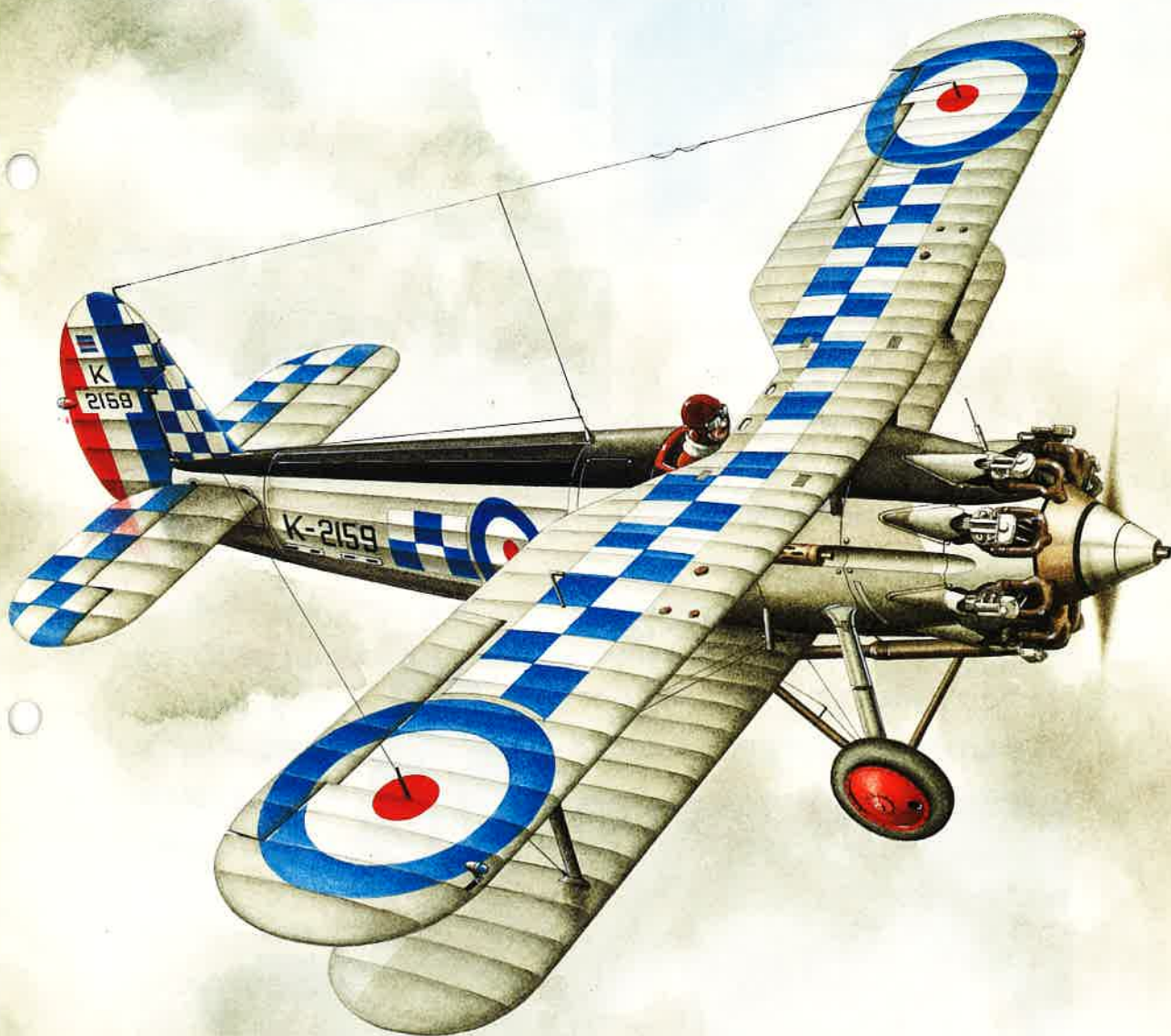


# WING NEWS

HONDA FLYING CLUB HONDA FLYING SCHOOL

1992  
AUGUST

115



## Bristol Bulldog I A

Bristol Bulldog I A single-seat interceptor fighter biplane. Great Britain 1928

Span: 10.34m, Length: 7.62m, Height: 3.00m

Wing area: 29.90 m<sup>2</sup>, Take-off weight: 1,590kg, Max speed: 174mph.

