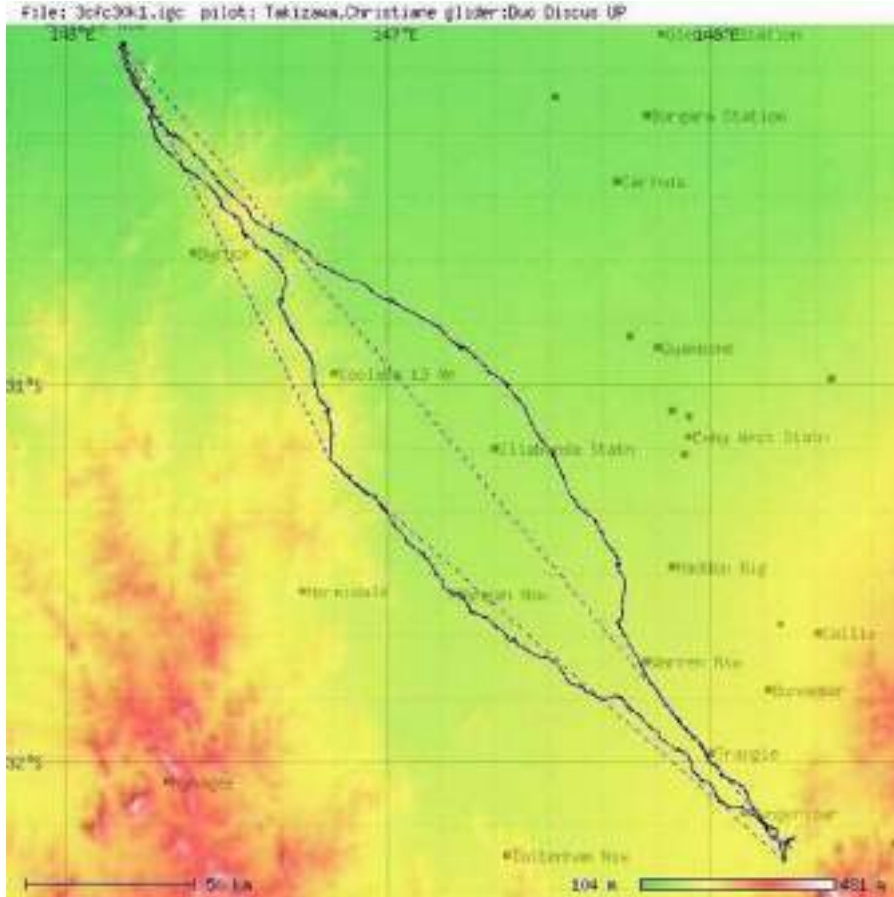


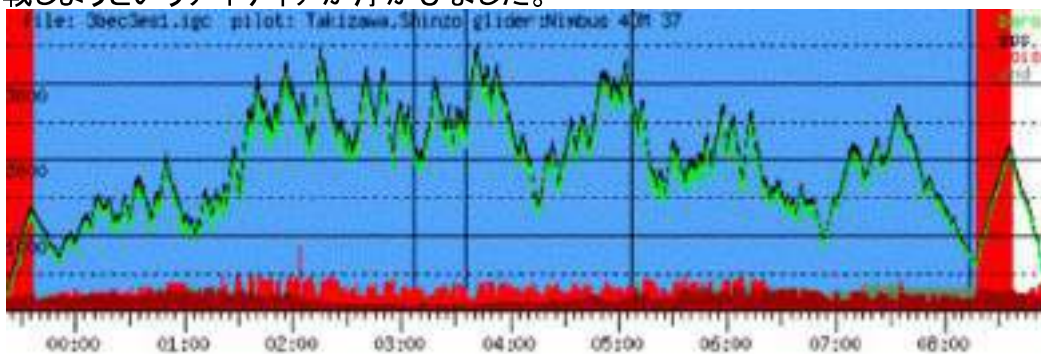
Soar Narromine NEWS 2003

2003, 12.15 **Christiane & Shinzo with DUO over Bourke !!**

ChristianeとShinzoがDuo DiscusでBourkeまで往復630 km のコースを飛びました。

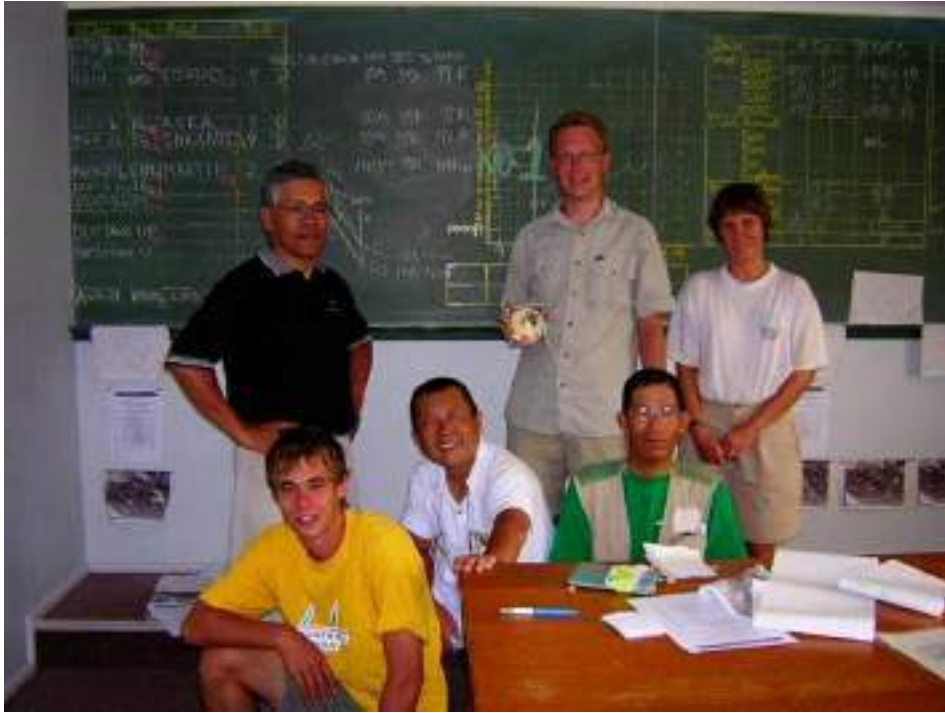


Bourke上空に到着したとき、そこはオーストラリアの砂漠の入り口でした。この日ナロマインの雲底は5,000 feet。でもBourkeの雲底は11,000 feet、10 ktサーマルでした。このとき、2004年9月にAlice SpringsでNimbus 4DMIによる記録フライトに挑戦しようというアイデアが浮かびました。



2003, 12.8 **Fun Competition !**

天候の理由で、ビッグ・クロスカントリー・フライトに適さない日もあります。このような日、私たちはただ飛行場の上で浮いているだけでなく、楽しいミニ・コンペを飛びます。みんなblueやweak condition の中でも、それぞれに技量を向上させます。



