

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

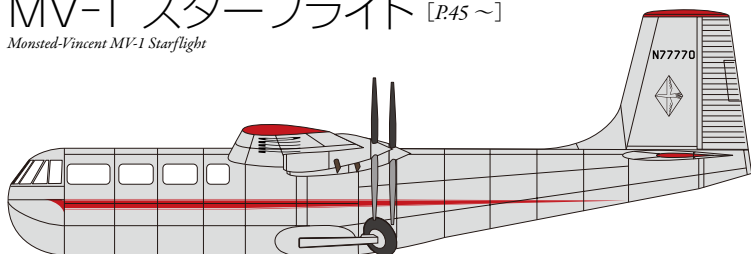
世界の駄っ作機Ⅹ

岡部ださく Written by Dasaku OKABE

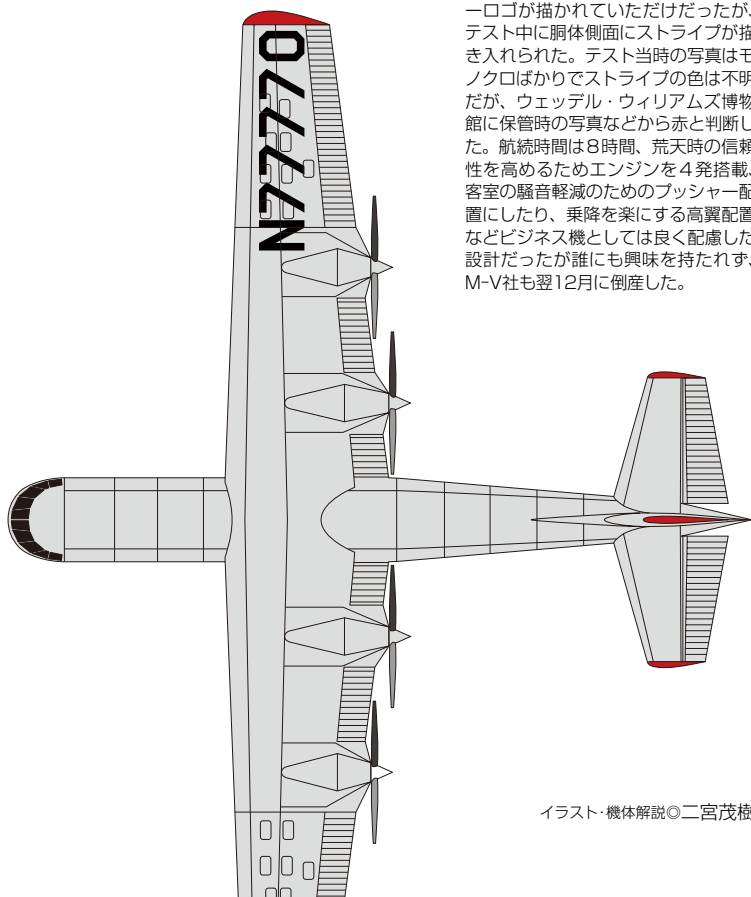


モンステッド-ヴィンセント MV-1 スターフライト [P45 ~]

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・ウィリアムズ博物
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。

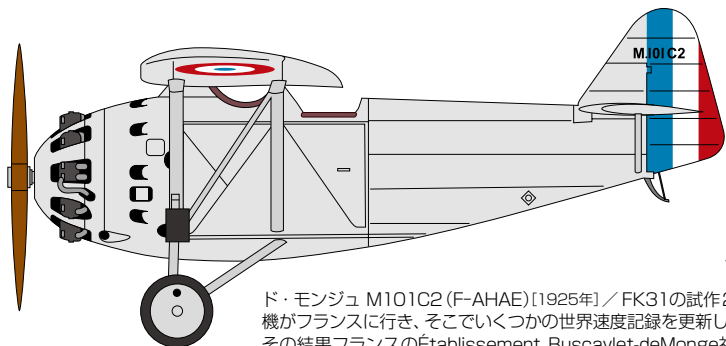


NVI FK31 [P.57 ~]

