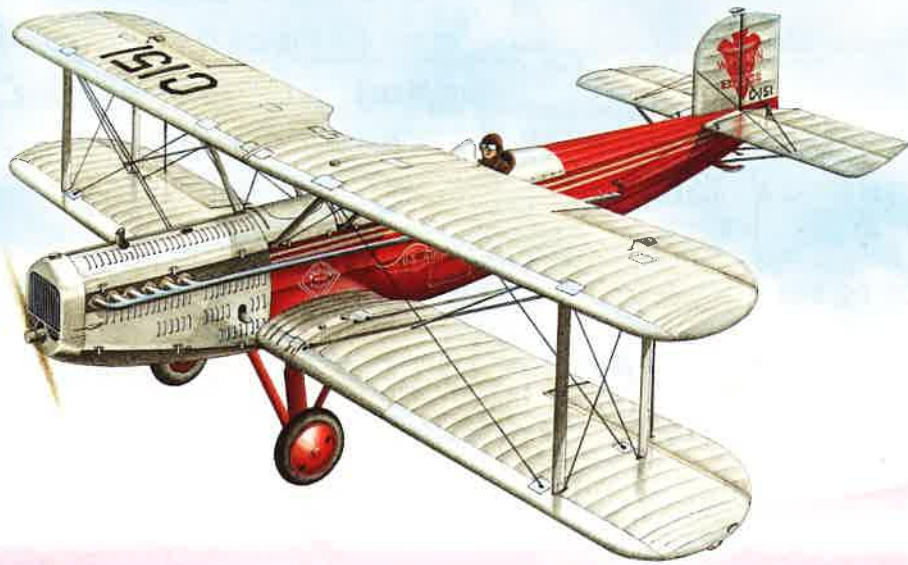


# WING NEWS

HONDA FLYING CLUB  HONDA FLYING SCHOOL

1994. OCT



## Douglas M-2

Specification: Douglas M-2 single-pilot light transport and air-mail aeroplane. U.S.A. 1926~31

Span: 11.78m(39ft 8in)  
Length: 8.79m (28ft 10in)  
Height: 3.37m (11ft 1in)  
Wing area: 38.18<sup>2</sup>(411sq ft)  
Powerplant: 1 × Liberty12, 12cylinder,water-cooled, "V" inline engine, 400hp at 1700rpm.  
Armament: None  
Weights: Empty 1320kg (2,910lb);loaded 2707kg(5,968lb)  
Max speed: 135mph (217kph)  
Cruising speed: 115mph(185kph)  
Service ceiling:16000ft  
Operational range at cruise:650 miles.

128

# コングラッチュレーション

## 教官からひとこと



No.5565

中村淳さん

平成6年9月25日 J A 3938

本田教官

まじめな勉強家ですが、計器を追ってしまいうせがあり、長い間TR18で苦勞されてきました。外を見て、水平線を利用するPOINTをつかむと格段の進歩が見られ、C/K OUTとSOLOのFLTは安定しており感心しました。これからの訓練にはイメージフライトが役に立つと思います。いつもの努力に“おもいっきり”を付け加えて、しっかりがんばって下さい。

新シリーズ (全5回)