Powerplant: one 490hp Bristol Jupiter VIII F radial, air-cooled

♡ 10点を狙いすぎるとポ〜ポイス♡

# 第20回ホンダ杯争奪飛行競技大会



盛夏の折、会員の皆様はいかがお過ごしでしょうか？夏が終わればいよいよ恒例、クラブ大会の季節がやってきます。今年はいよいよ20回を数え、例年になく豪華賞品を用意したいと考えています。お友達、ご家族、お誘い合わせの上、奮って御参加下さい。

日時：平成4年9月20日(日)

8時より受付開始、8時30分受付締切

(締切後の参加は減点処置となりますので御注意ください。)

参加費用：1名 18,000円 (フライト料)

(昼食は準備しています)

## クラブ大会 前夜祭のお知らせ

クラブ大会前日も楽しい催し、もりだくさんです。ぜひご参加下さい。

日時：平成4年9月19日(土)

：安全講習会

14:00~16:30

クラブ総会

16:30~18:00

前夜祭パーティー

格納庫 18:00~20:30

会費：無料 (同伴者とも無料)





「現在、最高得点ですが、  
コツは何ですか？」  
「いっしょうけんめいやることです。」

## 必見！ 今年の安全講習会は 救命法実習！！

パイロットならずとも知ってて得する人工呼吸等の救命救急法を、なんと人形を使って実習してもらおうという企画です。

講師は埼玉県防災航空隊！心臓マッサージや救急用具の効果的な使い方、消火器の取り扱いなど、イザという時役に立つ講習となることうけあいです。ぜひご参加下さい。



## — お 願 い —

○前夜祭パーティー、クラブ大会ともに、参加希望の方は、受付又は飛行機運航部教育係まで、お電話で出席のご連絡下さいますようお願いいたします。

○宿泊は、申し訳御座いませんが、一泊お一人様3,000円となります。宿泊を希望される方は準備の都合上、早目に電話予約を、受付小森谷、遠藤までお願いいたします。

○クラブ大会・前夜祭に関してご不明な点がありましたら飛行機運航部教育係までお問い合わせ下さい。

○参加申し込みをされた方には、当日大会プログラムをお渡し致します。



参加人数 108名!!

## ホンダフライングクラブ安全講習会 要旨

去る7月5日(日)、川島町コミュニティセンターにおいて、本田フライングクラブ主催、「ホンダフライングクラブ安全講習会」が開かれました。

この講習会は、6月に起きたホンダフライングクラブ会員、鈴木明さんの事故に、哀悼の意を表し、以後の事故を防止するため開かれたもので、会員による質疑応答を含め、約3時間半に及ぶ講習会となりました。当日は、社長あいさつに続き、鈴木さん他2名の方が亡くなられた富士山の方角に向かい、全員で黙禱。矢野運航本部長からJA3784の事故概要について説明がなされた後、近藤運航技術部長により安全運航に関する講話がありました。出席されなかったクラブ員の方は、クラブルームに当日の資料、ビデオ等を用意しておりますので、ご覧になって、安全運航に努めて下さい。

### (1)安全についての概論

#### ●安全とは何か

- (1)そもそも安全というものは存在しない。
- (2)常に存在するものは危険である。
- (3)危険をいかに的確に予測し、確実に防止するかが安全である。
- (4)安全とは一人一人が力を合わせて作れるものである。

#### ●エアマンズシップ

パイロットとして大切な事を守るためには次の努力をする必要がある。

- (1)決められた事及びやらなければならない事をきちんとやる (遵法性)
- (2)やってはいけない事を絶対にやらない (道徳的)
- (3)SELF MOTIVATION

自分自身で知識を深めよう又は技量を向上させようという気持ちを持って努力する。

#### (4)DECIDE

状況の変化を察知し、とるべき行動とそれをとるとどうなるかの結果を予測し、正しい決断ができる。自分で考え判断し行動する。状況の変化に対応してフォローする。

#### (5)WHAT IFの思想を持つ。

もし何かが起こったらどうするかについて考える。

#### (6)チームの一員として積極的に貢献する (チームワーク)

#### ●パイロットの能力

知識 (Knowledge) + 技量 (Skill) + 判断力 (Judgement) = 総合能力

パイロットとして通常的能力を保持していくためには、知識・技量・判断力をそれぞれある水準以上保持していく必要があり、1つでも水準を下まわった場合には、危険なパイロットと呼ばれるでしょう。

## (2)最近の国内のアクシデントレポート

飛行機事故に関する航空事故調査報告書から、平成元年1月から平成3年12月までに発表されたもの計31件について、解説がされました。その中から1件について以下に要約しました。

昭和63年1月、静岡県富士川滑空場での事故：富士川滑空場で、グライダーえい航の

為離陸したパイパー式PA18型機が、約100ftの高度でエンジン不調となった。えい航索を切り離し滑空場へもどろうと左旋回したが、高度が足らずに左機首から地面に衝突した。天候は晴れ、視程30km、気温14℃、湿度69%。原因はキャブアイシングの可能性が強く、キャブヒートはコールドのままであった。解説：この時えい航されていたグライダーは前方の砂浜へ不時着している。このような状況で左旋回すれば、スピンに陥る危険性が大きい。離陸後のエンジン不調では、まず、キャブヒートホット、ヒューエル・セレクターバルブ、チェックの後、まっすぐ前方に不時着する。本田エアポートの滑走路32で離陸した場合、前方には太郎右エ門橋という障害物があるが、フラップダウンにして手前に着くか、フラップアップのまま橋を起えて不時着するか判断すること。又、湿度50%以上の場合キャブアイシングの可能性あり。その他30件の事故について解析説明がありました。

