

WING NEWS

HONDA FLYING CLUB



HONDA FLYING SCHOOL

1995. DEC



Royal Aircraft Factory SE5a

Country of origin: Great Britain. 1917

Type: Single-seat scout.

Powerplant: One Hispano-Suiza rated at 150hp, (SE5a) Hispano-Suiza rated at 220hp or Wolseley Viper rated at 200hp.

Dimensions: Wing span 8.12m (26ft 7 1/2in); length 6.50m (21ft 4in), (SE5a) 6.38m (20ft 11in); height 2.90m (9ft 6in).

Weights: Empty 634kg (1399lb), (SE5a) 635kg (1400lb); loaded 875kg (1930lb), (SE5a) 886kg (1953lb).

Performance: Maximum speed 158kph (98mph) at m(15,000ft), (SE5a) 195kph (121mph) at 15,000ft; time to 15,000ft. 29.5min, (SE5a, 200hp Hispano) 18.8min.

Armament: One fixed Vickers machine-gun and one fixed Lewis machine gun.

Service: First flight (prototype SE5) December 1916; service entry (SE5) March 1917, (SE5a) mid-1917.

*単位b(エルビー)
ポンドです。

135

コングラチュレイションズ 教官からひとこと

●実地試験合格



大小原健さん(自家用操縦士)

平成7年10月18日

JA3935

大小原さん、おめでとうございます。長らくお待たせしました。試験当日の出発前の確認事項の説明は見事でした。練習であのくらいできれば、私ももっと安心して試験に臨めたんですが。でも全体的には度胸の座った大小原さんですから、安心して見ていられました。これからは自分の責任において自由に飛べますが、細心さも忘れずに、大空を楽しんで下さい。

石戸教官

●ファースト ソロ



吉川菊次郎さん

平成7年9月27日(水)

JA3937

「3年、長期計画で自家用取りたいなあ…。」
昨年11月より訓練開始して、所々、訓練に開きがあったものの、年齢的にはほぼ順調に進み、1度雨で延びましたが、見事にソロに出る事が出来ました。

大坂教官



岡島孝徳さん

平成7年10月4日（水）

JA3937

今年1月より訓練始め、その間緊張しながら、又、適度にフライトを楽しみながら、概ね順調に進み、ソロに出る事ができました。本人曰く、「飛行機の訓練を始めてから、なんでこんな問題が解けないんだといえなくなりました。」（本人小学校教諭）

大坂教官



緒方哲郎さん

平成7年11月22日（水）

JR3936

平成7年8月6日の初フライトから3ヶ月で初ソロは、良く努力されました。今後も、この調子で安全に飛行して下さい。斜視とアライン等航空医学について航空身体検査医としての実体験を深めて、実務に活かされて下さい。

※奥様の見守る中でのファーストソロでした。

本田教官



『カナダで水上機体験』

No.5005 楠谷 義和



機体 : C172F

飛行コース : 5/5(金) Little Lake(PT-5)

: 5/6(土) Little Lake(PT-5) - Bala

Little Lake - ナイアガラ滝

5/7(日) Little Lake(PT-5) - Huntsville

クラブ : Barrie Flight Center Ltd.

教官 : 25名

保有機 : 4×Cessna 150 1×Piper Twin Comanche 5×Cessna 172 1×Piper Seneca II
3×Cessna 172(Floatplane) 1×Beechcraft King Air
2×Zline 142 C Aerobatic BE-10

飛行場 : Little Lake (PT-5) (水上機用) Barrie Executive Airpark (陸上)

滑走路 : 963 ft(Elv), Light, 20 A (600m), 123.0 MHz

皆さん、カナダと聞いて何を思い浮かべますか？ アメリカの北にあるあの広い国、カナディアン・ロッキー、ナイアガラ、バンクーバー、カエデ、カルガリー（オリンピック）…、etc.でしょうか。

