

日本,アメリカ,オーストラリア,イギリス,南アフリカから
96名が参加

1st FIMAR 1/10スケール・オフロードカー WORLD CHAMPION

日本から16名の選手が参加した上記の世界大会は、さる7月5日～14日、アメリカ・カリフォルニア州のデルマークにあるランチピット・レースウェイで行なわれた。世界の電動オフロード界のレベルはどんなものか…まったく未知のもので、日本選手団は、チャレンジ精神で望んだが、結果は本文をごらんいただくとして、このカラー頁では大会の全容、チャンピオン・カーを紹介しよう。



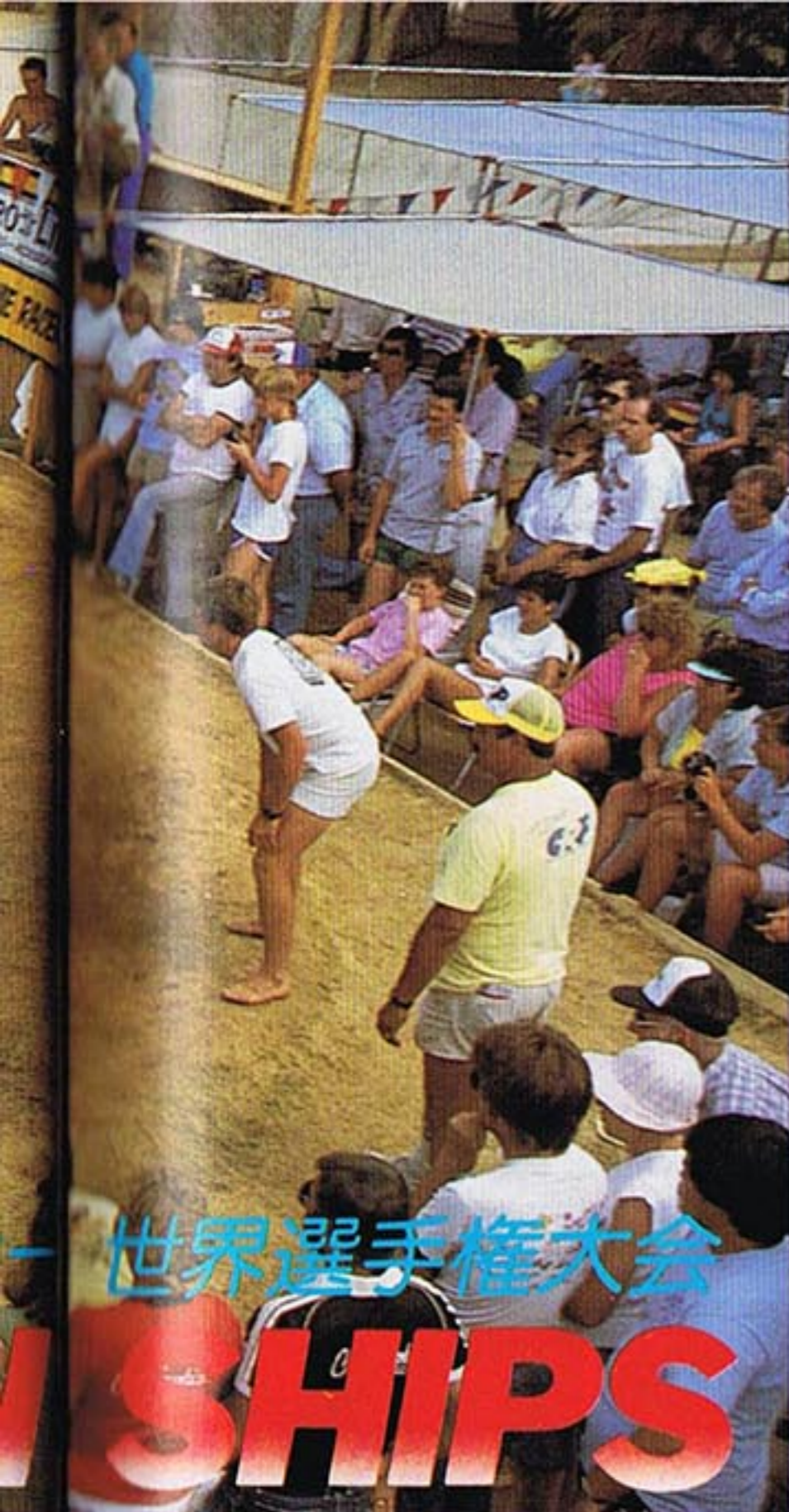
↓全長100mのコース全景をみる



ワールド・チャンピオン

ストック
クラス **JAY HALSEY** (右)

モデファイド
クラス **GIL LOSI, JR.** (左)



世界選手権大会
SHIPS

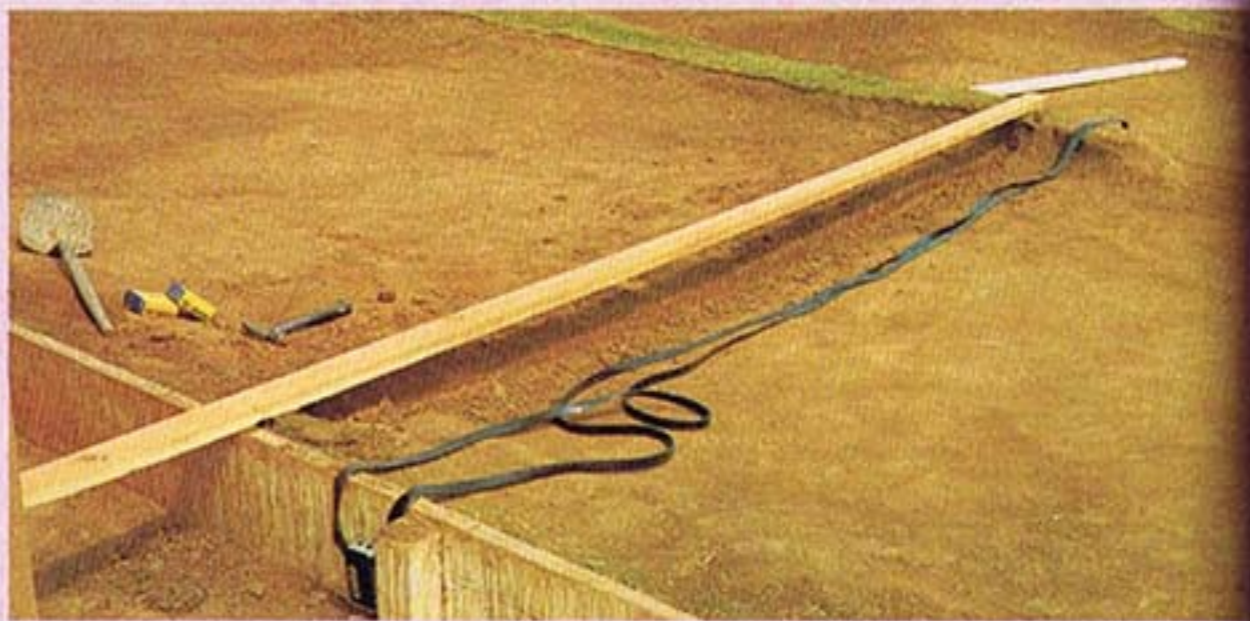


↑ストック・クラスのAメイン決勝レース

↑モデファイド・クラスのAメイン決勝レース

◇日本からは愛沢隆志, 織田政彦, 中西和彦, 菊地恵一, 粉川章, 照井正, 霜鳥由明, 渡辺敏文, 藤田義秋, 大出浩, 渡辺龍郎, 日野茂, 中村浩, 奥村哲治, 小林政利, 長峯秀利(順不同)の16名がエントリー



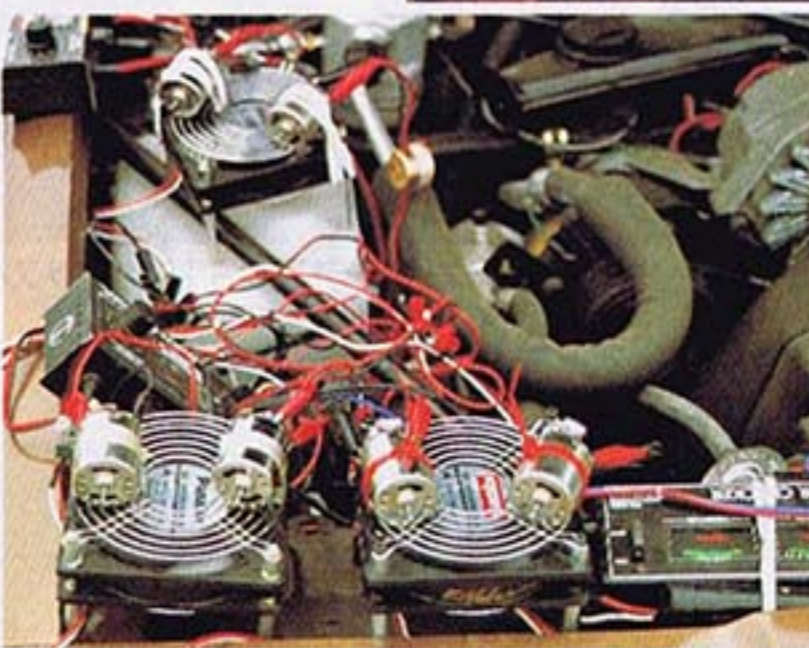


スタート、フィニッシュ点にオート・カウンターのセンサーが埋め込まれる。日本ではこのシステムは日興通商が輸入しており、すでに一部のサーキットで使われはじめている

↑2~3ヒート終わるごとに水を巻き、5~10ヒートごとにコースを耕す。でも1~2ヒートで固くしまってしまう。足あとをみれば土の状態が分かる
↓ストック・クラスは指定モーターが1人に2個ずつ渡される



↑すでにおなじみのAMBのオート・カウンターを使用



↓ストック、モテファイドの両クラスで決勝の前にコンクールド・エレガンスが...

