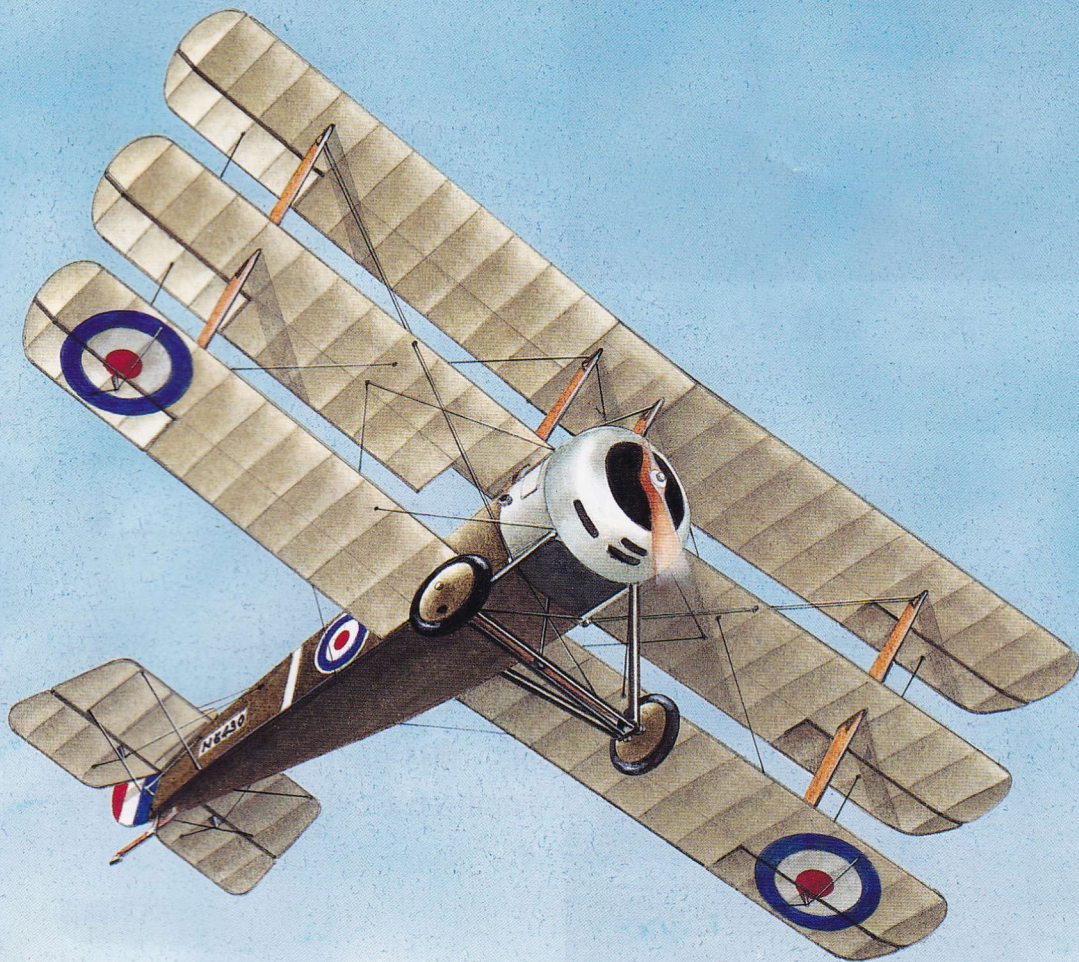


# WING NEWS



*Shigeo Itabashi*



**HONDA FLYING CLUB  
HONDA FLYING SCHOOL**

**157**

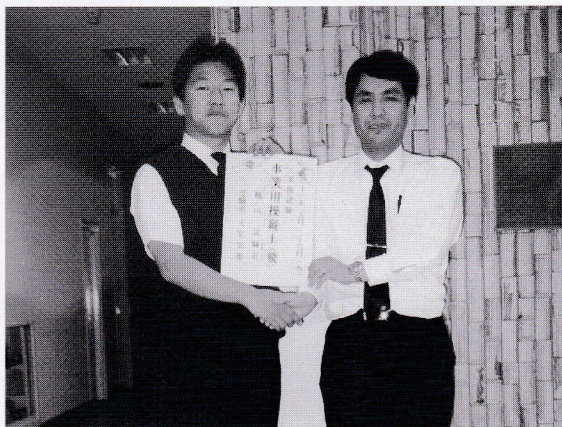
**1999  
AUG.**

# コングラッチュレーションズ

教官から  
ひとこと

## ●実地試験合格

事業用操縦士



大室 崇雄さん

平成11年 5月26日 JA 3937

実地試験合格おめでとうございます。  
数日前の天気予報では雨の予報が出されていましたが、試験当日はまずまずの天気にめぐまれ予定通り試験が実施されました。

日頃の訓練の成果が十分に発揮されたみごとな試験であったと思います。

次のステップへ向けこの調子でがんばってほしいと思います。

伊藤教官

## ●ファーストソロ

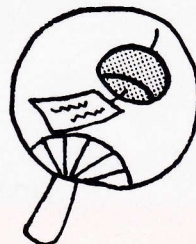


志賀 吉信さん

平成11年 6月14日 JA 3937

素質と器用さに恵まれた人、スクールに入会して6ヶ月、週一回のペースで飛んで、概ねシラバス通りに、見事単独飛行にいられました。お目出とうございます。

大坂教官





## ●企画ロングフライド

今年7月より始まった企画ロングフライトは、第1回目の伊豆フライトを7月21日、22日、2機6名で実施しました。この号が発行される頃は第2弾の8月北海道フライトに向けての準備で忙しい頃でしょう。又、料金も10%割引となり、参加者にはクラブより総額100万円のナビ補助金もあります。( )の料金はナビ補助を受けた場合の目安です。

### 8月以降のロングフライトスケジュール

コース	8月北海道フライト	9月阿蘇フライト	10月四国フライト
予定日	21土～24火(3泊4日)	11土～14火(3泊4日)	18月～19火(1泊2日)
ルート	ホンダ-仙台-函館-札幌(泊①)-旭川-稚内-紋別-女満別(泊②)-中標津-釧路-帯広-青森(泊③)-秋田-山形-ホンダ	ホンダ-名古屋-八尾-高知-宮崎(泊①)-鹿児島-熊本-長崎-対馬(泊②)-大分-広島-松山(泊③)-南紀白浜-ホンダ	ホンダ-名古屋-南紀白浜-高知(泊)-八尾-ホンダ
	基準時間: 20.0	基準時間: 18.0	基準時間: 13.0
料金(目安)	¥246,900 (¥217,300)	¥223,400 (¥193,800)	¥153,800 (¥124,200)

11月仙台ナイトフライト	12月温泉フライト	1月伊豆フライト第2弾	2月沖縄フライト
