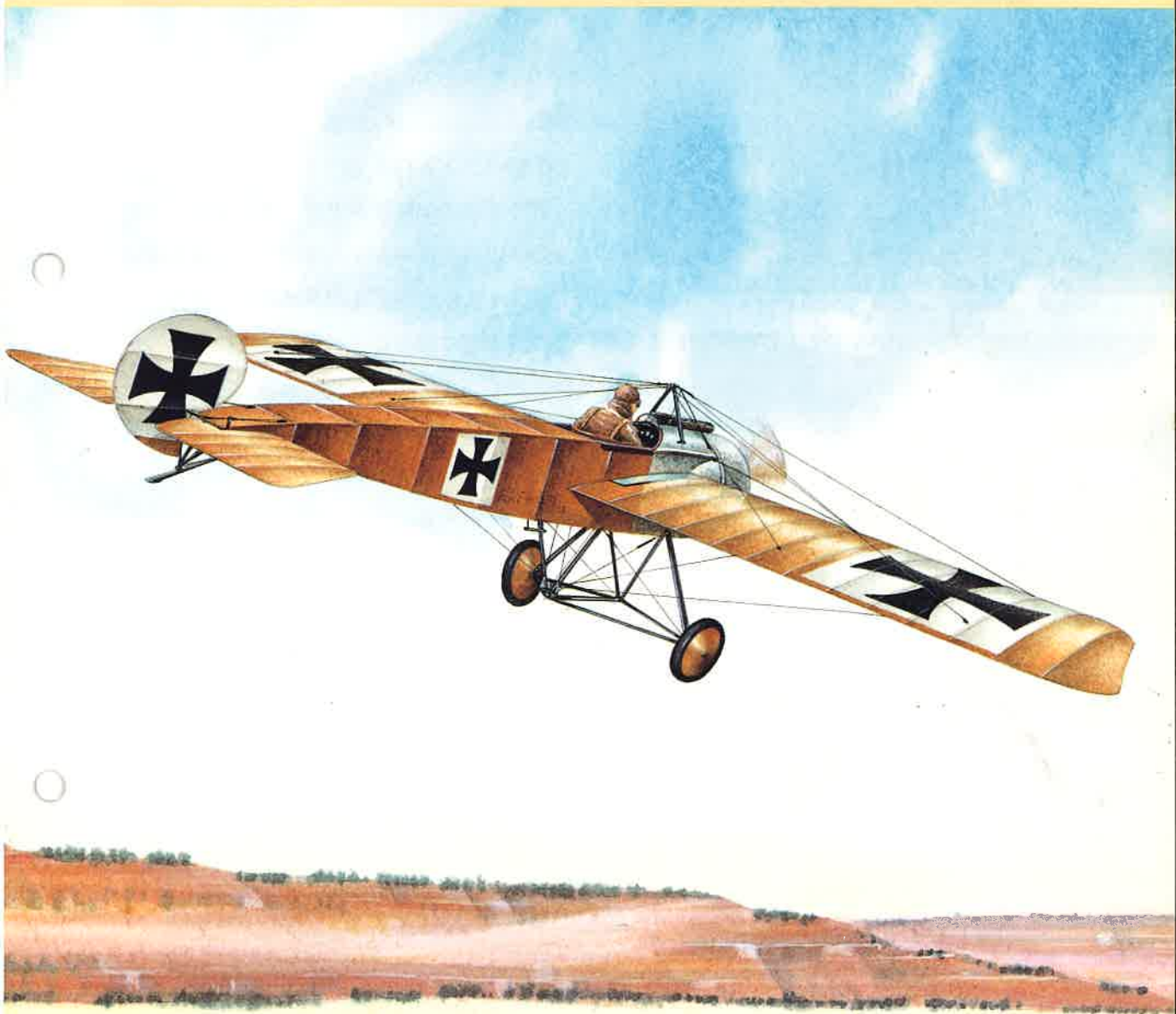


WING NEWS



Shigeo Imabashi



**HONDA FLYING CLUB
HONDA FLYING SCHOOL**

150

1998
JUN.

辞任の御挨拶



本田航空創立25周年記念式（平成元年3月27日）
本田宗一郎氏と

ホンダフライングクラブ会長

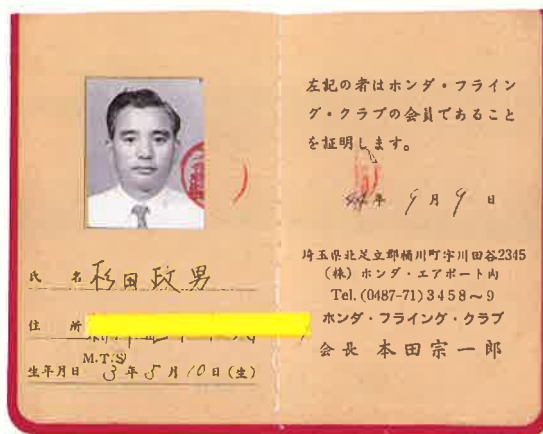
会員No.726 杉田 政男

新緑の候 本田航空株式会社殿並びにホンダフライングクラブの皆様には、お元気にてご活躍のことと存じ上げて居ります。さて私こと今平成10年度ホンダフライングクラブの総会を以って、一身上の都合によりホンダフライングクラブ会長を辞任することになりました。

かえりみますと、昭和45年より今日迄の28年間の間会長として在任致しましたが、在任中は公私に亘り、本田航空株式会社殿及びフライングクラブの皆様には大変お世話になりましたことを謹んで厚く御礼を申し上げます。当初は、本社ビルもなく、中古乗合バ

杉田政男殿のプロフィール

- | | |
|--|------------------------------|
| 1 生年月日及び年齢 | 自家用操縦士免許取得 |
| 昭和3年5月10日 70歳 | (5) 昭和59年9月30日 ホンダフライングクラブ大会 |
| 新潟県出身 | バクダン投下 1位杉田、丸山チーム |
