

WING NEWS



Itabashi



**HONDA FLYING CLUB
HONDA FLYING SCHOOL**

183

**2003
DEC.**

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 ・自家用操縦士

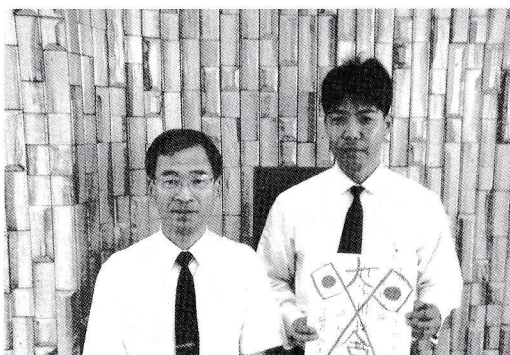


No.5700 小林 智明さん
JA3938 H15.10.7

実地試験受験のレベルになってから、1年
が経ち、2年が経ち非常に聖職に徹した中学
校の先生で、全て学校行事が優先で自分の事
は後回しで受験が遅くなりました。

本番の試験では天候不良で3度伸び伸びと
なりましたが、過度の緊張が続く中、少な
からずのミスはありましたが、いつもの強い粘
りと頑張りで、見事に合格する事が出来まし
た。これからは苦勞した分、フライトを満喫
してください。

教官から……苦勞したね、頑張ったね。
大坂教官



No.5724 倉本 聖志さん
JA3938 H15.10.9

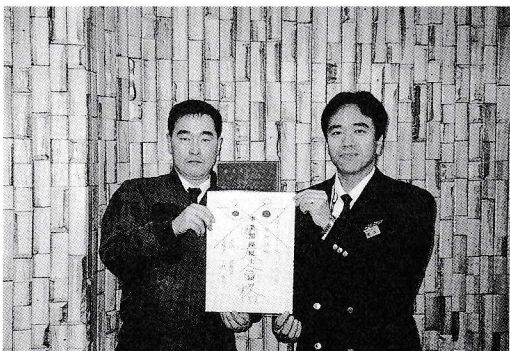
いつもは冷静に事務的に物事を考え、行動
する人でしたが、いつもより緊張しあがりま
したね。70%の出来かな！

1日目は強風でフライトが出来ず延期にな
り、2日目はエアワークは順調に終えたも
の、横風での着陸。一時的には追い風にな
り、非常に苦勞した着陸となりました。

航法は部分的なミスはありましたが、良い
レベルで各変針点を正確に廻り、竜ヶ崎での
着陸、本田への帰投そして合格となりました。
おめでとうございます。

今後は楽しいフライトと安全に心がけてく
ださい。
大坂教官

・事業用操縦士（回転翼）



小林 康夫さん
JA7932 H15.10.20

平成11年春に入会されてから4年。訓練の
ある日は、いつも朝7時にはウェザーチェッ
クをしている小林さんが、今でも思い出され
ます。

仕事を調整しながら、また片道2時間かけ
てからの訓練は、さぞ大変だったことと思い
ます。しかし、持ち前のバイタリティーと、
まじめさにより、幾度もの困難な壁を乗り越
えることが出来ました。そして、絶対事業用
操縦士になるのだという熱意と訓練姿勢は周
りの訓練生の模範にもなっていました。

この熱意をいつまでも忘れることなく、健
康に留意し、これからも安全運航で飛行し続
けて下さい。
尾城教官

・ファーストソロ



No.5749 大久保雅之さん

JA3937 H15.10.31

アメリカで経験したC152の感覚が邪魔して初めてこずりましたが、後半はきれいな着陸ができるようになりました。この感じを忘れず楽しんで下さい。

石戸教官

クラブジャンパー受付中



好評をいただいています、ホンダフライングクラブジャンパー（ウインドブレイクジャケット）の第3次受付を開始します。胸にはHFCのウイングマーク入り、腕にはネーム刺繍を入れられます。数量がまとまらないと注文できませんので、今回2年ぶりの注文受付となります。この機会にぜひどうぞ。