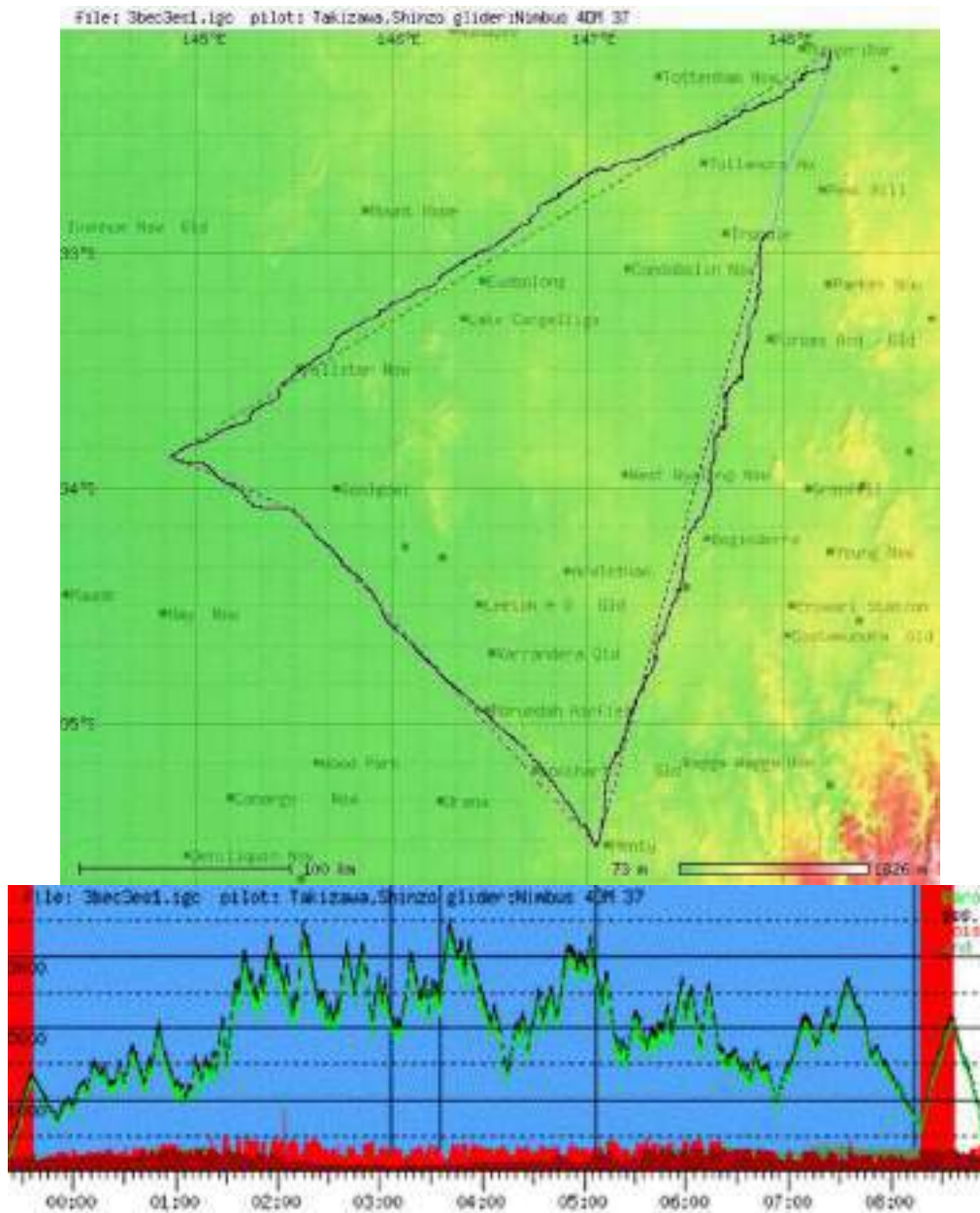
2003, 11.25 **Big Flights around Narromine !!**

11月の第2週、ShinzoがBig Flightを連発！

950 km over a pre-declared FAI task.

午後2時、第1旋回点をクリアしたときは絶好調でした。268 kmのセカンドレグは、ブルーでウィークなコンディションながら、予定通り2時間で通過。結果的にこのタスクを選んで良かったのは、第2レグを通してテールウィンドを使えたことでした。

午後4時には第2旋回点を通過。午後5時には11,000 feetまで5 knotサーマルを使えました。この分だと午後7時までには残り250 kmを飛び終えることができると思っていました。しかし6時になると西風が入り込み、サーマルは急速にその勢いを失いました。そしてとうとうフィニッシュ前に、エンジンスターを余儀なくされました。着陸は午後8時でした。



11月11日 800 km over a pre-declared zigzag course.

10,000 feet、ブルー、5~8 knots。

スタートは午前11時、フィニッシュは午後6時。

11月10日 1,000 km (Free selected turnpoints)

サンダーstormがナロマイン北方に発達。Shinzoは第2巡回点には向かわず、free selected turnpoints flight に変更しました。写真はロングフライト後のShinzo。



2003, 1101 **来年のGW！ Shinzoとフランスアルプスを飛びませんか？**



オーストラリアのグライダーシーズンオフにあたる日本のゴールデンウィーク、Shinzoはフランスアルプスフライトを企画しています。参加者募集中！
詳細は[こちら...](#)

2003, 1008 **学生さんに朗報！**

以前から要望の多かったゲストハウスでのインターネット接続が可能になりました。ダイヤルアップ接続の回線を設置しました。料金は後日発表します。

2003, 1008 **Discus bもフライト再開へ！！**

Duo Discus と同様のADに該当していたDiscus b (7L)も作業を終えて数日中にはフライトを再開します。これでSoar Narromineの今年のラインナップが揃います。

2003, 1001 **Duo Discusいよいよフライト開始へ！！**

今シーズンSoar Narromineの目玉となるDuo Discusですが、オーストラリアに到着と同時にADが出て飛行停止となっていました。Shinzoはドイツのメーカーといち早く交渉し検査器材、修理器材を入手、今週中には作業を終え、いよいよ来週にはオーストラリアでのフライトをスタートできる見込みとなりました。

間もなくナロマインの空を飛ぶDuo Discusの写真が届くでしょう。

2003, 0912 今年のYoung Team Challengeは一般参加枠あり！！

毎年日本の学生チャンピオンとヨーロッパのトップジュニアを招待して10月最終週に行われているSoar Narromine International Young Team Challengeですが、今年はヨーロッパのトップジュニアがジュニア世界選手権出場のため来られなくなりました。そこで一般の参加希望者を募ります。

期間：2003年10月22日～31日

募集人数：若干名

費用：通常シーズンの料金表をご参照下さい。

Team Challengeとは？ 各人が単座機に乗り、トップパイロットの乗るリーダー機とともにクロスカントリーフライトをしながらトップパイロットのテクニックを学ぶトレーニング方法。今回は特にインストラクター同乗の複座機での参加も可能になりましたので、参加者の飛行経歴は問いません。

本場のクロスカントリーテクニックを学ぶチャンスです。

お問い合わせは、ideo@tkd.att.ne.jp まで。

2003, 0907 Australian National 同乗者募集

今年のオーストラリア選手権は、12月28日から1月9日まで、Gulgongで開催されます。

ShinzoはNimbus 4DMで出場しますので、同乗者を募集します。

詳細は下記へお問い合わせ下さい。

info@soarnarromine.com.au

最近のニュースを数点。

9月2日「夏休み特別企画」第3週目。Before Take-off。



8月26日 DUO Discusがシドニーに到着。



8月14日 We are back from the Worlds in Leszno. Good weather, big tasks but tired and exhausted.



These gliders wake me always up with their low level approaches!



How did the Kangaroo jump from this plane's tail to this flag?



Photos : www.wgc2003.pl

6月21日～7月7日 私たちのNimbus 4DM (37)はフランスアルプスの Vinon sur Verdonで飛びました。
ここはマルセーユの北西に位置しています。
アルプス山系と氷河の上を飛んで。:



Photo : Hirokazu Ichikawa
Approaching a Ridge:



Photo : Hirokazu Ichikawa

**次回のフランスアルプス・グライダー旅は2004年5月に計画しています。
興味のある方はお問い合わせ下さい。飛行経験は問いません。**

2003, 0829 Soar Narromine スタッフ募集

「夏休み特別企画」が始まり、今シーズンがスタートしたSoar Narromine。今シーズンの目玉、Duo Discusもドイツから到着してラインナップが揃いました。

現在ShinzoとChristianeはSoar Narromineでお手伝いしてくれるスタッフを探しています。なにもインストラクターやタグパイロットでなくてもO.K.。(そうであれば尚良いですけど)

グランドスタッフとして地上の機体取り回し、整備の補助などをする仕事です。
興味をお持ちの方は下記へメール(英語もしくはドイツ語)でお問い合わせ下さい。

info@soarnarromine.com.au

2003, 0813 Shinzo & Christiane成田経由でナロマインに帰着



ポーランドの世界選手権を終え、ShinzoとChristianeはナロメインに戻りました。12日夜、乗り継ぎ地の成田でお寿司を食べて満足のShinzo。

いよいよナロメインのグライダーシーズンがスタートです。「夏休み特別企画」はまだ若干の空きがあります。予約、お問い合わせはお気軽に！！

ideo@tkd.att.ne.jp

2003, 0716 ヨーロッパ滞在中のShinzo & Christianeからのレポートです。

世界選手権前の休日、ShinzoとChristianeはNimbus 4DMを持ってフランスのVinsonで飛んだようです。



2003, 0701 ヨーロッパ滞在中のShinzo & Christianeからのレポートです。

今年からSoar Narromineで使用するDuo Discusがドイツのシェンプ・ヒルト社工場
で完成間近です。登録記号は昨年まで使っていた単座のDiscusを引き継ぎ、UP
(VH-IUP)としました。