| 2 役職 杉田電線株式会社
代表取締役（創業者） | (6) 飛行時間 350時間 |
| 3 ホンダフライングクラブ略歴 | |
| (1) 昭和44年9月9日
ホンダフライングクラブ入会 | |
| (2) 昭和45年会長就任 | |
| (3) 昭和47年4月29日
第1回 合同親睦飛行大会 上位入賞
(ホンダフライングクラブ、中央航空クラブ) | |
| (4) 昭和47年9月29日 | |



初期の会員証



スが事務所と教室での業務でした。其の間、多事多難な出来事が何回も起きましたが、其の都度、本田航空株式会社殿の適切な御判断とクラブ員諸兄の冷静な対処により、今日迄乗り切って、現在、日本一の整備されたフライングクラブになりました。クラブの更なる発展を期待する次第でございます。

又、新会長には、理事会に於て、濱尾豊^{ハマノトヨ}さんが選出されましたので、クラブ全員で祝福を致しまして、前途のクラブ活動と運営を宜敷^{かたがた}しくお願い申し上げます。本田航空株式会社殿に、益々の御指導、ご教導を願ひ上げ辞任の挨拶を申し上げます。

末筆乍ら、永い間誠に有難うございました。引き続き、名誉会長としてクラブを見守らせていただきたいと思っておりますので相変らずの御厚宜を賜りますようお願い申し上げます。

合掌

平成10年5月24日



S55年12月13日 誰だかわかりますか？ 空の猛者達です



第1回フライングクラブ飛行競技大会にて(S47年4月29日)



