

# WING NEWS



172

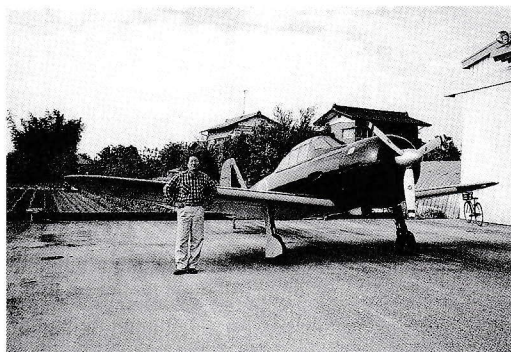
2002  
FEB.



**HONDA FLYING CLUB**  
**HONDA FLYING SCHOOL**

# 新年のご挨拶

本田フライングクラブ会長 濱尾 豊



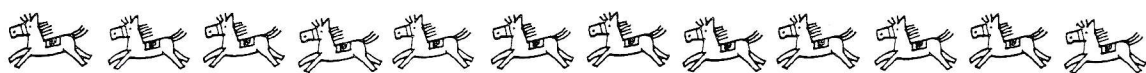
濱尾会長と自作機

新年明けましておめでとうございます。  
昨年は世の中が騒々しく、あっという間に  
通り過ぎてしまいました。  
今年は穏やかな良い年である様に願います。  
本田フライングクラブでは今年度の行事も  
計画通り無事にすすんでおります。その中  
でも北海道クルーズは参加者には大好評のう  
ちに終了致しました。

又、本田杯争奪飛行競技大会表彰式には家族連れの会員が大勢参加頂き、ヘリコプターの遊覧飛行など昼食を囲みながら楽しい一時を過ごしました。これも会員の皆様と本田航空のご協力によるものと感謝致します。今後引き続き理事一同会員の皆様のご期待にそうよう努力致します。

この度、クラブの運営にご尽力頂いた本田伸宇特別顧問と若松洋主査が本田航空を退職致します。ご両人には在職中クラブが大変お世話になりありがとうございました。

私事ではございますが、今春暖かくなる頃8年掛かりで製作した自作機が試験飛行致す予定です。その時には飛行場に見物にお出かけ下さい。



本田航空株式会社 代表取締役社長 津田勇介



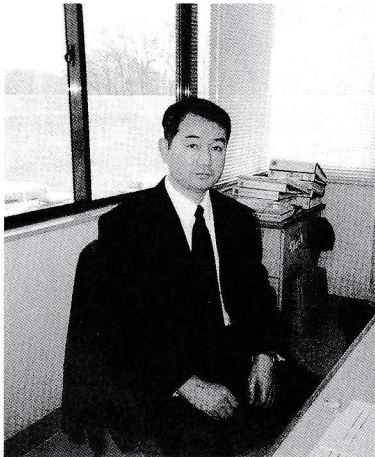
あけましておめでとうございます。  
クラブ員の皆様には、ご家族とご一緒にすがすがしい  
新年を迎えられた事と思います。  
昨年は、皆様方の発案により秋の飛行大会に於いて、  
ご家族、ご友人ともども楽しんでいただく企画をもとに、  
多くの人に飛行場に足を運んでいただき、ありがとうございました。  
昨今の経済状況は、長引く景気低迷に加え同時多発テ

口の勃発で、厳しいものがありますが、昨年暮れのホンダの定例記者会見で、吉野社長が「厳しい時代だからこそ、生き生きと頑張っていきたい」と挨拶されていましたが、私共もより安全で楽しく、生き生きとした飛行場造りに努力をしてみたいと思いますので、宜しくお願い致します。

終わりにあたりまして、ご家族の皆様の御多幸と御健勝をお祈り申し上げます。



## 本田航空株式会社 運航部長 近藤 眞



新年を迎えましてクラブ会員の皆様には、益々ご健勝のことと存じます。

昨年はクラブ総会の前日5月19日に発生しました、桑名市上空における飛行機とヘリコプターの空中衝突事故や、9月11日にアメリカ・ニューヨークの旅客機による自爆テロという、重大な事故・事件が起きて航空業界はいまだに影響が残っています。今年も新年早々に、アメリカ・フロリダで15歳の単独飛行によりビルに追突する事故や、日本では鹿児島から熊本へ夜間飛行の自家用C172が山中に墜落するという事故が発生してしまいました。日本国内はもとより世界中で航空機の運航に関して、安全とは何か又はどのように安全を守るのかということを探求している状況であります。本田航空も安全推進委員会等により注意喚起をする状態がしばらく続き、気を抜いてはいけなないと考えております。