## たまにはちょっと ヘリコプターのお話 PART1 ヘリコプターライセンスのお話

ホンダフライングスクールのヘリコプター部門が開議して約1年半がたちました。

H6.9.現在

使用機材：ロビンソンR22 1機

教官：2名

スクール生：5名



これまで多くのクラブ員の方々が体験FLTに参加されました。



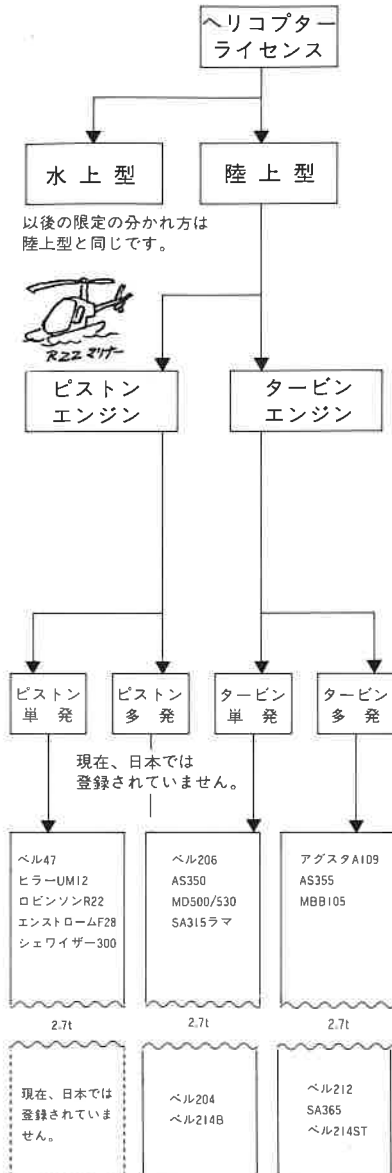
### 感想

- ・ホバリング操作が特にむずかしい。
- ・空中感覚は飛行機と同じだ。
- ・ウインドシールドが大きい分、視界が広い。
- ・ヘリは音が大きく振動が大きい。
- ・ヘリと飛行機をそれぞれ長所があり、両方できると楽しい。 などなど。

体験FLTはいつでも受け付けています。1分1150円で20分以上でお願いします。当日受け付けもできます。

# ヘリコプターライセンスの特長 (色々な限定)

日本の空には、様々なヘリコプターが飛んでいます。あなたがパイロットになったら、どのヘリコプターにしますか？でも、ライセンスを得たからといって、すべてのヘリコプターを飛ばせるわけではありません。



以後の限定の分かれ方は陸上型と同じです。



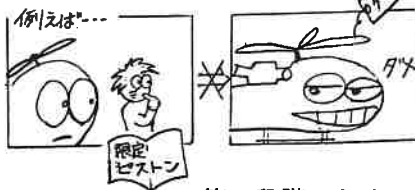
R22 マリナー

## 第1段階のしめつけ

まず、陸上のみから離着陸できる陸上型と、陸上及び水上のいずれからでも離着陸が出来る水上型の2つに限定が分かります。このように、限定が陸上型と水上型に分けられるのは、水面からの離着陸は、特別な知識やテクニックが必要だからです。日本で飛んでいる水上型は、ロビンソンR22マリナーのみです。限定は **水上・単発ピストン**

## 第2段階のしめつけ

また載んでいるエンジンがピストンエンジンかタービンエンジンかで免許が分かります。



ピストンエンジン機の限定だけでは、タービンエンジン機の操縦は出来ません。

## 第3段階のしめつけ

ここで、ピストンエンジン、タービンエンジンの限定をさらに細かく限定します。いずれのエンジンを載んだ機体にも共通で、エンジンを1基(単発)装備しているか、または、2基以上(多発)装備しているかで免許の限定が分かります。



多発の限定だけのパイロットは、単発のヘリは飛ばせません。エンジンの数が多いヘリの経験があるからといって、エンジンの数の少ないヘリが飛ばせるというものではありません。

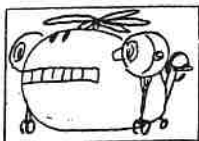
## 第4段階のしめつけ

さらに、総重量が2.7tを超えるヘリコプターを飛ばそうとすると、飛ばしたい特定の機種限定が必要になります。

これは2.7tを超える重量級のヘリコプターは、その操縦自体もより難しく、また各々の機種で飛行特性が大きく異なるためです。



まるでちがう飛行特性



シコルスキーCH-37モハーベ(陸上・双発・ピストン)かつでは、こんなヘリコプターも飛んでいました。日本の大阪国際空港に飛んで来ました。

このように、ヘリコプターを飛ばすにも、多くの“限定”すなわち“制限”があるわけですが、これも飛行の安全をまもるの必要最少限の制限と言えるでしょう。

# VORって何?

…NAV AIDS(ナビエイズ)を

大いに利用しましょう。(前編)

