

Narromine News 2004

**Soar Narromine 2つのトロフィー獲得
International Young Teams Challenge Week
Australlian FAI National
Big Days !!!
Shinzo 地元紙 1面に登場**

Masahiko Ideo Report

(1)僕もう一人で飛べるよ

中学生のトレーニング日記

(2)Duo Discusで飛ぶナロメインは別世界

Flying in the French Alps

2004, 11, 27 **Soar Narromineが2つのトロフィーを獲得！！**

Decentralised Cross Country Comps Officer のChris Stevens から2つのトロフィーが授与されました。



The **NATIONAL DOUBLE SEATER CLUB TROPHY** を受け取るChristiane
(Duo Discusによる複数の700km超えフライトに対して)
The **NATIONAL SINGLE SEATER (LEAGUE 1) TROPHY**
(2003/2004シーズンのShinzoの数多くの長距離フライトに対して)

2004, 11, 1 - 10 **International Young Teams Challenge Week**

Patrick Gai: ドイツの今年度ベスト・ジュニアパイロット

Hideki Arai: 2004年日本学生選手権者

及び日大航空部のToshihiko Ouchi , Masafumi Sanada の皆さんが参加して、Soar Narromine恒例のYoung Team Challengeが開催されました。



3つの初300km目的地フライト。2つの700km Free Distanceフライトが達成されました。

*** この企画は、(財)日本学生航空連盟、日本大学航空部、German Hans Kellner Gedächtnis Fond、***
*** のご協力を得てSoar Narromineが実施しています***



2004, 10, 6 - 15 **Australian FAI Nationals : Dalby, Queensland**
 今年のオーストラリア選手権。ShinzoはNimbus 4DMで参加しました。



Christiane談「今大会、私たちは競技に勝つよりも、楽しむことに主眼を置いていました。だからこっそり我が家の飼い猫(ヘイリー)をグライダーに乗せて連れて行ったり・・・笑」



2004, 10, 4 **News from Narromine !**
 2004年9月末日：今年の夏休み特別企画は盛況のうちに終了しました。

期間中、15名のパイロットにより、126時間、346回のASK21と、Duo Discusによるフライト。55時間、80回のAstir IIIb、DG101、ASW20bによるフライト。
そして7人の初ソロがありました。

9月25日：ドイツでの修理が完了したDiscus b (ZZ)がオーストラリアの空に帰ってきました。写真はShinzoによるテストフライト。



8月30日： Decentralised Cross Country Event 2003 - 2004において、Soar Narromineが National Two Seater Trophy を獲得しました。(Duo Discusにより)

8月29日： **Australian FAI Nationals** 6 - 15 October 2004 in Dalby, Queenslandで開催されます。Shinzo は Nimbus 4 DMで出場します。co-Pilot募集中！ (10, October以降)

2004, 9. 9 **2004 Australian National co-Pilot 募集!**

今年: 4 - 5 October Practise, 6 - 15 October Competition、Dalbyで開催されるAustralian Nationalに、ShinzoはNimbus 4DMで出場します。期間中の後半、10月10 - 15日 Shinzoのco-Pilotを募集します。飛行経歴は問いません。費用は一日当たりA\$400。この機会に世界トップレベルの競技を経験してみませんか？

興味のある方は、メールにてお問い合わせ下さい。 ideo@tkd.att.ne.jp

尚、本大会の公式HPは→ <http://www.ddsc.org.au/dalby2004/>

2004, 4. 18 **遅くなりましたが、2004年私(井手尾)のナロマインレポートです。**

豪華? 2本立て。

第一話 **「僕もう一人で飛べるよ・中学生のトレーニング日記」**

第二話 **「Ave. +19.9 ! Duo Discusで飛ぶナロマインは別世界」**

お暇な方はご覧下さい。



2004, 4. 6 **今月Shinzoが一時帰国。妻沼でアドバンス・トレーニングを開催!**

オーストラリアがシーズン・オフに入る今月、Shinzoが妻沼でアドバンス・トレーニングを開催します。 [詳細はこちら](#)

2004, 3. 1 **料金体系がFIXされました!**

今年のゴールデンウィークに予定されている、 **Flying in the French Alps (フランス)**

2004年4月29 - 5月15日の料金体系がFIXされました。 [詳細は→](#)

また、Shinzoは今回の企画にSoar NarromineのNimbus 4DMを持ち込むことを決めました。

2004, 2. 15 Guest report 最新版 !

年末年始にナロマインを訪れ、ご夫婦でDuo Discusフライトを楽しまれた、Toshi & Naoe 吉岡さんがご自身のHPにそのときのフライトレポートを発表されています。ご本人の承諾を得て、ここに紹介致します。

ご夫婦で一緒に楽しむナロマインの空。新しいスタイルですね。

http://www7a.biglobe.ne.jp/~soranoguide/narromine_top.html

2004, 2. 4 - 6 Big Days !!!