ホンダ・フライング・クラブの皆様には、昨年の飛行機の鍵の管理等で手続が徹底されずご迷惑をおかけしたこともあります。このような状況の為に実施していますのでご理解の程よろしくお願ひします。1月11日からは、スロットル・ロックで鍵を固定する方法をしていますので、C172の貸し出しを受ける会員の方は、貸し出しを受ける時に確認をお願いします。

2月には冬季飛行競技会が例年通り行われます。安全に注意して楽しいクラブ活動ができるように、今年も努力していきますので、本田航空をどうぞご愛顧の程よろしくお願ひ致します。



# コングラッチュレーションズ

教官から  
ひとこと

## ○ファーストソロ



No.5719 岡しのぶさん  
JA3934 H13.11.22

毎週木曜日、風が吹こうが、雨女と呼ばれようが飛行機に会いに通っていらっしゃるお医者様です。約1か月前から単独の技量が定着しつつありましたが、慎重に慎重に日を選んで、とうとう出ましたファーストソロ！

FLTを心から楽しんで、マイペースで焦らず、それでいて勉強熱心な姿は理想的なクラブ員なのでは。これからもずーっと飛行機を楽しんでいきましょうね。

小田嶋教官



No.5726 阿久津孝之さん  
JA3934 H13.12.8

年齢がお若いこともあり、訓練シラバスどおりの19+47、74回の着陸回数でソロにできました。当日は、12月にしてはRWY14ウインドカームで絶好のソロのWXコンディションでラッキーでした。

着陸はまだまでするので、更に上を目指して研究してください。

本田教官

## 新 人 紹 介



小川修弘

会員の皆様初めまして、私は11月1日付けで飛行機課に採用されました小川<sup>のぶひろ</sup>修弘と申します。実家は埼玉県狭山市で大部分を過ごしました。学校を卒業してからは、大阪航空、熊本航空、AFJ、JAFJAで経歴を積ませてもらいました。航空経歴等ですが、総飛行時間約1000時間、事業用操縦士（飛）（回）、計器飛行証明、陸上多発単発限定、単発タービン単発ピストン限定となっています。まだまだ未熟者ですが皆さん宜しく御願います。

## ○実地試験合格

### 操縦教育証明



No.2002 田中康浩さん  
JA4025 H13.12.5

3か月間不慣れなC172型で訓練を行い見事に実地試験合格致しました。今年1月にアメリカのベーカーズフィールド飛行訓練所に赴任し、今後は指定養成施設の技能審査員として御活躍するとの事です。御健康に気をつけ頑張って下さい。

近藤教官

### 操縦教育証明



No.2000 立岡孝弘さん  
JA3935 H13.12.5

前日のANA田中さんの試験が天候不良の為未了となったので、当日は立岡さんと田中さんが交互に試験を実施する形となり多少変則的なスケジュールとなりました。

ハitek機 (B777) とC172を巧みに乗りこなしみごと合格されました。

米国の加州ナパで後輩の指導にあたるため今現在は渡米されていると思いますが、お体に気を付けてがんばって下さい。

伊藤教官

### 操縦教育証明



No.2001 佐野克彦さん  
JA4025 H13.12.7

今頃は、ベイカーズフィールドで任用訓練中のことと思います。セスナ172P型から一転して、BE36型そして、BE58型……。一息をつく間もなく大変ですね。これから実際に教育に携わっていかれる事と思いますが、空の飛び方を教える喜び(快感……?)をぜひ堪能して頂ければと願っています。素敵なパイロットを沢山育てて下さい。おめでとうございます。

大澤教官



## ●冬の飛行競技会に参加しませんか！

2月9日（土）～17日（日）、第6回冬季飛行競技会を開催します。課目はノーマル着陸、ノーフラップ着陸、270°スポット着陸×2です。採点は接地点のみです。競技日は期間内の都合の良い日を選んでお申し込み下さい。希望により2回目のチャレンジも可能で、採点はどちらか良い方を採用します。又今年から当日の練習はできませんが、当日申し込みで競技参加が可能となりました。尚、競技は2月17日（日）14時まで、競技終了後16時より、表彰式及び懇親会（無料）を催します。

