

Narromine News 2005

2005, 12, 27 吉瀬はるかさん、長距離フライトを楽しむ！

我が国女性グライダーパイロットの草分けの一人、吉瀬はるかさんがShinzoとDuo Discusで、645kmのクロスカントリートレーニングを楽しみました。時間は6時間30分でした。



2005, 12, 23 2006 3月「春休み特別企画」詳細発表！！



遅くなりましたが、来春3月の「春休み特別企画」の詳細を発表します。例年盛況をいただいています。ご予約はお早めに！（お問い合わせもお気軽に）
[「春休み特別企画」詳細へ](#)

ideo@tkd.att.ne.jp までお気軽にどうぞ。

2005, 10, 20 2005-2006シーズン料金表発表！！

しばらくの間、個人的に忙しくてHPの更新が出来ませんでした。済みません。今シーズンの新料金表が発表になりました。原油高が国際的に問題となっている昨今ですが、**Soar Narromineは料金据え置き**を決めました！昨年までの違いは、オーストラリアの消費税(10%)を内税として料金に含めたことです。これにより皆さんがフライトを計画する際に見積もり計算が容易になりました。

新料金表 → [WEB版](#) [Word版](#)

2005, 5, 27 2005年シーズン・スタッフ募集中！！

Soar Narromineでは来シーズンのスタッフを募集中です。期間は2005年7月下旬から2006年3月末まで。なるべく長期を希望しますが期間については相談可能です。グライダーの本場で自分の技量を磨きつつ、滑空場のオペレーションを学んでみませんか？詳細は、info@soarnarromine.com.au へ英語のメールでお問い合わせ下さい。



2005, 5, 18 2005年「夏休み特別企画」詳細発表！！

今年の「夏休み特別企画」詳細が発表になりました。詳しくはこちら → [夏特](#) 予約も受け付けます。ideo@tkd.att.ne.jp までお気軽にどうぞ。

2005, 4, 16 (号外) Shinzo、生まれて初めてヘリコプターに乗る！！



学連のアドバンストレーニング初日朝、同連盟・鈴木専務理事の提案で妻沼入りに先立ち、日本選手権の開会式を表敬訪問することになったShinzo、開会式の模様を取材する朝日新聞社ヘリコプターで関宿入りすることになり、羽田から関宿まで20分程の空の旅を楽しみました。

グライダーや飛行機で1万時間の飛行時間を持つShinzoもヘリコプターで飛ぶのはこれが初めて、やや緊張気味に乗りこみました。

2005, 4, 13 Shinzo、今年も妻沼で飛びます。

今週末の16日(土)より24日(日)までShinzoは一時帰国、妻沼滑空場で学連主催のアドバンストレーニング

にインストラクターとして参加します。お問い合わせは、(財)日本学生航空連盟 TEL 03-5541-8648 または、[井手尾まで](#)。

2005, 4, 8 Shinzo、“Barron Hilton Cup”を勝ち取る！

Shinzoは半年ごとのCross-countryコンペティション“Barron Hilton Cup”のアフリカ/オーストラリア地区の勝者となり、今年7月米国ネバダ州で開かれるBarron Hilton Cup キャンプへの招待を受けました。今回の勝利を呼び込んだのは、去る1月28日のFAI 900km△(913km)フライトです。

2005, 3, 31 今年の「春休み特別企画」終了。

今年の3月期「春休み特別企画」が無事終了しました。

期間中の飛行実績：

複座機 (ASK21 and Duo Discus) 71 時間 (153回)

単座機 165時間 (74回)

成果：初ソコ×3、銀章×4、300km, 金章, ダイヤモンド章 各1

参加者：11名

***** 今年もゴールデンウィーク(5月中)もこの「春休み特別企画」を開催します *****

***** 予約受付中 *****



日曜日恒例のバーベキュー (写真提供: 榊原飛鳥さん)

2005, 1, 28 Shinzo FAI 900km△ 達成！！

ShinzoがDiscus 2aでFAI 900km△(913km)を達成しました。飛行時間は7時間半！これは彼自身、Nimbus 4DMでFAI 1,000km△を飛んだ二ヶ月後のことです。



FAI 900km△を飛び終え、Narromineに着陸したShinzo



2005, 1, 21 **先週ナロメインに行ってきました。**
 今年の私(井手尾)のナロメインレポート間もなく公開(・・できると思います)

