

CLUB DAYORI

SECTION 7
AIRPLANE & SYSTEMS DESCRIPTIONS

CESSNA
MODEL 172P

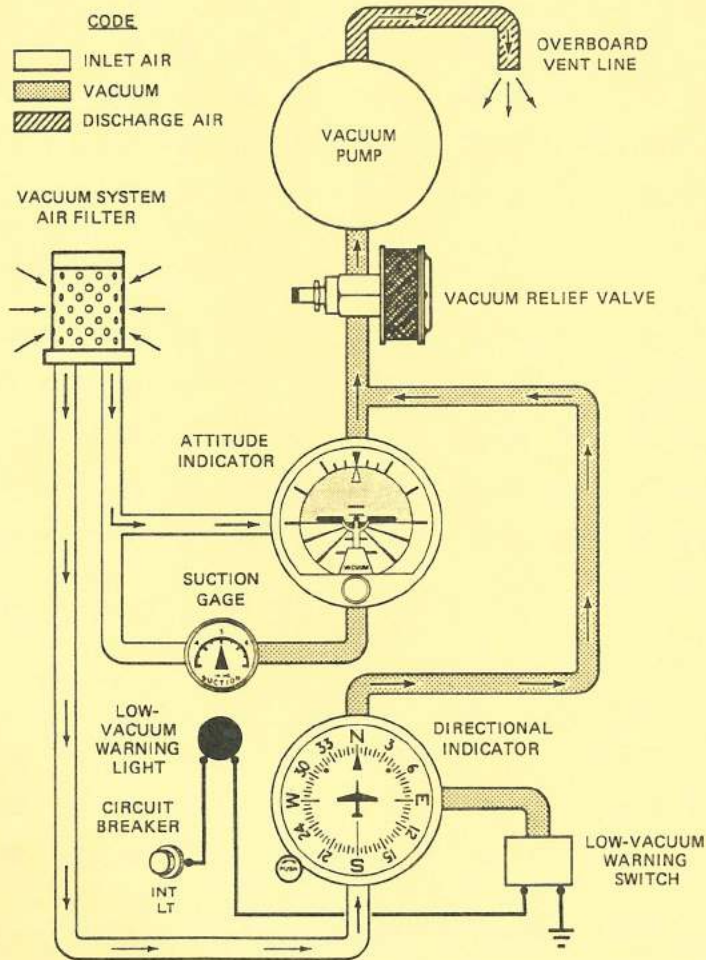


Figure 7-9. Vacuum System

7-34

Original Issue

No.89

1988
MAR.

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。

★ フライングスクール

5 4 3 0	高橋利美さん	栄養士	北区	25才
5 4 3 1	安田雅司さん	会社員	足立区	24才
5 4 3 2	斉藤隆行さん	会社員	東松山市	20才
5 4 3 3	瓜田健一さん	会社員	横浜市	36才

★ フライングクラブ

1 7 8 3	高橋正二さん	会社役員	柏市	37才
1 7 8 4	鎌田直彦さん	会社員	荒川市	32才
1 7 8 5	清水紀行さん	会社員	所沢市	25才
1 7 8 7	朝日和雄さん	会社員	習志野市	24才
1 7 8 8	伊藤紀行さん	会社員	鹿沼市	40才

おめでとうございます

◎ ファーストソロ

尾崎和行さん	62. 12. 20	JA 3938
大武秀夫さん	63. 1. 3	JA 3821
武藤重治さん	63. 1. 14	JA 4004

本年度よりファーストソロ及び実施試験合格者に喜びの気持ちを一言、コメント頂くことになりました。

今回は、メ切の都合上、武藤さんに代表して一言頂きました。

 * 幾度となく挫折感を味わいながら、「やっと一人で飛べる」という気
 * 持ちちは、桶川から自宅に帰る途中、じわじわと沸いてきました。その
 * 晩はとてもうまい酒が飲めました。これから、単独飛行の人、うまい
 * 酒を飲みましょぅ!!
 * 武藤重治
 * *****

次の方は、操縦練習許可書の期限が迫っております。早目に更新の準備をして下さい。

・ 63年3月中に期限の切れる方

島本 国雄さん(3/5) 吉野 秀行さん(3/6) 小宮 正己さん(3/15)
竹田 久雄さん(3/15) 松沢 賢さん(3/15) 鈴木洋之助さん(3/15)
須田 貞子さん(3/24) 前沢 彰一さん(3/26) 小川 正水さん(3/26)