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機でおそらく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っていたようだ。この機体も短期間であるがフランスヘ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。

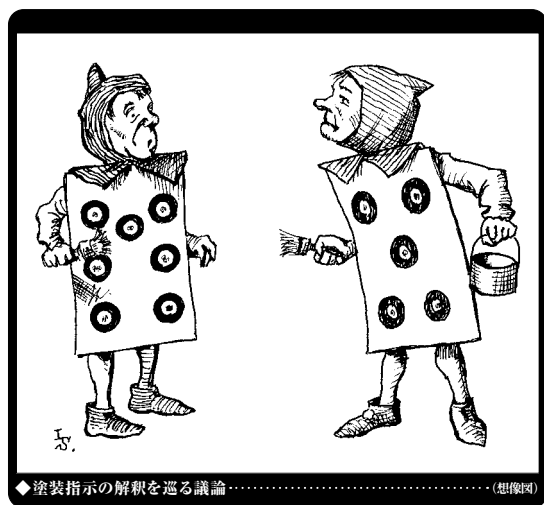


NVI FK31 KO-31 フィンランド空軍 [1929年頃] / フィンランドは1926年9月までにオランダ製FK31を8機受領したが翌年3機が事故で失われた。図はこの最初に受領した8機のうちの一機と思われる。現存している同時期の他の機体に倣いRLMO2グレイに似たグレイグリーンで塗られていたと推定

世界の駄作機10

IN Famous Airplanes of The World X

Ver. P.R.M.I.X



岡部ださく

Written by Dasaku OKABE

ヘレン「予想はしばしばずれます、うまく行きそうだと

思えるときに限ってはずれ、逆に期待が冷え切り、もう駄目だと諦めたときに限って、初めに予想したとおりになるのです。」

—— シェイクスピア『終わりなければすべてよし』第Ⅱ幕第1場（松岡和子訳）

序

傑作か駄っ作か、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、『世界の駄っ作機』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『駄っ作機』のオマー・ジュ元となった『傑作機』の編集長から一筆書いてもらいたい」とおっしゃっていただいたのですが、オマー・ジュだなんてとんでもありません。「駄作機道」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っていると、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、「駄っ作機」の連載を始めるにあたって、『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まるつきり一緒ではないし、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った当連載。さて、どんな駄作機が登場してくるのか、ワクワクしな

から待っていたその第1回がイギリス海軍の「艦隊接触機」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、こんなのもあったの!？」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』を作っていくうえで、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、ネット界限では大論争（？）が巻き起こったりするわけですが、最近もどちらかと言えば、というよりははっきり言っ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『世界の駄作機』で取り上げられており、『同』第7巻のカバーイラストにもなっています。『傑作機』のカバーイ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っては「『駄作機』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ょう、というように構図が決まりました。かようにシーダートの特集号では逆に『世界の駄作機』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、『駄作機』と『傑作機』でかぶっている機材がいくつかあります。それがXB70ヴァルキリーとTSR2。あと、ヤコブレフ Yak-28なんていうのもありました。なお、TSR2は『駄作機』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「駄作機」のほうが先です。『傑作機』でXB70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ゃありません。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、『駄つ作機』で駄作機じゃないのを紹介しているのなら、その逆があってもいいじゃないか」と妙に救われた気持ちになったものです。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連して同機を取り上げたようです……。

TSR2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ったのです。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ってしまいました。いまでもどんなストーリーが出来上がってきたのか気になって仕方ありません。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Together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、TSR2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、これらを集めた『傑作機』はなぜか売れ行き好調なのです。TSR2にいたっ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ょうか。

思えば、岡部さんは毎月、月刊誌に『世界の駄っ作機』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。そのせいかどうか、たまに『傑作機』に寄稿していただくと大概締切オーバーになってしまつ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るに、それも仕方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 ● ゆざわゆたか