Shinzoが世界選手権で使用するNimbus 4DM "37"もこの時期、同工場で各種の点検を受けました。



International Gliding Competition Hockenheim, 31 May - 7 June

世界選手権前最後の大きな競技会、第25回ホッケンハイム競技会に参加しました。レガッタ・スタートや一定高度でのシリンダー通過式のフィニッシュなど幾つかの新しい試みを取り入れられました。

天気は良かったのですが、高温と高湿度でパイロットの疲労度が高く、一日だけリカバリーデイとしてキャンセルになりました。暖かい気団が弱く小さいサーマルを作り、やがて発達してサンダーstormとなる日々でした。

写真はホッケンハイムの北東森林地帯、Odenwald付近にて。



ホッケンハイムにて Before- Take off



International Polish Gliding Championships in Leszno, 17 May - 1 June

5月21日 世界選手権出場のためオーストラリアから船便で送っていたNimbus 4DMをハンブルグ港で受け取りました。

5月24日 船便の都合で予定より1週間遅れでLesznoに到着しました。

5月25日 この日のLesznoは積雲の雲底が3,000m。でも私たちは飛ばせませんでした。地球を半周する長い船旅のため、Nimbus 4DMのエンジンが不調になってしまったからです。

5月26日 サンダーstormが近づいて来ました。みんなでグライダーをハンガーに入れました。私たちのとんでもなく大きなNimbus 4DMも入れてもらいました。いつになったら飛べるのやら。。



5月27日 またもやサンダーstorm。水泳で汗を流しました。

5月28日 競技は中止。でも今年のヨーロッパで最初のフライトでした。

5月29日 私たちにとっての競技初日。ファイナルグライドコンピュータや低高度でのエンジン再始動など、いろいろなテストをしました。

5月30-31日 スピードタスク日。私たちはさらにテストを続けました。天気はいろいろと変化しました。ある時は積雲が3,000~5,000feetと上がりその後サンダーstormになったり、またある時は全天をシーラスが覆い、さらにはブルーサーマルと。

昨シーズンの総括 2003年3月末まで

2002~2003年のシーズンは事故も無く、満足のいくシーズンでした。

総飛行時間 : 2,957 時間

総飛行回数 : 1,671 回 これらは去年の4% 増でした。

天候は、オーストラリアの至る所の長期間の干ばつによって影響を受けました。

滑空記章達成数は去年の20% 増でした。

また今年もNimbus 4DMの運航初年でしたが、整備上のトラブルが続きました。

でも今後のグライダーツアーや1,000kmフライトのための貴重な経験を得ることができました。

2003, 0322 Shinzoからヨーロッパフライトのお誘いです。

詳細は[こちら](#)

2003, 0318 **昨年の夏特に参加した学生さんのレポートにリンクを張りました。**

[関西外語大編](#) [防衛大編](#)

ナロメインでの生活、フライト両面を楽しくレポートしています。
是非一度ご覧ください。

2003, 0308 **Christianeからのメッセージ(動画)追加しました** [1.4MB](#)

2003, 0207 **Shinzo FAI 1,000km△ 達成Christianeのコメントを追加しました**

2003, 0206 **Shinzo FAI 1,000km△ 達成！！**

超多忙なシーズン中であって、たまたまお客さんが途切れたこの日、Shinzoが Nimbus 4DMでFAI 1,000km△飛行を達成しました。

コースはNarromine Airfield - Henty Silo - Booligal Bridge - Narromine Airfield。飛行距離は1,014kmです。

2月にFAI 1,000kmが達成されたのは、オーストラリアでも初めてらしく、地元新聞や雑誌の取材を受けたそうです。

以下はShinzoから届いたレポートです。

Shinzo's report :

「この日は典型的な1,000kmのフライト日というわけではありませんでした。でもナロメインの南西はるか遠方にできたトラフを利用することで飛びきることができました。北西の風5~10kt。そこで私は日没まで1時間半のマージンを取り、南西方向に8時間半のフライトプランを作りました。

午前11時にナロメインをスタート。上昇気流の具合も良く、+1~2ktで2,500feet AGLまで上がりました。でも期待した追い風は吹いていません。

12時になると気象条件はさらに良くなり、4,000feet AGLまで上昇しました。低い山脈の上には小さな積雲も見え始めました。12時30分、ナロメインの南130kmの町、Forbesの東側で最初の+ 5ktを使って6,000feetまで上昇、その後Temora(ナロメインの南250km)とWagga Wagga(同330km)を過ぎるまではアベレージ+ 4kt、サーマルトップは7,000feetでした。ほとんどブルーの状態、全天1/8程度にとても小さな積雲が短いサイクルで出ては消えを繰り返しています。私はこの空域で平均速度100km/hを目標に飛びました。

第1旋回点Henty(ナロメインの南380km / タコムウォールの東北東130km)に近づく頃にはセカンド・レグにトラフが発達しているのが見えました。Henty Silo到着が午後3時。予定より少し遅れてはいたものの前方のトラフで充分取り戻せると確信していました。

セカンド・レグに入りコンディションは劇的に変化しました。アベレージ+6kt、9,000feet AGL。私は平均速度140km/hを目標に飛びました。第2旋回点Booligal Bridge(ナロメインの南西360km)を過ぎる頃には+10kt、10,000feet AGLになりました。Booligal Bridgeを午後5時に通過、幸運にも最終レグの次の200kmも午後5時過ぎにも係わらず+5~6kt、10,000feetという好条件が続きました。私は最後の150kmで平均速度130km/hを目指しました。

しかし最終レグはトラフを離れて飛ばなければならず、私は平均速度を落とし、ナロメインへのファイナルグライドに必要な、あと2,000feetを獲得するために最後の+4ktを捕まえようと努力しましたが、わずか+2ktで7,000feetまで上がるのがやっと。私は午後7時半のフィニッシュを諦め、日没前にタスク・コンプリートすることだけを心がけました。さらに運悪く10ktの向かい風が吹いていました。ラスト70kmに一時間近く掛かってしまいましたが、スタートから9時間15分、ナロメインに無事帰り着きました。

朝の時点では1,000km飛ぼうなんて考えてもいませんでした。でもChristianeの「今日、1,000km飛びなさい」との突然のプッシュ。この強力な後押しがなければ、この記録は達成できなかったでしょう。そして、Nimbus 4DMの素晴らしい性能にも助けられました」

今回の記録を地上でサポートしたChristianeからもコメントが届いています。

「Shinzoがファイナルグライドに入った時、日没までShinzoに残された時間はあとわずかでした。私はハンガーの無線をClose、オフィスの無線が聞こえる範囲から動かずに何が起きても対応できるようスタンバイしていました。だからShinzoが無事に日没前に着陸したときは、スタッフと共にもうすべてを忘れてShinzoのもとに駆けつけ、祝福することしか考えていませんでした。みんなとてもHappyで、誰も写真を撮ることすら忘れていました。」

私はキャンピーを開けた瞬間のShinzoの顔が忘れられません。たった今自分が成し遂げたことを一瞬思い返し、次の瞬間には満面の笑み。
皆さんにお見せする写真が無くてすみません。でも私にとっては生涯忘れることのできない出来事でした」

2003, 0104 2003年 First Flight !