12金～13土(1泊2日)	18土～19日(1泊2日)	15土～16日(1泊2日)	12土～16水(4泊5日)
ホンダ-仙台(ナイトフライト泊)-福島-ホンダ	ホンダ-名古屋-南紀白浜(泊)-八尾-ホンダ	ホンダ-大島-神津島-八丈島(泊)-三宅島-新島-ホンダ	ホンダ-名古屋-高知-種子島(泊①)-与論島-那覇(泊②)-栗国-慶良間-久米島-那覇(泊③)-永良部-奄美-屋久島-宮崎(泊④)-松山-南紀白浜-ホンダ
基準時間: 6.0	基準時間: 7.0	基準時間: 4.5	基準時間: 23.0
¥83,900 (¥50,900)	¥87,800 (¥64,800)	¥57,900 (¥34,900)	¥285,500 (¥255,900)

## ●夏の見学会

8月25日(水)、初めての海上自衛隊厚木基地の見学会(36名)を実施します。詳細は現在、先方で打ち合わせ中です。8月中旬に当選落選は御通知します。

# クラブ総会・安全講習会報告

去る5月23日に総会が開催され62名の方が参加されました。総会に先立って大坂教官の安全講習会を実施しました。続いて日本航空元機長、毛利元維氏をお招きして講演会を実施しました。

総会では、「平成10年度事業報告」及び「会計報告」「平成11年度事業計画」及び「予算」が承認されました。最後に、永い間会計監査委員をお務め頂きました理事の田口吉郎様の退任、又、新しく理事である斎藤隆行様の新任が承認



されました。田口様、長い間ご苦労様でした。会の最後には今年の表彰式を行ない、次の7名の方が表彰されました。



葛井周子様



田村 浩様

## 表彰者

葛井	周子様	飛行1100時間達成
田村	浩様	飛行1000時間及び10年達成
荒井	賢治様	飛行400時間達成
衣笠	秀樹様	飛行400時間達成
田崎	吉和様	飛行20年達成
後藤	寛径様	飛行10年達成
清水	一徳様	飛行10年達成

又、懇親会も実施され、講演会講師の毛利様を囲んで和気藹々と和やかに楽しく終わりました。





## 毛利元維氏『私のパイロット人生』を聞いて

No. 1879 菊地 義人



毛利 元維氏

今年のクラブ総会における講演会では、日本航空の元機長で異色の経歴を有する毛利元維氏に講演を依頼し、多くのエピソードを含んだ毛利氏のパイロットまでの道のりを楽しい雰囲気の中で御講演頂きました。当日は会場も満員御礼の大盛況で、予定の時間も超えての講演となりました。

客室乗務員として日本航空に入社され、多くの困難の中でも常に一步一步着実にパイロットになるべく資格を取得して、ついには会社に希望を認められ夢であった運航乗務員に職種変更を果たした毛利氏の経歴は、日本航空にあっては当時も今も正に異色のもので大変に興味を引かれるもので、同時に飛行

