

WING NEWS

HONDA FLYING CLUB



HONDA FLYING SCHOOL

1996. FEB



Antoinette VII

Country of origin: France 1908.

Type: Single-seat utility monoplane.

Powerplant: antoinette 8 cylinder V -line water-cooled engine rated at 50hp.

Dimensions: Wing span 12.80m, length 11.50m, wing area 50m².

Weights: Empty 450kg, loaded 590kg.

Performance: Maximum speed 70kph.

First flight: February 1908.

136

*単位は(エルビー)
ポンドです。

新年のごあいさつ

ホンダフライングクラブ会長

杉田 政 男



新年明けましておめでとうございます。

平成八年の年頭にあたりホンダフライングクラブの皆様にはすがすがしい新年を迎えられた事と心よりお喜び申し上げます。

昨年は激動と大事件の連続の年でした。一月の阪神大震災があり、当空港からもヘリコプターによる救援活動及び小型機による救援物資の輸送に神戸に行きました。松本、地下鉄両サリン事件等が年末迄続き、且つ円高、価格破壊でデフレ傾向になり更に銀行の破綻等が重なり景気の出ない年でおわりました。しかし、年末から吹いて来た経済界の追風に乗って本年はホンダフライングクラブも一層の躍進が出来るものと期待するものであります。

昨年のフライングクラブの活動と年間行事も皆様のご協力とご理解を戴き順調に行なわれました。先ずゴールデンウィークに恒例の焼肉パーティがあり、特に八月に行なわれた羽田空港見学会での日本航空乗員訓練用のボーイング747旅客機のシミュレーターに乗り本物と同じコックピットでの操縦訓練は大好評で満員御礼の内に懇親会に移りました。(これは本田航空運航部のおかげで一般ではお金をいくら払っても出来ません。改めて御礼を申し上げます。)もう一度と言う声が沢山ありました。又、新企画のロングナビゲーションや日光紅葉フライト及び夜間飛行(夜の東京)の割引制度もあり、利用された方も多くありました。滑走路は夜間の制限なくいつでも離着陸出来て便利この上ないのもホンダの持味です。この夜間発着の出来る小型機用空港としてはホンダエアポートが首都圏では唯一です。この便利さが認められ、埼玉県防災ヘリコプターの基地として、又、駐機の自家用

彩の国おじさん飛行クラブ撮影風景



機も年々数を増しております。

クラブ競技会で新発売の電気自転車ラクーンが優勝商品に当たる等盛況の上に当地「テレビ埼玉」よりの埼玉県教育放送番組、ときめきネット生涯学習「彩の国おじさん飛行クラブ」—大空にかける男のロマン—セスナ機に夢とロマンをかけるおじさんたちの姿を追う—の実況録画どりが行なわれ、一月八日午後九時三〇分～十時の三〇分番組で出場クラブ員と競技会風景、クラブ員へのインタビュー等が紹介され放映になりました。(ご覧になりたい方は運航部に御連絡下さい。)年末の忘年会も東京湾内、羽田空港の夜を沖から眺めるレストランシップ・ヴァンテアン号にてと、毎年異なる企画で行なわれました。そして、いつもフライト中にお世話になっております羽田、横田の両空港管制官殿の出席も賜り、有益なお話を聞き、豪華なクジ引き等、船上パーティを楽しみながら竹橋棧橋に帰港しました。

本年も当フライングクラブの行事も新たな企画を入れて皆様により良いクラブと楽しいクラブにと思っております。飛行場に又はクラブ室に来て仲間と話をするだけで楽しくなる様に運航部、教官、クラブ役員一同で考えて居りますので、クラブ会員皆様から運営等について御遠慮なく御意見等寄せて戴きたく思います。

どうぞ本年もホンダフライングクラブが益々の発展出来ますよう暖かい皆様の御支援をお願い申し上げます、併せてご多幸を心よりお祈り申し上げます、年頭のご挨拶とさせて戴きます。

本田航空株式会社

常務取締役 矢野正昭



新年おめでとうございます。

皆様方にはよいお年を迎えられたこととお喜び申し上げます。世の中の景気は少し良くなって来たと言われておりますが、航空界はまだ厳しい状況が続いております。このような時に会員の皆様

方には飛行場に足を運んでいただいて、大いに空を楽しんでおられることに大変感謝申し上げます。

空を飛ぶということは人間の夢でありました。そしてその夢が実現してからまだ100年足らずであります。その間飛行機は急速に発達し、ジェット機なくして世界は成り立たなくなっております。