H6年9月18日 第22回クラブ大会にて 66才にて堂々の予選2位



H9年10月4日 会長としての最後のクラブ大会前夜祭にて



北から



南まで

御 挨拶

ホンダフライングクラブ新会長

会員No.390 濱 尾 豊

この度、ホンダフライングクラブ会長という重責を仰せつかり、身の引き締まる思いでございます。創立者本田宗一郎様、前任の杉田政男様と、当クラブを立派に育てていただき、数えて私は三代目に当たります。いま手元にあります昭和40年に書かれたホンダフライングクラブ設立趣意書を読みなおしてみますと、その目的の欄には、社会的公共生活の向上及び、パイロット、メカニックの養成、国内外の航空諸団体との交流など、高邁な目標を掲げてあります。又、代々の本田航空の社長様にもその精神は受け継がれ、現社長の津田勇介様におかれましても、ホンダフライングクラブを大切に思っており、ますます大きく育ててゆきたい、とのお言葉を頂いております。このような素晴らしい日本一の規模と会員を有するフライングクラブの会長に指名された私といたしましては、クラブ員の皆様のお力添えを頂き微力ではございますが、クラブの発展に尽くす所存でございますので、どうかよろしくお願いいたします。



左が新会長 長い友人のお二人です

コングラッチュレーションズ 教官から ひとこと

●ファーストソロ



小笠原克之さん

平成10年4月11日 JA3935

訓練を始めて9ヶ月、週1回のペースで天候以外は概ね順調に進んで来ましたが、ソロ前で、やや足踏み、思い悩んだ日もありました。

当日は天候にも恵まれ、体調も良く見事に初ソロに出ることができました。

お目出とうございます。

大坂教官

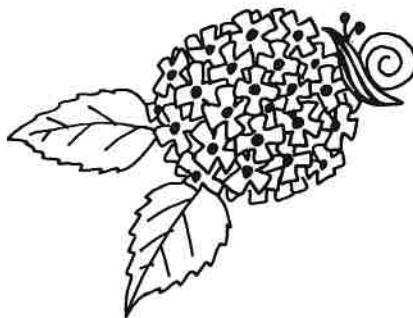


鈴木康之さん

平成10年4月29日 JA3934

C-152でのソロ経験があり非常に短い時間でC-172のソロとなりました。さすが、着陸は安定したものでした。

本田教官





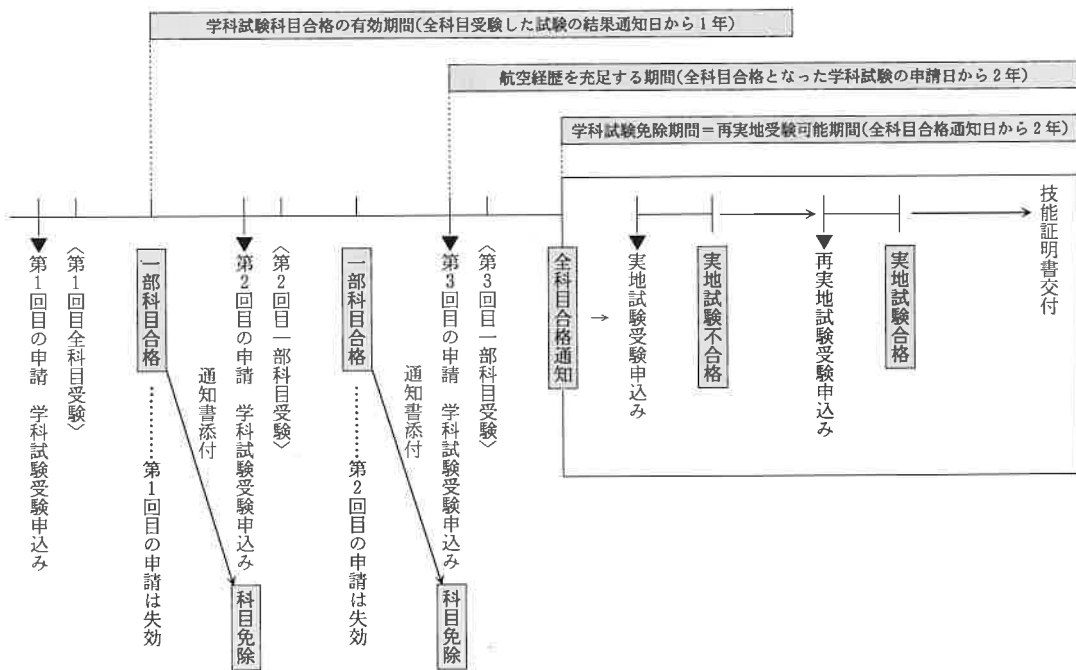
クラブ平成10年度行事活動計画

平成10年4月1日～平成11年3月31日

- 5月24日(日) 安全講習会 東大名誉教授 加藤寛一郎氏
クラブ総会
懇親会
- 7月1日(水)～
3月31日(水) ロングナビゲーション補助
(8/9～8/17は1機のみとする) 1人1回のみ先着40名
大島を含む3種空港以上の空港へのフライト
- 9月 上旬 夏の見学会 (JAL シュミレーター及び整備工場見学)
懇親会
- 10月3日(土) 安全講習会(本田航空会議室)
クラブ大会前夜祭(本田航空食堂)
- 10月4日(日) 第26回クラブ競技大会