・ 63年2月中に期限の切れる方

秋山 春美さん(4/6) 田中 規夫さん(4/6) 林 和夫さん(4/19)
野村富美江さん(4/13) 千賀 康義さん(4/6) 吉田 幸生さん(4/6)
原子 謙二さん(4/19) 平岡 英博さん(4/19) 板橋 繁男さん(4/19)

▼ 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 (シャチハタは不可)	
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

【運航部よりスクールの皆さんへお願い】

個人で操縦練習許可書の申請を行っているスクールの方は、管制区内での操縦練習の許可申請で個人個人の練習許可番号及び有効期限が必要となりますので、是非お早目に本田航空、運航部あてに御連絡下さい。

クラブ・ニュース

★ クラブ、スクールの皆様にお願ひ！ 予約の方法が変わります。

皆様御承知の事と存じますが、岡山訓練所で全日空乗員の訓練が再会され、機体・教官とも多数岡山に移動いたしまして、その結果クラブ、スクールの皆様に大変御迷惑をおかけし誠に申し訳ございません。只今会社側といたしましても大至急対策をたてていますが、今しばらくの間皆様、御協力をお願い申し上げます。つきましては、予約の方法を当分の間変えさせて頂きたく存じます。機体・教官とも増員が出来るまで、なにとぞ御辛抱御協力のほどお願い申し上げます。

・クラブ、スクールとも…

予約受付開始：前月の1日より受付いたします（4月分は3月1日よりお受けいたします。電話の御予約も同じです。）

- ・スクール：1. 練習生は、1ヶ月につき予約可能日数を4回に限定いたします。但し、土・日・祭の御予約はお1人2回までといたします。（あとの2回は平日をお願いいたします）
- 2. 実施試験前の練習生は、1ヶ月8回予約可能日数といたします。
- 3. その他の御希望は、キャンセル待ちの覧に御記名下さい。会社側で調整させて頂きます。

- ・クラブ：ライセンサーは、従来通り。但し教官同乗の場合は、スクールと同じ扱いとなります。

★ セスナ、カッタラスC 172-RG II 特別会員募集中！

オーナー感覚でロングナビを楽しみませんか？

このたびクラブでは新企画として、クラブライセンサーにセスナC 172の高速機カッタラスRG IIを新方式で提供いたしたいと思ひます。大変有利な条

件と思います。ふるって御参加下さい。但し先着順10名にてしめ切りとさせて頂きます。

1) 限定会員……10名

2) 条件及び特典…クラブ、ライセンスであること

- 特別会員権費…¥2,000,000円を出資して頂きます。
- 特別会員飛行料金…1時間当り ¥17,000円

※ 上記料金には次のものが含まれております

1. 保 険：機体・第三者賠償・塔乗者各保険
2. 機体整備料：対検・時間CK・部品代・日常点検等一切
3. 管 理 料：機体管理・飛行場使用料等
4. 燃 料 費

特 典

- 200万円の会員権で、あとはいくら飛んでも時間当り17,000円です。
- 日・祭日料金は設定いたしません。但し、会員予約が日・祭に集中する場合は、会員間にて調整していただきます。

3) 機体 JA3881 (殆んど新機の状態です) C172RG II

エンジン：ライカミングO-360、180hp

プロペラ：マッコーレイB2D (可変ピッチプロペラ)

着陸装置：3車輪油圧引込脚

性 能：最大速度 145KT 燃料容量 66usgal

最大巡航 140KT 実用上昇限 16800FT

経済巡航 121KT 航続距離 840nm

アビオニクス：SDFLOV/C 航続時間 7H

オートパイロット付 定 員 4名

※ 近々説明会を開く予定にしています。詳細はクラブ担当
大江迄御連絡下さい。

★ フライングクラブ定期集会についてのお知らせ

そろそろ花の便りが気になる季節となりましたが、恒例のクラブ定期集会を開きます。役員ならびにクラブスクールの方、お誘い合せの上御集合下さいます様お願い申し上げます。

日 時：昭和63年3月13日（日）午後1時 桶川クラブルーム

議 題：1) 本年度行事・企画について

2) その他

★ 南紀白浜空港でニッサンレンタカーが20%OFFとなります！

南紀白浜へロングナビで行かれたら、ホンダFC員と名乗って頂ければ、クラブ員松本健一さんの御紹介でニッサンレンタカーが割引で借りられます。御利用の方は、下記へ御連絡してください。

