

# Narromine News 2011

## WinterSession

## Arihito,Hiroko,Ryuya,Tomohiko Report

## Hayato Report

## Narenkai Report

## Matsu Report

## NSW Gliding Championships Report

2011, 10, 5 秋(ナロマインの春)の恒例、“Narrenkai” Report  
ナロマインでグライダーと宴会を楽しむ会“Narrenkai”が今年も開催されました。  
今年の幹事・牧田厚雄さんからレポートが届きました。



←写真をクリック

2011・理科大／東工大速報その9  
Day11 Report

2011, 8, 28 夏休み特別企画



ソアリング目指して3機連続発航です。

Taichi: 初Hornet。朝慣熟の後、午後に1時間半ソアリングです。TOP6800ftで北西15キロまで遠征できました。

Miya: ①位置Taichiが朝の慣熟フライトから帰ってきて、機体をアステアの隣へ動かしているときに「めんどくさいよりカッコわるいほうがいい」と言っ  
て(つまり、きれいにアステアの隣に並べるより少し手前に置いとけ)ました。グライダーに向いてる性格だなと思いました。いつもケセラセラですからね・・・

②お昼時間のすぐ後にASK21の前席にTaichi、後席にKikkuを乗せて、「あくまでも浅倉のソロフライト」という互乗フライトをしました。Taichiは上空で口笛を吹きながらとんでいたらしいのですが、自分のフライトをしながらも何かを伝えようと(口笛とか歌うとか、いろいろなリラックス方法がある)自分以外の事も同時に考えられるTaichiさんすげーっす。  
③今日から単座でのソアリングを始めました。写真にあるように、「俺行ってきます」と昼過ぎ一番手で飛んでみました。このとき、「どうせ上がれなくてももう一発飛べるからいいか」のような気持ちで上がったのですが、そんな気楽なメンタルもあってか長くはないですが二つのサーマルを捕らえて21分の飛行ができました。



TaichiとKikkuで互乗訓練をしました。

KIKKU: Taichiに後席に乗せてもらいました、口笛を吹いていました。明日からの参考にしたいと思います。

Taku: 今日は残り日数が少ないことなどの焦りからか冴えないフライトになってしまいましたが、ブリーフィングなどで一日を振り返ったりみんなの励ましがあったりしたのでそれを励みにして何とか明日は冴えたフライトができるようにしたいです。

Shun: 今日は条件も良く1時間半のソアリングができました。頭の高さやラダーペダルの位置の大改造中で、徐々に良い形に近づいてきています。明日からは主に着陸の感覚とつかむために練習に励みます。Taichiさんのように口笛も吹いてみようかと思えます。

Ikke: 昨日はダイブを早く開きすぎてパス角が浅かったのもので、今日はいいパス角になるまで我慢してからダイブを開いたら接地もうまくできました。ただし、接地後の地上滑走で横風を受けた時に曲がってしまったので、明日は手と足をうまく使ってまっすぐ進めるようにしたいです。ちなみにTaichiさんは普段飛んでいるとき歌を歌っているそうです。

2011, 8, 26 夏休み特別企画2011・理科大／東工大速報その8  
Day10 Report



初ソロを狙うASK21チームのメンバー。



「ロングしたっていいんじゃないの」という方針の下、みんなで毎回機体押しです。

- Taichi: 一日ブルーのなか、どうにか2時間粘れました。明日はもっと条件が良いらしいので期待大です。
- Miya: 今日は全体一発目のパイロットとしてアステアでフライトをしました。朝のメンテナンスが終わってハンガーを閉めて、信三さんに「今日のRWは？」と言われるまで具体的なことを考えていませんでした。“パイロットとしての自覚”というものをしっかりと考えないといけないなあと感じた一日でした。
- KIKKU: 曳航中に索切れ時のアウトランディング場所の確認をしていたら操作が遅れて曳航機についていけずに、曳航機を失速させかけてしまいました。収穫の多い日になりました。
- Ikke: 今日は余裕を持って周囲を意識しながら曳航をすることができました。場周はやっぱり忙しいです。ダイブを開くのが早すぎるそうなので、明日は地平線を意識してパス角を正しくってアプローチしたいです。
- Shun: 今まで間違ったラダーペダルの踏み方から正しい踏み方に変えて、1時間半飛びました。長いフライトで着陸のための体力もほとんど使い果たしてしまいました。グライダーには体力も必要ですね
- Taku: 今日、曳航索が絡まったのを直していたら信三さんに褒められました！地上のことはかなり見えるようになったので、今度は空中からいろいろなものが見えるようにしたいです。

2011, 8, 25 夏休み特別企画2011・理科大／東工大速報その7

**\*\* Congratulation again!! Miya First Single Seater !! \*\***





初単座無事成功後のMiya。昨日より笑顔になってます。



そしてあまり上がれないTaichi。でも今日はがんばって30分飛びました。

#### Day9 Report

Taichi: 昨日に続き宮くん初単座おめでとう！！ビールご馳走様です。

Miya: 昨日に続きありがとうございます！フライト前は初ソロ以上に緊張していましたが、信三さんの靴下で体を洗うというお話のおかげもあり、緊張がとけました。初めて乗るアステアを楽しむことができ、またまた収穫のたくさんあった一日になりました。

KIKKU: 初単座おめでとう。あせらずのんびりソロを目指したいと思います。

Taku: 初単座おめでとうございます。先輩の表情を見てますます単座を目指したいという気持ちが高まってきました。

Shun: 初単座おめでとうございます！今日はずっとI have control.だったので自信がつかしました。

Ikke: Miyaさん初単座おめでとうございます。自分は今日は反転層が低い位置にあったのでソアリングは難しかったです。1時間半近く飛べました。あと、今日の夕食は話がはずんでとても楽しい雰囲気でした。

2011, 8, 24 夏休み特別企画2011・理科大／東工大速報その6

**\*\*\* Congratulation !! Miya First Solo !! \*\*\***



初ソロ着陸直後のMiya

## Day 8 Report



サーマルが渋くて上がれない...

Taichi: 宮くん初ソロおめでとう！ 静穏なのは困るけれども。

Miya: ありがとう！ ナロメインに来て初めてのフライトでは、はたしてこの期間内にソロに出られるのかと不安になりました。それから毎日ひとつずつタスクを考えて、実行して、振り返って、この繰り返しをしているうちに今日のソロフライトにたどり着いていました。フライト中も、いつもどうり声を出して飛んでいたのも、何の緊張も感じずにすごくリラックスして、しかも楽しく飛ぶことができました。着陸後の発航点までの長い距離を一生懸命に押してくれたみんなに感謝です。

KIKKU: 明日はソロにでます。静穏だといいです。

Ikke: Miyaさん初ソロおめでとうございます。とても刺激になりました。自分自身は離着陸の練習をしました。決まったパターンで飛んでしまっていることがわかったので、明日からはちゃんと毎回考えて飛びたいです。

Taku: 先輩の初ソロをみて目標ができました。僕も初ソロを目指します！ Miyaさんおめでとう！

Shun: 宮さん初ソロおめでとうございます！ とても気持ちよさそうな顔をしていました。僕もあの顔をできるように飛びたいです。

2011, 8, 23-2 夏休み特別企画2011・理科大／東工大速報その5  
Day7 Report





Taichi; サーマルが渋く12分2回のフライトになってしまいました。明日の気象に期待。

Miya; サーマルなんていらんっすよ、俺らはソロに向けて場週の練習してるんだから！！明日の朝の気象に期待。

KIKKU; 午前で練習が終わったので宮と食当に帰ろうとしたら、信三さんに朝一年生の世話になったんだから今度は二年生が一年生の手伝いしてあげないとね言われ、さらに食べ物だったら先を読めるのにねとも言われました。明日は静穏だといいです。