サイズ：メンズサイズのM、L、LLの3サイズ

サイズ	着丈	身幅	肩幅	袖丈
M	65	65	56	60
L	69	67	58	62
LL	73	69	60	64

色：紺、左胸に金色のウイングマーク、左肩にネーム刺繍

お値段：12000円（消費税別）

受付にサイズサンプルとしてMサイズを置いておきます。

試着希望の方は受付にお申し付けください。

ちなみにワンサイズ大きめに出来ていて袖丈がかなり長めです。

申し込み締切：12月末日

お問い合わせおよび受付窓口：飛行機部小田嶋までお願いします。

かなり多くのクラブ員の方が愛用されています。「見せて！」とお気軽にお声をかけてみてください。



結果報告



去る平成15年10月5日(日)に第31回本田宗一郎杯が行われました。天候にも恵まれ、参加者も34名と例年より多くのご参加を頂きました。

9時より競技を開始し、ノーマルLDG、ノーフラップLDG、270スポットLDG 2回の計4回の着陸をし、その接地点の合計で順位が決まるという例年同様のルールで行いました。午前の方が11時に終了し、クラブ員の方達には昼食の間にイベントをご覧いただきました。

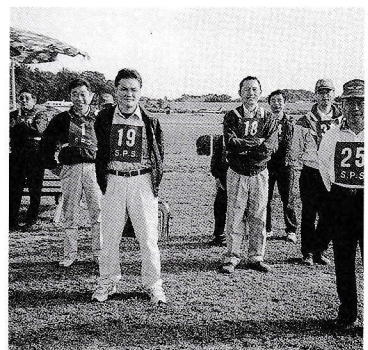


まずは、東京スカイダイビングクラブ様とメイク様によるスカイダイビングデモンストレーションを行いました。脚にはリボンを付け、スモークを焚きながら全員降下後、本田フライングクラブ会長濱尾さんにクラブ旗の返還を行い全員で記念撮影。そして、本田航空ラジコンクラブ様によるラジコンデモフライト。ラジコンのスカイダイビングは飛行機を操縦する人とダイバーの人形を降下させる人との息が合ったフライとでした。また、ラジコン飛行機からのお菓子投下では

沢山のお子様達にお集まりいただきお菓子を拾っていただきました。

午後部競技開始。最後の最後まで点数が分からず、接戦になり、1位から10位までの点数差はなんと5点しかありませんでした。

そして最後のイベントFA200高柳實様によるアクロバティックフライトは皆様の目の前で迫力あるフライトをお楽しみいただきました。



入賞者

優勝	清水 一徳さん	30点
準優勝	新妻 豊太さん	30点
第3位	吉田 信章さん	29点
4位	千葉武次雄さん	29点
5位	田崎 吉和さん	28点
6位	河合 秀晃さん	28点
7位	宇梶 栄さん	28点
8位	杉下 一廣さん	27点
9位	吉田 英孝さん	27点
10位	矢部 佳弘さん	25点



清水さんは、これまで準優勝の経験はありましたが今回初の優勝です。現在、計器飛行証明を取得するべく訓練中で、常に向上心を持ってフライトに挑まれている姿勢がこのような好成績を生み出したと思われると思います。おめでとうございます。 近藤教官



今大会は約2000人という沢山の一般のお客様にもご来場いただきました。例年にないイベントとなりクラブ員の皆さんにもご協力いただき盛り上げる事が出来ました。ありがとうございました。今後もクラブの活性化のためと技量向上のためにも楽しいフライトをしましょう。

また来年も皆様の御参加をお待ちしています。



トンボも参加



UNIT.2 北海道はいいな！

No.1288 青山 忠敏



利尻空港前で、左から2番目が青山さん

機体：JA3938

クルー：飯島一郎、城田真一、青山忠敏、小田嶋教官

8月26日(火) 丘珠～利尻～礼文～稚内

8月27日(水) 稚内～旭川～女満別～釧路～帯広

8月28日(木) 帯広～旭川～丘珠

初めて参加した5月の九州（与那国島）ツアーに味をしめて、8月の北海道ツアーにも応募しました。平日なのにU2も抽選になったとか……外れた方々には申し訳ありませんが、大当たりの3人組は日頃の心掛けも良く26日～28日は天気に恵まれ、ほぼ予定通りのNAVを楽しむ事が出来ました。準備はスクールの城田さんには勉強だからと予定飛行場の許可もとっていただいた上、稚内、帯広のホテルの予約もお任せで、出発の日を迎えました。



利尻富士

さて、26日の1レグ（丘珠～利尻）は城田さんです。北海道の西側の切立った海岸線を右に見ながら海上を北上。ベタなぎでピクリとも動かない安定した飛行で、少し雲の掛かった利尻富士の中腹をかすめて利尻に到着しました。利尻ラーメンで一息ついて、空港前の広場で地元の方と植込みの高山植物の話などで歓談。何たって天気は良いし空気が爽やかです。直ぐ前の海で、自分の分くらいならウニを採っても構わないそうです？