(有) 田辺観光バス

TEL 0739-43-1151

クラブ・スクール・投稿コーナー

このコーナーではクラブ、及びスクール皆さんの御提案、経験談など情報交換の場として御利用頂ければと願っております。どうぞ皆さんふるって御投稿下さいませお願い申し上げます。(又クラブに対する御希望などもお寄せ下さい。)

「ベテラン、パイロット」ということについて

昨年一年間も小型機による墜落事故等が多数発生し、多数の方が死傷されたことが新聞報道等で報道されましたが、それによるといつも操縦していたのは飛行時間何千時間何百時間のベテラン、パイロットだったという記事に接しますが、果して重力に抗して空を飛翔する航空機の操縦士にベテラン、パイロットという形容詞があてはまるのでしょうか。

私は57年2月よりホンダ、フライング、スクールで自家用機訓練をうけて、60年9月にやっと実地試験にパスしてライセンスの一員となり、現在450時間の飛行時間に達するまでになりました。

今も週一回のわりで調布運航所にてPO-TRNGをつづけています。

戦前陸軍少年飛行兵として17才で操縦桿(ステック)を握って、憧れの戦闘機乗りとして一式戦闘機「隼」にまで搭乗するまでになりました。戦前の飛行機では飛行機のランナップはほとんど整備士まかせで、操縦士は機体に入り込んで、スイッチ、コック、レバー(オールスイッチ・燃料コック・スロットルレバー)を点検確認するのみですぐ発進するような極めてあなたまかせの一面がありました。それでも整備士が乗り込む前には必ず機体状況の説明がありました。

その機体状況の説明がいかに重要な事だったかを次にお話しします。それは終戦2ヶ月ぐらい前の事でした。旧満洲・公主嶺飛行場から満・支国境の近くの山海閣まで、我々が一式戦闘機に乗るまでに戦闘訓練や実弾射撃等で一番搭乗した九・七式戦闘機を特別攻撃隊用に引渡すための空輸でした。その九・七式戦闘機はその時燃料は100%のアルコール燃料でした。(勿論特攻隊としては燃料はガソリンに改装します)公主嶺飛行場を6機の編隊での離陸でした。途中燃料補給地としてよる奉天飛行場に一路南下しました。

当時の高度計は今とちがって離陸飛行場の標点で零規正でしたので奉天市上空に来て場周経路(トラフィック)に入って高度約300mでの場周飛行では高度

計の指標の零以下でした。

それは公主嶺と奉天では標点が全然ちがって奉天の方がはるかに低かったのです。それでトラフィックでの場周高度は全て目測にたよるしかありませんでした。第4旋回（ファイナル・ターン）に入ってR/W見ると目測でも100mぐらい高い感じでした。このままではオーバーランは必至でしたし、軍用飛行のためにゴアランドを許されませんのでスロットルレバーを一気にしぼり高度を下げることにしましたところエンジンがブス・ブスというまもなく停止しました。

そのとき公主嶺を飛びたつ寸前に担当の整備の兵長から「尾形伍長この機体はアルコール燃料だから上空で一気にレバーをしぼるとエンジン停止をおこすことがあります、そのときは決してあわてずにスロットル・レバーを軽く二、三回前後に操作すればエンジンがかかりますから」と言われたことが脳裏ににあったことを思い出して言われたとおりに実行してエンジンが再び始動して着陸することが出来ました。

このように、自分では空をも飛ばず日夜地上での整備に明け暮れる整備兵長こそ技術者・ベテランというべきだとおもいます。

扱て、私の現在のフライトですが、いつもいつも不安と恐怖が同居しているような心境です。それというのも一人でランナップ、チェック後テイクオフして地上から離れた瞬間からランディングまでの時間、航空中いつも計器盤の点検や前方周囲の空域の見張り等の事が教官同乗飛行のとき以上に行なわれている事についています。巡航飛行のときでも回転計の指針が2200～2100回転の回転が実際にこれでいいのか、単調だが確実に回転しているエンジンでも奇異に感じることもあるものです。調布からホンダAPまでの片道15分ぐらいの巡航中でも緊張感を解きほぐすように必ずタバコに火をつけて一服します。私はフライトは一回一回、離陸着陸が真剣勝負だと思っています。また私は操縦士は「大胆であり・細心であれ」をモットーとしています。共に忘れてならないことは、フライト前には体調が完調であること、前夜の睡眠・食欲・排便等々フライト前に何か一つ気分的に引っかかるものがあるときはフライトは中止すべきと思います。これからも肉体の許すかぎりフライトはつづけていくつもりですが、天候の変化、気流の乱等、調布からホンダAPまでわずか20数マイルの距離ですが、