あけましておめでとうございます。ナロマインから今年最初の写真が届きました。



1月2日。グライダー11機、モーターグライダー(Nimbus 4DM)1機、曳航機2機、今年最初のフライト間もなくTake-off。

[最新ニュースへ戻る](#)

[ニュース・バックナンバー2002年へ](#)

[ニュース・バックナンバー2001年へ](#)

[ニュース・バックナンバー2000年へ](#)

[ニュース・バックナンバー1999年へ](#)

[ニュース・バックナンバー1998年へ](#)

[\(どこにある? どんどころ?\)](#) [\(行きかたは?\)](#) [\(料金表\)](#) [\(宿\)](#) [\(どうやって予約するのか\)](#) [\(予約申込書\)](#) [\(予約状況\)](#) [\(英文で書かれたいろんな事\)](#) [\(ideo home pageへ戻る\)](#)

Tour by Glider Around Australia

---- Tour Report ----



去る11月11日と12日の二日間、第一回のGlider Tourが行われ、
幸運にも参加する機会を得ました。「グライダーで泊まりがけの旅行に行く」
これはグライダーの新しい楽しみです。その模様を写真でレポートします。



今回のTourの目的地はナロマインの北東約110kmの村、Tooraweenah。
ナロマインを離陸すると北東方向遥か彼方に見えるギザギザした
山々の麓の村です。

写真はTooraweenahのグラスランウェイと集落。
民家が50軒ほどの小さな村。それでも上空から見ると、
ゴルフ場やクリケット場が見える。贅沢なようだがオーストラリアでは、
比較的当たり前の風景。

Tooraweenahの背後に連なるWarrumbungleの山々。



今日の目的地がすぐこの麓なので、山々を間近に低高度で見ることができる。
平地でのソアリングが専門の私には、新鮮な感動があった。

結局この日のタスクは、

Narromine - Gilgandra - Coonamble - Eumungerie - Tooraweenah
約300kmのコースだった。



Coonabarabran天文台の上をかすめる。

ここは1985年のハレー彗星大接近のとき、日本の観測チームが
陣取っていたという有名な天文台。

この辺りは「世界一星がよく見える場所」といわれている。



タスクを飛び終え、たつぷりと山岳地帯の観光フライトを楽しんだ後、Glider Tourの全機は、Tooraweenahのランウェイに着陸した。芝生の美しい駐機場に機体を係留すると、すぐ裏手が今夜の宿だ。



今夜の宿、B&B "BEULAH"
この名は聖書の言葉からの引用だそうだ。
7つのベッドルーム、清潔なトイレとシャワー。
内装はリフォームしたばかりのように綺麗だった。





西日の射し込むテラスでは、先に着陸したメンバーたちがBeer Time を始めていた。宿のご主人がチーズとクラッカーのおつまみを差し入れてくれて、話しの輪に加わった。



メンバー全員での楽しい夕食。
この日のメニューは、オーストラリア風ラザニアと付け合わせのライス、デザートもたっぷり。Tsuyoshi(写真左端)はひたすら「お代わり！」を繰り返す。
この男、それにしてもよく食べる。

Tooraweenah の街並み。



この町には郵便局を兼ねた売店と雑貨屋が一軒ずつ。
そしてHotel / Motel(酒場)が一軒あるだけ。
主な買い物は、ここから約40kmの隣町Gilgandraまで行かなければならない。
道路事情が悪く片道一時間半掛かるとか。



美しく手入れされた宿の裏庭にある巨木。
Tsuyoshi はこの木がいたく気に入ったようだ。
寝転がって真下からのアングルで構図を決める。

降水量の少ないこの地方で、庭を美しく保つのは
並大抵の努力ではないだろう。宿のご主人夫妻のご苦勞が忍ばれる。



宿の奥さん、ベルさん。
庭を褒めてあげたら喜んで、車で村を案内してくれた。



翌朝、ShinzoさんはNarromine OfficeにいるChristianeから電話で気象情報を入手。
メンバー全員を前に、いつもと変わらぬウェザーブリーフィングを始めた。
みんなこれが目当てでShinzoさんをこの旅に引っ張り込んだのだ。

今回の旅の仲間達。ナロメインから同行した我々3名以外は、
タムワースから飛んできた「グライダー・サファリ」の面々だ。



宿のご主人と記念写真に収まるTsuyoshi。
彼の愛機Discus "ZZ"



ナロメインへ向け離陸する。
 午前中だというのに雲底は9,000feet。
 結局この日はアベレージ10ktのプラスをいくつも拾い
 12,000feetまで上がり、Tooraweenah-Coonamble-Nyngan-Tottenham-Parkes-Nevertire-
 Narromine、
 600km近いタスクを飛んで帰還した。

Shinzoさんと愛機Discus a "35"
 Shinzoさんは今回の旅ですっかりGlider Tourの楽しさに魅了されたようだ。
 ナロメインに帰ってきて直ぐ、Soar Narromine主催のTour計画を具体化した。
 行き先もTooraweenahだけでなく、複数確保したようだ。



この企画、今後Soar Narromineの目玉商品になるだろう。
 競技や記録のような「競争」がなく、理屈抜きに楽しかった。

以上、Tour Reportでした。

昨年(2003年)7月、フランスアルプスフライトに参加された市川博一さん(東京理科大学OB)からレポートが届きました。

ヨーロッパアルプスへの新たな入り口、Vinson

理科大航空部OB会 市川博一

オーストラリアのどこまでも続く平原と強烈なサーマル、約400km以上にもわたって伸びる奥羽山脈とそのウェーブ、ネバタ州ミンデンの高低差の激しい地形と変化に富むリフト、世界中には多くのソアリングスポットとその場所独自の上昇気流がある。全ての場所で飛んでみたいと思うが、それは不可能だ。いつか必ずここで飛んでみたいと思っている場所が誰しもあると思う。

私の場合、それはヨーロッパアルプスだった。



Vinsonの北約100km。写真の方角は北。この辺りから山が少し高くなる。手前の山頂はまだ8000から9000ft位だが、奥の山頂は10000ftを超え、万年雪がちらほら見え始める。

山岳滑翔、それはとても魅力的な響きであり、同時に怖さをも感じさせる。平地でのサーマルソアリングと比べるとリフトの種類も豊富、影響する要素も複雑かつ多数。そして何千フィートもの高さでありながらウィングチップと岩肌が擦れんばかりの“低高度”を飛ぶ。稜線のカーブに合わせてバンクを取る様は、リッターバイクでワインディングを駆け抜けるようだ。(大排気量バイクで峠道を速く走る、事です。“おたく”表現でした。)

日本アルプスは素晴らしい。正確に言うと僕は中央アルプスを飛んだことは無いが、南アルプスの稜線上に集まってくるリフトの強さ、北アルプスの稜線から作られる強いウェーブ、これらは本当に素晴らしい。そして日本アルプスの山岳の美しさはヨーロッパアルプスに引けを取らない。日本の中部山岳地帯は、もしここで世界選手権を開催したとしても、世界中の選手達がブラボーと言ってくれるほど魅力的だと思う。

では、何故ヨーロッパアルプスなのだろうか？

それは、“氷河の上を飛んでみたい”との単純な憧れからだ。
誰もが小さな頃からヨーロッパアルプスの美しい写真や映像を見てきたと思う。
そして夏でも溶ける事の無い万年雪、その雪がゆっくりと流れ下る氷河、
そんな不思議な世界に魅せられたと思う。
そして僕はその氷河の上を飛んでみたいと思う様になった。



「氷河」の名前の通りに万年雪が流れ落ちて行く。あまりに時間がかかるので、表面が変色してしまっている。

もう少しライダーパイロット的な目で見ると、
ヨーロッパアルプスの“高さ”に魅せられてしまう。
日本アルプスの北岳、槍ヶ岳、穂高岳などは3200m級だ。
ヨーロッパアルプス最高峰モンブランは約4800m。ちょうど1.5倍になる。
この高さを、酸素を吸いながら、そして眼下に氷河を見ながら飛ぶ、
誰だって必ず一度はやってみたいと思うはずだ。
そして2003年7月、そのチャンスがやってきた。

1. ヨーロッパアルプスへの障壁

ヨーロッパアルプスで飛ぼうと計画する場合、最大の難点は“ことば”だろうか。
大学でドイツ語の“単位”は取ったが、10までの数さえ覚えていない。
ましてやフランス語など何もわからない。ヨーロッパでは英語がなかなか
通じないらしい。

アメリカやオーストラリアへ飛びに行くよりはハードルが高そうだ。
もう一つのハードルは山岳の飛び方だろう。山で飛ぶ場合、山の飛び方の
基本的知識を知っておかなくてはならないのは勿論だが、その現地での飛び方や
地形(地名)や気象等のいろいろなノウハウを教えてもらわなくてはならない。
それらは平地でのサーマルよりずっと複雑で、現地インストラクターから
英語(殆どのインストラクターは母国語ではなくとも英語ができると思われるが、
コミュニケーションは大変?)で教わらなくてはならない。