この3日間。750 km by Hornet, 700 km, 2つのFirst 500 km, First 300 km, そして2つのFirst 50 kmが達成されました。夜のシャウト！も賑やかです。



2004, 2. 3 Before Take-off !



ベテランからヤングまで離陸前の勢揃い。

2004, 2. 1 Good dicision !

通常の高高度でダウンウィンドに入り、ダウンウィンドでは多少のプラスすら感じていたASW24は、Runway 22に向かうベースレグで急激な下降風に遭遇。みるみる高度を失った。このままでは滑走路に届かない！でもパイロットは冷静だった。素早く決断してエアブレーキを開き、滑走路直ぐ手前の小さなパドックに無事アウトランディング。飛行場周辺の木々や滑走路手前の道路への衝突を避けた。

1時間後。パイロットとASW24はハンガーに帰還。我々はこのベテランパイロットの冷静で的確な判断に敬意を表し乾杯した。なんとこの人にとってこれがオーストラリアで初めてのアウトランディング。Good decision !!

3日後、この人はFirst 500 kmを達成しました。Congratulation !!



2004, 1. 19 Shinzo 地元紙Narromine Newsの1面に登場！



Shinzoはこの日、地元紙“Narromine News” Clare Oak記者の取材を受けました。記事の要約は以下の通り。この記事は1月23日の同紙1面を飾りました。

“Narromine ideal home for Shinzo

When approached by the TV media after placing a close second in the Australian Nationals Gliding Championships Shinzo Takizawa responded:
“I am proud to be a Narromine citizen”.

Mr Takizawa may not be Narromine born and bred, but he has definitely adopted Narromine as his home town.

And he wasn't shy about letting all those at the nationals titles know exactly how good Narromine is, especially for gliding.

“There were pilots from all the states in Australia as well as international competitors from Germany and Italy at the nationals in Gulgong”, he said.

“The championships ran from December 28 to January 10 and in total 21 competed and I came second overall, missing out on the championship by only two points”.

“In that time I frequently flew over Narromine and waved to my wife Christiane who was working very hard while I was away”.

Mr Takizawa said the conditions for gliding over that period were some of the best he had seen in a very long time.

As part of the national titles the states battle it out against each other to take home the state shield.

And Mr Takizawa did his bit for NSW bringing home the shield that is now hanging proudly in his office.
His best flight for the competition was a 616 km triangle and he clocked a top speed of 154 kilometres per hour.

"I'm very proud to be the top pilot in NSW and the second top on Australia", he said.

"And next time I would like to come top".

This performance has put Mr Takizawa on the right track to qualify for the next World Championships in 2006.

He competed in his first official World Championships last year in Poland and ranked 19th in the world.

"I was disappointed with my performance at the World Championships but it was my first time in open class and my first time competing with that glider", he said. "I was over prepared for the competition over there and I lost my concentration and focus, but it was an honour just to compete for Australia".

Mr Takizawa said the international and national glider competitions he has attended helped to reinforce how good the conditions for gliding in Narromine really are.

2004, 2. 7 昨年の市川博一さんのフランスアルプスレポートを更新!!

文章レポートを追加しました。一読の価値有り！ [こちら→](#)

2004, 1.23 Soar Narromine Special Events !!

今年のSoar Narromine Special Event の発表です。

○ Cross-Country コーチング イン 妻沼

2004年4月17 - 25日

Shinzoが日本の妻沼でクロスカントリーコーチングをおこないます。詳細は(財)日本学生航空連盟 TEL 03-5541-8648 まで。

○ Flying in the French Alps (フランス)

2004年4月29 - 5月15日

Shinzoと共にフランス・アルプスを飛べます。

[詳細は→](#)

○ International Hockenheim Competition (ドイツ)

2004年5月19 - 28日

ShinzoがDUO Discusでコーチングします。

○ Australian FAI National, Dalby (オーストラリア)

2004年10月4 - 15日

興味のある方はお問い合わせ下さい。info@soarnarromine.com.au

*** Australian FAI National in Gulgong 出場レポートby Shinzo ***

昨年12月28日から今年1月9日までの間、Gulgongで行われたオーストラリア選手権に、ShinzoはNimbus 4DMで出場しました。結果は2位。チャンピオンまであと2ポイント差でした！ 以下はShinzoからのレポートです。

「今回の選手権は、当初1クラスのハンディキャップ競技として開催される予定でした。このハンディキャップがネックとなり、何人かのトップパイロットは出場を辞退しました。代わりにハンディキャップの魅力に惹かれ何人かのLS4 やDuo Discusのパイロットが参加を表明しました。私はハンディキャップには興味はなく、またNimbus 4DMで出場する私には、もはや勝つチャンスは無いだろうと考えていました。しかし競技が始まって直ぐ、私は考え方をポジティブに変えました。私は競技を楽しみ、競技に集中することができました。

気象条件はしばしばトラフの影響を受け、私はbest wayを見つけようと努力し、時に最高速度を獲得しました。

私の直近の競争相手(Ventus CM)は私よりも5%良いハンディを持っていました。これは、3時間のタスクで彼よりも9分早く飛ばないと同じスコアにならないことを意味します。これは困難なタスクですが、私は一步一步フライトに集中するよう努め、何日かDaily Winnerも獲得できました。残念ながら優勝には足りませんでした。この結果に私はとても満足しています。

私の競技期間中、私の不在中ご協力いただいたお客さんの皆さん、ありがとうございました。」

[Shinzoのフライトトラックとタスクはこちら→](#)

2004, 1.2 新しい年がスタートしました。!!