カナダを訪れるにあたって資料をあたっていたのですが、カナダを代表する製品がない（知らない？）のには驚きました。

カナダはとても広いと思い込んでいる私達ですが、それは、あの歪んだ地図を見ているからであって、実際はアメリカ合衆国とほぼ同じ面積である。総人口は2,300万人で、その大部分はアメリカとの国境近くに住んでいる。

では、カナダには何があるのか。そう、大自然があるじゃないか。太平洋側にはロッキー山脈、その東に広大な穀倉地帯、そしてハドソン湾、五大湖、北には大陸から引き離された大きな島がある。

今回、私が訪れたバリー・フライト・センターはカナダ最大の都市トロントの北80kmにあり、トロント空港からは乗り合いバスで1時間である。

北西30kmにはジョージアン・ベイ、そしてヒューロン湖があり、北東110kmにはアルゴン

キン州立公園がある。フライト・センターがあるバリーの街は人口72,000、シムコー湖のほとりにあって、南オンタリオバケーション&コテージ・カントリーの入り口になっており、水泳、釣り、ボート、ゴルフ、スキー、ハイキングが楽しめる。

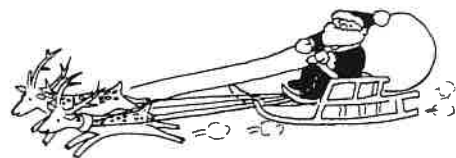
街の北東側は平坦地で、アルゴンキン州立公園を中心に森の中に何万という小さな湖があり、その多くは指のように細長く、その長さも1km以内である。これらの湖は氷河で削られた跡で、湖岸は岩、その水は冷たく、深い青色をしている。

私が訪れたのは5月初めで、湖の氷がやっと解け、湖のまわりの木々は新芽を出しはじめていた。湖の淵ではグースがヒナをつれてゆったりと泳ぎボートハウスでは夏のための整備が始まり、Daveという老人は今年の夏はここで過ごすんだとトレーラの据え付けをしていた。

フロントベースはこのリトルレイク湖畔のセダー公園キャンプ場内にあり、そのオフィスは小さなトレーラだった。栈橋で景色を楽しんでいると『ブーン』という聞き慣れた音が聞こえてきた。

一機の水上機が降りてきて、私のいる栈橋に横付けすると、一人の男が降りてきた。インストラクタのChris Gillingwaterだった。

次号へ続く





「あのパイパー・カブは欠陥機か？」

No.1639 丹波俊彦



この絵に見られる、その長い歴史の中で常にみんなに愛され続けて来たパイパー・カブが、或る事故をきっかけに欠陥商品であると訴えられていて、アメリカの民間航空界で話題になっている。AOPAの機関紙（1992年12月及び1993年12月）に興味ある記事が掲載されていたのでその概要をご紹介します。

この事件は1983年にアメリカ・ニューメキシコ州のエア・パークで発生した。

グライダーを牽引して離陸しようとしたパイパー・スーパーカブ機が、エアパークのオーナーが飛行場の使用禁止を示す意味で滑走路をブロックして置いていたワゴン車に激突したのである。

このオーナーと事故を起したパイロットとは、以前からグライダーの飛行の安全について口論しており、オーナーはFAAのルールに従わないならばグライダーの飛行を禁止すると警告していたし、事故の2日前にはエアパークの使用停止をFAAに通告していた。

この飛行の目的は、グライダーの飛行をテレビコマーシャルに撮影するもので、フロントシートを取り外してカメラマウントを取り付け、カメラマンは計器盤に背中を押し付けて座っていた。パイロットはリヤシートに座って操縦していたけれども、ショルダーハーネスはしていなかった。

スーパーカブが激突した時、パイロットは前方に投げ出されて頭をカメラマウントにぶつけ、重傷を負った。

パイロットと彼の妻はPL法（製造物責任法）によりパイパー社を訴えた。

その理由は

1. スーパーカブ機は離陸時において、リヤシートからの前方視界は不適切である。
2. 負傷したのはリヤシートにショルダーハーネスが無かったからだ、と言うのである。