↑日本チームはハザード・ランプ用リレー・ユニットでモーターを冷やしながら

↑マイク・リーディー氏は、ストック・モーターに、なんと！進角をつけていた





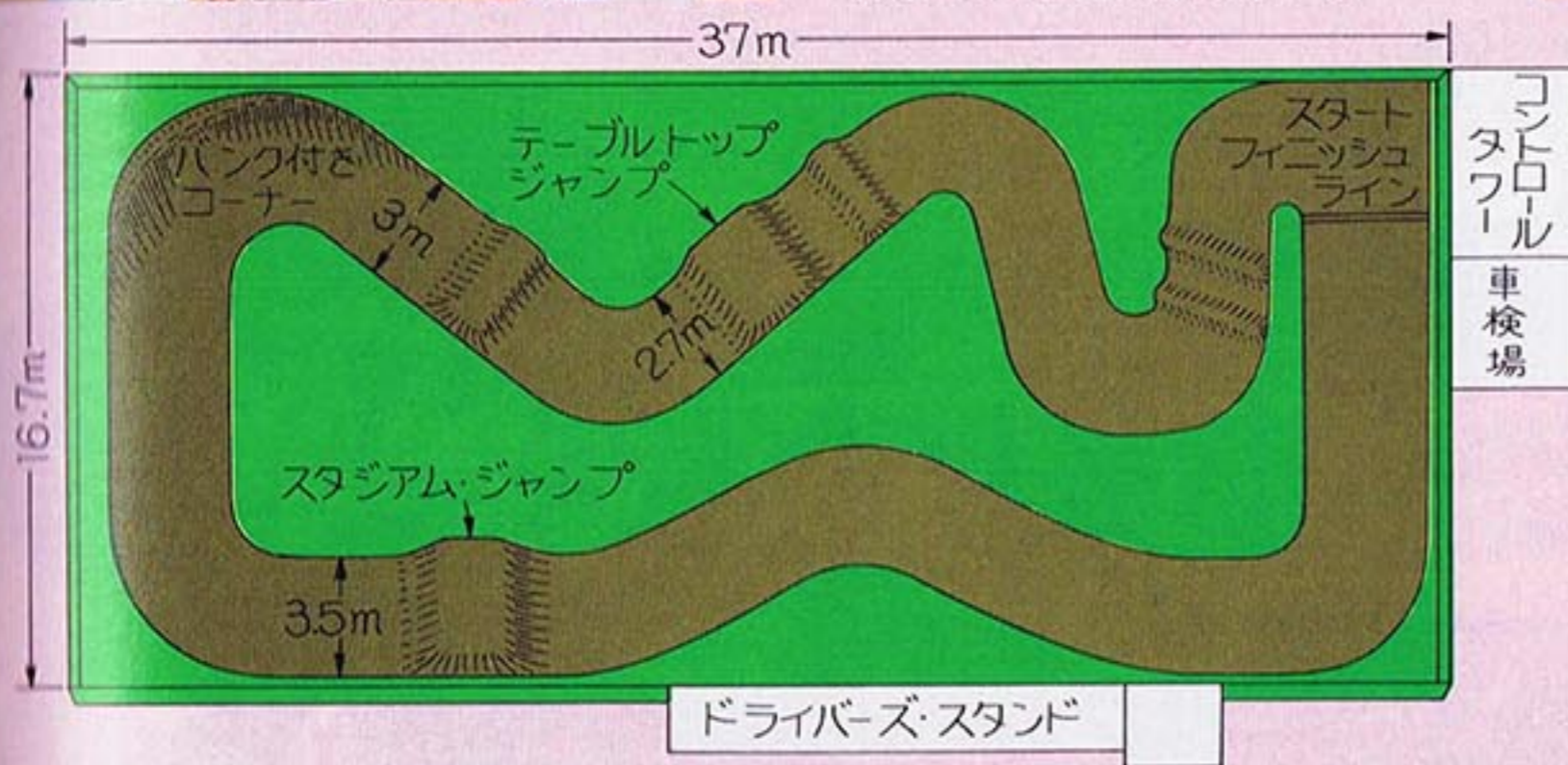
⇨ストック・クラスのコンクード・エレガ
ンス入賞者。右が3位になった日野茂氏
⇨モテファイド・クラスのコンクールド・
エレガンス入賞者。中央が2位の霜鳥由
明氏

いずれも、スケール・カーらしい塗装
がジャッジアイのポイントだったが、人
形の塗装もたんねんに見えていた

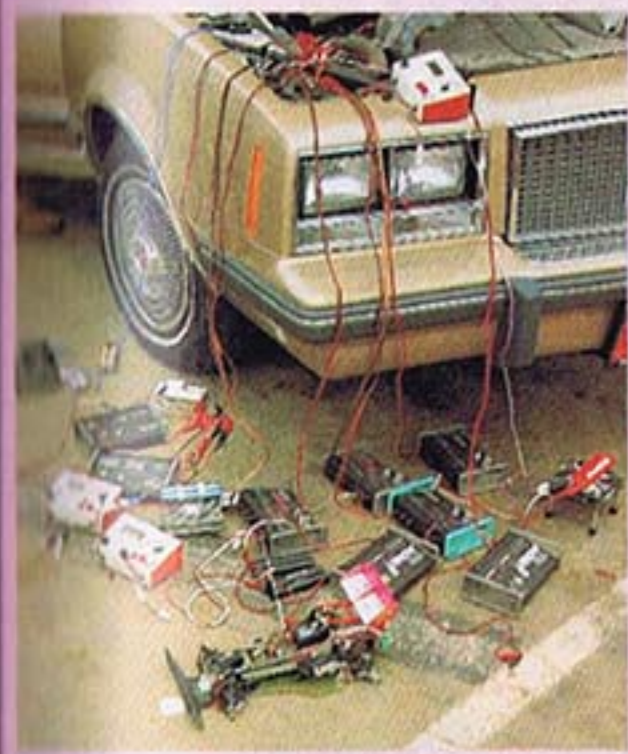


⇨1周 100m右回りコース。コース・サフ
エースなどはオフロード・コースとして
はベストな状態であったが、日本ではち
っと経験したことのない土質で、はじめ
は日本チームもとまどいがみられた。コ
ース・アウトしても車自体はこわれるこ
となく、正に理想的な…といえるサーキ
ットだ

⇨常設パドックは、日本人には少々背が高
いものの、上にはテントが張られ、暑い
日差しを防いでいた。また、工作台の下
にはAC電源が設置されている。日本チ
ームの一部は、組立式工作台で連日のセ
ッティング!