VOR (ブイ・オー・アール) はVHFオムニレンジの略称です。地上局が発信するVHF (超短波) を機上の受信機で受けて、航空機の現在位置を知ることができます。ナビエイズ (航法援助装置) としては他にADF (エイ・ディー・エフ) があります。これは地上のNDB (エヌ・ディー・ビー) 局の発信する電波を受信し、局の方位を表示します。ホンダエアポートRWY14の延長線上5NM (海里) には大宮NDB (周波数228KHz・・・「二人の庭」と覚えましょう) があり、利用されることも多いでしょう。またADFはAMラジオ局も受信でき、久喜のNHK局 (594KHz・・・「高級よ」) をセットすれば、NHKのアンテナへの方位も表示できます。(図1)

VORは超短波を使っているのに、中波を使用するADFに比べて精度が高いという特徴があります。ただし、波長が短いので光のように電波の直進性が強く、山かげに入ると受信できないことがあります。受信できない時は赤いフラッグが出てパイロットに知らせます。(フラッグにはNAVと書いてあります。)

# VORをどう使う?

C172のVOR受信機 (NAV・・・ナビ) はVHF無線電話 (COMM・・・コム) と一体になっており、電源スイッチは共用です。VORを使うには (1) 周波数セット (2) アイデント確認 (3) 表示機能の点検の順にやります。

ホンダエアポートの東、15NMのところに関宿VOR (周波数117.00MHz・・・「いいな」) があります

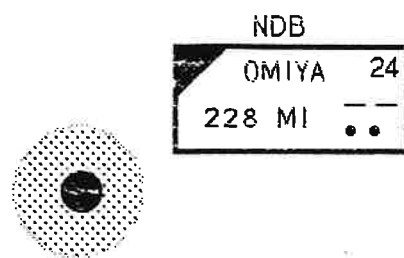


図1 大宮NDB

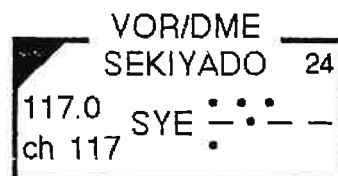


図2 関宿VOR/DME

ので、これを利用しましょう。(図2) VOR受信機のSTBY窓に周波数をセットします。二つの窓の間にある「←→」ボタンで左のUSE窓に周波数を移すと受信状態になります。(図3)

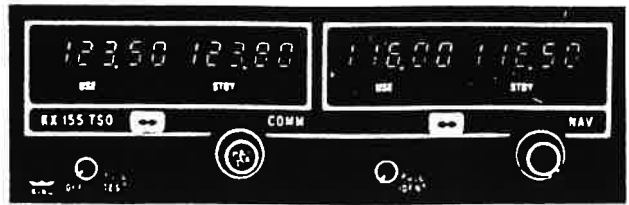


図3 VOR受信器

パイロットの周波数セットミスを防止するため工夫がしてあります。VOR局ごとに英字3文字のアイデント(識別符号)が決まっているのです。音量調節つまみを回してモールス符号を聞いてください。つまみを引くとより鮮明に聞こえます。関宿VORのアイデントは「SYE」なので、「ト・ト・ト(S)・ツー・ト・ツー・ツー(Y)・ト(E)」と音が出ていればOKです。モールス符号は航空図にVOR局の周波数と一緒に表示してあります。確認が終わったら音量を絞ってください。

使い始める前に赤いNAVフラッグが出ていないことを確認します。これで準備OKです。VOR受信機は地上のVOR局の電波を受信し、航空機の位置の表示を始めます。

実地試験でNAVフラッグに気づかないままVORを利用し、不合格になった例があります。

(次号に続く。)

