

クラブ⁰⁰ だ⁰⁰より



無事故記録

10,000時間突破!!

4月末で無事故10,000時間を達成いたしました。
今「ホンダフライングクラブ」は「安全なクラブ」の代名詞になりつつあります。これはクラブの皆様の1人1人が常に安全第一に飛行をしているからだと思います。更に安全なクラブをモットーにやつていきましょう。
現在の目標は無事故20,000時間です。

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

密雲を越えて



吉沢真吾

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

5月の連休を利用して北陸の富山、福井両空港へ出かけようではないかと、クラブ会長杉田政男氏と相談がまとまったのが4月も押しつまつた29日の佳節。昨秋東北一周の旅行を共にしたライディングの名手菊見憲治氏に声をかけ快諾を得る。

5月2日12時31分、ロートル3名を乗せたセスナ3713は緑の風に軽い爆音を響かせて楠川を離陸。トップの機長は菊見氏。南々東の風八ノット、シーリングは5

千。

窓あまあの天候である。高度六千五百を保持して長瀬を過ぎる頃は、下層雲もすつかり切れて五オクタスのハイクラウド。右に浅間の山容が眉に迫り、左手遙かに八ヶ岳の残雪がまばゆい。予定のコースは長野市から信越線添いに直江津へ出て、海岸線を富山に向うプランであつた。快適なフライトに酔いしれて、ついコースを変更、小諸附近よりぐんぐん高度を上げて一路山越え糸魚川を目指す。

はしやぎ過ぎてしまつた。

13時31分、長野上空で機長交替、杉田氏が操縦桿を握る。1万五百フィートで戸隠を通過、焼山の稜線上より遙かに行手を見渡せば、トップ七千フィートの層雲がびつしりと地平線の果迄続く。NHKの朝のドラマではないが、まさに雲のじゆうたんである。左手を見れば白馬から唐松、五龍、鹿島槍と続く後立山連峰が鋭鋒を連ねて雲海に浮かぶ孤舟を冷たく眺めている。このあたりからそろそろ3人共落ち着かなくなり景観を嘆賞している余裕はなくなる。富山レディオを呼出してポジションレポートしてウェザーを要求。

正午現在一オクタス一千。三オクタス二千。七オクタス三千。空港一帯もベタ雲である。

振り返ればいつの間にか長野盆地も同じような密雲にびつたりと閉されている。機首を下げながら糸魚川へ直行、通過予定は14時ジャスト。そのまま更に5分間飛び続け

充分海上に出たと思われる地点より降下旋回を開始。機外一面厚い灰色の空の壁。細かい雨滴が窓ガラスを打つ。飛行姿勢に対する感覚は完全に失われる。唯頼るは計器のみ。それさえも信じられなくなるパーテゴの一瞬が胸をかすめる。平素のフードによる計器訓練と実際の雲中飛行とでは真剣勝負としない程の差がある。

稍もすると深くなつてゆくバンクと突込み過ぎになり易い機首を保持しながら、杉田機長は沈着確実に旋回を続ける。見事なものだ。計器飛行訓練の課程を修了した自信と実力のあらわれであろう。余談であるが日本の気象ではいつどんな不測の変化が待ち受けているか解らない。ワツパ廻しを世過ぎとしている人々にとっては日常の茶飯事かも知れないが、我々自家用操縦士にはめつたにある体験ではない。又あつてはならない。本田航空の提灯を持つ気はさらさら無いが、ライセンサー諸兄もあらためてこの訓練課程に注目されてもよいと思う。

降下を続ける事5分余。その時間の長かつた事。このまゝ海面に着水かと背すじが寒くなる。どうか海面上がガスつていないように。アイシングよおきるな。QNHセッティングに間違いはなかつたか。祈るように下方を凝視する。四千フイート迄降下した時、真黒な海面に白い波頭を視認した時は正直ほつとして一時に体の力が抜けた。雲から離れてひと息ついて陸地の方を見やると糸魚川は十里も彼方にかすんでいた。

富山NDBに向けてホーミング。14時16分富山より現在位置を求めてくる。始めに雲の下へ出た事、そして高度、ヘディング、ETA等を通報。この暫く後、富山レディオは今度は薬師岳上空で降りるに降りられず矢張りまどっている小型機との応接に忙殺され始めた。管制官もこんな日は結構忙しい。(この小型機FA200は我々より30分遅れて富山空港に着陸。我々と同年配位のおつきさんがふうふう云い乍ら降りてきた。)