内陸的な日本の気候のちがいで視程、風向、風速のちがいが身にしみます。

このようにせまい日本の空の気候変化のはげしい空を飛ぶ私達に飛行何千時間、何百時間のベテランパイロットという形容詞があってもいいものなのでしょうか。時時刻刻変化する空の上で重力に抗しての、いってみれば斗いですからライセンスも訓練生も飛行時間の差はあっても同じだと思います。マスコミ報道による記事にするベテランパイロットは、単に形容詞にすぎません。安全運航をいつまでもつづけて無事リ・タイヤしたときに初めてベテランパイロットと言うべきです。事故をおこしたことは事実ベテランでなかったことだったわけです。要はあくまでも安全運航に心掛けて、大空に魅せられた一員としていつまでも元気でフライトをつづけるつもりです。

調布運航所 所属クラブ員

尾形 隆夫

5203 Y Y 生

クラブ員の皆様、安全飛行なされていますでしょうか。昨年は小型機の事故も多く、当クラブ全員の安全のための再フライトチェックを行っておりますが、あまりの心配のあまり何処へも行けないのも残念な事です。それで今回は手近な大島へのナビゲーションをしていただくために大島の観光案内をいたします。我々の一般的な大島へのナビは大島空港の缶ジュースを飲んで帰るか、近くの紫陽花の喫茶店でひと休みするのが常のようですが、大島にもいい所がありますので今からでも行かれてはいかがでしょう。

さて、これから案内をするのですが、クラブ員の方で1986年6月号の大島特集のクラブだよりをお持ちの方は合わせて御覧下さい。

【半日日帰りコース】

大島へ行くには空港の許可を受けなければなりません。開港時間は8時半からですので早めに許可を取っておくべきです。ただ、8時半前に桶川や調布を出る場合は前日に許可を取っておきましょう。また、時間外の気象状態については大島測候所に問合せれば詳細におしえてくれることでしょう。

大島空港での手続きを終えたら、空港横のヤシの木の通りを300m程歩き、森川レンタカーで車を借りましょう。ここではホンダのクラブ員に1日5,000円、一泊用8,000円の超特価でガス込み、乗捨自由の車を貸して下さい。(車は良い物は貸していただけないので、夏のクーラー付等は無理です。)

車を借りたら、まず三原山山頂口へ登りましょう。残念ながら火口付近は立入禁止となっておりますが、浴岩の恐しさをつくづく見せてくれるでしょう。他に元町や飛行場の美しい景色が望めるでしょう。さて次に少し山を下り、旧登山道の所へ行き、割れ目火口へ行ってみましょう。ここは間近に火山に接することが出来ます。浴岩に埋もれた木々、素足で地面に触れれば地熱を感じることも出来ます。

次に山麓のリス村へ行ってみましょう。入場料は大人400円となっております。タイワンリスとチョウセンシマリス、他にウサギの放飼いをしており、直に手からエサを与えることが出来ます。ここでは注意していただきたいのは、シマリスの動きが無防備に動くので歩いている間に足の下にリスが入ってしまい圧死させてしまうので、くれぐれも御注意下さい。(この筆者も1びき圧死させてしまいました。業者に聞きましたところ、この件はかなり多いとの事でした。)

もうそろそろ咽が乾いてくる頃でしょう。そこで大島ではコーラやジュースを飲まず、紙パックに入った大島牛乳を飲んでみましょう。この大島牛乳は首都圏では味わえない、昔なつかしい牛乳本来の味がします。はっきりいって濃いのであります。パックは200ccと1ℓがありますが、十分に大島の土産にもなります。売っている所はスーパーマーケット等にありますが、飛行場の北西の位置に製造所で直売りもしております。

次に大島郷土芸能館へ行ってみましょう。入場料は400円、内容は噴火の映像と御神火太鼓の音の共演で、その音響効果には驚くことでしょう。なお、ここではあしたばのお茶と焼酎が試飲が出来ます。なお、売り子のお嬢さん方の御神火太鼓のショータイムは1日2回か3回の程度なので時間を確認の上で行って下さい。

