

WING NEWS

HONDA FLYING CLUB



HONDA FLYING SCHOOL

1995.AUG



Nieuport 17c

Country of origin: France

Type: Single-seat scout.

Powerplant: One Le Rhône rotary engine rated at 110hp.

Dimensions: Wingspan 8.23m(27ft 0in), length 5.94m(19ft 6in), height 2.13m(7ft 0in), wing area 14.75m²(158.8sqft).

Weights: Empty 374kg(825LB), loaded 559kg(1233LB).

Performance: Maximum speed 172kph(107mph) at 1980m(6500ft), endurance 2hr.

Armament: One fixed Lewis or (later aircraft)

Vickers machine gun, plus four Le Prieur rockets

Service: First flight 1915 service entry 1916.

※単位 lb (エルビー)
ポンドです。

133

夏がやってきました！ 猛暑の中、安全に飛行しましょう！

運行部長 近藤 真

天候不順のながい梅雨がやっと明けました。その後は、うだるような猛暑が続いております。クラブ員の皆様は、お元気にお過ごしでしょうか。今は夏休みの時期でもあり空も非常に混み合っております。

そのような中で、7月15日（土）、夜間飛行中にランプ内において、タクシー中のセスナ機が駐機中の他機に接触し、現在両機共修理中です。このような猛暑のなかではありますが、初心に還り基本動作を守って安全に飛行して頂ければ、と念願しております。

コングラッチュレーション 教官からひとこと

・ファーストソロ



早川賢治さん

平成7年7月14日（金）

J A 4025

当日は、13時の予約は、梅雨末期の低視程でキャンセルでしたが、14時頃から青空が見え始め急速に天気も回復し、15時からの訓練となりました。以前に同乗した時、ソロは近いと見ていましたので、ブリーフィングの時からソロフライトの注意事項を入念に実施して、ソロチェックに臨み、ほとんど問題なく規程の着陸回数で終了しました。また、ソロ・フライトもグッドランディングで終わり、これまでで一番気が楽なソロのチェックアウトと監督でした。これからも、この安定した着陸の感覚を忘れずにフライトして下さい。

本田教官



実地試験を終えて

No.5435 小松竜太

私は、2月20日事業用操縦士の資格を取得する事が出来ました。

試験が決まってからの約1ヶ月は、毎日がプレッシャーの連続で、フライトもなかなか形にならず、試験当日も、西高東低の冬型の気圧配置で風が強く、気流も悪い状況でした。

このような中でも合格する事が出来たのも覚えの悪い私に適時適切な訓練テーマと方針を与え続けて下さった伊藤教官をはじめとした本田航空の職員の皆様、嫌な顔一つせず勉強に付き合ってくれたクラブ、スクールの皆様のおかげと感謝致しております。

今後も、本田航空で教わった事を忘れず、勉強・技量の向上に努め、楽しく安全なフライトを心掛けたいと思っております。



H 7 . 4 . 2 7

学科試験のお知らせ

11月期 自家用・事業用操縦士学科試験

実施日 11月26日(日)

申込締切(航空局) 10月13日(金)

(本田航空) 10月10日(火)

- ・現在合格している方は、有効期限を再確認して下さい。
- ・申請書は運航管理にあります。
- ・11月期の試験合格を目指して10月からの学科講習会で集中講座を行います。



日本一時間がかかった事業用操縦士誕生記

No.1899 矢野清治

試験官の「合格」と言う言葉を耳にした瞬間、私の苦渋に満ちた12年間の航空人生に決着を付けることができました。

思えばアメリカ留学でライセンスを取得し、帰国後数年の就職浪人時代、ヘリコプターの輸入販売会社、社有機の自家用操縦士時代を経て、本田航空に入社、ここでパイロットとして一人前になろうと決意新たに訓練を待つ日々を送る。しかし、バブルの崩壊が全ての可能性を無にしてしまいました。何の為に今迄頑張ってきたのか、今ここで諦めたら今迄の時間は全て無駄になってしまうのではないかと、ともすれば弱気に支配される自分にムチを打ち、前進する事のみを優先し、自分の力で訓練を開始することを計画しました。どうしてもパイロットになりたいと思う鉄の意志は周囲の人を味方にして数々の問題をクリアーして、念願の事業用操縦士訓練を開始することが出来ました。あとは集中するのみです。まず自分の休日はもちろん防災航空隊での当直明けも仕事がなければ全て訓練に当てました。去年の8月に始めて約11ヶ月間、勉強と訓練に費してきました。