14時41分空港に着陸。視程は充分あるがシーリングは徐々に低くなつてきている。

今夜の泊りはこの先の福井である。そんなに高くもない加越国境の倶利伽羅峠に暗雲がかゝっている。弁当忘れても傘忘れるなという土地柄である。果して山越え出来るか。折良く以前本田の訓練生で現在北陸航空に勤務している宮田氏がいて色々教えてくれた。と波から金沢へ抜ける高速道路の峠の標高が五百フィートで、この道路を見つけて飛べば何とか金沢へ出られそうとの事。非常に参考になつた。しかしこのハイウェイはまだ地図には全くのついていない。果して分るかな? 分んねえだろうなあ一等と自問している時間はない。直ちにフライトプランを入れる。絶対に雲に入らぬ事、危くなったら引返すよう、CABの人よりくどいように念を押される。

15時21分テイクオフ。機長は小生。千フィートも上つたところで案の定雨滴が時々窓を打ち始める。と波特有

の散居村の美しい水田の上を千五百フイートで低くはつてゆく。心配していた程の視程障害もなく航空法すれすれの状態で漸く金沢へ出る。雨にかすんだ小松の管制圏を通過して、がらんとした福井空港へ着陸し、のが16時11分。こゝは定期便の発着が全くなくなりゴーストエアポートと云つて過言でなく、大学のグライダー丈がわが物顔に飛んでいる。昨年本田航空を定年退職された林さんの出迎えを受け、旅館等色々と御面倒をおかけして大いに恐縮する。

翌3日帰投の予定が関東地方悪天候の為、富山空港迄戻つてきてスタンバイ。4日は今度は富山がIMCで飛び出せない。因みにこの空港はスペシャルVFRは絶対にくれないとの事。天気図を見ると本州南岸に横たわる前線上を、旋みに浮ぶうたかたの如く、低気圧が次から次へと発生して東進している。遂にあきらめて空港に機体を緊留したまま、疲れた体を満員の列車に乗せて帰京する。機体の引取りは2日後に中本教官、杉田氏及び整備士の3人に御足労を願い、この惨々なロングナビにピリオドを打つた。結局言い出し兵衛の自分が締めくくりもせず他人委せにしてしまった訳で、本田航空の各位には紙上をかりて御詫びと御礼を申し上げる次第である。

この拙文が何かの参考になればと筆をとつた訳です。



第21号の目標

梅雨前線の動きに注意

安全運行係

※ 新入会員の方です。よろしく。

No1176	荒木文夫	オートバ僕	45才
1177	金沢秀夫	会社員	29
1178	菊辻作次	電気通信	43
1179	斉藤貢男	自営業	34
1180	高橋理	会社員	27
1181	椎橋裕一	雑貨商	35
1182	青鹿一雄	公務員	34

※ 初単独飛行おめでとう!!

S 51 4 17 鈴木松什さん

※ 実地試験合格おめでとう!!

5 / 1 2 自家用操縦士 四根久雄さん

※ 練習許可書が切れます。準備して下さい。

内野和美	S51	7	7まで
小曾根隆	・	7	7
中村宅輝	・	3	4
内河邦夫	・	8	4
尾崎登美丸	・	8	4
植竹又三郎	・	8	4
小川洋輝	・	8	11
官原聡	・	8	11
秋月登	・	8	11
鈴木忠一	・	8	25
渡辺信健	・	8	13

◎ 講習会予定日

一般講習

月 日	課 目	月 日	課 目
6. 16 (水)	航 空 法	7. 8 (木)	計 器 飛 行
18 (金)	空 中 操 作	10 (土)	通 信 (ボイス)
24 (木)	工 学	14 (水)	空 中 操 作
25 (金)	気 象	16 (金)	実地試験口頭
30 (水)	計 器 飛 行	22 (木)	工 学
7. 2 (金)	航 空 法	24 (土)	航 法

月 日	課 目	月 日	課 目
7. 25 (水)	気 象	8. 13 (金)	航 法
29 (金)	計 器 飛 行	19 (木)	気 象
3. 5 (木)	通 信 (ア)	21 (土)	実地試験口頭
7 (土)	空 中 操 作	25 (水)	計 器 飛 行
11 (火)	工 学	27 (金)	航 空 法