## VORをマスターしよう。

VORは米国で開発されたたいへん便利な計器です。使い方に早く慣れて安全飛行に大いに利用して下さい。

本田航空ではフライトシミュレータによる課外特別プログラムをスタートいたします。「初めて使うVORコース」他、お客様の飛行経験に応じ各種コースをご用意しましたので、是非ご利用下さい。

料金

PIC	200円/分
教官つき	270円/分

# ホンダ・フライング・クラブ安全講習会概要

本年度第2回目の安全講習会が平成6年9月17日14:00~17:00、池袋ホテルメトロポリタンで実施されました。概要は次のとおり。



- 1) ホンダ・フライング・クラブ関係の最近のインシデント 運航部部长 近藤 真  
クラブ関係のインシデント・レポートは平成5年11月26日から平成6年8月25日の間に5件で、このうち4件は操縦士の不注意、1件は機体の不具合によるものだった。

不注意が原因の中でも特に、他の飛行場の運用時間を考慮しない飛行に加えて、本田A P付近で機位不明となり、着陸時の残燃料はわずか4GAL、という事例があった。

その他に着陸復行の決断が遅れて尾部が滑走路に接触した、又は滑走路手前の草地に接地したなど、着陸に伴うインシデントがあった。

- 2) 「飛行機の構造と取扱い」 本田航空(株)整備部 串田 伸也  
エンジンの寿命を伸ばすために、始動後の暖気運転と停止前の冷気運転はとても大切である。但しシリンダ関係(シリンダ本体、バルブ、ピストンリング等)の故障の原因は逆に地上運転が長過ぎるための加熱や、運用時の過度のリッチ・ミクスチャーによる潤滑油の洗い流しが主な原因となる。

- 3) パネルディスカッション「自分が体験したインシデント」

今回新しい試みとして、クラブ理事の方に自分が体験したインシデントを発表して頂き、それを全員でディスカッションしました。

\*杉田 政雄 会長(セスナ式206型で北海道へ教官同乗で飛行した時の帰路の途中)

青森空港付近で計器板の裏からこげた臭いを感じ、その後無線が使用不能となった。無線機故障の手順により山形空港へ着陸。原因はオルタネーターのベルトの老朽化による切断と、それにとまなう過剰放電によるバッテリーの容量低下だった。



\*山本 優三 理事(ムーニーM20Cで着陸時)

着陸時と草地の地上滑走時の2回プロペラを地面と接触させ、エンジン交換する事になった。

\*比留間 安弘 理事 (クラブ員同志で九州に飛行した時)

飛行中位置が不確実となり、比留間さんの助言により熊本空港のRADERと交信して援助を受けた。操縦していた機長の判断は180°違っていた。

これらについて、オルタネーターの故障の判断は難しいのか、バッテリーだけでどの位飛行できるのか、RADERとの交信はVFRでも実施して良いのか、などの質問があり

\*オルタネーターの故障はLow Voltageライトの点灯とアンメーターの指示により判断できる。また故障後は不要な電気系統のスイッチをきり、無線機のみならバッテリーは2時間ぐらいもつが、そのままだと30分もたない。

\*RADERとの交信はVFRでも積極的に実施した方が良い。特に最近はTCA等が増加しているので、VFR機もRADER援助を受けて飛行するとより安全につながる。

\*RADER援助を受ける場合の注意としては、MVA (最低誘導限界高度) 以上の高度でないとRADERコンタクトできない場合がある。搜索RADERの範囲は50NM。

\*平成3年12月に、自家用機がVFRで雲に入って機位不明となり、宮崎空港のRADER誘導を受けていたが、日向灘上空11000FTで機影が消えてしまった事があった。高度をとりRADER誘導を受けており、着氷のため操縦不能になったのではないかと推測される。誘導を受けていれば安全という事にはならない。

