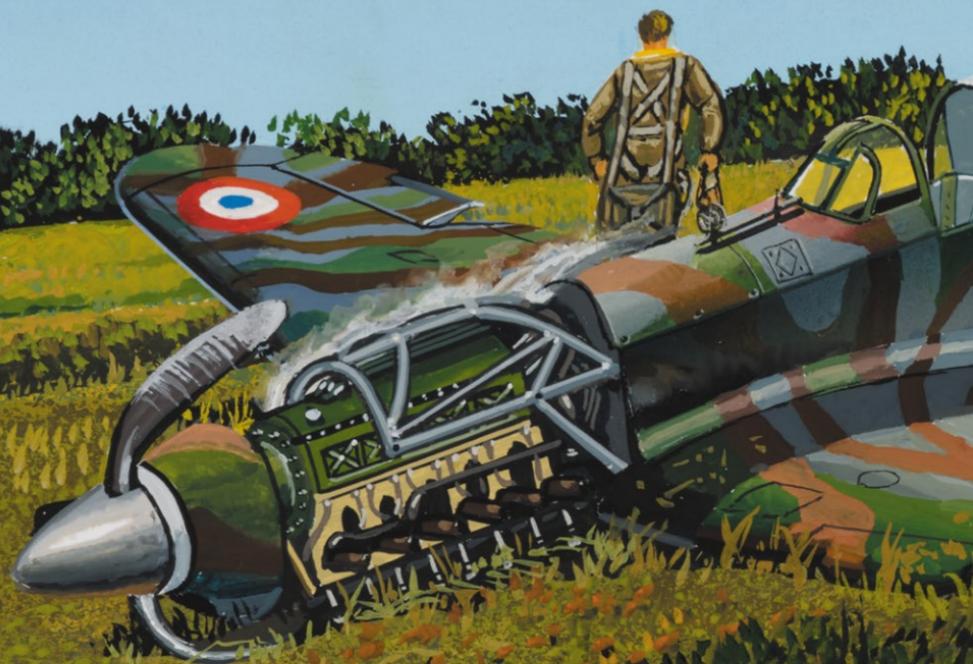


IN Famous Airplanes of The World XI.ver.Mk.XI

世界の**駄**っ作機Ⅱ

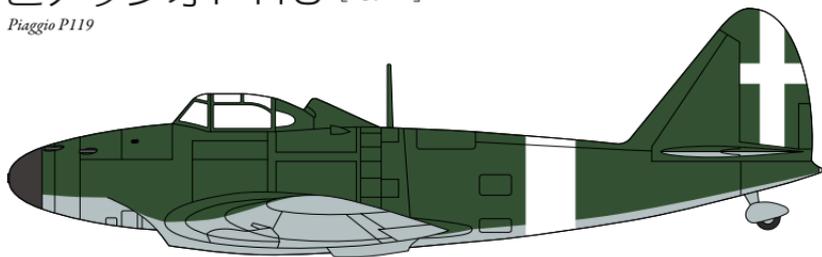
岡部ださく

Written by Dasaku OKABE

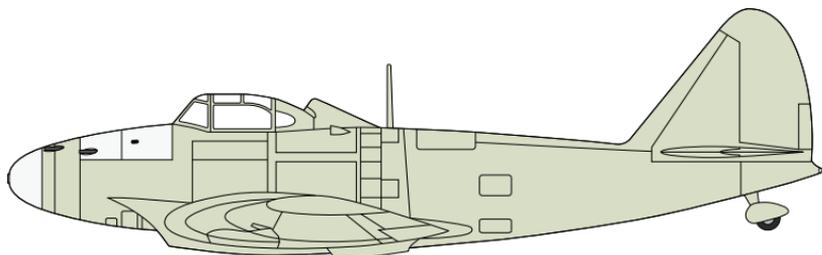


ピアッジオP119 [P39～]

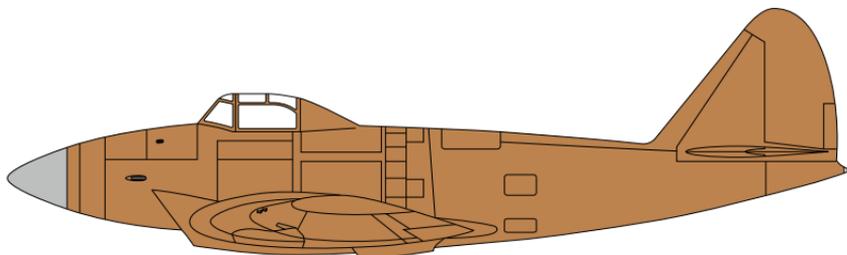
Piaggio P119



ピアッジオP119 試作機(MM497)[1943年]／1942年12月19日の初飛行時のカラーリングは残念ながら不明。しかし翌1943年8月2日の事故時はモノクロ写真でも濃淡がよくわかる塗り分けが施されており、これはグリーンとグレーと思われる。方向舵の白十字と胴体の白帯は当時のイタリア空軍機の識別塗装。白十字にはなんらかの紋章が入る場合が多いが写真からは判別できなかった。