- 11月～12月 クラブ忘年会
- 11年2月13日(土)～
2月21日(日) 第3回冬季クラブ飛行競技会
- 11年3月 春の見学会横須賀基地を予定(今回は平日に実施予定)

技能証明申請の有効期間 (学科試験及び実地試験の両方を受験する場合)

- 学科試験合格後、全科目合格となった学科試験の申請日(官報公示締切日)から2年以内に航空経歴を証明する書類を提出しなければなりません。
- 実地試験に不合格になった場合、全科目合格の通知があった日から2年以内は学科試験が免除され実地試験の再受験ができます。





横田基地見学会を終えて

会員No.5682 小野寺 則行

去る3月28日(土)本田航空、10時集合の時間に間に合うように、余裕をもって出かけたつもりが、結局到着したのが約10分前でした。ほかの参加者の方はもうとくにマイクロバスに乗っているものと思い急いで乗ってみると3~4人しかいなくて、アレアレと思っている間に10時になり、それでも7~8人しか乗っていない、そのうちクラブ担当の、若松さんがスットンでマイクロバスに来て、まだ大分集まっていないのもう少し待つてほしいとのこと。結局出発は、約20分遅れとなりました。途中2か所で、参加者を乗せ、まず昼食を済ませてから横田基地に入る予定とのこと。皆さんと食事をとりながらいろいろな雑談、期待に胸膨らむ時です。

さて、いよいよマイクロバスは横田基地のゲート内に入り、ゆっくり走って行くうちに何かこの中は、景色が全く日本離れしているなど思いました。

そしていよいよお目当てのレーダー管制室に到着。すると中からアーミー服を着た兵隊さんが出て来て、オーサすがに本物は決まっていると思いました。そして参加者全員部屋に通されて、挨拶をして2班に別れ見学開始。私たちの班は、薄暗いレーダー管制室に案内され、初めて見るレーダーモニターに、目が釘付けになり思わず一番前で見学させてもらい細かい数字の意味や、モニターに写る影のようなもの等の、質問をしました。ただ残念なのは、英語をもっと勉強しておけば良かったのにと思いました。

次に一度外に出て今度はタワーのほうに案内してもらいましたが、ここの階段が結構きつくて上に着くころは、少々息切れぎみでした。でも上に着いて長い滑走路を見ると疲れも忘れて、いろいろな機械類に暫く夢中になっていました。

ひと通り見学を終わり参加者全員集合して記念写真を撮って頂きました。そして次に横田エアロクラブのオフィスに行き、今回大変お世話になった南湖さんから説明をうけ、裏手の整備場で整備中のセスナ172を見学させて頂きました。

外に出ると、セスナ172と152が並べて駐機していて結構大きさが違うんだなとおもいました。そのあと基地内のフードセンターで軽食をとり、横田基地の見学会を終了しました。