自分自身の知識としてすでに理解している事項についても案外いいかげんな知識であった事を自覚し、新たに得た知識は経験で裏付けする、これは訓練中だけではなく、パイロットとして仕事をする上で一生付いて廻るノルマだと再び自覚しました。

本来私は飛行機のパイロットを目指していたのですが、友人の「ヘリもおもしろいよ」と言う誘いに乗って試しに乗ってみました。初め「何だろうこれ?」「どうしてこんな動きが出来るのだろうか?」という何も回答も得られない疑問でいっぱいでした。これが引き金となり私の好奇心は大いにふくらんでいきました。中でも点から点への移動、空中停止、空に上れば飛行機同様に飛行することが出来、その動きは変幻自在。およそ全どの人が「空を飛ぶ」と言えば、この様なことを空想するに違いないであろうという現実を私は体験していました。私はすでにヘリコプターという乗り物の虜となっていました。ヘリコプターは不安定だとよく耳にしますが、乗り慣れて来るとそれが又魅力となってくるものです。不安定な裏を返せば運動性抜群の証なのです。

どのような速度域からでも変位を与えることも出来(高速度では少々キツイが…)何よりも特徴と言えば空中停止出来ることでしょう。(私はアメリカでよく鹿やうさぎを追いかけ廻っていました)フィギュアスケートからジャンプ迄を一度に体験出来ると申し上げれ



ば適当でしょうか。あと大きな魅力と言えばあの大きなバブルウインドウから見える外界でしょう。飛行機と違い前方にエンジンを装備していない事が辛いし、前方視界は最良に保たれています。ナビゲーションに行けば、その違いははっきりと知ることが出来るでしょう。地点標定はヘリの方が容易に行うことが出来るのです。

その他ヘリは、その性能上、航続時間は約3時間程度と短かく、ロビンソンR-22型は3時間30分程度で比較的長時間の部類に位置しています。しかも着陸地点を「飛行場」と制約されないのも（もちろん物理的な話ですが）関東平野であればほぼ全域、本田エアポートから往復可能で、実用面でも優れた性能を誇っています。

4月28、いよいよ待ちに待った試験当日、私は不覚にも数日前から風邪をひいており、微熱がありました。この日は天候は悪く、試験はオーラルのみで終了しました。明けて29日にフライト試験ということで、この日は帰宅して風邪をなおすことに専念しました。

翌日もまだ熱がありましたが、気合いで振じ伏せてフライトに向いました。天候は前日とあまり変わりなく、シーリング及び視程もやや悪く、とにかくホバークとタッチアンドゴー、オートローテーションから始めました。