## (3)山岳地を飛行する場合の注意事項

国内各地の山岳地はもとより、ヒマラヤ上空のフライトも経験され、数々の美しい山の写真を取り続けていらっしゃる、大森弘一郎氏に、山岳地でフライトするときの注意事項や体験談を語っていただきました。

まず、美しい富士山山頂の写真を示されて、「富士山の写真を取る時には、常に風上を維持して飛行します。東～南側（風下側）へはとていもいく気がしません。それから山頂を横



▲講習会の合い間に。



に見ながら風上に飛行していたとき、上昇しようと速度(90kt)を落とすと、地面に対してバックしてしまい、降下しないと前進できなかった。ということがありました。」とお話してくださいました。

高い山の回りを飛行するときには、常に風上側を維持し、そしてあまり山頂に接近しないように、又、高い山の周辺は、気流が安定

しているようでも、飛行中の航空機を押し戻すほどの強い風が吹いていることもある、ということをしかりと認識する必要があると思います。この様なとき、機体があまり揺れないので、風が弱いと判断し、うっかり山の風下側に飛行すれば、そこには山岳波による強い下降流と乱気流が待っている、ということにもなりかねません。これはあとで大森さん自身が、ヒマラヤの上空で体験することになります。

大森さんがヒマラヤの写真を取りに飛行した時に、烈乱気流に巻きこまれて一気に3,000m位降下してしまいました。その間は全くコントロールできなくて機体も木の葉のようにゆれてしまったそうです。大森さん自身も無重力の状態のように座席から浮いてしまった経験を話して下さいました。

● 気象条件による乱気流の判定

並乱気流の条件

1. 山岳地帯で、稜線高度に近く、稜線に直角方向の風の分力が25~50ktに達しているとき
  - a. 稜線高度から5,000 ft 以内
2. 搭状、積雲状の雲の中とその付近
3. 対流圏の下層5,000 ft の範囲内で
  - a. 地上風が25 kt を越す時
  - b. 下にある地表面の加熱が異常に大きい所
  - c. 非常に冷たい空気の浸入したところ

強乱気流の条件

1. 山岳地帯の稜線の高度付近で、稜線に直角方向の風の分力が50ktを越えているとき
  - a. 稜線高度の5,000 ft 層の中で稜線高度かそれより下のローター雲または回転気流の中
  - b. 稜線の風下側 80~240km の範囲
2. 発生期、最盛期の雷雲の中とその近く
3. 搭状積雲の中、またはその近く

(4) 高々度飛行における航空機の性能

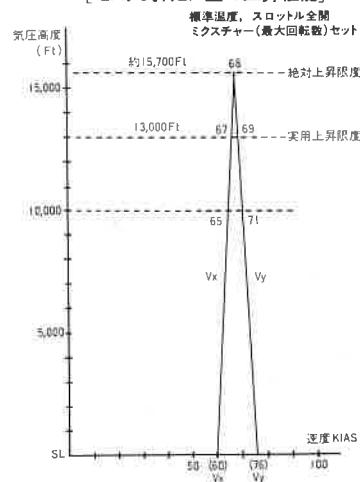
高度と航空機の関係

Pa (利用馬力) Pr (必要馬力) は高度の影響を受け、PaとPrの差(余剰馬力) は高度の増加に伴い減少するので、最大上昇率も高度とともに減少し、Vyも高度とともに減少します。Vsの変化は高度により変化がないので、Vyを維持して飛行しようとする

NASAによる乱気流の階級

階級	運航上の基準	Derived Gust Velocityの基準
弱 (light)	乗客は座席ベルトを使用しなければならないが、機内の物体は移動しない。	5 ~ 20ft/sec
並 (moderate)	乗客は座席ベルトを使用しなければならない。時にはベルトで締めつけられる。固定してない物体は移動する。	20 ~ 35ft/sec
強 (severe)	時には操縦が困難になる。乗客はベルトに強く締めつけられ、座席におしつけられたりする。固定してない物体は、はげしく動揺する。	35 ~ 50ft/sec
烈 (extreme)	まれにしか遭遇しない程度の乱気流であり、機体ははげしく動揺し、操縦きわめて困難。時には構造的な危険におちいる。	50 < ft/sec

[セスナ712P型の上昇性能]