今回参加させていただき1~2点気がついた点がありましたので述べておきたいと思います。

- ・今回20数名の方が参加しましたが友人と一緒に参加した人はともかく、他の参加者のお名前も分からない状況でした。
- ・今回のような他の施設などを、訪れる時なにか共通の物を身につけると、相手先もこ

ちらの身分証明になり安心する思います。

これは一つの提案ですが例えばパイロットの方が着けているカッコイイウイング・バッヂ又は現在使用している制限区域立入証のモチーフしたもの。

以上気になった点を書かせて頂きましたが、いかがでしょうか？

最後になりましたが、クラブ担当の、若松さん、根岸さん本当に有り難度うございました。

学科試験のお知らせ

平成10年度学科試験（技能証明及び無線）の年間予定

※変更の可能性はありますので御注意下さい

● 自家用・事業用操縦士学科試験

8月期 受付 5/28～6/11

試験日 8/29（土）

11月期 受付 9/25～10/9

試験日 11/15（日）

3月期 受付 1/8～1/22

試験日 3/28（日）

● 航空無線通信士国家試験

8月期 受付 6/1～6/22

試験日 8/19（水）

2月期 受付 12/1～12/21

試験日 2/21（日）

～2/22（月）

● 航空特殊無線技士国家試験

10月期 受付 8/1～8/20

試験日 10/7（水）

3月期 受付 12/1～12/21

試験日 3/3（水）

申請書（一部500円）は運航管理に有ります。科目合格もありますから、早目に受験して下さい。

無線の資格は単独飛行前までに取得して下さい。



平成10年4月1日をもって運航部で防災航空隊の機長を務めていた宮井卓夫参与が機長の座を勇退されました。現在は防災航空隊でアドバイザーとして地上勤務をされています。長いパイロット生活でさまざまな経験を重ねてこられ、ぜひクラブ員の皆様に伝えていただきたいと寄稿をお願いしました。

操縦桿を手放すにあたって

宮井 卓夫

ウイングニュース愛読のみなさん、今日も楽しく紺碧の空を飛んでいることと思います。大空は果てしなく広く、夢と希望を叶えてくれますが、同時に悪魔も同居する空間です。

私は、3月31日で約38年間握り締めてきた操縦桿をやっと手放しました。今はまだ機体から離れる淋しさよりも「やっ」という気持の方が強く、「ホッ」としています。

顧みますと、防大卒業後、昭和35年山口県防府基地で初等練習機T-34（メンター）の尻に赤い小さな吹流し（通称赤フン）をつけて無我夢中で単独飛行をしたのが始まりで以来航空自衛隊で固定翼4機種（T-34、T-3、T-6、T-33）ヘリコプター4機種（H-13、H-19、S-62、V-107）引続き本田航空でA109（アグスター）とAS-365（ドーファン）に乗り北海道から沖縄の空まで飛びまわり飛行時間にして約6400時間となりました。

勿論この間決して平穏なフライトばかりではなく、事故寸前のことも何度かありました。ここにそのいくつかをご紹介します皆様方の今後のフライングライフの一助になればと思い恥を忍んでお話しします。

その1 夜間北海道上空42,000フィートでロスト・ポジション

昭和40年航空自衛隊総合演習の仮設敵機としてT-33に乗組み、日没後入間基地から松島基地へ前進しました。そこで燃料を積み込み再度天候調査後暗闇の中を離陸しました。飛行計画（フェーカープラン）は離陸後東方洋上へ80マイル飛行しそこをターニングポイントとして北上千歳アタック高度42,000フィートというものでした。その日の上層風（ジェット・ストリーム）は270°/60～80ノットと報じられていました。千歳に近づくにつれてNDBの針は大きく振れアンリライアブル（その頃はVORやTACANはまだ設置されていなく、航法で頼れるものはNDBのみでした。）その上三沢から北海道全域にかけて厚い雲に覆われ地上の灯が全く視認できません。ただ真下に1つ灯台らしき灯が見えるだけでした。そこでこのポイントを死守しながらパワーを最少にして、ホールディングに入り