次の2レグ（利尻～礼文）は私の番で、礼文は目の前で一っ飛びです。3レグ（礼文～稚内）は飯島さんで、切立った利尻富士の美しい眺めに見とれているうちに稚内に100点満点の着陸です。未だ日没まで時間があるのでレンタカーで宗谷岬へ……湖のように静かな海、沈む夕日に肌寒ささえ感じる最北端の地でした。夜は街の料理屋で海の幸を食べきれないほど注文して（実は、小田嶋教官の好物はほっけです）、お腹一杯！

27日も晴れ、1レグ（稚内～旭川）は私の担当です。サロベツ原野を縦断して内陸へ入り、名寄を経て旭川へ無事着陸。2レグ（旭川～女満別）

は城田さんが操縦桿を握り、大雪山を右に見ながら北海道の尾根を越えました。オホーツク海が遠くにかすみ、やがて美しい網走湖の上を通過して女満別に到着しました。3レグ（女満別～釧路）は飯島さん担当。♪霧の摩周湖は見えるかな……期待が膨らみます。そして大きな屈斜路湖を過ぎ、急に雲が出て来たかなと思う間もなく見え



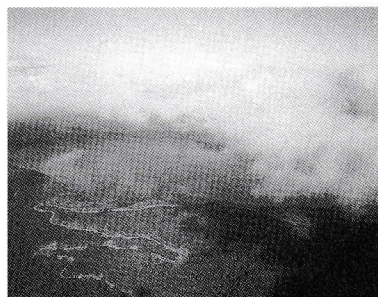
最北端の地（飯島、城田、青山）

ました！雲の合間から摩周湖のほぼ全景を見る事が出来ました。この山岳地帯は中々の難所ようです。山を越えれば視程良好で広大な北海道です。釧路湿原を過ぎ釧路に着陸した時は抜けるような青空でした。残すところ帯広までは30分の直線コースで、本日のメインイベントは無事終了したも同然です。空港ターミナルでのんびりアイスクリームを食べたりしてリラックスマードの後、さあ出発。4レグ（釧路～帯広）は本日2度目の私が担当です。RW17で普通に離陸……、高度500ftになったかなと思う間もなく、行く手正面は一面地表まであるかと思うようなべったりの低い雲！そして何とタワーからはIMCになったとのボイス！ 予想もしていなかった事態でした。直ぐ、小田嶋教官が少しも慌てることなく“I have control”、～～～中略（空白）～～～やがてOn top。さすが教官、敬服しました！ そして“You have control”、再び操縦桿を握りました。直前までの好天に安心しきって、まさかの急変を予想すらしないで、ウェザーを調べなかった大反省しきりです。途中、十勝川から先は下層の雲も無くなり豊頃飛行場を通り、帯広空港にコンタクトした時は6時を少し過ぎて薄暗くなりかけていました。RW Lightを要求すると鮮やかな緑、赤、黄色のライトが一斉に点灯した時の美しさに“オッ”と皆から歓声が上がりました。飛んだ時間の感覚がなくなったような一生忘れられないフライトになりました。その夜は帯広の街にくりだし、ビールと名物のカツ料理が美味しかったこと。そして宿は温泉もあるお洒落なホテルでした。



網走湖上空

28日は朝から雲底が低く出発も危ぶまれましたが、小田嶋教官の母校、航空大学時代思い出話で、雲が高くなるのを待ちました。日本海の雨域が東進しているので当初の計画の函館行きは中止して、旭川経由丘珠へプランを変更しました。1レグ（帯広～旭川）は飯島さんが担当し、十勝岳の山脈を左に見ながら再び北海道の尾根を超えました。2レグ（旭川～丘珠）は城田さんがアンカーとなり、丘珠では25Kt以上の強風の中、見事な着陸でまとめました。機体の係留を終えてサッポロビールのジンギスカンへ直行し、生（冷凍ではありません）のラム食べ放題とビール飲み放題を迷わず注文。生ビールも、ラムも実に美味しかったですね。U2クルーはやったぜ！と皆、最高の満足感にひたりました。