して争われている。

カブ機は1937年にパイパー社がJ-3型を発表して以来のもので、第二次大戦中はJ-3型の軍用型L-4が6,000機も使用された実績がある。

何千人ものパイロットがこの機種で訓練を受けたし、WW-IIの時代を通じて尾輪式の飛行機は戦闘機でも爆撃機でも、ごく普通のものであった。現在でもこれはCONVENTIONALGEARと呼ばれ、約50,000機が使用されている。

1949年にパイパー社はスーパーカブPA-18の製作を始め、10,000機を超えるスーパーカブが製作された。

事故を起した機体は、1970年に製作されたもので、通常操縦する前席にはショルダーハーネスが有り、後席にはショルダーハーネス用の金具は取り付けられてあった。

裁判はパイパー社に不利な方向で推移しているようで、1993年12月号には最高裁判所がパイパー社の再審を拒否したと報じている。

なおAOPAの記事ではこの裁判に対してパイパー社に同情的なところがあり、何十年も製作され、使用されて来た尾輪式の機体は欠陥商品だという点には疑問を呈している。

今、日本でも話題に上っているPL法と、我々に関心の有る飛行機に関する記事なので会員各位の話題にご紹介した次第です。皆様の御考えは如何でしょう。

ホンダフライングクラブ飛行競技会

結果報告



9/30 安全講習会にて



2位 松本さん



3位 矢部さん



う、美しい!



おみごと、1位 荒井さん(3回目!)

平成7年10月1日青空の下、今年もにぎやかに競技会が行われました。9月30日の前夜祭の疲れを見せず、すこしクセのある風が吹く中、皆さん存分に実力を発揮されたことと思います。競技参加者は45名です。

なお、9月30日の安全講習会と前夜祭の参加者は50名でした。

また来年がんばりましょう。



埼玉テレビが取材に来ました



家族での参加、よく似てますね



自分の番が終わるとこの笑顔!



こっそり練習中

上位10名は次の通りです。

- 1位 荒井 賢治さん
 - 2位 松本 清一さん
 - 3位 矢部 武弥さん
 - 4位 大塚 文夫さん
 - 5位 山崎 武郎さん
 - 6位 瀬沼 弘一さん
 - 7位 代田 信夫さん
 - 8位 矢部 佳弘さん
 - 9位 比留間孝佳さん
 - 10位 湯沢 弘巳さん
- おめでとうございます。



迷(?) アナウンサー達



ATC610ご挨拶

さればでござる。某將軍の物語は正に佳境に入り申した。閑話休題、本日はちと違うお話をお聞かせしようと存ずる。まずは自己紹介から、拙者、近松とは全くの赤の他人、永池氏の一族でござる。名前は永池（えいち）六一丸（ろくいちまる）と申す。これでも出は海外でござる。生まれは美国、海を渡って、はるばるやって参った。もうかれこれ6、7年前のこととござる。自慢ではないが、拙者の一族は航空先進国のかの地では有名で、あちこちでお役に立っております。恐らく、修行で美国へ参られた方々は皆、一度はお試しになったことがござろう。



さて拙者が初めて落ちついた処は備前、ご存じ、焼き物で有名なところとござった。拙者の役目は訓練生の方々をお助けする事、すなわち、方々はおよそインターセプションが苦手とござったので、拙者が地上で空中での有り様をことごとく再現いたし、方々が納得されるまでお見せ致した。されば結果はいかに…、見事に事業用免許皆伝はおろか、計器飛行証明まで皆伝となりもうした。今はA社の定期運送用操縦士として、立派に空運に従事されておる。さても嬉しきことではござらぬか。

一年半前、かの地でのお役目を無事果たし、拙者、彩の国に移って参った。しばらく蔵入りの憂き目を見ておったが、ようやく体調も整い、この度、皆様の訓練のお手伝いをさせていただくことになり申した。再び、お役に立てる時が参ったと、張り切っております。では、少し恥ずかしながら拙者に何ができるか、ご案内いたそう。