Shun; 今日はあがれませんでした。曳航と場週の練習には十分でした。明日の気象に期待。

Taku; あがれなくて残念。。。ただ、今日一日で場周は上手くなったと思います。明日の気象に期待。

Ike; もっと自由に空を駆け回れるようになりたいです。場周がまだぎこちないです。明日のMiyaさんの初ソロに期待。

#### 2011, 8, 23 夏休み特別企画2011・理科大／東工大速報その4 Day6 Report



Taichi; Astirで2時間30分達成しました。Cuの下6000ftまで何とか上がれました。KIKKU; 離着陸の練習をしました。少しずつ場周のとり方がわかってきたような気がします。

Miya; 毎日毎日、場周で言う言葉が増えてきてますが、その分見え方がいい方向に変わってきているのがわかります。今日はUKWのメンテナンスリーダーを担当しました。そのときに一年生の皆が仕事をしっかりと身につけていてくれたのでとても助けられました。

Ikke; 今日は90度旋回の練習がたくさんできました。目標の方向に止まれるよ

うになってきました。  
 Shun:今日は飛行機曳航、場周も加えました。段々フライトが濃くなってきました。  
 Taku:今日もいい天気でたくさん練習できました。段々操作が余裕をもってできるようになってきました。

2011, 8, 22 夏休み特別企画2011・理科大／東工大速報その3  
 Day5 Report:



Shun:今日は1時間飛びましたが、酔うこともなく、ガーグリングも体験することができました。



Taku:今日もいい天気で長時間練習できました。あまりに天気が良かったので曳航機が暇しています。



Ikke:今日は曳航を途中から練習しました。チェックする項目はもっと声に出していこうと思います。



MIYA:ダウンウィンドが曲がってしまってちょっと苦戦してます。明日またリベンジです。



KIKKU: ガーグルの練習をしました。96kmでOLCのオーストラリア3位になりました。



Taichi: どうですかこの意気込み!! 単座で初めて1時間達成です。



というわけで今日はTボーンステーキでした。

2011, 8, 20 夏休み特別企画2011理科大／東工大速報その2



Taku: 今日はすごくコンディションが良くて入部してから一番のビックフライトができました! 明日も晴れますように!





**Ikke:** 今日は一時間以上飛べたので、直線滑空や旋回を周りを見ながらすることができるようになりました。地上で場周の練習もしました。



**Shun:** 近くと遠くに二つ目標を決めて直線滑空！



**Taichi:** いい天気だったので滞空をしようと意気込んで搭乗です。難しい風の中  
どうにか単座がんばってます。

**Taichi:** 結局30分と15分で降りてしまいました。残念。機体を動かすまで寂しく  
待機。



**Miya:** これ以上首が回りません。初日のエアシックの30分フライトに比べて今日は1時間30分も飛べました！信三さんがお歳なので今日は忘れてしまいましたが、明日OLCをアップするのでよろしければ見てください。100キロくらい飛んだはず。初めてのRW11ランディングでしたが何とか目標を決めておることができました。



Kikku:上の人と違って体が柔らかいので後ろまでよく見えます。今日も1時間滞空できました。初めての滑走路でしたがなんとかうまく降りることができました。



### 2011, 8, 19 夏休み特別企画2011速報

Soar Narromine恒例、「夏休み特別企画」に参加して現在ナロマインに滞在中の理科大・東工大グループの写真と参加者の一言コメントが届きました。



Taichi: **Astirで何とか飛び回ってます。サーマルの感じも分かってきました。**  
 Miya: **初ソロはまだですが、クロスカントリーを目標にしています。今は毎日イメージフライトをたくさんしてがんばっています。**  
 KIKKU-: **いろいろありますが、くじけずソロを目指してがんばっていこうと思います。**  
 Shun: **DAY1はairsickでダウン。DAY2、DAY3でついに克服しました！**

Ike: **Shinzoさんのフリーフィングは中身が濃くてとても役に立っています。どんどん上達して早くソロに出たいです。**  
 TAKU: **こちらでの生活は一日一日がとても濃くてとても充実しています。早くソロに出れるようにがんばります。**

### 2011, 7, 11 2011年-2012年・イベントカレンダー

19 Sep-22 Sep 2011 Narenkai  
 25 Sep-01 Oct 2011 QLD State Championship ( Warwick)  
 16 Oct-29 Oct 2011 Lake Eyre Soaring Safari  
 19 Nov-26 Nov 2011 Narromine Cup  
 26 Nov-03 Dec 2011 NSW State Championship ( Temora)  
 30 Jan-10 Feb 2012 National in Narromine

### 2011, 6, 2 2011年・NSW選手権レポート by Yoko Sasaki



今年春、NSW選手権に出場した佐々木洋子さんからレポートが届きました。ご覧下さい。

← 写真をクリック

### 2011, 5, 10 2011年・夏休み特別企画の開催要項発表！

[詳細はこちら](#)

### 2011, 3, 15 500km 飛びました！ Report from Arihito Higano

昨日信三さんと500km飛びました。OLC daily top です。ほぼ9割9分信三さん操縦です。大自然のパワーを感じました。巨大な塔状積雲の横を飛んであの中はいりたくないなと思いい、雨域のそばに虹が出ておりました。信三さんもおっしゃっていましたがこれに立ち向かおうという態度ではやられてしまうというのを実感しました。

### 2011, 3, 10 「とにかく楽しむこと！」Report from Hayato [はこちらをクリック！](#)

### 2011, 3, 9 50km 飛びました！ Report from Arihito Higano

本日50km飛べました。北風でピークヒルまで飛んでいけました。olcにアップしました。[OLCはこちら](#)



まだ滞在中ですが、ナロマインに来るまではナロマインで50kmは簡単だろうと思っていましたが、簡単じゃなかったです。恥ずかしながらこれが本音です。自分の技量、経験の低さを改めて感じました。自分は今までの合宿で1回の滞在中で5時間フライトが3回あるなんて事はなかったです。信三さんは「日本で頭を鍛えて、オーストラリアで筋肉を付ける」とおっしゃっていましたが、ナロマインで長時間飛ぶ事で今までは短時間のフライトがメインだったので気付くことが出来なかった事も気付く事が出来たのかなと思いました。自分は長い時間空にいるとやっと判るタイプなんだなと思いました。





左端がArihito



右端がArihito

### 2011, 3, 8 5年ぶりのナロマイン Report from Hiroko Ideo

2月の下旬、5年振りにナロマインで飛んできました。学生選手権に向けたトレーニングの為に滞在していた学生さん達は、皆、息子と同じ年代でした。冬の日本からいきなり気温30度越えのナロマインへ着きましたが、普段のナロマインは乾燥して汗をかかないのに、汗だらだら日本の夏を思わせる天気。これも今年のオーストラリアの異常気象の影響でしょうか。今年の異常気象はオーストラリアの各地で洪水をおこし、ナロマイン近辺でもその影響で小麦を刈り取った畑がほとんど無く、アウトランディングに使えない状態でした。そのため空からの景色も緑が多い、今までにあまり見たことのない景色でした。

5年ぶりのナロマインでは朝のweatherブリーフィングもインターネットから気象情報や、Blipmapによる、サーマルの高さ、時間帯、風などの予測情報を有効に利用し、50kmの記録飛行もケンブリッジのGPSで証明だったり(昔は自記高とカメラだったのに)と、大きく変化していました。