2005, 1, 5 **Before Take-off.**



11 - 12機が離陸を待つ、フランス、ドイツ、日本、ポーランド、そしてオーストラリアのパイロット達。ちょっとしたコンペの様相です。

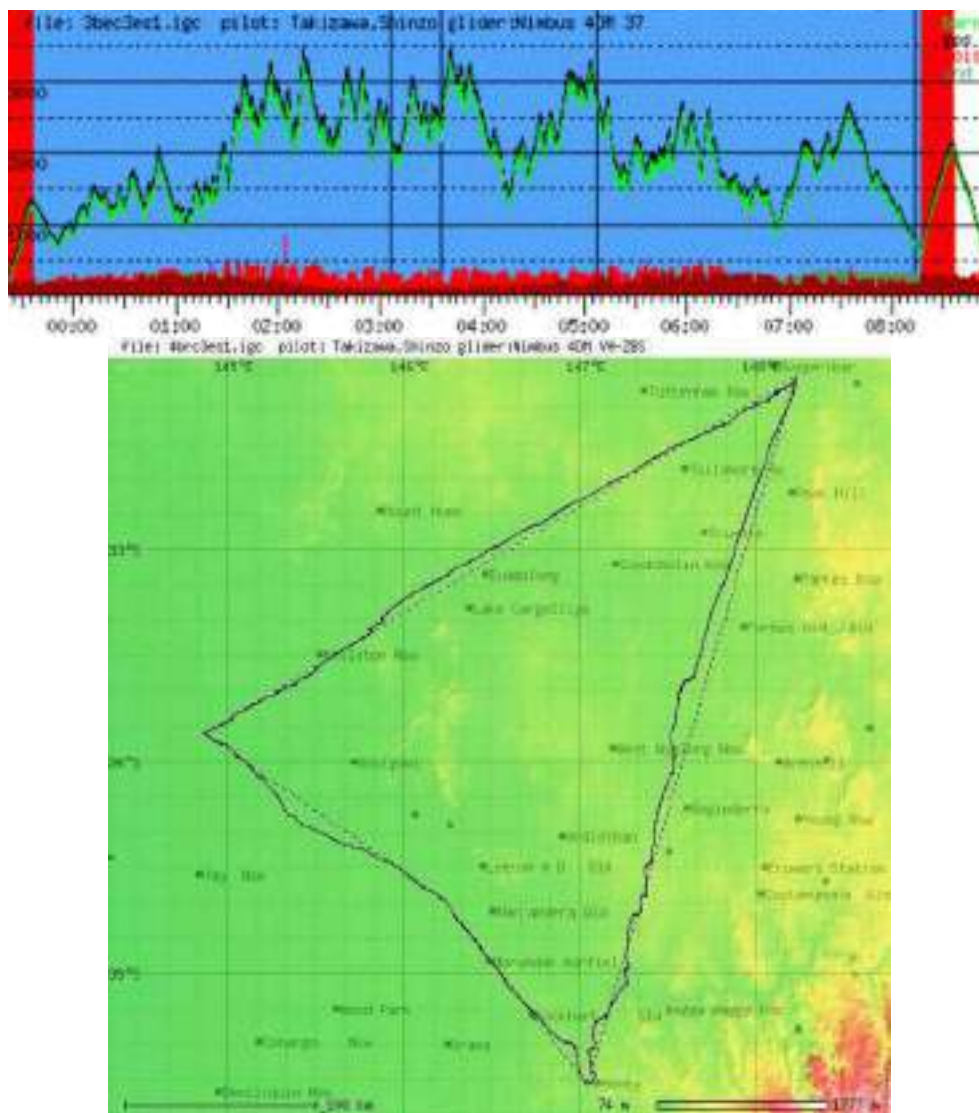
2004, 12, 19 **Shinzo 次なる目標！**

FAI 1000km△を達成したShinzoの次なる目標は、FAI 1100km△！



去る12月4日、最初の挑戦のため準備をするShinzoです。

2004, 11, 28 Shinzo FAI 1,000 km△達成！！
 ShinzoはNimbus 4DMでFAI 1,000 km△飛行を達成しました。このフライトは彼自身3度目、今年2回目の1,000 kmフライトとなります。



Barron Hilton Cup 25回記念大会, July 2005

25回記念バロン・ヒルトン・カップ..

バロン・ヒルトン・カップとは

バロン・ヒルトン・カップは、世界を5つに分けて行われるクロスカントリーのイベントです。各地域において最長のFAIトライアングルを飛んだパイロットが勝者としてゴールドメダルを手にし、アメリカ・ネバダ州北部にあるバロン・ヒルトンのフライングM牧場 (Flying M Ranch) で開かれる1週間のソアリングキャンプに招待されるのです。

ポイントは飛行したkmごとに与えられ、機種別に決められたハンディキャップが付きます。もし△コースが、FAIスポーティングコードを満たしていなければ、12.5%が減点されます。世界中のパイロットはどんなグライダーを使っても、居住国で行ったフライトの記録を提出することができます。△コースのフライトをコンプリートして点数がつく最低の距離は400kmです。

