

新入会員の皆さんを御紹介します。

皆さんよろしくお願ひします。

★ フライイング・スクール

No. 5426 濟陽輝久さん 医師 浦和市 33才

★ フライイング・クラブ

No. 1781 阿久根理さん 学生 松戸市 24才

No. 1782 武藤正道さん 会社員 新宿区 26才

おめでとうございます

◎ ファーストソロ

小松崎 洋一さん 9/8 JA3938

山崎 武邦さん 9/23 JA3936

杉下 一廣さん 10/3 JA3821

◎ 実地試験合格

広瀬 茂さん 9/21 JA3938 自家用

次の方々は、操縦練習許可書の期限が迫ってきております。早目に準備をして下さい。

〔11月中に期限の切れる方〕

雁部 裕さん (11/11) 友岡憲一郎さん (11/11) 物井 正博さん (11/10)
伊藤 享さん (11/11) 千葉 守さん (11/3) 武藤 重治さん (11/3)
加藤弥太郎さん (11/15)

〔12月中に期限の切れる方〕

肥田木正樹さん (12/7) 吉田 利男さん (12/7) 谷田 弘さん (12/7)
小野田健司さん (12/14) 坂本 省吾さん (12/24) 玉沢 通弘さん (12/24)
中村 隆さん (12/7)

△ 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) 3.5 cm × 4.5 cm 2 枚
印鑑 (ジャチハタは不可)
申請諸費用 2,000円

◎ 身体検査の受診場所

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

ホンダ・フライング・ニュース

◎ 第15回ホンダ杯争奪飛行競技大会が予定通り、9月27日（日）に行なわれました。当日は曇空ながら風も強くなく絶好の飛行日和でした。今回の参加者は30名弱と少なく、ちょっと寂しい大会でしたが、皆さん楽しそうにやっておられました。なお結果は次のとおりです。

優勝	大江 和生 さん	ホンダ・ジャイロ
2 位	玉谷 進 さん	ホンダ・タクト
3 位	荒井 賢治 さん	ホンダ・バル
4 位	千葉 研作 さん	
5 位	永田 雅治 さん	
6 位	田口 吉郎 さん	
7 位	岩崎 洋一郎 さん	
8 位	山本 優三 さん	
9 位	久道 恭史 さん	
10 位	井口 新二 さん	

・バクダン投下部門

1 位	中川 義博さん・宮園 久良さん
2 位	高橋 直人さん・吉田 幸生さん
3 位	米山 英彦さん・小池 光義さん

(1位～3位は同点のため、ジャンケンで順位を決めました。)

特 別 賞

- ・元運輸大臣三塚博賞（飛形点の最高得点者）

玉 谷 進 さん

（今回も複数だったためジャンケンで決定）

- ・オントップ賞（優勝者）

大 江 和 生 さん

- ・アドバイザー賞（決勝4位、予選11位）

千 葉 研 作 さん

大 塚 文 夫 さん

◎ 11月学科講習の変更について

11月4日（水）～11月5日（木）の2日間、当社従業員の社員旅行のため、休日とさせていただきます。誠に申し訳ございません。つきましては11月4日（水）の学科講習は11月9日に変更させていただきます。

ご協力のほど、よろしくお願いいたします。

◎ 航空図書の御案内

各空港の諸元、地図等の入った本が2種類発行されています。見本は受付に置いてありますので、是非御購入下さい。

「日本の空港」（日本航空技術協会） 定 価 ￥ 6,800

クラブ員特価 ￥ 「？」

「PILOT'S MANUAL」（GEFLIN） 定 価 ￥ 6,500

クラブ員特価 ￥ 「？」

● 安全講習

今回は、酒・タバコの影響についてお話しをします。

1. アルコール

脳はアルコールによって正常な機能を失う。この際脳の高等な機能（判断力・自制力・注意力・計算力等）ほど早く影響を受ける。次に感覚麻痺・運動失調がおこり、最後に意識を失う。これらの状態と酒量との関係には個人差やその時の条件による差が大きく、一概には言えないが、次のような実験結果がある。

飲酒量（清酒）	状態	症状
1合以下	ほとんど正常	他覚的には軽度の異常が認められる。
1合～2合	ほろ酔い	注意配分、注意集中力の低下、意志の統制を欠き反応時間がおくれる。
2合～4合	銘酩	自己の統制力を失う。理性を失う。
4合～6合	強い銘酩	運動失調が顕著になる。
6合～8合	泥酔	意識喪失
1升以上	危篤	生命の危険がせまる。

この他にアルコールには急性作用として、急性胃炎をおこしたり、慢性作用として、慢性胃炎、肝臓障害、肝硬変、高血圧などがある。

アルコールは本来人が必ずしも摂取しなければならないものではないので適量の基準はない。過度でない量を一応適量と考えるならば、個人差があるが、前記の実験結果をみると、平均的な人ならば清酒1合半がこれに相当する。それも次の条件を満たした場合である。