ましたが、ホールディング中もどンドン東に流される感じがして西風が大分強いことを感じました。

ここで若し燃料が枯濁したら、脱出するにしても陸地なら熊にやられるか、洋上なら北海道の初冬の水温では長く生きられないし、どちらにするか思案したものです。

千歳基地のGCAにピックアップしてもらおうと再三要求するのですが応じてくれません。それというのもファイターのリカバリーを優先させていたからです。

やがて地上ではまだ1機着陸していない仮設敵機があるが飛行計画上は燃料もなくなっているはずだというのでほかに騒ぎだし全レーダーサイトから緊急周波数で呼び込んできました。そこでトランスポンダーを緊急コードに入れ位置を捕捉してもらいました。その時のボイスは「PIGEON TO CHITOSE 270 HUNDRED MILE」というものでした。

100マイル西方となると当然途中でフレームアウトするだろうと覚悟しながらDF STEER（機内からの発信音を地上で捕捉し基地までの方位を示してくれる）とGCAの接続でどしゃ降りの雨の中をやっと安着しました。当然MIN FUELの赤い警報点はつきっぱなし。1度ミスアプローチしていれば墜落間違いなしという危機一髪でした。

着陸後判明したことですが、ホールディングしたポイントは襟裳岬上空でジェットストリームは270/140ノットありました。また襟裳岬上空付近は千歳NDBは地域特性上いつも不安定であり、札幌放送局の方が良くキャッチできるということでした。

教訓としては、○気象データはある時点での実況であって時刻とともに変化する。予報はあくまで予報である。○航法援助施設特にNDBには地域特性がある。○一つの航法援助施設に固執しない。

地上を大変騒がせましたが、とに角1件着余命を長らえました。

その2 夜間雲中であわや空中接触

昭和47年7月初旬九州西部は集中豪雨で大きな被害を受けました。9日県知事から自衛隊に対し熊本空港から天草への緊急物資空輸の要請がありました。当時私は福岡県芦屋基地で勤務していましたが、直ちに雷雲を避けながら雨の中をV-107 2機で熊本空港へ進出しました。物資は東京から全日空便で熊本まで空輸され我々はそこから天草の指定された学校グラウンドへピストン空輸しました。この空輸任務は何事もなく無事終了しましたが、問題は帰路で発生しました。熊本空港を離陸したのは午後8時頃で全天雲に覆われ小雨も降っていました。帰路を急いだわけではありませんが、V107 2機は編隊で帰投することになりました。

雲中のヘリの編隊飛行は経験も少なく2番機としてしっかり近寄った位置を保持しないとすぐ長機（1番機）がぼんやりとして見えなくなってしまう。

そのうちに雲の上の方が薄くなり雲に入ったり出たりするので長機に対し雲のTOPに



上昇して欲しい旨要求しました。

長機は「OK!」というと共に機首を上げました。その途端に2番機（自機）は前にのめった状態になり長機に異常に接近してしまい、ローターが重なる程になったので左へ急旋回でブレイクしました。これは雲中の一瞬のことだと思ったのですが姿勢指示器を見ると大きく左に傾きダイブの姿勢を示していました。計器飛行の課目という異常姿勢からの回復というところですが、バンクを戻しながら機首を上げましたが機速はVNEに近づき機体全体が大きな振動を伴いましたがなんとか立て直すことが出来ました。この間の高度ロス約3,000フィート機体が正常に戻った時は雲の下で高度1,000フィートだったと記憶しています。左側には山肌が接近しており回復操作が少し遅れていれば山に激突したかも知れません。

その時間的経過は一瞬の様に感じましたが、長機からは悲痛な声で「PULL UP!（引きおこせ） PULL UP!」という無線が入ってきました。編隊はばらばらになりましたが、以後お互いを遠くに視認しながら母基地へたどり着きました。