地域は、1. ヨーロッパ・アジア、2. アメリカ合衆国東部・カナダ、3. アメリカ合衆国西部・中央および南アメリカ、4. オーストラリア・アフリカ、5. 日本・ニュージーランドの.. 5つに分けられています。1のヨーロッパ・アジア地域は、オープン・15m・スタンダード・クラブ・複座の5つにクラスが分けられていますが、そのほかの地域は.. 1つのクラスしかありません。

バロン・ヒルトン・カップやルールについての詳細は、ホームページ (<http://barronhiltoncup.com/>) で見るすることができます。バロン・ヒルトン・カップへのフライトのエントリーは、インターナショナル・オンライン・ロガー・コンテスト (<http://www2.onlinecontest.org.>) を通じて行います。ここ2年間では、30,000フライト以上のエントリーがあり、バロン・ヒルトン・カップは世界最大級のグライダーイベントになっています。

バロン・ヒルトン・カップ勝利の軌跡

バロン・ヒルトン・カップについて話せば長くなります。その夢を成し遂げたいという想いは、夫よりも私の方が強かったかもしれません。私が1984年にグライダーを始めたとき、バロン・ヒルトン・カップはスタートしてたった.. 4年しか経っていませんでしたが、ドイツではすでによく知られた存在でした。それは父の夢でしたし、グライダーのセミナーへ行けば必ずいつも、誰かがバロン・ヒルトン・カップに参加したレポートを話していました。こうして、私もいつしか魅了されていったのです。しかしその夢が現実になる日まで、実に20年もかかりました。

2004年.. 11月.. 28日、信三はニンバス.. 4DMで.. 3度目の1,000kmフライトを達成。このフライトで、1,000kmを申請できることになりました。申請は.. GFA(オーストラリア滑空協会) 記章申請事務局のベリル・ハートレイが受け付けてくれたのですが、彼女はこのフライトがバロン・ヒルトン・カップでも興味深い記録になるかもしれない、と言いました。さらにバロン・ヒルトン・カップへは、ウェブ上のオンライン・ロガー・コンテストを通じて、7日以内にエントリーしなければならないことを教えてくれたのです。私はこの新しいルールについて認識していなかったのがラッキーでした。彼女の助言がなければ信三はバロン・ヒルトン・カップで勝てるチャンスを逃していたことでしょう。

最初、信三の記録は明らかにリードを保っていて、バロン・ヒルトン・カップのキャンプへ行くという私たちの夢が叶う日は近いと思われました。しかしゲリット・カーストイェンスもナロマインにおいて.. 2005年.. 1月はじめ、Nimbus 4 Tで1,000kmFAI△を達成しました。それは信三の記録より数km長いだけのものでしたが、Nimbus 4 Tの方が信三のNimbus 4 DMより大きなハンディキャップがあるので、かなり多いポイントが入ることになりました。私はがっかりして、オフィスの机から計算機を取り出しました。

計算してみると、900kmFAI△をディスカスで飛ぶことができれば、たとえゲリットがさらに少し距離を伸ばして△を飛んだとしても、彼の記録を抜くのに充分だということが分かったのです。

一方で信三は、1,000kmFAI△をディスカス2で飛ぶのではなく、1,100kmFAI△をNimbus 4 DMで飛ぶことを望んでいました。しかし勝てるチャンスを比べれば、ディスカス2での確率は90%、Nimbus 4 DMでは50%だと思いました。それなのに、信三はディスカス2で挑戦するという私のアイデアに納得しなかったのです。私は「お願いだからバロン・ヒルトン・カップのためにチャレンジして！」と強く説得しました。これまでにない初めての様相に、信三は驚いた様子で私の話の耳を傾けました。そして900kmFAI△の準備を始めたのです。



913km飛んだ後のShinzo。
午後6時半を過ぎているというのに空にはまだ積雲が。

2005年1月28日、信三は913kmFAI△をディスカス2で達成しました。同日、ゲリットも新たに1,000kmを超えるFAI△をNimbus 4 Tで成功させ、さらなる高得点を稼ぎ出しました。しかし、それは信三の記録を破るには至らず、信三が再びリードすることになったのです。信三はこの日、午後6時半に着陸をしましたが、まだ空にはいい積雲が残っていました。ディスカスで1,000kmFAI△を飛ぶことも可能だったかもしれません。でも、こうなることをその日の朝、予想することはできたでしょうか？他のいかなるバジフライトと同じで、バロン・ヒルトン・カップへのエントリーフライトも、前もって宣言した△コースを達成しないとはいけません。長すぎるタスクを組んで、アウトランディングをしてしまったら、ポイントにはならないのです。

今シーズンはまだ終わりではありませんが、ゲリットは信三の記録を抜くことができないだろうと思いました。このとき未来は私たちに味方していました。GFA記章申請事務局のベリルは「バロン・ヒルトン・カップの勝者のほとんどは、適正なハンディキャップが設定された、小型か古いグライダーで達成していますよ」と言っていました。その言葉は正しかったのです。