1月11日には宇宙飛行士若田さんが搭乗運用技術者としてエンデバーで宇宙に飛び立ち立派に仕事を成し遂げました。若田さんは大宮市の出身で子供の頃ホンダエアポートで飛行機が飛ぶのを見て、航空の仕事をしようと思いついたと聞いております。

さて、皆様方の乗る飛行機は小さくて速度も遅いけれども自分自身の手で操縦するということは大変なことだと思います。申し上げるまでもなく、たくさんある諸々の条件をすべて克服して初めて飛ぶことができるわけであります。身体のこと、経済的なこと、時間的なこと、勉強する努力、地の利（近くに飛行場があること）、そして何より家族（特に奥様）の理解があること等、皆様方はこれらの難問を全て満しておられる非常にめぐまれた方々であると思います。これらのことに感謝の気持ちを持って、安全運航に心がけながら、生涯を通して大いに空を楽しんでいただきたいと思います。

会社といたしましても、皆様方のご要望をお聞きしながら、できるだけのご支援をしたいと思っておりますので、今年もどうぞよろしくお願い申し上げます。

新しいロビンソンR22が来ました！

本田A/Pに入ったヘリコプターロビンソンR22（JA7911）は、以前使っていたJA7709がメジャーチェックの為、それに代わってやって来たH6.6.9製造でまだ170時間の真新しい機体です。E/Gは皆様御存じのライカミング式O-320型で、セスナ172と同じです。今回は以前の機体には付いていなかったガバナー装置により、よりスムーズなフライトが出来る様になりました。ガバナー装置とは、ヘリコプターの場合、ローター回転数を一定に保つ為、負荷に応じてスロットルを操作する必要があるのですが、ガバナー装置が人間に変わって、この操作をしてくれます。

ヘリコプターと飛行機の大きな違いは、やはりホバリングでしょう。両手両足を使うホバリングの難しさは、一つの操作が全てに影響するからです。たとえば、高度が下がった場合、上昇するため左手でコレクティブレバーを上げます。すると負荷が増大する為、スロットルを開けます。すると、メインローター回りのトルクが増大し回転を止める為、ペダルを踏み込み、するとテールロータースラストが増大し…、言葉で書くと複雑ですが、一度身体で覚えるとこの感覚が病み付きに、是非ロビンソンでヘリコプターの世界を覗いて見て下さい。（R22練習料金 1時間¥69,000）



コングラッチュレーションズ 教官からひとこと

●実地試験合格



無事合格されましたことを心よりお喜び申し上げます。事業用実地試験で日ごろの訓練以上の事を学んだことと思います。今後の人生のヒントとして、そしてプロパイロットとして大きく成長していただくことをお祈りいたします。

伊藤教官

小野田康晴さん(事業用操縦士)

平成7年12月22日 JA3937

FAAからCAB事業用操縦士へ

No.1842 小野田 康晴

強い陽射しの中、溶ける様なアスファルトのランプに降り立ち、私の航空留学は終わった。平成2年6月でした。私は米国で事業用の資格を取得し自信に満ち溢れ帰国して来ました。

当時国内での就職は絶好調で、私はいつしか野望を抱く様になりました。そのため、CAB事業用も自費取得しようと決心したのです。

1年のブランクの後訓練を開始してみると、私は自分の無能さを思い知らされました。米国で私は、ちょっといい気になっていたのですが、実は他の人よりほんの少し英語が好きだった、それだけだったのです。

また、日本ではなんと沢山の、そして深い知識を身に付けなければならないのか、プロとはこんなにも自主性が必要なものなのか、私は正直驚きました。

訓練の度に教官に怒鳴られ、知識のない事をしかられ、頭の悪い事を指摘され、少々まいりました。



私は自信を取り戻すため、フライトを中止し徹底的に勉強しました。準備万端、今度こそと再び訓練を始めると、今度は知識がフライトに結び付いておらず、使えない知識だと分かり再びショックを受けました。いわゆる受験勉強の要領で勉強していたのです。

訓練を中断する度に、せめて知識だけでも教官に追いつきたい、そう思って勉強したのですが、独学の限界、知識が平面的であったり、深くても方向が違っていたりと、結局最後まで教官の足元にも及びませんでした。今勉強されている方は、どんどん教官やクラブ員の方に質問して下さい。私の知識が少しは使える様になったのも、教官の座学やブリーフィングのおかげなのですから。