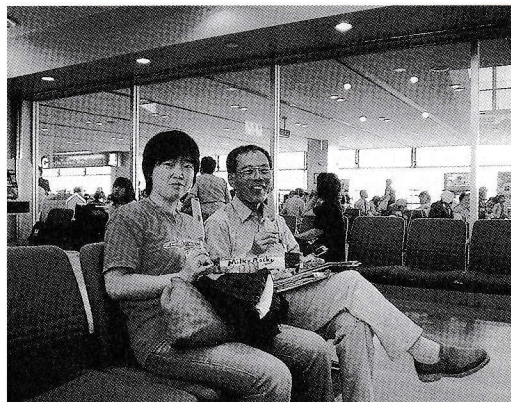


摩周湖上空

小田嶋教官、ありがとうございました！ そしてクルーの皆さん、また行きましょう。

最後に、翼から遠ざかっている同年代（60代間際）の皆さん、九州、北海道ツアーに参加しませんか？

普段お付き合いのないバリバリの若手訓練生と知り合いになったり、温泉、美味しい料理を楽しんだりして、忘れかけた翼を取り戻す良いきっかけになると思います。



釧路空港ターミナルでアイスクリーム

マニアック技術者の コンコルド搭乗記録

No.5622 宇田川直彦



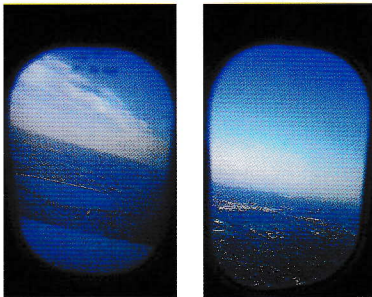
747と比べると小柄。



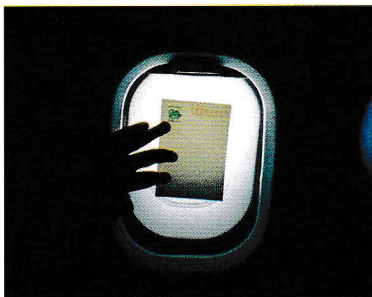
ハイザーを下げて窓拭き。離着陸時はさらにノーズが折れます。



機内。狭い？



左：上昇姿勢 右：着陸進入姿勢



日本の官製葉書と比較

この稿が載る頃にはもう歴史を閉じているコンコルド。今後もう二度と超音速旅客機が作られる事はあるまいと予測している私は、最後のチャンスが目前に迫ったこの夏、ついに乗ってしまいました。

コンコルドの搭乗記は、ウェブサイトで平井伸彦氏 (<http://www.nhirai.com>) や秋本俊二氏 (<http://allabout.co.jp/travel/airplane/>) が公開しておられますので、重複は避け、技術的？観点到絞ってお伝えします。

搭乗したのは2003年8月15日の英国航空001便ロンドン・ヒースロー発ニューヨーク・J.F.ケネディ行き。機番はG-BOAF。

コンコルドは離陸時にアフターバーナーを使用しますが、騒音対策のため、離陸開始から1分6秒でカットします。一旦26000フィートで亜音速巡航にはいり、陸地を離れて海上の加速エリアに入ってから超音速に加速します。というような説明が、離陸前のタキシング中に、コックピットから機内放送されました。

離陸時のアフターバーナーによる加速感は大したことなく、普通の旅客機に毛が生えた程度に感じました。むしろ、飛行の後半で巡航から高度を下げていく時の減速感が強烈です。

離陸上昇は、ふつうの飛行機と比べて明らかに速く、田園風景がびゅんびゅん流れ去っていきます。上昇姿勢は、三角翼の特性で機首上げがきつい筈ですが、一般の旅客機でも最近のはかなりの角度になるので、特に差異は感じませんでした。一方、着陸時は、写真でわかる通り姿勢角度自体は上昇時より小さいのですが、より違和感を感じます。

超音速への加速時、再びアフターバーナーを点火します。この時は加速度がだいぶ来ます。音速突破の瞬間は、「ドカン」という衝撃音(元々それは迷信)は勿論、その他体感もなく、丁度ミールサービス中の客室乗務員で速度表示が遮られていたこともあり、周りでは誰も気づいていませんでした。マッハ数が0.96から1.00にいきなり上がったのでこれがマッ

ハジャンプかとも思いましたが、単なる表示系統の問題かも知れません。巡航速度はマッハ2.00。高度が高いのでスピード感は感じられません。

「コンコルドの窓の大きさは葉書ぐらい」とよく言われています。そこで、日本の葉書を持って行き、実際に比べてみました。コンコルドの窓は掘り鉢状で、キャビン側の打ち窓はふつうの旅客機と同等ですが、外窓は確かに葉書ぐらいでした。超音速巡航中、窓、天井等は空力加熱で「ホカロンぐらい」暖かくなります。機内を歩いた際非常用ドアの縁に手を入れてみると、さらにだいぶ熱く感じました。

さて、かの有名な速度表示は、実はマッハ数だけではなく、高度、外気温、MPH単位の数値（ASかGSか不明）も表示されます。一応航空技術者である私としては、データが目の前にあれば、放っておけません。