とりあえず、久々にASW20にも乗ることができ、滞在後半気象条件が良くなって、信三さんとDuo Discusに乗ることができました。(写真の左下に見えるのはミッチェルハイウェイを西の方に百数十キロ離れたNynganの町。)



### 2011, 2, 27 XC-Training, Report from Tomo "John" Iguchi

2月17-27日の間、Discus "7L"で飛びました。何日かは良いクロスカントリー日で、10,000feetまで上昇できました。しかし昨年この地を襲った大雨の影響で、周囲の小麦畑は刈り取られていないところが多く、Paddockへのアウトランディングは考えないことにしました。そこで私は毎日"Plan positive & decision conservative"でフライトを楽しみました。



### XC-Training , Report from Ryuya Taniguchi

渡豪前の準備不足もあり、滞在前半は色々覚えることが多く、地上、上空と落ち着かない生活になってしまいましたが、後半になると落ち着きがでてきて、またウェザーも良くなりナロメインを満喫することができました。

色々な都合から短期滞在になりがちになると思いますが、是非長期滞在をお勧めします。よりナロメインの素晴らしさを満喫できるとおもいます。また空だけでなく、地上では信三さんによる波乱万丈な話を聞くことができ、無駄な時間がないので濃密な時間を送ることができます。



Shinzo Tomohiko Keith Hiroko Masahiko Ryuya Arihito

# 2011年ナロマインレポート

2011年 ナロマインレポート

東京理科大学理工学部物理学科4年 政所隼人

2011年 1月30日～2月13日(フライト期間2月1日～2月12日)

今回、卒業旅行兼クロスカントリートレーニングとして、オーストラリアのナロマインでフライトしてきました。

今回の目標は「とにかく楽しむこと」でした。オーストラリア(特に夏シーズン)の上昇気流の強さはもの凄いと聞いていたので、「どれだけ強いのか体験しよう。そして、グライダーの醍醐味であるクロスカントリーフライト(遠くに飛んでいくこと)をやってみよう」という感じで、好奇心いっぱいでした。



Discus b ZZ。最初はこれに乗っていましたが、滞在中にアメリカ人のBobが来て、彼にこの機体をとられたため、私は7Lに乗りました。

それで、結果はどうだったかというと、めちゃくちゃ楽しかったです。ついでに国際滑空記章の銀賞(直線50km飛行と5時間滞空と獲得高度1,000m)をとりました。

みなさんの今後の参考になるように、そして特にこれからグライダーを始めようと考えているみなさんにグライダーの魅力が伝わるように、今回の滞在のレポートを書きました。是非読んでください。

## 1. フライトを楽しむ ～毎日、朝起きて空を見るのが楽しかった。～

オーストラリアのサーマル(上昇気流)は日本のサーマルと比べて強いし、大きかったです。でも、基本は同じです。

- ① グッドエアー(上昇帯)に入る。
- ② 風上に向かってサーチ(15°バンクで緩旋回してサーマルを探す)していく。
- ③ コア(サーマルの一番強いところ)でバンクをつけて(45°バンクぐらい)上がる。
- ④ 上昇中は
  - I. センタリング(上昇率が高いところで旋回できるようにするために旋回を中心をずらすこと)
  - II. 大気の状態はどうなっているかを観察(上空の風向風速や地上の風向風速や雲や太陽の位置など)





雲の影で上空の風向風速や雲がしっかりしたやつかどうか分かる。

Ⅲ.他機の様子を観察(どこにいるか、上がっているかなど)

Ⅳ.今のサーマルで上がりきったら次にどこへ行くか(近くの雲か、風上か、太陽側かなど)を同時に行う。



次、どうする？

これだけです。エンジンがなくても、これを繰り返せば高度を稼いで、遠くに行けます。でも、シンプルだからこそ難しい。これがグライダーにハマってしまう理由だと思います。

よく知られていることですが、飛んでいるときに人間は考える力が低下し、地上の3割しか頭が働きません。つまり、地上でどれだけ準備できるかはフライトの良し悪しに直結します。例えば、フライトの反省をして、どこが良くてどこが悪かったのか、次にどう改善すればいいのか考えることや、本を読んで航空工学や気象や航空法について勉強すること、クロスカントリーなら地図を見て計画をたてることなどです。私は理科大航空部で4年間グライダーを続けてきました。正直に言うと「準備が重要」ということを「準備をしなければならない」と捉えていて、なかなか気が進まず、サボっていたこともありました。大学生活では他に楽しいこともいっぱいあるし、それは普通のことなのかもしれません。しかし、今回は違いました。目的が「とにかく楽しむ」だったのもあって、とにかく毎日楽しかったです。フライトが楽しかった。もっと楽しむためにはどうすればいいのかを考えたときに、上記の準備を自然にしていたような気がします。例えば、朝起きて空を見ることです。朝起きて空を見るなんて、グライダーをやっていない人なら普通は意識しないとできないと思います。しかし、グライダーを楽しもうとしている人は違います。朝起きたら空の様子が気になるのです。具体的には、晴れているかどうか、風向風速はどうかなどです。起床からハンガークローズ(グライダーが収納されている格納庫の扉を閉めること)までがフライトだとよく言いますが、こういうことだと思います。

このレポートを読んでくれる皆さんはもうそういう状態かもしれませんが、朝起きて空を見るのが待ち遠しくなるぐらいグライダーを楽しみましょう。そうすればすぐ良いパイロットになれます。

## 2. クロスカントリーフライト ～目で見えることは体で感じる能力を削いでいる～ 面白い体験がありました。失高300mで30kmまっすぐ飛べたのです。



高度2,300m。短い針が千の位、長い針が百の位以下を示す。

グライダーはエンジンがないので、サーマルをつかかなければ基本的に高度を失います。そして、サーマルはある程度規則的に存在する可能性はありますが、たいていどこにでもあるわけではありません。グッドエアー1割、バッドエアー9割ともよく言います。そこで、グライダーでまっすぐ飛ぶときの指標として滑空比というものを使います。滑空比は大気の上昇も沈下もしていない状態で1kmまっすぐ進むときに何m高度を失うかということを表しています。私が今回乗ったのはDiscus bという型式のグライダーで、滑空比は約42です。つまり、42kmまっすぐ飛ぶのには高度を1,000m失うということです。しかし、今回は30kmで失高300m、滑空比100です。どうやってできたのでしょうか。

グライダーに詳しい人はクラウドストリートだと言うでしょう。



雲のできるメカニズムから考えて雲の下にはサーマルがある可能性が高いです。そして、雲は風向に沿って並ぶときがあります。雲の下をたどればサーマルを見つけられる可能性が高いことから、クラウドストリートと呼ばれて、グライダーに乗っている人はよくこれを見つけると使います。

でも、今回は違います。雲は見ずに、自分の感覚だけでなるべくグッドエアーを通る方法でした。

雲は良い目印ですが、雲を頼りにするのは良くないです。そもそも雲の下に必ずサーマルがあるわけではありません。そして、雲を目指していくと、雲に到達する間にどんなに強い沈下に入っても、そこを通りぬけることしか考えられなくなります。体に力が入って、計器を見ることでしか沈下がどれほどのものなのかを感じられなくなります。つまり、感覚が削がれることになります。これは高度が高いときはまだ良いかもしれませんが、離脱したばかりのときや、高度が低いときなどは致命傷です。実際、私が滞在しているときに一緒に飛んでいた方（日本人のグライダーパイロット）は、サーマルがあるのにもかかわらず、すぐに降りてきてしまっていました。どうやってサーマルを探そうとしているのかを尋ねたところ、「雲を見て飛んでいる」とのことでした。