私はこの点で、バロン・ヒルトン・カップはとても素晴らしい大会だということに気づきました。誰でも、どんなグライダーでも、この大会に出ることができるのです。そして勝利のチャンスを得るために、高価なトップクラスのグライダーが必要だということはないのです。

3月の終わり、信三のフライトを再確認するため、オーストラリアでのバロン・ヒルトン・カップ代表を務めるクリス・スティーブンスに、バジ申請フォームを送りました。その後間もなくして、公式にキャンプへの招待を受けました。

フライングM牧場に到着

7月14日の午後遅く、世界中から招待者が集まってくるリノ空港に到着しました。私たちは、キャンプの運営サイドの責任者であるアンネット・ライヒマンと、25年前、アンネットの夫・ヘルムート・ライヒマンと共にこの大会を創設したフランク・フランクに会いました。

リノ空港からバロン・ヒルトンのフライングM牧場までバスで2時間移動し、夜遅くに到着。牧場では、豪華なモーターホームへ案内されました。全てのモーターホームは水道付きでトイレとシャワー完備。シャンプーから冷蔵庫の飲料水まで、ルームサービスから夜に道を照らす灯りまで、ここに無いものは無いぐらい何もかも揃っていました！..

Gliding

<初めてのフライトの日>

朝はビュッフェ形式の朝食で始まりました。食事は常に、最高級で新鮮なものを豊富に選ぶことができました。朝食後、最初のブリーフィングがありました。

ブリーフィングは毎朝9時に行われます。私たちは、この大会のディレクターで毎日のフライトオペレーションの責任者であるハネス・リンケと、ウェザー・チェックフライト・曳航オペレーションの責任者であるダン・グートゲルに紹介されました。彼らはフランク・ドネリーと一緒に、2機の曳航機で私たちを毎日曳航してくれます。その後、カール・ヘロルドにも紹介され、このエリアでの飛び方、ベストなタスクの組み方、ウェザーの判断の仕方、そしてどんなフライトが期待できるか、などを教えてもらいました。

ブリーフィング後、FAAのライセンス担当者が手続きをするため飛行場に到着。信三は20年以上前、すでにアメリカのグライダーライセンスを取得していたので、すぐにO.K.となりました。一方で私の場合は異なり、FAAの担当者は当初、私にアメリカのライセンスを発行すると決めました。しかし、FAAはオーストラリアに問い合わせ、私が本当にオーストラリアのPPL(プライベート・パイロット・ライセンス)を取得しているかどうか確かめなくてはならないので、発行には数週間かかるだろうということでした。そのため彼らは私に練習生のライセンスを発行することにしました。過去には世界チャンピオンであり、バロン・ヒルトン・カップの勝者であったブルーノ・ガンテンブリックですら、練習生のライセンスで飛んだそうです。彼はアメリカのライセンスを得るため、その後、無効だったドイツの古いライセンスを新しい番号に変えたそうです。

簡単に食事を済ませた後、信三と私はデュオディスクスでチェックフライトを受けました。信三のチェックはたった10分で終わりましたが、私は最後のパイロットだったので1時間も飛びました。離陸の時、私は自分がもう飛べないと思うような、とても不思議な感じを受けました。その理由は後に、カール・ヘロルドのブリーフィングで明らかとなりました。

フライングM 牧場は標高5,000ft、ネバダ砂漠の中に位置します。標高が高いので気圧が低く、すべてのコントロールを有効に使うためには通常より速いスピードが必要でした。もし離陸のとき片翼が傾けば、パイロットは無意識にエルロンを操作して修正しようとするでしょう。しかしここでそうすれば、下がった翼は失速し、地面に付いてしまって全く逆の結果になってしまうでしょう。また16,000ftから.. 18,000ftの間で、実際のクルージングスピードは速度計が示す値より20%程度速くなっていました。

初日は、フォーマルなビュッフェ形式のディナーで締めくくりました。今回私たちは、たくさんのフォーマルウェアやドレスを持ってきて、いつも着用しているグライディングTシャツやショートパンツは少ししかスーツケースに入れませんでした。これはケリー・クラフェに教えてもらった、良いアドバイスでした。

<2日目>

2日目は通常通り始まりました。ブリーフィングでパイロットはくじを引きます。くじの番号は毎日異なった順番でリストに記されています。リストの上になったパイロットから自分の好きな機体を選んでいって、リストの最後になったパイロットは残った機体になります。リストの順番は毎日変わるので、すべてのパイロットには平等にチャンスが与えら

