

CLUB

DAYORI

1986年 8月号

No. 80

安 全 目 標

毎日暑い日が続きます。飛行後のエンジンの冷氣運転を必ず実行しましょう。

エプロンに入りパーキングブレーキをかけてから、最低1分間は800～1000RPMで冷氣運転を行なった後に *Mixture* をカットオフします。

● 新入会員の皆さんを御紹介します。

◎ ホンダ フライング スクール

No. 5356	笹野 雄一さん	会社員	大里郡	24才
No. 5357	中村 信次さん	呉服販売	富岡市	63才
No. 5358	吉田 恒裕さん	会社員	板橋区	27才
No. 5359	高橋幸三郎さん	公務員	横須賀市	25才
No. 5360	鈴木 英治さん	会社役員	横浜市	60才
No. 5361	田中 元さん	会社員	保谷市	25才
No. 5362	林 文年さん	会社役員	渋谷区	34才

◎ ホンダ フライング クラブ

No. 1742	梶原 秀浩さん	会社員	台東区	26才
No. 1743	川瀬 佳彦さん	〃	世田谷区	34才

※ 次の方は練習許可書の更新の準備をしましょう。

(8月中に期限の切れる方)

竹内 裕二さん (8/7), 宮園 久良さん (8/7), 数納 実さん (8/7)
新井 通久さん (8/25), 山田 正史さん (8/7), 宮内 和子さん (8/7)
前嶋洋左右さん (8/25), 小林 進さん (8/25), 関 明さん (8/25)
佐藤 勝美さん (8/27), 谷田 弘さん (8/25),

(9月中に期限の切れる方)

井上 義夫さん (9/1), 柳澤 正敏さん (9/1)
安達 昌彦さん (9/1), 上村 憲幸さん (9/16)
斉藤 幸一さん (9/16), 大島 繁樹さん (9/24)
竹内仙太郎さん (9/19), 湯沢 弘巳さん (9/26)

◎ 申請に必要なもの

住民票 1通
練習許可申請書 1通
写 真 (インスタントは不可) 2枚
3.5 cm × 4.5 cm
印 鑑 (シャチハタネームは不可)
申請諸費用 1,500円

更新の場合、期限の切れる2週間前までに手続きをとって下さい。 本田航空へ2週間前までに必着のこと。

注：練習許可書の身体検査も航空身体検査指定医で受診して下さい。

都内は下記の3ヶ所です。

宮入内科 (有楽町交通会館) 03-211-4845
健康管理センター (浜松町貿易センタービル)
03-435-5702
国際空港診療所 (羽田空港出発ロビー)
03-747-7755

安全講習

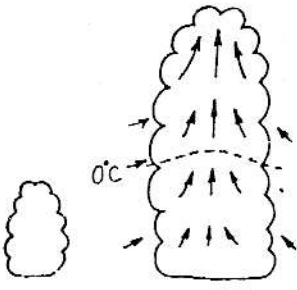
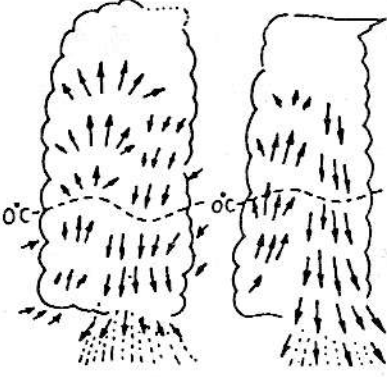
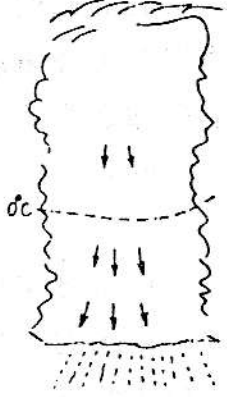
今回から、飛行機に関する事項で安全に関する問題をシリーズで掲載していきたいと思ひます。

第1回目は積乱雲について述べたいと思ひます。

〔積乱雲の発達と飛行の仕方〕

積乱雲は、発生期、最盛期、衰弱期と大きく3つの段階に分けられます。この各時期の雲の様子と天気は下のようになります。

積乱雲発達の時期と激しさ

発生期		最盛期		衰弱期
		<p>(始まり) (終り)</p> 		
状況 外見	発生 モクモクと勢いがいい	雲頂の一部がボヤケル：雲頂カナトコ		全体にボヤケル
降水	あっても僅か	降水		名残り
放電		激しい		
乱流	強い上昇気流	強い上昇気流と下降気流が存在		下降気流
着氷	強い着氷	強い着氷		
ひょう		中央で多いが、カナトコの下でもある		