ナロマイン上空にはトラフが居座り、750 km以上の長距離飛行が複数達成されました。

2004, 1.1 あけましておめでとうございます !!

今年3月は春特！ 夏特と同じ格安条件でソアリングシーズン終盤のオーストラリアを飛ばす。まだ充分空きあり。お気軽にお問い合わせ下さい。

[春特情報は→](#)

ideo@tkd.att.ne.jp

2004 Narromine Report by Masahiko Ideo

第一話 僕も一人で飛べるよ！ 中学生のトレーニング日記



第3旋回。よ〜く滑走路を見て！

今回のナロマイン、私自身のフライトと共に楽しみだったのは、息子の陽(Akira)を同行させたことでした。Akiraはこんな両親を持ったがためにかつて生後8ヶ月で初めてナロマインの土を踏み、以来今日までに本人の希望とはまるで関係なく、すでに10回近く訪れています。乳幼児期はナロマインの暑さに苦しみ、英語のベビーシッターさんに苦勞し、両親が飛びに行くのを泣いて追いかけてきたものでした。(苦勞かけたねー)

こんな目にあつたナロマイン。てっきり嫌いになっているかと思いきや、昨年突然、「僕もナロマインでグライダーやってみようかなー」と言い出しました。気が付けば息子も14歳。操縦練習が可能な年齢になっていました。「いい加減な気持ちで始めようと言うのだったら父さんも母さんも反対だよ。でも真剣にやってみようと思っているのだったら、ShinzoさんもChristianeもきっと応援してくれるはずだ」と私。「うん、真面目にやるよ」

私はすぐさまヨーロッパに滞在していたShinzoさんに連絡を取り、帰りの乗り継ぎ地、成田でAkiraをShinzoさんとChristianeに託しました。こうしてAkiraは昨年の夏休み、ナロマインでグライダー練習を開始しました。そして「あとは着陸のフレアだけが課題だな」、とShinzoさんに言われて帰国しました。

15歳になったAkiraは、今年1月の高校受験を無事にクリア。あとは中学在学中の初ソロ目指し、1月末私と一緒にナロマインへ向かったのです。



乾杯！ 左からChristiane, Akira, Shnzoさん, Natsuoさん, Rafael
 乗り継ぎ便の都合でナロマイン着が夕刻になった私たちを待っていたのは、
 ShinzoさんとChristianeが用意してくれていたシャンペンによる
 Akiraの高校合格祝いの乾杯でした。
 思いがけないことにびっくりのAkira。もっとも未成年Akiraのグラスの中身は
 すべて私が頂きましたけど。。美味しかった！ ShinzoさんChristianeありがとう。



翌日から早速練習開始。
 複座トレーニングのAkiraは単座機の我々が全機離陸してからなので、
 それまではグランド・ボーイとしてお手伝い。
 慣れた手つきで索付けをし、翼端保持、離陸時間のチェックも忘れません。
 へえー去年の成果かな。と感心する私。



いよいよAkiraの搭乗順。“CHAOTIC”はちょっと怪しかったけど、
リラックスはできている様子。
「おいAkira、後ろに座っているのは赤ん坊のときから知っている優しいおじさん
の滝沢さんではなく、名インストラクターのShinzoさんなんだぞ」
などと余計なことを言う私でした。

オーストラリアの春先だった昨年と異なり、今回は夏のピークシーズン。
気温の高さとサーマルの多い荒れた気流は、Akiraにとって相当勝手が違ったようです。
飛行時間は増えるものの、最後は空酔いで降りてくるという状態が続きました。
「僕、サーマルは嫌いだ。曇りにならないかなー」などとナロマインを訪れる
他のグライダーパイロットからは絶対に聞かれないようなセリフを吐きます。



今回ShinzoさんはAkiraを中学生だからと特別扱いせず、
ゲストハウスで各国からの学生さんたちと共同生活をさせてくれました。
これは彼にとって貴重な経験になりました。
3日に一度廻ってくる食事当番での生まれて初めての料理。
巨大なハンバーグはフライパン上でひっくり返すことが出来ませんでした。(笑)

メンバーにも恵まれました。W大前キャプテンのTadahiroさんは、
「解らないことがあったら何でも聞きなよ」と息子に気さくに声を掛けてくれます。
美大に通いながらドイツでグライダー練習を続けてきたというNatsuoさんは、
日本のグライダー界にはめずらしい(?)穏やかな雰囲気を持った人。
スイス人タグパイロットのRafaelも若いのに気配りのあるいい奴です。