練習飛行は30分以上で料金10%OFFになります。上位入賞をねらうならやっぱり練習が必要です。

## ●春の見学会

平成14年3月中旬の平日に、陸上自衛隊の相馬原飛行場見学を行います。見学後は温泉でのんびりして下さい。

ここは最近整備され、管制圏が設定された飛行場で、関係する陸自のヘリがホンダ・エア・ポート近くを頻繁に飛行していて、興味深い場所です。

細部が決まり次第ご案内しますので、お楽しみにお待ち下さい。

## ホンダフライングクラブ表彰

### 応募受付開始

今年も3月31日現在、下記の飛行時間又は飛行経験年数を越えたクラブ員の方々を、ホンダフライングクラブが表彰いたします。

#### ●表彰対象

■ 飛行時間：最初に300時間、その後100時間毎。但し過去1年間に本田航空の航空機で6時間以上飛行したクラブ員・スクール生であること。オーナーパイロットはクラブ員であり、ホンダエアポートを利用して6時間以上飛行した方を対象とします。これはクラブ入会前の飛行時間も認められます。（但し、職業としての飛行時間・年数は除く。航空法違反で処罰された場合、2年間は対象外。）

■ 飛行経験年数：最初に10年目、その後5年毎。ホンダフライングクラブ入会後の年数となります。（飛行時間条件はなし。）

■ その他、クラブに貢献した人：理事としての貢献、クラブ活動への協力、寄付、本田航空の整備等。

#### ●認定方法

主に自己申告となりますが、ほかの会員・会社からの推薦も有ります。ホンダフライングクラブ理事会で承認します。

なお申告が無い場合は表彰の対象になりませんので御注意下さい。

#### ●表彰

クラブ総会で表彰式をおこないます。またウイングニュース誌面でも発表します。表彰者には賞状及び記念品を贈呈します。

#### ●受付締め切り

平成14年3月31日（日）

さあ御自分のFLT LOGを整理してみましょう。

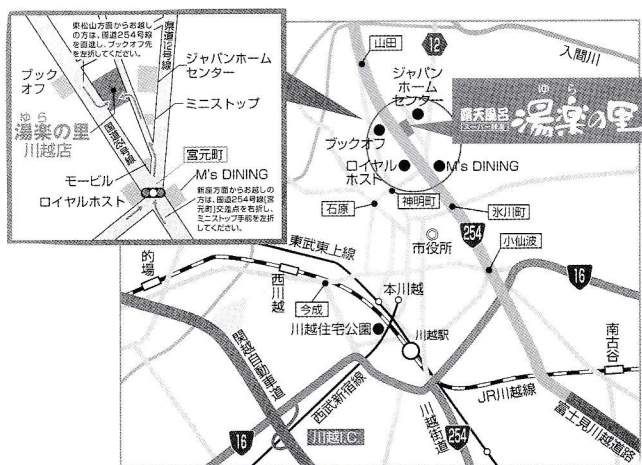
# ホンダエアポート周辺のおいしい店 No.43

今回は、ホンダエアポートから車で10分、国道254宮元町に昨年12月オープンした「スーパー銭湯 **湯楽の里**」をご紹介します。

サウナ、ジャグジー、ハーブの香りのなかでゆったりくつろげるアロマテラピー風呂等ありとあらゆる施設がそろっています。又、本格温泉気分も楽しめる露天風呂も古代檜をぜいたくに使った檜風呂や草津温泉の有効成分を配合した草津の湯など温泉気分も堪能できます。料金も平日600円、土日祝日700円ととてもリーズナブル。フライトのあとにマッサージやアカすりでリラックスできる場所として一押しです。是非一度ご利用してみてください。

TEL 049-226-2619

- 年中無休
- 営業時間／午前9時～深夜1時
- 大駐車場完備



## 新入会員紹介

(敬称略)

ホンダフライングスクール

- 5730 吉田 友孝 H13.12.15
- 5731 黒澤 弘行 H14. 1. 1
- 5732 石田 順三 H14. 1. 5
- 5733 清原 泉 H14. 1.26

ホンダフライングクラブ

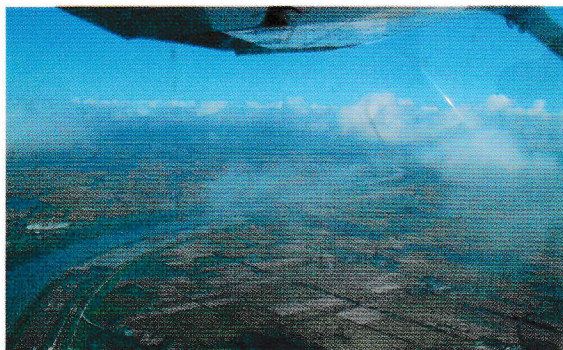
- 2006 村元 清憲 H13.11.19
- 2011 牧野 清 H14. 1. 3