このように最盛期には、降水、放電、乱気流、着氷、ひょうと飛行には最悪の条件となります。雨の降り始めが最盛期の始まりとなりますので、積乱雲があって雨が降り始めたら飛行をとりやめましょう。又、飛行中に積乱雲にあった時の飛行は次のように行なうとよいでしょう。

(1) 水平方向での回避

高度 20000ft 以下…………… 5 マイル

高度 25000ft 付近…………… 10 マイル

高度 30000ft 以上…………… 20 マイル

の水平距離を必ず確保します。ただし、積乱雲が続いている場合はこの方法はとれません。

又、積乱雲の進行方向（カナトコの出ている方向）を判断して、進行方向の前方には絶対にまわらないようにして下さい。

(2) 高度変更による回避

絶対的な原則は積乱雲の下は飛行しないこと。

強烈な下降気流により地面への衝突のおそれがあります。又上を通過する場合も雲頂から 5000ft をクリアできなければ迂回した方がよいでしょう。

(3) 回避できずに積乱雲の中に入った時

①一定出力を保つ（速度計は違った値を示すから）

②最小時間で通過するように針路を選定し、その針路を維持する。

③まっすぐに水平姿勢で飛行する。

㊦ 室内照明を最大輝度とする。サングラスをかけるのもよい。

(電光で瞬時的盲目になるのを防ぐ)

㊧ 外気温度 $0^{\circ}\text{C} \sim -10^{\circ}\text{C}$ の高度はさける。地上から 4000ft ~ 6000ft が最もソフトなので、この高度を選ぶのもよい。

とにかく積乱雲は大型機にとっても、もちろん小型機では当然ながら危険な存在ですから、近づかないことが一番です。飛行前なら飛ばないことが大切です。

又、地上においても、最盛期の積乱雲からの吹出しによる下降気流が地面に沿って流れ、強い地上風を吹かせることがあります。これを初期突風といい、離着陸の際には特に危険な風となります。

梅雨どきさなかの計画なので、はたして実行できるかどうか心配していたが、やんぬるかな、やはり、賽の目は裏目と出て梅雨前線はどっかりと、本州沿いに腰をおろし、昨夜からの雨は今朝になっても降り止まず、その上霧までが追打ちをかける始末、参加希望者 60 名の願いもむなしく、まったく情知らずの雨である。午前 8 時半に運航部の最終判断にて、やはり中止と決定、関係各方面へ連絡、また、参加予定者から問合せの電話がひっきりなしで、実行部担当者が受話機をにぎったままの状態、頭をさげて詫びている。可愛想に彼のせいではなく、このいまましい雨のせいなのに、それでも、なかにはどうしてもあきらめきれないと言った連中が三三五五、クラブルームに集まりはじめ、折角楽しみにしていたのに、どうしても空がだめなら陸からどっか行こうじゃないかと、しつこくせまる。とにかく最後まで居すわるだけにひとすじ縄ではいかぬ連中ばかり、けれどかく言う小生もその中の一人ではあるが。それでは何とかしましょと、先づ足の方はレインボーのマイクロを実行部で借り出しに成功、メンバーは、M氏がどこでどう口説き落したのか、3名の美人？看護婦さんを仲間にひき入れ、なんとなくはなやいだ気分の総勢 17名と役者はそろったが、それではどこに行く？！といった一番肝心で厄介な問題が残った。いくら梅雨どきとはいえ予約もなしで、土曜の午後、しかも温泉場で 17名も一度に全部引受けてくれる旅館なんてある筈も無いだろうという事だった。しかし、さすがわ天下のホンダフライングクラブ、人材の豊富さは本邦随一、クラブ員のエアポートツーリスト社主の青木さんをお願いしたところ、心よく協力いただいて早速、あっちこちあたってくれまして、草津温

泉の温泉ペンションを何とか予約して頂きました。クラブ員の皆様、宿をとって頂いたので宣伝する訳ではありませんが、御旅行の折は是非とも「まかせて安心！ 乗って安心！ エアーポートツーリスト社を御利用下さいませ。」