また、私が訓練を中断した理由のひとつに体の不調があります。私は十分にウォームアップをしない等、不適切なジョギングのやり過ぎ（週3回20キロ）で、膝を痛めたこと、海水浴で海水が耳に入りそのまま出ず炎症を起こしたこと（実は友人に投げ込まれたのですが）、これで長期間苦しい思いをしました。訓練されている方は、どうぞ健康に気を付けて下さい。

フライトですが、これは教官が教育証明を持っている“教官”になってから、自分の欠点がよく分かる様になり、フライトの目標が非常にはっきりと見えてきました。

次号へ続く



飛行場の住人達「タゲリ」

秋から冬にかけて飛行場内でみかける鳥です。頭上に黒くて長い冠状の羽をもち、翼には金属的な虹色の光沢があります。一見地味な鳥ですが、よくみるととってもハデなやつです。実はこの鳥は小さいながら渡り鳥なのです。イギリスやヨーロッパ南・中部、中央アジア、シベリア南部、モンゴル、中国東北部などで繁殖し、冬は南へ移動します。

日本へは冬鳥として飛来します。通常は水田跡や干潟、川原などに群れで渡来。まるみのある翼をゆっくりとはばたいて、ふわりふわりと飛びます。翼をひろげた時の下面の黒くふちどられた白がよく目立ちます。



● ファーストソロ (今回は残念ながらないので…)

ファーストソロの心得

本田教官

ファーストソロに出ていただく時、私はいつも30年前の自分のファーストソロの不安な感じと、ソロの後の感激を思い出しております。その後のソロフライトにおいても今日の風で無事着陸できるかなと思いつつフライトしたことや、バルーニングで不安定な着陸の状態になった時も、自信がなく着陸復行せず無理して接地させ飛行機を壊したことも思い出しています。

ファーストソロの心得として、沢山のことがあります。それぞれの人に依じて説明の仕方が異なりますので、細かいことは教官の指導に従って下さい。

全般的なことで参考となることを申し上げます。

1、場周経路を正しく飛行すること。

最初から、返し操作と接地のことばかりこだわっておられる人がたまにおられますが、最終経路に、適当なパス、速度とトリムオフ状況で毎回飛行できるようになることが非常に重要です。そこまでできれば、後は時間の問題です。

2、着陸復行が安全に出来ること。

不安定な着陸となった場合は、安全に着陸復行できることが大事です。何回でもやり直せば安全に着陸する自信に繋がります。

3、ファーストソロ前には、ソロに出ている状況を思い浮かべて地上で心構を作って置かれるとよいと思います。たまに、ソロに行ってくださいと言うとビックリされる人がおられます。ソロフライトは、当たり前ですが教官は居りませんので最後まで自分で操縦することを放棄しないで下さい。

後は、一生の感動となるファーストソロが待っています。ソロを目指して訓練している皆様頑張って下さい。

さようなら 1995年

(ホンダフライングクラブ忘年会報告)



昨年12月8日にレストランシップ・バンテイアン号にて恒例のクラブ忘年会が開催されました。今回は合計参加者55名でいつもフライト中にトラフィック情報をもらっている東京TCA及び横田アプロ



、ローチコントロールの管制官や、シミュレーター見学会でお世話になった日本航空からも参加して頂き、模擬管制通信を始めとする各種余興やビンゴゲームで盛況の内に1995年を締めくくりました。





『カナダで水上機体験』PART2

No.5005 楠谷 義和

フロートプレーンはセスナ172F、フロートは太さ約70cm、長さは約7m、後部にラダー（舵）が付いていて、ラダーと連動しており、離陸時には機内のレバーで引き上げる。フロートは5つの部屋に別れていて、フライト前に侵入した水をビルジポンプで抜く。

離陸はソフトフィールド・テイクオフの操作とほぼ同じ。フラップ10°、コントロールをいっぱい引いてフルパワー。フロートの水しぶきがスラットの位置まできたらコントロールをゆるめる。55ktでテイクオフ。

着水もソフトフィールド・ランディング。50ftでパワーをしばらく、ピッチを上げてアド・パワー。着水時はコントロールをいっぱいに引いておく。

フロートプレーンの一番難しいところはタキシング。ラダー（舵）はあるが、ブレーキがない。垂直尾翼がセールの役目をし、ほとんどヨットと同じ。風がある時は栈橋に接岸するために何回も廻らねばならなかった。後ろからの風は特に困る。エンジンパワーで栈橋にピタリと横付けするのは不可能なので、最後はロープを持って栈橋に飛び移るのだが、水は冷たいし、なかなかのスリルである。