1962年生まれ。航空自衛隊を経て株式会社林文林堂入社。姉妹会社株式会社ワイルドフォトプレス社の『モノ・マガジン』編集部にて一時期出版の後、『航空ファン』編集部配属となり『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



C O N T E N T S

駄っ作機の塗装とマーキング……………二宮茂樹……………1
序……………傑作か駄っ作か、それが問題……………だ!?……………湯沢豊……………7

〈FILE No. 01〉	理想はあざ笑う……………	ハインケルHe 119……………	15
〈FILE No. 02〉	フォードは年式落ち……………	フォードXB 906……………	21
〈FILE No. 03〉	最初の1歩はつまづきから……………	F V M J 23……………	27
〈FILE No. 04〉	横殴りのそよ風に……………	ヤコブレフ Yak-50……………	33
〈FILE No. 05〉	小さく速くダメだった……………	アンリオH 260……………	39
〈FILE No. 06〉	飛べども輝かざるスターフライト……………	モンステッドヴィンセント M V スターフライト……………	45
〈FILE No. 07〉	勝ったと思ったらそうでもなかった……………	C A N T Z O O R……………	51
〈FILE No. 08〉	ひどいものを作った、売った、買った……………	N V F K 31……………	57
〈FILE No. 09〉	野心に追いつく機体なし……………	プリストル・レーサー……………	63

< FILE No. 10 >	でもお高いんでしょう？	ノースアメリカン XBR21ドラゴン	69
< FILE No. 11 >	売りつけられたのは不良品	シエラ F F 6	75
< FILE No. 12 >	働かざる者、飛ぶべからず	ラテコエール 570	81
< FILE No. 13 >	魔女は足をすくわれて	ウエストランド・ウィッチ	87
< FILE No. 14 >	ダメな2機が同じ日に	アヴィア 57 / アヴィア 156	93
< FILE No. 15 >	受け取り拒否ー	スコダ・カウバ SK 257	99
< FILE No. 16 >	安くてもいらないー	CANSA F C 12	105
< FILE No. 17 >	10年の徒労	リオレ・エ・オリヴィエ L e e O H 43	111
< FILE No. 18 >	地道な道を、遅い歩みで	ショート・スペリン	117
< FILE No. 19 >	あなたの保険、見直しませんか？	ショート・スペリン	123
< FILE No. 20 >	フラットスピン、空中分解、開発中止	ポリカルボフ S P B	129
< FILE No. 21 >	総飛行時間10時間の結論	カーチス X P 10	135
< FILE No. 22 >	失速の巨鳥	N C A C N C 2 1 1 コルモラン	141
< FILE No. 23 >	いつまでもふらふらと	ヴィッカーズ・タイプ 150	147

< FILE No. 24 >	奇人の奇想.....	ガスダ・ヘリコスピダー.....	153
< FILE No. 25 >	アブハチ取らずのコロラドハムシ.....	LACABGR8ドリフォル.....	159
< FILE No. 26 >	パシー・サーモンの野望と挫折.....	サーモン・タンデム単葉機.....	165
< FILE No. 27 >	傑作機の隣りに.....	ロッキードXP-49.....	171
< FILE No. 28 >	長く苦しい道の終わり.....	チエトヴェリコフMDR-6.....	177
< FILE No. 29 >	がんばったけど不得意科目.....	ソーンダース／サローA10.....	183
< FILE No. 30 >	第4志望からの苦労の末に.....	コンソリデーターB-32 ドミネイター.....	189
< FILE No. 31 >	ダメ自動車が先かダメ飛行機が先か.....	AVEマイザー.....	195
< FILE No. 32 >	デルタ翼からの生還.....	ボールトンポールP-120.....	201
< FILE No. 33 >	勝手に飛んだつきり.....	カン・ヤン・ホー航空機.....	207
< FILE No. 34 >	不時着は得意だったらしい.....	ジョンソン・ユニブレン.....	213
< FILE No. 35 >	潜ったし、飛ぶには飛んだ.....	リード・フライング・サブマリン.....	219