まずは訓練機の計器盤を思い浮かべていただきたい。拙者の姿はそれに近い。操縦棒やスロットルレバーはもちろん、ブロップレバー、ミクスチャもある。何とラダーもちゃんと付いておる。計器類は実機と同様に動くし、VOR (ILSと兼用)、ADF、DMEまで装備しておる。おまけにギアレバーもあるから、草地のエプロンにでんと駐機され、まぶしく輝いている高性能オーナー機群に、決して引けをとらないと、自負しておる次第とござる。

さらにつけ加えるなら、飛行経路を記録するプロッターを備えておる他、風も自在に設定でき申す。地上のNDB局やVOR局、ILSまでデータが既に入っており、周波数を合わせれば、あたかも実飛行のようにそれらを利用できるのでござる。自分で言うのも何だが、小振りの身体の割には結構、仕事ができるのでござる。

ADF、VORを利用しての帰投でお悩みの方、インターセプションでお悩みの方…後ろを振り向かないで、そう、貴殿のことでござる。お一人で、くよくよ悩むにはおよばず、まずはお試しあれ。代金も格安に30分500円(えっ、こんな値段で良いのでござろうか！ 価格破壊ではござらぬか！ いや、お客様に喜んでいただけるのなら、それも良し)といたし、お待ちいたしております。雨風、夜昼を問わず、お役に立ち申す。こうやってご挨拶できましたのも何かのご縁、今後ともご虫貞に、よろしくお願い奉る。
では御免。

(某教官記)

航空絵画展のお知らせ

いつも夢のある水彩画で表紙を飾って下さっている板橋繁男さんの絵画展が今年も開かれます。同封の案内状を御持参の上、ぜひお出かけ下さい。

10号前後の水彩作品が30点展示されております。

場所：浦和市民ギャラリー、浦和市役所、トルーカの鐘

日時：12月22日（金）～28日（土）、AM9：30～PM5：00

交通：JR浦和駅西口より徒歩約10分

西口よりバス「大宮駅東口行」で浦和市役所前下車

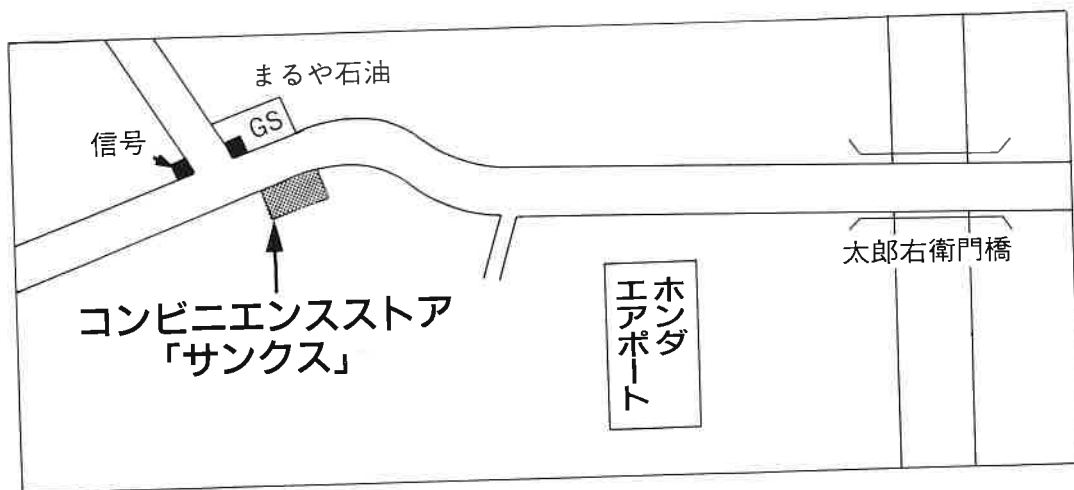
作家住所：〒116 東京都荒川区町屋2-9-19

電話 03-3895-1704



コンビニエンスストア「サンクス」開店

今回はグルメ情報でなく、ついにホンダエアポートの近くに念願のコンビニエンスストアが開店いたしましたのでご案内いたします。お弁当をはじめとした食料品や日用雑貨等大抵ここで揃います。24時間オープン、お酒も扱っています。ホンダエアポートから車で5分で到着。大変便利になりましたので是非、皆様にご紹介致します。