この日は無風に近かったことが幸いし、どの科目も1回でクリアすることが出来ました。（ノーマル・アプローチは1回やり返しましたが）その後、シーリングも2000F近くまで回復し、エアワークも実施可能と判断されたのでエアワークへと向いました。これまでの訓練では必ず1回では決まらない科目はありましたが、この日は不思議とミスもなく実施することが出来ました。朝自宅を出る前にご先祖様に手を合わせたことがあるいは幸運をもたらしたのかとも思いましたが、とにかくエアワークも終了し、あとはナビゲーションを残すのみです。コースは本田A/P → 寄居 → 笠間 → 四街道 → 東京のヘリポート → 本田A/P。本田A/P → 寄居間は地文航法で飛行し、寄居を発動点とし、その後のレグは推測航法で飛行しました。笠間まではどうにか天候は良かったのですが、その後は悪天候で引き返すことも考えましたが、すでに山間部を過ぎていたので一番安全な方法でさらに前進することを判断しさらに飛行を続けました。その後、竜ヶ崎でコースチェンジの後、本田A/Pへ帰って来ました。着陸時にエンジン機能不良時にどう対処するかを質問されて、それに口頭で応えながら着陸、もう一度トラフィックを廻り、滑走着陸で着陸しナビゲーションを終了しました。最後の講評時に燃料管理のルーズさを指摘され、現状認識の甘さを痛感しました。それにしても、最後までねばり強く試験をして合格にしてくれた試験官に深く感謝すると共に、驕る心を戒めるいい体験となりました。試験終了後、運航部の皆んなに合格を報告したときの拍手は今も耳に残っており一生忘れられない思い出となりました。これから良き航空人となれる様より一層努力を重ねてまいります。

最後に私に協力していただいた方々、本当に有難うございました。

クラブ大会がやって来る!

毎年優勝候補の皆様、お待たせしました!

いよいよ秋の祭典、ホンダフライングクラブ競技大会が近づいてきました。そろそろ練習を……とお考えの方々の為にポイントを少々お教えいたしましょう。

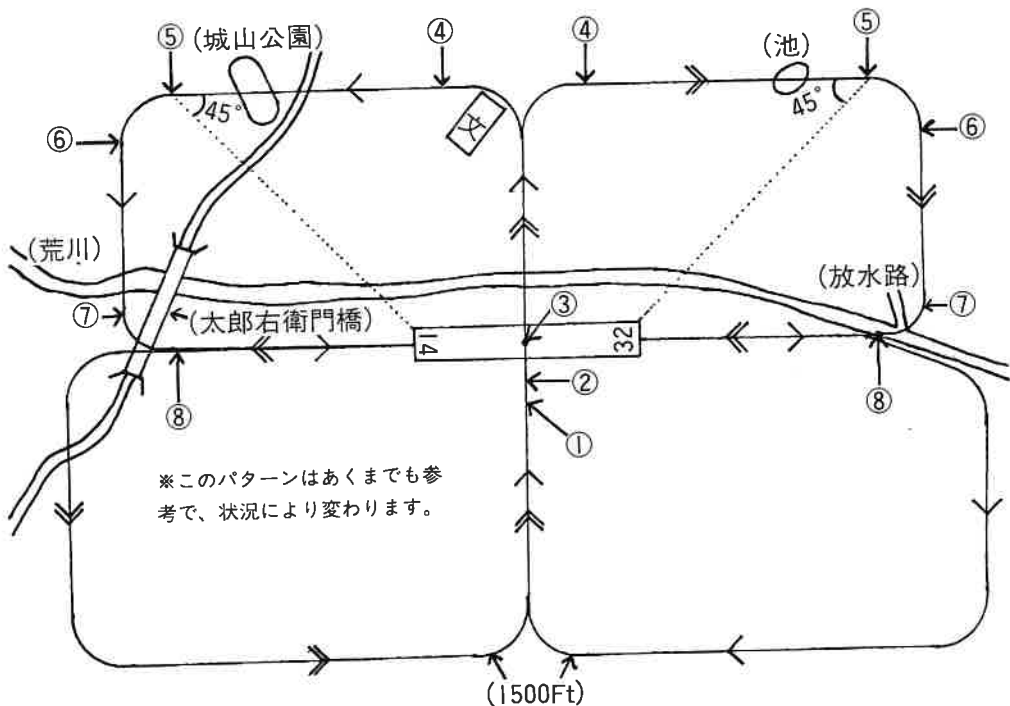
まず競技内容は例年通り、予選がノーマルL/DとノーフラップL/D、決勝戦が270°L/Dで、飛形点と接地点の合計で競います。赤本には載っていない270°スポットランディングは次の要領で行います。