- (1) 健康体であること。特に肝臓、心臓、血圧が正常であること。
- (2) アルコールに対して、人並みの耐性を有すること。
- (3) 時間をかけてゆっくり飲むこと。
- (4) 同時に十分な蛋白質（肉・魚介類）を摂ること。
- (5) 運動不足にならない日常であること。

アルコールの影響は、自覚的には飲酒後数時間で消解することが多いが、厳密には長時間にわたって残留する。従ってパイロットは当日ばかりでなく、飛行前日も（飛行前24時間以内）アルコールを摂取しない方が望ましい。又過度の飲酒も慎むべきである。

2. 喫 煙

喫煙の害は、肺癌・動脈硬化・胃腸障害一般に知られている通りであるが、パイロットにとって特に関係の深いことは、喫煙後は低酸素に対する耐性が低下することである。タバコの煙の中には一酸化炭素が多量に含まれていてこれが血液中のヘモグロビンと結合しやすいため、ヘモグロビンの酸素運搬体としての機能が低下する。このため、喫煙後は組織はそれだけ酸素不足におちいりやすい。通常10,000フィートまでは酸素吸入なしに上昇しても差つかえないが、しかし、喫煙直後は上記の理由によって酸素不足になり易いので、10,000フィート以下でも低酸素症におちいる危険性がある。