この例からもわかるとおり、雲を見るというのは、時に致命傷になります。

では、どうするか。雲はできるだけ見ずに、感覚を頼りにするべきだということになります。バッドエアーに入っているも、感覚でグッドエアーを感じたらそっちの方へ寄せていきグッドエアーに入る。いずれグッドエアーを抜けてしまい、バッドエアーに入ってしまったら、また次のグッドエアーを感じて寄せる。という繰り返しでした。

よく言われるのが、「グッドエアー側の翼が持ち上げられるので、持ち上げられた方に寄せる」というものですが、ほとんど傾かない状態でも感覚を研ぎ澄ませばわかります。ですが、この感覚を言葉にするのは難しいです。昔、「エネルギーを感じる」と教えてくれた大教官の方がいらっしゃいますが、そんな感じです。私は、「グッドエアー側の翼に、摩擦みたいに引きずられるような違和感」を感じる気がします。感じ方は人それぞれなのかもしれません。とにかく感覚で飛ぶことを大事にしましょう。そのためには

①操縦桿を軽く持つこと（人差し指を放すと良いです）。

②背中をしっかりとシートにつけてリラックスすること。

が大事です。やってみてください。

### 3. 活動を楽しむ ～楽しいことをしているのだから、もっとみんなで楽しもう～

フライトが楽しかったのは上記の文章でわかると思います。それ以外にも楽しいことがありました。それはいろんな世代、バックグラウンド、国籍の人と一緒にしゃべったり、飛んだり、ごはん食べたりしたことです。何が良いのかというと、みんな楽しんでることだと思いました。私が滞在しているときにはアメリカ人の方もいましたが、英語が話せるかどうかはあまり関係なくて、楽しいことをしているのだから一緒に楽しもうという感じで通じていました。他には私よりもかなり年上である日本人の方も数名いらっしゃって、いろいろお世話になったりお世話したりといった良い関係でした。





楽しそうでしょ？

理科大航空部も同じです。楽しいことをしているのだから、みんなでもっと楽しもうと  
しています。フライトが終わったらみんなでご飯食べに行ったり、初ソロなど何か達成  
したらみんなで祝ったり、大会後に打ち上げパーティを開催したりなど、フライト以外も  
楽しんでいます。グライダーを楽しもうとしている人は誰でも同じように楽しんでいるの  
だなと思いました。



対抗戦の記念写真。こんなこともやっています。

\*\*\*\*\*

[\(どこにある？どんなところ?\)](#) [\(行きかたは?\)](#) [\(料金表\)](#) [\(どうやって予約するのか\)](#) [\(予  
約申込書\)](#) [\(予約状況\)](#) [\(英文で書かれたいろんな事\)](#) [\(最新情報\)](#)

[\(ideo home pageへ戻る\)](#)

# 2011 Sep. 19 to 22, NARENKAI at Soar Norromine

## Report

### Photos & Comments

[毎年恒例となりました NARENKAI, 2011 年 \(第 3 回\) のレポートです。](#)

Photos : Page 1 ~ 7

Comments : Page 8 ~ 13

2011 参加者は以下の 8 名の方でした。



左より：伊藤さん, Nori (浮谷さん), 牧田, Yoshi (渡辺さん), そして Shinzo さん  
後列左より：Mitsu (延山満さん (父)), Ryu (延山龍介さん), Nobu さん (堀崎さん),  
Yoko (佐々木さん)

テーブルの上は Chinese dish

18日（日）：Narromine 集合日の夕食は Shinzo さん恒例の  
**Special Rib Roast + Wolf Blass Yellow Label (red wine)**



玉ねぎ，人参，カボチャ付きです。

カラが悪くて Yoko さん赤目  
になってて、ゴメンサイ。





## 快晴となった Day3 の集合写真



左から Nobu さん (堀崎さん), Nori (浮谷さん), Yoshi (渡辺さん), 牧田, Yoko (佐々木さん), 伊藤さん, Mitsu (延山満さん), そして Shinzo さん, 一番前で横になっているのが、Ryu (延山龍介さん)

### 使用グライダー

**GYM: ASW20, UKW: ASK21, UP : Duo Discuss**



この抜けるような青空が素晴らしいですね



使用機体 3 機をバックに



Yoshi, 手を広げていますが、これは実はカメラの角度決めのためのためです。



強風待機でも時間の有効活用  
前席 Ryu, 後席 Mitsu の親子で  
強風の中、Duo で水平維持訓練





## NARENKAI 番外編：その1



### NARENKAI 番外編：

NARENKAI 終了後も数日滞在された伊藤さん、Yoshi さん  
Nimbus 4 DM でソアリングです。



### NARENKAI 番外編：

伊藤さんは Maule にも搭乗



伊藤さんからの一言です：  
今回も Narenkai、楽しみました！！感謝  
です。また、行かせてもらいます！！  
皆さんありがとう！！ また会いま  
しょう！ グライダーって楽しいーです  
ね！！また、楽しみましょう！！  
(安全には常に気をつけてですが)

番外編その2  
先発帰国組（23日（金）シドニー湾にて）



北九州 小倉の新幹線ホーム  
延山さん親子です。  
← これからナロマインに向けて出発ですが、  
期待ワクワクの笑顔が素晴らしいですね。

## 以下、NARENKAI 2011 参加者からのコメントです

### From 伊藤さん

ノブ（堀崎）さん、ありがとうございました。今回の Narenkai では、参加メンバーの目的や経験・意識などが違う？こともあり、混乱気味な場面がありました。Good なお言葉に感謝です。また、是非ご参加下さい。

ヨシ（渡辺）さん、ありがとうございました。初めて同席させて頂きました。後席お世話になりました。インストラクターは大変？です。が、やり甲斐もありますね。また是非同席をお願い致します。

ミツ（延山）さん、ありがとうございました。何事にも真剣に取り組む姿（昔の自分のを思い出します？）、これが大事なことと思い出しました。好感を覚えました。また一緒できることを願っています。風邪如何ですか。

リュウ（延山龍介）さん、ありがとうございました。Narenkai での初めての親子参加、とても良いところを見せて頂きました。今回の経験・体験が今後のグライダー活動に役立つこと請け合います。事前の準備・心構え・目的・目標、開始前のブリーフィング、ハンガー、滑空場、搭乗、撤収、一日の終了のブリーフィングと一連の行動がグライダー活動です。と昔指導されたこと思い出しました。また、ご参加下さい。

ノリ（浮谷）さん、ありがとうございました。物静かな印象を感じました。安心感があります。空気を読むのが上手です。操縦技術も光ます。また会いましょう。

ヨーコ（佐々木）さん、ありがとうございました。紅一点のヨーコさん、Narenkai もなごみ、温かな雰囲気をもたらしてくれました。腕も確かで、安全運航はさすがです。インストラクター目指しチャイましょう！！これからも宜しく。

牧（牧田）さん、ありがとうございました。今回は特に幹事役とインストラクター役、お疲れ様でした。牧さんのメール PS にありました「幹事の至らない点が多々有り」ですが、私は気にしていません。この面を気にされるより、今後の参加者が楽しめるよう、また安全運用ができるよう、ご提案頂ければと思います次は楽しみましょう。

滝沢君、一番気を遣ってくれてありがとう。お疲れ様でした（日本では、このように云うのですが、若い君には、関係ないかもですね）。今回も Narenkai、楽しみました！！感謝です。また、行かせてもらいます！！

皆さんありがとう！！ また会いましょう！



## From Nori

NAR ENKAI (ナロメインで宴会) → NA RENKAI (ナロメインで訓練かい?)