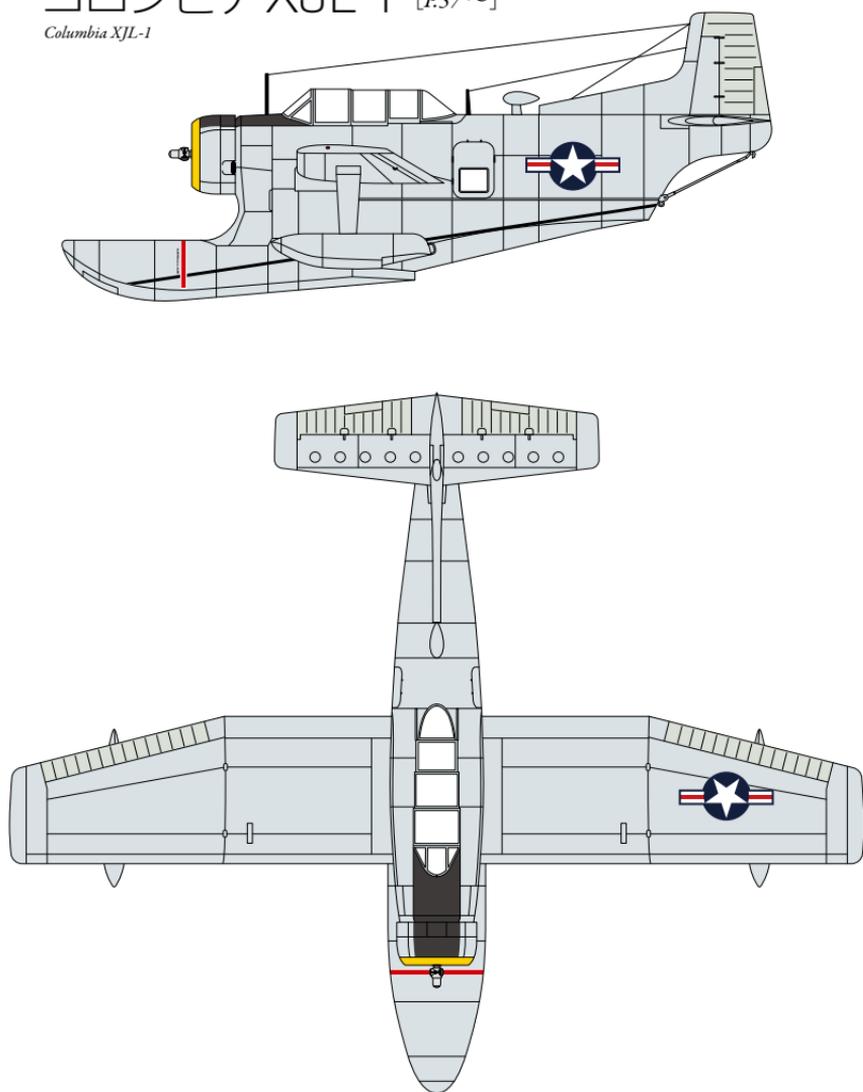
ピアッジオP119 試作機(MM497)[1942年]／P119試作機には全面が明るい色に塗られている写真が残されており、おそらく1942年11月から始まったタクシーテスト時のものと思われる。金属地には見えないので、プライマーが塗布されているのだろう。スピナーと機首上面の機銃パネルは他より明るい色で、おそらく白。国籍マークや文字などのマーキングの類はいっさい入っていないようだ。



ピアッジオP119 モックアップ(MM496)[1940年?]／試作機製作の前に、P119も通常どおりモックアップが作られた。機体形状や擬装の検討用で基本は木製、風防は枠のみ。図の元にした写真は金属製のスピナーが取り付けられており、先端がとがっていることからモーターカンは無く、機首上面の機銃は側面に移動している。さらには主翼に機銃が確認できるので、武器の搭載を検討していた時のものと思われる。

コロンビアXJL-1 [P57~]

Columbia XJL-1



コロンビアXJL-1 アメリカ海軍[1948年]パタクセントリバー／左右の袖に赤いラインが入っているアメリカ国籍マークが描かれていることから、1947年以降、おそらくXJL-1の最終形態。機体後部に着艦フックがあり、キャノピー後方にフットボール型アンテナフェアリングが取り付けられている。カウリング先端が明らかにシルバーではないため、この塗装図では黄とした。民間に払い下げられたXJL-1の1号機は、エンジンを換装し世界一周飛行する計画だったが頓挫し、現在はピマ航空宇宙博物館に展示中。2号機は個人が購入し13年かけてレストア後、1997年の初飛行で不時着・損傷し再び長い修復期に入っている。

IN Famous Airplanes of The World XI
Ver. MICXI

世界の駄作機 III



Written by Daseku OKABE
岡部ださく

リチャード王^三してしまったことは、今さらどうにも取返しはつかぬ。

人間というもの、ときおり向う見ずな振舞いをする、

そうして、後になって後悔の臍をかむ、そういうものだ。」

—— シェイクスピア『リチャード三世』第Ⅳ幕第4場（福田恆存訳）

序

愛ゆえに興味と仕事が両立する——稲葉義泰

私にとって、岡部さんは画面の向こうの存在でした。小学生の頃、私の住む静岡県では夕方にフジテレビ系列の地方局でアニメを放送しており、それが終わると『スーパーニュース』という流れだったのですが、そこで時折軍事系ニュースを解説されていたのが岡部さんでした。中学生の頃、若干の夜更かしを覚えた私が大人ぶって夜中にやっていた『ニュースジャパン』を見てみると、そこにも岡部さんの姿がありました。高校生になるとアニメにはまり、女子高生×戦車という異色の組み合わせが話題となったスポ根作品『ガールズ&パンツァー』のディスク版を購入すると、映像特典には朗らかな笑顔を見せる岡部さん、副音声解説には作品について楽しい語りをする岡部さんが、それぞれいらっしやいました。そして、大学生になった2015年ごろ、当時「witter（現X）」で『週刊安全保障』という番組が話題になっていました。調べてみると岡部さんが出演されていることを知り、視聴するようになりました。当時、放送日ともなると家族団らんの食卓でひとりご飯をせっせと掻っ込み、自分の部屋に戻ってパソコンの画面にかじりついておりました。私がおよそミリタリーというものについて触れて以来、そこにはいつも岡部さんの存在があったのです。