ドライバーズ・スタンド



⇨レンタカーのバッテリーを親電
源とした日本チーム
⇨ストック・クラス優勝者、JAY
HALSEY選手と喜びあうマイ
ク・リーティー氏(左)とポブ
・バック氏(右)



⇨スタート前にモーターのコ
ミュテータに散布していた
特効薬? 成分を聞いたら
"Ready in the CAN"
⇨モテファイド優勝のGIL
LOSI, JR.(左)とその妻
君、そして父親のGIL L-
OSI, SR.の親子



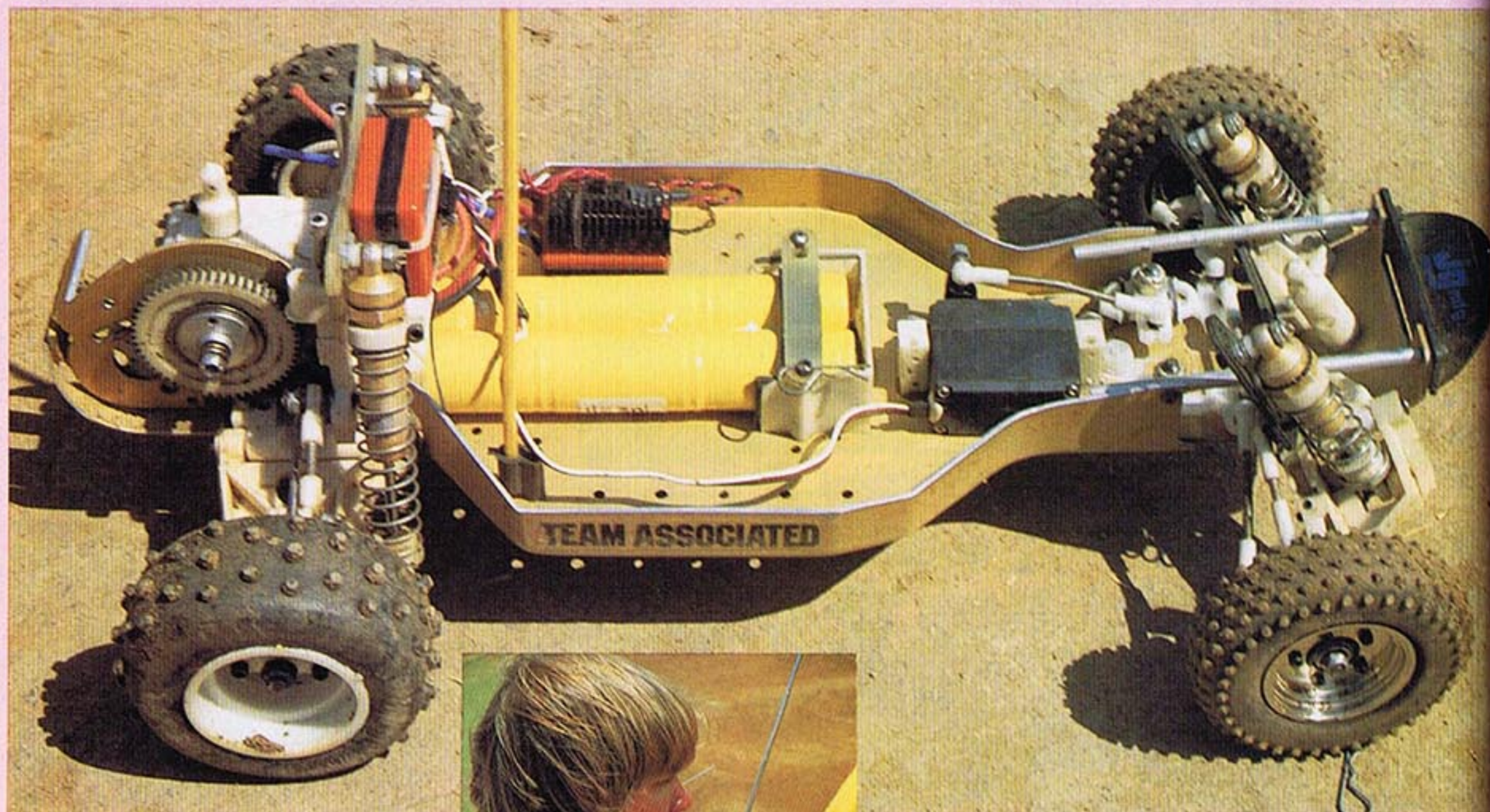
⇨南アフリカか
らホットショ
ット4WDで
1人で参加の
B. Mc INN-
SE



⇨ストック・クラスで善戦した中西
和彦選手(左から2人目)。その右
はAメインに残ったGARYKK
YES選手
⇨モテファイドCメイン決勝で活躍
の愛沢隆志選手(右から3人目)



第1回IFMAR10分の1オフロード これがファーストチャン

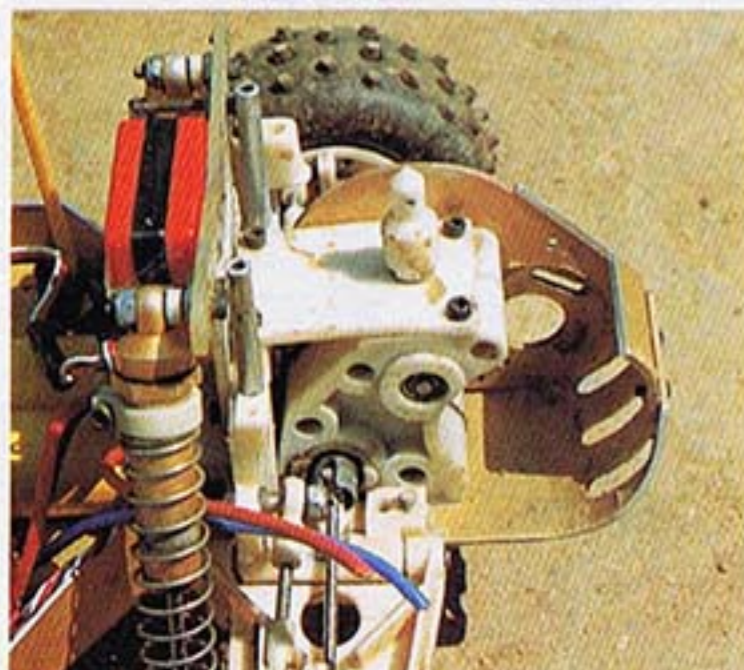


ストック・クラス

アソシ RC-10

写真からも分かるようにほとんどキットそのままのシャーシで、コントローラはノバックのアンブ、受信機もノバック社製を使っている。ただ、前後ともプロライン社のハイトラクション・タイヤをはいている。全備重量は1690gとのこと。

☆リヤ・モーター周り。予選、決勝ともギヤ比は6.5:1で使用した



☆Aメイン決勝では1ラウンド、2ラウンドともダントツでトップ、3ラウンドを待たずして当確を決めた



☆プロラインのハイトラクション・タイヤ。タイヤのエッジまで細かなスパイクが付けられているので、滑りもほとんどなく、直進性がよい



☆フロント・サスペンション周りをもほとんどがノーマル状態なのが分かる。ただ、一般的にリヤ・ダンパーはやわらかく、フロント・ダンパーは固めなのがこの車にはベストなセッティング…だとのこと。あとはコースに合わせて細かなセットが必要と…



カー世界選手権大会

ピオンマシンだ!

