

平成17年5月1日発行(毎月1日発行) 第29巻第6号 昭和52年4月5日第3種郵便物認可 ISSN 0288-9603

AIR WORLD

エアワールド

6
JUN.2005



航空機名鑑●

ダグラスA-1スカイレイダー

折り込み図●

ブリュスター・バッファローMk. I

連載読み物●

実力とは「ターゲティング・ホッド」

珍機の世界●

フォッケ・アハゲリスFa330 その他

特集●

空中給油機の資質
ボーイングKC-767

アラビア半島の要衝 オマーン王国の空軍機

Photos = Frank Noort/Marco Dijkhoorn

対地攻撃機ホーク Mk.103 を運用
する第6飛行隊のエンブレム



アラビア半島の南東に位置し、北をイエメン、東をサウジアラビア、南をUAE（アラブ首長国連邦）に挟まれた王国オマーンは、中東における西側の重要な戦略拠点として以前から友好な関係が保たれている。このため1991年の湾岸戦争では、アメリカ軍3,000名がオマーンに展開したほどだ。

オマーンに空軍が誕生したのは1959年3月1日のことで、SMOAF（土儀マスカット・オマーン空軍）として創設され、1962年には元イギリス空軍の第78飛行隊で用いられていたスコテッシュ・アビエーションCC.1パイオニアを4機受領して活動を開始した。同年7月にはマスカットの文字が外れてSOAFと改められ、さらに12機のパーシバル・プロボスト Mk.52を導入して強化を図ったものの、その戦力は十分とはいえな

かった。

しかしその後、ホーカー・ハンターやジェット・プロボストを導入してジェット化が図られ、1970年7月には土儀クオーボス・ビン・セイドの命により軍の近代化が開始されて、現在に至っている。この強化計画にしたがい、インターナショナル・ジャガーなどが導入されることになり、1990年には呼称をROAF（王立オマーン空軍）と改め、現在では100機以上の航空機を10個の飛行隊に配備して、人員も4,000名以上を数えるに至っている。

↑旧式化した練習機ジェット・プロボストに替わって1990年7月に4機を発注したBAE ホーク Mk.103 (DT102)。全機が元イギリス空軍で用いられていた機体で、写真の機体は以前 ZH670 のシリアル・ナンバーを持っており、すべて第6飛行隊に配備されて訓練に供されている。



王立オマーン空軍の飛行隊は、セーブ、サララハ、マシラハ、ツムレイト、カサブ各基地に配備されており、加えてセーブ基地にはAFTC（空軍技術大学）が、ガーラ基地にはSQAA（土侯クォーボス航空アカデミー）が置かれている。その構成は、セーブ基地に第2（SC.7-3M-4022）、4（BAC.111）、14（AB205、AB212）、16（C-130H）各飛行隊とAETC（ストライクマスターMk.82、AB202、AB205で、いずれも地上訓練機材）。サララハ基地に第3（AB205、ベル206B、スーパー・リンクスMk.120）、5（SC.7-3M-4022）各飛行隊。マシラハ基地に第1（スーパー・ムシュク、SF-25、PC-9M）、6（ホークMk.103、ホークMk.203）、14Det（AB205を装備してセーブ基地より派遣）の各飛行隊。ツムレイト基地に第8、20（いずれもインターナショナル・ジャガーS/B）の各飛行隊。カサブ基地に第14Det（AB205を装備してセーブ基地より派遣）飛行隊となっている。

2002年8月には、空軍のさらなる強化を図りF-16C/Dブロック50をアメリカ政府に要求し、「ピース・アッサム・アサフィア」の呼称で2005年初めから引き渡し予定されている。また旧式化したショートSC.7スカイバンの後継機としてATR-42の導入を計画しており、さらにはC-27Jスバルタンもすでに数機を受領したともいわれる。加えて戦術輸送ヘリコプターとしてNH90TTHを20機発注しており、2008年からの引き渡し予定されている。



1マシラハ基地に降陸する第6飛行隊所属のホーク203（OS004）。同機は、長らく対地支援機として運用されてきたストライクマスターの後継機として、1990年7月にホーク103と併せて発注された。複座型ホークの機首を改設計して単座型に改めた機体で12機を購入したが、これまた全機イギリス空軍で使用されていた中古機であり、写真の124号機（OS004）はZH713のシリアルが与えられていた。転換訓練型ホーク103共々全機が第6飛行隊に配備されている。本機導入後もストライクマスターの運用が続けられているが、近い将来には退役するものと見られている。練習機からの派生型とはいえ、機首にはF-15Aが装備するリーダーと同等のAN/APG-66Hを装備しており、能力的には侮れないものを持っている。