機を趣味とする多くのホンダフライングクラブ会員の共感するものであったと思います。

今から8年ほど前に、長崎のジャルフライトアカデミーの多発機教官として勤務されていた毛利氏に知己を得て、以来多くの教養を頂いてきた中で、機会があれば是非一度その飛行機歴を総括して伺いたいと思っておりました。そんな中で今回の講演依頼に到ったのですが、多くのクラブ員の方から講演後に伺った通り毛利氏の話の泉は尽きるところ無く、時間の制約により語り尽くされない部分も多かったと思います。その中で二つほど思いつくものを御紹介します。

今回の講演の中では職人的なフライトエンジニア（航空機関士）こそが実際にはDC6やDC7の頃は飛行機を飛ばしていたという部分がありましたが、その頃の国際線ではナビゲーター（航法士）もまた大変な職人の集団であったそうです。今では全てINS（慣性航法装置）等がルートを管理しますが、当時は測風と天側の結果をもとに我々がナビゲーションで行う推測航法を繰り返して広い太平洋を超えたそうですが、そんな中で例えばホノルルから東京まで、離陸後のHDGを何度で飛んで下さいと言って、途中での変針を一切なしで羽田まで飛ばしてしまうような超人的なナビゲーターもいたそうです。狭い関東平野でさえコースを狂わしていた自分の訓練中を思うと言葉もありません。

また操縦訓練を受ける期間中に多くの人は一歩くらいは、訓練をもう辞めたいなと思ったりしますが（私の場合は百回くらいは思いましたが）毛利氏もやはり行き詰まったことがあるそうで、そんな時にパーサーとして勤務中に、機内のギャレー（調理室）で乗客として乗っていた友人に、こんな所で何やってると言われて、おなじ機内で働くのなら敬意を払われるパイロットに羨望を感じ、頑張って訓練を続けたという話も聞いています。

この様に語り尽くされない話がまだまだあり、その多くに何がしかの教訓になる題材を抱えています。そんな中でも特に機長として勤務中の多くの経験判断、また教官としての経験などは残念ながら時間の制約があり聞くことが出来ませんでした。毛利氏も今回の講演では副操縦士になるところまでで機長になり損ねちゃったと言われているので、今後クラブ員の方々の御要望があれば別の機会に続きをお願い出来るかと思っています。

クラブの講演会としての題材としては、安全運航に関わるものとして、運航一般、航空医学、機材装備、気象、法規概論等があり、その他の分野として、総合的関連知識の拡充があるかと思っています。いずれにしろ視野を広げることにより、個人では経験できない知識を広げることで各自の総合的な判断力や行動の指針の一助として究極的に安全で快適な運航を役立てることだと思っています。今回の講演は従来の講演と趣を別にして一乗員の経験を皆様の知識の幅を広げるものとして役立てて頂けるものになれば良いと思っています。

なお毛利氏は10月頃までロサンゼルスに滞在されていますので、出張等で渡米される方は連絡をされて現地でセスナなどに乗られても面白いかと思います。以上簡単ですが講演会のレポートとさせていただきます。



# ロンパリ飛行記 ②

—フライト事情 in フランス—  
No. 5609 大澤成仁



RAFの教会

ビギンヒルはロンドンのビクトリア駅から特急で一目プロムリーサウスからさらにタクシーで30分、かなり不便なところ。しかし、この飛行場の名は英国人には一定の重みがあります。何故ならばここはバトルオブブリテンの象徴であるからなのです。ここにはバトルオブブリテンの為の教会があり、国際空港の機能を持ちながら入口にスピットファイアらしき機体が飾ってあります。現在は1800メートルと800メートルのランウェイ、ILSを備え、ボーイング727、737なら離着陸でき（現にクラブの横に個人所

有の727が止っています）一応定期便もフランスのトゥーケ行きが一日2便あります。戦争時代に使われていたと思われるもう1本の不使用のランウェイは現在ランアップチェックに使われており、おかげで一度に20機ほどがランアップチェックができます。実はFIグランプリを主催しているFIAのバーニーエクレストン氏はここに「エクレストンのおもちゃ」と揶揄される4発のジェット機を所有しており自分で操縦するそうで、F1の部品基地も同空港内のハンガーに築いています。車で5分の距離にチャールズダーウィンの家で有名なダウンの村があり、ケント州の北の外れにあたるこの飛行場は小高い丘の上であり、近くに牧場なども見られ、北海道を思わせる部分と「少し遠目のロンドンのベッドタウン」という二つの顔を合わせ持ちます。行ってみて分かったのはこのビギンヒルグラウンドスクールと言うのは名前の通り学科のみ教えるキースアレンという老教官一人だけの学校でした。キースアレンは第2次大戦中にRAFでアプロランカスターと言う爆撃機の技術者として従事した経験をもち最近まで後述のSurrey & Kentのフライト教官で、風貌は「老人と海」に出てきそうな老人です。イギリスでは実地も学科も公認の試験官のいるクラブなりスクールなりで受験して合格すれば良く、日本の様に1年に何回か集まって試験を行うわけではありません。そうこうするうち学科がかなり簡単である事が判明し、講義は省略して試験だけやってもらったのですが、日本と同じく5科目（工学、気象、通信、航法、ヒューマンソース）で構成され、3拓の問題ばかりでしたが、実際に役に立つ問題が



