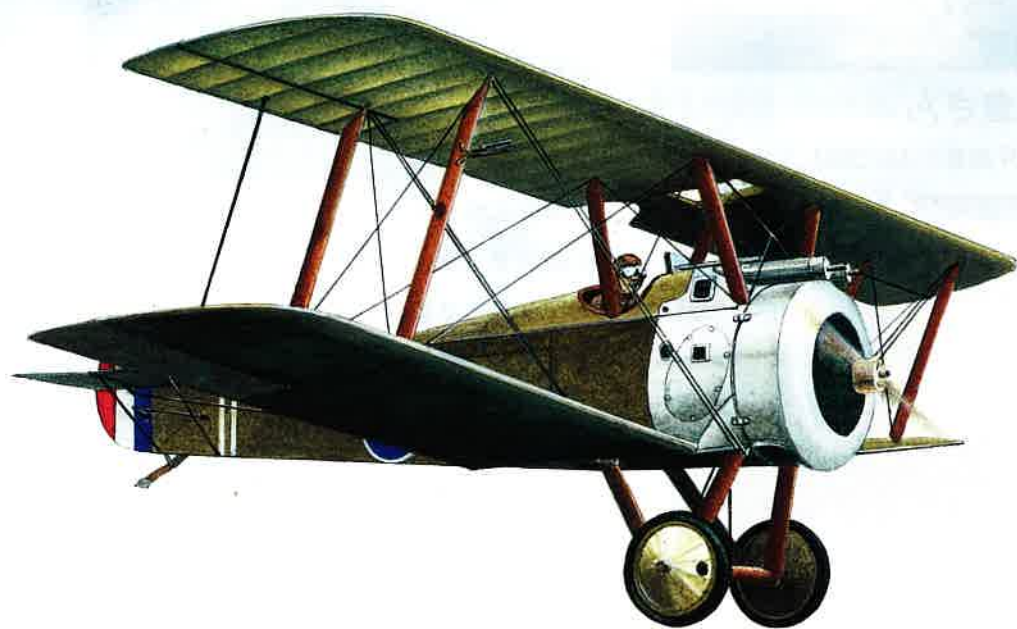


WING NEWS



Shigeo Itatani



**HONDA FLYING CLUB
HONDA FLYING SCHOOL**

155

**1999
APR.**

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



氷室 豊さん

平成11年1月20日 JA 3934

おめでとうございます。ソロ前少し迷いがありましたが、場周経路は非常に安定しています。ファイナルはその延長です。もっとゆったりと構えて自信をもって操縦して下さい。

石戸教官



松村 文乃さん

平成11年2月5日 JA 3935

お待たせしましたファーストソロ。かなり迷いましたが、20ノットくらいの風でも着陸できるくらいの実力もついてきました。この調子で自信をもって頑張ってください。

石戸教官

●実地試験合格

操縦教育証明



小出俊弘さん

平成11年1月18日 JA 4025

操縦教育証明実地試験、合格おめでとうございます。平成10年10月1日から、約3か月半の間、徐々に強くなる季節風や強力なインフルエンザにも負けず、努力された成果と思います。今回はグループでなく、たった1人での訓練で、寂しく思われたこともあったでしょうが、よく頑張り通されました。今後は技能審査員として、ANA ベーカーズフィールド訓練所での活躍を期待しております。

山本教官

NEW インストラクター紹介

大澤 一朗



会員の皆様、初めまして。私は2月15日付けで飛行機課に採用されました大澤一朗と申します。早速ですが簡単に自己紹介をさせていただきます。千葉県八千代市生まれの34歳、航空専門学校卒業後、福岡県の北九州空港で15年間、パイロットとして働いていました。航空経歴等ですが、総飛行時間約7,500時間、事業用操縦士（飛）、計

