

EMERGENCY LOCATOR TRANSMITTER
INSTALLED BEHIND THIS COVER
MUST BE SERVICED IN ACCORDANCE
WITH FAR 91.52

120 POUNDS MAXIMUM
BAGGAGE AND/OR PASSENGER
FORWARD OF BAGGAGE DOOR LATCH
30 POUNDS MAXIMUM
BAGGAGE AFT OF BAGGAGE DOOR LATCH
MAXIMUM 120 POUNDS COMBINED
FOR ADDITIONAL LOADING INSTRUCTIONS
SEE WEIGHT AND BALANCE DATA

EMERGENCY LOCATOR TRANSMITTER
INSTALLED AFT OF THIS POSITION
MUST BE SERVICED IN ACCORDANCE
WITH FAR PART 91.52

56

Skyhawk

54

CESSNA

57

Skyhawk II

55

REIMS
CESSNA

58

CESSNA

59

REIMS/CESSNA

61

Skyhawk

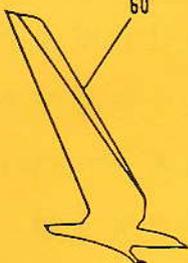
62

Skyhawk II

63

172

60



64

F172

172 SERIAL 17257162 THRU 17263458
F172 SERIAL F172-0560 THRU F17201234

クラブ No. 58
だより

- 今年も、いよいよ、この号をもって、年の瀬を迎えようと、しております。早いもので、2月の日航機事故で1982年がスタートしたような感があります。大小さまざまな事故がありました。ブルーインパルス事故には、全くおどろきました。練習につぐ練習を重ねている彼らでも、矢張り事故という魔の手からは、のがれられないようです。いわんや我々、ジェネラル、アビエーションでは、尚更の事、常日頃から、安全に気をつかいましょう。とは言うものの安全に気をつかうとは、どういう事でしょう？ 結局それは、訓練中に身につけ正しい飛行技術を忠実に守り、又、法に基づいた確かな飛行及び正しい知識という事だと思います。では、もうそこまで来ている1983年、素晴らしい年となりますように！

☆ 安 全 目 標 ☆

本格的な冬です。

翼についた霜、雪は確実に取りさって、
ランナップチェックは、充分に、又
横風には注意しましょう。

※ 新入会員の皆さんを紹介します。

ホンダフライングクラブ

- №.1603 マイケル・マイヤーさん
№.1604 小宮山 敏 光さん
№.1605 村 田 太 郎さん 59才 会社役員
№.1606 山 本 和 彦さん 29才 会 社 員
№.1607 古谷野 裕 之さん 23才 "
№.1608 山 同 輝 和さん 22才 学 生
№.1609 椎 名 美知男さん 31才 会 社 員

ホンダフライングスクール

| | | | |
|----------|--------|-----|-----|
| No. 5142 | 森田恒尚さん | 38才 | 会社員 |
| No. 5143 | 朴栄信さん | 32才 | " |
| No. 5144 | 吉田隆さん | 21才 | " |
| No. 5145 | 高橋英樹さん | 27才 | " |
| No. 5146 | 松岡浩さん | 53才 | 弁護士 |
| No. 5147 | 堀田良光さん | 24才 | 公務員 |

※ ファースト・ソロフライト

| | | |
|---------|---------|-------|
| 松本健一さん | JA 3297 | 10/22 |
| 大久保紀夫さん | JA 3297 | 10/22 |



※ 実地試験「合格」

おめでとうございます。

自家用操縦士 黒田 諭さん JA 3767 10/18



OMEDETO-

双発のYS11が40人ばかりの乗客を太い胴体から降して小さい飛行場には不釣合の大きい胴体を休めている。傍にトラックが走り寄って荷卸しにかゝった。

いよいよ帰途につくべく14時塔乗又1時間の空の旅がはじまる。ゆっくりと滑走路のスタートラインまで機を運ぶ。午前中に比べて大分風が弱くなった。管制塔との交信が一しきり早口で行われるが術語を知らない私には理解できない。さすがに2回目となるとドキドキするような緊張感はなく余裕さえ感じられて一人で後部座席のシートベルトを締め直す。