さあ、最後に腹ごしらえをして帰る準備をしましょう。それ程お金をかけなくてもよい所は大島自動車学校前から南の元町方面へ100m程入った所に寿司元

があります。この上寿司は値段も手頃でネタも新鮮ですから是非寄って見てもよいでしょう。

ちょっと裕福にしたい方は元町の馬の背にある「駒」へ行って見ましょう。ここは建物もすばらしく、昼食も最高4,000円位まであるそうで、大島一の所があります。帰りにはお土産ですが、クラブ員の間では牛乳煎餅の椿あげが好評のようです。左党の人には真空パックでない新鮮なくさやも好評のようです。

以上で半日コースは終わります。

【1泊コース】

1泊コースは、大島空港が基本的に駐機を認めていませんので、会員が直接に大島空港事務所へ連絡しても難しいので、本田航空の豊田さんに相談してみると良いでしょう。きっと良い返事がもらえると思います。

さて、次に宿泊施設ですが、大島にはホテル・旅館・民宿とありまして、民宿は5,000円より、旅館が6,000円より、ホテルが8,000円からあるようです。安い宿泊費＋特別料理で民宿、旅館で1万円位で収まり、かなり良い刺身がたべられます。

夏場については電力容量の制限上、大島のホテル系にしかクーラーがないので御注意下さい。旅館でクーラーがあるのは1軒だけで、岡田港にあります。さて、推薦する所は、民宿はどこでも同じような程度ですので推薦はしません。旅館については安くてクーラーのある岡田の良作丸旅館（定員17名）、ホテルは、見晴しの良さで行くなら、「大島観光ホテル」プールやテニスコートのある所なら、「為朝園」等があります。

1泊コースの観光は、前記の半日コースと同じですが、島内1周コースを取ることができます。まず、森川レンタカーで車を借り、三原山山頂口の展望台へ、次に爆裂火口へ、次にリス村へ、次に芸能館へ、次に大島牧場の牛乳工場へ、次に飛行場の南側にある郷土資料館へ行って見ましょう。資料館は公営のため400円位で入場できまして、内容は大島の歴史と資料が展示されております。次に車で波浮港の方へ向いましょう。途中、野増地区と差木地地区の間で地層切断面をはっきり見ることが出来るでしょう。波浮はそれ程見る所もないのですが、港の方へ下りれば、野口雨情の歌碑がありますが大したものではありません。ここは

途中の展望台から波浮の港が火山の火口である事を見るだけにしましょう。次に2,3 km 走って、オタイネ碑から変色水域で有名になった筆島の展望をして、次に大島の東側の火山灰の降った道路を走り、都立大島公園へ行ってみましょう。ここでは三原山噴火のビデオ上映をしており、当時の状況がしのべれます。また、ここは動物園があり、動物が一部放し飼いにされております。特にかわいらしいのは八丈島のキョンではなく、大島のキョンで、台湾産の小型のシカだそうです。なお、この公園は春先の椿や大島桜が有名だそうです。次に岡田港へ向い、1周50 kmの島内観光はすべて終了です。

レンタカーは空港に乗り捨ててもかまいませんし、森川レンタカーへ返納しても良いでしょう。

大島温泉ホテル	(三原山)	04992-2-1673
為朝園	(元町)	04992-2-2281
良作丸	(岡田)	04992-2-8545
寿司元	(北の山)	
駒	(元町)	04992-2-3296
森川レンタカー	(北の山)	04992-2-1281

※※※ 3月15日まで椿まつり ※※※

[クラス II NOTAM]

Phone: 03(580)3111

AFTN: RJTDYA

JAPAN

MINISTRY OF TRANSPORT
CIVIL AVIATION BUREAU

運輸省航空局

AIC

Nr. 004~005

2 April 1987

004

稚内空港における新滑走路の飛行場標識について

現在、稚内空港において滑走路延長工事が実施されており、昭和62年5月8日から、付図に示すとおり新滑走路の飛行場標識が漸次設置される（なお、禁止標識が6ヶ所設置される。）ので、稚内空港に離着陸する航空機は注意すること。

備考：

1. 新滑走路供用開始後、現滑走路の滑走路標識のうち接地帯標識及び中央標識が漸次消去される。
2. 新滑走路の供用開始については昭和62年4月9日付クラス2ノータム NR. 089 にて通知される。