前途有為な乗組員全員を天国につれて行かずにすんだ一例です。

教訓としては○自信は時として過信になる。○編隊における上昇降下は速度を大きく変化させないように緩徐にする。○夜間雲中が予想されるときは編隊行動は避ける。○編隊を離脱したらすぐ計器飛行に移行する。（空中の場合）○困難な任務が終わっても最後の着陸まで気を抜かないこと。

38年の間には、身も心もうきうきするようなとても素晴らしいフライトもありましたし、すぐ近くから死神が手招きするようにフライトもありました。飛行安全を全うするには他力本願や運に頼ってはならないと感じ入りました。自分を守るのは自分自身であり事故防止に対する努力の継続のみがそれを確保するものだと信じています。



新入会員紹介

フライングスクール

5683 加藤博己 H10.3.11
5684 千田亮澄 H10.3.24
5685 藤田晃彦 H10.4.5
5686 松村文乃 H10.4.12
5687 木原 敏 H10.4.16

フライングクラブ

1955 都平浩司 H10.3.18
1956 高田茂好 H.10.3.25
1957 久野康幸 H10.3.25
1958 石橋利信 H10.5.1

（敬称略）

USE CAUTION

操縦練習許可書期限が迫っています（敬称略）

7 月中に切れる方

内海 工 H10.07.11

水谷 正洋 H10.07.10

8 月中に切れる方

石井 篤 H10.08.15

●申請に必要なもの

住民票（本籍地記載のもの、発行3ヶ月以内）……………1通

練習許可申請書（身体検査を受診する病院でお受取り下さい）……………1通

③申請書の住所及び本籍は、住民票にある通り、丁目、番地等を略さず書いて下さい。氏名の後部に朱肉印捺印、また、欄外に捨印を押して下さい。シャチハタ印、又はこれに類似した印は不可。

③身体検査は有効期限の1カ月前以降に受けて下さい。申請書の有効期限は1カ月です。手続きに時間がかかる場合がありますので受診したらすぐに、遅くとも有効期限の10日前までに、申請をお願いします。

写真（インスタントは不可）たて3cm×よこ2.5cm……………2枚

③写真の裏側にならず記名して下さい。

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

聖母クリニック（立川市羽衣町1-7-10）……………0425-22-5234

東海大学医学部附属東京病院（渋谷区代々木1-2-5）……………03-3370-2321

【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おられるスクールの方は、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（運航部直通）

学 科 講 習

7 月	
日 付	科 目
5日(日)	運航一般-3
10日(金)	気象-4
12日(日)	通信-3
19日(日)	空中操作-2
24日(金)	航法-5
26日(日)	工学-3

8 月	
日 付	科 目
2日(日)	運航一般-4
7日(金)	法規-4
9日(日)	B I F-1
16日(日)	気象-1
21日(金)	通信-4
30日(日)	空中操作-3

学科講習受講を希望される方は当日のPM5:30までに運航部(0492-99-1105)まで御連絡下さい。連絡が無い場合、休講となります。お手数ですがよろしくお願いします。

学科講習携行品

航空法規：航空法 AIM 1/50万チャート

航空気象：新・天気予報の手引 AIM

航空通信：AIM VFR交話法

航空工学：航空工学入門 セスナ172取扱法又はセスナ172飛行規程、(あればシステム・スタディ)

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 AIM 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：AIM VFR交話法 飛行機操縦教本

航空特殊無線：電波法規 無線工学

クラブ員の皆様へ

- 5月3日（日）に予定していましたGW恒例のクラブバーベキュー大会は、メイストームが予想されたため中止となりました。当日はお昼頃から雨が降り出し、ウェザーチェックは見事に的中したのでした。楽しみにしていた皆様、また次の機会に参加をお待ちしています。
- ナイトトレーニングはPIC及び同乗教育とともに火木土のみとさせていただきます。御協力をお願いします。
- 本田航空ではホンダフライングスクー