など、のディスカッションが活発に行われました。司会進行は昨年同様、石井秀人理事。

この安全講習会の模様はビデオ・テープに録画され本田航空運航部で保管しています。



安全講習会終了後、懇談会が行われ63名が出席。アルコール度が進むにつれて、次々に飛び出す演人のエレクトーン演奏に山本さんの手品なども披露していただき、盛況のうちに19:00でお開きとなりました。

歌のリクエストには、生演奏してくれるエレクトーンのお姉さんもこまり顔。ついには荒井賢二さ



# 本田杯争奪飛行競技大会

## 第22回クラブ大会報告



またぞー



どうだっ!



残念



9月18日(日)、第22回大会の夜明け。桶川飛行場上空は、東半分は晴れ間有り、西半分は曇天、しかもエコーが近づいて雨模様でした。スタッフ一同、今日一日どうなることかと心配しながら、とりあえず実施は決定したものの、開会式は食堂で行なうという波乱に満ちた幕明けとなりました。

大会中も滑走路を2回変更するなど、運・不運もありましたが、皆様の氣勢でRADARエコーも吹き飛び、昼前から晴れ上がり、暑いくらいの陽気の中で熱戦がくりひろげられました。

今回、大きく変更となった点は

- ・場周経路を西側にとった事
- ・接地点の点数を、滑走路手前側に接地すると大きく減点となる。

という2点です。10点をねらってくると思わぬ落とし穴にはまってしまう。何人かはその穴にまんまとはめられた人もいたようで



がんばれー



32もありました





真剣



いよいよ集計

---成績発表 (敬称略)---

優勝	河合 秀晃 (ホンダスクーター)		
2位	飯島 二郎 (ホンダ発電機)	9位	杉田 政男
3位	児島 真顕 (キャンプセット)	10位	山口 弘
4位	新妻 豊太	11位	宇梶 栄
5位	小林 進	12位	水野 貞
6位	米島 邁	13位	赤塚 正信
7位	荒井 賢治	14位	斉藤 隆行
8位	益田 正人	15位	矢部 武彌



3位 児島さん



2位 飯島さん

す。また、不慣れな場周経路にもかかわらず、全般的には素直であり、見ていてはらはらする着陸は少なかったようです。

優勝された河合さんはスクール生ですが、ファイナルチェック直前の、厳しい訓練を継続中の方です。この勢いをそのまま実地試験にぶつけて、ライセンスを奪い取って下さい。応援します。



杉田会長9位がんばりました。



みごと、優勝、河合さん

# ある日の仲村さんとの会話

この9月11日付けで、運航管理でおなじみの運航部仲村和雄さんが定年退職されました。

ある日、仲村家に電話をかけてみました。

仲一 仲村 ? — インタビュアー



電話：トゥルー トゥルー カチャ

仲：はい仲村です。

?：本田航空ですが、仲村さんですか。

仲：おう、なんだ。

?：（ずっと？）お休みのところすみません。あの一、ウイングニュースに載せる原稿の件なのですが…。

仲：おう、おれは書かんぞ、前から言っとるだろ一。いいじゃないか、載せんでも。（照れている）

?：あ、ええ、ですから…。すこしインタビューでも…。（びびってる）

仲：おう、ならまあいい。なんだ。

?：仲村さんは本田に入社される前は航空自衛隊でしたよね。どんな飛行機で飛んでいたのですか。

仲：えっと、最初がメンターで、T 6、T 3 3、F 8 6 F、8 6 Dも乗ったな、あとF 1 0 4に2 0 0 0時間ぐらいかな。最後はY S—1 1で事業用多発を取って入間だった。飛行時間は7 4 0 0時間ぐらいだったと思う。

?：入間基地から本田に来たのですね。たしか入社してからC A B C'Kを受けましたよね。

仲：ああ、昭和63年10月に入社して、平成1年2月に限定変更の実地試験を受けた。自衛隊で取得したのは多発だったから、本田で飛ぶために単発をとらなけりゃならなかったんだ。