ビギンズヒルで、古い機体 動いたが止まらず他のビジネスジェットにぶつかった



手前はドイツから



多く、例えば、気象では具体的な天気図からどういった行動をとるべきかなどが出題されます。全ての学科において「事業用操縦士の免許は何歳から取れる？」型の問題（自家用の試験にこんな出題をしてどんな意味があるのか不思議だった）はなく、「こう言う時はどうしたら良いか」と言う実際的な前提に基づいています。実際のフライトはキースアレンに紹介されたSurrey & Kentと言うクラブで行いました。当クラブは空港のはずれに有り、実地試験官の資格のあ

るロジャーパターソンを中心に、3人ほどの教官がいます。機体としてはPA38が3機、PA28が一機、同じくパイパーの双発機、Robin、セスナ172があります。双発やIFRの練習をしている人もかなりいるようでした。特に1999年7月のヨーロッパ免許制度の同調（後述）に伴い双発免許が難しくなるのでクラブでは今の内にとる事を薦めています。

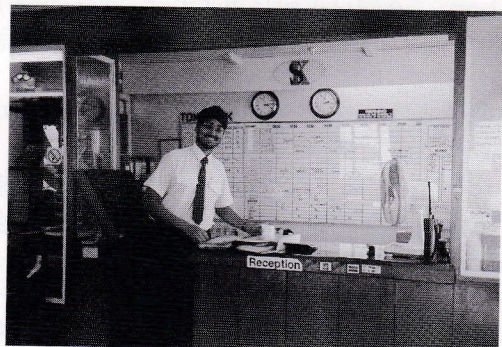
PA38はとても明るく楽しい機体で、一般に失速時の安定性やスピンなどを見るとセスナ172のほうが優秀な機体なのでしょうが、PA38で窓から溢れる明るさを経験すると、フライトが一変して明るいものになります。高翼機のセスナでさえぎられるこの明るさは飛ぶことそのものを楽しむ大きなエッセンスで、多分キャノピーが全部ガラスのRobinではさらに楽しいものでしょう。

実地のフライトは日本と概ね同じですが、大雑把であり、KIASとKCASの違いの補正表など見たことがありません。以前に本誌で紹介された60分法【 $360\text{度}/2\pi = 57.296 = 60 \lim(\theta \rightarrow 0) \sin \theta \approx \theta$ 】に基づく、一度のオフコースで60マイル飛ぶと1マイルずれるルールもなんの疑問も無く使われています。フランス側の教官デュボンさんにいたっては空でプロッターを使ったことは無く、指で測っていました。C172で、2400rpmで1分飛ぶと人差し指の幅に成るそうです。フランスもイギリスも、VFRの法律はほとんど同じらしく（違うと困るのでしょうが…）、空はAからGまでのクラスに分けられいろいろ定義されています。また、ウェストバウンド、イーストバウンドも磁方位で $0^\circ$ から $89^\circ$ は奇数 $\times 1000\text{ft}$ 、 $90^\circ \sim 179^\circ$ は奇数 $\times 1000\text{ft} + 500\cdots$ でVFRもIFRで共通であり、市販のニーパッドに書いてありわかりやすくなっています。チェックリストは機種別に普段の操作から非常操作までリングファイルになっており使いやすくなっています。（C172の分も売っていました）大きな手順の違いはありませんが、優れていると思った点としては、

- ・飛行中巡航点検でキャブヒートを30秒オンにする。（もしこの時に回転数が上がったなら、キャブアイシングが発生している。チェックも予防できる）
- ・エンジンカットの手順中にアースチェックがある。（これならばトラブルが次の人が乗る前にわかる）

と言った所です。イギリスのチャートはビニールコートのようになっていて油性ペンで書いてはベンジンで消して使えます。フランスのチャートは日本と同じ紙質ですが、高圧電線が書いてあり非常に便利です。また、フランスではしばしば道路や川に沿って飛びます。

ロンドンには北側をヒースロー空港、南側をガトウィック空港に挟まれており、ビギンヒルを飛び立った飛行機はいろいろな制限を受けます。さらにファンボローでエアショーなどがあった暁には西に行く事は全く不可能で、管制圏に小さな飛行場もあつたりします。しかし、ナビゲーションはとても楽で地点評定もわかりやすいものばかりでした。



Surrey & Kentのクラブ内

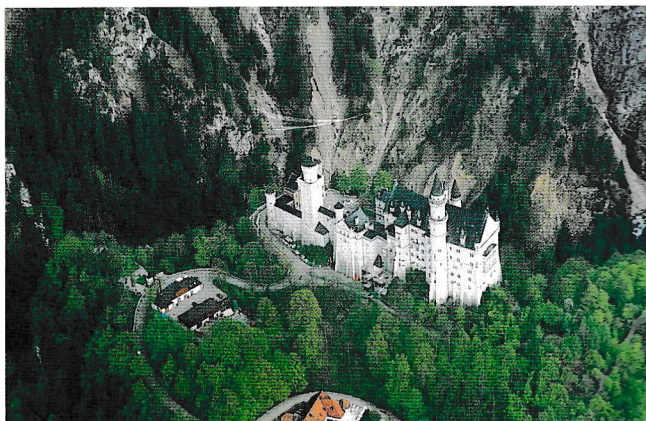


## リードヴィッヒ二世の城を訪ねて

No. 5005 楠谷義和

飛行コース：Landshut A/P－  
Milldorf VOR－ヘレンキ  
ムゼー城－Eurach VOR－ノ  
イシュヴァンシュタイン城－  
Augsburg A/P－Landshut  
A/P