〔クラス II NOTAM〕

261 航空保安無線施設の運用休止について

施設 (ID)	休止期間
熊谷 NDB (ID) KUMAGAYA	昭和62年11月6日0900JSTから 同年 11月19日2400JSTまで

272 集団飛行

防衛庁による集団飛行が次のとおり実施される。

1. 期間

(1) 昭和62年10月22日1350JSTから10月24日1450JSTまでの毎日1350JSTから1450JSTまでの時間帯

(2) 昭和62年10月25日の1040JSTから1140JSTまでの時間帯

(3) 昭和62年11月1日の1050JSTから1150JSTまでの時間帯

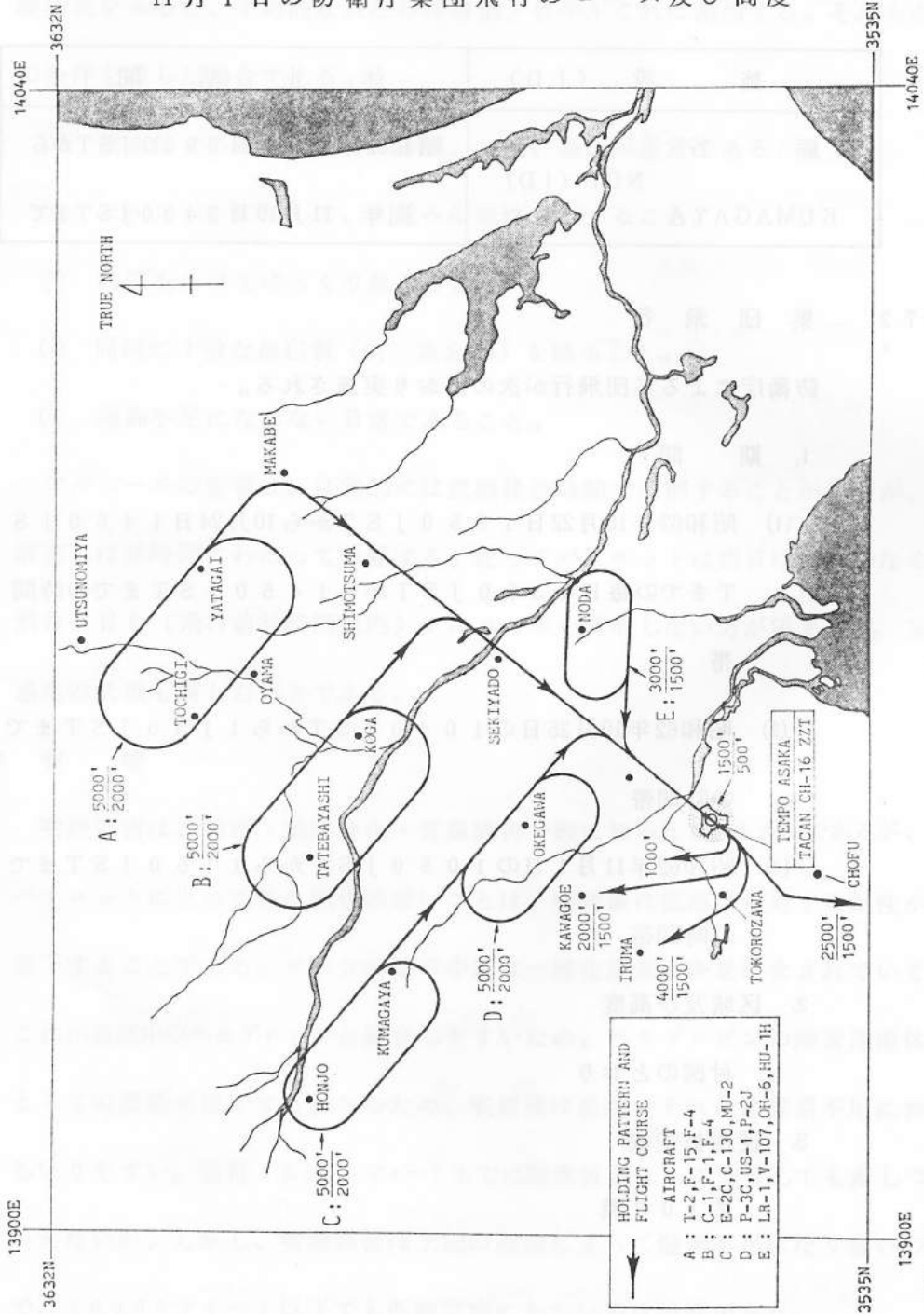
2. 区域及び高度

付図のとおり

3. 使用航空機

約103機

11月1日の防衛庁集団飛行のコース及び高度



ご 挨拶

本田航空株式会社

相談役 小川 吉四郎

台風、秋雨前線共に本土から遠のき、晴天の飛行日和に胸をはずませておられる諸兄も多い事と思います。

ホンダフライングクラブ、フライングスクールも名実共に日本国内同種団体と比してトップの座に成長して来たことを同慶に存じます。これもクラブ員皆様の熱意が有ったのことで、今後も益々上昇線をたどるように願って止みません。私事、このたび本田航空の代表取締役社長の職務を辞任し相談役に就任いたしました。昭和47年5月以来15年4ヶ月の間、皆様に激励されながら漸く航空事業会社の一端を占める企業に育って来ました。万年不況業種と言われて来たこの業界の中で、「知慧と努力」でやれるところまでやってみようと言うのが15年前の当社の姿であったように記憶しております。後席に着いては挫折するのは世の習いで、我々の頭脳で生き抜く方途を見出そうと意志統一をし、その一つとして飛行訓練をより充実したもの、願わくば教育の一環として飛行訓練を位置付けられないかを論議し、事業の主体をここに集中して来ました結果、どうやら形が成って来た感じがいたします。が未だ残された課題が幾つかあり、その一つに事故防止、安全確保の問題があります。不安全を承知で、事更危険な行動を取る人はいないはずですが、何故事故が発生するのか。原因の一つとしてヒューマンエラーを否定することが出来ないと考えられます。気の緩み、自己満足、マンネリ等々、普段特別に何んでも無い様な事が、三次元の世界ではとんでもない結果を誘導することがまま有ることを意識すべきではないでし

ょうか。

トラブルの発生は重大な結果をもたらし、多くの人を犠牲にし、また悲哀を強いることに成りかねないのです。「初心、基準に忠実であって欲しい」、これが何より大切な事のように思われます。

未知への挑戦は人類の不滅の欲求です。楽しみを求めて結果に泣く愚は何んとしてでも避けなければなりません。安全が最優先し大空への夢が一段と膨むように陰ながら祈願して止みません。

15年余の本田航空の勤務は今にして思えば束の間の感じですが、その間存分に仕事がやれたこと、微力ながら成果が現実の形で表われていることなど、本当に意義ある人生の一駒を送らせて頂いたことを感謝しております。これからも皆様のご発展を心から願っております。

社長辞任に当り一言ご挨拶とさせていただきます。

永い間有難うご座居ました。

△△△△ 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

62年 12月				63年 1月			
日付	科目	コース	教室	日付	科目	コース	教室
2 (水)	工学 1	D	桶	6 (水)	法規 4	C	サ
4 (金)	空中操作 3	C	サ	8 (金)	工学 2	D	桶
7 (月)	気象 1	D	桶	11 (月)	通信 4	C	サ
9 (水)	法規 3	C	サ	13 (水)	気象 2	D	桶
10 (木)	通信 1	D	桶	14 (木)	航法 1	D	桶
14 (月)	航法 5	C	サ	19 (火)	工学 4	C	サ
15 (火)	法規 1	D	桶	21 (木)	通信 2	D	桶
17 (木)	工学 3	C	サ	23 (土)	特殊無線 1	C	サ
18 (金)	空中操作 1	D	桶	25 (月)	気象 4	C	サ
21 (月)	気象 3	C	サ	26 (火)	計器飛行 2	D	桶
22 (火)	計器飛行 1	D	桶	28 (木)	航法 2	D	桶
25 (金)	通信 3	C	サ	30 (土)	特殊無線 2	C	サ

※ 11月4日（水）の桶川での講習は11月9日（月）に変更になりましたので、御間違いのないようにお願いします。

〔 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	受付受講印
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 着氷 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	

***** 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)基礎航法教室 (2)基礎航法教室 航法計算盤 航法計算盤の使い方 (3)(4)航法計算書の作り方 航法計算盤 プロッター 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