クラブ大会決勝270°スポットランディング場周略図

◁ …R/W14の場合

◁ …R/W32の場合



〈手順及び目安高度〉 Wind約 5 KTsを想定

①着陸前点検

②キャブヒート ホット

③パワーアイドル 1500Ft

④65ktsアプローチ

- ⑤1200～1300Ft
 - ⑥1000Ft
 - ⑦600～800Ft
 - ⑧500Ft
- } フラップ操作は適宜

〈注意事項〉

- (a)滑空速度を守ること
 - (b)風の影響を考える
 - (c)ファイナルターンで滑走路を見過ぎて姿勢を不安定にしたり大きなバンクで無理な操作は行なわない
 - (d)低過ぎて到達できそうもない時、極端に高過ぎた時は、ゴーアラウンドを判断するのをためらわない
- *パワーはアイドルなので、アプローチは経路の調節とフラップを下げるタイミングで定点をねらう。風に対する判断が重要！



1位 ホンダ・ラックーン



2位 ホンダ・EA300

クラブ大会賞品

- 1位 電動補助自転車「ホンダ・ラックーン」
- 2位 携帯発電機「ホンダ・EA300」
- 3位 フライト・クロノグラフ
- 4位 同上
- 5位 同上

*賞品は近々クラブルームに展示します。

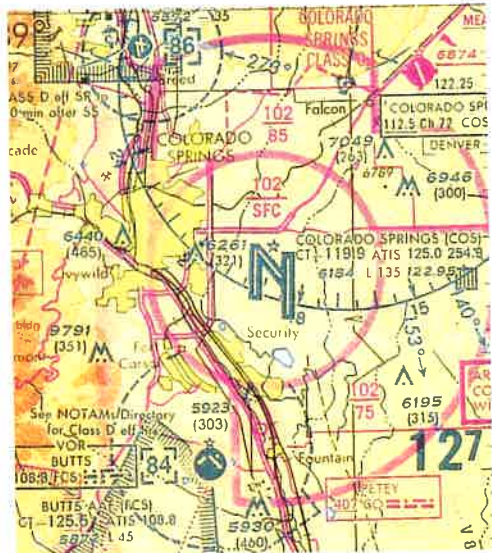
また9月30日の安全講習会は、講師に早稲田大学人間科学部教授黒田勲先生をお迎えします。お名前ではピンとこなくても、皆様の教科書の「飛行とところ」の監修者といえはおわかりでしょう。先生は航空心理学の権威であり、その講演の聴き易さと面白さには定評があります。貴重なお話しを聴く良い機会です。是非参加して下さい。

アメリカンノスタルジー

コロラドスプリングスは、サンフランシスコから東に1500キロ、コロラド州都デンバーへ、さらに南へ100キロ。ロッキー山脈の東の高原にある田舎町で偶然出会ったエアショーはアメリカンノスタルジーを偲ばせるものでした。

会場は高原ならではのエレベーション6,184フィート、大陸ならではのランウェイ長13,500フィート、田舎ならではのクラスCエアスペースを持つコロラドスプリングスエアポート(COS)。

5月13日、前日の雷、翌日の雪に挟まれた夏の日差しに1930~1940年代のオールドエアクラフトは翼を休めていました。その様子を何枚かの写真で紹介してみます。



(COS) 近傍のチャート

地域最高高度は12,700



展示された(ZERO)、飛行可能な(ZERO)は展示機とCHINOの1機と説明があったが？ 右は展示(ZERO)のインパネ。



(AT-6) 50,000人のAF、40,000人のNAVY、パイロットを育てたとの説明

(B29)