「世界の駄っ作機」序文の執筆をお願いしたく思うのですが、いかがでしょうか？」そんなご連絡をいただいたのは、2024年1月のこと。10年前の自分に、「お前は将来『世界の駄っ作機』に序文を寄稿する機会をいただくぞ」と伝えても、まあ信じてはくれないでしょう。「ぜひともお引き受けさせていただきます！」と返信するまで、自分でも現実感がなかったのですから。さて、謹んでお引き受けしたのは良いものの、しばらく何を書こうかとあれこれ悩んでおりました。どなたかの著書に序文を寄稿させていただくという経験は、これまで一度としてなかったのです。それに、岡部さんという存在は自分にとってあまりにも大きく、心の底からの尊敬が、逆に重さとしてドツとのしかかってきます。とりあえず、自宅の本棚から駄っ作機シリーズを手に取り、ほかの方はどんなことを書かれていただろうかと軽く読み返そうとしたのですが、気付けば床に座り込んですっかり熟読の体勢をとり、自分の真上にあつたお日様もすっかり山の向こうへと隠れていってしまいました。一種のタイムリープ、これぞ「ださく節」のなせる業です。

しかし、そこで改めて気づいたことがあります。駄っ作機シリーズの連載はすでに開始から30年近くが経過しているわけですが、これだけの長期にわたる連載となると、もはやこれはライフワーク。私は、そんな駄っ作機シリーズから見えてくる岡部さんの「趣味と仕事」の関係について、誠に不躰な物言いではありますが、とてつもなく大きな興味があるのです。趣味と仕事が果たして両立し得るのかどうか、一度真剣に悩んだことがあります。それは、軍事ライターとしてお仕事をいただくようになってから一年ほどが過ぎた2019年頃のこと。それまでは、趣味として楽しんでいたミリタリーを仕事にできるのであれば、これほど良いこともないだろうと、半ばのほほんと考えていました。しかし、お仕事が増えていくにつれ、締め切りや文字数の制限、そしてなによりそれでお金をいただくということの裏返しに生じる責任から、いつしか私にとってミリタ

リーは趣味ではなくなっていたのです。達成感はあるけれども楽しいとはまた違う、これが「仕事」なのかと実感しました。

そんななかで、駄っ作機シリーズを読み進めていくと、そこにはあふれ出るヒコーキ愛と、岡部さんの生きとした筆致が自分のなかに飛び込んできます。私自身、実はそこまでメカニックなものに興味があるわけではないのですが、しかしそれでもおもしろくてついつい読み進めてしまう。単にわかりやすいというだけでは、きつとこうはいかないはずです。

ある事柄の芯をとらえ、それを自分の言葉に置き換えたりしながら伝わりやすい文章として出力する、これが「わかりやすい」ということだと思います。しかし岡部さんの駄っ作機シリーズの場合、まるで取り上げる機体のすべてを自分のなかに溶け込ませるような、とても人間味あふれる温かな雰囲気を感じます。これは、岡部さんのヒコーキ愛がこの連載の原動力になっているからこそだと思います。そして、愛を原動力にあれこれやるといえるのは、おそらく一般的には趣味の世界がそうなのではないでしょうか。自分の好きなものを好きな時に好きなだけ突き詰められる、そしてなによりそれをやっていて楽しいと感じられることが、趣味というものなのだと思います。これが仕事となると、自分にとつて楽しいからというよりも、仕事として引きつけた際に生じる責任とか、そういうもので自分をおし固めて取り組むという感覚が、どうしても生じてしまいます。ところが、駄っ作機シリーズは連載という形で紛れもなくお仕事として取り組まれているにもかかわらず、そこには果てしないダメヒコーキへの愛にあふれた岡部さんの心踊る文章とイラストがある。もちろん、これを書き上げるために計り知れないご苦労があるということは言うまでもありません。しかしながら、それでも私にはこれが「趣味と仕事」の両立という、私が一度諦めた形がドンと実体を伴って堂々屹立しているもの

ように思えてならないのです。誠におこがましい限りではありますが、いつかこの「趣味と仕事」というテーマについて、岡部さんから直接お話を伺うことができる機会に恵まれれば……と心のなかで願っております。

さて最後に、岡部さんといえば軍事評論家のほかに料理家というイメージがあります。以前、「Twitter（現X）」で「イワシとアンチョビのパスタ」を調理過程の説明と共にお写真付きで投稿されたことがありました。「おいしそうですね！」と何気なくその投稿にコメントをお送りしたのですが、後日とある番組の収録で一緒に緒させていただいた際、「稲葉さん、もしよろしければこちらをどうぞ」と、クリアファイルに入れられた一枚の紙を手渡してくださいました。なんと、それは「イワシとアンチョビのパスタ」のレシピだったのです。しかも、そのレシピはどこどころ「ださく節」が散りばめられた岡部さんお手製のものです。私はただただ恐縮するばかりでしたが、こんなところでも岡部さんの素敵なお人柄が感じられました。