プロペラが全速回転する。一直線のコンクリートの滑走路を全力疾走して機首を上向きに向けると忽ちに一気に大空へ大空へとプロペラの回転も頼もしくかけ上る。

汀の白い波が断崖の下に砕けてその先は海底の石が見える程に透き通って碧い。右へグッと旋回すると例の遠心力から来る異様な体感が全身を走る。右手に三原山が大きく聳えて頂上から火山礫と砂の大崩れが何條もふもとへ走ってその下方で、灌木と草とがその崩れを辛うじて喰止めているかに見える。古代、溶岩が海岸まで流れ迫り、侵触が続いて見渡す限りの断崖だ。岡田港が見える。船が何隻か停泊して、以前に会社の旅行会で歩いた見覚えのある船着場が見える。

山の斜面の草木がいつか密林となった。このあたりは椿トンネルや熱帯植物が繁茂する大島公園がある筈だが上空からそれとは確認できない。

突如、前方かなりの高さで雲の上に三角形に尖った山が現われる高さ508mの利島富士だ。その下、水平線はやはり漠としてかす

んでいる。海岸線に沿って南下すると丸い噴火口に海水が入りこんで湾になった大島随一の良港波浮の港が見える。そこから又右へ旋回する。三原山が航路の中心にあって高さも離れも変わらないので何時までもConstantにくっついて来る。山の中腹から上は全山、岩と砂ばかりの紫がかった黒褐色の禿山だ。

アッ、左手に今度はまぎれもなく麗峯富士がその頂上のみをくっきりと現わした。さすがに日本一の高さで我々を見下している。やがて元町港、海へ向って一本の埠頭が突出している、あゝこれでは波の荒いとき接岸は無理だと一目で分る。その先にさっき飛び立った飛行場が白く伸びている。島を一回りしてさあ再び海と空ともやの中へ突入だ。左手のもやは益々濃く富士山はその中に姿を隠してもう見えない。午前中より濃くなったもやに少し不安がつのる。激しい教官の怒声がガンガンと響く、I練習生のハイッという懸命な応答もパターン化してこちらも今はそれ程驚かない。眼下の海を見下すと午前中、海面真白に騒いでいた白波は殆ど消えて今は、むしろ静の世界だ。高さの感覚も他に見比べるものが何もないので、知らない中に次第に高度を下げて海へ突込むそうだがジッと見ていると、なるほど何か引込まれて行くようだ。機は安定して殆ど動揺がない、緊張がゆるむと少し眠気がさしてしばらくとろとろとまどろむ。

眼下に巨大なタンカーが吃水一杯にオイルを満載して殆ど動かないかのようだが、航跡の白さが走っていることを僅かに示している。右前方に陸が薄く見える。次第に近づくと正確に進入予定地の江の島上空だ。長く弧を画いて伸びた砂浜は、好天の土曜日で集まった無数の車と人で一杯だ。

陸上へ入ると又、屋根と車と島と田園が次から次へと続く。

右旋回して横浜、川崎を過ぎて見覚えのある六郷川を越えると再び東京タワー、新宿のノッポビル郡、池袋のサンシャインビルが何かいいたげに迎えてくれる。荒川を越えると又、緑がふえて忽ちにして桶川飛行場上空だ。

心配な程プロペラは回転数を落して、旋回しながら高度を下げて下降していく。馴れたコースのせいか確実にそして余裕をもって予定どおり着地だ。

フライト時間往腹2時間、W教官殿、I練習生、本当に御苦労様でした。そしてセスナもエンジン快調によく働いて無事飛んでくれました。そんな感謝の気持ちをみんなにさゝやいて正に劇的ともいえる大きい体験のあとの覚めやらぬ興奮を胸に抱いて機から降り立った。ふり仰ぐ上空にはいつもの青空が広がって雲が浮んでいたが、そこから今帰ったのだという不思議な満足感が私をすっかり変えたようであった。

※ 次の方は練習許可書更新の準備をしましょう。

梅沢 一三さん 宮下 裕二さん 瀬尾 茂さん
小野田健司さん 長島 考充さん 山本 一夫さん
白土 俊郎さん

以上の方は12月中に有効期間が切れます。

小田本文雄さん 上原 堂弘さん 目 繁明さん
佐々木徹也さん 宮崎 明さん 北川 千代さん

以上の方は来年1月中に有効期間が切れます。

◎ 準備するもの

- 住民票 一通
- 練習許可申請書（身体検査証）一部
- 写真（3.5cm×4.5cm）二葉

（インスタントは不可！）

※ 来年2月の航空無線通信士国家試験のお知らせ。

- 申込締切日（本田航空） S 57.12.10
- 申請書類（クラブにあります）
 - 印鑑
 - 写真（4cm×5cm）2枚
 - 手数料 5,500

<科目>

- 電波法
- 無線工学
- 業務用英語
- 電気通信術

※ 来年3月の航空従事者国家試験のお知らせ!