Akira & Rafael



機体点検でも興味津々



恒例のバーベキュー。Shinzoさん差し入れのお菓子の家の解体を任されたAkira

Akira待望(?)の曇りの日がやってきました。
私もShinzoさんのはからいでオーストラリアの教育証明に書き換え、
Akiraの後席に乗ることになりました。



Rafaelの乗る曳航機に曳かれて離陸。息子が本格的に操縦練習を始めてから、一緒に飛ぶのはこれが初めてです。正直言って実の子との練習は緊張します。かつて母親がASW20B(GYM)に乗るとき、操縦席の横にぶら下がって泣いていたAkiraが、今は自分で操縦しているのか…なんて感傷に浸っていて気が付きました。
「えっ！ いつの間にこんなに出来るようになったの？」

Shinzoさんから「ソロは近いよー」とは聞いていたけど、ここまでとは…
無駄な力が抜けていて想像以上にリラックスしている。曇りで気流が静穏になったので
楽々と飛行機に追隨している。

通常このレベルの練習生の場合、曳航中は曳航機に一点集中するあまり、
首は固まったように真っ直ぐ前だけを見ていて、後席から
「よく首を動かして周囲の対空警戒をしなさい」と注意するのが常だけど、
Akiraは実によく首も目もきよきよと動く。リラックスついでに無駄口まで叩く。
「お前は何を根拠にそんなにリラックスしているんだ。グライダーをなめてるの？」
思わずのど元まで出かかった言葉を飲み込みました。

離脱してFUST。旋回を何度か練習してダウンウィンドに向かいます。
日本から来た人の多くが最初は戸惑う、英文で長い無線のダウンウィンドコール。
Akiraはつかえることもなく一息で言い終わりました。
英語が大の苦手のAkiraのこと。きっと意味も分からずに
呪文だと思って言っているに違いありません。



RWY22 Right Grassに着陸。課題のフレアも、Shinzoさんの教えなのか、
「はい機首を起こしてー、起こしてー、真っ直ぐー、はい接地」なんて自分で
やけに明るく声に出してやっている。タイミングもピッタリ。なんで??

機体が停止するとShinzoさんがやって来ました。
ここからがShinzo流トレーニングの始まりです。
「はい。じゃあ次はランウェイ29に着陸してみよう。トラフィックパターンも
風向も変わるよ。いいねー」「はい」と簡単に返事をするAkira。
「いきなり横風場周か。大丈夫かよ? そんな安請け合いて」と内心心配な私。

離陸はRWY22のまま、離脱後RWY29のダウンウィンドに向かう。
「うーん。パターンはいいな」内心ホッとす。
「あれ? ちゃんと偏流修正できるんだ」AKiraに聞くと、
「偏流って何? だってこうしないと流されるんだもん」とAkira。
「なに! お前、理屈も解らずにやってたの??」
着陸も先ほど同様無難にまとめRWY29 Right Grassに停止した。
Shinzoさんがやってきた。「うん。いいよ。次はランウェイ36ね。ちょうど
第4旋回が私の家の上あたりになるかなー」えっまたRWYチェンジ?
河川敷の滑空場が多い日本では、2方向の着陸は出来ても、3方向の着陸を経験する
ことは不可能です。ナロマインならではの練習には違いありません。でもAkiraには
今自分がどれほど貴重な練習をしているのかの自覚は当然ありません。



RWY29で離陸して、離脱後RWY36のダウンウィンドへ。実はナロメインで20数年飛んでいる私も数年前に出来たばかりのRWY36に着陸するのは初めて。アウトランディングにも似た緊張感が漂う。(でもそれは私だけだったようです) Akiraは特に何も考えている様子もなく、自然にRWY36のダウンウィンドに入り、第3旋回を回ると突然言いました。

「あっShinzoさんちみつけ。プールも見える。ヘイリー(Christianeの愛猫)いるかなー」

「お前なあ、初めて降りるランウェイだぞ。よそ見しないでちゃんと前見て操縦しろ！」

とうとう我慢できずに言ってしまいました。

実の子相手だとなついつい口調も厳しくなります。

「大丈夫だよ。ちゃんと降りるから」

平然と言うAkiraの言葉通り、ASK21(UKW)はスムーズな第4旋回でRWY36のファイナルへコースからずれることもなくそのまま着陸しました。

この日計5回 Akiraと同乗しましたが、とうとう私が手を出す場面はありませんでした。

私は頭を抱えました。いくらナロメインという環境で、ShinzoさんとChristianeという二人の名インストラクターに教わったという恵まれた状況とはいえ、短期間でここまでリラックスして、まるで自転車に乗っているかのようなお気楽操縦ができるのか？ 試しに本人に聞いてみました。