器飛行証明、操縦教育証明、陸上多単発限定、水上単発限定となっています。さて在福中は九州、中国、四国を主に飛んでいましたので“のぺー”とした土地（日本一の関東平野のことですが）を飛ぶのは遠い遠い過去、訓練生時代以来の事です。当時のエピソードですが（訓練生の頃）FA200型でTGLを行う為に調布空港を教官同乗で本田エアポートに向けて離陸しましたが、離陸後20分を過ぎてもエアポートが発見できません（もちろんチャートで距離、方位を測り、おまけに教官に発見要領を教わっていたにもかかわらずです）。色々考えたあげく、「……教官！ 飛行場が見つかりません、時間的には、もう通り過ぎていると思うので反方位に向けます。」なんて事がありました。

皆様は、“プロを目指している訓練生がそんな事になるのか？”と思われるかも知れませんが、実は“みんな”こんな経験をしているものです（でも私だけかも……）。

そして前記の様な事を何回か繰り返しているうちに訓練基地が変更になり、関東を離れたので、実はまだ詳しい地形が良く判りません。

ですから、機会があれば直ぐにチャートで確認して、一日も早く“のぺー”が“でこぼこ”に見える様になろうと思っています。

運航部では、室内に入ると右手の机で皆さんに背を向けて座っているのが私です。

決して意図して背を向けているわけではありませんので、どんな事でも結構ですので皆さん気軽に声をかけて下さい。

冬季クラブ競技会 結果報告



1位 益田さん



2位 宇梶さん (右の人)

去る1999年2月13日から21日迄の期間(9日間)で第3回冬季クラブ飛行競技会が開催されました。上記の9日間で皆様のご都合の良い日に飛行し、得点を競いあうものでした。

22名が申し込まれましたが、悪天候や都合のために2名がキャンセルされ、20名での競技となりました。優勝者は40点満点中36点という高得点でした。

優勝者にはホンダフライングクラブからの優勝カップ、賞状、賞品の「ソニーHiFiビデオ」の他に本田航空株式会社よりの特別賞「パイロットウォッチ」が贈られ、準優勝の「カシオ・キーボード」、第3位の「リクライニングソファ」を始め、11位までの豪華賞品及びブービー賞が用意されました。

優勝 益田正人氏	36点	6位 市川浩和氏	30点
準優勝 宇梶栄氏	33	7位 小野学氏	29
3位 清水一徳氏	33	8位 森川洋氏	29
4位 菊地義人氏	32	9位 葛井周子氏	28
5位 新妻豊氏	31	10位 河合秀晃氏	27

尚、準優勝と3位、及び7位と8位は総合点数で同点ですが、270°スポットランディングの高得点者を上位としました。



3位 清水さん



4位 菊地さん



準優勝から最下位

No. 5601 西久保 行 重



エアラインパイロットに憧れていた私にとって、自分の手で操縦したいと思い、今からちょうど6年前にホンダフライングスクールに入会。スクール時代にも、自分の思うように操縦出来なかったことなどがあり3回位、もうライセンスを取るのをあきらめようと思ったことがありました。でも、ここであきらめたらまた憧れで終わってしまうのかと思い、あきらめずに自分なりに楽しく行こうと思ったのが良かったと今では思います。ライセンスも今年の9月25

日に実地試験に合格しまして、晴れてライセンスになる事が出来ました。

さて、今回の冬季大会の結果ですが、タイトルどおり最下位になってしまいました。今回の大会で秋の大会、冬の大会を合わせると6度目のチャレンジとなりました。1回目のチャレンジでは、フライトシミュレーションでの秘密の特訓のいかなく予選落ち。2回目のチャレンジでは憧れの賞品を目の前にして予選落ち。3回目のチャレンジでは1か月前からの練習のいかあって、みごと準優勝する事が出来ました。4回目の冬の大会では5位、5回目の秋の大会では10位。そして6回目（今大会）では最下位になってしまいました。