Vsに接近してコントロールが効かなくなるので要注意です。

上昇角は高度とともに小さくなり、Vxは逆に増加します。

VxとVyは絶対上昇限度で共に等しくなります。

尚C172の上昇性能は実用上昇限度(上昇率100 fpm) 13,000 Ft Vx 67 kt Vy 69 kt。絶対上昇限度(0 fpm) 約15,700 Ft Vx Vyは共に68 ktです。(標準温度、スロットル全開、ミクスチャー最大回転数セット)

### (5)ハイポキシア(低酸素症)

ハイポキシアについては、講師よりタバコを吸う人は約8,000 Ftから症状の現われる人もあること、酸素を吸う場合、タバコの火やマニキュア、口紅などの油類に注意が必要との話がありました。クラブ員の松本さんからは、つめの色が変わる、体の節々の痛み、熱くなる等の症状があること等が出されました。

以上、講習会の概要をお知らせしました。今後のフライトに役立ててください。



# コングラッチュレーション

教官からひとこと

## ●実地試験合格（自家用操縦士）



- 齊藤 隆行さん 平成4年5月26日 JA4004  
水野試験官  
齊藤隆行さん、実地試験合格本当におめでとうございます。

実地試験まで数々の苦難を無事乗り越え無事自家用免許を取得された事、本田航空社員一同を代表して敬意を表しますとともに、今後機長としての自覚と責任を持ち、基本を忘れず安全なパイロットとして成長して下さい。

(伊藤教官より)



- 上西 敏弘さん 平成4年6月26日 JA3914  
水野試験官  
上西さん実地試験合格おめでとう！航空法第1章第1条から始まり、今回の富士山での事故も航空法を遵守していれば防ぐことが出来たと暗示して下さいだったオーラルの様な気がします。長い一日でしたが良く頑張りましたね。ライセンスが届きましたら陰乍ら協力下さった奥様を最初に乗せて上げて下さい。安全運航をお祈りします。

(笠井教官より)



みなさんどうもありがとう！

**やったぜオレもライセンスー!!**

齊藤 隆行

苦節5年、1992年5月26日CABチェック合格。はれてほくもライセンスの仲間入りです。

ほくが飛びたいと思ったのは、もう20年も前になります。ほくのおやじもここHONDAで飛んでいたんです。そんなわけで小さな頃からよくHONDAに連れてきてもらい、“いつかはオレも”とっていました。



さて念願かなって訓練がはじまりました。最初は飛んでいるだけで、もううれしくて、適度な緊張感と充実感がなんとも言えなくて、SOLOに出られた時は、それはもっと大きいものになりました。しかし学科試験が受からない。生まれてこのかた勉強と言うものを、かなり不真面目にとりくんできたぼくは、試験勉強なんて、ぜんぜん進まない。その上あ



▲今も昔も変わっていないホンダA/P(20年前)

る程度フライトもなれてきた所でスランプ、LDGは3点ぎみ、NAVはまっすぐ飛べない、AWはきまらない。単純なぼくは顔に出るんでしょう。「お前、今日飛びたくないだろ？」なんて教官に言われるしまつ。「オレにはライセンスはむりだ」とさえ思ったものです。

そんなぼくがCABCKに受かったのは、マッキーのCABオーラル対策に自分もまぜてもらった事。奥村教官お世話になりました。(いまいずこへ~)。いい友だちがたくさん出来た事。そして真打登場、伊藤教官。教官を一言で言うと「歩く資料の山&ギャグの伊藤」とでも言えましょうか？フライト中はうまくいくと、小さくうなづいてくれて安心でき、地上で勉強している時は、とにかくたくさんの資料をコピーしてくれて、そしてあい間に出る切れのよいギャグ？(うけない時は自分から先に笑ってしまう)は緊張をときほぐしてくれて、フライト、オーラルともにバッチグー？です。

さてCABC'K当日、緊張感もほとんどなく、落ちる気がしない最高のコンディションで、ただ心配なのは連日つづいた雷だけでそれでも、オーラル、TGL、BIF、AW、NAVとひととおりこなし、ぼくのCABC'Kは終わりました。

これからCABを受ける人へ、アドバイスとまでは言えませんが、ぼくが感じた事は、まずフライトは楽勝、HONDAでC'Kに出してくれるんだから安心してほしい。問題



はオーラル。これも担当の教官がていねいにおしえてくれるからだいじょうぶと言えばそれまでですが、ひとりで勉強していると、行きずまりがあるので友だちを作っていっしょに勉強した方が、はかどります。あとはHONDAに足を運ぶこと。雨なんか降ってたらせっこうの勉強日より、ぜったいためになります。