# 北海道を飛んだ！ぞ

## UNIT. 6

## 『航大帯広分校を訪問』

No.5486 清水 清人



札幌を離陸、帯広を目指す。



帯広着陸後、航大帯広分校の見学というオマケが。エスコートは菊池さん。

UNIT.6のフライトは3日間とも晴天に恵まれ、素晴らしい北海道の空と大地を満喫する事が出来ました。それぞれのレグに波瀾万丈のエピソードがあるので、限られた誌面では語り尽くせないものがあります。そこで今回は、「独立行政法人航空大学校 帯広分校」を訪問した部分に絞って報告させていただきます。

初日の1レグ目。札幌空港を出発前に、若松さんが電話でどこかと調整をしていました。札幌を離陸した機は、野村さんの安定した操縦で帯広空港を目指しました。帯広に到着した私たちを空港ロビーで出迎えてくれたのは、なんとホンダフライングクラブの理事をされていた菊池さんです。今は立派な航大教官です。空港ターミナルから、隣の「帯広分校」まで車で移動し、航大の施設と格納庫の見学、訓練機との記念写真と、またとない楽しい時間を過ごすことが出来ました。これだけでも、北海道にきた甲斐があったというものです。



若松さんの胸中には、ある企画が…



帯広RWY35へ着陸



CABのTWRとは別の航大のTWR

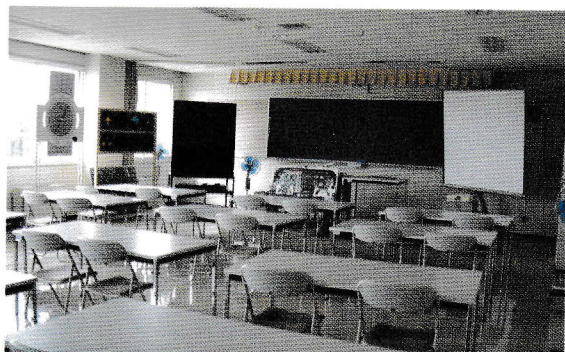




手前が航大、奥がCABのTWR



紙レータだけど、スイッチ類は本物を取り付けてある。



教室の窓際には巨大な航法計算板が……



学生が運航準備に使う情報端末

## UNIT.6 フライト記録

### メンバー

菅野 勇、野村 博、清水 清人

### セーフティP

若松 洋

### 9月4日

札幌ー帯広ー釧路ー(摩周湖、知床、網走  
経路)ー旭川 (then松尾ジンギスカン)

### 9月5日

旭川ー稚内ー利尻(温泉に入る)ー(利尻  
離陸後、利尻山の山頂に垂直写真撮影を敢  
行)ー札幌

### 9月6日

札幌ローカルフライト



スピン体験機のスリングスビー式T67M・MK II型機



お馴染みのビーチクラフト式A-36型機。

# お世話になりました



## 本田航空株式会社 運航部教官 本田 伸宇

あけましておめでとうございます。

私は、昭和59年8月、本田航空株式会社に入社してから17年半が経ち、この1月末に定年退職致しました。

ホンダフライングクラブ員及びスクール生の皆様には長い間いただきましてご厚誼に篤く感謝いたします。大変お世話になりました。

飛行始めて36年間の経ち、又、総飛行時間も7,200時間となりました。訓練期間を除けば、航空自衛隊時代及び本田航空時代と期間も飛行時間もちょうど半分半分となりました。

凡庸な私は、一つ一つ努力を積み重ねてやっとパイロットになる事ができ、更に、その後も自戒、自省しながら、なんとか飛行を続けていくことが出来ました。

これも、ご支援をいただいた皆様のご指導、ご鞭撻のお陰によるものと篤く御礼を申し上げます。

これまで自分自身が経験したインシデントを振り返って見ましたところ、機材の重大な故障によるものは無く、全て自分が犯したミスによるものであることに気がきました。

ここで、整備を担当していただいた整備士の方々に對しまして、改めて再度感謝申し上げます。

色々なミスを経験しましたが、非常に危険であったもの3例をご紹介します皆様の参考にさせていただけたらと思います。3例とも航空自衛隊時代の出来事です。

### 1 編隊離陸中に、長機にあわや衝突

戦闘機飛行隊に配属されて、間もない養成訓練中のF-86Fの編隊離陸で、離陸滑走を始めたところ、ステアリング（前輪走行装置）が効かず吸い寄せられるように長機にどんどん近づき、もう少して長機に衝突しそうになりました。

目の前2メートル位になり、もう駄目だと思い、一か八か反対のラダーを一杯踏み込んだところ、速度がついてきてラダーが効き30度位機軸が向いて徐々に長機から離れ、危うく難を逃れる事が出来ました。