飛行クラブ：Hans Flugschule  
飛行場：Landshut(München),  
R/W 07/25, 900m, 129.9MHz  
インストラクター：Dieter  
Stolgenburg  
飛行機：セスナ C-172 P, D-  
EREE



ノイシュヴァンシュタイン城

「ここ、バヴァリアはドイツではないんだ。」「……？」

「どういうこと？」「バヴァリアは他のドイツ地方とは違うってことさ。」「だから、何が？」「うまく言えないが……。」

5月4日、ミュンヘン中央駅近くの小さなレストラン「Mtstadt Beisel」でのこと。私はやっとのことで宿を見つけ、遅い夕食をとり、ペンション近くのレストランで、待望のビールで喉を潤していた時、カウンターの隣で飲んでいた男が私に話しかけてきたのだった。(こいつ、酔っているのかな……)。

私のドイツに関する知識を駆使して、様々な面を考えてみた。ドイツ第3の都市であるミュンヘンはドイツ南部にあり、その昔「バイエルン」と呼ばれた地方である。ヨーロッパ旅行の広告には必ずその城の写真が載るが、その城主リードヴィッヒ二世はここバイエルンに3つの城を造った。ここバヴァリアはドイツの中でも豊かな地方なのだろう。

さて、翌日は雲が低く垂れこめて、フライトは不可とのこと。やむなくレンタルバイクを借りてコインランドリーに行き、洗濯。その後は「ニンフェンブルク宮殿」とBMWミュージアムへ。ミュージアムはBMW生産工場に隣接しており、BMW社最初の四輪車2zyl。(4ps、たったの4馬力、1898-1900年)や日本も走ったというBMWのバイクR80G/S、1982-1991年(10年間)に世界を35万km走った、が展示されていた。

ミュンヘンに来て3日目、明日は日本に帰らねばならない。飛行クラブのハンスに電話して、「今回は天候に恵まれず、飛行できなくて残念だった。」と言おうとしたら、「今日はフライト出来そうだ」とのこと。外を見ると、雲が切れて、陽の光が見えてきた。

地下鉄「ノイファーン駅」前で待っていると、赤い古いカローラIIが私の前に停まって、「Mr. ヨシカズ、クサヤ……か？」と車の中から声をかけてきた、「そうですが、ディッターさんですか」

ディッターさんの車に乗せられて、高速道路を走り、ミュンヘン空港を通り過ぎ、北東の方向へ時速150kmで1時間、やっと高速を降り、小さな飛行場に着いた。ランドシュット飛行場は緑に囲まれた静かな飛行場だった。人気はないが、タワーもあり、なんと言っても格納庫がすばらしかった、ターンテーブルの上には双発機も含め7機が載っており、さらに隅にはリフトの上に3機、1つの格納庫には10機も入っている。その格納庫が周囲だけで5ブロックある、なるほど、外に駐機しているのはほんの数機だ。





ミルドルフVOR近くの家々



ヘレンキームゼー城

天気はすっかり良くなり、風もなく、少し暑くなってきた。R/W07、スロットルを押し込んで、いざ、出発。機体はセスナC-172 (P型)。上空に上がると、バヴァリアは緑一色で美しかった。なだらかな丘、ゆるやかに続く道が交わった所、緑のジュータンの中に10軒程の家が、赤い屋根、ベージュ色の壁、心和ませる景色だ。

ヘディング145°、14分でミルドルフVORに、そしてヘディング174°に、15分で前方に湖が見えてきた。湖の右手前に小さな島が見える。ヘレンキームゼー城は湖の島の中にひっそりとたたずんでいるという、近づくといくつと広い芝生のなかに赤い屋根の大きな家が見えてくる。しかし、城はその向こう側、なるほど、“緑の中に隠れている”、城は3階建てだが、周辺の樹々とほぼ同じ高さ、前庭と中庭が森の中に細長く伸びている。島の周りにはヨットが走っており、リゾート地のようだ。

上空を旋回してから、ヘディングを262°に。左手にはアルプス、山の上にはまだ白い雪が、前方は牧草地、湖と街。30分程飛行すると、遠くの山の中腹に白い尖った城が見えてきた、あのノイシュヴァンシュタイン城だ。手前の牧草地には聖コロマン教会がポツンと建っている。右手にはお父さんの城、ホーエンシュヴァンガウ城、その後ろにアルプ湖。城の上空を1,000ftで2回旋回、断崖が迫る、操縦桿をディッターさんにあずけ、私は夢中になってシャッターを切る、城門は修理中のようだ。