最後に、ずいぶんかってなこと書いてしまいましたが、伊藤教官をはじめ本田航空のみなさんどうもありがとうございました。そしていろんなアドバイス、資料をくれたみ

んなありがとう。そして、そしてこれからもよろしくおねがいます。

July '92



## よく頑張った5年間!

上西 敏弘

昭和62年4月スクールに入会し、あっという間に5年も過ぎてしまったと思うのですが、フライト・ログブックを1ページずつめくっていると、自分で言うのも変ですが、「長かったけど、よく頑張った。」と思います。

試験に合格することができたのも、笠井教官、本田航空の操縦士・整備士の皆さん、荒谷さん、フライングクラブ・スクールの皆さん、そして家族と、多くの方々のおかげです。

私にとって、この『自家用操縦士技能証明書』は、誇りであり、時には自分自身が励まされたりするような、大切な宝物です。

これからは、本田フライングクラブの責任ある一操縦士であることを常に意識し、楽しいフライトをしたいと思います。皆様、大変有り難うございました。

---

## /試/験/の/お/知/ら/せ/

### 航空特殊無線技士

試験日 10月14日  
申請期間 8月1日～8月20日

### 学科試験

試験日 11月15日  
申請期間 9月29日～10月12日

## /新/入/会/員/紹/介/

### フライング スクール

No.5587 加藤 健吉さん  
No.5588 内海 工さん

### フライング クラブ

No.1859 齊藤 孝幸さん  
No.1860 篠原龍太郎さん  
No.1861 長島 聡恵さん  
No.1862 中島 康男さん  
No.1863 市之瀬晃二さん  
No.1864 七戸 吉彦さん

## 『笠井教官、15,000時間達成!!』

6月7日、調布運航所・所長 笠井教官が、15時50分大宮NDB上空にて、総飛行時間 15,000時間を達成。

当日の朝はあいにくの雨、ところが昼前から飛べるようになった。しかし、この日事故の直後とあって自粛、時間達成はもう1日遅れる予定だったが、クラブ員の強い要望で飛行することに…。この日の搭乗者は、ライセンスの原さん、スクールの八木さん、福澤さん、そしてお祝いに渚さん、写真を撮ってくれた山本利幸さんが駆けつけてくれました。

ところで、この15,000時間、並み大抵の時間ではありません、年月で数えると約1年9ヶ月空中にいたことになります。TGLでは約45,000回、これはもう世界一ですね。本田航空に入って22年、いろいろ危険なこともあったという教官の話もありました。まさに「塵も積もれば、山となる」とはこのことですね。これからも体に気を付けて、さらに飛行時間を増やして下さい。

文：調布クラブ員代表 整備,小鷹



▲左より 福澤さん、渚さん、八木さん、所長、原さん、私です。

# ク ラ ブ 見 学 会 の お 知 ら せ

延期になっていましたクラブ見学会を下記の要領で実施します。

## 記

月 日／平成4年8月23日(日)

場 所／船の科学館 東京ヘリポート

会 費／5,000円 (小学生以下 3,000円) 昼食代含む

集合場所 ①本田航空 → 午前9時まで

②船の科学館 (建物正面、二式大艇前) → 午前11時まで

◎雨天決行 (但し、遊覧飛行の中止の場合は別所を予定。その際会費は変更致します。)

## お申し込み

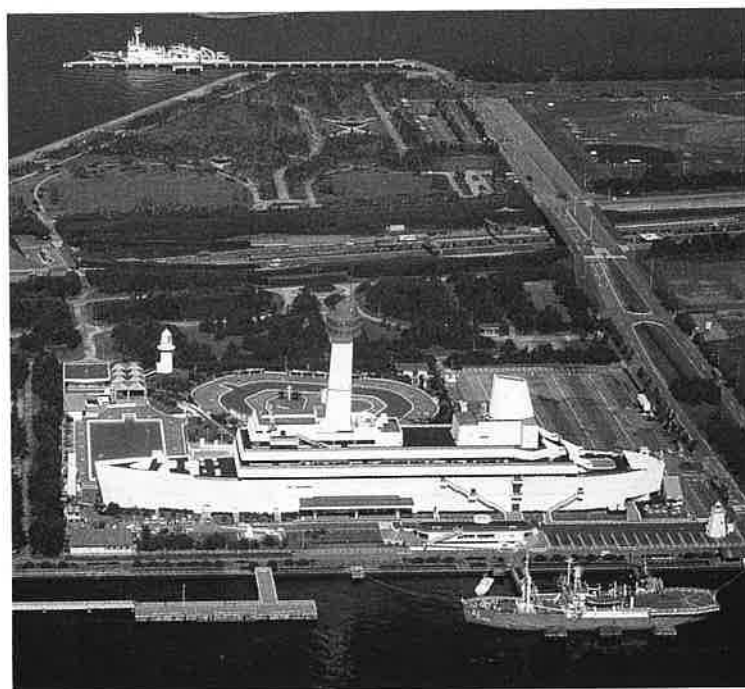
電話にて参加人数 (大人、小人別)