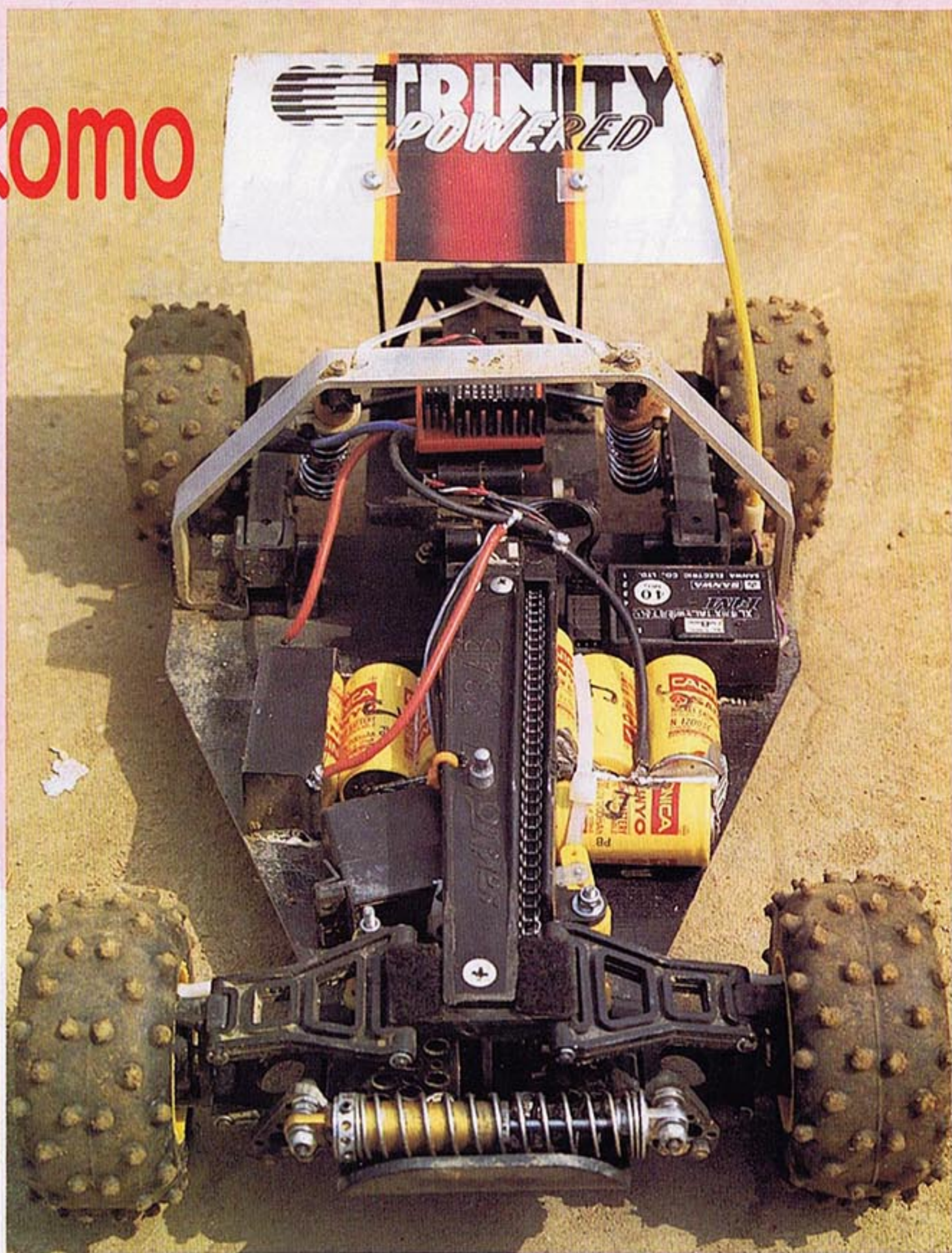
モディファイド・クラス

RPS/Yokomo

海外ではRPS/Yokomoの名前で知られているが、写真でも分かるように、ベースは「ドッグファイター」である。サス周り、ギヤ周りはキットのままノーマルで使用し、シャーシはカーボングラスを使っている。

また、4駆車はモディファイドクラスのみなので7セルのバックを使っており、受信機、スピードコントローラーはノバック社製。

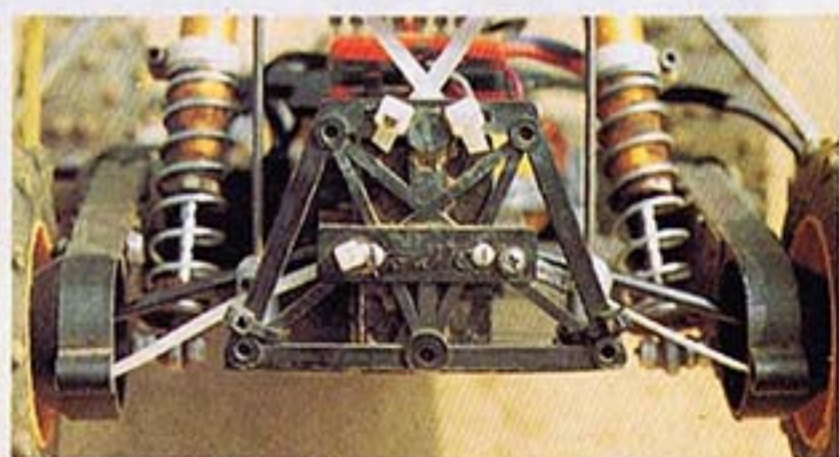
このシャーシ、受信機、コントローラーの仕様は、ほとんどのアメリカ選手が共通したもので、いかにこのコースにマッチしているものかが分かる。これで全備重量は1850gという。



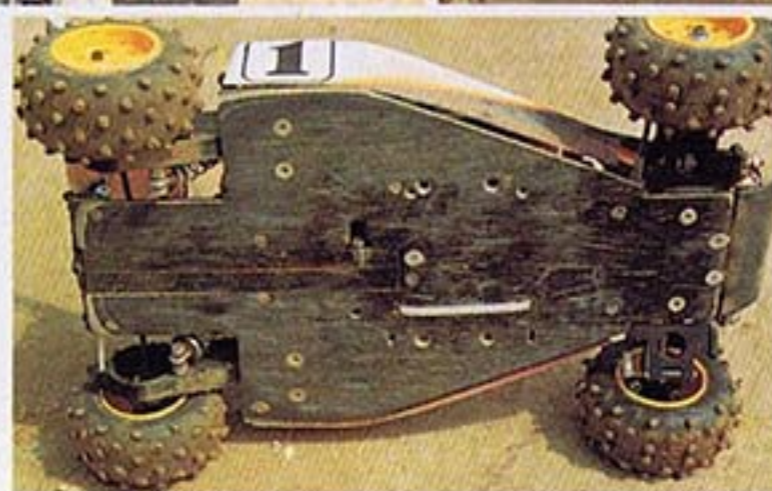
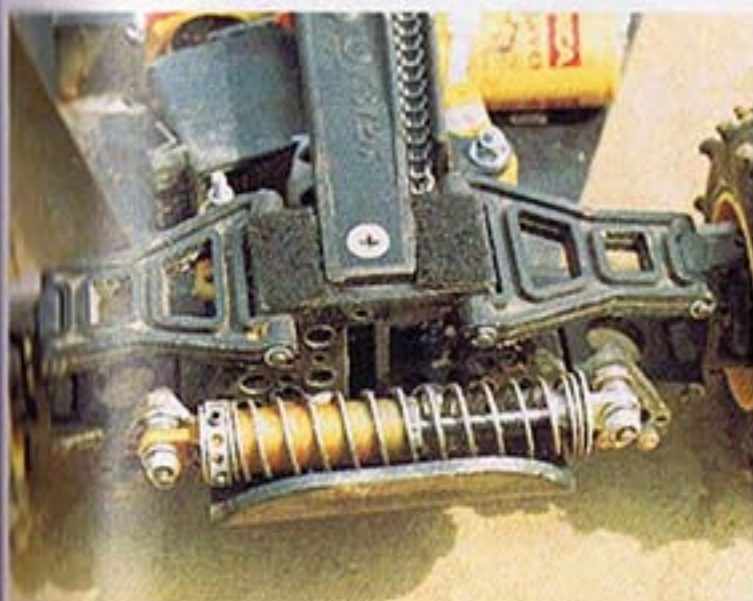
フロント・ダンパーはアソシエイテッド製を使用している