大会当日は35° 12KT (MAX20KT) の風であり、自分に自信があれば問題なく出来たと思いますが、ところがライセンスを取ってから極端に着陸回数が減りまして、ノーフラップなどはほとんどやっていない状態でありました。まして、大会当日になって自分にも、あまりピンポイントでねらう自信もなく、ただ着陸出来れば良いなと思っていた事と、練習不足が重なって今回のような結果になったのだと思います。

今回の得点ですが、NORMAL 4点、ノーフラップ 2点(GA)、270° SP 1回目 2点(GA)、270° SP 2回目 8点、満足行くものとしては270° SP 2回目だけでした。今思えば、このような原因になったのは、やはり練習不足であったなと思っています。優勝に近づくには大会前にどれだけ練習するかだと準優勝をした者としても、つくづく今大会で気が付きました。

最下位になっても表彰式にはしっかり出席しまして、おいしい肉やお寿司を食べ楽しく過ごせた事をとても感謝しています。今後の目標としましては、まず最下位をダッシュツする事と、大会前に必ず練習することを目標として頑張りたいと思います。今までも多くのクラブ行事に参加し、楽しませてくれた本田航空クラブ関係者の皆さま、スクールの皆さま、そして今大会を運営されました関係者の皆さまにこの誌面をお借りして感謝したいと思います。これからも、クラブの行事には積極的に参加して行こうと思いますので、どうぞよろしくお願ひします。



4. 人に頼るな。

(自分で自分の生命は守れ。)

飛行中の航空機、就中、単座の戦闘機では、発生した事態への対応は、最終的には自らの判断と処置によるしかない。地上や僚機からの助言や指示は、外側から見た航空機の状況を情報として提供してくれたり、対応策選択の手がかりを与えてくれる事はあるが自ずから限度がある。地上からコックピットの中の警報灯は見ることはできないし、手を差し延べて操縦することもできないのである。まして瞬時に判断、処置を要する事態においては、操縦者自身の判断と処置以外に頼るものはない。限られた時間と変転する事態の中で、百点の対応をする事は極めて難しい事であるが、自らの五感六感、経験知識、操縦技能を総動員して、少なくとも最悪の事態は避けられる判断と処置をしなければならない。

5. 部下を良く見よ。

(繰り返し指導のすすめ。)

人間は基本的に誤りを冒し易い存在である。誤った判断、処置は異常事態を生起させたり、起こった事態を悪化させたりする。一般に次のような状況下では、人間は誤りを冒し易いと云われている。

- (1) 気分の緩みのあるとき。(緊張から解放されたとき。)
- (2) 専念できないとき。(心配事があるとき。)
- (3) 疲労しているとき。
- (4) 環境が著しく変わったとき。
- (5) 自己の能力を超える事態に直面したとき。

フライトコマンダー、飛行班長、隊長等指揮官、管理者は部下の様子を良く見て、これらの気配のある場合は、助言や指導等により、部下が無意識に誤りを冒すことを防ぐ努力をする事が大切である。人間は人知の及ばざるところで誤りを冒していることもあり得る。高速で厳しい自然環境の中で飛行する航空機では、誤りの積み重ねは致命的事態を招くことになる。お天道様は一度に三つもの誤りは許してくれない。せめて一つか二つまで、それも幸運という条件付きである。

操縦者自身、誤りを冒さないよう心がける事は勿論であるが、上司は部下を良く見、良く観察し、適時に助言、指導すると共に、基本となる行動が何時でも着実に実行できるよう、繰り返し指導し、生身の人間である操縦者の誤りを最小限に抑えるよう精進努力したいものである。

(終)

『HNL ホノルル インターナショナル エアポートからのナビゲーション』



Honolulu APハンガー前

No.1806 清水一徳氏

憧れのハワイで、魚やイルカと一緒に泳ぐのもいいが、やはり我々、飛行機野郎は青い空を自由に飛び回るのが一番！

前回の渡航で、FAAのExaminerに虐められながらも、なんとかMulti Engineの限定を取れたことで自信を付け、今回はハイパフォーマンス機PA23-250 Piper AZTEC-Fを使い、ハワイ3島へナビゲーションをする