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。双フロートがついたんで、
方向安定を補うために、尾翼が「大きくな」て、その下に尾ビレもついた。

↑
プロペラは
4枚ブレード。

子供のころ、本ど
He119を見て、
「これど操縦席
から前が
見えるのか？」
↑
と思、1=もんだ
けど、や、ぱり
見えなかったらしい。
納得。

↑
このあたりに、
こんな風な双予
エンジンの
DB606が
入った。

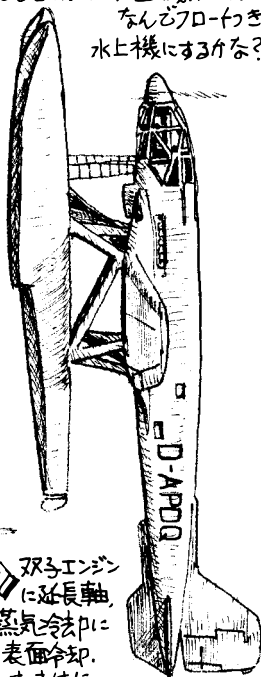


内側気筒列の
排気管は、どうやら
胴体下面に
6本×2列に
開いてた
みたいだ。

↑
ハインケル
He177
爆撃機じゃ、
同じような
双予エンジンが
トラブルど大変だっ
たんだけど、He119は
大丈夫だったのか？

↑
ハシジは
出した
はなし？

↑
でもせかぐの高速機He119を
なんどフロートき
水上機にするかな？



↑
双予エンジン
に延長軸、
蒸気冷却に
表面冷却。
おまけに
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
どこにも行けなかった
(一度速度記録
は作ってた)、
ハインケル
He119……。

↑
ハインケル
得意の
楕円翼。
He112
戦闘機の
に似た、割りと
ずんぐりした
平面形。

↑
結局He119は4機作られた、ということになってるようだ。

最近の言だと、
D-ASKRはHe119 V2、
つまり2号機ど、記録飛行と
不時着全復のHe119 V1が
D-AUTEだったとされてて、

人間はしばしば自分の理想を込めて飛行機を作ったりするんだが、その理想はしばしば現実と一緒にになっ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クフリードとワルターのギンター兄弟は、理想とアイディアを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ゃなかったようだ。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がどうすごかったかというと、まずエンジンがすごい。ダイヤモンド・ベントンの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2350hp。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ところが多すぎい。冷却水がエンジンを冷やして蒸気になったのを主翼下面の外板の裏側の復水器に通して、そこでまた水に戻っ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って、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楕円翼で、軽い逆ガル翼になっていた。

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った。ここでちょっとギョクンター兄弟の理想はほころびちゃったな。

そしてHe 119が飛ぶと、理想はさらに崩れてしまう。安定が悪いのだ。それに当然ながらコクピットからの前方視界も悪い。真ん前がプロペラで塞がってるんだもの。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って、しかも二人の間にプロペラシャフトが通ってるから、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→ストルプ往復の1000 kmコースを、積重量1000 kgで飛んで平均速度505 km/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ゃならなかったから本当ならもっと速く飛べたはずで、それでもハインケル社としては不本意な成績だった。

ところがそれから1ヵ月もたたないうちに、イタリアの双発機ブレダBa 88が524 km/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、排水溝にはまって脚が折れ、機体は近くの小屋に衝突して右翼がもげて全損になった。燃料切り替えスイッチの故障が原因だったそうだ。

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った。でも3号機が1939年にテストされたときの評価は散々だった。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って氷結するしで、危なくてしょうがない。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った。

ハインケル社は爆撃機用の試作機としてもう1機を作って、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ってたけど、空軍も航空省も興味を示さずに終わった。

そのHe 119に興味を持ったのが日本海軍で、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った。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」の参考になったんだそうだ。