↑ほとんど重心位置においてある…という電池パック
⇨下からみたカーボン・シャーシ



↑リヤ・サス周り。リヤのダンパーはキットのモノ・ショックから独立したダンパー(アソシ製)に変えてある

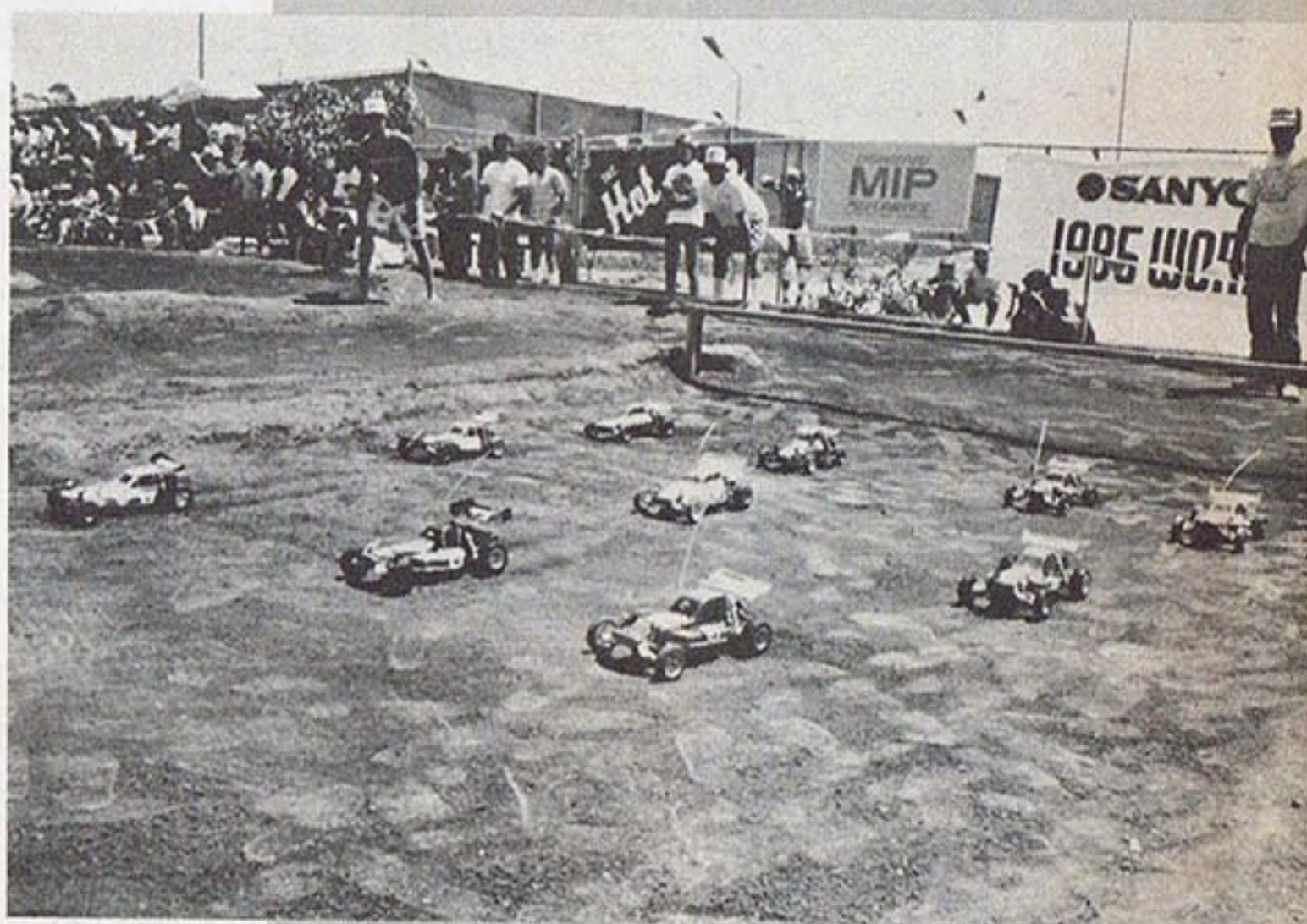


第1回 IFMAR $\frac{1}{10}$ オフロード・カー ワールド・チャンピオンシップ

アメリカ・カリフォルニア州
ランチピット・レースウェイ
1985年7月5～14日

ラジコン・カーとしては3つめの分野、10分の1電動オフロード・カーの初めての世界選手権大会が、5カ国96名の選手を集め、さる7月5日から14日、アメリカ・カリフォルニア州のデルマールにあるランチピット・レースウェイで行なわれた。

日本からは16名の代表選手がこれに参加し、善戦した。理想的なコースにめぐまれたものの、初の大会とあって事前の情報が不足気味だったこともあり、ストック・クラスでは中西和彦選手、モデファイド・クラスでは愛沢隆志選手が日本の最高位になった。



1st. IFMAR

10分の1電動オフロード・カー ワールド・チャンピオンシップ

同行取材記

ここ数年、日本での電動カーの人気は素晴らしく、各社から戦闘力の高い電動バギーが発表されている。おりしも、第1回IFMAR10分の1オフロードカー世界選手権大会が、アメリカ・カリフォルニア州のデルマールで行なわれることになった。

これに日本のRCカーを統括するアマチュア団体である日本モデル・ラジオ・コントロール

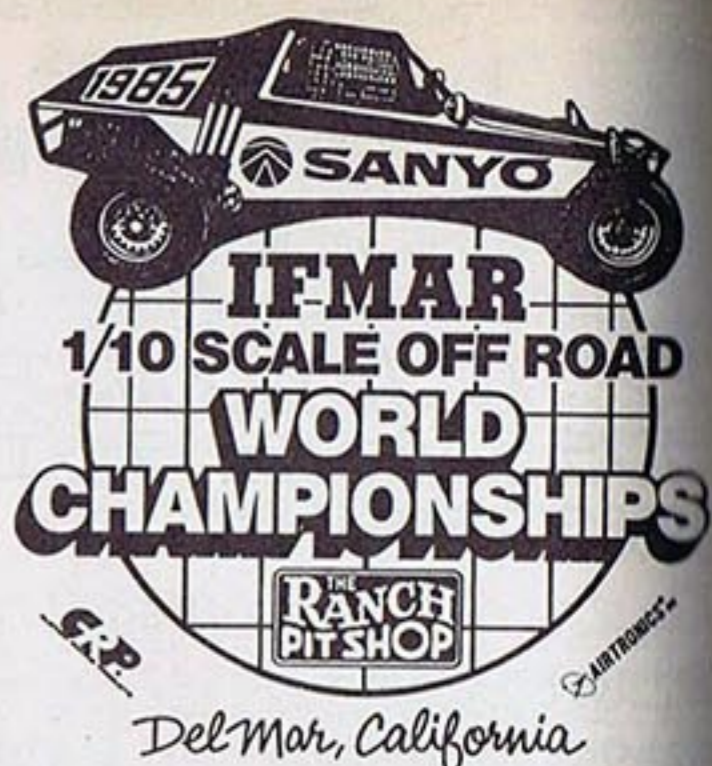
カー協会(JMRCA)が日本選手団を結成し、同大会へのぞむことになった。チーム団長の村上正司氏、JMRCA電動部海外担当理事の多田日出男氏を含め、一行18名が、7月5日、現地入りした。日中、40℃を越す暑さの中、16名の選手はストックとモデファイの2クラスにチャレンジした。

成績はカラー頁と本文をごらんいただくとして、結果的には、層の厚いアメリカ勢の完勝となったが、日本選手も大きな収穫をえて、7月17日に帰国した。(編集部)

一行16名とサンディエゴへ

UA150便は8時間の飛行を経てシアトル国際空港へ降り立った。そしてポートランド経由でサンディエゴに到着したのが7月5日の夕刻。体を休める間もなく、バスでコースの下見へと向かった。

第1回10分の1電動オフロード世界選手権大会は、7月5日～7月14日、アメリカ・カリフォルニア州デ



ルマールにあるランチ・レースウェイで行なわれた。日本からはこれに16名が参加すべく、現地へ…。

日本でここ数年、電動オフロードカーの人気はウナギ登りで、各地で数百人もの参加者を集めているが、はたして世界のヒノキ舞台でどこまで通じるか、また、世界の電動バギーのレベルはどこまでいっているのか？

ともかく村上正司氏を団長とする日本代表一行は、長旅のつかれもみ



せず、現地入りした。そして大会会場の立派な施設にまずおどろいたのがある。

デルマールという所はカリフォルニア南部のサンディエゴ市の北方12kmにあるリゾート地である。サンディエゴはアメリカ西海岸最大の海軍基地をもつ市で、南に20kmもいけばメキシコである。そこからフリーウェイ5号線を北上するわけで、日本の選手団は毎日、この道を通勤するわけである。

理想的なコース作り

ここで、コースの全景をみてみよう。コースそのものは、日本のように造成地…というのではなく、舗装された空地の一部に高さ30cmくらいのもで、37m×16.7mの囲いを作り、その中に土を入れ、そしてコースを作っている。そのコースの一边には高さ2mくらいの操縦台、もう一边にはコントロール・タワーが設けられている。

操縦台は大人が10人が並んでも充分すぎる広さをもち、操縦台の下には送信機のあずかり所も設けられている。

一方、コントロール・タワーは、文字どおりレースの運営がすべてコ

舗装路の上に37m×16.7mの枠を組み、その中に土を入れてかため、そしてコースが作られ、芝生まで敷きつめられている理想的なもの



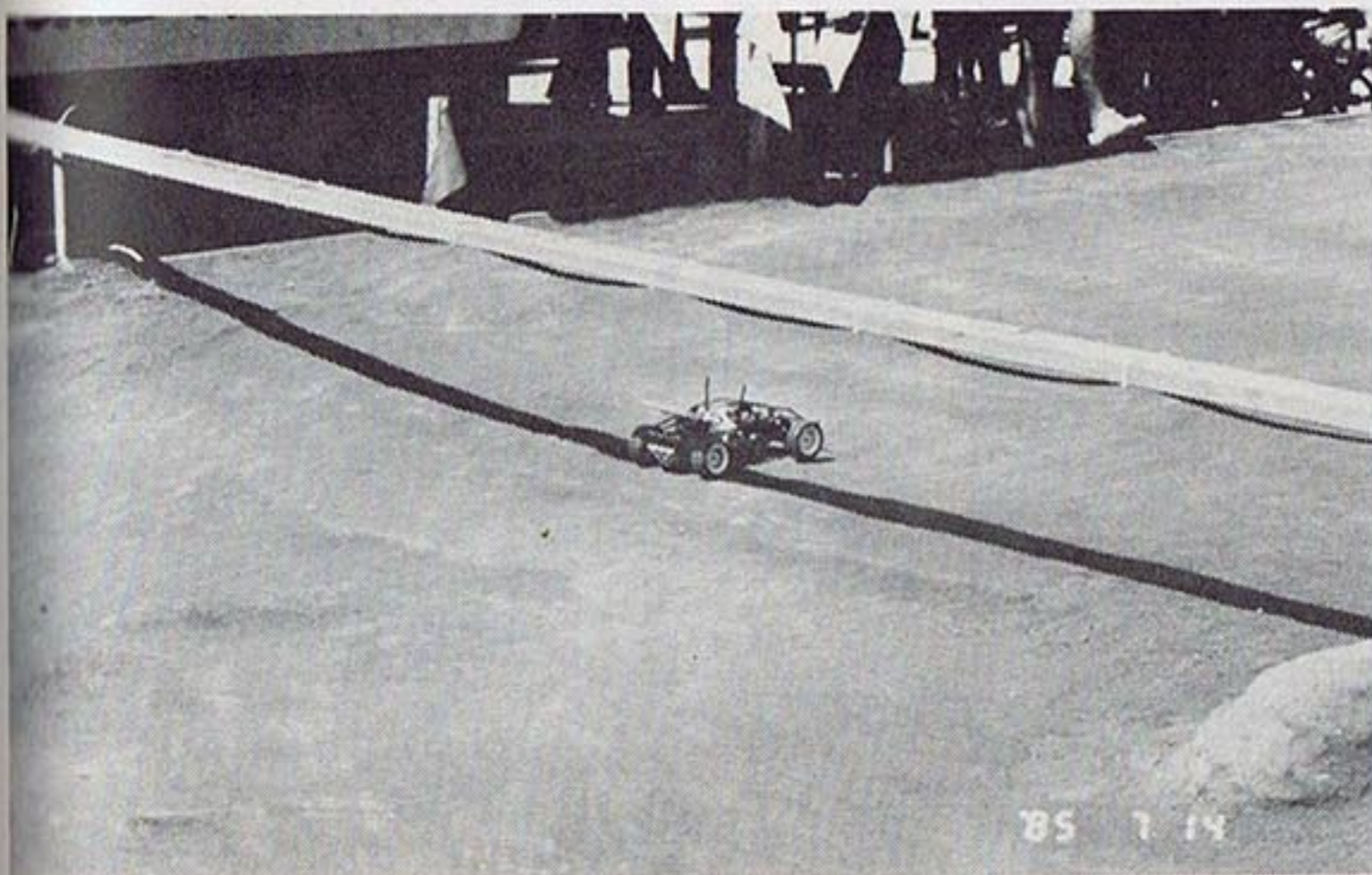
ントロールされる場所で、コースマーシャル、観衆などにじゃまされず、コース全体はもとより、パドックまで一望できる。