一通りの説明のあとタッチ&ゴーの練習にはいる。まず、ビルジ水抜き、自転車の空気入れのようなポンプで吸い出すが、これがなかなか疲れる。もやいを解いて、足で栈橋を蹴って座席に飛び乗る。急いでエンジン・スタート。コントロールを引いたままエンジン・チェック。飛行機で水上を走り廻るのは妙な気分だ。湖の中央からスタート。ラダー（舵）を引き上げてフルパワー。水しぶきが激しくなり、スラットまできたらコントロールをゆるめる、55ktでテイクオフ。波がないのでショックは思った程はない。



ナイアガラでーす



フラップ20°、75ktでオン・ファイナル。ショート・ファイナルでフルフラップ、65kt、

スレッシュホールドでアド・パワー、ピッチは高め。波のショックがピタピタピタ。何回かのタッチ&ゴーの後、街を一周する、小さな街だ。バリ―飛行場をローパス。

翌日はリトルレイクから65km程北のバラの街まで行く。雲がどんどんなくなって快晴となる、まぶしい。自転車でリトルレイクまでサイクリング、土曜日なのでリトルレイクは少しにぎやかだ。

タッチ&ゴーを一回やって、北へ向かう。20分程で小さな湖がたくさんある地域に入る。この辺はリゾート地で、見渡す限りカエデの森と湖で、その水辺にはコテージがポツン、ポツンと見える。

『あの湖でタッチ&ゴーをやろう』。ダウンウィンドで湖をチェック(流木やボート、水中の岩をチェックする)。横風だ、湖の幅が狭い(50m程)、風が乱れる。

つぎの時は突然、『そこに降りよう』。急いでパワーカット、フラップ40°、急降下。どこにでも降りられる。ランチをとるためバラという街に降りる。ここらの湖は水位に差があるので、滝があり、湖なのに河のように水が流れている。水はきれいで、大変冷たい。森に囲まれた小さなレストランの野外テーブルでランチ、なんてのどかな所なんだろう、一時、本当の休暇という気分を味わった気がした。

帰りはジョージアン湾を飛ぶ、高度100ft、景色が走る。

午後はナイアガラの滝観光。南へ向かって20分、トロントの街が見えてくる。世界一高いCNタワーをぐるりと旋回、金色に光るビル、ブルージェイズのドーム。オンタリオ湖を横切ってナイアガラへ。滝の向きは複雑だ。水は南側にあるエリー湖から北側のオンタリオ湖へ流れ、河は大きく曲がり、滝は西に向かって落ちている。そして、南側にある大きな馬蹄形の滝がカナダ滝。

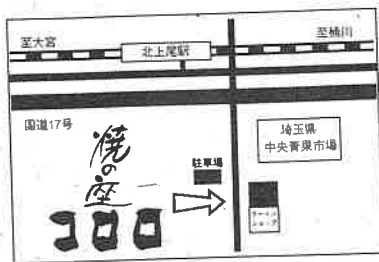
3日目はアルゴンキン州立公園の西端にあるハンツビルの街まで飛ぶ。途中、シムコー湖でタッチ&ゴーの練習をする。大きな湖への着水は大変危険だそうで、特に風が弱い時に水面が鏡のように見えて、高度判断を誤るとのこと。実際に、高度50ft付近から着水まではまわりの景色が視界から消え、水面からの高さがまったく判らない。シムコー湖は大きいので、離陸後高度200ftから再び着水、これを3回繰り返して楽しんだ。

フロートプレーンは日本では数が少ないが、カナダではバンクーバの入江、街から遠く離れた河川、湖などで多く使用されている。アルゴンキン公園から大西洋側のケベックまでの道路は「カエデ街道」とか呼ばれて、秋には一面真っ赤になるそうで、その頃にフライトしたら、どんなにすばらしいのだろう。それに、あの小さな青い湖をセスナで走る。タキシングは難しいが、楽しいので再度のフライトを楽しみにしている。