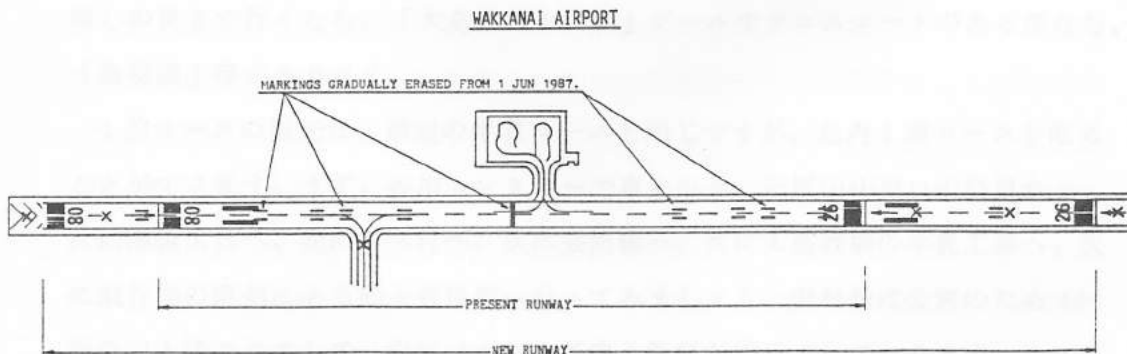
004

Aerodrome markings on the new runway at Wakkanai Airport

The runway extension construction is conducted at Wakkanai Airport; from 8 MAY 1987, aerodrome markings will be gradually marked on the new runway as shown in attached chart (including 6 closed markings); therefore, the aircraft which will land on or take off from Wakkanai Airport shall pay a special attention.

Remarks:

1. From commissioning of the new runway, touch-down zone markings and mid-point markings of present runway will be gradually erased.
2. Commissioning of the new runway will be notified by NOTAM class 2 NR. 089 dated 9 APR 1987.



005

中標津空港における新滑走路の建設工事について

現在、中標津空港における既存の滑走路の北側において新滑走路が建設中である。すでにその形状が視認できる状態にあるので(なお、禁止標識が6ヶ所に設置されている)、中標津空港に着陸する航空機は当該滑走路と誤認しないよう注意すること。(付図参照)

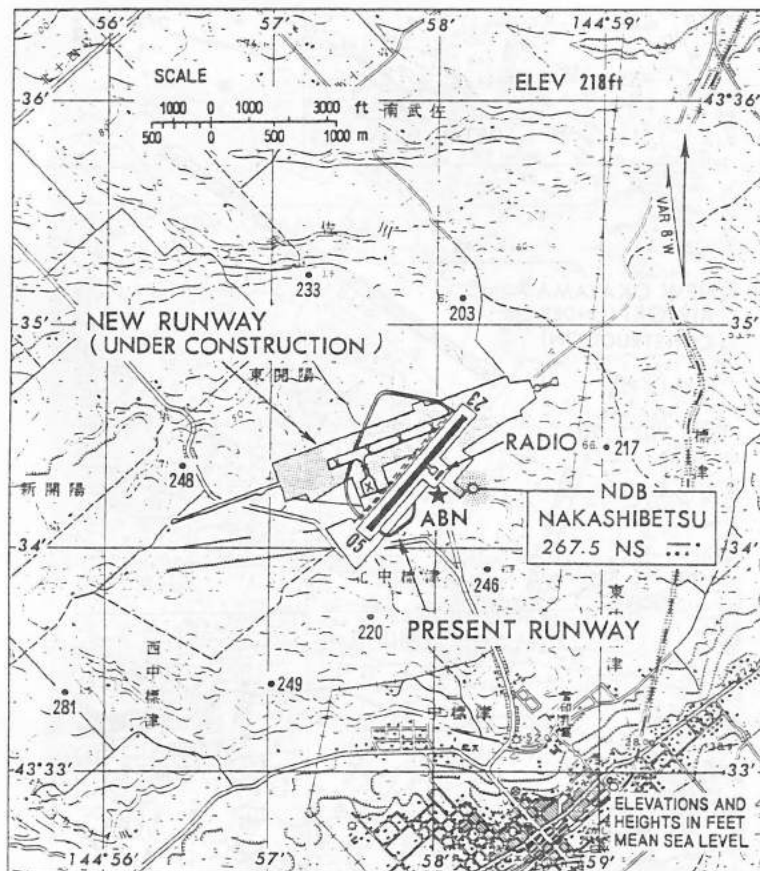
備考：新滑走路の運用開始については、別途クラス2ノータムにより通知する。

005

Construction of new runway at Nakashibetsu Airport

The construction work of new runway at Nakashibetsu Airport is under way at north side of present runway. As the new runway becomes visible (and 6 closed markings have been marked on the runway etc.), the aircraft which will land on Nakashibetsu Airport shall pay a special attention not to confuse the runway. (See attached chart)

Remarks: Commissioning of the new runway will be notified by further NOTAM class 2.