「お前、ソロで飛ぶという実感あるの？」

「別に大丈夫でしょ。僕もう一人で飛べるよ！」

予想通りあっさりと答えました。



私はかれこれ20年間、グライダーのインストラクターをやってきました。

でもこんな練習生は初めてです。考えに考え一つの結論を出しました。それは・・
「子供だからだ！」

子供だから余計なことを考えない。言われたことだけをやってあとは感覚次第。

- ① Shinzoさんから、「トラフィックパターンはランウェイを基準にファイナル、ベース、ダウンウインドの3つのレグを頭の中で想定して目標を取るんだよ」と言われればそれだけをやる。だからランウェイが変わっても気にしない。
- ② 自転車に乗るようにリラックスしているので周囲がよく見え、風に流されているのを自然に感じ、無意識に修正している。
- ③ 練習の初期にShinzoさんにループやスピンなど曲技をやってもらい、異常姿勢に対する恐怖心が無い。
- ④ Shinzoさんはものごころつく前から知っている家族同然のおじさん。私は父親。インストラクターと乗っているという緊張感がない。(?)

Christianeに聞いてみました。彼女も14歳からグライダーを始め、
 15歳で初ソロに出た経験を持っています。

「ドイツでは多くの子供が14歳でグライダーを始めるの。そしてまず感覚として操縦を覚えてしまう。だからみんなAkiraみたいに自転車に乗るみたいにリラックスして操縦しているのよ。でも16~7歳になると、それぞれのグライダースクールで様々な理論を教わるの。そうするとみんな混乱して・・そこから苦労するのよね。(笑)
 それがドイツの練習のプロセス。Step by Step ね」

なるほど・・・日本の練習プロセスとは違うけどそういうことか・・・



結果として Akira待望の曇り日も一日だけ。翌日からサーマルだらけのいつものナロマインに戻りました。今回の滞在最終日、ShinzoさんはAkiraのために特別にサーマルが出る前の早朝練習を組んでくれました。みんなが何とかAkiraをソロに出してやろうと、早朝から協力してくれました。

でも世の中そう何もかも上手くはいきません。その朝はあいにくの強風。それでもAkiraはそれなりに強風に対処しながら飛んでいましたが、とうとう風は初ソロの安全基準を下回ることはありませんでした。

今回最後の練習フライトの着陸後、ShinzoさんはAkiraと固く握手をして言いました。
 「初ソロには出られなかったけど、私はAkiraの上達にとっても満足しているよ。
 私自身、Akiraとの練習を通じてたくさんのことを学んだよ」

皮肉なもので早朝練習を終わって朝のブリーフィングのためにOffice1に戻る頃、

風が弱まってきました。太陽の位置も高くなり強い日差しが照りつけています。
早朝の強風に触発されたのか、早くも積雲がちらほら。
なにやら今日はとんでもない日になりそうな予感です。(第2話につづく)



夜明けのDubbo Airport さあ日本へ帰ろう！

2月5日、Akiraと私は帰国しました。初ソロは高校進学後に持ち越されましたが、もう手の届くところまでできています。
(第1話完)

[第2話はこちら](#)

2004 Narromine Report by Masahiko Ideo



今回のナロメイン、息子Akiraの初ソロは成りませんでした。
滞在最終日の早朝練習を終え、朝のブリーフィングのためOfficeに戻ると
Shinzoさんが私に言いました。

「Masahiko、今日が最終日ならDuoに乗ってみる？」

「いいですねー」と私は即答。

最終日も我がASW20B(GYM)でがんがん飛ぶのもいいけど、初めてのDuo Discusも魅力的です。

しかもナロメインの夏のコンディション。Shinzoさんのコーチング付きです。
「今朝は早起きしたし、今回のナロメインは軽くDuoを慣熟して締めるとするかー」
そんな考えが頭をよぎりました。

「軽く？」

とんでもない。予想をはるかに上回るBig Flightが待っていました。
これがナロメインなんです。

その1) Big Task Day !!

Soar Narromine朝のブリーフィング恒例、Shinzoのサーマル予想です。
既に積雲が出始めている状況、景気の良い予想が出ます。
サーマルスタートは午前10時過ぎ頃、午後にはトップ10,000feet(3,000m)以上が
数時間続く。
天気の崩れなし。日没までO.K。

さあ、パイロット達のタスク設定です。



まずはDG101のTadahiroさんとG102のNatsuoさんがFirst 50kmを宣言。
これは楽勝でしょう。ついでに300km飛んでしまうかも。



次にASW24のKatsuhikoさんとDiscus bのSatoshiさんがFirst 500kmを宣言。
ナロマインのベテランVentus bに乗るEijiさんもこれに付き合います。
こんな日にトライできるなんて美味しいなあ。

さらにヨーロッパのトップジュニア、Stephanがたまたま機体が空いてなくて乗る
Hornetで750kmを宣言！
さすがだ。弘法筆を選ばずってヤツだな。(古い例えだ)

さて、私とShinzoさんの乗るDuo Discusは、
取りあえず500kmグループとつるんで飛ぶことにしました。
ブリーフィングの後、Shinzoさんが私に耳打ちします。
「今日のコンディションなら500kmは直ぐ飛び終わっちゃうから、700km以上は飛ぼうね」