新 / 入 / 会 / 員 / 紹 / 介 (敬称略)

フライングクラブ
1915 石橋範道

フライングスクール
5652 平田 新 H7. 10. 15

USE CAUTION

操縦練習許可書期限が迫っています（敬称略）

1月中に切れる方

高野 孝良 H8. 1. 16
岡島 孝徳 H8. 1. 9
百武 邦宏 H8. 1. 9
君波 勲 H8. 1. 18
後藤 寛径 H8. 1. 30
神谷 宏次 H8. 1. 30

2月中に切れる方

阿波 孝一 H8. 2. 5
内田 裕 H8. 2. 6
松井 淳 H8. 2. 6
山賀 紳司 H8. 2. 25
石井 重毅 H8. 2. 28

●申請に必要なもの

住民票 1通
練習許可申請書 1通

④申請書の住所は、住民票にある通り、丁目、番地等を略さず書いて下さい。

また、欄外に捺印を押して下さい。

写真（インスタントは不可）3.5cm×4.5cm 2枚

④写真の裏側にはならず記名して下さい。

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） 03-3211-4845

中溝クリニック（港区芝浦東芝ビル4F） 03-3452-4468

国際空港診療所（羽田空港全日空到着ロビー近く） 03-5757-1122

【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 0492-99-1105

学 科 講 習 会

1月		2月	
日付	科 目	日付	科 目
12日(金)	通 信 - 4	2日(金)	特 無 - 1
19日(金)	航 法 - 2	4日(日)	空 中 操 作 - 2
21日(日)	運 航 一 般 - 2	9日(金)	特 無 - 2
26日(金)	気 象 - 4	16日(金)	特 無 - 3
28日(日)	基本計器飛行(B I F) - 1	18日(日)	工 学 - 1
		23日(金)	特 無 - 4

※3月の航空特殊無線（特無）試験に向けて、2月は集中講座があります。ファーストソロまでにはかならず特無のライセンスは取得しておきましょう。

学科講習携行品

航空法規：航空法 A I M 1 / 50万チャート

航空気象：新・天気予報の手引 A I M

航空通信：A I M V F R 交話法

航空工学：航空工学入門 セスナ172取扱法

航 法：基礎航法教室 航法計算盤の使い方 コンピューター プロッター
1 / 50万チャート 航法計画書の作り方と飛行の仕方
ナビゲーションログ 操縦訓練マニュアル

計器飛行：操縦訓練マニュアル A I M 飛行機操縦教本

空中操作：操縦訓練マニュアル 飛行機操縦教本

運航一般：A I M V F R 交話法 飛行機操縦教本

航空特殊無線：電波法規 無線工学

※11月の学科試験対策講習には「新自家用操縦士学科試験問題集」をお持ちください。

クラブ員の皆様へ

- ・本田航空の年末年始の一斉休日は12月31日（日）、1月1日（月）です。また、1月の定休日は第3月曜日が祝日の為、翌日の1月16日（火）といたします。御了承下さい。
- ・ホンダCカードが登場しました。
本田技研工業株式会社ではホンダの四輪新車ご購入時（リースも可）に現金が還元されいろいろな特典が付加されたホンダCカードを平成7年10月1日から取扱うことになりました。どうかどしどしご加入しその思恵を受けて下さい。なお、詳しいことは受付に資料がありますのでご利用下さい。
- ・9月30日に開かれたホンダ・フライングクラブ安全講習会では、「最近のインシデント」「クラブ員の体験談」および、早稲田大学教授、黒田勲さんによる「事故を起こさない為に」という講義が行われました。この講義の資料は運航管理にあります。とても有意義な内容ですからぜひ一度読んで下さい。申し出ていただければコピーいたします。

ウィングニュース 135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 0492-99-1105(代) 〒350-01

表示イラスト／板橋 繁男

HONDA
FLYING CLUB