ところで、足・人・行先、ともに決まり、午後2時半、大島ならぬ草津にデストネーション。チェンジでマイクロバスをテイクオフさせました。コースは桶川より関越道経由、川越ICに入り巡航100 KmパイロットはT氏、勿論V. M. C. 桶川を出る道すがら調達した、ビールや食料で客席では早速の大宴会が始まり、高速道を降りないうちにもう出来あがりの人も、ちらほら、といった盛り上がり様、長老のK氏が台湾土産に買って来た台湾歌謡のカセットをBGMに、流暢な北京語でカラオケの飛び入りが始まったり、いやがうえにも楽しい雰囲気である。パイロットT氏は本来、酒に唄に千軍万場の強者であるのだが、今日は気の毒な事にホイールをにぎっているのじつと我慢の子である。その代り宿についたら、お酒をあびせかけるほど呑ませるから、辛抱しろよと、トリオのA氏がなぐさめている。ただちょっと気掛りなのは、しっかり酔った長老が、コーパイ席に陣どり、こっちから先に近道があっからショートカットして行こう。ナビゲーターをやるよ、と言ってガンバっている。果して無事目的地に着くか知らん（これは単なる小生の危惧に過ぎなかった。ETAより早く、しかもオンコースで到着いたしました。）呑むほどに酔うほどに当然の自然現象でだれともなく「ちょっとストップ願いまーす。」の声がかかりバスは一時ストップ、一人が降りると我も我もと続き、関東の連れなんとか言って、横一列に並んで谷底にむかって大小の砲列を敷き、いっせい射撃、なんとも壮観である。これこそ自動車ならでは出来ぬこと。これがセスナだったらどうだろう。窓

ぎわからいっせい砲列なんて想像しただけでも、おかしくて、一人で笑ってしまった。幾度も、自動車特権をくりかえしながら（パイロットには大変申し訳ございませんでした）車は、上昇したり下降したり、山あいの路を進んで行きました。雨足が時おり強く、フロントガラスに打ちつけるかと思うと、すぐやんで、雲の切れ目に青空が少しのぞくといった面白い天気、路の両側にそびえる山々はうすく、はけで、はいた様に白雲がたなびき、そこかしこにある農家や森が霧につつまれているさまは、幽玄で、南画の世界に入った様だ。M氏が、この風景は正に台湾の農村風景だと言って、マイク片手に台湾の風俗や習慣、観光などについて興味ある解説をする、なかなかの碩学である。そしてまた、台湾歌謡とアルコールに酔っての大合唱、時間のたつのも忘れるうち、車はいつしか、草津温泉に着いた。早速全員で草津の湯につかり、「やっぱし温泉はいーねー、大島にやこんな風呂ないもんねー、」なんて言いながら、ゆっくりひたる人、物すごいしぶきをあげて、飛びこみをやらず、まるでオットセイみたいな人、さまざまに湯を楽しみながら、文字通り裸のつき合いで、その人の思いがけない人間臭さなど見だし、ますます、うちとけられるのもやはり温泉の効能かなと思ったりしました。それから夕食、一同全員で乾杯をし料理に舌つつみ、夕食後、安全講習のための映画会があるとかで、実を言うと、これが楽しみで今回参加しました、なんて、意味深に言うご仁もいて、なんだかすごく期待できそう、そして、その食事も終り、安全講習会グループ、それに本日最後のタッチダウンまで機長を務めて頂いたT氏慰労のため、アルコールをあびせるべく、夜の温泉街にくり出す長老ひきいるグループにとおもいおもいに、楽しき草津の夜は更けてゆくのでした。

翌朝は皆んな夕べのだれけきった顔はどこえやら、元通りの顔をして整備講習を全員参加で受講したこと、又、又、帰りに露天風呂に入ったり、珍道中を重ねながら無事桶川に帰着したこと、こうした、飛行機だけでく、色々な方法でクラブ員同志仲良くすごすことは非常に有意義であると参加者の皆さんが感じ合った事などを報告するとともに、最後に今回色々とお世話になりました本田航空ならびに実行部の石井・豊田・高木、各氏に心より厚く御礼申し上げます。

1079 K. O

P. S 今回お世話になりました「岡田ペンション」を御紹介いたします。

クラブ員の方々には料金等について特典もありますので、草津へ行かれた際は、是非御利用下さいませ。

KUSATSU PENSION ASSOCIATION

●岡田ペンション●

〒377-17 群馬県吾妻郡草津町557 4 ☎027988-3491

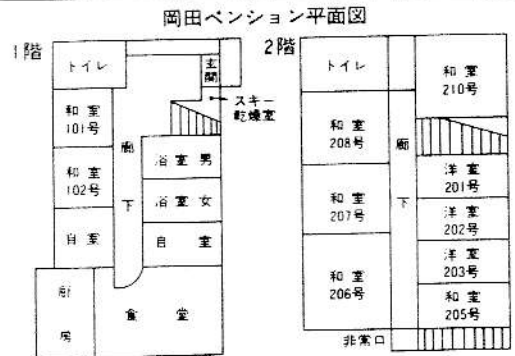
自然の雄姿につつまれた草津温泉。その温泉街の中心地湯畑から小高い所に建っている当ペンションは、周辺を白樺などの高原の草木にかこまれ四季を十分に満喫でき、また、当ペンションは草津高原中沢ワイレージのペンションエリア内にあり、ワイレージのレジャー設備が利用できます。

- 温水プール●ボウリング●乗馬●ゴルフ●アーチェリー●サイクリング●ドラゴンボート●サウナ●大浴場●ゲームコーナー●フィールドアスレチック●テニス●卓球●ファミリーゲレンデなど

●ペンションとは●

ヨーロッパには見られる、食事付の小さなホテル。イギリスではペンション、ドイツではペンション、フランスはパレスター、イタリアではペンシオーネといわれ、経済的に利用されて、家族ぐるみのもてなしが特長です。

草津ペンション協会



経済的な三二ホテル

草津

家族ぐるみのもてなしが最高!