れています。しかし今年は、例年より多いグライダーが牧場にあり、私を含めたゲストパイロットまでくじ引きに参加することになりました。

しかしここでちょっとした問題が発生。それは、私たちがグライダーを選ぼうとする前に解決しておかなければならない問題でした。

信三と私は二人とも体重が55kgしかないのですが、すべてのグライダーは最小搭乗者重量が75kg以上なのです。その不足分を補うために、私たちは追加のバラストを探さなくてはならなかったのですが、固定バラストは残念ながら見つかりませんでした。フライングM牧場のマネージャーであるテッド・シルトツィンガーは、バロンの私物である固定バラストを取り付けてくれました。

しかしそれでも不十分で、テッドは銃保管庫から「bibbies」と呼ばれる小さな弾丸を持ってきて、新しいバラストを造ってくれました。これで信三の分は大丈夫になりました。でも2人分には足りず、私たちのうち1人は複座機の後席に乗って飛ぶか、それとも地上で待っているかのいずれかでなければならなくなりました。そこで私たちは2日目のフライトにDG500を選び、一緒に飛ぶことにしたのです。



キャンプの期間中、信三は1,000kmを飛ばすと計画していました。しかし彼は2人で一緒に飛ぶ方がよっぽど楽しいからと、すぐさま自分の計画を変更し、複座で飛ぶことにしたのです。今回のキャンプではデュオディスクスが.. 3機と、DG500が.. 1機、そしてツィンアステアも1機用意されていました。選択できる複座機はたくさんありましたが、デュオディスクスが一番乗りたいた機体でした。私たちは.. 2人で2回くじを引くことができたので、どちらか1人はいつもリストの上の方になり、DG500で飛んだ初日を除いて、毎回デュオを選ぶことができました。

私たちが過去、一緒に飛んだ機会というのは競技会がほとんどでした。それはポイントを失わないこと、安全に飛行すること、空中衝突を避けること、そして時間と経済的にも余裕を持たせることを、いつも気にしているからです。しかし今回は競技会のように余計なプレッシャーはなく、何でも好きなようにできます。いつでも好きなときに離陸し、安全な範囲ならどこまででも、好きなところまで飛ぶことができるのです。それはまるで、カゴの中から放たれた鳥のようでした！私たち自身が楽しんで飛ぶことこそ、グライダー本来の姿であるという強い思いが胸によみがえってきました。

ヨーロッパ・アジア地域のオープンクラス勝者であるウヴェ・ハートマンは、バロン・ヒルトン・カップがこれまで出場したどんな競技会より、ずっと楽しいと話してくれました。バロン・ヒルトン・カップのために、ウヴェは都合がよいときにいつでも自分のペースとプランで挑戦しており、それを家族も職場も許していたそうです。

DG500での慣熟飛行中、私たちは南に向かい、セラネバダにあるヨセミテ国立公園の北の境界と、イエリントンの北へ行きました。私たちは酸素を使って18,000ftまで上昇することが出来ました。

<残りのフライトの日々>

3日目は南と北の遠い地点まで行きました。フライングM牧場から210km南に位置するホワイトマウンテンの南端・インディペンデンスと、牧場の北東77km北東に位置するミンデンへ行ったのです。1時ごろ離陸し、570kmを飛んで6時頃に着陸したのですが、着陸後に2本の酸素ボトルが空っぽになっていたことに気づきました。

4日目、酸素ボトルに接続するとき、私は酸素が漏れていることに気づきました。私たちは機体を用意してくれたジムとラルフを呼びましたが、酸素が漏れている音が聞こえたのは私だけでした。最初、みんなは私が悪い冗談でも言っているかのように見ていました。しかし信三は私の聴力が自分よりはるかに優れていることを知っていました。昨日のフライトだけで2本のボトルを全て使い切ってしまうなんて、漏れていること以外に考えられません。ジムとラルフは一生懸命に新しいOリングを付けてくれました。でもそれでは問題の解決になりませんでした。だから私は、酸素を使う直前に接続することで、酸素の損失を最小限にとどめようと決めました。しかしそれでも、酸素を使って5時間飛行することはできないだろうと思いました。

キャンプの期間中を通して、ウェザーのコンディションはとても素晴らしいものでした。ネバダ州はここ数年、長期間にわたる極暑を経験しています。キャンプが始まる前のウェザーは良くなかったのですが、直前の数日間で最高の状態に変わりました。ソルトレイクは通常、アウトランディングに適した場所です。しかし今年は、年始めに降った激しい雨の後、砂漠が豊かな緑の大地に変わってしまっていたので除外されました。飛行場だけがアウトランディングできる場所となったので、私たちは注意してフライトの計画を立てなければなりません！