ことにした。

12月27日 LCL time 10:30 Honolulu AP ATIS を聴く……

“QNH 3003 information Foxtrot”。

ホノルル空港は、CLASS B AIRSPACE で、上限はなんと10,000feetまで管制される。ワイキキを眺めながらのDEPをRequestした。

“Honolulu Clearance AZTEC N72HB Shore Line Three Departure with Foxtrot”。

とにかくこの空港は、トラフィックが多く、世界中からB747, DC10などのHeavy Jetが飛んでくる。アロハAirのDC-9やF15イーグルもRWY 08Lを使い爆音を立てて上昇していくので、Preflight中にはヘッドセットをいつでも出来るように、首にかけておくと良い。一度イーグルのパイロットに親指を出したら、目の前でアフターバーナーを全開にして真上を上昇していかれて、あわてて両耳をふさいだが、体すべての内臓が振動して口から外に出てしまうような衝撃だった。

“Piper AZTEC N72HB cleared depart class B Airspace via shore line three departure, maintain at 1500 feet., departure will be 124.8, squawk 0261. LuLu Clearance AZTEC 72HB……(READ BACK)”

さあ、クリアランスはすぐにもらえた。run up エリアまでtaxi、エンジンをチェックして、121.9 GND, 118.1 TWR とコンタクト、今日はすいていてRWY 04RからすぐTake offできた。Honolulu APにはRWYは4本あり、一番長いのが12,357 feetあるRWY 08Lで、午前中だけでもJALのHeavy Jetが5、6機降りて来る。3番目に長いのがたった今DEPしたRWY 04Rで9,000 feetもある。

“124.8 MHz Departure AZTEC N72HB passing 1200 feet with you. AZTEC N72HB, Departure radar contact maintain 1500 feet.”

ダイヤモンドヘッドを過ぎ、ココヘッドのあたりでスコーク1200、まずは「腹が減っては何とやら」でMKK (Molokai AP) のレストランへ向けて、ヘディング080、着陸してすぐに食事出来る場所はここしかないらしい。ILIO POINTでコンタクトRWY05 4500 feetの長い方のRWYだ、finalに入った所でアイランドAirのダッシュ8 (37人乗

り)とかぶってしまい Left 360°で on final ちょっとフレア不足でタッチダウン。期待とはだいぶ違い、出発ロビーの脇にあるカウンターバーの反対側でテーブルもない不気味なモロカイマフィンはやめてプレートランチ \$6.75とice tea、出発待ちのモロカイ島民と一緒に椅子の上でランチ。どこの空港でも涙の別れがあるものです。次の目的地は、同じくモロカイ島の LUP (Kalaupapa AP) 10分程で RWY05 へ Landing。次はいよいよマウイ島の OGG (KAHULUI AP) へ、ここは CLASS C AIRSPACE 上限は4000 feet まで管制される。マウイ島の北西端 NAKALELE POINT でコンタクト、KAHULUI AP には2本のRWYがあり、小型機はRWY 5-23 5000 feet、大型機はRWY 2-20 7000 feet を使っている。RWY 05 に Landing, taxiway を戻っているとRWY 02 に Heavy jet がバンバン降りてくる。



Molokai AP Island air Dash 8



AZTEC-Fとモロカイトワー



マウイ島 KAHULUI AP のエプロン

次の目的地はマウイ島の最東端 HNM (HANA AP) 北の海岸沿いに飛んで行くと、島巡りのツアー機と2、3機交差した。20分程でRWYが見えてきた。ここは CLASS G AIRSPACE、TWRは無くCTAF 122.9MHzにコンタクト。RWY 08, trafficなし、3600 feetの小さなRWYにLanding。エアポートガイドにはTERM BLDGと書いてあったが、どう見てもヤシの木と小さな屋根しかないようだった。シコルスキーがDEPした後RWY 08でTake off, RWY 26側はすぐ崖で波が当たらない様に Short field T/O、波を見ていたのでギアUPが少し遅れた。