時間がありましたのでログブックを見ていたら今回の NARENKAI で 18 回目のナロメイン訪問でした。10 回を越えた辺りから数えなくなったのですが改めてビックリです。今回は NARENKAI の前に一人だけで 7 日間、Winter Session に参加していてそこからの合流でした。サーマルが出たら (14 時頃) 離陸して 2~3 時間飛ぶというのんびりしたペースの 7 日間でした。

NARENKAI に入ってから老若男女の 7 名が加わりましたので発数を稼ぐ必要もあり、訓練モード(?) に入りました。久しくこういう経験をしていませんでしたが、自分としても“安全”ということを確認する良い機会となりました。ロングした機体の機体取りに走ったり、大人数分のカレーを作ったりと航空部の 1、2 年生の頃のことをオーストラリアで思い出すとは思いませんでしたが、とても楽しかったです。参加者の皆様に感謝いたします。

やっぱり飛ぶことはとても楽しいことですね。人生も半ばくらい(?) まで来ましたが、費やしたお金や時間には代えられない、素晴らしい経験をさせてもらえていると思います。「航空部に入ってグライダーを始めて良かったー!!」と改めて思いました。これからも素晴らしい空の仲間の皆さんと理解ある家族への感謝を忘れずに、できる限り続けて行きたいですね。

卒業して飛ぶことから離れてしまっている皆様へ。今飛ばないでいつ飛ぶんですか? 飛ばないで終わるときっと後悔しますよ!

## From Yoko

現役以来のブランクから本格復帰して半年、Narenkai に参加しました。今回は学生さんから大先輩まで 9 人の集まりで、慣れない場所での初めて会う人同士のオペレーションは、過去のレポートにあるのんびり宴会とは若干異なる難しい面もあり、信三さんや教官のお二人には大変な気苦労をさせてしまいましたが、おかげさまで得るものも多く、内容の濃い旅となりました。初 Discus も経験でき、何よりいろんな方と知り合えたことが一番の Income です。日頃、工学屋に囲まれているせいか、Mitsu さんの話はいつも新鮮でした。Ryu さんの気づきの多さも大変刺激になりました。私は、全部で 3 フライトでした。1)ヨシさんと Duo Discus、2)牧田さんと ASK21、3)単座で Discus。ただ、一番印象に残っているのは地上で他の人のフライトを眺めているときでした。前半二日間は強風のなか数発のフライト。自分で飛ぶとしっちゃかめっちゃか、地上で他の人のフライトを眺めていると、飛び方、周りの状況、全体のプランニング、と「今どうなっているか/どうすべきか」がクリアに見えて、自分のフライト中に見えていなかったことにも気づく。“3<sup>rd</sup> Eye View”ってこういうことか!、と実体験できたことは大きな収穫でした。この先、自分の飛び方が大きく変わりそうです:-) 天候が好転した 3 日目、ついて行くはずの Nori さん(ASW20)にはあつという間に置いていかれてしまいましたが、牧田教官との感じ方の違い、“3<sup>rd</sup> Eye View”の意識、と発見の多いおもしろいフライトでした。4 日目もやっぱり Nori さんに置いていかれてしまいましたが、次回までに腕を磨いておきますので、また一緒に飛びましょう。みなさま、楽しい思い出、貴重な経験を共有させていただき、どうもありがとうございます

いました。特に幹事の牧田さん、ホストの信三さんには大変お世話になりました。またみなさんと飛べる日を楽しみにしています！

## From Mitsu

まず最初に私達親子を NARENKAI に参加させていただき誠にありがとうございました。親子共々大変楽しくまた貴重な経験をさせていただきました。

訓練に関しては、龍介は数回ソロフライトに出ていたのですがそれほど不安はなかったのですが、私は、機首の安定、手足一致の操作が出来るかなど不安がたくさんでした。Day1, Day2 は強風の為、フライトはありませんでしたが、信三さんの「安全」に対する厳しさは十二分に理解できました。またその夜の飛行機曳航のイメージトレーニングは翌日の初飛行機曳航時にとっても役に立つものでした。Day3, 1<sup>st</sup> フライト 360°の地平線の素晴らしさに感動！ 2<sup>nd</sup> フライト 機首を上下させないように地平線と糸の間隔が多少分かった。手足一致の練習→ まだまだ（滑っていた）、ハイバンク 60°→ 旋回率が早くなり腕が挙げる事が出来なかった事実に感動！ Day4: 比較的柔らかいサーマルの中での旋回で全く気分は悪くならず、前日より機首を安定させる事が出来、また少しであったが、左右ラダーの使い方が良くなったと思った。

心に残った信三さんの言葉

「他人のフライトも自分のフライト」

「朝のブリーフィングから夜のミーティングまでがフライト」

嬉しかった事、

親子でナロマインの空を飛べた事

風邪を引いている私を皆さんが気遣ってくれた事

地平線を見て機首の動きが分かった事

牧田さんの指導で少しは手足一致操作、ラダー操作が出来た事

龍介がDuoで訓練することが出来、多少手応えがあったと聞いたとき

参加の皆さんと知りあえた事

夕食、ビールワインがおいしかった事、 その他たくさん

反省点

体調管理が出来ずに風邪を引き、信三さん、参加の皆さんに大変迷惑をかけてしまった事

その為運転できず皆さんに負担をかけてしまった事

特に訓練では、私の我儘で牧田さんに大迷惑をかけてしまった事

あわてなくても良いのにあわててしまい機に2回デコをぶつけた事、 その他たくさん

次回参加できたらしたい事

昼食のサンドイッチのバリエーションと飲み物を増やす

あわてず動き回って皆の負担を減らしたい

## From Ryu

今回、父と一緒に NARENKAI に参加させていただき誠にありがとうございました。非常に楽しく、貴重な体験をさせていただくことができました。

初め 2 日間はフライトこそできませんでしたが、地上で操縦桿の握り方や横風時の操作の仕方、なぜ機体があおられてしまうか、など多くのことを学ぶことができました。

目標としていた 30 分滞空はできませんでしたが、フライトでは自分の技量に関して手ごたえを感じることができましたし、上空で気分が悪くならなくなったことも大きな収穫でした。何よりも新人戦に向けた練習をすることができましたし、フライトに関して自分の意識を大きく変えることができました。

つい先週の土曜日に新人戦が無事終了しました。結果としては優勝を取ることはできなく、個人の部では 3 位でした。優勝、準優勝は慶応に持っていかれてしまいました。団体の部では 1 位慶応、2 位早稲田、3 位名古屋という結果になりました。優勝を取ることはできなくてとても悔しく思っていますが、NARENKAI で様々なことを学べたからこそ今回の結果につながったと思っています。

地上で様々なことを教えてくださった信三さん、後席に乗っていただいたヨシさん、そして NARENKAI で一緒にフライトをしていただいた皆様、本当にありがとうございました。

## From Nobu さん

NARENKAI の皆様、新参者を暖かく迎えて下さり有難うございました。参加者は老若男女でしたが、みんな同レベルということで始まりました。けれどいつの間にか私は「老」に分類されてきました。皆様には気を使わせただけではと思っておりますが、皆様の協調で楽しく過ごさせていただきました。こんな集いはめずらしいでしょうね。また信三さんの多大なるご協力に感謝いたしております。そのうえ信三さんには大変なストレスを与えましたことお詫びせねばなりません。次回には信三さんにストレスを与えるのは減らしましょう。いや、なくしましょう。種々のことがありフライトが思うようにゆかない中、私は参加者中最長のフライトをさせていただきました。これは皆様のご協力と感謝いたしております。かいつまんで、私のフライトと感想を以下にまとめます。