これも大きな障壁だ。



はるばるオーストラリアから世界選手権出場のためにヨーロッパに戻ってきたNimbus4DM 37。後ろはVinson飛行場のタワー。もちろん管制をしている訳ではない。タワーの奥の左右にハンガーやクラブハウス等がある。右側に2本、舗装滑走路が見えるが、手前の細い方はグライダー用？ 右手の太い方は飛行機の離着陸に使っていた。

2. またと無いチャンス

ところが、これらのハードルを一気に飛び越せるまたと無いチャンスが来た。

オーストラリア、ナロマインの滝沢さんは、奥さん(クリスチアーニさん)の母国ドイツで北半球の夏を過ごし、ヨーロッパ各地で飛んでいる。今年ポーランドのレシノで開催される世界選手権にオーストラリアチームとして出場する為、Nimbus4DM 37をオーストラリアからヨーロッパに持ち込んだ。そしてクリスチアーニさんの家族といっしょにアルプスでの飛行を楽しむ計画だった。その後の何日かをNimbus4DMで滝沢さんと一緒に飛ぶチャンスが来た。滝沢さんはヨーロッパアルプスですでに何年も飛んでいて経験豊富。日本語で直接教えてもらえる。しかもグライダーはいつも乗っているNimbus4DMなので熟知している。Vinsonとの手続き、宿泊の予約、全て滝沢さんがやってくれた。自分で行ったのはフランスのライセンスへの切り替えとVinsonまでの移動手段の段取りだけだった。これ以上望む事は何も無かった。

3. Vinonってどこにあるの？

ヨーロッパアルプスと言えば“サントーバン”を思い浮かべる方が多いだろう。僕もそうだった。ヨーロッパアルプスにはグライダー滑空場が沢山ある。Vinsonもその一つだ。サントーバンより約40km南に位置するフランスで2番目(?)の規模のグライダークラブだ。



Vinon飛行場の全景。写真の方向は南東で、約80kmで地中海となる。
飛行中に海が見えた。長くて黒く見えるのがメインの舗装滑走路。
その手前の短くて変則舗装の滑走路をグライダーが使っていた。よく見ると
白いマーカーで囲われた未舗装滑走路が何本もある。Vinonの街は写真の左上辺り。

Vinonへ行くにはまず地中海に面した南フランスの街マルセイユへ行く。
飛行機で行くのが便利だが、フランスの新幹線TGVで行くのも楽しいだろう。

次に電車で北北東約70kmに位置するマノスク(Manosque)へ行く。

この電車に乗り続けるとサントーバンに行ける。

ここからVinonまではタクシーで南へ約15kmだ。マノスクからVinonへは
ちょっと南へ戻るようになる。つまり、Vinonはマルセイユ市街から見て
約60km北北東となる。

もし飛行機でマルセイユ空港に行く場合、少しだけ移動距離が節約できる。
マルセイユ空港はマルセイユ市街の北西約20kmにある。マルセイユ空港の
北東約20kmにはエクスアンプロバンス(Aix en Provence)があるが、
マルセイユからマノスクへ行く電車は、マルセイユの北約30kmのこの街を通る。
マルセイユ空港からはマルセイユ市街にもエクスアンプロバンス市街へも
高速バスが出ているので、マルセイユ市街の観光をしたい人以外は
エクスアンプロバンス経由の方が時間と費用の節約となる。

4. モンブランまでの4つの階段

ヨーロッパアルプスの楽しみ方にはいろいろあるが、やはり
最高峰モンブランを目指すのが定番だろう。

しかしいつでもモンブランに行ける訳ではない。むしろチャンスは少ない。
モンブランの高さは約16000ft。雲底高度がそれ以上ないと上を飛ぶ事はできないし、
雲底が15000ftは無いと近づくこともできないだろう。

そんな天気になる事はそう多くはない。

Vinonからモンブランまでは大雑把に分けて4つの階段がある。
その階段を上っていくには、それぞれの階段に見合った山岳滑翔のテクニクを
段々とマスターし、さらに天候(主に雲底高度)がそれぞれの階段に十分なだけ
高くならなくてはならない。

1つ目はサントーバンまでの平地だ。(実際には標高が少しづつ高くなっているが。)

Vinonから約40km続く。この階段については特に述べる事は無い。
今回の私の飛行目的は記録飛行ではなかったのでこの階段は無視できた。

午後、平地での対流が十分活発になってから飛行を開始していたからだ。もし距離飛行をねらう場合はこの40kmが気になるだろう。とにかく早くスタートしたい場合、この40kmの平地を飛ぶことなく、直接山岳に入り込めれば飛行距離は伸びるだろう。その場合はサントーバンに軍配が上がる。



Vinonの北東約65km。まだ山に入ったばかりの所。この辺りの山頂は7000から8000ft。切り立った稜線上を飛ぶ。
Nimbus4DMの長い主翼が美しい。

2つ目はその先約90km続く高さが約10000ftまでの山岳地帯だ。(Vinonから約130km)ここにはあらゆる地形があり練習に最適なエリアだ。いろいろな斜面、稜線、谷、このエリアでヨーロッパアルプスの飛び方をマスターする。天候がいまいち(雲底が10000ft程度)でもそれなりの練習飛行が可能だ。私は7月1日から6日までの6日間に6フライトしたが、最初の4日間は雲底が低くてこのエリアで練習した。



Vinonの北約130km。氷河にたどり着く。この辺りの山頂高度は13000ft。雲低高度が十分高くないとこのエリアに入れない。

3つ目はその先約100km続く高さが13000ft位までの氷河地帯だ。(Vononから約230km)このエリアに入るには雲底が少なくとも13000ft欲しい。もちろん高いほど安心だ。5日目と6日目は雲底が13000ft位となり、念願の氷河フライトができた。

それにしても氷河はやはり不思議だ。標高が高いから積もった雪は夏でも解けない、それが何十年、何百年、もっと長い時間をかけて積み重なり、その重さ故にゆっくりと流れ下っていく。

理屈はそうなのかもしれないが、自分の眼下に今あるその氷河の圧倒的な広がり、深さ、質量、それらが信じられない。その迫力に圧倒された。

そして4つ目はモンブランだ。Vinonから約250km。4808m(約16000ft)、ヨーロッパアルプスの最高峰だ。その手前の13000ftの世界とは違う、のだろう。残念ながらモンブランまでは行けなかった。雲底はそこまで高くはならなかった。僕が飛んだ前の週は猛暑で、滝沢さんとクリスチャーニさんはモンブランへ行ったそうだ。天気だからどうしようもないのだけれど、ちょっと残念だった。

5. 今迄で一番気楽な海外遠征

初めての海外遠征はオーストラリアのワイケリーだった。銀賞科目と100km△を飛んだ。その他にもいろいろな場所で飛んだが、殆どは自分ひとりで計画し、行き、記録をねらった。“疲れる”海外遠征だった。今回のVinon行きは、今までとは全く逆の“お気楽”海外遠征だった。ねらうものは、何も無い！精神的にフリー！殆ど全ての準備も滝沢さんに“おんぶにだっこ”。楽だったなあ。



ペンションの母屋。ここに食堂があり、毎朝行く。歩いているのは滝沢さん。



寝室のある建物。元は農機具の倉庫だったのだろうか。綺麗に改装された2階建て。2階部分には4室あり、一階(見えてはいないが)には家族用の大きな部屋があるようだ。

泊まった宿は飛行場から車で5分かからないペンション。
質素だが快適な部屋だった。水周りも綺麗。エアコンはもちろん無いが、
猛暑でなければ必要は無い。



ペンションの部屋。快適なベット、清潔な水廻りとシャワー。

朝食は母屋に行き食べる。プロバンス風朝食。大きなどんぶりのような器でミルクをたっぷり入れたコーヒーをいただく。自家製ジャムが美味しかった。



主に滞在したVinsonのペンションの食堂。朝食付きなので助かる。自家製ジャムが美味しかった。左が滝沢さん、右が市川。

朝はゆっくりと飛行場に行きNimbus4DMをハンガーから出す。飛行準備を適当にしながらブリーフィングに行く。当日のウェザーやらクラブ機の割り当てやら注意事項の確認がある。フランス語なのでよく分からないが、後で英語のできる人に解説してもらえた。準備を終えるといったんペンションに帰り、離れのキッチンでお昼を食べる。買っておいた食材は共用冷蔵庫で保管できるので便利だ。