White Mountains上でソアリング。Owens Lake へ向けて南進

残りの日々は、ステップバイステップで距離を伸ばしました。ある日私たちは、ホワイトマウンテンに沿うコンバージェンスラインを見つけ、4時間で600kmを飛行しました。初めてローンパインの南50km、牧場から290km南にあるオーエンス湖へ行った後、牧場から85km東にあるミナまで250kmを飛んで帰還しました。ローンパインを通過するとき、私たちの行く手の南に有名なデスバレーを見ることができて、とても印象的でした。

同じ日、何人かのパイロットは砂漠の中へ入り、もっと東へ飛行していました。1人は飛行場のない場所へアウトランディングし、もちろんそこは携帯電話のエリア外です。しばらく待って、何とかしようとしていたとき、彼は郡保安官が歩いてくるのが見えて自分の目を疑ったそうです。彼は保安官がいるなんて、西部劇の中だけの話だと思っていたのです。ベルトに大きな銃を持っていて、口には大きなタバコ。方言が混じりの言葉はかろうじて理解できる程度でしたが、この保安官こそが牧場へ連絡できる唯一の望

みでした。その後、このパイロットはバロン・ヒルトンのヘリコプターで牧場まで戻り、グライダーは翌朝、エアリトリブで戻されました。彼の冒険はハッピーに終わったのです。

最後の日は一番印象的な一日でした。天気予報はブルーで、サンダーstormが日中後半に南で発達すると告げていました。私たちは1時に離陸する予定だったのを12時に変更。ホワイトマウンテンへ1時に着いたところ、積雲は発達を始めていたので、ほとんどのパイロットはすでに離陸していました。ホワイトマウンテンの南端へ向かう途中、シェラネバダの上空、私たちの西側だけで、サンダーstormの列が発達しているのに気づきました。

しかしそれは帰還を邪魔するものではないと思い、南下を続けました。

しかし南端を折り返して牧場の方向を向いたとき、サンダーstormは私たちの前で発達し、帰路を急ぐ私たちよりも速いスピードで進んでいました。一方でラジオからは、同様に他のパイロットたちも牧場へ戻ろうとしている様子が聞こえてきました。彼らはたった100km牧場から離れているだけでしたが、私たちはその.. 2倍、200kmも離れています。

巨大な黒い雲の塊が、頭の上で形作られていくのが見えました。不思議なことに、その雲の下で信三はとてつもないリフトを捕まえました。

ホワイトマウンテンの西側斜面には、小さな風の通り道がたくさんありました。これらの風の通り道は、シェラネバダの山頂から上空のサンダーstormから吹く空気をシャッフルし、斜面の上に向かって上昇させ、小さいけれど強く荒れたサーマルを作っていました。そのため期待した以上に速く飛ぶことができました。

しかしホワイトマウンテンを離れても、まだ100kmを飛ばなければいけません。高度は12,000ft。安定した気流では十分なマージンをもって牧場へグライドできる高度でした。しかし、牧場までの道中は黒い雲に覆われていて、どの方角でも降水していることが見て取れました。

信三は安全なマージンを得るため、できる限り高度を上げたかったので、雲のそばで上昇を試みました。14,000ftに到達したとき、目の前にある暗い雨のエリアを突っ切ろうと決めました。信三は少ない雨のエリアへ方向を変えましたが、翼は凍り始めました。

牧場へ戻るには高度が十分でないかもしれないと思い、信三は私に万が一に備えて、牧場の数キロ東にあるホーソンまでの距離を計算するよう頼みました。私がホーソンまでの距離を計算しようとしている間、突然、信三は巨大な雨雲のそばで安定した上昇気流を見つけました。ゆっくりとした上昇でしたが、コンスタントに上がることができ、幸いにも牧場の上空へ10,000ftで到着することができたのです。

牧場に戻れて私がハッピーな気持ちになって安心しているとき、疲れ知らずの夫は全く別の考えを持っていました。サンダーstormがこれ以上発達しない兆候を示していたので、これからミンデンへ向かって飛ぶと言うのです。それから1時間後、私たちはやっと牧場へ戻ってきました。