撮影Akira

その2) Duo Discusの操縦性

単座機の離陸を見送り13:10にTake-off。(う～ん、700km飛ぶにはちょっと遅いか・・・)
 Duoの離陸。おっこれはやり易い！ 以前ここで乗ったNimbus 3、そして昨年乗った
 Nimbus 4DMIは、その圧倒的なパフォーマンスで操縦する者を驚かしますが、
 オープンクラス独特のエルロンの鈍感さ、ラダーの重さは避けられませんでした。
 長距離記録飛行や競技会など、特殊な用途で使う機体。気合いを入れて操縦する機体。
 でも注ぎ込んだエネルギーには必ず結果で応えてくれる機体。
 そんな印象をオープンクラスの機体に持っていました。

あれ？でもDuoは？ 20mスパンの高性能オープンクラス機なのに・・・
 ついついそれを忘れてしまう。。。

この感覚は離脱後にはっきりと現実のものになりました。
 エルロンは15mクラスの我がASW20Bとさほど変わらない操縦性。
 心配していたラダーにはまったくストレスがありません。
 これが20mスパンの機体の操縦？ なんだか騙されている感じです。
 唯一、ピッチ変化に伴うエレベーター・トリムの操作量はオープンクラスの
 それでしたが、このクラスの大型機でこれは仕方がないでしょう。
 でもフラップがない分、左手は空いているのでまるで苦になりません。

サーマリングからクルーズへの移行もスムーズです。長年15mクラスに慣れ親しんだ私は、
 フラップによって翼形を変えることなくサーマリングの低速域からクルージングの
 高速域まで無理なく移行できる操縦性にただ驚くばかりでした。

一言、「これは快適だ！」

その3) Duo Discusの性能

Duo Discusといえば、Discusの複座機版、と誰しも考えるでしょう。
 私は今回のフライトで、それはちょっと違うと感じました。
 単座のDiscusにも何度か乗りましたが、性能的にDuoは1ランク上に位置します。
 私見ですが、単座Discusのクルージングスピードは、70kt(130km/h)が限度と考えています。
 それ以上になるとフラップ付きの15m機と並んで飛んだとき、目に見えて沈下率が増大します。
 ここナロメインでは、70ktクルージング・コンディションは「中の下」の日。
 80kt(148km/h)、90kt(167km/h)、そして100kt(185km/h)の日も珍しくありません。
 だからこそ私は、長年ナロメインで15mクラス機で飛んでいましたし、
 中速域の性能を向上させたDiscusのような機体は、日本やヨーロッパなど
 weak conditionの国向きという印象を持っていました。
 でもDuoに関してはその考えは改めなければならないでしょう。
 今回、最も使ったクルージングスピードは、95kt(176km/h)でした。
 まったく無理のないスピードでした。
 L/D 45も、額面通りという感じで発揮されます。

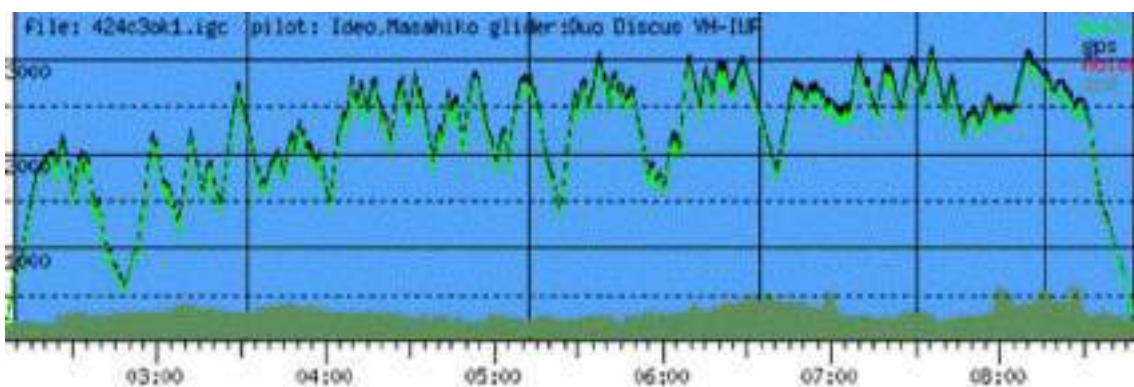


クラウドストリートを95ktでクルーズする

その4) Long Distance Flight

まずは第1旋回点、ナロマインの南110kmのTichborneを目指します。スタート直後、Duoに不慣れな私は一度高度を落としましたが、何とか回復、TichborneをクリアするころにはすっかりDuoの操縦性が身体に馴染みました。第2旋回点はそこから170km北のCollieです。先行の各機には第2レグ、Collieまでに追いつきました。