?：試験はどうでしたか。Y S—1 1からセスナ1 7 2になってどんな感じでしたか。

仲：やっぱり大変だったよ、ここで初めて高翼機に乗ったんだから。やっぱりC 1 7 2は高翼機独特のフラフラした感じがあるよな。着陸の時なんか特にそうだな。

?: たしかに低翼機から高翼機に変わると、フワーフワーとしているように感じましたね。

仲: ラダーなんかもきっちり使わなけりゃいかんしなあ。でもなんて言うか、C172は飛行機らしくて、楽しい機体だと思ったよ。

?: 本田航空での思い出といたら、なんですか。やっぱりスカイタイピングでしょうか。

仲: んー、そうだなあ。タイピングで飛びまわった事もそうだけれど、それよりタイピングをやる為に、若い人にフォーメーションを教えてな、一緒に飛んだ事だな。教育訓練部にいた時は岡山や熊本の訓練所に行って、ANKやANAの若い訓練生の試験の立ち合いとか、面倒みてきた事だな。30~40人ぐらいになるよ。

?: そうですか、忙しく飛びまわってきたのですね。これからなにか御予定はありますか。

仲: ない、まだなんにも決めてない。これからでしょう。

?: じゃあ、また遊びに来て下さい。ありがとうございました。

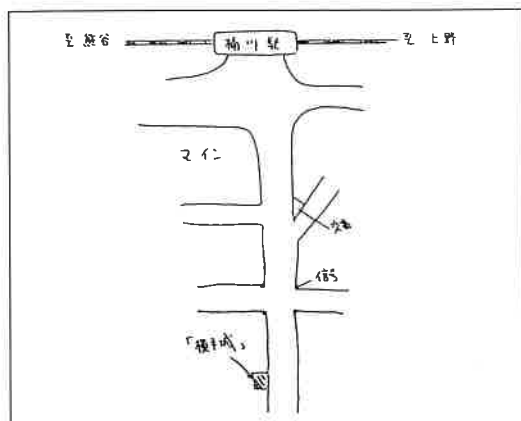
仲: おう、おまえもがんばりなさい。みんなによろしくな。

「勇退」とは、辞書で引くと「後進に道を開き、引退する」とありました。後進への教育を終え、定年の前日まで飛び続けた仲村さんはまさに“勇退”でした。あの大声が運航部で響かなくなって少し寂しいような気がします。でも、社員を卒業した仲村さんは、フライングクラブに入会しました。これからも桶川の空で皆様と一緒に飛び続けますので、よろしくお願いします。



## ホンダエアポート周辺のおいしいお店シリーズ No.6

今回のホンダエアポート周辺のおいしい店には、これからの季節にぴったりの店「相撲料理の店 横手城」をご紹介します。この店は元力士のご主人がつくる本格的なチャンコ料理が自慢です。又、大勢の方に自慢のチャンコを味わってもらおうと、値段もビックリするほどリーズナブル。ビールを飲んでお腹いっぱいチャンコを食べても2,500円で充分。是非これからの鍋の恋しくなる季節には桶川駅近くの「相撲料理の店 横手城」を一度お試し下さい。



### 「相撲料理の店 横手城」

TEL 048-786-8403  
営業時間 午後5:00～11:00  
定休日 毎週月曜日

---

## 新入会員紹介

### フライングクラブ

1899 矢野 清治  
1900 仲村 和雄

### フライングスクール

5642 長谷川 昭一

# USE CAUTION

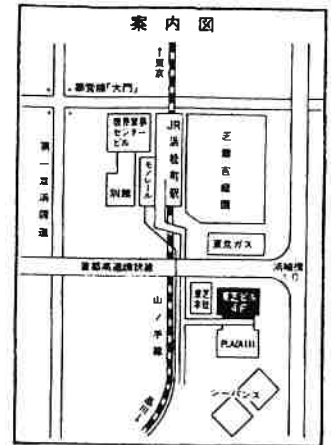
操縦練習許可書期限が迫っています

## 11月中に切れる方

小野田健司 H 6. 11. 4  
 権田 昌洋 H 6. 11. 11  
 沼尾 久孝 H 6. 11. 25  
 望月 清 H 6. 11. 14  
 諸井 泉 H 6. 11. 25  
 山下 宗昭 H 6. 11. 21