日本の空襲に使
われたのは非常
に遺憾である。



何故かキャデラック？

(C46) ヒマラヤ越への物資補給に100
MPHの風を敵にしても活躍、退役後
はエアラインにも。

インパネのVOR, ADFはオリジナル？



(C45) ツインビーチの呼
名で有名、小型のカーゴや
旅客に使われた。

クラブ員の愛機紹介

No.804 山本優三 No.2



機番 J A3579

製造年月日 S45. 10. 26

機種 パイパー式 P A-28-140型

発動機 ライカミング O-320-E 3 D

耐空類別 普通N、実用U

最大離陸重量 975kg

最大巡航速度 132mph

オーナー No.804 山本優三、松坂武郎、

米山英彦、中丸一良、以上4名

7月6日日曜日、梅雨のどんよりの空の下、機体にワックスがけをしているところへおじゃまして、山本さん、松坂さん、米山さんにお話しを伺いました。



(Q：インタビュアー)

Q：オーナーは4名なのですね。一人当たりどの位どんな順番で飛んでいますか。

山本：一人月に一時間位かな。LONGに出ると延びるけれど、行けるのは盆正月とか夏休みとかだけだしね。

松坂：乗る順番でけんかなんてしょっちゅうですよ（笑）。まあじゃんけんで決めるか、後は年の順だね。うん、年の順が強いよね。

Q：このパイパーにした理由は？

山本：もともと私達はパイパーで練習してライセンスを取ったんだ。それからずっとこれ。この機体を買って3年になるけれど、ポピュラーで経済的な良い機体ですよ。新型とか高性能とかそういった事はどうでもいいんです。いろいろ付いていると難しいでしょう。性能とかよりもまず機体に触れる事がいいんですよ。