メモしたデータを帰国後にコンピュータに入れ、フライトプロファイルを出してみました。43000フィート／マッハ1.7を越えると加速率がめっきり落ちること、他のトラフィックが全くいない高高度で我が儘放題の上昇巡航を行っていることがわかります。コンコルドというと、速度だけに目が向きがちですが、飛行高度も特筆すべきもので、このフライトでの最高到達高度57000フィートは、もう一生体験できない筈です。なぜなら、そこまで上られる飛行機はほかには偵察機のU-2とSR-71ぐらいしかありません。成層圏での空の色も確認したかった事柄の一つですが、期待したほど真っ黒ではなく、むしろどちらかと言うと赤紫がかかったような色に見えたのは不思議でした。

速度データを積分することにより、飛行中各時点の位置を概算してみました。単純に積分すると、ロンドン～ニューヨーク間の距離に合わないの、向かい風約50ノット入れてみたところ辻褄が合いました。これで出した機内現地時刻が図で、行きつ戻りつしながら時間を遡り、出発時より到着時の方が一時間半ほど速くなります。所謂太陽より速いというやつです。なお、出発地と到着地は夏時間になっています。

こうして、約3時間半の飛行は終わってしまったわけですが、到着後におまけがありました。この時は例の米国東部大停電が復旧した直後で、ボーディングブリッジがまだ動いていなかったため、幸運にも異例のタラップ降機となりました。そのタラップの準備に手間取ってくれたおかげで、数十分間、この20世紀の金字塔の機内に身を委ねたまま名残を惜しむ時間が与えられたのでした。

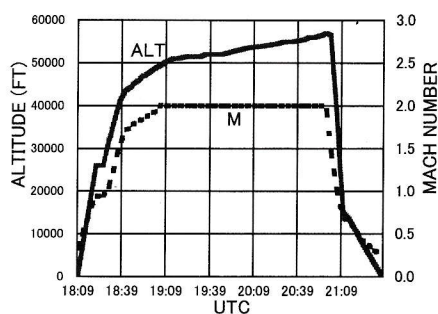


左からマッハ、高度、外気温、MPH

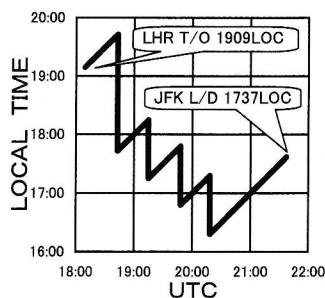


着陸後、感動の cockpit 訪問

2003.8.15 BA001 FLT PROFILE

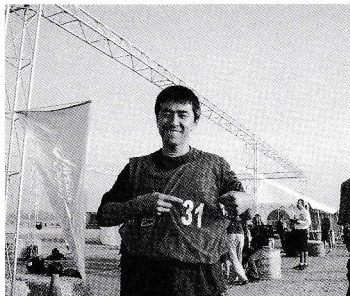


2003.8.15 BA001 UTC vs LOCAL



SWOOP大会 in AMERICA

東京スカイダイビングクラブ 山本直樹



山本さん

2003年9月24日～28日にアメリカ、カリフォルニア州、ペリススカイダイビング場にて第一回スカイダイビング用キャノピーによる、初のSWOOPの国際大会が開催されました。

SWOOPとは鳥が獲物を狙って急降下する様子を意味し、スカイダイバーがキャノピーで急降下してくる様子を例えて使われています。

ここ数年スカイダイビング用のパラシュート（最近はキャノピーと呼ぶようになってきました）は滑空性能が飛躍的にアップしてきました。その性能をいかに使いこなすかを競い合うようになり、今回の大会が開かれることとなりました。

参加国13国、出場人数計64名。

日本からは3名がエントリーしました。

大会実施時間は朝6:45～12:00頃です。この時間帯は風がほとんど吹かないので、競技者がほぼ同じコンディションで競技できるのです。



ラウンド3の岸

ランディングは縦横200feetの人工的に作られた池で行ないます。その池の中央に高さ10feetのフラッグを設置し、そこを進入ゲートとします。

大会はまず予選を行います。6回中4回進入に成功し、そこから180feetを滑空できれば予選通過です。予選64人中51人が予選通過、日本人は2名が本選に進むことが出来ました。

予選を通過した人だけが本選に臨むことができます。本選は3種類の競技を各3回ずつ、トータルで9回飛びます。使用機体はTwin Otter。

1機のTwin Otterに23人が乗り込み、飛行機の中は競技者でいっぱいです。4500feetの高度から1パスで4人、各7秒間隔で飛び出して次々に競技を行います。



