

ラジコン模型

昭和55年12月1日（毎月1日）発行 第6巻第12号通巻第88号
昭和48年12月5日国鉄省都特別政令第4619号 昭和48年12月5日第三種郵便物認可

SEA & SKY

フライトインアクション I
バップアロー20
アンチックパイプ

「COX・ヒスコット」小型RC機

これがスーパースケールだ！
ついにヴェールを脱いだ
ダクトファンA-4スカイホーク

DECEMBER-1980
12

速報！ 第16回 モデルショートーキョー

ダクトファン内蔵ジェットモデル

A-4 Skyhawk

「A-4 スカイホーク」のダクトファンが、このキットでは、エポキシ樹脂製の「ターボファン」で再現されている。

ブルーエンジェルス機!



機体は前縁が鋭角に削られており、面はほぼすべてフラットに仕上がっている。

ダクトファン内蔵ジェットモデルとして、もっとも人気の高い機種「A-4 スカイホーク」。あのホブ・ハイオレットが長年の研究開発の成果としてマニアに開いた機種である。キットはエポキシグラス成型の胴体に、ハルサリブ組みの翼。ダクトファンはターボAX-1(スカイホーク仕様)、エンジンはK&B45を搭載している。製作は伊東達也氏(東京・世田谷)。

RCジェット化の旗手 バイオレット・スカイホーク

いまでこそダクトテッドファン搭載ジェットモデルが安定した飛行ふりを示し、マニアを納得させるところまで到達したわけだが、5年ほど前にボブ・バイオレット氏がスコッジ・ターボAX-1を市場に登場させた頃は、多くのマニアは眉にツバを塗る仕事でダクトファンをながめた。デモフライトに行く先さきで、白い目をむかれ、イカサマ呼ばわりされたこともあったといわれる。当初はうまく飛ばないケースがほとんどだったから、それも無理からぬことではあった。

氏とその協力者数名は、その後日夜研究を続けて、2年前頃からようやく安定飛行するジェットモデルをマニアの前に示すことができるようになり、それを機に「バイオレット・モデルズ」

フレード・ダクト・ファン、 フレード・バルンスがポイント

スカイホークにはターボAX-1が搭載されているが、これはスカイホーク専用としてダクトの長さが短くなっている(標準は127(径)×203(長さ)mm)。他は標準タイプと同仕様。製作者の伊東氏は、ダクトの効率を高めるために、ファンブレード先端とダクト内壁とのクリアランスを、標準の2、38mmから、0、79mmに縮めているが、この工作はかなりの効果を期待できそう。各ブレード先端にミゾを切って、マスキングテープを使い、そこへふくらし粉と

を設立して、ダ

クトファン搭載

モデルの市販を開

始した。その第一

号機が「A4・ス

カイホーク」である。

長年のダクト研究の

成果が凝縮されたモ

デルと言って差し支え

ないようだ。

現在、バイロンオリ

ジナルス、ジェットハンガ

モデルズ、ハウスオブバルサ

ミッドウェスト、など数社か

らも、ダクトテッドファンとそ

の搭載モデルキットが発売さ

れるようになった。

○製作者の伊東達也氏(ファッションデザイナー)



A-4 Skyhawk



素晴らしい塗装仕上げ。デカールはアメリカより取寄せたもの



hawk

全 幅/1206mm 全 長/1447mm 全備重量/4.3kg 主翼面積/660sq.in
 ダクトファン/ターボAX-1 エンジン/K&B45(OPSチューンドマフラー)
 RCメカ/5ch6サーボ(フラップ、引込脚装備)ロムエアー



- ◎ターボAX-1を胴体に完全内蔵したジェットモデル
- ◎流れるようなラインを再現。ウレタン仕上げの深味のあるネービーカラー





○胴体上面のハッチはカムロックでワンタッチで閉閉。ハメ合いに一分のスキもない。



○ダクト前方胴体下部の「ダマシ穴」はダクトファン内蔵機体に不可欠の空気取入口。

引込脚(ロムエア)、フラップ装備、スケール感も高い機体

スカイホークのキットは、エポキシグラス製(精度良好)胴体と、翼のリブ組みの図面、ダクト搭載図面、写真などがあるだけなので、胴体以外は材料を購入して製作しなければならぬ。型紙によって主翼などは作るわけだが、大きな三角翼なので製作はかなりの時間を要する。翼はバルサリブに、バルサプラント。翼型はフラットボトムのカラークラックY類似タイプ。

機体仕上げは、全体にK&Bレジンを塗って下地を整え、K&Bプライマリ、上塗りにはウレタン塗料を吹いている。深みのあるネービーブルーを出すために、ネービーカラーの1キ口缶を使い切ったとのことである。

ダクトファンはほぼ機体重心位置(主翼前縁より25%付近)に搭載されているが、ダクトのすぐ前の胴体下部には、大きな空気取入口がポツカリあり

ている。「ダマシ穴」と呼ばれているが、この穴あけがダクトファン内蔵モデルの飛行を可能にしたといわれている。機体本来の空気取入口からだけの空気では、ダクトファンは十分な推力は期待できないわけである。

RCメカは、バッテリー、受信器などはノーズ、サーボ類、燃料タンクも機首付近に並べているが、重心位置を合わせるためノーズに100gのウェイトを積んでいる。

引込脚はロムエアリトラクト使用で、脚カバリーも開閉する仕組み。脚カバリーは、常にゴムで閉の方向に引っ張っておき、開く時はタイヤで押して開けるというごく単純な方法。ロムエアリーのパワーならではの方法ともいえる。コクピットはハセガワのプラモのスカイホークを参考に製作している。

全備重量は3kgになったが、スケール化や塗装をもっと省略すれば、4kgは楽にきるとは製作者の弁。

尚、初飛行は近々のうちに行なわれるので、次号でフライトの様相を紹介する予定。

瞬間接着剤を流して固めるという方法であるが、これは強度的にも十分だという。成型やクリアランスの調整は水ペーパーで研いで行なっている。

また市販品のままのファンブレードはバランス調整しないと振動が出るので、ブレードのハブの裏側を削ってバランスをとっている。この作業にはバラサ(ハイポイント使用)が必要。エンジンには、K&B45を搭載。OP S チューンドパイプ(ロングタイプ)rpmまでを

可能にしている。ダクトファンの性能を引き出すには、やはり少なくとも18000rpm以上の回転が必要で、2万回転を越える頃から推力は急激に上昇するといわれる。燃料はK&Bスピードフェューエル使用。プラグはK&B ショートタイプ。



○主翼を外した胴体中央下部。燃料タンクやRCメカは機首側に。見えものはラダーサーボ、ナイロンコーティングのワイヤーリネンケーシング使用。引込脚はロムエアリー。引込口の内部を外したところ。DPSチューンドパイプが見え。