フッセンの街とフォルグエン湖を左にみながらアウグスブルクに向かう。アウグスブルクはロマンチック街道最大の都市、ハンス・フライングクラブの本拠地でもある。空港は街の北東6kmにあり、ジェットも飛んでいる。インストラクターのディッターさんは昼食がまだだったので、簡単な食事をとる。燃料を補給して、ランドシュット飛行場に戻る。最後に食べ物の話ですが、ドイツでの夕食は、もちろん、小さなレストランで、“ビール!!”ですが、昼食は肉屋さんでのランチをお勧めします。市内の肉屋さんでも、郊外の肉屋さんでも、ウィンドゥ越しに小さなテーブルやカウンターが見えたら、そこではランチが食べられます。椅子に座ってゆっくりとはいきませんが。ハム、ローストビーフ、サラミ、ウィンナー、レバーケーゼ等、さすがに本場でその種類は非常に多く、どれも味見したくなる程どっさりとして並んでいる。

それらを温めたり、焼いたりしたものをパンに挟んだり、プレートに盛って出してくれる。飲み物はビンやカン入りのものではあるが、十分に食べて、たったの5~6マルクとお手頃。もちろん、近所の奥さんがその日の惣菜にと買いに来られる。

東京銀座4丁目角「〇〇オン」の薄べったい“当店人気No.1ローストビーフ”(980円)や、やせ細った“ソーセージ盛合せ”(9本、2,280円)などとは味もボリュームも比較になりません。



アルプスの山々、手前は聖コロマン教会



## ようこそ、オーストラリアの空へ

No. 1884 西澤尚通

クラブ員の皆様、会員番号1884の西澤尚通です。皆様と同じように空への魅力に取り付かれてしまった一人です。裸眼視力の関係で日本のラインパイロットへの道を閉ざされ、一度は空を飛ぶことを諦めかけましたが、大学時代に自家用操縦士免許を取得、幸運にも現在は当地オーストラリア・メルボルンの「ピアソン・アビエーション」にて勤務、曲がりなりにもプロ・パイロットとして小型機の運航に携わっております。

メルボルン周辺のオーストラリア南東部は「飛ぶ」という観点から考えると実に変化に富んだ面白い地域です。

特に小生の勤務している「Pearson Aviation」のあるエッセンドン空港はメルボルン市街から約15kmという恵まれた立地条件に有り管制塔は勿論の事、ILSも完備、実質24時間オペレーションが可能で、日本では到底考えられないような環境が、ごく当たり前のように我々General Aviationに与えられています。

もし、皆様の中でオーストラリアの空を飛んでみたい、日本国内では体験できないフライトを味わいたい、といったご要望が有りましたら、是非ご一報ください。フライトは勿論のこと、それ以外の事についてもできる限りのアレンジをさせていただきます。又、オーストラリアでのフライト一般に関するお問い合わせも大歓迎です。

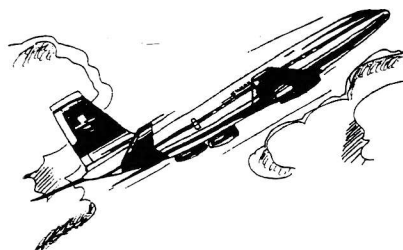
クラブ員の皆様、オーストラリアへ来られた際には是非お立ち寄りください。皆様をオーストラリアの空へ御案内出来る日を心待ちにしています。

西澤尚通

Pearson Aviation Pty.Ltd.

事業用操縦士・操縦教官

自宅連絡先 : 241 Royal Parade [  
Parkville, VIC 3052  
AUSTRALIA  
Tel: +61-3-9345-7414



# 目差せ優勝！ クラブ大会賞品決定。



優勝 ラクーンコンボ



準優勝 ラクーン24UX-3



3位 電動高圧洗浄機 WSE71E

## クラブ大会

10月3日（日）はクラブ大会です。（当日雨天の際の予備日は11日（祭日）です。）

今回も人気の優勝賞品ラクーンコンボを初めとして、準優勝ラクーン24インチ、又、3位賞品には電動高圧洗浄機が本田技研工業(株)様より提供されます。

昨年も練習に励んだ方がいい成績を収められています。目標を立て計画的に励まれ、賞品獲得を目指して頑張ってください。

10%練習割引も9月1日から実施されます。



# ホンダエアポート周辺のおいしい店 No.31

イタリア料理



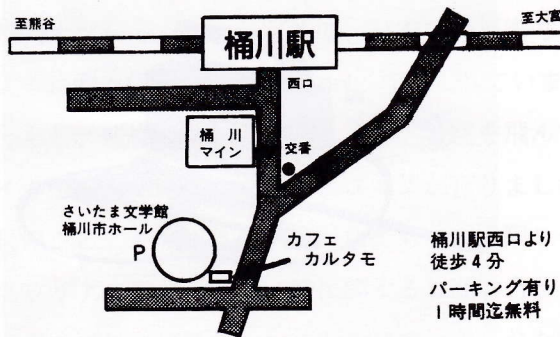
営業時間 11:00~22:00

定休日 月曜日

〒363-0022 桶川市若宮1-5-9 桶川市民ホール1階

TEL 048-786-1188

(市民ホールパーキング1時間まで無料)