集合場所 (船の科学館直行の方は利用交通機関も) を御連絡下さい。

申込み〆切は平成4年8月10日(月) 午後5時までとします。

尚、前回お申込みいただいた方もお手数ですが、再度御連絡下さるようお願い致します。

御家族お誘い合わせの上、多数の御参加をお待ちしております。





ホンダフライングクラブ

## ロングナビゲーションツアー参加者募集中!

本田航空では、クラブ会員の方々のご希望にお応えして、セスナ172ロングナビゲーションツアーを企画しました。当社のベテランパイロットが同行いたしますので、心配や気苦労なしにナビゲーションを楽しめます。野外飛行の審査も希望により実施します。

●期日 8月29日(土)

9月26日(土)

☆悪天の場合は順延いたします。

●参加対象者 原則として飛行機ライセンス

●申し込み要領 電話または口頭にて飛行機運航部へご連絡下さい。先着3名様まで。定員に満たない場合はキャンセルさせていただくこともありますのでご了承下さい。

●飛行ルート ルート1 / 本田AP-RJNN-RJSN-本田AP

2 / 本田AP-RJTH-RJNN-本田AP

3 / 本田AP-RJSS-RJSN-本田AP

☆ルートは参加者の方の希望等を考慮して決定します。また、天候により予定コースを変更することがあります。

●清算 1レグ毎に交代で操縦し、機長席に座った時間の清算とします。





## 神津島空港の運用開始について (RJAZ)

平成4年7月1日 0830 JST から、神津島空港が次のとおり運用開始されます。(第3種空港)

- ①名称：神津島空港
- ②管理者：東京都
- ③位置：神津島南端
- ④標点標高：138.4m (454ft)
- ⑤運用時間：0830～1630 JST
- ⑥滑走路の諸元： 方向 11/29  
滑走路長 800×25m  
(過走帯60×25m)  
表面 アスファルト舗装

神津島リモート空港対空通信施設(RAG)の運用開始について

- ①呼称名称：HANEDA RADIO
- ②周波数：124.3MHz
- ③運用時間：0830～1630JST





神津島空港

## 生地着陸体験記。 JA3987

小貫 哲男 (自家用操縦士)  
 葛井 周子 (自家用操縦士)  
 金子 幸伸 (事業用操縦士)

7月1日神津島空港開港。とにかくいなくなっちゃ！ 古場教官よりいただいた資料にある飛行場標点位置よりA/Pは島の南端にある事を確認。大島のちょっと先とはいえ、初めての飛行場、機長の出発前の確認事項の精査にも気合いが入る。

7月9日(木)前日からの予測に反して、早朝よりMETARの内で視程があまりよくなかったので様子を見た。HZの解消条件が揃わず、視程障害現象の中で飛行をすることになり、AM11:00 桶川を出発。往路は同輩の小貫機長、巡航高度6,500ftでやや、視程不良の状態です飛行継続した。先日の安全講習会の影響もあってか、色々の状況を想定しての離陸であったが、沈黙が続く。横須賀より洋上にでて多少視程が良くなる。同乗の金子さんが前方を指さして「あの雲の下あたりが大島ですよ」の言葉に、夢中で大島を捜す。うっすらと島影が見えほっとする。高度を下げ島伝いに神津島へ。

HANEDA RADIOの指示に従い、東側の目視位置通報点を迂回すると南側に側面が台形A/Pがすぐ見つかった。標高454ftとは書いてあったが、山のある北側を除き、濃緑の切り立った断崖に囲まれ、水平面は山を包丁でスパッと切り取った様で赤茶色をしており、異様である。正に空母へのランディング。瞬間着陸滑走距離を調べて来て良かったと思った。WIND 250/10 R/W29 小貫名機長、乱気流にそなえ高めめのパスで進入。滑走路に接続する強度の小さい過走帯標識の黄色い色がいやに目立つ。ショートファイナルでかなりもまれたが、見事着陸。