着陸後、長機や他の人から何の指摘もなかったのも、これは、私だけの秘密だと思えます。

原因は、前輪が真っ直ぐ向いていなかったためステアリングが接続しなかった為でした。

処置としては、すぐパワーを絞り、ブレーキを踏んで長機から遅れて安全になってから長機の後流に注意して離陸することだと思えます。その時は、見習い中で格好悪い事が出来なかったのと、咄嗟の操作を想定していなかったためパワーを絞れなかったためだと思えます。

通常、滑走路に編隊進入する時は、長機の後方を大きく回り込んで直進距離を確保する事、そして前輪が曲がった時は、長機に少し直進してもらうように申し出ることです。

このような経験不足を補う為には、他の人の経験談を聞く、事故例等を自分の状況に置き換えて読む事です。教官は、出来る限り教官の経験談を交えてブリーフィングしております。

### 2 チップタンク（翼端増槽燃料タンク）の燃料片減りでの着陸

これも最初の飛行隊で、二人乗りのT-33ジェット練習機に夜間訓練するため搭乗する際、外部点検を右側と左側に分担して実施しました。離陸して30分してチップタンクが空になる頃、エルロン・トリムが片側に一杯になっておりました。燃料片減りと判断して、すぐに着陸しました。速度がある間は、なんとか着陸出来ましたが、滑走路をクリアして誘導路に出てからブレーキが焼き付いてタクシー出来なくなりました。タグ車が迎えに来るまでの20分間、静かな機上で機長と二人で情けない気持ちで満天の星空を鑑賞しておりました。

原因は、片側のチップタンクのキャップが確実に締まっていなかった為でした。

整備士は、パイロットが点検し易いようにキャップを予め緩めておいたのが、パイロットは、簡単な目視点検で済ませたためでした。又、パイロットがダブル・チェックしてお

けば、防げた事と思います。

空中での処置としては、海上の安全を確認して、投棄するのが良かったと思いますが、貧乏性等で1個300万円するものを簡単に捨てられませんでした。

教訓としては、親切が仇になる事があること、ダブル・チェックで操作や点検を確実にし、ミスを防止することです。

### 3 失速訓練で背面スピンの突入

岐阜の実験航空団のテスト・パイロット・コースでの事でした。

失速特性試験訓練でハンド・フリー法のテストで操縦桿から手を離して失速特性を図る試験の訓練中、完全に手を離していたので、主翼が失速した時、操縦桿が弾みで前方にドンと倒れたとき、突然-1Gの世界に引きずり込まれました。ショルダー・ハーネスで体は抑えているものの、天井（キャノピー）の方に浮き上がって押しつけられ、操縦桿に手は届かなくなりました。

-1Gの座標で機体はぐるぐる回り、一体何が起きたか判りませんでした。

その時、T-2の開発試験でスピン試験を担当した後席の教官がすかさず「I HAVE CONTROL」と、ラダーを一杯踏み、エレベーターを後方一杯に引き通常のスピンの入れ、通常のスピン・リカバリーを実施し無事に回復しました。35,000フィートで開始し、25,000フィート位で回復しました。Gは、-2G~+2Gまで掛かっておりましたが、飛行機は壊れておりませんでした。

後で判ったことですが、これは背面スピンでした。

そして、これは異次元の-1Gの世界を垣間みる事が出来た貴重な体験でした。

原因は、失速で主翼の揚力が無くなった時、エレベーターから頭下げのモーメントが働き突然前方に回転しだしたのだと推定されます。

そして、それは知識不足でおきたことでした。後で聞くと、ハンド・フリーといっても手で桿を作り、舵がそれ以上行かないようにしておき、完全に手を離すことではなかったとのことでした。

勉強不足か、事前の教育が足りなかった事による不具合でした。

通常の失速訓練では、失速時に前方にモーメントを与える押し舵を使わないようにしましょう。

本田航空株式会社では、幸いなことに大きな不具合は経験しておりませんが、一つだけ、少し怖い思いをした事を参考のために書いてみます。

松本空港からの帰路、訓練生の方が操縦していて操縦を替わるのが遅れて雲に入ってしまった。反対方向に引き返したのですが、なかなか雲の外に出られませんでした。恐らくそんなに長い時間ではなかったと思いますが、周囲が高い山に囲まれていたので、パニックになりました。

又、すぐにホンダ・エアポートに向けて飛行し、VOR・DMEで自己の機位を確認しながら横田アプローチとコンタクトし、「レーダー・ベクター」で誘導してもらって雲下に出て無事着陸出来ました。