コースは別図（カラー頁参照）のとおり、1周約100mで、ここで行なわれるレースはすべて右回りであるとのこと。各部にジャンプが作られ、バンク付きカーブも作られている。このジャンプは日本ではほとんどみられない（特設サーキットでは無理？）、スタジアム・ジャンプ、テーブル・トップ・ジャンプ、ダブル・ジャンプ…と実に変化に富んだコース作りがされ、これらのジャンプは

すべてカーブの間隙に作られているのもみのがせないコース・レイアウトである。正に本当のオフロード・コースをスケール・ダウンしたかのようなコース作りである。

このコースのオーナーである GIL LOSI, SR. 氏（氏もみずからRCカー愛好者として知られ、勿論、今大会にもエントリーしている）に聞いたところ、このコースが正式にオープンしたのは1年前の夏で、コース・レイアウトは、今大会のために1週間前に変えた…とのこと。このコース・レイアウトにおいて、1週のラップは15秒前後であるという。今大会ではすべてのヒートは5分間耐久で行なわれるので、20ラップが当確を決めるであろうという。また、このコースにおいては、毎月1回のシリーズ戦も行なわれ、普段は一般に無料開放されている。もちろんナイター装置も完備され、週末は午後10時半まで使えるという。

うらやましい限りであるとともにこれだけの立派な設備があればいやがうえにもテクニックも向上することであろう。日本ではオンロード・レーシングのサーキットは全国各地に作られているが、オフロードに関してはごく一部にしかなく、早急に造成が待ち望まれる。



AMBオート・カウント・システムのセンサーが埋め込まれたスタート・ゴール点。通過するのは菊池選手のブルドック

◇大会運営からすべてに精力的にうごきまわってくれた GIL LOSI, SR. 氏。氏みずからも選手として活躍した



休む間もなく深夜まで

さて、本題の大会に目を向けてみよう。日本チーム団は現地時間の7月5日に現地入りし、大会の予定では7月6～7日の自由練習と8日の公式練習ですべてのセッティングを行なわなければならないが、やはり到着当日にこのコースみれば、いやが上にも士気が上がり、一部の選手は荷をほどき、早々の練習に入り、ランチ・ピットショップでも大歓迎ということで真夜中の12時までナイターを行なってくれた。

そして翌日からの練習走行が進むにつれて、日本選手団の各車が、このコースにおいてまったくといってよいほどグリップしない…ということに気がついた。もちろん、金属ス

◇ストック・クラスでは、日本チーム内で最高位のCメインに…。マイク・リーディー氏も陣中見舞？



パイクや、プラスチックなどのかたいスパイクは禁止されているので、さあたいへん！ まずオイル・ダンパーにいたっては、毎回オイルの種類を変えての調整で、ある程度のノウハウが分かりかけてきた。

一方で、タイヤの選定である。地元の選手は？ とみれば、何と！ TAMIYAのホリデー・バギー用がベストだというのである。ゴムの固さ、スパイクの固さなどが、不思議とマッチングするのである。このコースではタイヤの減りも著しく早く、外国勢の中には1ヒートごとにタイヤを変えてくる選手もいるほどだ。オンロード・レーシングではタイヤの選定は当たり前のことであり、選手たちの間にもそれらのノウハウを持ち合わせているものの、オフロード・レーシングに関しては、日本で

はほとんど皆無に近い。

ともかく、ある程度目算が立った日本チームは、7月8日の公式戦にのぞんだ。ストック・クラスは公式練習の時に「ヨコモ05 モーター」が渡され、本番までに慣らしを終えるわけであるが、数年前までは、このモーターの慣らし方や電池の充電方法が電動カー・レースの勝負を決めたが、今大会をみる限りでは、その差はまったくないといってよく、レースの勝敗はすべてコントロールテクニックにゆだねることになるのだが…。

また、日本チームとしてはまったくの未経験である8.4V (7.2Vの6本パックにもう1本追加したもの) を使うモデファイド・クラスにも多少のとまどいがみられた。つまり、7.2Vに1.2Vが追加されたただけであ



◇毎夜のごとく日本チームの宿泊しているホテルは工作室と化し、文字どおり徹夜のセッティングがつづいた



◇左が日本チームの団長・村山正司氏とJMRC A電動部海外担当理事として派遣された多田氏

もが実質パワーは1.6倍にもなるという。この大パワーをどれだけコントロールできるかが大きなポイントになるだろう。

アメリカ勢との一騎うち

ともかく、まずはストック・クラスからレースは開始された。

参加選手の顔ぶれをみると、若い人が多く、あまり名前の通った人は少なく、私たちにはおなじみの名前は…とさがすと、GIL LOSI 親子、RALPH BURCH, JR., GARY KYES, JOEL JOHNSON…。やはりアメリカのRCカー界も愛好者が細分化されているのが分かる。

レースの組み合わせは、1ヒートが7名の同時走行で、AグループとBグループに二分され、上記の選手たちや日本選手もすべてAグループに入っている。

参加国は5カ国で、日本からは16名、南アフリカは1名、イギリス3名、オーストラリア2名、そしてアメリカは72名がエントリーしている。

7月9日、午前8時よりストッククラスのAグループの予選開始である。Aグループは8組があり、5分間の耐久レースを1日に4ラウンド行なうのである。

ストック・クラスへの日本選手は

▽コントロール・タワーはスタート地点にあり、すべての運営がここでコントロールされる



14名の参加で、各ヒートには1～3名が入っており、アメリカの強豪との一騎うちとなった。日本選手のモーターもよく回っており、外国勢に一步もひけをとっていない。むしろ、直線コースでは速いくらいである。

しかし、やはりコーナーワークでは、コースに慣れている地元勢にはかなわない。結果的には、日本選手の中でも、レース慣れしている人がコースに慣れるのも早く、上位に食い込んできていることから、何の大会でもそうであるが、いかに早くコースのクセを知り、走り方を見習うかが、日本選手権、いや世界選手権大会に参加する選手たちに望みたいところである。

予選2日間で8ラウンドを消化し、ベスト・スコアで上位から10名ずつ

を各メイン(A～Jメイン)に分けて、全員決勝のメイン・レースが7月11日に行なわれた。この各メイン・レースでは、Aメインのみが3ラウンド行ない、そのうちのベスト2の合計でストック・クラスのチャンピオンを決定するわけである(モデファイド・クラスもまったく同じ方式)。

予選の結果は、やはり電動カーではベテランの中西和彦氏が、Cメインの8位で決勝に望むことになった。

このストック・クラスの予選をみるとやはり20周5分08秒9が最高で、中西選手の19周5分08秒3を比べると完全に1週の差が現われている。

Aメインに残るには19周5分02秒がボーダーラインで、Bメインでも19周5分06秒めが最低ラインとなっている。その差は1周といっても時間にして15～16秒前後、回を重ねるごとにタイムも向上している。結果論ではあるが、やはり、いかに早くコースおよびレースに慣れるかが大きなポイントになる。