DAY-1

風強し、待機。夕刻風弱まるも視界不良。ジョイフライトとならないので、フライト辞退。

DAY-2

昨日と同じ、風強し。フライト Duo 後席：よしさん 11:40-12:44(1+04) 7,000ft: 周辺状況の把握に努める。着陸 OK と思ったが、グランド・ループ。最後まで気を抜くなということ。肝に命ず。

DAY-3

フライト Duo 後席：よしさん 14:00-14:45(0+45) 4,300ft: 昨日より自然に首がよく動き、外がよく見える。

DAY-4

フライト ASK21 後席：まきさん 14:35-14:55(0+20): めぼしいサーマルなし。ASK21 初搭乗の慣熟飛行。



さて最後に、ミーティングで話題になりました私の「上級滑空機」技能証明取得の話題について、その後の経過報告。参加者の皆様には直接関係がないかもしれませんが、周辺の方には該当者がおられるかもしれませんので、情報共有としてここに記述します。ご参考に。実は、私は「中級滑空機」と「動力滑空機」の技能証明を持っていますが、「上級滑空機」を持っていないのです。つまり、ピュアグライダーで飛ぶ資格を持っていないということです。教育証明保持者の承認なくしてソロ飛行はできません。

また、法改正により「動力滑空機」の限定が「曳航装置付き動力滑空機」と「曳航装置なし動力滑空機」のふたつに分かれたことにより私の持つ「動力滑空機」の限定がどのようなになったのか調査しないままでした。このような状況ですので、私がピュアグライダーで飛ぶにはどのような対処をすべきかを整理しておく必要があったのです。ミーティングでの結論はその結果でした。

さて、帰国して航空局に旧の「動力滑空機」について問い合わせをしました。その結果、「動力滑空機」所持者は「曳航装置付き」、「曳航装置なし」の両方の資格を持ち、限定変更の手続きをしなくてもそのまま運行してもよいとの回答を得ました。これは国土交通省の文書に明記されていないとのこと。おかしなことですが。そこで、信三さんともお話をして次のような結論としました。

私は「上級滑空機」の技能証明を取得しない。ナロマインでは単座搭乗をめざす。解説しますと、私は日本では、デュオ・ディスク・ターボ（信三さんのディオにエンジンをつけた曳航装置付き動力滑空機）を仲間と運行しています。（Yoshiさんも仲間です）技量は別として私がこれで飛ぶことは合法であることが確認できました。今後、デュオ以外で飛ぶことはほとんどないであろう。とすれば「上級滑空機」の資格は不要ということです。合わせて、ジョイフライトを充実するためナロマインでは単座機搭乗をめざすことにしました。これは日本でのジョイフライトにもよい結果をもたらすでしょう。信三さんからは2012年シルバーをめざすとの言葉もいただきました。シルバーがシルバーをめざす、また楽しからずやですね。

以上、NARENKAI 2011 の感想と報告、のぶさんこと堀崎修宏

## From Yoshi

2011 年 Narenkai に参加して

目がキラキラ輝いていて、飛ぶことが楽しくて仕方なくて、飛ぶことに関してならどんなことでも学ぼうと強い意欲に溢れていて—そんな人たちと一緒に 4 日間を過ごして、改めてソアリングっていいなと自分も初心に帰ることができました。これが、Narenkai に参加した最大の収穫です。初日の朝のブリーフィングから Shinzo さんが的確に指摘されていた課題について、文字面だけの浅い理解しかできていなかったことが悔しくて、何とか将来の実際の行動に繋がる生きた知恵に育てていきたい—この深い思いを抱きながら、日本に戻った今もあのときの自分に冷や汗を覚えつつナロマインでの 4

日間を振り返って学習途上です。

「分かっていると思って分かっているミス」、「日本の文化をひきずるミス」...ここまで具体的に言葉で指摘されていながら、Narenkai の期間中ずっと同じようなミスを重ねていたことが「分かったつもり」の恐ろしさです。終わってみて自分の失敗を振り返るのは苦い思い出ですが、これをしっかり育てて自分の財産にしなければ一緒にお付き合いいただいた皆さんに申し訳ない。あれ、これって日本の文化ひきずってますかね？

「フライトの開始はブリーフィングから、フライトの終了はハンガークローズまで」という言葉を、ずっと反芻しています。離陸して飛んでいる時間だけがフライトだと思ったら大間違い、フライト・マネジメントのなかで飛行時間が占める割合は25%と思って、飛ぶ前から万全の準備を重ねて安全で楽しいフライトを組み立てたか、着陸してから安全にグライダーを撤収するまでの余裕を持って飛んだか、ポストフライト・ブリーフィングで多くの気づきを引き出して早く上手くなるコツが学べたか、ひとつのフライトを完成させるためにやらなきゃいけないことは沢山ありました。

そして「社会のなかで飛べる判断力を備えているのがライセンス」も胸に温めている言葉です。高い判断力が保てるよう、「目標/経験値=ストレス」の法則に従って経験値を上げていきたいと考えています。これからもどうか引き続きよろしく願いいたします。来年のNarenkai ではちょっとは成長の跡をお見せしたいな、と思っています。

最後になりましたが、お世話になりました Shinzo さんに厚く御礼申し上げます。心労を増やすようなことばかりでご迷惑をおかけしました。痛いほど自分の未熟さを教えていただいたことと同時に、限界まで自分を試していただいたことに感謝しております。ありがとうございました。

渡辺 美衡

## **From 2011 幹事 牧田**

参加者コメントを読まれた方へ、如何でしたでしょうか？ 皆さん大変素晴らしい言葉を書かれています。このような嬉しくて、かつ素晴らしいコメントを頂き、2011NARENKAI 幹事として大変嬉しく思います。やはり、NARENKAI に来て良かった、これに尽きますね。2010 NARENKAI では16年振りのグライダー復帰となり、2011年 NARENKAI では17年振りのインストラクター復帰でした。NARENKAI & Shinzo さん、ありがとうございました。

参加者コメントを読んで頂いた方へ：

↓

もう貴方は来年の NARENKAI 参加モードに成られている筈です。

2012年 NARENKAI 参加、是非ご検討ください。

以上 2011 幹事

## NARROMINE FLIGHT REPORT

2011年11月13日～19日

MATSU

今年の二月にナロマインに行きましたが、天候に見放され、あまり飛ぶことが出来ず、本当に残念でした。運良く11月に休暇が取れ、再度行くことが出来、ナロマインの素晴らしいグライダー環境の一端を経験することが出来ました。



1日目 WIND NW 2M RW04 1+15 DUO DISCUS

DUBBO13:30 着後、Anneさんにピックアップ頂き、ナロマインに向かう。

ナロマイン着 14:00 でしたが、高層雲、中層雲が多く、キュムラスが殆ど発生していない状況の為、信三さん、ROSS、ホークさん達が地上待機されていた。

夕方、4時ぐらいから遠くのキュムラスがRWに西側より近づき、オーストラリア人でラインキャプテンのROSSが16:30にデュオディスカスでチェックに離陸していった。

約1時間の飛行後RW04に着陸、MATSUのチェックの番となる、気流は静穏で通常曳航中は問題なく3800ftで離脱してナロマインのフライトがスタートした。

17:30 ぐらいの離陸でしたがサーマルはまだ残っており、1時間の滞空後、16:35に着陸しチェックは終了した。

夕方の遅い時間のサーマリングは、リフトが弱くMATSUの操縦では上がれず、また、センターリングや修正も非常に難しかった。



本当に信三さんのおかげで滞空できました。

ハンガーにてデュオディスクスを清掃後カバーを掛け、格納して信三さん、ROSS、ホークと4人で夕食をとる。ホークさんは明日帰国の為、明日の朝お別れとなる。



2日目 WIND NW 5~7M RW29 着陸 RW29 2+40 DUO DISCUS

朝から風が強く、上空の風速は10Mを超えておりサーマル条件等難しい事が予想された。その為、初ディスクスフライト予定を変更し、信三さんにデュオディスクスでのクロスントリートレーニングをお願いした。

ROSSがアステアーにて一番で離陸し、RW南側にてサーマリングを始めた。

MATSU はデュオディスクスで3800ftにて離脱、最初上がりが悪かったが、ランウェイ西側にて2~3のプラスを掴め、ランウェイ上空にて、自己最高の12000ftまで上昇できた。ちょうどトラフに沿ってクラウドストリートが北西方向にできており、なんとWARRENまで65km余りをドルフィンにて全く旋回せずにフライトでき感激した。

信三さんは後席にて誰かと携帯で話されていた.....