ペンションの離れ。ここにキッチン、冷蔵庫、テーブルがあり、お昼と夕食の自炊ができる。僕は皿洗いしかできないが、滝沢さんの焼いたステーキは美味しい！

そして“ぼちぼち飛びますか”ってな感じで再び飛行場へ。サーマルが十分発達し、遠出する人達がいなくなった後でいよいよ離陸。気楽なものでした。

前述の通り、最初の4日間はトレーニング日和。雲底があまり高くなく、第2ステージでアルプスの地形、地名を覚えながら楽しむ。すれ違うグライダーの数がとても多く、気を抜けない。Nimbus4D(M)の何と多い事か。そして5日目、6日目は第3ステージの中程まで進出した。夕方遅くまでは飛ばず、適当に帰投。離れの共用キッチンに行き、まずはビールで乾杯。ワインを開け、滝沢さんが焼いたステーキで夕食。これが美味しい！僕はもっぱら皿洗い。ペンションの周りは飛行場と見渡す限りのトウモロコシ畑。夕焼けを見ながらのほろ酔い気分は最高でした。

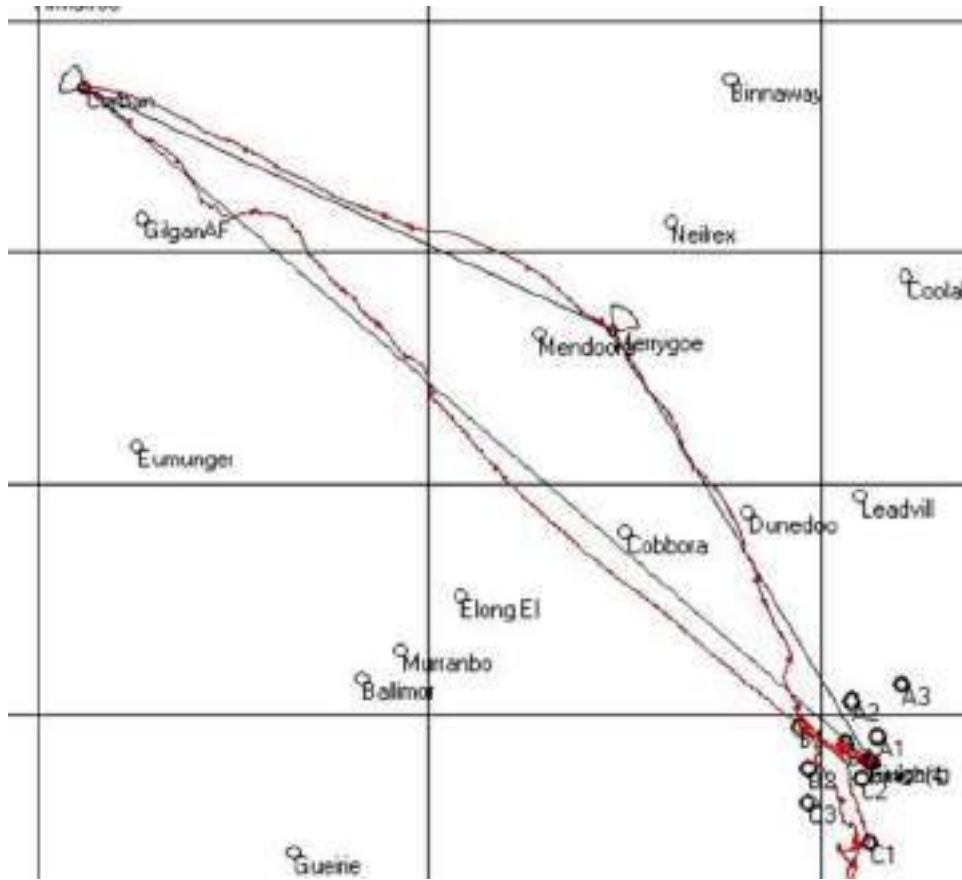
<参考情報>ヨーロッパアルプスで飛んでみたい方へ

来年2004年の春(ゴールデンウィーク辺り)にも滝沢さんはVinsonに行く計画です。その際、一緒にヨーロッパアルプスを飛ぶ人達を募集中です。滝沢さんの他に、Vinsonのインストラクター2人が協力してくれます。もちろん英語がOKです。Nimbus4DM 37はオーストラリアに留まりますが、VinsonのDuo Discus/Nimbus 4D/Janusで飛べます。機体の使用料、宿泊費、は直接相手に支払います。また現地での買い物や移動に使う車などもレンタカーを借りる必要がないようにアレンジしてくれるそうです。以上。

2003 Australian FAI National TASK & Shinzo's flight tracks

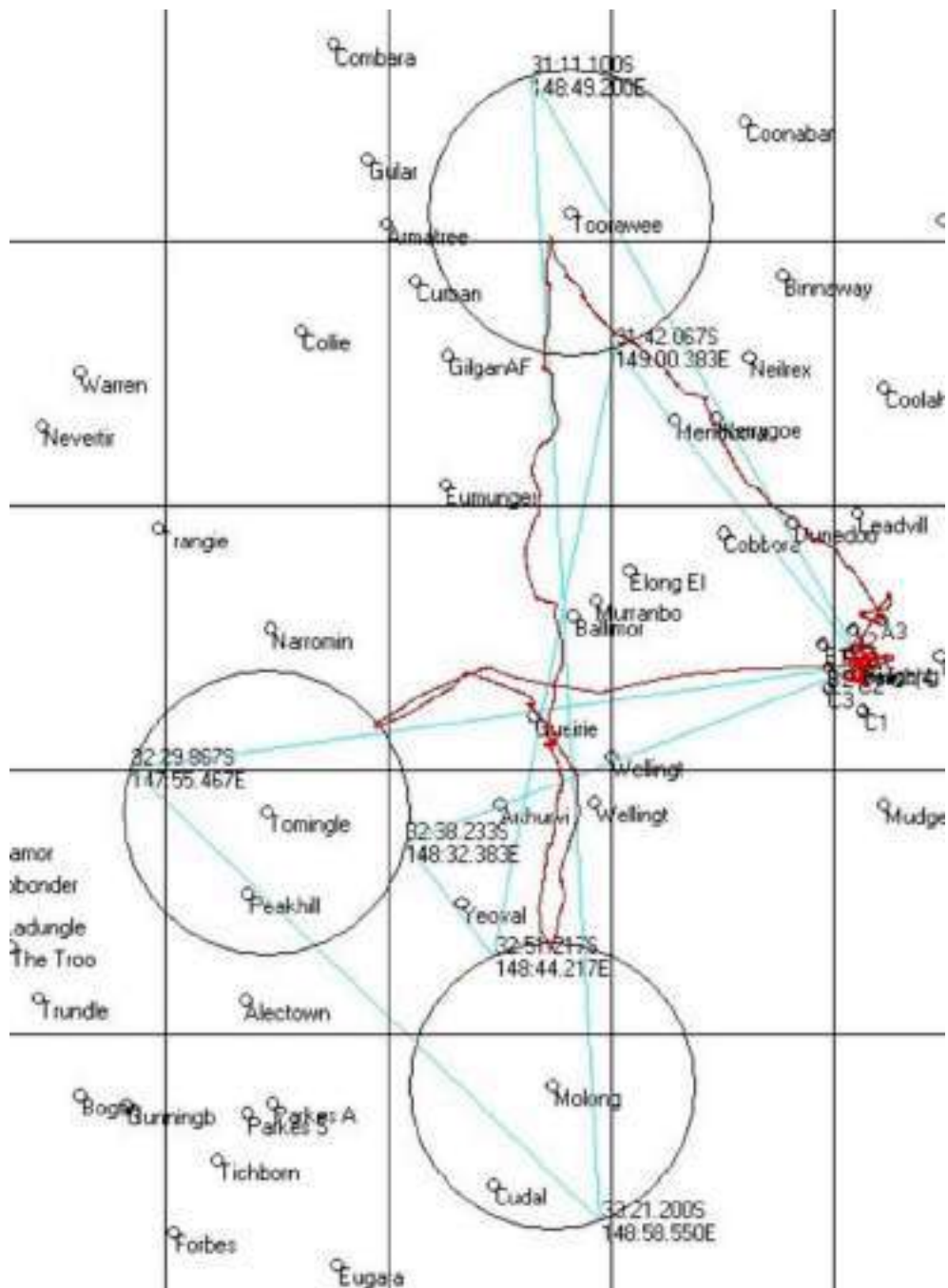
Day 8:

Assigned Speed Task: Merrygoen – Curban
 Task Distance: 263.6 km, Achieved Speed: 119.92 km/h



Day 7:

Assigned Area Task: Tooraweenah 30 km rad – Molong 30 km rad – Tomingley
 30 km rad
 Achieved Distance: 420.90 km, Achieved Speed: 137.95 km/h



Day 6:

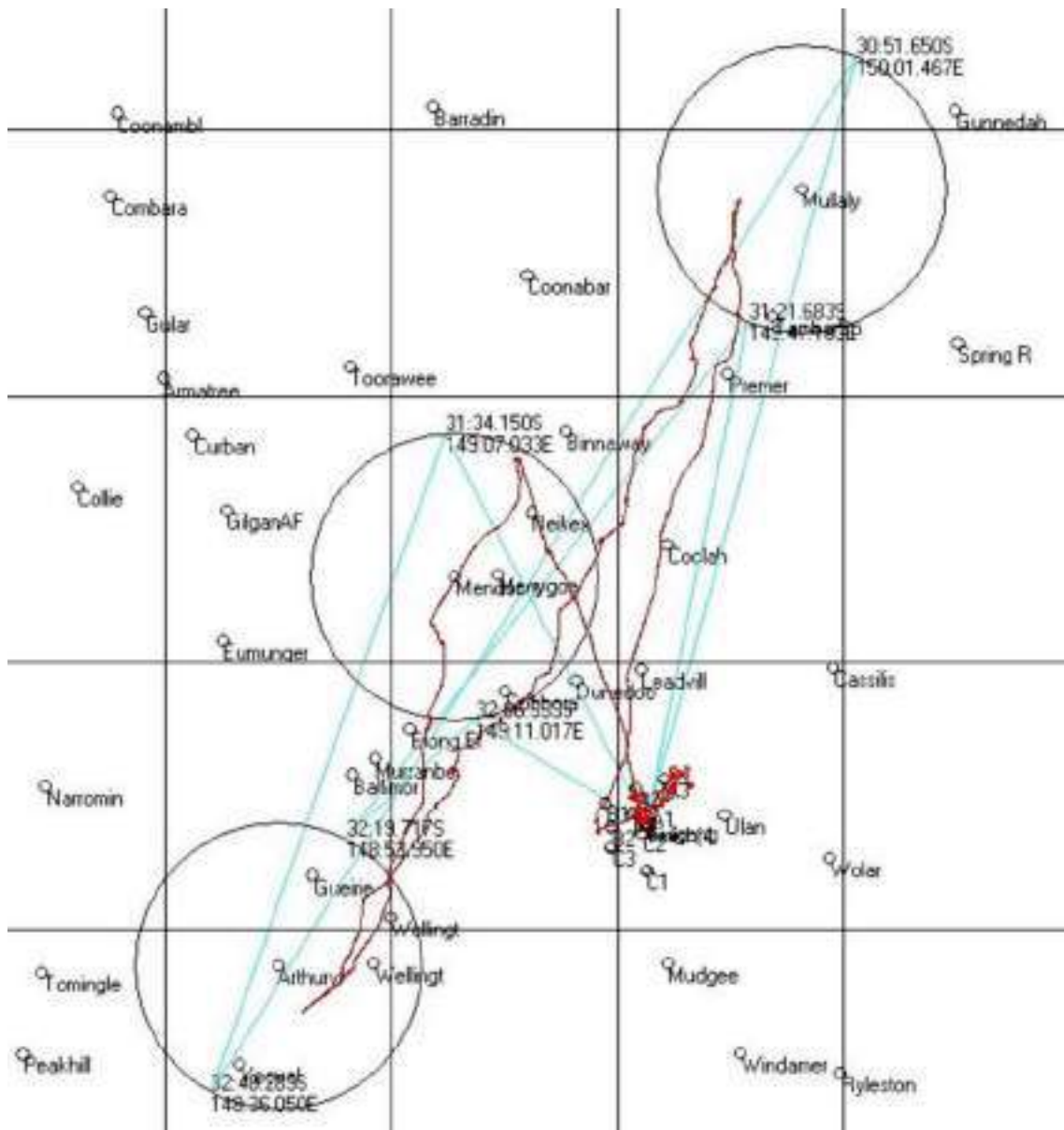
Assigned Speed Task: Tullamore – Trundle
 Task Distance: 409.71 km, Achieved Speed: 129.59 km/h



Day 5:

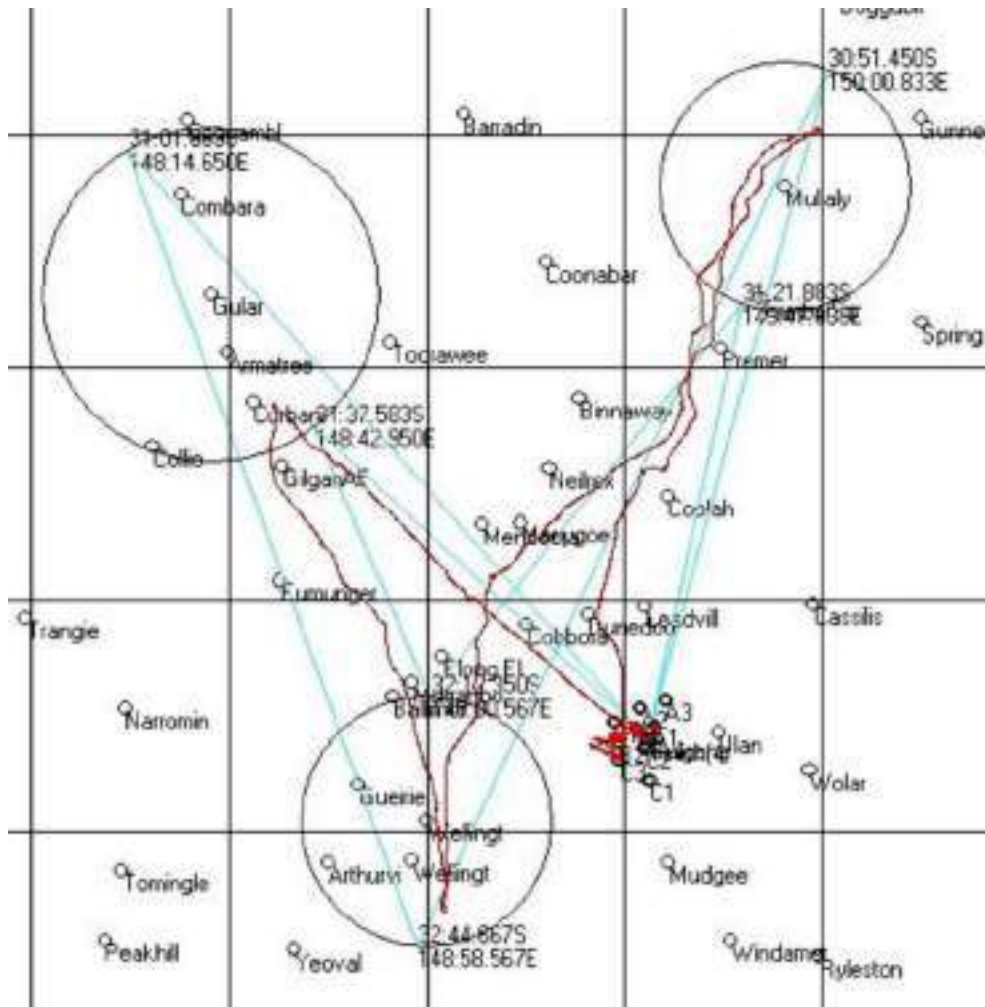
Assigned Area Task: Mullaly 30 km rad – Arthurville 30 km rad – Mendooran 30 km rad