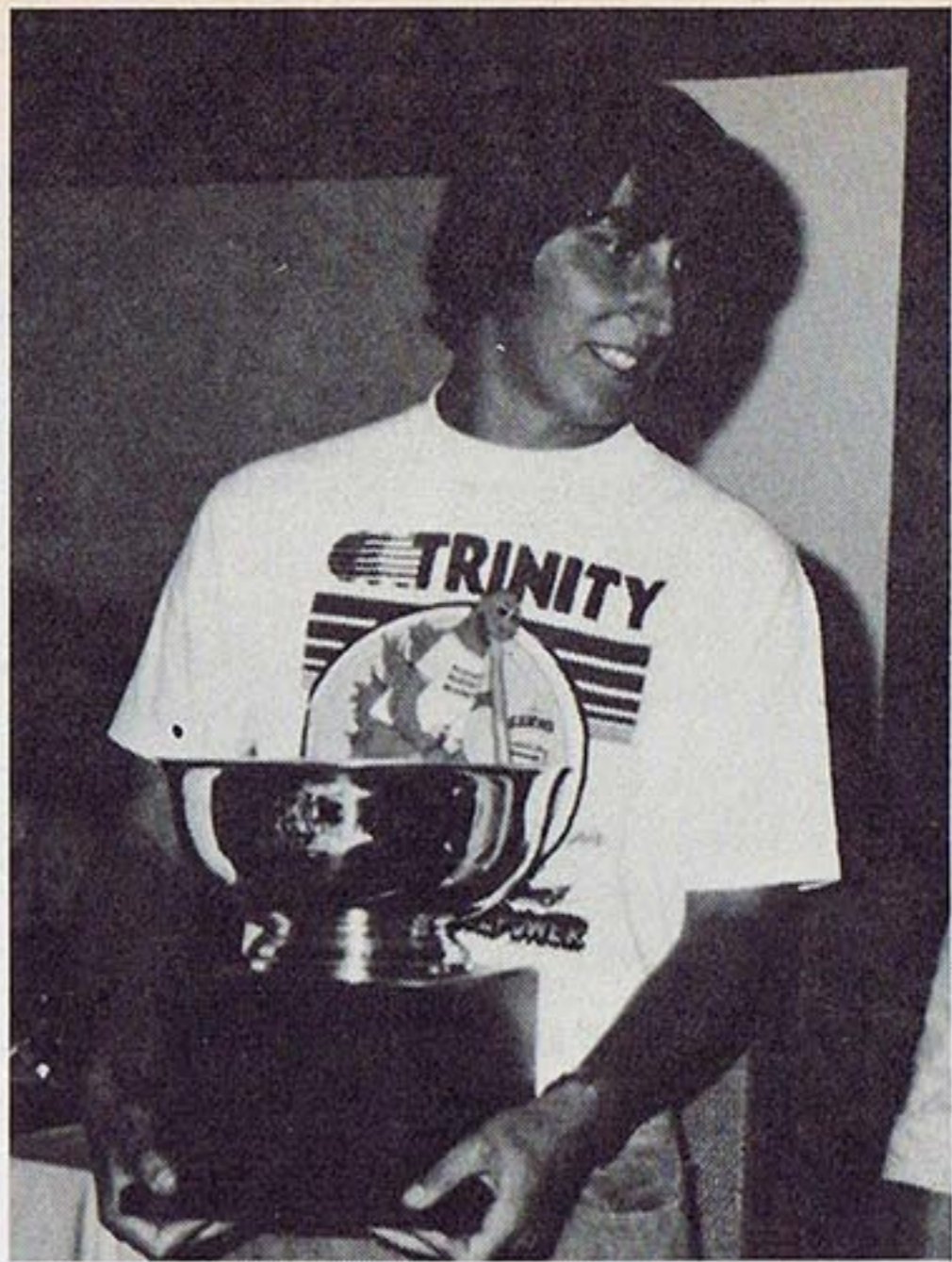
ストックの結果は別表のとおりだが、ともかく、初めての電動オフロード・カー世界選手権大会だけに、日本選手にとっては出発する直前まで詳しいルールが届かず、初めての大会ということで、敵状視察も兼ねた大会参加という感はいなめない。



△特殊な土? のためか、3～4ヒート行なうごとにコース全体に散水されるが、固い土のため、すぐにかたまってしまふ



⊕ストック・クラスの初代チャンピオンになったJAY HALSEY選手。20代の若い人で、アメリカ・オフロード界のベテラン



⊕モデファイド・クラスの初代チャンピオンはGIL LOSI, JR.選手。RCカーなら何でもOK!の愛好者

未知のパワー モデファイド・クラス

翌12日からはモデファイド・クラスの予選開始である。

モデファイド・クラスでは、使用車も四駆OK、モーターもIFMARが承認した、マブチ540タイプ、京商ルマン・シリーズの540タイプ、AYKのGZ480シリーズ、ヨコモ05、パーマ・パルサー、ムゲン・プロが使える。参加車のモーターをみても100%が日本製である。リーディモデ

ファイ、トリニティ、レブテック、パーマといったチューン・アップ・モーターも日本に入ってきてはいるものの、ベースになっているのはすべて日本製のモーターである。

またこのモデファイド・クラスに使える動力用バッテリーは最大7セル…つまり8.4Vである。この大パワーを完全に使い切っていた日本選手はごく一部で、やはり、日本チームにとっては未知の分野といえたのではないだろうか。

レースに目を転じてみよう。

やはりストック・クラスと違って

走りもダイナミックで、スピードも一段と速い。ストック・クラスでは20周がAメインであるが、このモデファイド・クラスは21周がA-Bメインの分かれめである。この激戦の中で、やはり電動カーではベテランの愛沢隆志選手が23位で予選を通過した。記録は20周5分05秒2で、トップで予選を通過したGIL LOSI, JR.選手は21周5分07秒5で、1周の差だが時間にすれば15秒くらいなのでそのテクニックは優劣つけがたいものである。

はっきりいってこの未知のクラス?



⊕モデファイド・クラスでは日本チーム最高位の愛沢隆志選手。ホテルで決勝レースのための整備を明け方まで行っていた

⊕ストック・クラスの予選ヒート



●ストック・クラスの成績

[Aメイン] 2ラウンドの合計

- 1位 JAY HALSEY40周10分14秒3
- 2位 GIL LOSI, JR.40周10分24秒9
- 3位 TONY NISINGER39周10分17秒6
- 4位 MIKE GIEM38周10分07秒5
- 5位 EUSTACE NOORE38周10分15秒4
- 6位 KRIS MOORE38周10分23秒1
- 7位 GARY KYES37周10分13秒4
- 8位 PAUL DIONNE37周10分14秒0
- 9位 JERRY CASE36周10分17秒7
- 10位 MIKE DUNN27周10分27秒0

●ストック・クラス日本選手成績

- Cメイン 7位・中西和彦18周 5分02秒6
- Fメイン 4位・日野 茂18周 5分04秒6
- 7位・粉川 章18周 5分07秒8
- Gメイン 3位・渡辺龍郎18周 5分08秒9
- 4位・渡辺敏文18周 5分09秒3
- 8位・長峯秀利16周 4分38秒7
- 9位・中村 浩16周 5分02秒7
- Iメイン 5位・藤田義秋17周 5分09秒4
- 8位・霜鳥由明17周 5分12秒6
- 9位・小林政利14周 4分17秒8
- Jメイン 1位・奥村哲治15周 5分03秒4
- 2位・大出 浩15周 5分06秒8
- 3位・照井 正14周 5分01秒4
- 4位・織田政彦4周リタイヤ

●モディファイド・クラス成績

[Aメイン] 2ラウンドの合計

- 1位 JIL LOSI, JR.42周10分11秒3
- 2位 JAY HALSEY42周10分17秒1
- 3位 PAUL DIONNE42周10分25秒4
- 4位 CHRIS ALLEC42周10分28秒5
- 5位 MIKE GIEM41周10分09秒1
- 6位 ERIC SODERQUIST41周10分19秒6
- 7位 GLEN GLASS40周10分09秒7
- 8位 MIKE DUNN40周10分12秒2
- 9位 EUSTACE MOORE37周10分06秒3
- 10位 GARY KYES37周10分21秒0

●モディファイド・クラス日本選手成績

- Cメイン 2位・愛沢隆志20周
- Gメイン 2位・織田政彦20周
- Hメイン 7位・中西和彦15周
- Iメイン 1位・菊地恵一18周
- 2位・粉川 章18周
- 4位・照井 正16周
- 5位・霜鳥由明15周
- 7位・渡辺敏文13周
- 8位・藤田義秋3周
- 9位・大出 浩リタイヤ
- Jメイン 3位・渡辺龍郎16周
- 4位・日野 茂16周
- 5位・中村 浩16周
- 6位・奥村哲治16周
- 7位・小林政利16周
- 8位・長峯秀利7周リタイヤ