葛井

この続きは、次回をおたのしみに～。





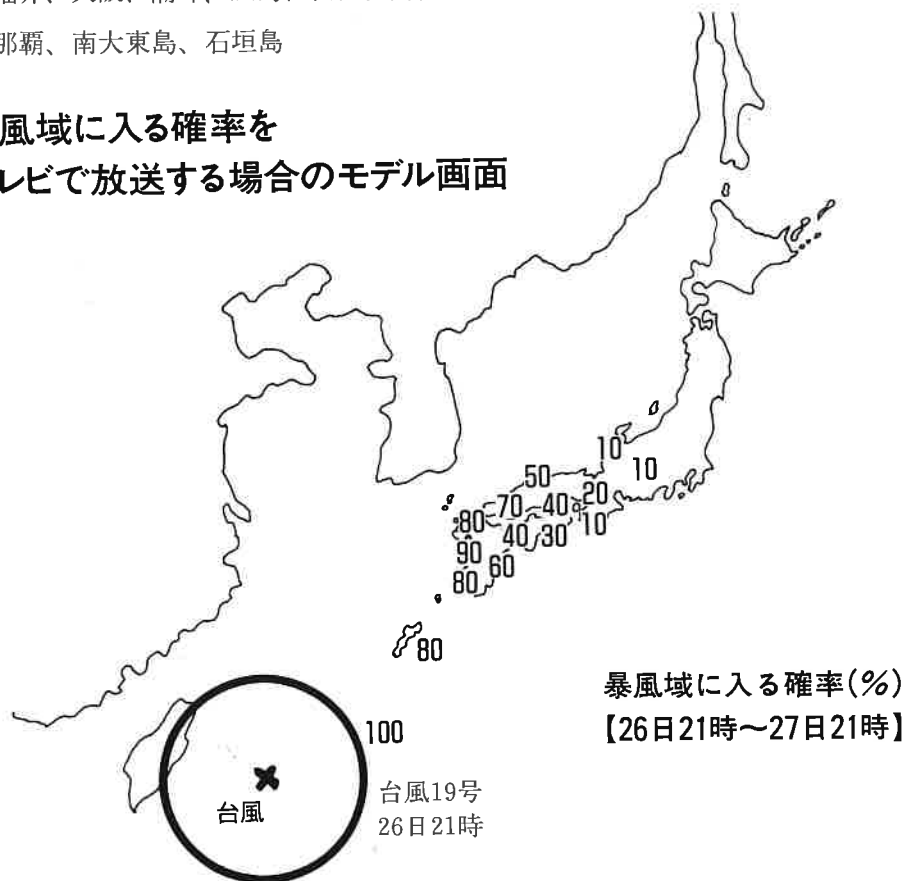
## たいふうの「暴風域に入る確率」を発表します。

平成4年4月1日から、台風を中心が日本から概ね300km以内にある場合に、台風の「暴風域に入る確率」が気象庁より発表されます。確率とは、今後24時間以内に、ある地点が台風の暴風域(風速25m/s以上の風が吹いていると考えられる範囲)に入る可能性を確率で表したものです。これまでの台風情報では、台風を中心が約60%の確率で到達すると予想される範囲(予報円)と、台風を中心が予報円内に進んだ場合に暴風域に入る可能性がある範囲(暴風警戒域)を図示してきましたが、これからは、予報円と暴風警戒域に加えて、暴風域に入る可能性の大小を定量的に知らされます。また暴風域に入る確率は、観測時刻から24時間後までに暴風域に入る可能性のことです。

当面は次の29地点について、この確率が発表されます。

札幌、仙台、秋田、小名浜、東京、銚子、館山、八丈島、父島、名古屋、御前崎、新潟、輪島、福井、大阪、潮岬、広島、松江、高松、室戸岬、足摺、福岡、長崎、鹿児島、宮崎、名瀬、那覇、南大東島、石垣島

### ■暴風域に入る確率を テレビで放送する場合のモデル画面





# USE CAUTION

操縦練習許可書期限が迫っています (敬称略)

## 9月中に切れる方

飯島 二郎 H 4 . 9 . 16	長谷川 伸 H 4 . 9 . 5
岩本 忠雄 H 4 . 9 . 19	松本 龍郎 H 4 . 9 . 30
大坪 勤 H 4 . 9 . 19	山本 利幸 H 4 . 9 . 15
梶田 綱一 H 4 . 9 . 19	山口 光男 H 4 . 9 . 23
川口 裕次 H 4 . 9 . 26	
蔵持 誠孝 H 4 . 9 . 25	
大小原 健 H 4 . 9 . 26	
辻 健二 H 4 . 9 . 25	
都築 和子 H 4 . 9 . 26	
中村 淳 H 4 . 9 . 16	
野上 晃 H 4 . 9 . 23	
林 尚徳 H 4 . 9 . 9	
袴田 明 H 4 . 9 . 30	

## 10月中に切れる方

伊藤 享 H 4 . 10 . 7
泉崎 直之 H 4 . 10 . 14
伊藤 秀晴 H 4 . 10 . 17
佐藤 茂 H 4 . 10 . 17
佐藤 裕樹 H 4 . 10 . 10
白神 洋一 H 4 . 10 . 29
紫垣庄一郎 H 4 . 10 . 10
田中 敏幸 H 4 . 10 . 7
平田 雅久 H 4 . 10 . 24
松本 健司 H 4 . 10 . 14
真部 陽 H 4 . 10 . 14
本木 聡 H 4 . 10 . 17
八木沢久美 H 4 . 10 . 21
湯沢 弘巳 H 4 . 10 . 31