稲葉義泰 ● いなばよしひろ

1995年生まれ。軍事ライター、国際法・防衛政策研究者。東京大学先端科学技術研究センター創発戦略研究オーブンラボに所属。岡部氏も出演するフジテレビのインターネット配信報道番組「能勢伸之の週刊安全保障」で、自衛隊関連の情報を投稿したことをきっかけに軍事ライターを志すようになる。国際法の観点から安全保障を語る専門家として活躍中。SNSでは「因幡のよっちゃん」というアカウント名で活動している。

目次



CONTENTS

駄っ作機の塗装とマーキング……………二宮茂樹……………1	
序……………愛ゆえに趣味と仕事が両立する……………稲葉義泰……………7	
< FILE No.01 > 求めたものは欲しいものではなかった……………ラテコエール6……………15	
< FILE No.02 > 外しちゃったオランダ人……………フォッカーD.XIV……………21	
< FILE No.03 > 草がからまったたら転んだのだった……………セヴァスキーBT-8……………27	
< FILE No.04 > 艦上機のはじまりと複葉機の終わり……………アラドA197……………33	
< FILE No.05 > いい考えが駄作の元……………ピアッジオP119……………39	
< FILE No.06 > 理想と野心の早すぎる終わり……………ドブケヴィシウス・ドビーⅢ……………45	
< FILE No.07 > ただの変な可変機……………アームストロング・ホイットワース・エイブ……………51	
< FILE No.08 > 要らないアヒルの子……………コロンビアXJ1……………57	
< FILE No.09 > 軽く考えてました……………コードロン・ルノーC7……………63	

< FILE No. 10 >	これで戦えというのか……！	コードロン・ルノーC714	69
< FILE No. 11 >	敵のワラと折れるワラ	コードロン・ルノー CR760/CR770	75
< FILE No. 12 >	空中撮影以前の問題として	クーナート・フォトプレーン	81
< FILE No. 13 >	蘇った翼はなんだかダメだった	イカルス214	87
< FILE No. 14 >	戦闘機はあてもなく飛び	ウエストランド・ウエストベリー	93
< FILE No. 15 >	温め直しはうまくないぞ	マーチン146	99
< FILE No. 16 >	人の運命はきりもみ状態	ロールバツハR0.Ⅸロフィックス	105
< FILE No. 17 >	買った人だけ損をして	アダムA500	111
< FILE No. 18 >	負け犬ボアハウンド	プリストル・ボアハウンド	117
< FILE No. 19 >	もう金は出さん！	スペンサー・ラーセンSL12C	123
< FILE No. 20 >	トウエルヴ・オ・クロック・ハイ	ボーイング/ヴェガYB-40	129
< FILE No. 21 >	関係者全員、ダメだと思ってます	コンソリデーテッドXB-41	135
< FILE No. 22 >	人の忠告は聞くものだ	テイラー・エクスペリメンタル	141
< FILE No. 23 >	飛行甲板は遠かった	ノール2000	147

< FILE No.24 >	お前の飛行機、飛ばしてやらない……………	スホイSu17……………	153
< FILE No.25 >	焦って作るのろくなことがない……………	アエロA42……………	159
< FILE No.26 >	試験と実験とテストの末に……………	サローA33……………	165
< FILE No.27 >	固定脚から引込み脚、フロートへ……………	IMAMRo51……………	171
< FILE No.28 >	郵便屋さん、ちょっとこれは……………	トーマス・モースMB4……………	177
< FILE No.29 >	惑星のマグネシウム衛星……………	プラネット・サテライト……………	183
< FILE No.30 >	じつじつもんじゃなことはわかった……………	マーチンMO1……………	189
< FILE No.31 >	メ切りに遅れてボツ……………	プレゲー790……………	195
< FILE No.32 >	ロケット点火せず……………	DFS208……………	201
< FILE No.33 >	D.H.は「ダメな飛行機」……………	デハヴィランドDH29ドンカスター……………	207
< FILE No.34 >	至らなかつたハイエナ……………	デハヴィランドDH56ハイーナ……………	213
< FILE No.35 >	了見違いの猟犬……………	デハヴィランドDH65ハウンド……………	219



File No.

1

求めたものは

欲しいものではなかった

ラテコエール6

Laticœère 6

全幅：27.7m
全長：16.0m
全高：4.7m
自重：5,050kg
総重量：6,590kg
エンジン：ノームローン・ジュピター
空冷星型9気筒(420hp)×4基
最大速度：198km/h
行動半径：500km
上昇限度：6,500m
兵装：7.7mm連装機銃×3(機首、背部、胴体腹部後方)
乗員：4名

ラテコエール6. 縮めて「ラテ6」、
4発戦闘機。おそらく当時
世界最大の戦闘機
だったろう。



ラテ6の
水平尾翼と
昇降舟は
こんなカタチ。
垂直尾翼を
外して描き
ました。

胴体に
「AVIATION LATÉCOÈRE
TOULOUSE」の文字。
ラテコエール社は南フランスの
トゥールーズにあった。

胴体のここ、金魚どいしお
肛門にあたるあたりに、
後下方銃座がある。これで
機体の
全周を
射界に
おさめる
のだ。



改造後の
ラテ6の脚は、こんな
構成。最初は車輪は
左右1つずつだった。

1930年代のフランスの主力爆撃機の一つ、
リオル・エ・オリヴエ LeO 20。原型のLeO 12
は、ラテ6と同じ1924年に初飛行した。
LeO 20は1927年から部隊配備されて、

各型合わせて320機が作られた。
全幅22.2m×全長13.8m、自重2580kg、
総重量5060kg、エンジンはノムロン・
ジュピター×2基で、爆弾
搭載量500kg、
最大速度196km/h
という性能だった。