1第6飛行隊が運用するマシラハ基地の地図。オマーン空軍の主力輸送機として用いられているのがC-130H。C-130B 2機の後継機として3機が導入された。いかにイギリスよりとはいえ、さすがにショート・ベルファーストを導入するには至らなかったのは、賢明な選択である。第16飛行隊に配備され、いかに中東らしい砂漠迷彩が目玉を引く。



↑イギリス空軍以外で唯一BAC 111を保有するのがこのオマーン空軍で、3機を導入し第4飛行隊に配備している。実売の小型旅客機として登場当時は脚光を浴びたものの、アメリカで本機と同級、かつより経済的なB737とDC-9が開発されたことで、200機にも満たない少産生産に終わったのは本機にとって不幸だった。オマーン空軍が装備する機体は、機首左側面に大きな貨物扉を備える485型

↑軽輸送機の主力として多用されているのがショートSC7-3Mスカイバンで、愛想の一つもない角形の胴体や機首のラインは、ドイツの大規模輸送機コータGo244をどこことなく連想させる。民間向け軽輸送機として開発されたショート・スカイバンを軍用仕様としたのがこの-3Mで、オマーン空軍では18機を導入し第2飛行隊に配備している

↓セープ基地のエプロンで翼を休めるSC7-3M。後継機としてART-42の導入が考えられているが、まだ当分は第一線での運用が続くものと思われる。アメリカ陸軍でもC-23として採用したが、C-23は胴体をストレッチして貨物搭載量の増大を図ったショート330が原型であり、同じ軍用仕様といっても外観、内容ともかなり異なっている





→スウェーデンのサーブ社が開発したMF-17軽飛行機を、1974年から75年にかけて26機を購入したパキスタンは、さらに92機をキットの形で購入し、同型のAMFの字で組み立て、マシヤクの符号でパキスタン空軍が練習機として採用した。その後ライセンス生産権を取得して、新たにPACを設立し改良を加えスーパー・マシヤクとして海外に販路を求め、オマーンが8機購入し、第1飛行隊に配備した。
 ↓1997年12月に12機が発注された初等練習機ピラタス PC-9M。オマーン空軍では12機を購入して1999年より受領を始め、全機を第1飛行隊に配備している。M型はPC-9シリーズの最新型で、現在の生産型として生産が進められており、オマーン以外にもクロアチア、スロベニアが採用している。



1 SF-26、PC-9Mの練習機を装備する第1飛行隊のエンブレム
 →マリッハ基地の滑走路に着陸するPC-9M。他のPC-9シリーズと比べて尾翼前方のフィンが高くなっているのが特徴であり、写真でもそれがよくわかる。エンジンの出力増加に加え、主翼付け根のフィレットの形状を改めて低速での機動性向上を図り、エアブレーキの新設を行なうなど各部に改良が図られている。





↑アメリカ陸軍のUH-1Dに相当する、アグスタ・ベルAB205A。オマーン空軍の主力輸送ヘリコプターとして31機を装備し、第3、14飛行隊に配備している。しかし旧式化が目立っており、すでに10機以上が登録を抹消されている。しかし後継となるNH90多目的戦闘ヘリコプター20機が発注されているが、その引き渡しは2008年からで、今しばらく現役の扉に止まることになる



↑アグスタ・ベルAB205Aなどのヘリコプターを運用する第14飛行隊のエンブレム
 ↓シンガポールとパキスタンという面白い組み合わせで開発されたシーベSF-250モーター・ファルケ。C型はシリーズの中でも最強のエンジンを備えたモーター・グライダーで、オマーンでは2機を購入し第1飛行隊で基礎飛行訓練に用いている



↑軽快なタービン音とローターの徹切の音と共に薄れるAB205A。世界初の實用ガス・タービン・ヘリコプターとして誕生したUH-1Aとその生産バージョンUH-1Bの胴体をストレッチして、エンジンを強化型に換装することで性能向上を図ったUH-1Dは、世界各国に広く販売されてベストセラーとなった。それをアグスタ社がライセンス生産し、アグスタ・ベルとして販売を始めたのが本機で、すでに生産は終了している