## 12月中に切れる方

中村 淳 H 6. 12. 11  
 八木 満 H 6. 12. 4



中溝クリニック OPEN

## ●申請に必要なもの

- 住民票 ..... 1通  
 練習許可申請書 ..... 1通

④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。

また、欄外に捺印を押して下さい。

- 写真（インスタントは不可）3.5cm×4.5cm ..... 2枚

④写真の裏側にならず記名して下さい。

印鑑（シャチハタ不可）

- 申請諸費用 ..... 3,200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  
 中溝クリニック（港区芝浦東芝ビル4階） 03-3452-4468  
 国際空港診療所（羽田空港全日空到着ロビー近く） 03-5757-1122

## 【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、是非お早めに本田航空、運航部まで御連絡下さい。 TEL 0492-99-1115

# 学 科 講 習 会

11月の学科試験の勉強は進んでいますか。がんばって1科目でも多く、合格して下さい。すでに5科目そろっている方は、有効期限に十分注意して下さい。11月後半からは学科講習もいつもの内容にもどります。基礎力が身について、はじめてフライトもレベルアップですよ。

11 月	
日付	科 目
4日(金)	通 信 - 1
11日(金)	㊦ 航 法 - C
13日(日)	運 航 一 般 - 3
18日(金)	工 学 - 1
25日(金)	航 法 - 6
27日(日)	空 中 操 作 - 3

12 月	
日付	科 目
2日(金)	法 規 - 1
9日(金)	気 象 - 1
11日(日)	運 航 一 般 - 4
16日(金)	航 法 - 1
18日(日)	空 中 操 作 - 4

㊦は試験対策コース

## 学科講習携行品

航空法規：航空法 AIM 1/50万チャート

航空気象：新・天気予報の手引 AIM

航空通信：AIM VFR交話法

航空工学：航空工学入門 セスナ172取扱法

航 法：基礎航法教室 航法計算盤の使い方 コンピューター プロッター

1/50万チャート 航法計画書の作り方と飛行の仕方

ナビゲーションログ 操縦訓練マニュアル

計器飛行：操縦訓練マニュアル AIM 飛行機操縦教本

空中操作：操縦訓練マニュアル 飛行機操縦教本

運航一般：AIM VFR交話法 飛行機操縦教本

航空特殊無線：電波法規 無線工学

# クラブ員の皆様へ

- ・今年の忘年会は12月3日（土）です。場所は決まり次第お知らせしますので、スケジュールは空けておいて下さいね。
- ・運航部の電話番号が10月から変わります。  
運航部（0492）99-1115  
FAX（0492）99-1107  
旧番号もしばらくは使えます。（代表電話は変わりません。）
- ・スクールの予約状況は土日に集中しています。平日ですと余裕があります。平日に休みが取れたら、本田へ電話してみてください。
- ・スクール予約申し込みは前の月の25日までにお願いします。最近遅刻者が多いので注意して下さい。また、申し込みの結果は27日以後に出ます。来社時か電話で確認して下さい。
- ・冬が近づいて、日没が早くなっています。スクールの方は予定時間より早めに来て下さい。時間が後押しになると、最終回（1500～1700）が練習できなくなります。

## ウィングニュース 128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

表紙イラスト／板橋 繁男

1974年7月30日

**HONDA**  
**FLYING CLUB**