Shinzoさんから次々に繰り出される妥協のないアドバイス。クルージングスピード、サーマルを見切るタイミング、サーマルを出る方向、飛行コースの取り方、等々。無駄のない効率的なフライトに不可欠なものばかりです。まったく後席で寝息を立てていると思ってちょっとルーズな操作をすると、反射的に目を覚まし間髪を入れずにアドバイスが飛んできます。。恐るべし。



第3レグ、500kmトライの面々はナロマインの南約80kmのAlectownで引き返しますが、我々はさらに20km南のParkes まで行くことにしました。飛行コースもより良いコンディションを求めて、やや東よりのHerveys Rangeの低い山脈沿いに取りります。その尾根沿いには見事な積雲が連なり、クラウドストリートを形成しているのが見えます。

スタート直後に高度を落としたRange北側の低地を、今度は余裕の高度でクリア、クラウドストリートの下に入りました。よりどりみどりの美味しそうな積雲群の中、西側斜面上空の特に形の良い雲へ向かいます。

雲の手前で全身がシートに押しつけられるような強烈なリフト、
オーディオ・バリオがけたたましい音を上げます。きた！！
旋回に入れながら計器板中央、電子バリオの黄色いニードルに目をやると、
「あれ？、針が真下を指している。壊れちゃったのかな??」
目をこの計器の中央部に付いている液晶表示のアベレージ計に移すと..
「ゲッ！ Ave. +19.9kt！ ? なにこれ？ 19.9kt(毎秒約10m)ってこの計器の最大指示？」