■名所旧跡

- 湯元…町の中心の湯元
- ビジターセンター…草津温泉のことがなんでもわかる
- 西之河原…野天風呂
- 熱之湯…湯もみ跡
- ※熱帯園、白根神社、草津民俗館

春 早春の草津はまだ雪の中ですが、5月と同時に花がいっせいに咲きます。高原ルートの開通、しゃくなげ祭りなどにぎやかです。

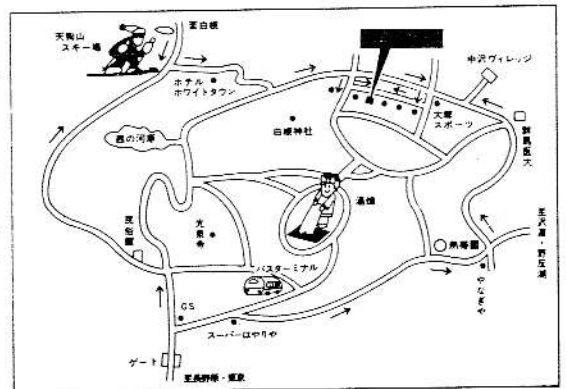
夏 暑さ知らずの草津は避暑に最適。白根神社祭礼、温泉祭り、音楽アカデミーとイベントも沢山あります。

秋 ナナカマドやうるしに始まった紅葉は山の上から下へと順番です。

冬 スキー場開きから4月までは白銀の世界。若い人たちの色とりどりのヤッケの花が咲きます。

※白根山、志賀高原、浅間高原と観光ポイントも半日コースでまわれる環境条件にあります。

- 鉄道
上野 特急15分 長野原 2時間10分 草津温泉ターミナル 15分 (15分) 岡田ペンション
- クルマ
東京 群馬自動車道 前橋1.0 (1時間50分) 草津温泉





○第14回ホンダ杯争奪競技大会決定

クラブ員の皆様、毎年恒例のフライングクラブ競技大会がせまってまいりました。

今年も、内容的には昨年と同様に前夜祭と競技大会と2日にかけて行なわれます。たくさんの賞品を用意しておりますので、早目に練習を開始し、上位入賞をねらってください。

前夜祭及び詳しいスケジュールはクラブルームにも掲示いたしますので御覧下さい。

※9月27日(土) 前夜祭

※9月28日(日) 競技大会

○ホンダフラインダクラブの内30名様を10月19日に入間基地での交勸会に参加していただくよう計画しております。基地内見学、交勸会、YS11体験塔乗等の企画があります。これにつきましては、直接本人様へ御依頼する予定にしておりますので、よろしく願いいたします。

○ホンダフライングクラブは、8月1日より新しい組織で運営されることになりました。当分の間はこの組織で活動をやっていきたいと思います。理事、委員になられた方は、たいへんでしょうがよろしく願いいたします。クラブ員の方々もなにとぞ御協力をよろしく願いいたします。

第 1 4 回ホンダ杯争奪競技大会

1. 種目及び実施要領

(1) 予 選

1 回目 ノーマル着陸

2 回目 ノーフラップ着陸

3 回目 ノーマル着陸

以上 3 回の着陸による接地点と飛行点の合計点により、順位を決定し、上位 10 名が決勝戦、11 位以下の方はバクダン投下競技を行います。

(2) バクダン投下

2 人一組になり、一人は操縦、一人は写真窓からバクダンを投下します。

離陸後、通常の場合周経路を飛行し、ショートファイナルで計器高度 150 フィート（地上で 39 フィートにセット）、ノーフラップで速度 80 M H (70 Kt) で進入し、滑走路両端附近の目標にそれぞれ 1 ケずつ計 2 ケのバクダンを投下します。2 ケの落下点の得点により順位を決定します。

投下後は通常の場合周経路を飛行して着陸します。

(3) 決 勝 戦

270°スポットランディング 2 回の接地点 飛行点の合計点により順位を決定します。

イ、離陸後川越側に旋回して、滑走路直上 1500 フィートで、パワーをアイドルにして定点に着陸します。フラップは必要だけ使用できますが、パワーは使ってはいけません。