これは、緊急回避で、私は計器飛行証明を持っていたこと、この空域を熟知していた事、及び毎日飛行している事等がありますので、皆様はあくまでも無理して雲の中に入らない事が大事です。

その前に、悪天候が予想される場合は、飛ばない、途中から引き返す、又どうしても行かなくてはならない用事を作らないようにしておくことです。

長い間、飛行しているの所感ですが、引き返す及びキャンセルする勇気は、本当に難しいと思います。

ライセンスの方で絶対無理せず、あっさり飛行中止されるのを拝見する時、非常に尊敬の念を持ちます。自己の立場や責任の重要性を自覚していないと、なかなか出来ることではありません。

最後になりましたが、皆様は安全に注意され飛行を十分楽しまれて下さい。

## 退職しました

若松 洋さん、熊坂 勝弘さん

1月をもって退職いたしました。ありがとうございました。

No.5571 平田 雅久



平田さん

9月7日、札幌ステイ

河合さんと平田の二人で、JAL501便にて千歳へ出発する。前夜泊で、札幌の夜を楽しんだ？ 関野さんと、若松さんとは、札幌駅で合流。台風が接近しているため、北海道全域で日照がなく、これから雨が広がってくる状態だったので、全員一致で札幌ステイを決定。

夜は、パイロットである、私のメル友（元本田機JA3767のオーナー）に初めて会い5人でホテル近くの魚の店とケーキ屋で飛行機話を楽しむ。



小樽上空

9月8日、札幌—奥尻—函館—秋田—庄内—新潟

とりあえず、雨は上がったものの、北側は天気が悪く、もう1日待ったところで本州方面の好天も期待できそうにない。ラインで帰るよりは、飛べるところまで飛ぼうということになり、河合機長の操縦で、9:35札幌RWY32を離陸。

低い雲をよけながら、2000ftに満たない高度で、小樽上空から積丹、神威、茂津多と海岸線を見ながら、1時間20分後に奥尻島RWY30に着陸。飛行機から降りるなり、空港のスタッフから、何時に出発するのかと聞かれ、追い立てられるように引き続き河合機長の操縦で奥尻RWY12を離陸11:35。

やたらとつばめが多く、離陸滑走中に何羽も当たりそうになり、とどめの1羽はシールドを直撃。初めて、まともにバードストライクを経験する。機体に異常が無いことを確認し、飛行は続行。つばめの当たった跡はつばめ返しのお守りということで、無事に帰還するまでは拭き取らないことに決める。相変わらず低い高度で、時々雨にあたりながら海岸線に沿って飛行し、1時間後に函館RWY12に着陸。

本田へ電話をすると台風の接近に伴い、照明を撤去したため、夜間着陸は認められないから、今日はナイトでは着陸できないとのこと。太平洋側は天気が悪いけど、日本海側で行けるとこまでは、行かなくちゃ。

14:45、私の操縦で函館RWY12のインターセクションdep. レーダーに見守ってもらいながら、雲を避け避け8500ftで南下。北海道と東北で気温が全然違うことを体感しながら、大館能代APを



積丹岬



神威岬

かすめて、秋田へ。5 mile Southを宣言したのに飛行場が見えない。旧飛行場のDME周波数をセットしているんじゃ、見える訳ありません。タワーは女性で、のほほんとしたATCから察すると赤いほっぺの秋田美人かな。タワー見学に行く時間がなかったのが残念。

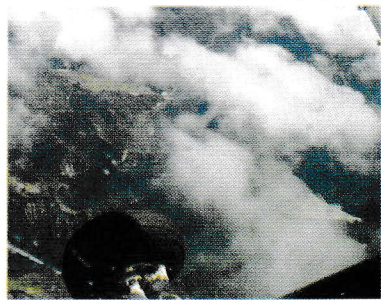
17:35、関野機長の操縦で秋田RWY10を離陸、1回TGLをして、河合機長に交代し、約30分後に庄内RWY09に着陸。こちらもタワーは女性で、東北なまりのATCには、ほのぼのとした安心感があつた。

大急ぎで機長交代し、18:35、平田の操縦で庄内RWY09を離陸。VORを頼りに新潟へ向かう。RWYに直角に近いアプローチで夜間ということもあり、かなり近くなるまで、RWYを見分けるのに苦労する。TGLは3回まで許可されていたので、3~4回目の着陸は河合機長に引継ぎ、19:35本日のフライト終了。天候次第で明日のフライトも疑わしいまま、全員で新潟ステイ。

### 9月9日、新潟一本田エアポート

新潟は、関東に台風が接近しているとは思えない素晴らしい快晴。本田に電話してみると、天気は雨で雲は低いとのこと、昼ごろ、雨が小降りになり雲も切れそうなので、この時間を狙って飛んできて、降りられなければ、引き返すようにと指示される。