場所：ホンダ・フライング・クラブ・ルーム

日時：夏期は 13:30 ~ 21:30 となりましたので御了承下さい。

※ 次回試験のお知らせ

- 自家用学科試験…………… 8月下旬

しめ切り 8月20日まで

注：学科受験申込用紙が今回より新形式になりましたので注意して下さい。

- 特殊無線（丙）…………… 11月の予定

- 航空級無線通信士…………… 3月の予定

しめ切り 8月下旬まで



ある時 ある時

訓練中の軽飛行機 J A 3 2 × × 機

学生「パワーオン ストールをやりまーす」

教官「また バカみたいにピッチを上げるとスピンになるよ」

学生「ハイツ」……？？？？？

教官「いつまでもたもたするんだい、日が暮れるぞ」

学生「教官！ 操縦桿を動かしても飛行機が動きません」

教官「トボケルナヨ どれどれ？？？ やまつ！

昇降舵のケーブルが切れてるぞ！」

…… これからが大変 上空でトリムを使ったり、パワーを使ったりの着陸練習を数回、どうにか無事に降りた話。

…… 特集 飛行機事故を考える ……

こんな事故で死ぬことはありません。

○月○日 隠岐空港を広島へ向けて出発したセスナ機が、途中天候悪化のため機位不明になり海中に不時着。

○月○日 最新式セスナ双発機。夜間空輸中九州高千穂山

中に激突

- 月○日 防府空港を出発したビーチ機、天候悪化により九州山中に激突
- 月○日 夜間名古屋空港を出発したF A 2 0 0型機、天候不良により豊橋附近の山中に不時着
- 月○日 鳥取空港を出発したセスナ機、天候悪化により山中に激突

こんな事故が今年が多いようです。地上でゆつくり考えてみますと、この中の大半は未然に防げたはずで、天候が理由で起きた事故には、大体次のような共通点があります。

- (1) 天候に対する飛行計画がしつかりしていない
- (2) 天候が悪くなっても条件の悪い有視界飛行をつづけた
- (3) 雲に出たり入ったりしてのたうっている中に山にぶつかった

というような順序です。日本の天候は常に晴天というわけにはいきませんので当然天候に對処する方法を自分の中にはつきりもつていないと状況に応じた対策が立てられなくなり、まず、私たちは飛行するに際して、いつも次のような心構えをもつておくべきです。

- 1 気象のデータをよく分析して計画を立て航路上のどこで悪化してもどうするか計画をもつている
- ∴ (飛行場では空港の気象室で親切に教えてくれます。)

2 途中予想以上に悪化した場合には余裕のある内に引返すとか、場所を変更するとか対策をとる。

(決してぎりぎりまでねばらないことです)

3 有視界飛行が無理な場合早く決心して安全な方向で安全な高度をとって計器飛行にきり変える。

(事故の大半はこれで防げるはずですが)

ここで誰でも有視界飛行より雲の中に入る時には一大決心がいるように思はれますが、やってみると割合簡単なものです。自家用操縦士の技倆があれば十分に出来ます。安全な方向で安全な高度をとれば大体大丈夫というものです。あとは地上の無線施設も利用出来ますし、日本中レーダーで覆られていますので、地上からの誘導のとうりに飛んでいけば安全に着陸させてくれます。特別な技倆はいりません。この時割合交話法について恐れをなす人がいますがその必要もありません。日本語で日常会話のように交話すればいいのですから、どこのタワーでも、どこのレーダーでも、アプローチでも管制官は非常に親切に誘導してくれるはずですが。雲とぶつかって死んだ人はいないのです。みんな山にぶつかって死ぬのです。危ない低高度でのたうつようなことは決してやるべきではないでしょう。のたうつしている中に異常な緊張状態になつて、場所もわからず、旋回半径のない谷間に入つたり目の前に山を見た時が終りになつたりします。まず安全を確保することが第1というものです。

◎ クラブ・ニュース

☆ 月曜日も訓練をどうぞ

6月より月曜日も教官が出動しておりますので訓練を
されたい方はどうぞ御予約下さい。ただし、当分は教官が
1人出動ですのでぜひ予約をお願いいたします。

☆ 梅雨が開けましたら、北海道か沖縄はどうですか？

今年はクラブの皆様の実力がかなりついてきましたの
ので長距離の航法を計画しています。北へ、南へ、夜間飛
行に御希望の方は申し込んで下さい。

☆ 『クラブ』、ライセンサーに7月は『翼』にかわり『航
空情報』をお送りすることになりました。お知らせと共
に何か御意見、御希望がありましたら、フライング・ク
ラブまでお知らせ下されば幸いです。

☆ 4月より桶川飛行場にT-34型メンター機が展示さ
れました。

防衛庁より貸与されたもので、休日には多くのチビツ子
達の夢をふくらませております。



XXXXX お知らせ XXXXX

◎ ライセンサーの皆様へ

天候悪化の時に自信をもって飛行できるように「基本計器飛行課程」（C-172、PA-28又はC-303）20時間をやっています。内容は

1 基本計器飛行訓練

（フードをかぶって計器だけを見て飛ぶ訓練）

2 ADF、VOR、RADARを使つての出発の仕方、航路の飛び方、ホールディング空港への進入の仕方

等が含まれています。これをやっておけばきつと更に安全な飛行が続けられると思います。

◎ 光化学スモッグ警報に御協力下さい

運航部長 中本直士

今年もまた光化学スモッグの季節がやつてまいりました。本田航空では、地域住民の皆様のご健康のためにスモッグの注意報及び警報を空より広報放送しています。何分相手がスモッグでいつ警報水準に達するものか？ 予約を入れるわけにいかないのが毎夏のなやみとなっております。セスナ172 4機を使用するわけですが、クラブの皆様には出来るだけ御迷惑のかからないように注意しております。万一機体の都合がつかない場合には、