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

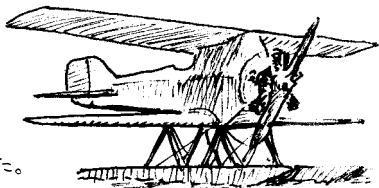


イラストで見る
航空用語の基礎知識
basic knowledge

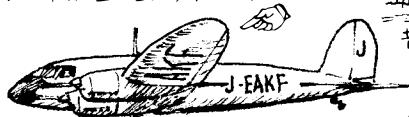


日本が買った ハインケルの飛行機

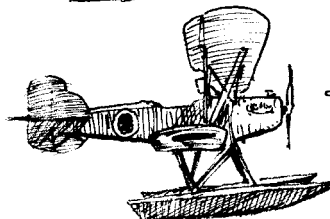
1923年に海軍が輸入した、
ハインケル(カスパー)U-1
潜水艦搭載水上偵察機。



1938年に満洲航空が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。



昔々の日本はハインケルの飛行機を
いっぱい買ってる。主に海軍と愛知
時計電気が輸入して、多くは
技術参考にしてるんだけど、中には
HD-25/ニ式水偵みたいのに、ちょっと
だけと実用化したのもあった。

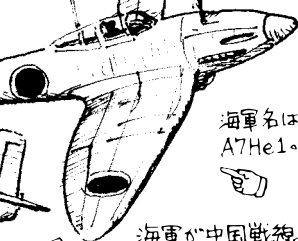


👉 1925年に輸入したハインケルHD-25を
愛知時計電機で
ライセンス生産した、
ニ式水上偵察機。

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。
ドイツご採用の機ばかり...

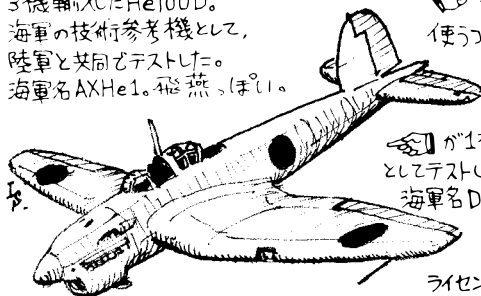


👉 1940年に
3機輸入したHe100D。
海軍の技術参考機として、
陸軍と共同でテストした。
海軍名 AXHe1。飛燕。はい。



海軍名は
A7He1。

👉 海軍が中国戦線
で陸上局地戦闘機として
使うつもりで、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て。
愛知時計電機は
ライセンス取得してたんじゃうた。

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ワスプ

空冷星型9気筒(500hp)×3基

最大速度：251km/h

実用上昇限度：5,608m

兵装：7.7mm機関銃×3門

爆弾900kg

乗員：4～5名

たしかにこうやって見ると、フォードXB-906は、ボーイングXB-901～Y1B-9A
なんかと比べると、
爆撃機としては
やっぱり安易
だよなあ。

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、こんな数が現存して、
中には元気に飛んでいる機体もある。

フォード・トライモーターは、それより前から飛んでいた
オランダのフッカーF.VII3発旅客機を
などとしてところもあるけど、フッカーF.VIIが
鋼管骨組み羽布張り胴体は合板張りの
主翼だったのに、
比べて、フォードは
全金属製
だった。

爆弾倉は
おとろ
このあたりに
あるんだろ。
腹部
銃座は
この窓の
あたりが。

このフォード
5-AT-Bは、
カリフォルニアの
サンディエゴ航空宇宙
博物館にある。1929年
にパンアメリカン航空で
就航して、アメリカや中南米
の航空会社13社で
働いていたんだ。

フォード5-ATを基に、爆撃機にしたら、もう全然
時代に置いてかれちゃった、フォードXB-906。
飛行機としての素性は、元が5-ATだから
悪くなかったんだと思うけど、他の飛行機は
すぐにもっと先に行っていた。「テンブース
(ブリキのガチョウ=フォード・トライモーターの
あだ名)」の時代は終わろうとしていたのだな。

アメリカ海軍は
フォード5-ATの機
をヌマフロッツギの水上新機
に改造して、雷撃機として
使えるかどうか、テストした
ことがあったんだ。

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
Y1B-9A。600hpエンジンの双発でつくり
XB-906より少ない馬力、最大速度300km/hに達した。