- 申請締切日 S 58年1月中旬
- 申請書類 クラブに用意してあります。
 - 印 鑑
 - 写 真 4 cm × 5 cm 1枚
 - 住所及び本籍を記載したもの
(郵便番号・TEL・連絡先を忘れず)
- 手数料 5,000円

尚、詳細が決まりましたら、クラブに掲示します。

※ 運般部よりお願い

☆クラブ員の皆さん予約電話を入れる時は、必ず名前と一緒に
会員番号も忘れないようにお願いします。

☆最近祝祭日の外来機が非常に多くなって来ましたので、FLT
終了後は、駐機場(草地の駐機場は、草が茂って、けい留
管が見えにくいと思いますが、けい留管のまわりに、白い鉄
製の板がありますので、よく分ると思います。)に、機を駐機
して下さる様お願いします。

《横風着陸について》

先日桶川飛行場でセスナ式172型機が横風にあおられて滑走路を逸脱し、駐車中の車に接触するという事態が発生しました。

風向は 200° 風速は13ノット、ガスト17ノットでした。

使用滑走路は14で着陸は正常でしたが、接地後の着陸滑走中に右からの横風突風をうけて、風見効果により機首が右に偏向し、方向修正をするための右エルロン、左ラダーの使用が不十分のため滑走路を逸脱したものです。

◎ 横風着陸の操作要領及び注意事項

1. 最終進入はクラブ

風上に偏流修正角をとり、翼は水平にし、ボールは中央、航路はランウェイのセンターラインの延長上。

(ウイングローの練習をする場合はファイナルターン終了後直ちにウイングローで進入する。)

2. 風速とフラップの使用開度及び進入速度

| 風速 | セスナ172 | | PA28 | |
|---------------|--------------|-------|--------------|-------|
| | フラップ開度 | 進入速度 | フラップ開度 | 進入速度 |
| 10 kt 以下 | 40° | 70MPH | 40° | 80MPH |
| 10 kt ~ 20 kt | 30° | 75MPH | 25° | 85MPH |
| 20 kt ~ 30 kt | 20° | 80MPH | 10° | 90MPH |

3. ガストと進入速度

$$\text{通常の進入速度} + \frac{\text{最大風速} - \text{定常風速}}{2}$$

4. ショートファイナルから接地までウイングロー

風上にエルロンをとり反対のラダーを使用して機軸を滑走路のセンターライン上にのせて進入する。

横風が強い程バンクが深くなりラダーの使用量も多くなる。返し操作はウイングローをとったまま機首を上げ沈みを止めて機軸をセンターラインにのせて接地する。

左右に滑らないように注意する。

5. 接地後横風にあおられないように風上にエルロンをとり風見効果で機首が風上に偏向しないように風下側のラダーを使用して方向修正をする。

エルロンを風上にとらないと方向の修正がむずかしく不安定になる。

6. 接地後大きく機首が偏向し、滑走路を逸脱する可能性があると思った時は直ちにフルパワーにして着陸復行を行う。

7. 地上滑走において風下側への方向変換は風見効果に逆うため旋回しにくく、ラダーをいっぱい踏んで無理に旋回しようとしてパワーを増加すると横風にあおられて風下側の翼端を接地することがある。

地上滑走で方向変換がむずかしいときは無理をしないでエンジンを停止して、ホンダコウクウオケガワを呼び出し、援助を求める。

8. 高翼のセスナの方が低翼のパイパーよりも横風の影響を強く受け易いのでセスナは特に注意が必要。

☆横風の強い日に飛行する場合は、横風に対する離着陸についての知識及び技量について教官がチェックをさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

《学 科 講 習》

○Dコース……………桶川教室

○Cコース、B・Cコース……サンシャイン教室

(文化会館7階)

時 間 夜6時～9時

| 12月 | 科 日 | コ ー ス | 1 月 | 科 目 | コ ー ス |
|--------|-------|-------|--------|-------|-------|
| 1日(水) | 航空工学1 | D | 6日(木) | 計器飛行2 | C |
| 3日(金) | 航 法3 | C | 10日(月) | 航空気象2 | D |
| 4日(土) | 特殊無線 | B・C | 12日(水) | 航 法1 | D |
| 6日(月) | 航空通信3 | C | 14日(金) | 航 法4 | C |
| 7日(火) | 航空気象1 | D | 17日(月) | 航空工学3 | C |
| 9日(木) | 航空法規3 | C | 18日(火) | 航空法規2 | D |
| 13日(月) | 空中操作1 | D | 20日(木) | 計器飛行3 | C |
| 16日(木) | 航空気象3 | C | 21日(金) | 空中操作3 | C |
| 17日(金) | 航空通信1 | D | 25日(火) | 航空通信2 | D |
| 21日(火) | 空中操作2 | C | 26日(水) | 運航一般3 | C |
| 23日(木) | 航空法規1 | D | 28日(金) | 計器飛行1 | D |
| 24日(金) | 運航一般2 | C | 31日(月) | 航空工学2 | D |