Twin Otter への乗り込み

本選競技は3つの競技の総合得点で決まります。

1種目はスピード競技、これは最初のゲートを通り抜けてから200feetを、何秒で通過出来るかを競います。

2種目はディスタンス競技、最初のゲートを通り抜けてからどれだけ体を地面に着けずに距離を伸ばすことが出来るかを競います。

最後はアキュラシー競技、これは250feet先にあるター

ゲットに向かってキャノピーをコントロールして、どれだけターゲットに近づけるかの精度を競います。ターゲットをオーバーしたら減点になります。

まず行われた本選初日のスピード競技、いかにスピードを殺さずにそのまま駆け抜けるかが勝負！

ゲットを進入してから200feetを3秒で通過すると、その平均時速は72kmにもなります。トップクラスは2.5秒で通過、平均時速86kmをマークします。3回行い、その合計タイムが少ないほど上位に入れます。この種目で日本人2名は39位と13位をマーク、13位は初参加でこの順位は大健闘！他の競技者からも高い評価を受けていました。

2日目のディスタンス競技は予想以上にテクニックが必要でした。

地面に着地前はまるで走り幅跳びのように体を動かして距離を稼ぎます。この種目では進入ゲットが5feetと低くなり、より難しくなります。スピード競技同様にいかにスピードを落とさず、スムーズにゲットを通過出来るかが最後の伸びに影響してきます。トップクラスは340feet以上をマーク、100メートル以上滑空していきます。日本人は平均約250feet、上位とはかなり開きがありました。しかし学んだ事がたくさんあった競技種目でした。

最終日はアキュラシー競技、これで大会は終わります。

これまでの2つの競技とは違いスピードを出すだけではなく、スピードを調整してターゲットを狙います。ターゲットをオーバーしそうであれば時に減速も必要になってきます。減速し過ぎてそのまま水に沈んでしまう事もあります。

観客からみるとこの競技が一番楽しめたのかもしれない。水飛沫を上げながらランディングする様子は迫力があり、歓声も多く盛り上がりました！自分も大会最後のジャンプで池に沈んでしまいました。ギャラリーには大うけですがやはり悔しいものです。

今回初めて大会に参加し、トップクラスのテクニックを目の前で見ることが出来たこと、また世界トップレベルの競技者と交流する事が出来たことは非常に有意義でした。

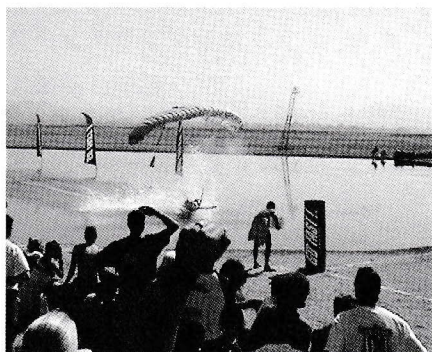
アメリカ国内では小さい大会が定期的に行なわれています。それによって個々のレベルが上がり、今大会でもトップ10名中8名がアメリカ人という結果でした。

ぜひ国内でもこういった場所を作りたい、大会も開催してよりレベルアップしていきたいと感じました。世界に追いつくぞ！

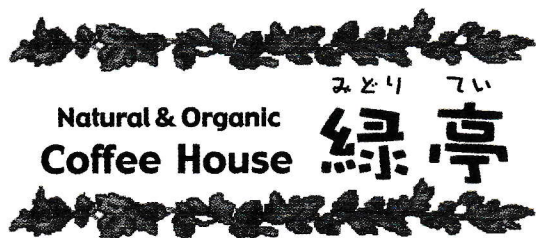
最終結果 優勝 Heath(アメリカ) 2位 J.C(アメリカ)
3位 Ian (アメリカ)
岸34位、山本45位



トップレベルのSWOOP



ラウンド9の山本(失敗！)