お好み焼

もんじゃ焼

串焼



営業時間AM11:30~PM10:30ランチタイムAM11:30~PM2:00

定休日 第1・3月曜日

埼玉県上尾市西門327-1 電話048-773-1011

今回はホンダエアポートから少し離れていますが、北上尾駅近くの安くておいしいお好み焼屋「コロロ」を皆様にご案内致します。

この店は、地図を見てもわかってわかるように市場の近くのため、毎日新鮮

な材料を使っており、雰囲気、料理ともアットホームなのが自慢です。メニューは、お好み焼・もんじゃ焼・串焼が主ですが、ランチタイムにはその他にかつ丼、中華丼などの丼物も用意してます。なんと！どの丼物にも焼そばまでついてしまうというボリュームたっぷりです。もちろん味もグー。自慢の串焼も

3種類の味がお好みで選べます。ちなみにお値段はお好み焼・もんじゃ焼500円～、串焼200円～、ランチ600円～です。

フライト後に鉄板を囲みながら飛行談義などいかがでしょうか。ぜひお試し下さい。



新入会員紹介

フライングクラブ

- 1916 浅野昌英 H7. 11. 10
- 1917 一條菊義 H7. 11. 24
- 1918 塩安佳樹 H8. 1. 1

フライングスクール

- 5653 飯田芳之 H7. 12. 7
- 5654 鳥越芳博 H7. 12. 13

USE CAUTION

操縦練習許可書期限が迫っています（敬称略）

3 月中に切れる方

大澤成仁 H8.3.15

4 月中に切れる方

上野匡夫 H8.4.25

神谷 朗 H8.4.27

小山和彦 H8.4.9

濱野伊知郎 H8.4.3

●申請に必要なもの

住民票 1 通

練習許可申請書 1 通

①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

②写真の裏側にか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

3月		4月	
日付	科 目	日付	科 目
3日(日)	通 信 - 1	5日(金)	工 学 - 2
8日(金)	法 規 - 1	7日(日)	空 中 操 作 - 3
10日(日)	運 航 一 般 - 3	14日(日)	通 信 - 2
17日(日)	航 法 - 3	19日(金)	航 法 - 4
22日(金)	気 象 - 1	21日(日)	運 航 一 般 - 4
24日(日)	B I F - 2	28日(日)	法 規 - 2

(必読) 航空気象通報式の一部改正について

平成8年1月1日0000UTCよりICAOの空港若しくは飛行場において以下の通り通報式(METAR又はTAF)が一部改正されます。詳細はAIM-J 1996、前期版を御覧下さい。

(1) 雲

現行雲量SCT (I~4)をFEW (1~2)とSCT (3~4)に細分する。

よってFEW (1/8~2/8)、SCT (3/8~4/8)、BKN (5/8~7/8)、OVC (8/8)となる。

(2) 現在天気

(2-1) 現在天気として氷晶、もや、煙、煙霧、じん、砂、高い風じんを通報する場合の視程の上限を3000mから5000mに改める。

(3) 風

風向が定まらず、かつ風速が3ktを上回る場合は、風向の変動幅が180度以上あるときのみ、風向として“VRB”を通報する。

(4) 観測日時

観測時刻群の形式のGGggZからYYGGggZに改め、YYに日付を通報する。通常、METARでは、この群は省略される。

(5) 補足情報

(5-1) 「過去」の天気現象は、現行2群までであるが、最大3群まで報ずる。

(5-2) 「過去」の天気現象として通報する現象に、ろうと雲(FC)及び並または、強の霧雨(DZ)、霧雪(SG)を追加する。

(5-3) 低層のウインドシャーの情報の形式を、WS RWYDRDRまたは、WS ALLRWYに

改める。WS RWYDRDRは必要に応じて最大5群まで通報し、ウインドジャーが飛行場の全ての滑走路に影響する場合はWS ALLRWYを通報する。

(6) 国内記事

(6-1) 国内記事は指示符RMKに続けて示す。

(6-2) 国内記事中の雲の群の形式をNS CChS hS hSに改め、NSに8分雲量で表わした雲量、Cに雲形、hS hS hSに雲底の高さを通報する。

《新通報形式 通報例》

1、METAR

RJTI 31015G27KT 280V350 1500 R16/0700VP1500-SHF BR SCT003 BKN006

BKN020 FEW020CB 02/01 Q1000 RERASN WS RWY1
(1) (5-3)

RMK 3ST003 5CU006 6CU020 2CB020 A2954 0600SE-SW=
(6)

クラブ員の皆様へ

本田航空では、スクール入会及びホンダ車購入の希望者を御紹介いただいたクラブ員の方に無料飛行券を進呈致します。

- ①スクール入会者の御紹介……1時間飛行券
- ②ホンダ車購入希望者の御紹介（御成約のみ）……20分間飛行券

ウィングニュース 136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