ル入会希望者及びホンダ車購入希望者を御紹介いただいたクラブ員・スクール生の方に無料飛行券を進呈しております。スクール入会の紹介……1時間飛行券
ホンダ車購入希望者の紹介（御成約のみ）
…20分間飛行券

- 梅雨の時期がやってきました。鳥人間の皆様、ウェザーチェック、水抜きはしっかり、決断は早めに、安全サイドで考えましょう。中止する事、引き返す判断も勇気です。

なつかしの写真館

- 未舗装のタワー前と昔のタワーです。ハシゴでのぼり降りしていてエアコンもなく夏はつらい所でした（約20年前）



- ハンガー前の舗装工事。まだハンガーは1つだけです。（約20年前）

ウィングニュース 150号

発行者/埼玉県比企郡川島町

大字出丸下郷53-1

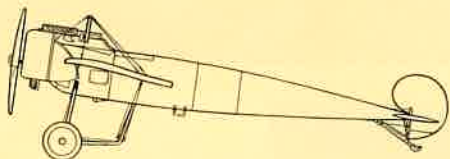
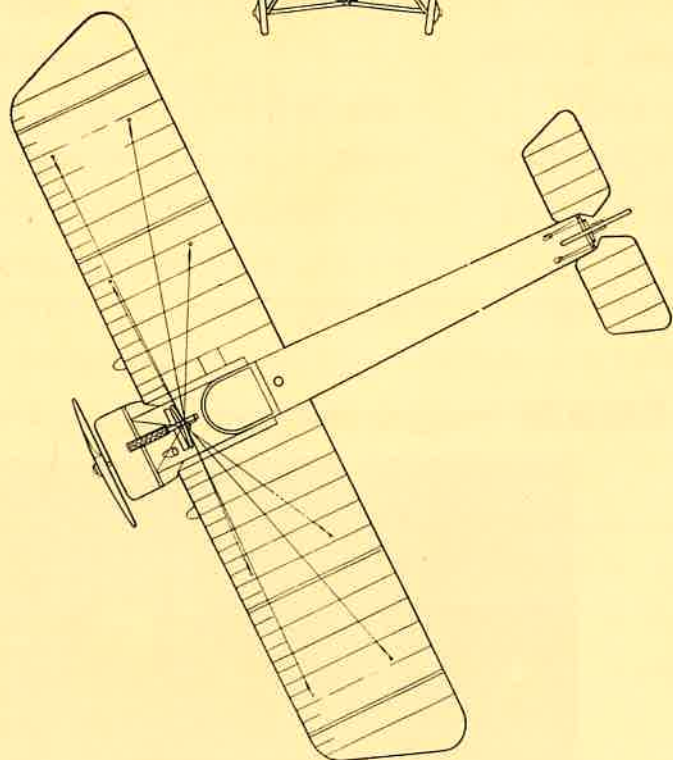
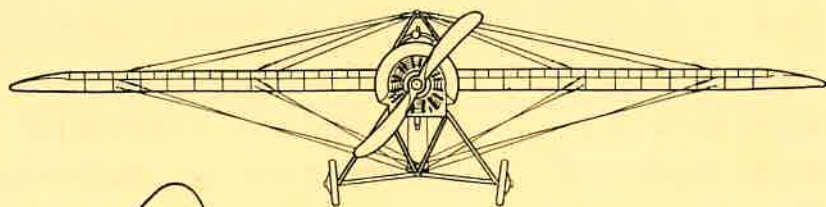
本田航空株式会社内

ホンダフライングクラブ事務局

Tel 0492-99-1105(代)

〒350-0141

表紙イラスト/板橋 繁男



フォッカー E III

1914年 ドイツ

エンジン：オーバーウルゼル 100hp 1基、全幅：10.00m、
全長：7.20m、全高：2.39m、翼面積：16m²、自量：398kg、
総重量：608kg、最大速度：140kph、航続時間：1.5時間、乗員：1名。