大圓構造で
妙に丸っこい
胴体。

ラテ6は自重が5050kg
でLeO 20爆撃機の
総重量とほぼ同じで、
エンジンの数が倍だから
馬力も2倍、速力は
ほぼ同じだけど、爆弾
を積まない戦闘機。
これを求めたはずだったんだけど、
出来上がってみれば、欲しいのは
これじゃなかったのだ。

ノムロン・ジュピターっていうエンジンは、
その名のとおり、イギリスのプリストル
ジュピターのライセンス生産版だ。

時は1919年、第1次世界大戦が終わってまだ間もないころ。フランスでは新しい航空戦力をいろいろ考えるなかで、大型の多座戦闘機が有望なんじゃないか、という意見が出てきた。

当時の単座で単発の戦闘機は、武装が7・7mmクラスの機関銃が2門で火力は至って頼りなかったし、速度もたいしたことないから、爆撃機に対して圧倒的に有利というわけでもなかった。それなら双発以上の大型多座戦闘機が同じ7・7mm級の連装銃座を何カ所もつけて、いろんな方向に撃ちまくれば単発戦闘機なんか撃退できるんじゃないか、これを爆撃機編隊に護衛として付けてやれば無敵、というのがその考え方だったようだ。しかも大型機なら、将来大口径の機関砲で火力を強化することもできそうだ。

実際、第1次世界大戦の末期に、フランスは単発爆撃機の護衛にコードロンR11双発3座戦闘機を使ってそれなりに成果を挙げた。コードロンR11は機首と背部に7・7mm連装機銃、腹部に7・7mm単装機銃を装備して、これを見たドイツ戦闘機は爆撃機編隊に容易に近づけなかつたんだそう。でも本当はフランスの単発単座パッド戦闘機が遠隔護衛についていて、そのせいでドイツ戦闘機も爆撃機をうまく攻撃できなかったようだ。後にドイツ戦闘機の戦術が進歩してくると、コードロンR11双発戦闘機も爆撃機もろとも損害を出すようになった。しかしこれがフランス軍にとっては成功体験として染みついていたんで、1919年にも大型多座戦闘機を作ろうと考えるようになったのだ。

で、フランス国防省第12局は、1920年にラテコエール社に「3座爆撃および防護機」BP3の試作発注を与えた。フランス政府に航空省ができるのが1928年、空軍の独立はさらにその後の1933年で、この

当時はフランス陸軍の航空機の開発は国防省第12局という部署の管轄だった。当初の構想では、エンジンは260hpのサルムソンCUZ9空冷星型9気筒が4基（4発戦闘機！）、翼幅22m、全長17m、自重2980kg、総重量5260kgというものだった。試作発注は後に2機に増やされた。

これに応えたラテコエール社のラテ6はこの時代としてはかなり思い切った機体だった。全幅27・7m、全長20・6mっていう同時期の爆撃機より大型で、しかも金属骨組みに羽布張りっていうのが、木製骨組みが主流だった時代には異常に先進的だった。複葉だけど下翼は上翼よりも小さい「一葉半」、どちらも後退角がついてる。その上下翼は楕円形の胴体に直接付いてるんだけど、その胴体がなんと大圏構造。1930年代にイギリスのヴィッカーズ社のバーンズ・ウォリスが、ウエルズレー爆撃機やウエリントン爆撃機で大圏構造を採用して有名なんだが、ラテコエール社はそれより前に大圏構造を使ったのだ。損傷に強いのがその大きな理由だ。胴体の機首と背部には7・7mm連装機銃の銃座があつて、胴体下部は下翼後方で細くなつて、その段のところにもうひとつ銃座があつた。これで機体のほとんど全周を銃座の射角に収められる。エンジンは上下翼の間のナセルに前後に前向きと後ろ向きに1基ずつ、4基を装備する。水平尾翼は三角形で、垂直尾翼は3枚、と、うかが左右の水平尾翼にも方向舵が付く。

ラテ6の胴体構造は1921年のバリ航空ショーで展示されたが、開発と製造にはえらく時間がかかったうえに、なにしろこんな構造なんで当初の見積もりよりもすごく重くなってしまった。試作機はやっと1924年夏に初飛行したけど、重量増で馬力不足は明らかだった。そこでラテコエール社は試作2号機を改良しよう

としたんだけど、もう1機作るのは大変なので、1号機を改造してエンジンをノームローン・ジュピター空冷星型9気筒420馬力に変えたり、ナセルまわりの支柱を変えたりした。

改良型ラテ6は1925年に初飛行した。自重5050kg、総重量6590kgと、最初の構想の倍近い重さになってたが、さすがにエンジンの馬力も増えたんで、要求されてた速度200km/hとはほぼ同じ198km/hは出せた。ともかくにもラテ6は性能的には狙ったところに届いてはいたのだった。

しかしはたしてそれでいいのか？ とフランス国防省も考えた。爆弾を積めない護衛戦闘機のかせに爆撃機より大きい。1927年配備のリオレ・エ・オリヴィエLeO20爆撃機だって、翼幅22・2m、総重量5060kgだよ。ラテ6は運動性なんか望めないから、機銃がたくさんあっても戦闘機と渡り合えるのか？ それに金属骨組みの大圏構造で量産できるのか？ 乏しい軍事予算で、他にも爆撃機とか買いそろえなくちゃならないのに、この生産に手間がかかって高価なラテ6を買いえるのか？