Achieved Distance: 526.40 km, Achieved Speed: 146.40 km/h



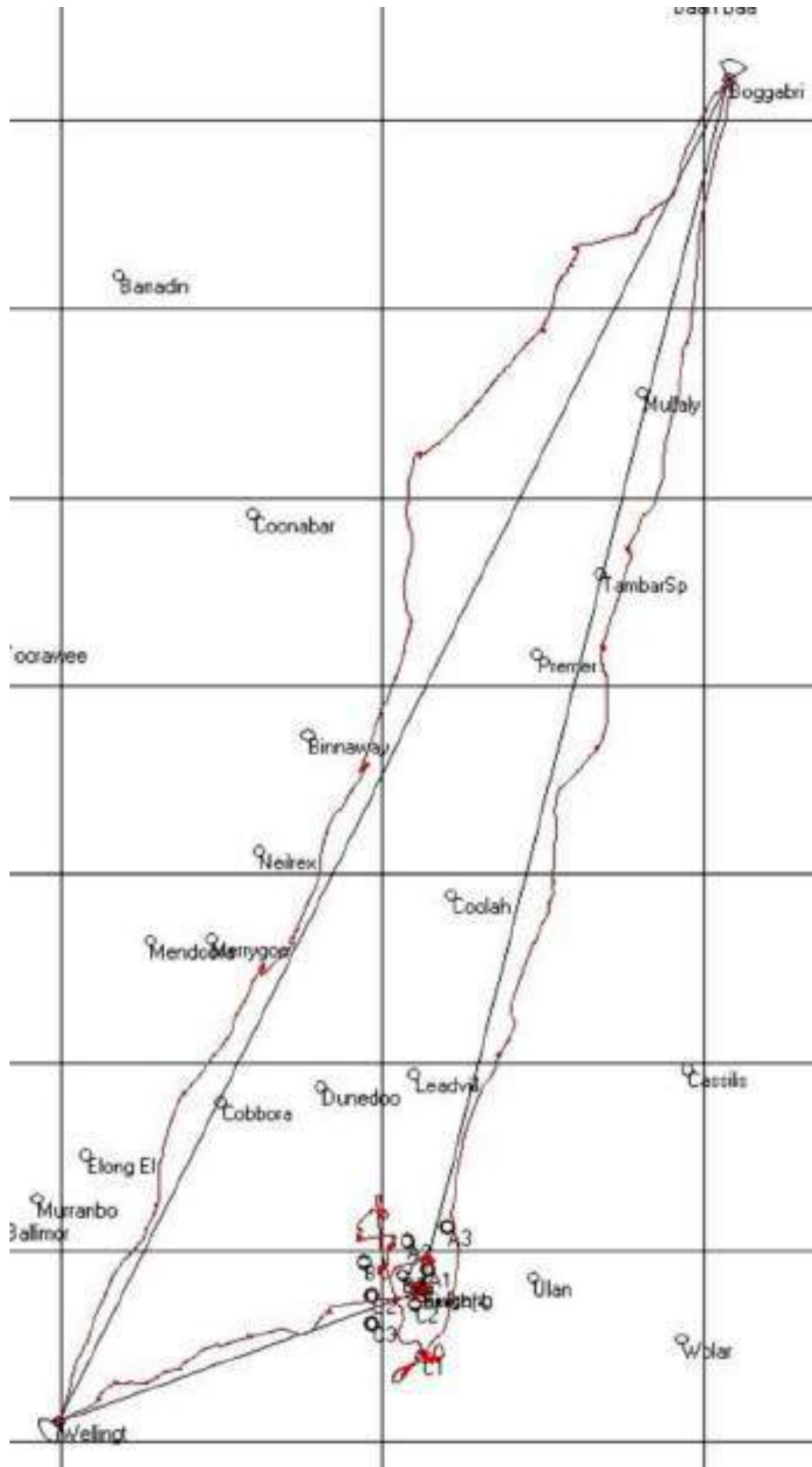
Day 4:

Assigned Area Task: Mullaly 30 km dia – Wellington A/F 30 km dia – Gular
40 km dia
Achieved Distance: 616.00 km, Achieved Speed: 147.25 km/h

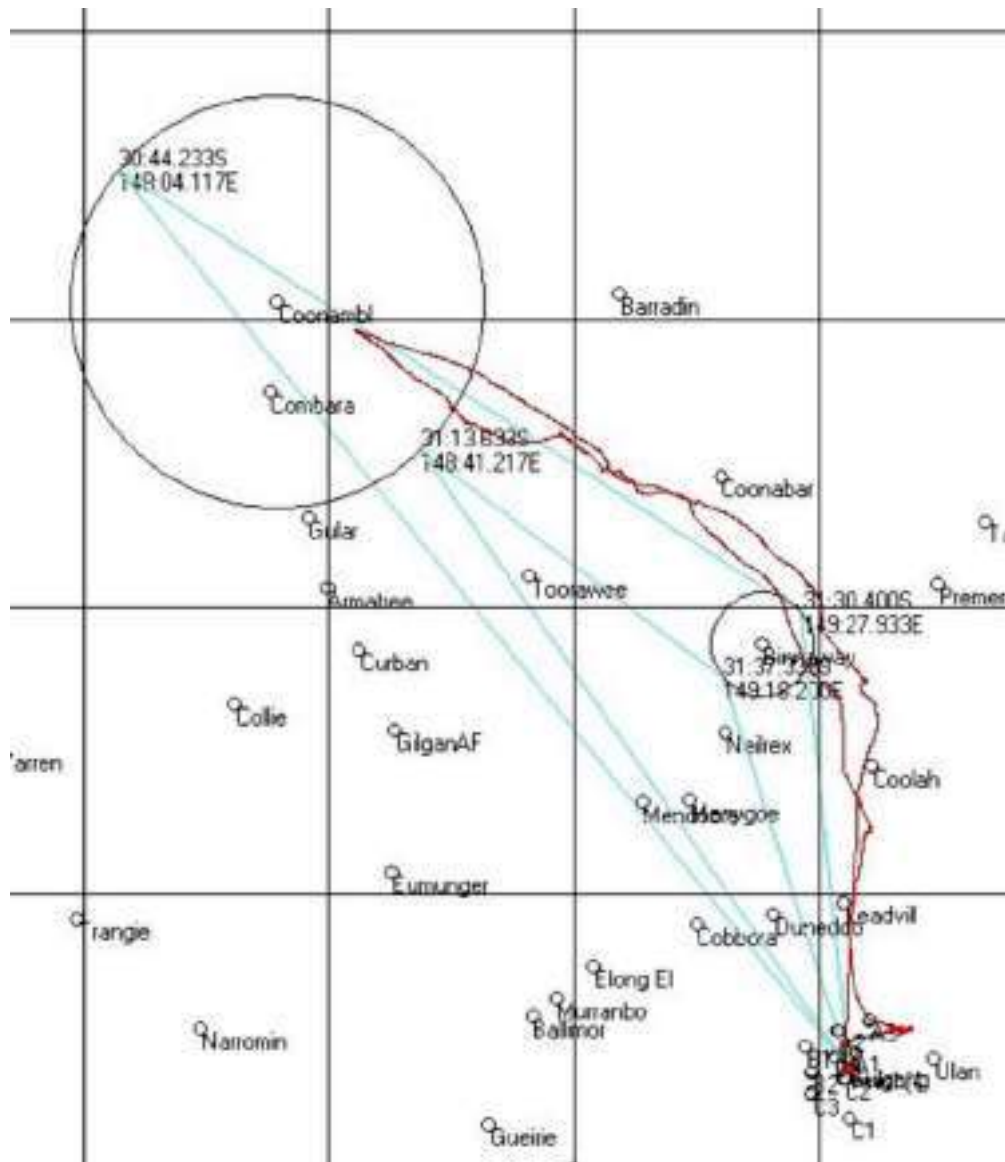


Day 3:

Assigned Speed Task: Boggabri – Wellington A/F
Task Distance: 471.24 km, Achieved Speed: 154.36 km/h



Day 2:
Assigned Area Task: Binnaway 20 km rad – Coonamble 50 km rad
Achieved Distance: 353.00 km, Achieved Speed: 117.67 km/h



Day 1:

Assigned Speed Task: Arthurville – Narromine – Collie
 Task Distance: 351.00 km, Achieved Speed: 127.22 km/h