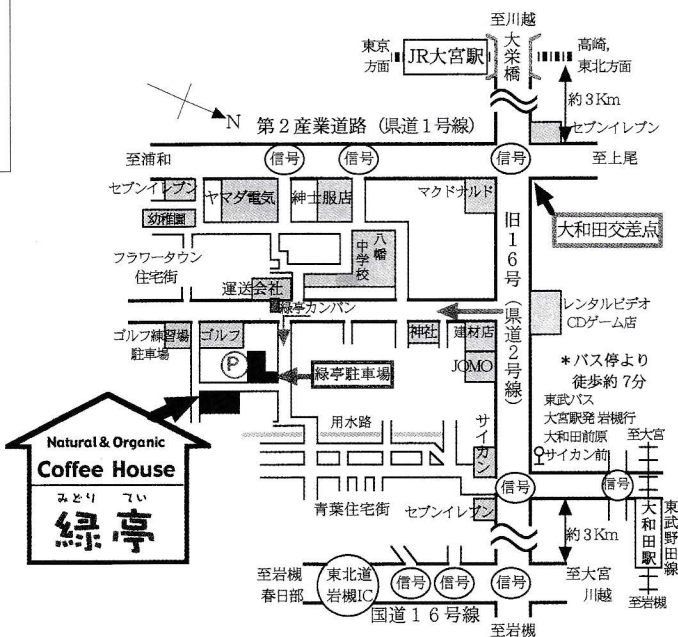
Natural & Organic
Coffee House

みどり 7い
緑亭

おいしいコーヒーと、
こだわりランチのお店

営業時間：11：30～17：00
営業日：金、土、日曜日
住所：さいたま市南中丸979
TEL、FAX：048-688-3353

- 昔からそのままの形で残る“蔵”を改装して利用した喫茶店です。
- 自家農園産の卵、野菜・ハーブ（無農薬・有機栽培）、その他、食材・調味料もこだわりの品を使用しています。化学調味料は、使用していません。
- ランチメニューは、季節、採れる野菜により、変わります。
- 周辺に残る竹林・畑などの自然は、季節によって、様々な表情を見せてくれます。
- 散歩がてら、“緑亭”で、気ままなひとときを、お過ごし下さい。



新入会員紹介

(敬称略)

ホンダフライングスクール

5755 稲垣 美彦 H15.9.29
5756 鈴木 慎 H15.11.9
5757 山本 達哉 H15.11.9
5758 鶴見 恭子 H15.11.23

ホンダフライングクラブ

2051 近藤 敬博 H15.10.1
2052 森本 龍之 H15.10.1
2053 小阪 修 H15.10.20
2054 田上 知行 H15.11.8
2055 武田 正二 H15.11.19
2056 正地 克久 H15.11.21

USE CAUTION

操縦練習許可書期限が迫っています（敬称略）

1 月中に切れる方		2 月中に切れる方	
5501	斎藤 彰 H16. 1.15	5719	岡 しのぶ H16. 2. 6
5731	黒澤 弘行 H16. 1.15	5736	秋山 健司 H16. 2. 6
	荒井 勝彦 H16. 1.15	5702	庄島 信 H16. 2. 6
	武井 肇 H16. 1.23	5735	三根 修 H16. 2.25
		5720	湯田 雄幸 H16. 2.27
		5716	伊藤斗志也 H16. 2. 7

●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、操縦練習許可書の有効期限の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写真の裏側にか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。）

ホンダエアポート・メディカル・オフィス 080-5411-0119
（本田航空(株)内、第3日曜日のみ診療）

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

はごろも内科・小児科（立川市羽衣町1-16-9） 042-522-5234

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

・個人で申請されている方は、各種申請に必要なですから許可書の番号を運航管理までお知らせ下さい。

学 科 講 習

1 月	
日 付	科 目
9日(金)	航 法 5
11日(日)	特殊無線 1
18日(日)	特殊無線 2
23日(金)	工 学 4
25日(日)	特殊無線 3

2 月	
日 付	科 目
1日(日)	特殊無線 4
6日(金)	B I F 1
8日(日)	運航一般 1
15日(日)	法 規 2
20日(金)	気 象 3
29日(日)	空中操作 3

申し訳ありませんが、12月12日(金) 通信3 は都合により休講とさせていただきます。後日改めて実施いたしますのでご了承ください。

試験のお知らせ

○航空特殊無線技士

申請受付 平成15年12月1日(月)～12月22日(月)

試験日時 平成16年2月4日(水) 13:00～

1月から2月にかけて、通常の講習をお休みして、航空特殊無線試験対策講習会をおこないます。無線免許がまだの方はこの機会にぜひお取り下さい。携行品は特にありません。

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

クラブ員の皆様へ

○学科試験の有効期限にご注意ください

学科試験の有効期限は合格した日（合格通知書に書いている日付）から2年以内で、その間は何回でも実地試験を受験できます。

ただし、「航空経歴を証明する書類を提出する期限」＝「最初の実地試験の申請期限」は合格した学科試験の官報公示締切日であり、学科試験合格日より約2か月早く有効期限切れになります。しかも一般的には特に明記された物が無く、わかりにくくなっています。