もはやバリオを見る必要もありませんでした。高度計の指針が目に見えて時計回りに
回転しています。なにか現実とは違う世界に入ってしまったような感覚。

「これは夢か??」

高度は瞬く間に10,000feetを超えました。

「そうか、このニードルは180°で振り切れるのではなく、270°まで指すのか・・・」

妙なことに感心しつつ、ご機嫌なフライトは続きます。

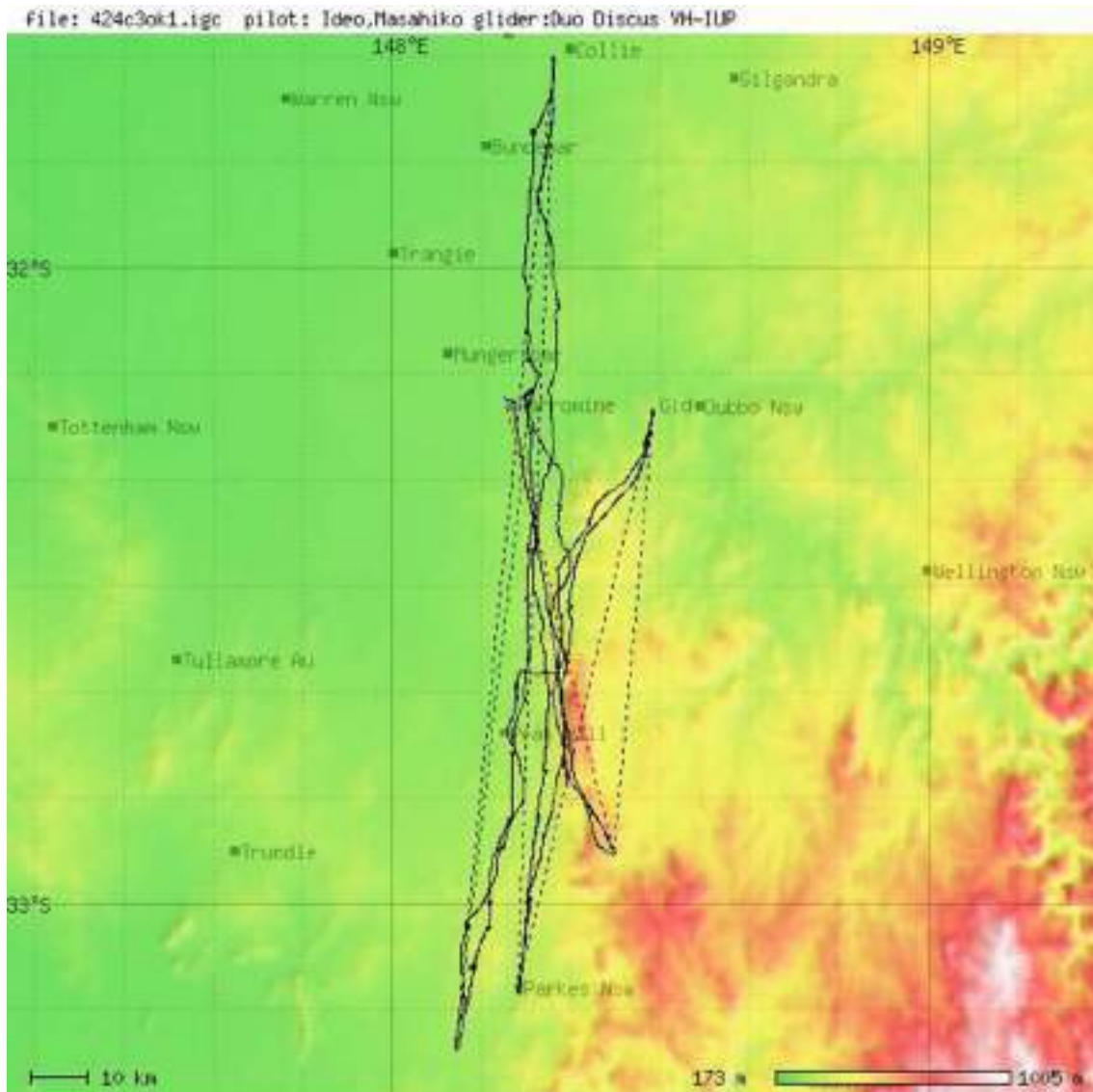
次のサーマルはAve.+13.0。その次もAve.+11.5・・・

Parkesまでの60kmは、あっという間でした。

次は進路を再度北へ、ナロマインの東20kmのMinore Siloをクリアして反転、

三度目の南進です。

Alectownの東側へ、コンピュータのファイナルグライド高度と日没時間を睨みながら最大進出、
最終旋回点を回る頃は、午後7時近くになっていました。



いよいよナロマインへのファイナルグライド、遙か西の地平線上に傾いた太陽に照らされ、
Range上ややまばらになった積雲群が赤く染まっています。

40km前方のナロマインの町が薄暗く見えます。日没が近い！



午後7時40分過ぎ、ナロマイン飛行場に着陸。飛行距離は720kmでした。
この距離は、インターネット上で世界中のパイロット達が自己記録を出し合って競う
Daily距離コンペの2004年2月4日付け世界第2位でした。



素晴らしい機体 Duo Discus。是非また飛んでみたい

既に全員がとっくの昔にタスクコンプリートしていることは、

無線で聞いて知っていましたが、その全員が帰らずに待っていてくれました。

その日のシャウト(タスク達成祝いの乾杯)は賑やかでした。
First 50kmが二人、(結局200km位飛んだそうですが・・・)
First 500kmが二人、そして我々の720km。



これで朝、Akiraが初ソロに出ていればすべてがHappyだったのですが、
こればかりは仕方ありません。
今日は「大人の日」だったということでしょう。
Akiraもミルクのグラスを手に我々を祝福してくれました。

(完)

[Newsに戻る](#)

Flying in the French Alps

2004



Soar Narromine では、日頃応援して下さっている皆さんに感謝を込めて
オーストラリアのシーズンオフにあたる日本のゴールデンウィークに
フランスアルプスフライトを計画しています。

この企画は昨年に続き第2回目となります。

現地クラブの全面的な協力により、ShinzoとChristianeが
フライトのすべてをコーディネート。

現地グライダークラブ費用のみで夢のフランスアルプス・フライトが実現します。

Soar Narromineは一切のマージンを取りません。

後席にはShinzoが英語を話せる現地インストラクターが乗るので言葉の心配も不要です。

NEW!! 2004.3.1 Soar Narromine のNimbus 4DMの参加決定!

NEW!! 現地より今年の各種料金が届きましたので、一部料金を改訂しました。

【FLYING IN THE FRENCH ALPS】

Soar Narromine / the Association Aeronautique Verdon Alpilles, Vinon 共同企画

【場 所】 南仏Vinon マルセーユから鉄道で約2時間。サントーバンの南に位置しています。

【飛行経歴】 問いません。Shinzo他、ベテランインストラクターが同乗します。
(ただしSoar Narromineでのフライト経験者に限らせて頂きます)

【インストラクター】 Shinzo Takizawa : Soar Narromine CFI

Tom : Vinon CFI

Regis Kuntz : Vinon Deputy CFI

【期 間】 2004年4月29日～5月15日のうち、7 days / 10 days / 2 weeks を選択

【予定使用機体】 Duo Discus / Nimbus 4D / **Nimbus 4DM ! (37)**

【費 用】 (Vinon までの渡航費を除く)

French Gliding Administration fees : 275 EURO

フライト料 : Nimbus 4DM 270 EURO per day include take-off by engine

以上は現地でShinzoに直接支払います。

Nimbus 4D 173 EURO per day / Towing 52 EURO

Duo Discus 138 EURO per day / Towing 52 EURO

(例: 7日間フライトすると、190 EURO x 7 days = 1,330 EURO)

以上は現地クラブに直接支払います。

宿泊 : Single room 42 EURO per night x 8 days = 336 EURO

Double room 45 EURO per night

以上はホテルに直接支払います。

食費 : 20 EUR per day みんなで買い物に行き自炊します。
20 EURO x 8 = 160 EURO

現地での交通費その他諸経費 : 40 EURO per day
40 EURO x 8 days = 320 EURO
レンタカーを借りる必要はありません。

以上、一週間で約 2,400 EUR
お問い合わせ、申し込み等はメールでお願いします。
ideo@tkd.att.ne.jp

[昨年この企画に参加した市川博一さんのレポートはこちら・・・](#)