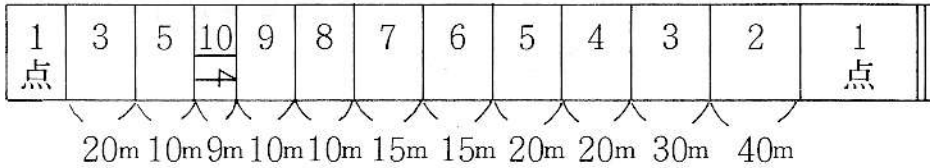
ロ、ゴーアラウンドした場合は通常の場合周経路を飛行してノーマル着陸を行います。

2. 細 部 規 定

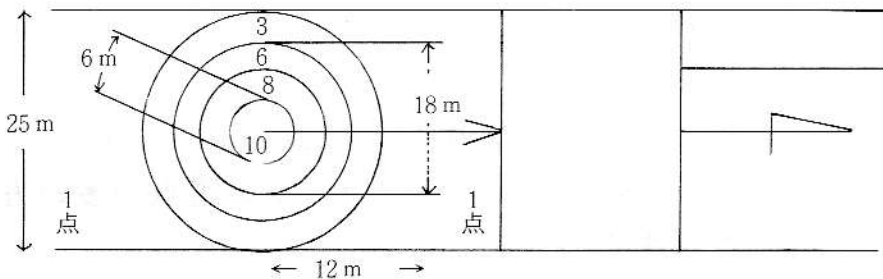
(1) 得点マーキング

イ, 予戦及び決勝戦

定点は滑走路番号の数字の長さ 9 m (10点)



ロ, バクダン投下



(2) 飛 形 点 (予備及び決勝戦)

1回の着陸につき次の点を加算します。

非常によい	.....	3点	
良	い	.....	2点 満点
概ねよい	.....	1点	10点+(3点×2人)
不安定	.....	0点	= 16点
危険	.....	-5点	

〔 判定委員 本田航空運航部長(訓練部長) } 合計
調布運航所所長 } 2人 〕

- (3) 接地点が線上の場合はその線より遠方の得点になります
- (4) 最初に接地した主輪により決定します。
- (5) バウンドした場合は得点の低い方になります。
- (6) ゴーアラウンドの場合は2点になります。
- (7) 無線で指示された場合はそれに従って下さい。

(8) 予戦及び決勝戦については次の点を加減します。

イ. 訓練生の場合は合計点に2点を加点します。

ロ. 事業用操縦士は合計点から2点を減点します。

ハ. セスナ操縦者は合計点に2点を加点します。

(セスナはチェロキーよりも返し操作中の沈みが少なく
接地がのび難しいため)