011

新岡山空港の建設工事について

現在、岡山空港の北北西約20 km の地点で新岡山空港が建設中である。すでに新滑走路の形状が視認できる状態にあり、また、同滑走路に飛行場標識が設置されているので（なお、禁止標識が8ヶ所に設置されている。）、岡山空港に着陸する航空機は当該滑走路と誤認しないよう注意すること。（付図参照）

備考：

新岡山空港の供用開始については、別途クラス2ノータムにより通知する。

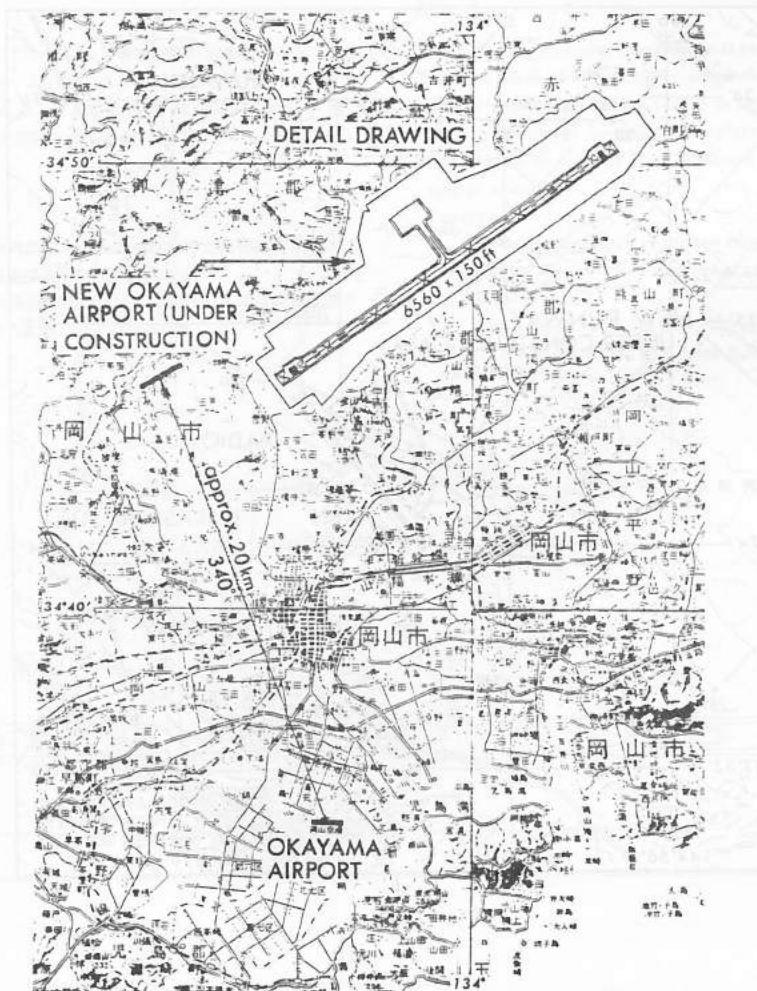
011

Construction of New Okayama Airport

The construction work of New Okayama Airport is under way approx. 20km north north west of Okayama Airport. As the new runway becomes visible; aerodrome markings have been marked on the runway (including 8 closed markings), the aircraft which will land on Okayama Airport shall pay a special attention not to confuse the runway . (See attached chart)

Remarks:

Commissioning of the New Okayama Airport will be notified by further NOTAM class 2.