※申請書類は検査から1ヶ月以内に航空局必着ですので、検査後できるだけ早く本田航空までお持ち下さい。

## 申請に必要なもの

住民票 .....	1通
練習許可申請書 .....	1通
写真(インスタントは不可) 3.5cm×4.5cm .....	2枚
印鑑(シャチハタ不可)	
申請諸費用 .....	3,000円

◎身体検査の受診場所(事前連絡が必要です。)

宮入内科(有楽町交通会館)	03-3211-4845
健康管理センター(浜松町貿易センタービル)	03-3435-5702
国際空港診療所(羽田空港出発ロビー)	03-3747-7755

## 【個人で操縦練習許可書をお取りになった方へのお願い】

個人で操縦練習許可書の申請を行っているスクールの方は、管制区内での操縦練習の許可申請で個人の練習許可番号及び有効期限が必要となりますので、是非お早目に本田航空、運航部まで御連絡下さい。 TEL 0492-99-1141

③申請書の住所は、住民票にある通り、丁目、番地等を略さずに書いて下さい。

# 学 科 講 習

## 飛行教官が愛をこめて実施します。

9月から、従来の講習科目のうち次の3科目について、普段訓練で皆様に接している飛行教官が主に担当するようになります。基礎的な事は従来通りの講座で学び、それを実際にはどう飛ぶか、どう進めるかを直接教官がお話しします。日頃わからない点や1度ゆっくり地上で聞いてみたい事など、進度にかかわらず参加して、どしどしぶつけてみてください。

次の科目が主に飛行教官の担当となり、水曜又は日曜に行います。

●空中操作 1・2・3・4

理論と実際について説明します。なるべく早いうちから受講してください。

●航 法 4・5・6

前半の1・2・3で学んだ基礎的な事を実際のFLT訓練でどう生かしていくかをお話しします。

●運航一般 1・2・3・4

主に口述試験対策です。対象は中間C'K以後のスクールの方々ですが、興味のある方はどうぞ参加して下さい。

9 月		
日付	科 目	教室
1(火)	特 無-1	東京
5(土)	② 気 象-A	桶川
6(日)	★ 航 法-4	桶川
8(火)	特 無-2	東京
12(土)	② 法 規-A	桶川
13(日)	工 学-1	桶川
16(水)	★空中操作-1	桶川
22(火)	特 無-3	東京
24(木)	② 航 法-A	桶川
26(土)	特 無-4	東京
27(日)	★運航一般-1	桶川
30(水)	特 無-5	東京

10 月		
日付	科 目	教室
2(金)	航 法-1	東京
3(土)	特 無-6	東京
4(日)	通 信-1	桶川
7(水)	★空中操作-2	桶川
8(木)	② 通 信-A	桶川
11(日)	★ 航 法-5	桶川
15(木)	② 工 学-A	桶川
17(土)	工 学-1	東京
18(日)	航 法-1	桶川
22(木)	② 航 法-B	桶川
24(土)	通 信-1	東京
25(日)	★運航一般-2	桶川
29(木)	② 法規規-B	桶川

講習時間 日曜日/15:00~18:00  
 その他/18:00~21:00

※②マークは学科試験対策コースです。  
 ★マークは飛行教官が実施する予定です。  
 東京:航空会館(新橋)

# クラブ員の皆様へ

■連日の暑さにも負けず、皆さん、元気で夏を満喫されていることと思います。さて、この時期飛行場へご家族・お友達を連れてこられる方は、ランプ内、滑走路付近での行動に十分ご注意下さい。慣れていない方は停止中の飛行機のそばでけがをされることもあります。安全第一でフライトを楽しんで下さい。

■今回の事故に関して、いくつかの対策が立てられています。

1. 飛行計画書の記入内容が追加されています。もれのないようよく確認して下さい。
2. ローカルフライトについても、30分毎の位置通報をオケガワアドバイザーを通じて実施して下さい。
3. 現在クラブ員への機体貸出は関東ローカルに限らせていただいております。今後の運航要領については9月19日のクラブ総会にて方針決定の予定です。クラブ総会へはなるべくご参加下さい。

■7月25日付で、飛行機運航部部長が交替となりました。新部長には現、運航技術部部長近藤真が兼務となり、前部長は調布運航所勤務となっています。



## ウィングニュース 115号

発行者／埼玉県比企郡川島町大字出丸下郷53-1  
本田航空株式会社内  
ホンダフライングクラブ事務局  
Tel 0492-99-1111(代) 〒350-01

表示イラスト／板橋 繁男

**HONDA**  
**FLYING CLUB**