3. 総 合 成 績

(1) 予 戦

イ. 3回の接地点と飛形点との合計点により順位を決定します。

ロ. 開会式に遅れた場合は10点を減点します。

ハ. 同点の場合は、ノーフラップの得点の多い方が上位になります。

ニ. (イ)も同点の場合は、くじ引きで決定します。

(2) バクダン投下

イ. 2ケの落下点の合計点により順位を決定します。

ロ. 進入及びローパスが不安定な場合は2点を減点します。

ハ. ローパスの高度が150フィート(計器高度)より低い場合は、2点を減点します。

ニ. ローパスが危険の場合は、5点を減点します。

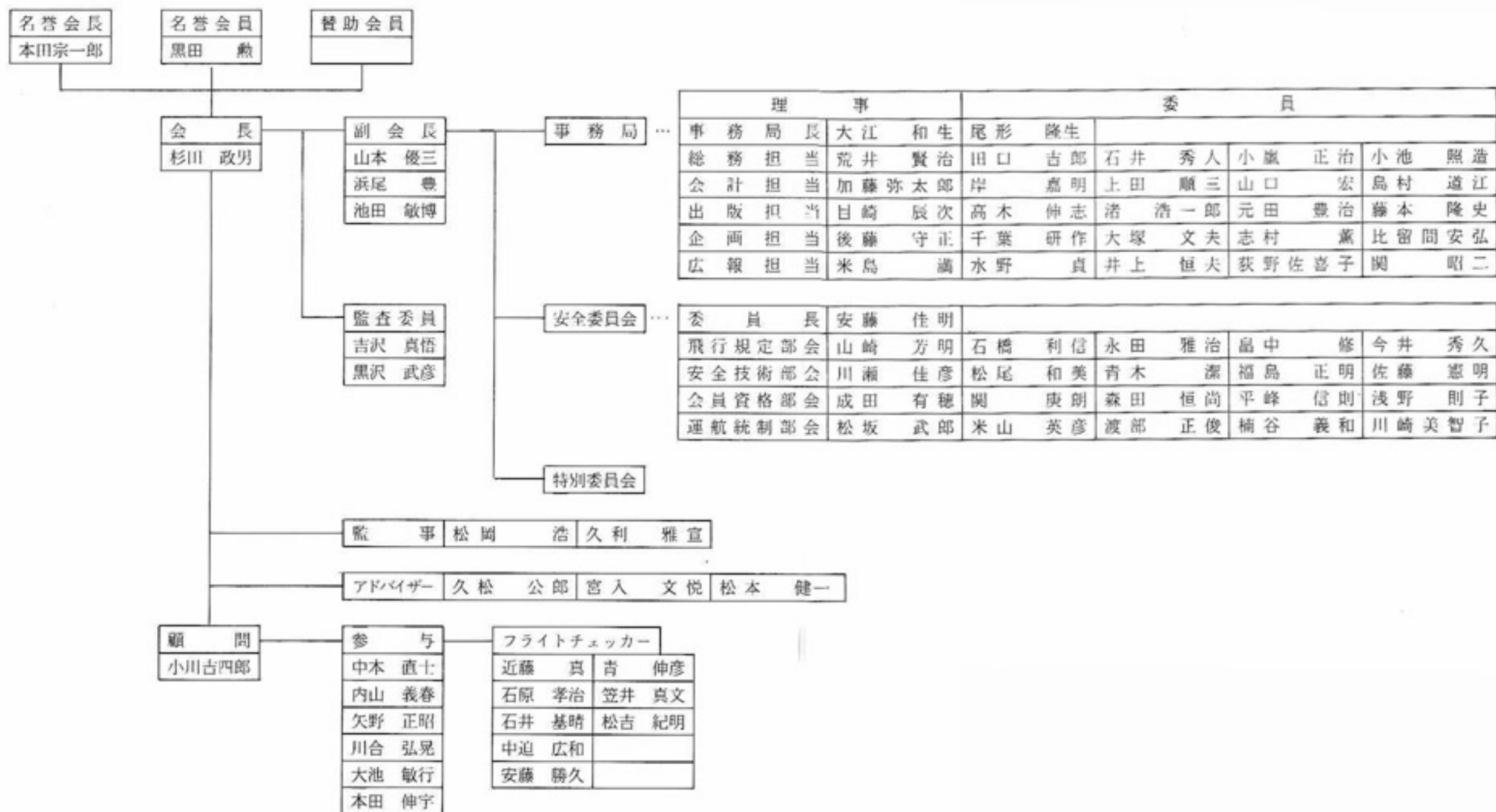
(3) 決 勝 戦

イ. 2回の接地点と飛形点の合計点により順位を決定します。

ロ. 同点の場合は、予戦の得点の多い方が上位になります。

ハ. (ロ)でも同点の場合は、プレーオフになります。

ホンダ・フライング・クラブ 組織図



◎◎◎◎◎ 学 科 講 習 ◎◎◎◎◎

サ：サンシャイン(文化会館7F) … A・Cコース
 桶：桶 川(2F教室) …… B・Dコース

9 月				1 0 月			
日付	科 目	コース	教室	日付	科 目	コース	教室
3(水)	航空工学 1	C	サ	4(土)	航空工学 4	B	桶
4(木)	航空気象 1	C	サ	5(日)	航空気象 4	B	桶
6(土)	特殊無線 3	B	桶	7(火)	運航一般 1	C	サ
8(月)	航空気象 3	B	桶	9(木)	空中操作 2	C	サ
10(水)	航 法 1	C	サ	11(土)	航空通信 3	B	桶
13(土)	特殊無線 4	B	桶	13(月)	航 法 4	B	桶
16(火)	航 法 3	B	桶	17(金)	空中操作 3	B	桶
18(木)	空中操作 1	C	サ	20(月)	航空工学 2	C	サ
20(土)	特殊無線 5	B	桶	22(水)	航空気象 2	C	サ
21(日)	特殊無線 6	B	桶	24(金)	航空通信 1	C	サ
25(木)	計器飛行 1	C	サ	25(土)	計器飛行 3	B	桶
26(金)	航空法規 3	B	桶	28(火)	航 法 2	C	サ
30(火)	運航一般 2	B	桶	30(木)	航空法規 1	C	サ

パイロットに不可欠なもの プロシージャとジャッジメント

航空運航システム研究会 参与 久松 公郎
ホンダフライイングクラブアドバイザー

パイロットである限り、「プロシージャ」（手順）と「ジャッジメント」（判断）の二語が、いつもついて廻るのはやむを得ないことである。

昭和29年7月、航空自衛隊が発足すると、米空軍の支援の下にパイロット訓練が始められた。

戦後10年のブランクがあるとは言え、飛行機に変わりはないのだから、米軍方式と言っても大したことはないだろうとタカをくくっていた戦前からの経験者組も、訓練が始まってみると、当然のことながらまづ「英語」には閉口した。