次の目的地は、雲の間を抜けて12,000 feet まで上昇し、HAREAKALA NATIONAL



cross taxi after heavy take off RWY 05



HANA エアポート



ハレアカラへ上昇中 8,200 feet HANA AP が小さく見える

PARK を上空から見物した。大きなクレーターがいくつか見え10,000 feet の観測所までずっと道路が続き、クレーター見学が出来る様になっている。さすがアメリカ、日本の Mt Fuji には頂上までの道路はないですね。西側には雲がなく KAHULUI AP と街並みがきれいに見える。そして雲の間隙から HANA AP、東側にはハワイ島（ハワイ最大）が見える。ハワイ島には JAL で有名になった KONA や HILO AP など6つもの空港がある。



ハレアカラのクレーター12,300 feet

これらのエアポートは次回の楽しみとして取って置くことにして、LNY (LANAI AP) 経由で Honolulu へ帰ることにする。ラナイ島までの空域はアロハ air やアイランド air の DC-9 などがぶっ飛んで来るので Honolulu Center 119.5 MHz にコンタクトして、VFR RADAR ADVISORY にモニターしてもらおう。LANAI AP RWY 03 にアプローチしていると、突然 RWY チェンジと同時にアイランド AIR の DASH 8 を先に降ろすとのこと、やむなくレフトサーclingでアプローチのやり直し、field elevation は 1308 feet RWY 21 I'm No.2。LNY AP にはレストランもレンタカーもないが、きれいなホテルとゴルフ場が良いと、多発を取った時の examiner が言っていたのを思い出した。

LNY から HNL まで AZTEC なら30分程で飛んでしまう。NORBY intersection で Honolulu アプローチにコンタクト、QNH とスコークをもらい海側から進入する許可をもらった。リーフ RWY 08R から B747-400 が上がって来る、南側に HD を少し取らされた。Right Base から final turn でちょうど RWY 08R の Holding Line にいる B747 2機を左下に見ながら RWY 04R にアプローチ、ちょっと高起こしぎみで Landing.

"Honolulu Ground AZTEC N72HB on Delta. Request taxi to parking."

"AZTEC N72HB taxi to parking."

"NEXT REPORT FOR WING NEWS NAVIGATION FROM HAWAII ILAND."



ラナイエアポート R/W 21



● 5月の連休にバーベキュー大会を実施します。

5月2日（日曜日）の1日だけですので、皆様どうぞ御家族連れで本田エアポートまでご来場ください。11：00より焼き方を開始し、無くなり次第終了しますので、お早めに。

● 5月23日（日曜日）は年に1回の「クラブ総会」です。

安全講習会、講演会、懇親会もありますので是非とものご参加をお待ちしています。

1400-1600 安全講習会、講演会（会場：レインボー2階教室）

1600-1640 クラブ総会（会場：レインボー2階教室）

1700-1830 懇親会（会場：本田航空食堂）

今回の講演会講師は、元日本航空機長でDC6B、DC7C、DC8と乗り継いでこられた毛利^{もうり}元^{もと}維^い氏^しです。毛利氏は日本航空を定年退職され、現在は米国カリフォルニア州に住居を構えておられます。また、懇親会では恒例のビンゴも予定しています。

演題：「私のパイロット人生」

1. パーサーからパイロットへ、乗員として教官として、小型機から大型機まで。
2. 米国での自費ライセンス取得。DC 6B から B 747 まで。



春の見学会報告

3月13日（土曜日）に春の見学会を実施しました。今回はクラブ員の田崎氏及び七戸氏の御協力で、両氏の職場でもある東京国際空港（羽田空港）のレーダールームにてアプローチコントロールや、我々が有視界飛行でも直接コンタクトする「東京TCA」の仕組みについていろいろと説明を受けました。「東京タワー」のコールサインを持つ管制塔にも登り、空港全域を見渡しながらの講義説明も受けました。その後は新橋でカリフォルニアスタイルの夕食をとりながらの懇親会を持ち、和気藹々のうちに見学会の1日を終わりました。