WARRENにて再度10000ftまで高度を回復し、ナロマインへ引き返したが、TRANGIEから東はブルーとなっており、70ktにてグライドし滑走路上空に6000ftで着いた。

この間、ROSSが6500ftで帰れない為DUBBOにアウトランディングするとの無線が入った。

ハンガーへ機体移動後、信三さんとキースは DUBBO までエアートリブに行き、MATSU はデュオの清掃をしながら帰りを待った。

サンセット前の 20:30 ぐらいにアステアーと曳航機が着陸し、ROSS はピストカーにて約 20 分後に無事ハンガーへ帰り着いた。

今日のフライトでサーミングや、雲の見方コースの取り方等沢山の事を学ばせて頂いた。

信三さんより①サーマルから出てしまったら、必ず風上側へ伸ばして探す。

②サーマルから出る方向に外力が働くので、これに逆らわないと外れる。

③グッドエアーで旋回しバッドエアーは旋回しない

④サーミング中は機首上下移動に注意し、55kt で速度を一定にする

⑤各舵の操作はスムーズに行い、荒くなるとサーマルを捕らえられない

⑥次はどの雲へ行くか必ず考えておく

⑦サーマルサーチは風上へ行う

⑧もっとリラックスして操縦する

を指導頂き、初クロスカントリーの経験が大変嬉しく更にグライダーが好きになりました。



3日目 WIND NW 3M RW04離陸 RW11着陸 3+20 DISCUS-B

全くのブルースカイにて風も安定しており、初ディスクスに最適の条件となった。

17時着陸予定でROSSが一番で離陸し、二番手で上がった。

初めてなので離脱を3800ftにて行う。

離陸地上滑走始めからエルロンの効きがシャープでオーバーコントロールに神経を使った。曳航中もエアーの乱れ（サーマル、ガスト）に結構影響された。



ランウェイ南側にてサーマル内と思い離脱したが、思うようにサーマルに入れず焦った。速度が速く旋回半径も大きく、また12時のサーマルは発達が弱かったのも影響していた。南5kmポイントの青い工場の上空にてやっとプラス2を捕らえ5000ftを超えてから安定して滞空できたが、始めの1時間はなかなか6000ftを超えられなかった。

約1時間を経過した頃ランウェイ南東3kmでプラス5をとらえ一気に8000ftに上られ、このときROSSのアステアーと少しだけ一緒に飛ぶことが出来た。

サーマリングでは2日目の信三さんのアドバイスを実行し、特に風上側へのサーチとセンタリングズレ修正は大変効果があり、今更ながらこれまでサージ法以外何も考えていなかったと痛感した。

この滞空と2日目の経験から、かなりナロマインの地形が見えるようになった。

17時に着陸する予定であったので、最後は南側に15kmまでグライドし、ランウェイ上空にてウィンドソックスの確認にて予定通りRW22にロングタッチにて着陸した。

しかし、車輪ブレーキを試した為に十分にランウェイ右側に入れることが出来なかった。

車輪ブレーキの効きはとても良かった。

初DISCUSのフライトをとにかく無事終え、また、3時間超の滞空が出来て明日からの期待が更に大きく膨らみ、二月の無念さを吹き飛ばす素晴らしい日となりました。



4日目 雨、サンダーstormにてノーフライト

5日目 曇り、雲底低くノーフライト

この二日間は楽しい読書の日となり、また、疲れた体を癒す良い休みとなりました。



6日目 WIND NE 4M RW04離陸 RW11着陸 18分 6+20分

DISCUS-B 5H達成

ウェザーは6~8000ftが予想され、朝からキュムラスも発生し条件は良かった。しかし、離陸時は雲底が4000ftと低く、ROSSに続き離陸し、3400ftでサーマル中と思い離脱したが、全く上がれずたった18分でRW11にロング着陸してしまった。水平線が見にくく、視界が気になりランウエイの視認に意識しすぎた事が要因と思います。

着陸後すぐに再離陸し4200ftにて離脱、今度は最初のサーマルを上手く捉えプラス1~2で上昇し4~5000ftでの滞空が始まった。

時間が経つにつれ雲底が上がり、7000ftを超えるようになってきたので、北側の川に沿って北西方面に伸ばし、TRANGIEが南に見える位置まで進出して、またランウエイへ戻るを繰り返し5時間を達成、その後ランウエイ風上の東側に移動し6時過ぎから着陸の為、7000ftより降下を開始し、ウインドソックス確認しRW11のダウンウインドに入る。DISCUSは進入中の速度とダイブ操作に相当な注意が必要ですが、6時間超のフライトでの着陸でも、素直な操縦性に助けられ、またこの9月に日本で4時間20分を飛んだ時と比べ、気象条件を差し引いても疲れ方が少なく本当に良いグライダーだと感じました。



7日目 WINND N 8M RW36離陸 RW29着陸 2+00 DISCUS-B

最終日で15:30にピックアップをお願いした関係で長い時間のフライトは出来なかった。ブリーフィングで、14時以降がサーマル状況が良くなり、9000ft以上が期待できた。しかし、風が強く、風速が10Mを超えないか心配であった。

最終日をまず飾ってくれたのがノースロップアメリカン艦上爆撃機 日本名「テキサン」が4機飛来し、ナロメインに着陸、始めて実機を見る事が出来た。

曳航機やグライダーがおもちゃのように見え、その比較が大変面白かった。

また、ターボジェットエンジンを二機装着したセルフローンチ機（SH25?）を見せて頂くことが出来、エンジン周りのコンパクトさにビックリしましたが、残念ながらフライトは明日という事で見れませんでした。

さて、遅くなりましたが皆の集合写真を最終日に撮ることが出来ました。

左から、キースさん、信三さん、MATSU、ROSSさんです。

この日が今回の訪問で一番オーストラリアらしい天気だったと思います。



RW36 エンドに着いたものの、次々に出てくる、ナロマインカップ参加機に気を奪われてしまい、離陸準備が遅れてしまった。最終日なので、思いきって5000ftまで曳航であがり、更に2~3のプラスにて雲底の7000ftまで上がったので、4日目と同様に北西方向へ伸ばし25km地点まで行き、その後、14:30に着陸するつもりでランウェイに戻って北側にて今日の最高高度9000ftまで上がることが出来た。

午後2時頃は気象条件が良くなっており、ナロマインカップのグライダーがRW29より次々離陸しており、またウィンドソックスのチェックから着陸をRW29と決めるも、着陸のタイミングを図るのに手間取ってしまった。また更に、今度は強いプラスで高度が落とせず、ダイブ全開でもプラス5があり本当にびっくりしたが、何とか降下し、ダウンウインドコール後、ベースレグに入ったら曳航機が左前下方にアプローチしているのが見えた。曳航機は先にタッチダウンし、グラスランウェイ左端を滑走してくれたが、発航点に二機曳航待ちしており、昨日に続き、上を通過してロングタッチを行い、右側にて停止し、今回のナロマインでのフライトを全て終了した。