松坂：30分飛んで、1時間磨くの。それが趣味！

米山：家じゃやらないけれどね。（一同頷く）

山本：“空に憧れ、飛行機を愛す”ですよ。米山さんはいつも言ってるよ。女房より……
って

米山：（笑いながら無言）

Q：では気に入らない点は？

松坂：ない！全く有りません。セスナ、ムーニー、ビーチといろいろ乗って見たけれど、パイパーが一番！

Q：えーっと、では…次に欲しい機体は………？

松坂：無い！ ずっとこの機体を大事にするんです。古くなって飛べなくなったら、置いておいて磨きに来るんです。

Q：皆さんはこのパイパーがきっかけで集まったのですか。

松坂：いえいえ、山本さんと20年前の「青空友の会」を作ったのです。それがきっかけで今の4人が集まったのです。

山本：ただ空と飛行機が好きな人が集まったんですよ。尾翼のA.T.Kマークが目印。

Q：それは山本さんのデザインだそうですね。今、その会は？

松坂：年のに5回飲み会をやります。会費や資格は無いけど、その時千円ね。

米山：千円会とか呼んでる。

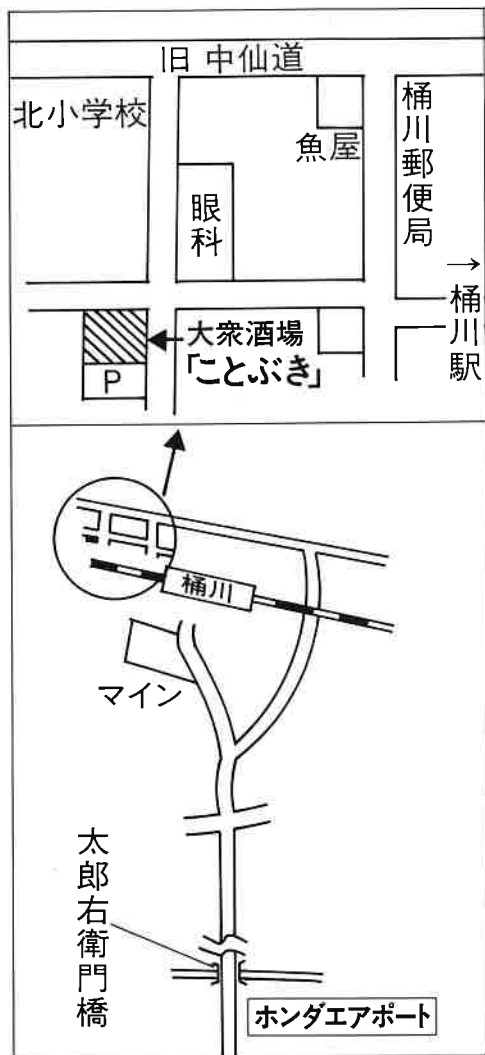
山本：いい仲間と集まる、それが一番ですよ。

Q：どうも有り難うございました。

インタビュー終了後、「あと30分で切り上げようよー」と言いながら、皆さんは機体磨きを再開しました。



ホンダエアポート周辺のおいしいお店シリーズ No.11



大衆酒場「ことぶき」

Tel 048-775-5728

営業時間 午後3:30から午後10:00

定休日 毎週水曜日

今回のホンダエアポート周辺のおいしい店は、電車でお越しの方が“フライトの後にちょっと一杯”に最適なお店、大衆酒場「ことぶき」をご紹介します。このお店桶川では創業30年の老舗の酒場として親しまれ、手抜きのない素材選びと、気取りのない雰囲気が集め多くの地元っ子でいつも盛況です。この店では、創業30年の味「もつ煮込み」350円、「手作り餃子」350円、「ホルモン焼き」350円が味、ボリューム、値段ともにおすすめです。又、この店だけのメニューとして薬草ドクダミと焼酎の「ドクダミサワー」300円もかかれた人気です。電車でホンダエアポートへお越しの際はお帰りの際には是非大衆酒場「ことぶき」へお立ち寄り下さい。きっとご満足いただけます。

新/入/会/員/紹/介

フライングクラブ

1911 矢部佳弘 H7. 5. 27

1912 加藤純悟 H7. 7. 1

フライングスクール

5651 緒方哲郎 H7. 7. 5

USE CAUTION

操縦練習許可書期限が迫っています (敬称略)

9 月中に切れる方

大坪 勤 H 7. 9. 21
川口 裕二 H 7. 9. 26
小宮 正己 H 7. 9. 1
代田 信夫 H 7. 9. 8
辻 健二 H 7. 9. 25
野上 晃 H 7. 9. 29
長谷川昭一 H 7. 9. 8
山本 利幸 H 7. 9. 4
渡辺 薫里 H 7. 9. 26

10 月中に切れる方

猪野 照夫 H 7. 10. 6
宇田川道彦 H 7. 10. 18
鈴木 重徳 H 7. 10. 3
西久保行重 H 7. 10. 25
三浦 朋広 H 7. 10. 25
吉川菊次郎 H 7. 10. 20

●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) 3.5cm×4.5cm 2 枚
印鑑 (シャチハタ不可)
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。)

宮入内科 (有楽町交通会館) 0 3 - 3 2 1 1 - 4 8 4 5
健康管理センター (浜松町貿易センタービル) 0 3 - 3 4 3 5 - 5 7 0 2
国際空港診療所 (羽田空港全日空到着ロビー近く) 0 3 - 5 7 5 7 - 1 1 2 2

【個人で操縦練習許可書をお取りになった方へのお願い】

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、是非お早めに本田航空、運航部まで御連絡下さい。 TEL 0 4 9 2 - 9 9 - 1 1 4 1

③申請書の住所は、住民票にある通り、丁目、番地等を略さずに書いて下さい。

また、欄外に捺印を押して下さい。

学 科 講 習

9 月	
日付	科 目
3日(日)	工 学 - 3
8日(金)	通 信 - 3
10日(日)	運 航 一 般 - 4
17日(日)	航 法 - 1
22日(金)	気 象 - 3
24日(日)	空 中 操 作 - 4

10 月	
日付	科 目
8日(日)	B I F - 2
13日(金)	航 法 - A
15日(日)	法 規 - A
22日(日)	法 規 - A
27日(金)	気 象 - A
29日(日)	航 法 - B