ホンダエアポート周辺のおいしい店 No.29

今回皆様にご紹介するのは、ホンダエアポートトレーラーハウスで販売しているお弁当類です。もうご覧になった方もいらっしゃると思いますが、皆様にフライトだけでなく飛行機を見ながらくつろいでいただけるよう従来のトレーラーハウスにおしゃれなウッドテラスを増設いたしました。広々としたテラスにはベンチ、テーブルも用意致しました。休日にはお弁当の「ベントマン」がお客様に好評のおいしいお弁当や、焼きそば等の軽食、スナック、コーヒー等を販売しています。

又、小さいお子様向けの乗用玩具もありますので、お子様も安心して遊ばせる事が出来ます。

これからもウッドテラスの増設以外にも飛行場の各施設を充実させて、スクール、クラブの皆様にはホンダエアポートで1日中楽しんでいただけるようにしたいと考えております。

フライトの前後、又、フライトのない日にも 気候の良くなるこれからの時期、のんびりホンダエアポートで1日楽しくお過ごし下さい。



営業時間

AM 10 : 00 ~

PM 4 : 00

(天候により変わります。)

日曜、祭日のみ営業

問い合わせ先：本田航空（株）

0492-99-1111

新入会員紹介

(敬称略)

フライングスクール

5702 庄島 信 H11. 1. 9

5703 椎田 博人 H11. 1.16

5704 青木 秀雄 H11. 2. 9

フライングクラブ

1972 山口 高志 H11. 1.17

1973 山浦 太郎 H11. 1.23

USE CAUTION

操縦練習許可書期限が迫っています（敬称略）

5月中に切れる方

市川浩和 H11.05.26
馬上成利 H11.05.07
武田良夫 H11.05.21
藤田晃彦 H11.05.07

6月中に切れる方

石田匡昭 H11.06.06
木原 敏 H11.06.15
鈴木晴信 H11.06.16
高橋和久 H11.06.25
竹澤 茂 H11.06.25
早川憲治 H11.06.28

下記のスクール生の方は、練習許可番号及び有効期限を運航部まで御連絡下さい。
管制区内での練習許可の申請ができなくなる可能性がありますので、お手数ですが更新時に必ず御連絡をお願いいたします。（敬称略）

大坪 勤・小田晃穂・神谷宏次・高瀬明彦・徳間順一・福澤剛志・諸井 泉

TEL 0492-99-1105（運航部直通）

●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

④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。

④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

④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

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

学 科 講 習

5月	
日付	科目
7日(金)	B I F 2
9日(日)	運航一般 4
16日(日)	航 法 2
21日(金)	工 学 3
23日(日)	空中操作 4
30日(日)	法 規 4

6月	
日付	科目
6日(日)	通 信 4
11日(金)	気 象 1
13日(日)	運航一般 1
20日(日)	航 法 3
25日(金)	工 学 4
27日(日)	空中操作 1

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をお願いします。

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

特殊無線：電波法規 無線工学



クラブ員の皆様へ



ウィングニュース 155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

- この4月号が出る頃は、桜が満開となっているでしょうか。今年の桜は例年より見頃が長いそうですよ。やっぱり春は花見で一杯ですねえ。
- 表紙絵でおなじみの板橋さんへ、飛行機のリクエストはありませんか。元となる設計図などがあればベストですが、なくてもOKです。「こんな飛行機が空を飛んでいる勇姿が見てみたい!」というリクエストのある方は運航部小田嶋まで一報下さい。
- ナイトトレーニングはPIC及び同乗教育ともに火木土のみとさせていただきます。
- 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。
スクール入会者の紹介……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

あなたの夢を ホンダの翼で!!