であるモディファイド・クラスにおいてここまで善戦できるテクニックには、さすがベテランといえる走りを見ることが出来た。

決勝メイン・レースでは、別掲のとおり結果になったが、やはりAメインに残ったのはアメリカ勢で、

地元の利を大きく生かした...といっ
ては負けおしみになるだろうか。

世界大会で学ぶもの

一部の選手にとっては、世界選手
権大会というヒノキ舞台を経験する

のははじめての人も多く、結果はともかく、大きな収穫を得たと思う。つまり、RCオフロード・カーのセッティング・テクニック、コントロール・テクニックはもとより、レース・テクニックを体験出来たのではないだろうか。

ハットリ・モデル

新発売

ダッシュファイブ専用アダプター

No.779

YS60FR・ENYA60XL¥2,600

No.780

OS61VF¥2,600

有限会社ハットリモデル

TEL 05679(5)2625
FAX専用 (5)7131

〒497 愛知県海部郡蟹江町大字蟹江本町字替地212

プラモデル
ラジコン専門

大垣模型

当店でお買い頂いた方々に、電動ラジコンカー大会開催中

R/Cヘリ飛行・調整

——無料指導中

※初心者用ヘリキット、ヘリパーツあり

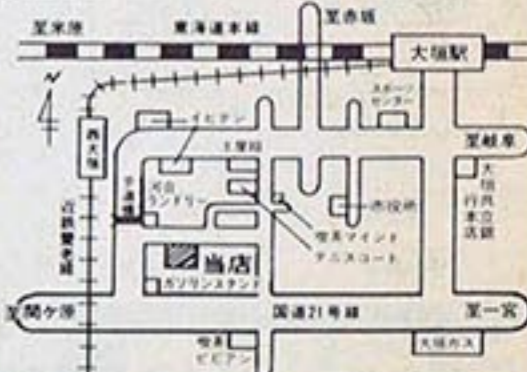
※月賦販売致します、お尋ね下さい。

大垣R/Cヘリクラブ 連絡所

大垣R/Cバギークラブ

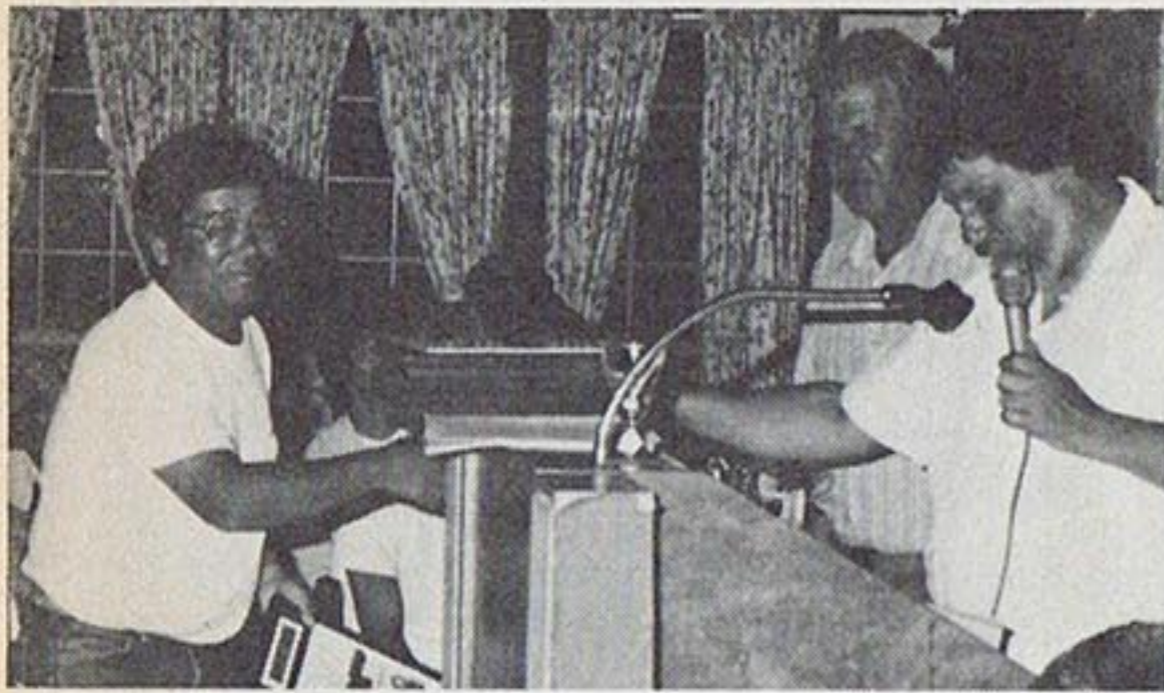
営業時間:AM9:00~PM9:30

年中無休



〒503 岐阜県大垣市日の出町2の46 TEL(0584)74-4353

▽ストック・クラスのコンクールド・エレガンス3位に入賞した日野選手



また今大会で特に気がついたレース・マナーについてふれてみよう。実車のどんなレースでも同じであるが、同一コースを同時走行する場合、そのもののスピードやテクニック、そしてアクシデントなどによってどうしても周回などに差が出る。もちろんそれがレースの面白さでもあるわけだが、何周回もするうちに必ず周回遅れのものが出る。俗にいうラップ遅れであるが、トップを走る車が後ろから来た時、すみやかにコースをあけて、レースのじゃまにならないようにするのがレースをする者のマナーなのである。とかく、遅れたものは少しでも遅れをとり戻そうとするばかりに先を急ぎ？ そのあげくのはてに鮮やかなレース展開をしている車にとってはオジャマ虫になる。

こんなことをいっては、日本のRC愛好者におしかりをうけるが、このようなレース・テクニック（これはもうマナーではなくテクニックといえる）を身につけている人が少な

いように思える。今大会でも一部の日本選手の中にレース中に何度か警告を受け、失格になったひともあった。確かに日本でのレースではほとんどみられないことであり、なぜ失格になったを知らずに走り続けていた例もあった。

そんなささいなことと思われる読者もおられるが、フェアプレーこそスポーツマン精神であり、RCカー・レースをより楽しいものにするために、ぜひとも身につけてほしいテクニックであり、マナーである。

大会は成績はともかく、国は違っても同じラジコン模型を愛する者同志、楽しくレースを楽しもうではありませんか。

折りしも、RC界でははじめての世界大会が日本で行なわれたことから、これから今まで以上に日本の模型界が注目を集め、かつ世界のRC界へはばたかなければならない時代なのである。

最後になったが、今大会においてストック・クラスとモデファイド・

▽モデファイド・クラスのコンクールド・エレガンス2位に入賞の霜鳥由明選手



クラスで、コンクールド・エレガンスが行なわれ、ストック・クラスでは日野茂選手のスコーピオン、モデファイド・クラスでは霜鳥由明選手のホットショット4WDがそれぞれ3位と2位に入賞していることをお知らせしておこう。

このコンクールド・エレガンスの審査中、ジャッジの方々が何を基準について聞いてみたところ、ただ単に“きれいなもの”だけではなく、車らしい塗装がやはり一番で、またパイロット人形の塗装をたんねんに見ていたことも確かである。また、カー・ナンバーのない車はレーシング・カーではない…ということも確かに目のこえたジャッジであった。とかく色がついていればよい…というボディが目立つ日本のRCカーであるが、やはり、楽しむ“スケールモデル”であれば細かい所にまで神経を注ぐべきであろう。

今大会で特に気がついたところなのであえて苦言を呈した次第である。

札幌

RC専門店 専用飛行場有り
初心者指導します。クラブ員募集中！

機体キット在庫豊富

- 丸 鷹 ユンカース60
- // ビーチクラフトD-17 60
- フタバ アルバトロス60
- // チャーチミットウイング25
- // ラスカル60
- 生 田 B-17 25用4発
- // フライングタイガー45用低
- 京 商 アクロスカイ 4C-40
- // プラウドバード4C-40
- その他 特価品アリ

40%引き

片岡模型 〒062 札幌市豊平区美園1-5-1-14
(定休日 毎週日曜) ☎011-822-9081

ラジコン用クリスタル(製造販売)

周波数	価格(ナロー仕様特注品)	送料	納期
27MHz帯	Iコ ¥2,000 I組 ¥4,000	¥200	7日~15日
40MHz帯	Iコ ¥2,500 I組 ¥4,500		

●周波数、機種名(FM)、(AM)、(PCM)の別を明記して代金同封の上お送り下さい。
●特に新型プロポの場合は、お手元のクリスタルをサンプルとしてお送り下さい。
●取付調整も致します。詳しくは電話にてお問合せ下さい。
●代金引換(着払)をご希望の方は封書、葉書、電話などでお申込下さい。最寄の郵便局で受取れます。代金引換料 ¥1,000
●振込の場合は郵便局(振替東京5-146063)又は太陽神戸銀行国立支店(当2090)です。

FTK 創業25年 双葉通信工業所 ☎186 東京都国立市谷保6659
TEL 0425-73-0212