012

奄美空港に近接する新奄美空港の建設工事について

現在、奄美空港の北東側において新奄美空港が建設中である。すでに新滑走路の形状が視認できる状態にあるので（なお、禁止標識が6ヶ所に設置されている。）、奄美空港に着陸する航空機は当該滑走路と誤認しないよう注意すること。（付図参照）

備考：

新奄美空港の供用開始については、別途クラス2ノータムにより通知する。

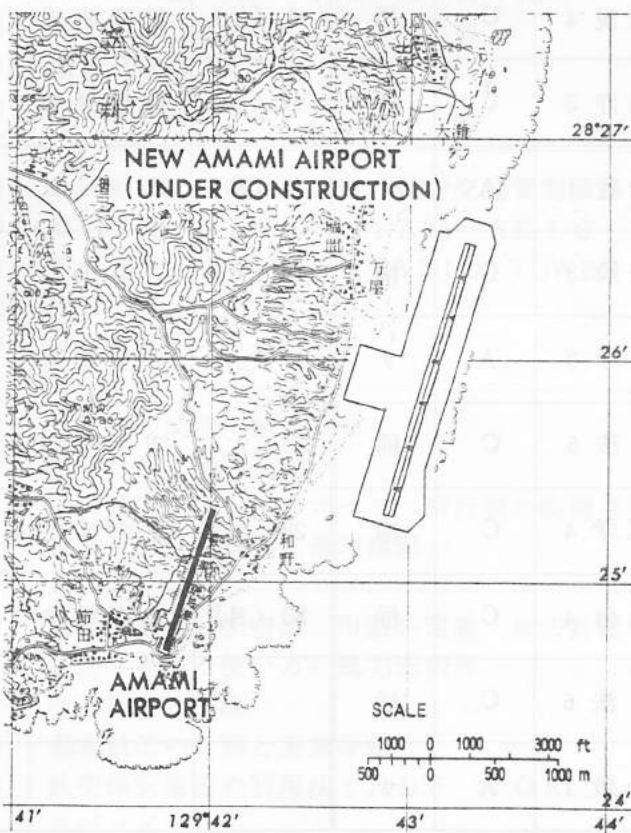
012

Construction of New Amami Airport in close vicinity of Amami Airport

The construction work of New Amami Airport is under way at north east side of Amami Airport. As the new runway becomes visible (and 6 closed markings have been marked on the runway), the aircraft which will land on Amami Airport shall pay a special attention not to confuse the runway. (See attached chart)

Remarks:

Commissioning of the New Amami Airport will be notified by further NOTAM class 2.



△△△△ 学 科 講 習 △△△△

サ：サンシャイン（文化会館7F）…A コース

桶：桶 川（2F教室）…B・Cコース

4 月				5 月			
日 付	科 目	コース	教 室	日 付	科 目	コース	教 室
1 (金)	計器飛行 4	C	桶	2 (月)	航空工学 1	B	桶
4 (月)	航空法規 4	C	桶	6 (金)	航空法規 2	A	サ
6 (水)	空中操作 3	C	桶	11 (水)	航空気象 2	A	サ
8 (金)	計器飛行 1	A	サ	12 (木)	航 法 1	B	桶
12 (火)	運航一般 3	C	桶	16 (月)	計器飛行 1	B	桶
13 (水)	航空工学 2	A	サ	18 (水)	航空通信 2	A	サ
15 (金)	航 法 5	C	桶	26 (木)	空中操作 1	B	桶
18 (月)	航空工学 4	C	桶	28 (土)	特殊無線 6	B	桶
20 (水)	航空通信 4	C	桶	30 (月)	航空気象 1	B	桶
22 (金)	航 法 6	C	桶				
29 (金)	運航一般 1	A	サ				

(注) : 5月以降Dコースを廃止し、Cコースを桶川とします
 のでお間違いのなきようお願い申し上げます。

〔 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(A DF 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	受付受講印
計器飛行(1) (2) (3) (4)	計器飛行の歴史 計器の見方 G/H D/G 旋回計等) 基本計器飛行 ADF (指示器の見方 LOP ホーミング インターセフト アプローチ) VOR (指示器の見方 ラジアル LOP インターセフト) 計器飛行方式による飛行の方法 (I F R)	
空中操作(1) (2) (3)	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 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 180° スポット着陸 シャンデル レイジー8	
運搬一般(1) (2) (3)	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 航空情報の確認 気象情報の確認 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) (2) (3) (4) (5) (6)	電波法(1) 総則 無線局の免許 無線設備 無線従事者 電波法(2) 運用 監督 業務書類 通信術 無線工学(1) 予備知識 無線電話の基礎 無線工学(2) 無線電話の基礎 無線電話の設備 無線工学(3) 無線電話の設備 無線工学(4) 無線電話設備 ファクシミリ ATC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	—	(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)航法計算書のつくり方
		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