HONDA



空の仲間募集 訓練生募集

- クラブ員、訓練生の方、合わせて約500名が所属
- 東京からわずか40kmに自社専用飛行場を保有
- 訓練空域内にある飛行場なので時間のロスがありません。
- 夜間照明施設を完備し、法定の夜間飛行経験もOK
- 世界のベストセラー機、セスナ社のC172及びロビンソンR22で訓練します。
- 事業用操縦士コース及び海外ライセンス
リフレッシュコースもあります。詳しくは下記まで

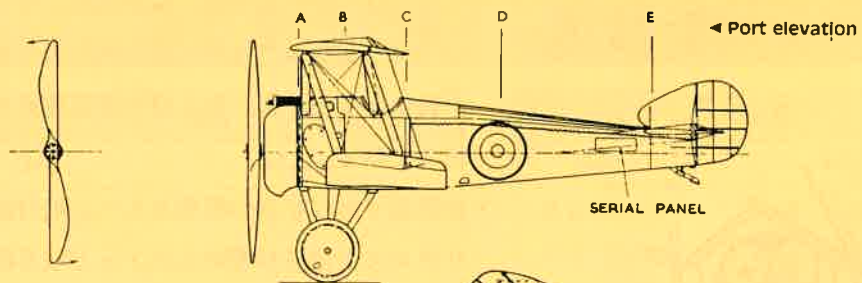


本田航空

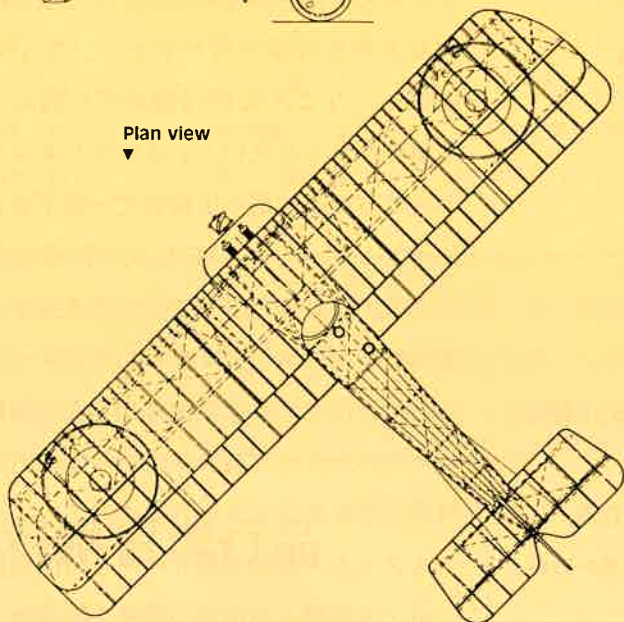
☎ 0492-99-1111

〒350-01

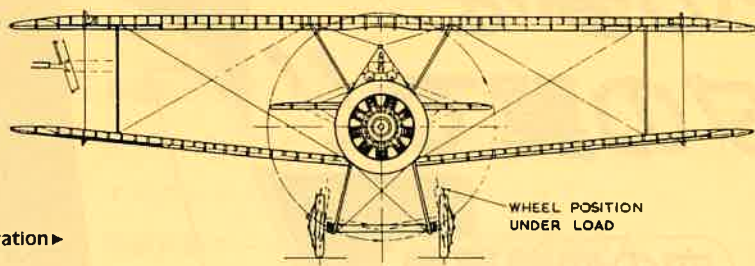
埼玉県比企郡川島町出丸下郷53-1



Plan view
▼



Front elevation▶



ソップース F1 キャメル イギリス

動力：クレルジェ110馬力または130馬力×1。

寸法：全幅 8.53m；全長 5.72m；全高 2.59m；翼面積 21.5m。

重量：自重 421kg；全備重量 659kg。

性能：最高速度 185km/h；1980m上昇まで6分；航続時間2.5時間。

武装：ヴィッカーズ マシンガン2丁装着、11.3kg爆弾 4個搭載。

乗員1名。

配備登録：1917年夏（初飛行1916年12月）