ランチメニュー (11:00~14:00) (全て税込み)

※スープ、サラダ、コーヒー又は紅茶付き、ステーキランチはパン又はライスも付く

- パスタランチ 700円
- 特製オムライスランチ 750円
- ステーキランチ 800円
- ランチデザート 350円

コースメニュー (17:00~)

Aコース 2,000円

前菜、サラダ、パスタ、メインディッシュ (肉又は魚)、ドルチェ、コーヒー又は紅茶、グラスワイン

Bコース 3,000円

Aコース+(小前菜、パスタ+1種類)

- パスタセット 1,500円

アンティパスト、パスタ、サラダ、ドルチェ、コーヒー

イタリア料理の単品もあります。

パーティ (20~30名規模) 3,000円から実施できます。

グルメの人からすれば、これだけ手の込んだおいしい料理が、この割安の値段でいただけるので、大満足のいくお店だと思います。お店の目印は桶川駅西口の丸い市民ホールでその一階にあります車の便も良いので、デートの際でも使われてはいかがでしょうか。

## 新入会員紹介

(敬称略)

フライングスクール

5706 吉田 英孝 H11. 5. 9

5707 皆川 悦男 H11. 5. 21

# USE CAUTION

操縦練習許可書期限が迫っています（敬称略）

## 9月中旬に切れる方

川口裕次 H11.09.21  
野上 晃 H11.09.17  
三浦<sup>とも</sup>朋広 H11.09.25  
山本利幸 H11.09.08

## 10月中旬に切れる方

浅倉幸策 H11.10.26  
代田信夫 H11.10.15  
宮上寿美雄 H11.10.20

### ●申請に必要なもの

住民票（本籍地記載のもの、発行3ヶ月以内）……………1通

練習許可申請書（身体検査を受診する病院でお受取り下さい）……………1通

④申請書の住所及び本籍は、住民票にある通り、丁目、番地等を略さずに書いて下さい。氏名の後部に朱肉印捺印、また、欄外に捨印を押して下さい。シャチハタ印、又はこれに類似した印は不可。

④身体検査は有効期限の1カ月前以降に受けて下さい。申請書の有効期限は1カ月です。手続きに時間がかかる場合がありますので受診したらすぐに、遅くとも有効期限の10日前までに、申請をお願いします。

写真（インスタントは不可）たて3cm×よこ2.5cm……………2枚

④写真の裏側にならず記名して下さい。

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4F）……………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

聖母クリニック（立川市羽衣町1-7-10）……………0425-22-5234

東海大学医学部付属東京病院（渋谷区代々木1-2-5）……………03-3370-2321



# 学 科 講 習

9月	
日付	科目
5日(日)	B I F 2
10日(金)	気 象 3
12日(日)	運航一般 4
19日(日)	航 法 A
24日(金)	工 学 A
26日(日)	空中操作 4

10月	
日付	科目
8日(金)	気 象 A
17日(日)	運航一般 1
22日(金)	法 規 A
24日(日)	航 法 B
31日(日)	空中操作 1

学科講習受講を希望される方は当日のPM5:30までに運航部(0492-99-1105)まで御連絡下さい。連絡が無い場合、休講となります。お手数ですがよろしくお願い致します。

## 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取扱法又はセスナ172飛行規程、(あればシステム・スタディ)

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

特殊無線：電波法規 無線工学

●試験対策には自家用操縦士学科試験問題集をもってきて下さい。



## 9・10・11月 学科試験対策講習会 (全10回)

法規A-10月22日(金)	航法A-9月19日(日)
B-11月14日(日)	B-10月24日(日)
工学A-9月24日(金)	C-11月21日(日)
B-11月12日(金)	気象A-10月8日(金)
通信A-11月7日(日)	B-11月26日(金)

○まだ合格していない科目だけ受講してももちろんOKです。

○自家用学科試験問題集を予習して、問題集と質問をもってきて下さい。

## クラブ員の皆様へ



ウィングニュース 157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 0492-99-1105(代) 〒350-0141

表紙イラスト/板橋 繁男

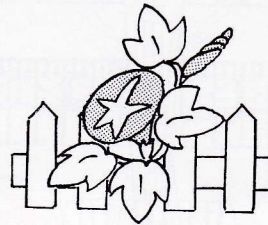
●暑中お見舞い申し上げます。また入道雲との根比べの季節がやって来ました。夏に恐いのは雷様の他にも、暑さによる寝不足や食中毒などの体調不良があります。地面から足を離す時は、パイロットも同乗者も体調をととのえて、余裕をもって出かけましょう。

●本田航空ではホンダフライングスクール入会希望者及びホンダ車購入希望者を御紹介いただいたクラブ員、スクール生の方に無料飛行券を進呈しております。

スクール入会者の紹介……1時間飛行券

ホンダ車購入希望者の紹介(御成約のみ)