10月・11月には11月の学科試験へ向けての試験対策の講習会を行います。通常の講習会はお休みとなりますので御了承下さい。これを機会に学科試験を受けてみませんか。課目合格をしている方はこの課目だけの受講もOKです。

学科試験対策講習内容

- *工学（全2回）……A、機体及び航空力学、発動機
B、プロペラ、計器、耐空性
- *気象（全2回）……A、大気（温度、気圧、安定）、雲、霧、指定、低気圧（台風）、高気圧、気団と前線
B、風、着氷、天気図、気象通報式
- *通信（全1回）……A、通信組織、機上電源。
- *航法（全3回）……A、航法の目的及び種類、地球の座標及び航空図、航法の要素
B、航法計器その他、ADF及びVOR
C、風力三角形及び航法計算盤、飛行計画
- *法規（全2回）……A、総則、登録、航空機の安全性、航空従事者、航空路、飛行場及び航空保安施設
B、航空機の運航、罰則。

携行品

- ・自家用操縦士学科試験問題集（本田航空株式会社編）
- ・通常の各課目の携行品

ロングナビゲーションのお知らせ

1. 8月からのロング・ナビゲーションの予定です。暑い夏には東北地方に……
そして10月には又、西へとフライトを計画しています。是非奮って御参加下さい。

8月26(土)～27(日) 海の幸フライト(庄内、佐渡空港)

9月23(祭)～24(日) 牛タンフライト(仙台、花巻空港)

10月14(土)～15(日) 海の幸フライト(富山、福井、名古屋空港)

尚、8月と9月の参加にはクラブからロング・ナビ補助金が出ます。(¥3000)

クラブ員の皆様へ

・ 本田航空の関連会社、本田開発株式会社が経営するホテルが「新狭山」にニューオープンしました。宿泊は勿論の事、研修、食事、からおけ等にもご利用下さい。

レストラン「ローズマリー」、居酒屋「いち膳」、からおけ「ハーモニー」があります。

ホテル「新狭山ホテル」1995年7月3日オープン

西武新宿線「新狭山駅」南口、目の前

宿泊料：シングル¥6300より

☎：0429-52-7770

※本田航空を通して予約した場合、¥6300が¥5800になります。

ウィングニュース 133号

発行者/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

ホンダフライングクラブ事務局

Tel 0492-99-1111(代) 〒350-01

表示イラスト/板橋 繁男

航空の発展と飛行機

航空の発展は、人類の移動手段を大きく変革しました。かつては数日かかっていた遠征が、数時間で完了できるようになりました。これは、人類の歴史において、最も大きな進歩の一つです。

飛行機の歴史

飛行機の歴史は、1903年のライト兄弟の飛行機から始まります。以来、技術は急速に進歩し、現代のジェット機は、音速を超える速度で飛行できるようになりました。

飛行機の発展は、世界の地図を塗り替え、人々の生活を豊かにしました。これは、人類の偉大な功業の一つです。

HONDA **FLYING CLUB**

Honda Flying Clubは、世界中の飛行愛好家にとって、最高の仲間です。私たちは、安全で快適な飛行体験を提供します。

私たちの飛行機は、最新の技術と高品質の部品で構成されています。これは、あなたの安全と快適さを確保するために不可欠です。

私たちは、世界中の飛行愛好家と交流し、飛行の楽しさを分かち合っています。これは、私たちの使命です。

私たちの飛行機は、世界中の飛行愛好家にとって、最高の仲間です。私たちは、安全で快適な飛行体験を提供します。

私たちの飛行機は、最新の技術と高品質の部品で構成されています。これは、あなたの安全と快適さを確保するために不可欠です。

私たちは、世界中の飛行愛好家と交流し、飛行の楽しさを分かち合っています。これは、私たちの使命です。

私たちの飛行機は、最新の技術と高品質の部品で構成されています。これは、あなたの安全と快適さを確保するために不可欠です。

私たちは、世界中の飛行愛好家と交流し、飛行の楽しさを分かち合っています。これは、私たちの使命です。