何卒御協力のご程お願い致します。



ミニミニミニ知見

(1) みなさんが乗っている飛行機は、それぞれ旋回半径はどれくらいでしょう。

BANK 10° → 半径 1240 m

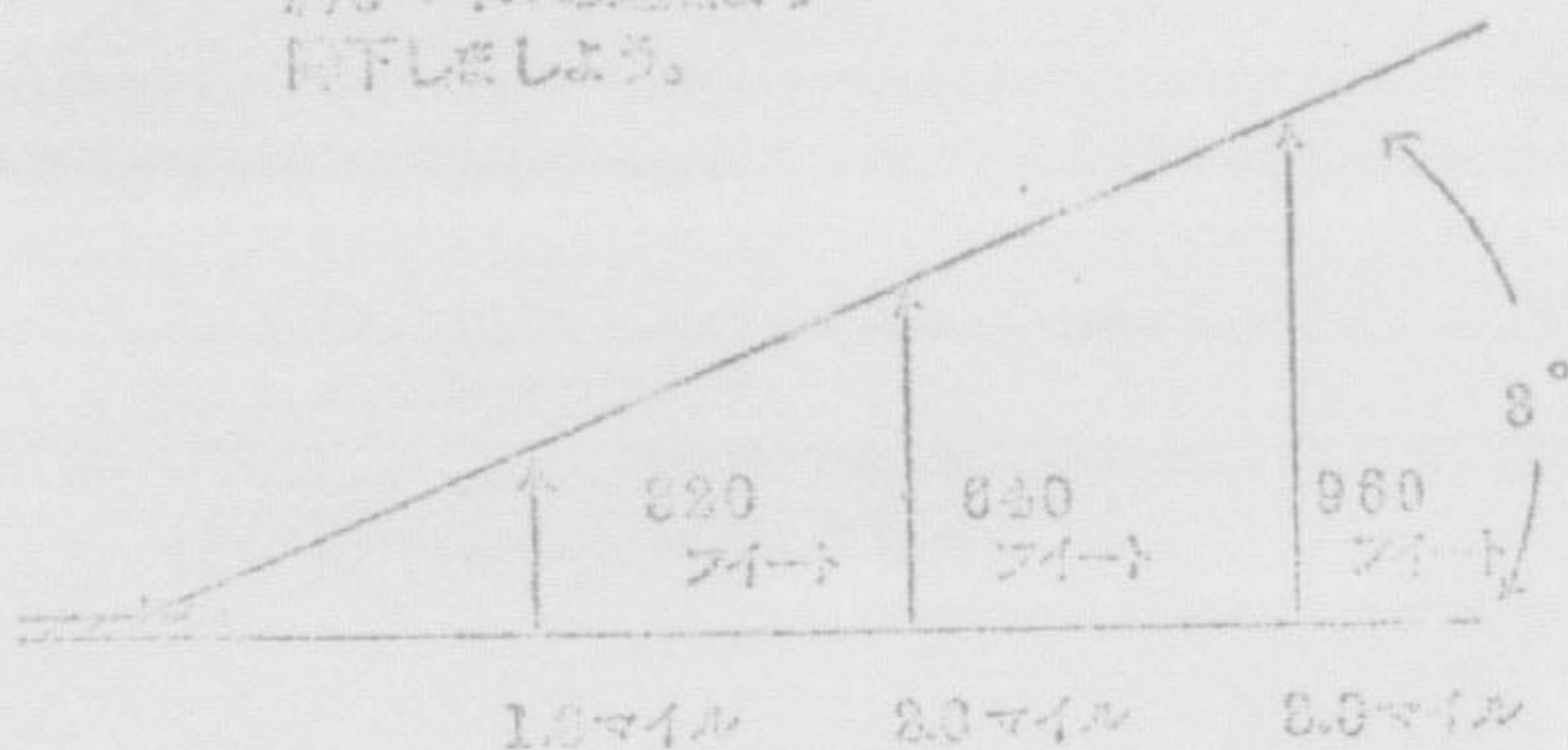
BANK 8° → 半径 800 m

BANK 9°00' → 半径 880 m

BANK 6.5° → 半径 200 m

(2) 航空港へ行きますと、直線進入する機会が以外と多いものです。5°のパス角に乗って進入するには各地点でどれくらいの高さにしたらよいでしょう。

目安 → 1000フィートで進入したら約3マイルの地点より降下しましょう。



注：他空港ではVASISという優待施設が設置されていますので利用しましょう。（通常3°のパス角で假けられています）

VASIS(VISUAL APPROACH SLOPE INDICATOR SYSTEM)
 (進入角指示燈)



3°の進入角より

低い



良い



高い