○最近、講習会に参加する方が少なくなっている様ですが、飛行訓練の延び方は、座学の理解度で大変に違います。

飛行訓練を受けることと同じ位に、講習会にもどんどん参加しましょう。

尚、特殊無線の講習会が12月4日(土)にあります。

(11月の教室を使えなかった分です。)

◀ 学 科 講 習 内 容 ▶

ホンダ・フライング・スクール
自家用操縦士課程

(40回120時間)

| 科 目 | 内 容 | 日付受講印 |
|---|--|-------|
| 航空法規(1) (2) (3) (4) | 航空法令の分類 定義 登録 航空機の安全性 航空従事者 航空路 飛行場 航空保安施設 航空機の運航(1) 航空機の運航(2) 罰則 | |
| 航空気象(1) (2) (3) (4) | 大気 気温 気圧 安定 雲 霧 視程 風と台風 低気圧 高気圧 気団 前線と雷雨 天気図 着水 航空気象通報式 | |
| 航空通信(1) (2) (3) (4) | 通信組織 航空交通業務 航空交通管制業務 航空情報 AIP NOTAM AEIS 管制用語 局地交話法 RADIO TOWER との交信要領 機上電源 | |
| 航空工学(1) (2) (3) (4) | 飛行機の構造 航空力学 航空計器 動力装置(1) 動力装置(2) プロペラ 飛行機の装備系統 重量重心 耐空性 飛行規程 | |
| 航 法(1) (2) (3) (4) (5) (6) | 航法の概要 航空図 用語の定義 航法計器 航法計算盤の使い方 風力三角形 航法計画の作成 基本航法の計画と実施要領 航空保安施設の利用法 (ADF VOR トラン スポンダー) 野外飛行の計画と実施要領 緊急時の手順 | |

| 科目 | 内容 | 口付受講印 |
|--|--|-------|
| 計器飛行(1) (2) (3) (4) | 計器飛行の歴史 計器の見方 (G/H D/G 旋回計等) 基本計器飛行 A D F (指示器の見方 L O P ホーミング インターセプト アプローチ) V O R (指示器の見方 ラジアル L O P インターセプト) 計器飛行方式による飛行の方法 (I F R) | |
| 空中操作(1) (2) (3) | 地上点検 離陸 レベルオフ 旋回 上昇降下 異常姿勢からの回復 スローフライト ストール 基本着陸 地上目標による 720° 回 (パイロン) 緊急操作 (エンジン系統、機体等の故障、着水) 短距離離陸 ノーフラップ着陸 失速着陸 短距離着陸 180° スポット着陸 シャンデル レイジ8 | |
| 運般一般(1) (2) (3) | 飛行の準備 機長の出発前の確認事項 航空機の整備状況の確認 重量重心の確認 航空情報の確認 気象情報の確認 燃料滑油の確認 積載物の安全性 飛行計画 航空衛生 救急法 一般知識 | |
| 特殊無線(1) (2) (3) (4) (5) (6) (7) (8) | 電波法(1) 総則 無線局の免許 電波法(2) 無線設備 無線従事者 電波法(3) 運用 監督 業務書類 通信術 無線工学(1) 予備知識 無線工学(2) 予備知識 無線工学(3) 無線電話の基礎 無線工学(4) 無線電話の設備 無線工学(5) 無線電話設備 ファクシミリ A T C トランスポンダー テレメータ 通信術 | |

“クラブ忘年会のお知らせ。”

今年も早いもので早や忘年会のシーズンとなりました。

昨年同様に、今年も会場は、飛行館ビルの、クラブルームを借りて開きます。

今回は、色々と内容を考えて、お面白いものにしようと、スタッフ一同頑張っていますので、多数の御参加を希望しています。

期 日 ^S 57.12.11 (土)

時 間 午後 6:00～9:00

場 所 新橋飛行館ビル、7Fクラブルーム

参加費用 6,000円

尚、御友人同伴も歓迎いたします。