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っていた。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てたものだ。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ったのだった。

フォード社が飛行機を作るようになったのは、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って、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った。

フォード社初の飛行機、フォード3-A T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-A T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-A T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・エアプレーンっていう会社の得意技を受け継いで全金属構造だった。頑丈で保守が容易、よく気を配った設計で、使い勝手が良くて扱いやすかった。全金属とはいっても胴体はまだモノコック構造じゃなくて、金属骨組みに波板金属外皮張りだった。波板外板は表面積が大きくなっ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-A T初期型のライト・ホワールウィンドの220 hpから5-A Tのプラット&ホイットニー・ワスプの450 hp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席だった。4-A Tと5-A T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

14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ってたけど、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ってたんで、予算が乏しい軍としてはキースト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。当時は双発観測機っ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ったんだが、その双発観測機で、単葉機の高速度性能が有効だと認識されるようになってきてた。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ずれも苦しい状況になって、旅客機も売れなくなっていた。フォード社は軍用機に活路を求めているのかもしれない。

そのフォード社の爆撃機XB-906は、旅客機の5-ATC型（51機作られた）の1機を改造して作られた。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された。あとエンジンには抵抗を減らすためタウンエンドリングが追加された。

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

下げてゐ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279 km/h、実用上昇限度は5852 m、上昇速度は274 m/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251 km/h、実用上昇限度5608 m、上昇速度236 m/分。そしてどちらも爆弾搭載量は900 kgだ。

これじゃあ陸軍がフォードXB-906に興味を示さなかったのも当然で、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って墜落、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った。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ちゃったのです。

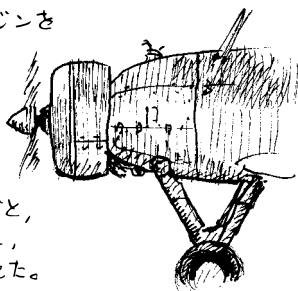


1930年代の飛行機の空冷星型エンジンと
囲んで、浅い円環状のカバー。

それが「タウンエンドリング」。

1929年にイギリスのヒューバート・C.

タウンエンド博士が考案したのだ。



それまでのおき出しの空冷星型エンジンだと、

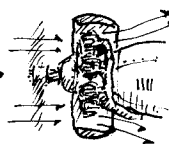
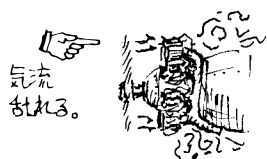
シリンダーまわりの抵抗が大きかったうえに、

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

スピードが出るようになったのだって！

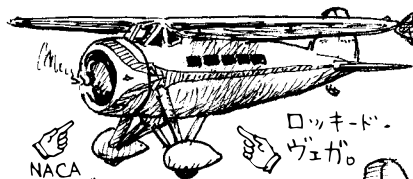
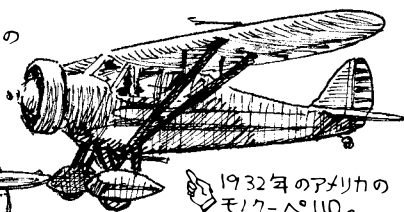


そんなわけで、1930年代には、各国の

軍民いっしょな飛行機が、

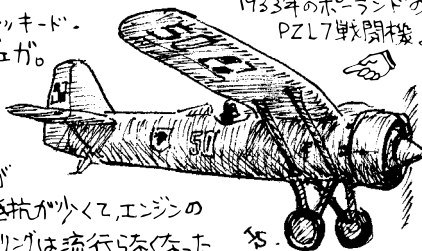
タウンエンドリングを採用した。

でもね……



ロッキード・
ヴェガ。

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

で、もっと深い「NACAカウリング」が

発明されて、こっちの方がもっと抵抗が少なくて、エンジンの

冷却も良くなるんで、タウンエンドリングは流行らなくなった。



最初の1歩はつまづきから

FVM J23

FVM J23

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 Kaiga