プロシージャ

英語に劣らず苦勞したのが「プロシージャ」（Procedure）（手順）である。飛行前点検から飛行後の記録記入まで、パイロットが行う操作の総て項目とその順序が漏れなく定められているのである。

旧軍でも、基本動作に類することは、鏝として身に付けさせられていたものの、米軍方式では、人間の情緒を無視し、これほど厳密にしかも杓子定規にその実行を迫られるとは予想もしなかった。

私達にはもともと、手順もさることながら、大切なのは熟練と判断力であるという意識があった。

私達は、無理矢理プロシージャを詰め込まされたことへの反感から、これを、戦時中の米軍がパイロット速成教育のために考えた方式であるとか、アメリカ人は案外頭が悪いからそれに見合った方法として採用したのだろうなどと、勝手なことを言ったものである。

ところが、T-33やF-86等のジェット機を操縦する段階になると、プロシージャの意味が変わってきた。

第一に、レシプロ機と違ってプロシージャで定められる事項が一举に多くなった。第二に、大量のエマージェンシー・プロシージャ（緊急手順）が付加された。

悪童共はジェット機を前にし、以前の悪口を忘れて、とにかくプロシージャを覚えなければならなかった。誰もがチェックリストを作ったが、小型機ではそれを見る暇もない。とにかく丸暗記するしかない。

ジェット機の緊急事態では、間髪を入れず正確に対処しなければならない。ジェット機での一瞬の躊躇は死を意味し、場合によっては飛行機を捨ててベイルアウト（落下傘降下）するしかないのである。

パイロットのプロシージャは、飛行機操縦上不可欠な技術指令書（T O - 1）の内容を網羅したもので、本来、これをマスターせずには、飛行機に乗ることはできない性格のものであることが、この頃になってようやく判った。

つまり、プロシージャとは、絶対に順守すべき基本動作のことであった。それが命を守ることであった。

各飛行隊では、毎日、飛行訓練前に各種プロシージャが徹底して反復演練され、ベテランも新人もたっぷりしごかれるのが常である。

その努力が、飛行隊の無事故の背景となっている。

ジャ ッ ジ メ ン ト

一般に人間は、通常または既知の事象については、Skill Basis（熟練）または Rule Basis（プロシージャ等）で対応し、緊急事象の場合でも、既定の対応手順がある限り、Rule Basisで処置する。だが、未知未経験の事象に対しては、Knowledge Basis（知識）での自発的対応、即ち、自らの判断（ジャッジメント）によって対応すると言う。

（ラスムッセン リポート）

飛行機本来の目的は、単に飛ぶことではなく、障害を排除して任務を遂行することである。従って実用機の段階で厳しく求められるものは、判断力、即ち「ジャッジメント」（Judgement）であり、プロシージャだけではない。

飛行には多くの要素が作用し、次々と多くの事象が関連する。予期しない事態が起き

でも、パイロットは適切な対処ができなければならない。悪天候下や戦闘状況下では特にこれが大切である。

判断には自信がある筈の私達も、総ての経過が早いジェット機の飛行では、とかく判断が遅れ勝ちで、米人教官から Think ahead と言われる始末であった。

適切な判断は、豊富な知識の中から合理的思考を経て導かれるものである。つまり、Knowledge Basis での対応である。軍事用語で言う状況判断であり、俗に言うジャッジメントである。

最近米国の航空事故が、パイロットの判断と決心の不適による例が多く、これを是正すべきパイロット訓練が実効を挙げていないことが指摘されている。

(飛行安全財団本年度セミナー)

あるレポート(スレインのデータ)によると、大きいストレスの下では、人間は4回に1度は誤りを犯すという。昔いわれた飛行中の七割頭の話と概ね合う。

勿論、熟練も必要であり自動化も望ましいことであるが、ストレス同様、これらは思考の省略や減退をもたらし易いことに注目しなければならない。

適切なジャッジメントを得るためには、やはり訓練が必要である。

まづパイロットが、個人の知識素養を豊かにするとともにコックピット リソースマネジメントに努め、冷静に決心することに慣れなければならない。

これからは、パイロットの総飛行時間の多寡よりも、むしろシミュレーター訓練の多少とその在り方が問題となろう。

昔と変わらないのは、パイロットは進んで状況判断(ジャッジメント)に習熟し、常に自発志向(ファイト)を持たなければならないことである。

インスピレーション

もし、突然、急迫した特異事態が生じた場合はどうであろうか。

この場合は考える時間がなく、もはや Knowledge Basis でも対応できない。

突嗟の判断、即ち瞬間的なジャッジメントが必要となってくる。換言すれば、Inspiration Basis (直感)での対応が必要である。

敵の奇襲を受けた場合や致命的な器材故障、特に戦闘被害などの場合がこれに該当しよう。

勿論、戦闘自体も、次から次と予期せざる情況の連続となるであろうから、全面的に Inspiration Basis の対象範囲となろう。

いかにして直感力を磨き Inspiration を豊かにするか、これは難しい問題である。天性にもよるが、直感的判断力は、自ら求めて磨き上げなくては身に付くものではない。