と、フランス国防省は計画開始から5年たって正気に返って、ラテ6は試作だけで量産されずに終わった。求めたものができたら、欲しいものではなかった、というわけだ。でもフランス軍はこの後も、多座戦闘機で爆弾を積めて、偵察もできる飛行機なら、1機種で戦闘機にも爆撃機にも偵察機にも使えるから予算的にもトクだよな……という考えに取り付かれて、それが1930年代までフランスの軍用機開発にさまざまな混迷と挫折を強いるのでありました。



イラストで見る
航空用語の基礎知識
basic knowledge

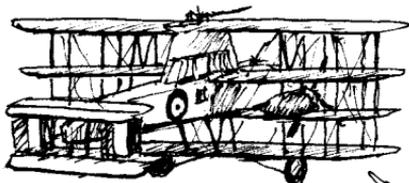


多座戦闘機

フランスの3座戦闘機
コードロンR11。

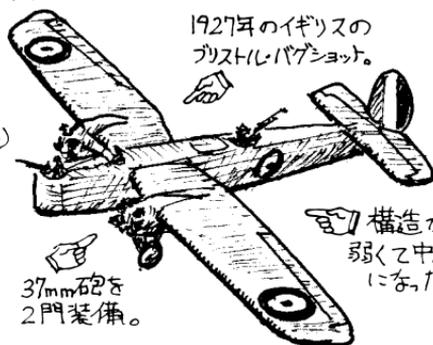


1918年2月から部隊配備されて、
爆撃機の護衛で成果をあげた。



イギリス海軍が対飛行船用に1917年に
試作した、4葉4座迎撃機、
ペンバートン・ビングス/
スーパーマリン・サイトホーク。

1920~30年代、フランスは爆撃(B)
にも戦闘(C)にも偵察(R)にも
使える3座以上の万能機
「BCR」というアイデアに
とりつかれて、長年いろいろ
試作しては失敗を繰り返した。
多座戦闘機の発展型。

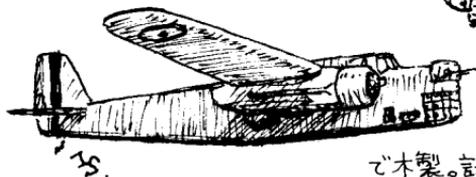
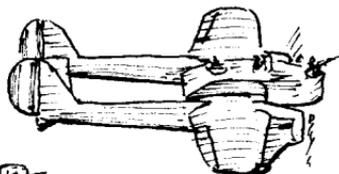


1927年のイギリスの
ブリストル・バグショット。

37mm砲を
2門装備。

構造が
弱くて中止
になった。

1925年のBCR、全金属製のシュナイダー
10M。重すぎて強度不足、振動が多くて
操縦性も悪くて、ダメ飛行機。



1934年初飛行の
BCRファルマンF420。5人乗り
で木製。試作機が墜落して終了。

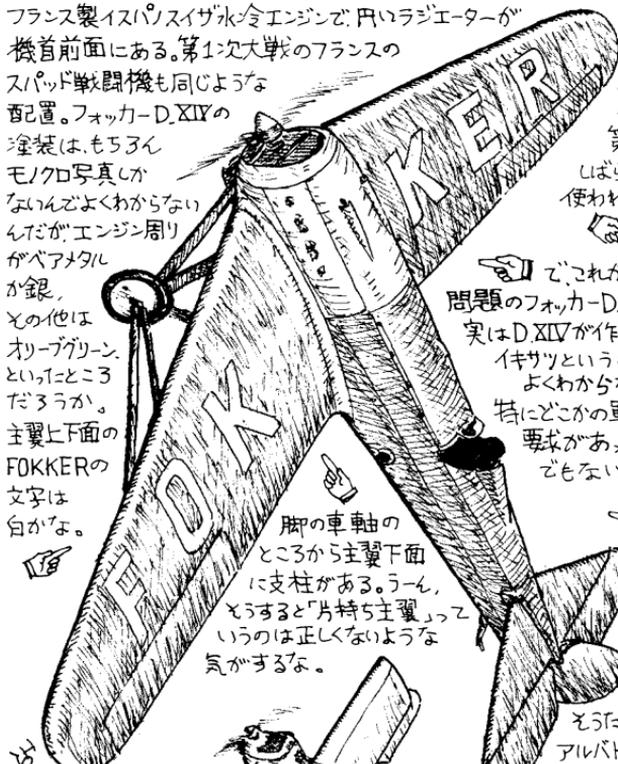
外
し
ち
ゃ
っ
た
オ
ラ
ン
ダ
人

フォッカーD.XIV

Fokker D.XIV

全幅：10.8m
全長：7.9m
全高：3.25m
自重：950kg
総重量：1,350kg
エンジン：イスパノスイザHS12Hb
 水冷V型12気筒(590hp)×1基
最大速度：274km/h
(その他性能不詳)
兵装：7.9mm機関銃×2門
乗員：1名

こんなに主翼が前にあって、重いエンジンと燃料タンクのすぐ近くだから、重心と揚力の中心の位置関係はどうなってるんだろう。主翼には後退角がついて、翼の端から気流がはがれて失速したりしなかったのかな。それで片翼の失速からスピンに入ったら、この小さな方向舵どうまく回復できたのか？ 墜落したときも、宙返りから横滑りしてスピンに入ったそうだし…。



フランス製イスパノスイザ水冷エンジンで、円いラジエーターが機首前面にある。第1次大戦のフランスのスパッド戦闘機も同じような配置。フォッカー-D.XIVの塗装は、もちろんモノクロ写真しかないんだけど、わからないんだけど、エンジン周りがベアメタルが銀、その他はオリブグリーン、というところだろうか。主翼上下面のFOKKERの文字は白かな。