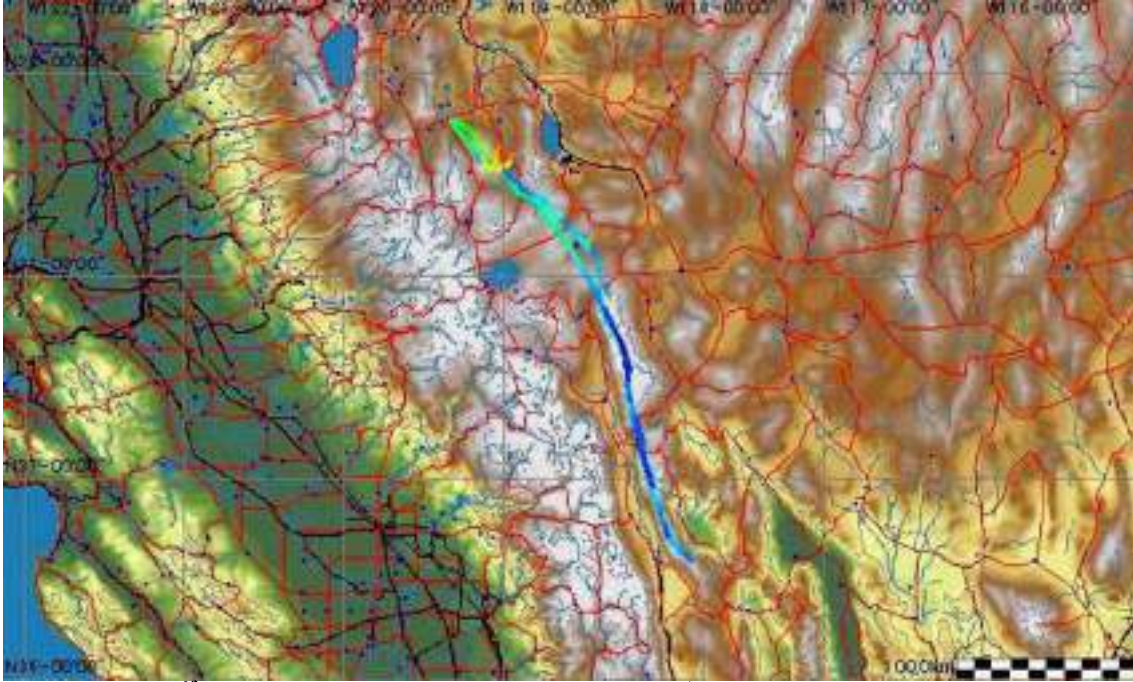
1週間にわたるバロン・ヒルトンの牧場でのフライトキャンプは、本当に素晴らしく、心が躍りました。そして私たち夫婦は、コックピットの中で一緒に最高の時間を過ごすことができました。

フライングM牧場のロケーションと、なぜグライダーに適しているか

バロン・ヒルトンのフライングM牧場は、ロードアイランド州と同じ広さをカバーし、ネバダ砂漠で緑のオアシスになっています。滑走路はとても長いので、好きな風の方向に向かって中央でグリッドが始まります。

ルビーとダグ・ペインが毎日、モーターホームからランウェイまで私たちを車で連れて行ってくれました。ランウェイでは日差しを避けるためのテントが用意されていて、飲み物やサンドイッチ、フルーツやスナックもクールボックスいっぱいがありました。フライトの準備ができれば、ジムとラルフ、マックスが機体をランウェイまで運んでいってくれま

す。私たちがしなければならないのは、操縦席に腰掛け、飛ぶことだけです。それは今まで体験したことのない贅沢でした。



ロガートレースの一つ。200kmのWhite Mountainsに沿って600kmのOut & Return

フライングM牧場は標高9,000ftの山脈に近く、その山脈ではサーマルが朝の11時ごろから発生を始めます。長距離を飛ぶパイロットは早い時間に離陸し、この山脈で上昇してから.. 15,000ftほどの標高があるホワイトマウンテンへ南下します。ホワイトマウンテンは牧場の南100kmから始まり、その長さは200km近くに及びます。私たちは何度か、ホワイトマウンテンの端から端までを1回も旋回しないで飛びました。南には.. 2つのターンポイント、北には.. 1つのターンポイントがあり、またサーマルが11時には始まるので、1,000kmを飛べる可能性は極めて高いと思いました。

そのほかのフライトのアクティビティー

とても贅沢なグライダー体験だけでなく、ここでは他にもたくさんのフライトアクティビティーを体験できます。リック・レイズとヘリコプターで牧場周辺の渓谷を巡ったり、デニス・イヴァンスとはStearmanで、まるでアイマックスシアターの映像を見ているように渓谷を観光したり。また気球、そしてアート・グッドウィンとExtra 300で飛ぶフルエアロバティックも。信三がExtra 300のエアロバティックフライトをするというので、私はこの選択肢を除外しましたが、それが後に功を奏しました。

信三は、Extra 300のような高い翼面加重の飛行機によるエアロバティックの経験がほとんどありません。そもそもエアロバティックを初めて行うパイロットは、エルロンをゆっくり動かしてスナップロールを行います。しかし信三はエルロンを速く動かしてしまったので、Extra 300は1回ではなく3回も続けてスナップロールをしてしまいました。この大曲技をした後、Extra 300は高速ストールに陥って、信三はエレベータープレッシャーを緩めてリカバリーしようとしていました。Extra 300はその状況を脱したものの、今度は逆さまになってしまいました。このフライトで首に大きな負担がかかったので、続く午後、デュオディスクスでのフライトの間中、信三は痛くて文句を言っていました。なんてかわいそうな信三！