……20分間飛行券



海外ライセンスリフレッシュコース  
有ります。

あ

- クラブ員・スクール生合わせて約500名が所属
- セスナC172及びロビンソンR22を使用してトレーニングします。
- 事業用操縦士コースも有ります。

な

た

の



民間訓練空域内にある夜間照明施設付自社飛行場(都心よりわずか40km)を保有しているため、制限等の少ない非常に効率の良い訓練が可能です。

夢

を

ホ

ン

ダ

の

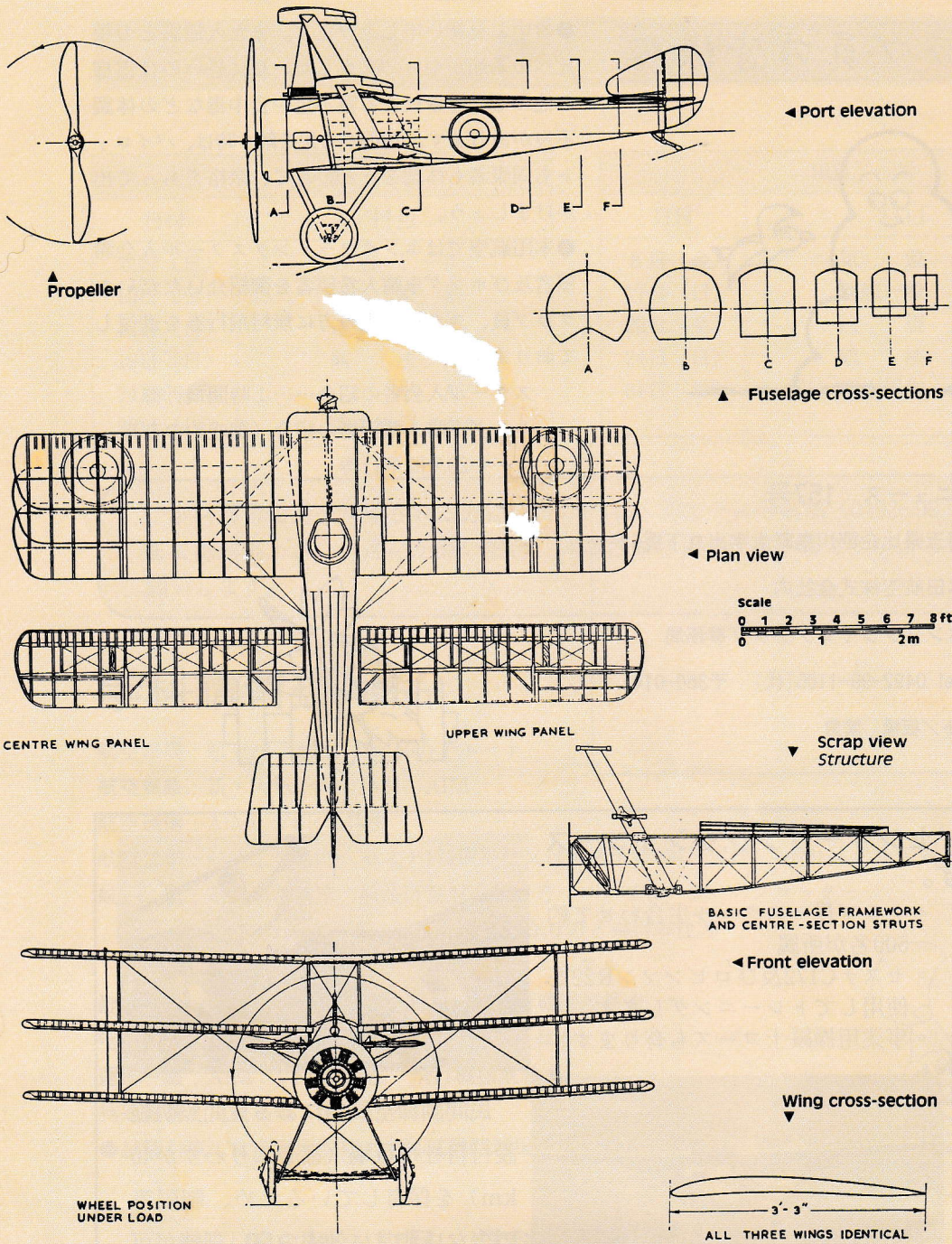
翼

で

!

本田航空 0492-99-1111 〒350-0141 埼玉県比企郡川島町出丸下郷53-1

ホームページ <http://www.honda-air.co.jp./index-b.html>



## ソップース・トライプレーン (三葉)

1917年 イギリス

エンジン：クレルジェ ロータリーエンジン 110馬力 (後期型130馬力)。

寸法：全幅8.08m, 全長5.74m。

重量：自重450kg, 全備重量642kg。性能：最大速度187km/h。

武装：ヴィッカーズ機関銃1機。初飛行1916年5月, 就役1917年始。