今回やっと本当のソアリングへの第一歩を踏み出せたのではと感じています。出来るだけ



早くまた、この素晴らしいナロマインの空へ帰って来たいと思っていますので、そのときには信三さん宜しくお願いします。

以上

2011年11月26日～12月3日、Temora で開催された State competition、NSW State Gliding Championships に Duo Discus で参加してきました。

Takizawa Shinzo さんから「Discus で competition 出場しませんか」とお話を頂き、とんとん拍子に出場が決定。ビッグチャンスをつかんだ思いと同時に、競技フライトは初めてでありどのような大会なのかを調べるうちに、想像以上にハイレベルな競技会であることが分かり、期待と不安が大きくなっていきました。

今の自分の技量ではとても競技会のレベルについて行けず、競技を知り、楽しむことは無理だと分かり、また現役航空部時代は単座機に固執しており、今回は複座機でのコーチングを受けたい思いから、Duo Discus での出場に切り替えました。後席に操縦を任せている間は、自分で操縦しているのとは全く違った世界が広がっており、「グライダーは腕ではなく頭で考えるもの」だということを強く実感しました。結果的に Duo Discus での出場により今回の遠征は大成功でした。

気象条件は総合的に見ると良いとは言えませんが、全7日間の競技期間の内5日間競技フライトを行い、日々異なるコンディションで素晴らしい経験を積み、競技フライトの魅力に取りつかれました。

#### 11/22～11/25 練習フライトのはずが

Narromine で練習フライトを予定していたもののトラフにより全日程雨のため飛ばず、風は強く気温は低く「寒い寒い、ナロマインの夏ってどんな感じだった？」という状態が続きました。しかしこの期間は競技会のルールを再確認して理解を深め、競技フライトのイメージを作る良い期間になりました。

#### 11/26 Day0 移動日



念願の晴れ。予定通り Duo Discus は曳航機とともに Temora へ、自分は荷物を積んだ車

で 300km のドライブ。到着後 Registration を行い、機体を Tie down しました。思ったより地面は濡れていません。練習フライトできるかと思ったのですが、風が強く Shower が迫っていました。

#### 11/27 Day1 ブルーコンディション、top 5000ft

1 日のスケジュールは、まず機体の Tie down・カバーを外して、クラブハウスで Briefing (Weather・Task・Runway・Marshalling・Grid・それぞれ注意事項を確認)、次にコンピュータにタスク入力、フライトに必要なものを積み、Marshalling (機体をグリッドに運ぶ)、そして Launch です。Landing 後は Tie down する前にウォーターバラストを積んでおきます。

雲一つない快晴。遠征初のフライトへ期待が高まります。条件はブルーでトップは 5000ft の予報。「あんまり良くなさそうだな」と思っていたら、なんとタスクは AAT 239km。フルウォーターバラスト。

予報通りの条件で、ブルーコンディションの飛び方をするものの、トップ付近はサーマルが小さく弱い。それでも 80kts でクルーズして、30km 先の森のトリガーを見つけ、風向きを考え、サーマルに全神経を集中する Shinzo さんのフライトは一つ一つの Decision making が基本に忠実に行われており、その大切さを教えてくれました。

他にも別のグライダーの動きやタスクの戦略を考えなければならず、内容についていくのに精一杯でした。

#### 11/28 Day2 PDA トラブル

離陸して間もなく、PDA の操作を誤りバックライトがオンになってしまいました。ただでさえ考えることが多い中で、ちょっとしたストレスはフライト全体に大きな影響を与えかねないことを実感しました。

ウェザーマンはそれほど良い予報は出さないものの、タスクは Day1 より長く 348km。1st leg はシーラスに覆われ日射も十分ではない。そこでシーラスに覆われていない方に寄せながら、常に変化する気象条件やエアの状態を確かめながら飛ぶ。2000ft AGL まで低くなったとき、「低くなったら上がれると考える、高い時は低くなったときのことを考えて飛ぶ」。シーラスに覆われていないところまで来ると、薄ら積雲も見られ 9000ft コンディション。各 leg の風向き、気象条件の変化に合わせて飛ぶ。サーマリング中、下の畑から巻き上げられたストローもたくさん飛んでいました。

フライト終盤 PDA の電池が消耗して電源が切れてしまいました。一生懸命外を見て判断します。いかに PDA に頼っていたかを思い知らされ、明日以降の課題がまた一つ増えました。



11/29 Day3 Cancelled

朝から風が強く 20~25kts、好条件なようです。機体は Marshalling できる状態まで準備したものの飛ばさないことになったため、主翼のワックスがけを行いました。一つのことに集中するのはグライダーパイロットのメンタルに良い影響を与えるそうです。アベレージスピードが 1km/h 上がると良いな。

11/30 Day4 Cancelled

曇り時々雨、夕方には日差しが戻ってきました。十分休息を取り、学校の課題を消化して、Day1、Day2 のフライトの課題をまとめました。

12/01 Day5 Look out



今までと違い他のグライダーとガグルを組んでサーマリング、クルージングする機会が多くなりました。他の機体がどういった戦略で飛んでいるのか自分なりに考えている



途中で、いつも後席から答えを言われてしまいます。考えることが多く、「地上でもっと準備できたはずだな」と思いつつ今までの反省であった徹底的に外を見て情報を得ることに集中しました。当たり前なことでも後席から言われて初めて気が付くことたくさんあります。今日は他の機体と一緒に飛ぶ経験をしました。とても勉強になります。

今回の **Final glide** はいつもと違いました。高度の余裕をとっていても向かい風が強く、**Bad air** のエリアも広がったため **Differential** (**Finish** するまでに必要な高度) は 0 になり、ドキドキの **Finish** でした。競技ならではの面白さですが **Finish** 手前でアウトランディングした機体もありました。

### 12/02 Day6 キュムラスコンディション

ここまで難しい気象条件だからこそ毎日毎時いろいろな環境でトレーニングできていることを改めて感じました。今日は初めての全面キュムラスコンディション。オーストラリアって感じの空です。飛び方もブルーのときとは全く違いました。しかもレーシングタスクです。3つあるスタートポイントの内クラウドストリートができていないポイントを選んでスタートします。この日はガグルを組んだり、先行する機体の後ろについて飛んだり、クルーズ中も **Good air**・**Bad air** によって互いの高度が大きく変わり驚きました。至近距離で機体の動きを長時間見ることができました。



12/03 Day7 10kts サーマル



遅い時間でのスタートになりました。

同じペースで少し前を飛んでいる機体がいつの間にか高いところに上がっていました。「10kt かな」ということで下に入ると 10kt 以上の大きなサーマルでした。良い思い出です。でも 10kt サーマルはこれ一つだけでした。

この日のキュムラスは遠くから見るとお椀形で良さそうですがオーバーディベロップメントしており、地上は日陰の面積が大きくサーマルは難しそうです。グッドエアは多いもののサーマルの上昇率が良くないので、クラウドストリートではサーマル旋回せずグッドエアに留まり平均速度を維持します。これも初めての経験でした。最終日なので今まで学んだことを思い出しながらフライトを楽しみます。

終わってみれば今回の遠征大成功でした。競技フライトのハイレベルな世界の壁は高く、何年頑張ってもこんなレベルには到底辿り着かないんじゃないかとも思いましたが、オーストラリアの同じ年の junior pilot が単座機で出場しており彼らの話を聞いて、大きな励みになりました。改めてグライダーの楽しさ・奥深さを感じた、素晴らしい遠征になりました。