楽しみはフライトだけではない

フライトに加えて、私たちは熱烈な航空愛好家にたくさん出会いました。もう何年も前からお互いに知り合いであったかのように、私たちは話すことができました。そして、大きな家族の一員であるかのような感じを受けました。出会った人全ての名前はとても書き

きれませんが、バロン・ヒルトンに始まる特に忘れがたい印象が残った人たちについては述べなくてははいけません。

私がずっと疑問に思っていたのは、私たちのようなグライダーパイロットのために、バロン・ヒルトンが莫大な時間とお金を費やしている理由は何なのだろう、ということでした。けれど私は信じていました、その答えはきっとキャンプに参加すれば自ずと見つかるだろうと。なぜならこのキャンプは、グライダーというスポーツの美しさ、チャレンジ、そして飛ぶことを通じて育まれる友情を愛する熱烈な航空愛好家たちのシンボルであるからです。

チャック・イエーガーは最初に有人音速飛行に成功した人物です。彼はある夜、音速を超えるためには、水平尾翼をオールフライングテイルに変更することが必要だとするドキュメンタリーを私たちに見せてくれました。この修正がなくては、音速を超える前にエレベーターはフラッターを起こし、計画は駄目になってしまうそうです。その修正とはシンプルですが、気づきにくいことだと思いました。

ある夜、チャックは私たちに言いました。「人生はエキサイティングだと思わないかい？ 私は第二次世界大戦中、日本人のパイロットと戦い、戦後は日本人にF15やF16の飛び方を教えてきました。そして今、ネバダ砂漠の真ん中で、日本人の顔をしたオーストラリア人と一緒に酒を飲んでいるのだから！」。

3人の宇宙飛行士も牧場へやってきました。ビル・アンダースは、月のように地球が昇る写真を宇宙で最初に撮影した人物。ウルフ・メルボルトは、アメリカのスペースシャトルに搭乗した最初の外国人で、初めてアメリカとロシアの宇宙船の両方に乗った人物でもあります。そして月に降り立った最初の人、ニール・アームストロングは、信三を「あなたは勝利に値する人物だ」と祝福してくれました。



ニール・アームストロングとShinzo

そしてハリウッドスターでオスカー受賞俳優のクリフ・ロバートソンにも出会いました。彼は2004年6月にフライングM牧場について、こう書き記しています。「ここで私たちは空飛ぶ鹿毛の馬、野生のムスタングになる。ここは助成を受けているわけでも、政府から補助を受けているわけでもない、最後の“ワイルド・ウエスト”であり、全くもって誇るべき場所だ」。

冒険家で記録保持者のスティーブ・フォセットは、自分のASH25を持ち込んできており、一緒に飛びました。またアメリカ西部地域の勝者であるゴルドン・ベッガーは、弾丸が飛んでいくような飛び方をしていました。私たちがホワイトマウンテン上空をクルーズし

ているとき、彼は後ろからとても低い高度でやってきました。10分後、彼はそのままの低い高度で、前方遠くへ消え去っていきました。
 信三は「ゴルドンの速度計は100ノットから始まっているんじゃないだろうか」とつぶやきました。着陸後、信三とゴルドンはまるで2羽のカササギみたいに、ジョークを言い合ったり、笑ったり、遊んだりしていました。



“二羽のカササギ” GordonとShinzo

お別れパーティーで、グランドマネージャーのジム・プレイクが、今回のキャンプをいかに準備してきたかについてスピーチしてくれました。その中で、参加者リストに目を通しているとき、オーストラリアから日本人の名前を持つパイロットが来るのを見つけたという話になりました。

彼らは最初、特にこのパイロットの面倒を見るのが大変だろうと思ったそうです。しかし、この予想はずれました。「信三、そしてクリスチアーニ」。ジムは続けて言いました、

「あなたたちはフライトをとっても楽しみ、その姿はみんなを幸せにしました」と。なんて素敵な賛辞でしょう！私の顔はジムのスピーチの後、赤くなってしまいました。

バロン・ヒルトン、このような素晴らしいイベントのスポンサーである.. EADS (European Aeronautic Defence and Space Company)、そしてキャンプに参加できる機会を与えてくれた全ての人に感謝します。

また最後にフランク・フランケにも、ありがとうと言いたいです。彼が25年前、ヘルムート・ライヒマンと一緒に、この企画を作ってくれたおかげで今があるのですから。彼は著書『BOUNDLESS SKY Soaring, the real dream of flying』の中で、ライナー・ヘルトリッヒの一文「グライダーで空を飛ぶことは、地球の束縛から自らを解き放つ、最も根源的な経験です。それは自然と我々の力を比べることのできる、はるかなる手段の一つなのです」という言葉を引用していました。その言葉の真意を私は分かった気がしました。

(日本語訳・吉岡名保恵 JSA Infoより抜粋)