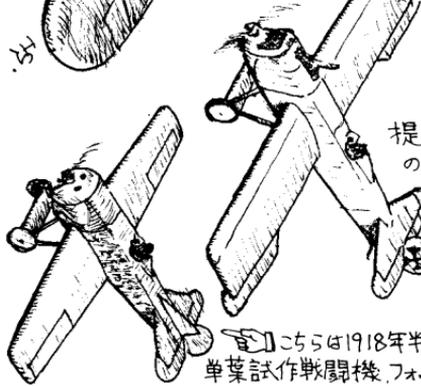
第1次大戦の最優秀戦闘機といわれたりもするフォッカー-D.VII。厚い翼で張線を要らなくしてる。第1次大戦後もしばらくよく使われてた。



で、これが問題のフォッカー-D.XIV。実はD.XIVが作られたイキツというのがよくわからない。特にどこかの軍からの要求があったわけでもないのだ。

フォッカーとプッツは、図面を描かないでいきなり飛行機を作っちゃうこともしばしばだったそう。第1次大戦で、アルバトロス社がD.VIIをライセンス生産することになって、フォッカー社に図面の提供を求めたら、図面は来なくて、D.VIIの現物が1機そのまま送られてきた、なんて話もある。

脚の車軸のところから主翼下面に支柱がある。うーん、そうすると「片持ち主翼」っていうのは正しくないような気がするな。



フォッカーの中翼単葉試作戦闘機、V.20。1918年1月に初飛行した。

こちらは1918年半ごろの低翼単葉試作戦闘機、フォッカー-V.25。

ラインホルト・プッツは、この機を5日半で作り上げた、っていう話だ。

オランダの飛行機メーカーとして名高いフォッカー社は、第1次世界大戦でドイツ軍向けに多くの戦闘機を作って、大戦初期の単葉の「E」シリーズや中期の3葉D r. I、後期の複葉D. VII、最末期のパラソル翼単葉D. VIIIは、優れた性能や運動性でそれぞれの時期に猛威を奮ったものだ。なかでもフォッカーD. VIIは第1次世界大戦の最優秀戦闘機のひとつともいわれるくらいだ。

ドイツは第1次世界大戦で負けちゃって、ヴェルサイユ条約で飛行機の開発や製造を禁止されたんだけど、フォッカー社はそもそもオランダ人のアントニー・フォッカーが作った会社だったんで、第1次世界大戦後はオランダに移って飛行機の製造を続けることができた。

大戦後の1920年代にはフォッカー社は当時としては先進的な単葉の旅客機を作って、ヨーロッパだけでなくアメリカでも成功を収めた。そのいつぼうで、フォッカー社はパラソル翼や複葉、一葉半（複葉だけど下翼が上翼に比べてかなり小さい形式）のいろんな戦闘機も作ってた。その戦闘機をフォッカー社はアメリカ陸軍に売り込んでみたりもしたが、なにしろ世界が戦争にこりこりしてた時代だったから、旅客機と違って戦闘機はなかなか売りが見つからなかった。でも1924年には、ドイツが戦勝国に秘密でソ連のリペツクに設立した空軍（本当は空軍の保持なんか禁止だ）の訓練センターが、フォッカーD. XIII戦闘機を50機買ってくれた。

そんな頃、フォッカー社は久々に単葉戦闘機を作った。D. XIV戦闘機だ。当時の各国の戦闘機はもちろん複葉が主流だったのに、フォッカーD. XIVは単葉の、しかも支柱や張線のない片持ち翼だった。それだけ抵抗が少なくて高速が狙えるわけだ。実はフォッカー社は、というかアントニー・フォッカーとその片腕のドイ

ツ人設計者ラインホルト・プラッツは、すでに第1次世界大戦の末期にフォッカーV17、V23、V25といった中翼の片持ち単葉戦闘機をいくつか試作してたのだ。確かに片持ち単葉だと抵抗が少なく性能も良かったんだが、パイロットの前下方の視界が良くないとか、いろんな理由で制式採用にならずに終わってた。

今度のフォッカーD.XIVは低翼で、主翼は思いっきり胴体の前の方に付いてた。そんな位置に主翼があると、重心位置と主翼の揚力の中心位置が違っちゃって安定が悪くなりそうに思うんだが、主翼に後退角がついてたのは揚力の中心位置を下げようとしたんじゃないかしら。その後縁より後ろに操縦席を置いたのは、きつと下方の視界を良くしようと思ったんだろうな。

胴体の後ろには小さな方向舵が付いてる。垂直安定板はなくて、垂直尾翼は方向舵だけなのだ。第1次世界大戦の頃の飛行機じゃそういう配置がよくあつて、フォッカーDr.I戦闘機もそうだったし、大戦後のフォッカー戦闘機も垂直安定板がなくて方向舵だけの機体がいくつかある。水平尾翼と昇降舵は一応普通なのが付いていた。

機体の構造についてはよくわからないんだが、フォッカーの飛行機の通例としておそらく胴体は鋼管骨組み、主翼は木製の箱形の桁で羽布張りだったんじゃないだろうか。エンジンはフランス製のイスパノスイザHS12Hb水冷V型12気筒590hpだから、当時としては最強クラスのエンジンを装備してたことになる。もちろん脚は固定式で、脚の外側と主翼下面を結んでV型の支柱があった。だから厳密には片持ち式とは言い切れないんだらうけど。