09:40、河合機長の操縦で新潟RWY10を離陸。新潟平野は雲一つないのに南へ進むにつれて雲が増えてくる。約1時間後、10000ft前後でon topの飛行中に関野機長に操縦交代。予想していたほど雲は厚くなく、合間を縫って高度を下げていくうちに赤城を越え、関東平野に突入。時刻は12時前、桶川では、雲が切れ、着陸できる状態だと、アドバイザリーに確認し、一気に降下。さっきまで雨が降っていたとは思えない穏やかな本田エアポートに無事着陸。前回に引き続き最後の着陸を飾りたくて、このレグを選んだ関野さんの目的を達成して、終了することができました。



奥只見

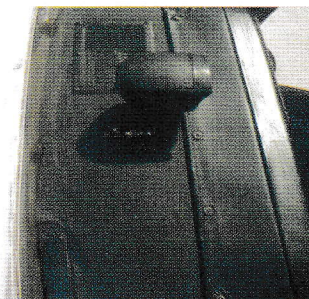
3日間付き合って頂いたセーフティーPの若松さん、同行の河合さん、関野さん、奥尻のツバメさん、サポート・バックアップして頂いた本田航空、クラブ、理事会、その他関係者の皆様のお陰で、今回も貴重な体験をすることができました。紙面をお借りしてお礼申し上げます。



RJEOにて左から河合、平田、菅野



タッチダウン TO RJCH



バードストライク跡



庄内空港

# USE CAUTION

操縦練習許可書期限が迫っています（敬称略）

3 月中に切れる方	4 月中に切れる方
萩野 隆一 H14.03.05	石田 匡昭 H14.04.05
神谷 宏次 H14.03.05	阿久津孝之 H14.04.12
鈴木 康之 H14.03.28	神谷 朗 H14.04.27
	倉本 聖志 H14.04.12

- 申請に必要なもの
  - 身体検査の受診場所
- } 前号を参照して下さい

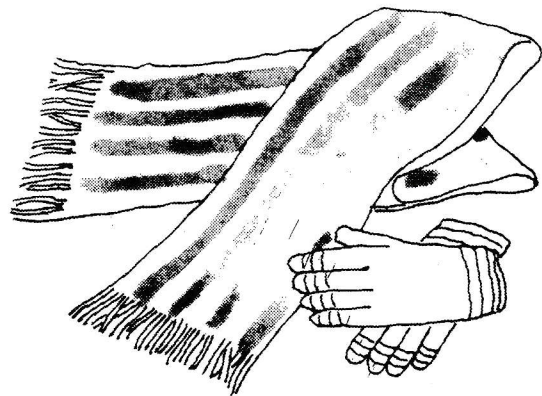
## 学 科 講 習

3 月	
日 付	科 目
3日(日)	通 信 2
8日(金)	工 学 1
10日(日)	運航一般 1
17日(日)	気 象 4
22日(金)	法 規 3
24日(日)	空中操作 3
31日(日)	航 法 1

4 月	
日 付	科 目
7日(日)	B I F 1
12日(金)	気 象 1
14日(日)	運航一般 2
21日(日)	通 信 3
26日(金)	航 法 2
28日(日)	空中操作 4

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（049-299-1105）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します。

- 携行品については前号を参照して下さい



## クラブ員の皆様へ



○新年早々熊本で航空事故がおきました。原因は今のところ不明、夜間飛行中で2名が死亡しました。どうか皆様、くれぐれも慎重に。  
○あけましておめでとうございます。ウイングニュースの編集を担当してもう7年たちました。よたよたと低空飛行で編集長を続けていますが、いつの日か紙面のイメージチェンジを！という野望に燃える今日この頃です。今年もよろしく御願います。(小田嶋)  
○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四輪車・二輪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、成約の場合無料飛行券を進呈しております。(クラブ員本人が御購入される場合を含む) ぜひお知らせ下さい。

### ウイングニュース 172号

発行者/ホンダフライングクラブ事務局

〒350-0141

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

Tel 049-299-1105(運航部)

表紙イラスト/板橋 繁男

## 翼を忘れていませんか!?

青い大空を自由に羽ばたきたかった頃の気持ち、やっと獲ったライセンス、しまい込んでいませんか?。ホンダフライング・クラブ/スクールでは貴方が忘れかけている情熱を思い出し、再び強く羽ばたくお手伝いをいたします。

