が悪い。コクピット後方上面の機銃は機首のプロペラの後流をもろに受けて使いづらいし、腹部の機銃は射界が狭い、と散々な評価だった。

それというのも1931年の4月に、ボーイング社が自主開発のXB-901試作爆撃機を初飛行させて、これがすごい性能を示してたのだった。ボーイングXB-901は低翼単葉の双発機で全金属モノコック構造、しかも引込み脚だった。最大速度は279km/h、実用上昇限度は5852m、上昇速度は274m/分。それに対して、高翼で固定脚、金属骨組みに波板外板構造のフォードXB-906は最大速度が251km/h、実用上昇限度5608m、上昇速度236m/分。そしてどちらも爆弾搭載量は900kgだ。

これじやあ陸軍がフォードXB-906に興味を示さなかつたのも当然で、さらに悪いことに、フォードXB-906は1931年9月に急降下のテスト中に引き起こせなくなつて墜落、乗員2名が死亡するという事故を起こして失われた。

フォード3発旅客機も、1932年に低翼単葉引込み脚で双発のボーイング247が現れて、さらにダグラスDC-2が登場すると、とても性能では適わなくなつて、注文は途絶えてしまつた。それに世の中は折からの大不況で、フォード社は参入から10年に満たない1932年に飛行機製造から手を引いたのでした。

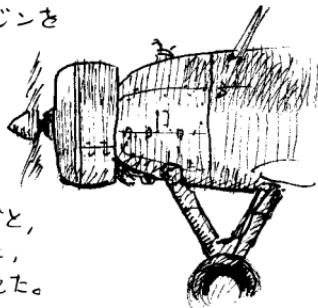


1930年代の飛行機の空冷星型エンジンを  
囲んでる、浅い円環状のカバー。

それが「タウネンド・リング」。

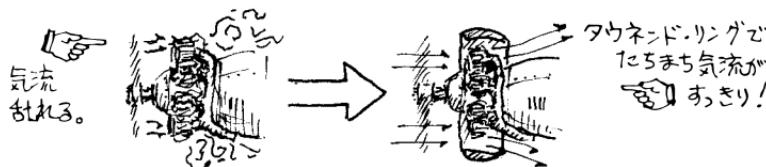
1929年にイギリスのヒューバート・C.

タウネンド博士が考案したのだ。

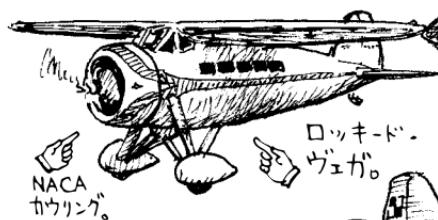


それまでのとき出しの空冷星型エンジンだと、  
シリンダーまわりの抵抗が大きかったうえに、  
気流が乱れて、それがまた抵抗を増やしてた。

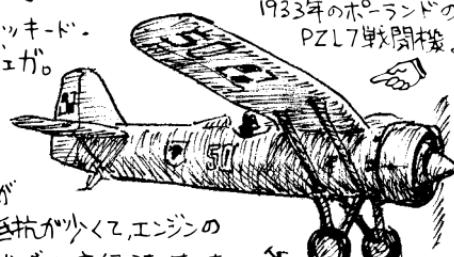
ところが、シリンダーの外側に、翼形断面のリングをつけて  
やると、気流の乱れがおさまって、抵抗が大幅に減って  
スピードが出来るようになったのだって！



でも、1930年代には、各国の  
軍民い3んばん飛行機が  
タウネンド・リングを採用した。  
ごめんなさい。



1932年のアメリカの  
モクヘ-110。



1933年のポーランドの  
PZL7戦闘機。

でも、同じころにアメリカのNACA  
が、もと深い「NACAカウリング」が  
発明されて、こっちの方がもと抵抗が少くて、エンジンの  
冷却も良くなるんじ、タウネンド・リングは流行しなくなった。



File No.

3

# 最初の1歩はつまづきから

## FVM J23

*FVMJ23*

全幅：11.2m  
全長：6.9m  
全高：2.6m  
自重：771kg  
総重量：985kg  
エンジン：BMW IIIa  
水冷直列6気筒(185hp)×1基  
最大速度：197km/h  
実用上昇限度：5,850m  
航続距離：330km  
兵装：8mm m/22機関銃×2門  
乗員：1名



9784499233484



1920076028007

ISBN978-4-499-23348-4

C0076 ¥2800E

定価[本体 **2,800円+税**]

# 世界の駄っ作機⑩ 岡部ださく

*IN Famous Airplanes of The World X ver. P.R.Mk.X*

Written by Dasaku OKABE



大日本絵画

Published by Dainippon Keiga