確認したい方は東京航空局保安部運用課検査乗員係（03-5275-9330）へ電話して、合格している学科試験の受験年月を伝えてください。申請期限を教えてください。

最初の実地試験の申請期限は学科試験の合格日から1年10か月目と考え、有効期限切れが近付いたら、少なくとも半年、出来れば1年前には新たに試験を受け直してください。

なお、一度申請した後は上記の通り、学科試験合格日から2年間は何度でも実地試験申請および受験ができます。

ウィングニュース 183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

『新設！計器飛行課程』

BE58（バロン）を新たに導入し、多発・計器飛行証明課程を新設しました。オールウェザーオペレーションを体験してみませんか。

興味のある方はご相談ください。

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、BE58×1、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7室）とクラブルーム
- ・経験豊富な教官7名が親切に対応します

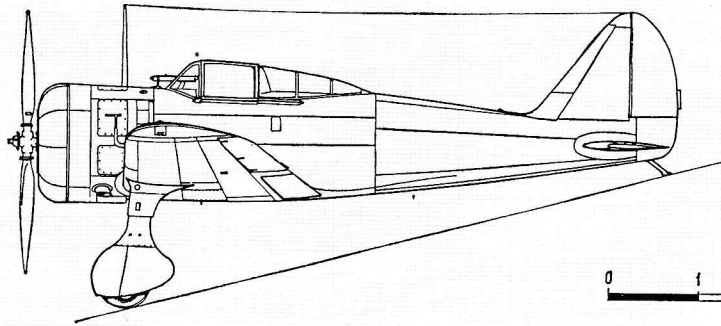
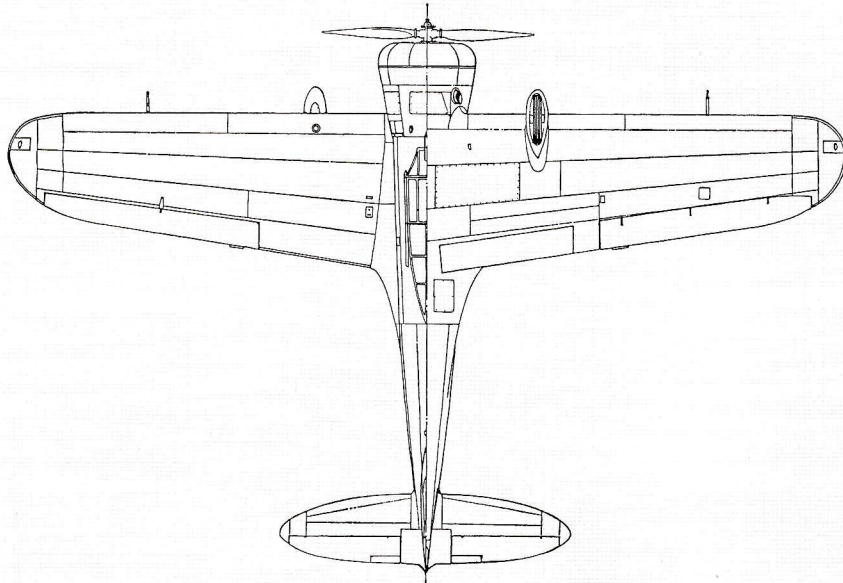
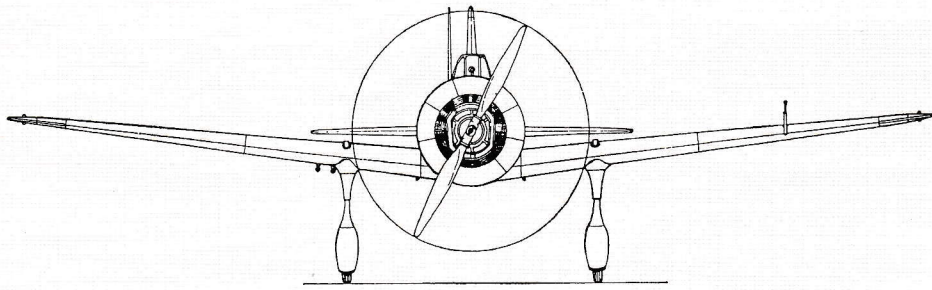


* 自家用・事業用操縦士コース、国内・国外ライセンスリフレッシュコースがあり、飛行機・ヘリコプターともOK。もちろんご希望に応じたコースも設定できます。

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 club@honda-air.com



中島 九七式戦闘機 (キ-27)

エンジン：中島八1乙（785馬力）1基
全幅：11.33m、全長：7.53m、全高：3.28m
翼面積：18.56㎡、自重：970kg、総重量：1,650kg
最大速度：460km/h（高度3,500m）
上昇時間：5000mまで5分22秒、上昇限度：1万2300m
航続距離：627km、行動半径：48m
武装：7.7mm機銃2丁、乗員：1名。
初飛行：1936年