ホンダエアポートは…

- ・都心より約40km
- ・訓練空域内にある夜間照明施設付きの自社飛行場
- ・豊富な訓練機 (C172×6、R22×1、AS350×2、SA365×1)
- ・充実した地上施設 (アドバイザリー局、衛星通信による気象及び航空情報、運航管理システム)
- ・十分なスペースのブリーフィングルーム (全6室) とクラブルーム
- ・経験豊富な教官8名が親切に対応

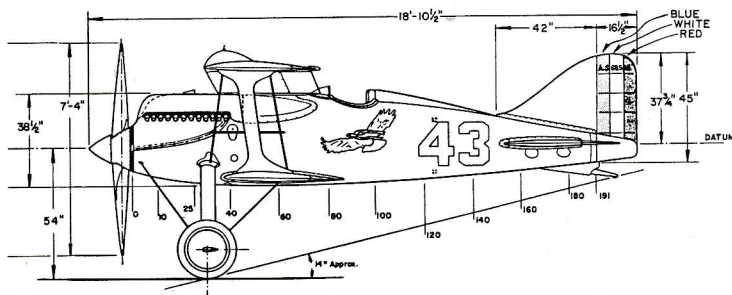
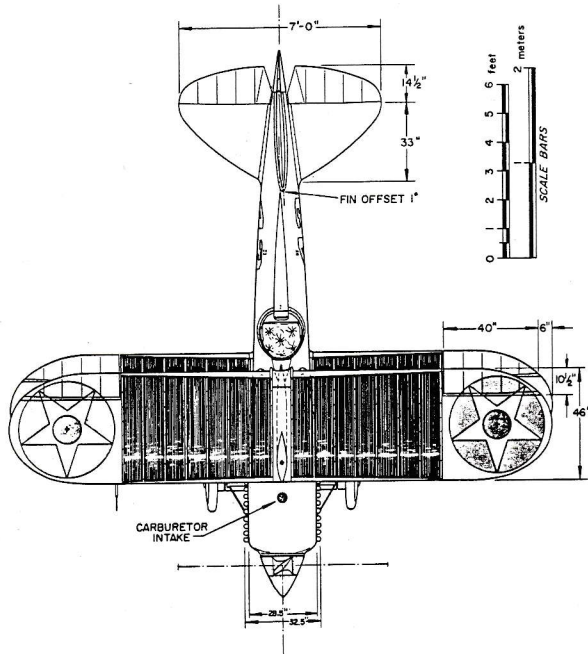
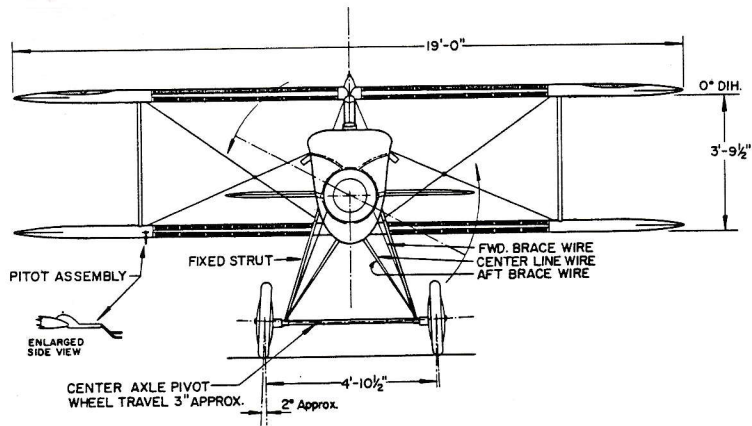


- \*安全で効率的な訓練をお約束いたします。
- \*家用・事業用操縦士コース、国内・国外ライセンスリフレッシュコースがあり、飛行機・ヘリコプターともOK。もちろんご希望に応じたコースも設定できます。

本田航空 〒350-0141 埼玉県比企郡川島町出丸下郷53-1

HP <http://www.honda-air.co.jp/index-b.html>

クラブ用メールアドレス [honda@aya.or.jp](mailto:honda@aya.or.jp)



## カーチス CURTISS R-6 U. S. ARMY RACER

- 重量：自重（冷却水を含む）1624ポンド，全備重量2110ポンド。
- 翼面積：136平方フィート。
- 翼面荷重：15.9ポンド／平方フィート。
- 馬力荷重：4.6ポンド／馬力。
- 最大速度：240マイル／時間。
- 着陸速度：75マイル／時間。
- 燃料搭載量：48ガロン。
- 滑油搭載量：4ガロン。
- 動力：CURTISS D-12, No. 12

High Compression, 420hp. At 2300rpm.

1922年初飛行・アメリカ