大東亜戦争で活躍した陸軍の黒江保彦、南郷茂男両大尉がともに航空士官学校区隊長（生徒隊教官）のころ意気投合、顔を合わせるたびに二人は飛行場に直行し、互いに秘術を尽くして空戦の演練に励んだ。

やはり、修業と呼ぶべき道を究める努力の積み重ねが、二人とも Inspiration Basis での対応を体得し、ついに千変自在の達人の域に到達させたのであろう。

一口に「ジャッジメント」と言うが、その範囲は広く奥行きは深い。

名パイロットへの道は、険しく遠いようである。

＜ 学 科 講 習 内 容 ＞

ホンダ・フライング・スクール

自家用操縦士課程（40回120時間）

科 目	内 容	日付受講印
航空法規(1) (2) (3) (4)	航空法令の分類 定義 登録 航空機の安全性 航空従事者 航空路 飛行場 航空保安施設 航空機の運航(1) 航空機の運航(2) 罰則	
航空気象(1) (2) (3) (4)	大気 気温 気圧 安定 雲 霧 視程 風と台風 低気圧 高気圧 気団 前線と雷雨 天気図 着水 航空気象通報式	
航空通信(1) (2) (3) (4)	通信組織 航空交通業務 航空交通管制業務 航空情報 AIP NOTAM AEIS 管制用語 局地交話法 RADIO TOWER との交信要領 機上電源	
航空工学(1) (2) (3) (4)	飛行機の構造 航空力学 航空計器 動力装置(1) 動力装置(2) プロペラ 飛行機の装備系統 重量重心 耐空性 飛行規程	
航 法(1) (2) (3) (4) (5) (6)	航法の概要 航空図 用語の定義 航法計器 航法計算盤の使い方 風力三角形 航法計画の作成 基本航法の計画と実施要領 航空保安施設の利用法 (ADF VOR トラン スポンダー) 野外飛行の計画と実施要領 緊急時の手順	

科 目	内 容	日付受講印
計器飛行(1)	計器飛行の歴史 計器の見方 (G/HD/G 旋回計等) 基本計器飛行 (2) A D F (指示器の見方 L O P ホーミング イ ンターセプト アプローチ) (3) V O R (指示器の見方 ラジアル L O P インターセプト) (4) 計器飛行方式による飛行の方法 (I F R)	
空中操作(1)	地上点検 離陸 レベルオフ 旋回 上昇降 下 異常姿勢からの回復 スローフライト ストール 基本着陸 (2) 地上目標による720°旋回(パイロン) 緊急 操作(エンジン系統、機体等の故障、着水) 短距離離陸 ノーフラップ着陸 失速着陸 短距離着陸 (3) 180°スポット着陸 シャンデル レイジー 8	
運 般 一 般(1)	飛行の準備 機長の出発前の確認事項 航空機の整備状況の確認 重量重心の確認 (2) 航空情報の確認 気象情報の確認 (3) 燃料滑油の確認 積載物の安全性 飛行計画 航空衛生 救急法 一般知識	
特殊無線(1)	電波法(1) 総則 無線局の免許 無線設備 無線従事者 (2) 電波法(2) 運用 監督 業務書類 通信術 (3) 無線工学(1) 予備知識 無線電話の基礎 (4) 無線工学(2) 無線電話の基礎 無線電話の設備 (5) 無線工学(3) 無線電話の設備 (6) 無線工学(4) 無線電話設備 ファクシミリ A T C トランスポンダー テレメ ータ 通信術	

~~~~~  
学 科 講 習 携 行 品  
~~~~~

航 空 法 規 — 航空法、A I M

航 空 気 象 — 航空気象入門、A I M

航 空 通 信 — コピー配布します

航 空 工 学 — 航空工学入門

航 法 (1)推測般法と作図の基礎

(2)推測航法と作図の基礎

航法計算盤

〃 の使い方

(3) (4)

航法計画書のつくり方

航法計算盤

プロッター

$\frac{1}{50}$ 万区分航空図

航法計画書

(5)操縦訓練マニュアル

(6)航法計算盤

プロッター

区分航空図 8501

計 器 飛 行 — 操縦訓練マニュアル、A I M

空 中 操 作 — コピー配布、操縦訓練マニュアル

運 航 一 般 — コピー配布、A I M

特 殊 無 線 — 電波法規、無線工学