フォッカーD・XIVは1925年3月末に初飛行した。テスト飛行では最大速度274 km/hを出した。これは当時としてはすごい性能で、この年の2月に初飛行したイギリスのグロスター・ゲームコック複葉戦闘機は425 hpの空冷星型エンジンで233 km/hだった。フォッカーD・XIVのエンジン出力と空力的洗練の成果っていうところだな。テストしたドイツ秘密空軍のパイロットは高性能を絶賛したそうだ。

ところがフォッカーD・XIVは安定性が足りなかった。射撃時の機体の座りは良かったともいうから、水平飛行する分には安定してたようだが、どうも運動すると危なかったのかもしれない。D・XIVの主翼の位置とか垂直尾翼の小ささを見ると、素人目にもいかにも安定が悪そうだが、やっぱり安定が悪かったのだ。

実は会社のボスのフォッカーという人も設計担当のプラッツも、ちゃんとした航空力学や工学を学んだ人じゃなくて、現場で自分の経験やカンで飛行機を作っちゃう人だった。だから当たると傑作機になるけど、外すとどうしようもない。フォッカーD・VIIだって、最初は方向安定が足りなくて胴体を伸ばして成功してるくらいだ。

そしてD・XIVでもフォッカーとプラッツは外してしまった。1925年10月、オランダのスキポール飛行場でのデモンストレーション中、D・XIVはスピンに入って墜落、パイロットのヘルマン・ヘスは死亡してしまった。主翼がひどく振動したともいうから、構造にも問題があったのかもしれない。これでたった1機のフォッカーD・XIVは失われ、その先の開発も製造も中止になった。フォッカー社は1920年代末にまともな複葉戦闘機D・XVIとXVIIで成功するが、それはまた全然別の話だ。

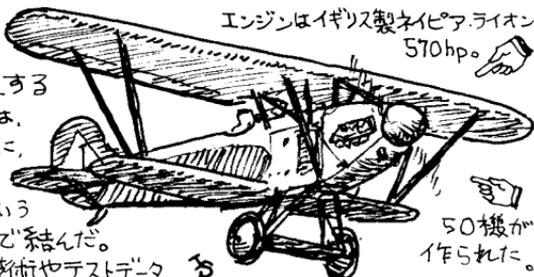


イラストで見る
航空用語の基礎知識
basic knowledge



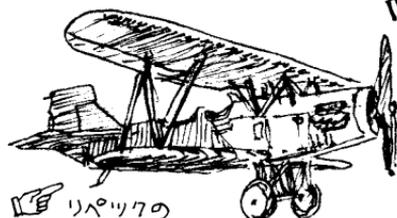
ドイツの秘密空軍

ヴェルサイユ条約で空軍を持つことも飛行機を開発・生産することも禁じられたドイツは、1925年にソ連のリパックに、空軍の訓練センターを共同で作らせてもらう、という秘密協定をソ連との間で結んだ。見返りにドイツはソ連に技術やテストデータを提供することになった。



エンジンはイギリス製ニアリアイオン 570hp

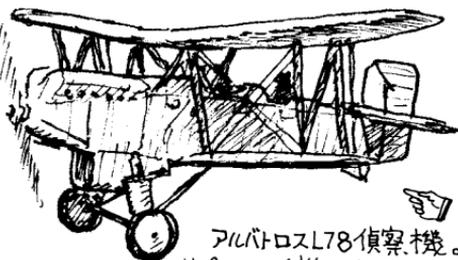
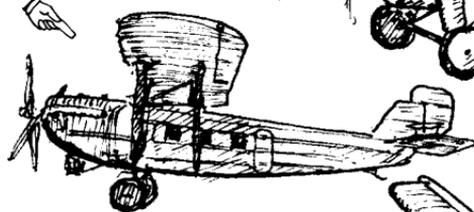
50機が作られた。



リパックの練習機、ハインケル HD17。

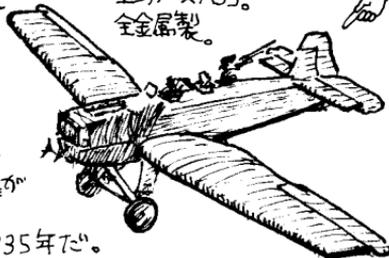
1926年から7機が西配備された。

輸送機として使われた
「エーブルク」旅客機。



アルバトロス L78 偵察機。
リパックで6機が使われた。

偵察・軽爆として使われた、
ユンカース A35。
全金属製。



1930年ごろから、ソ連側はリパックのドイツ側から得るものは少いと考えるようになった。ソ連の航空技術も進歩したし、1933年、ドイツにナチス政権ができると、リパックの訓練センターは閉鎖された。ドイツの再軍備宣言は1935年だ。



File No.

3

草
が
か
ら
ま
っ
た
ら

転
ん
だ
の
だ
っ
た

セヴァスキー BT-8

Seversky BT-8

全幅：11.0m
全長：7.4m
全高：2.7m
自重：1,239kg
総重量：1,840kg
エンジン：プラット&ホイットニー R-975-11
空冷星型9気筒(400hp)×1基
最大速度：282km/h
実用上昇限度：4,496m
航続距離：850km
乗員：2名



9784499233996



1920076030000

ISBN978-4-499-23399-6

C0076 ¥3000E

定価[本体 **3,000**円+税]

世界の駄っ作機⑪岡部ださく

IN Famous Airplanes of The World XI.ver.Mk.XI

Written by Dasaku OKABE



大日本絵画

Published by Dainippon Kaiga