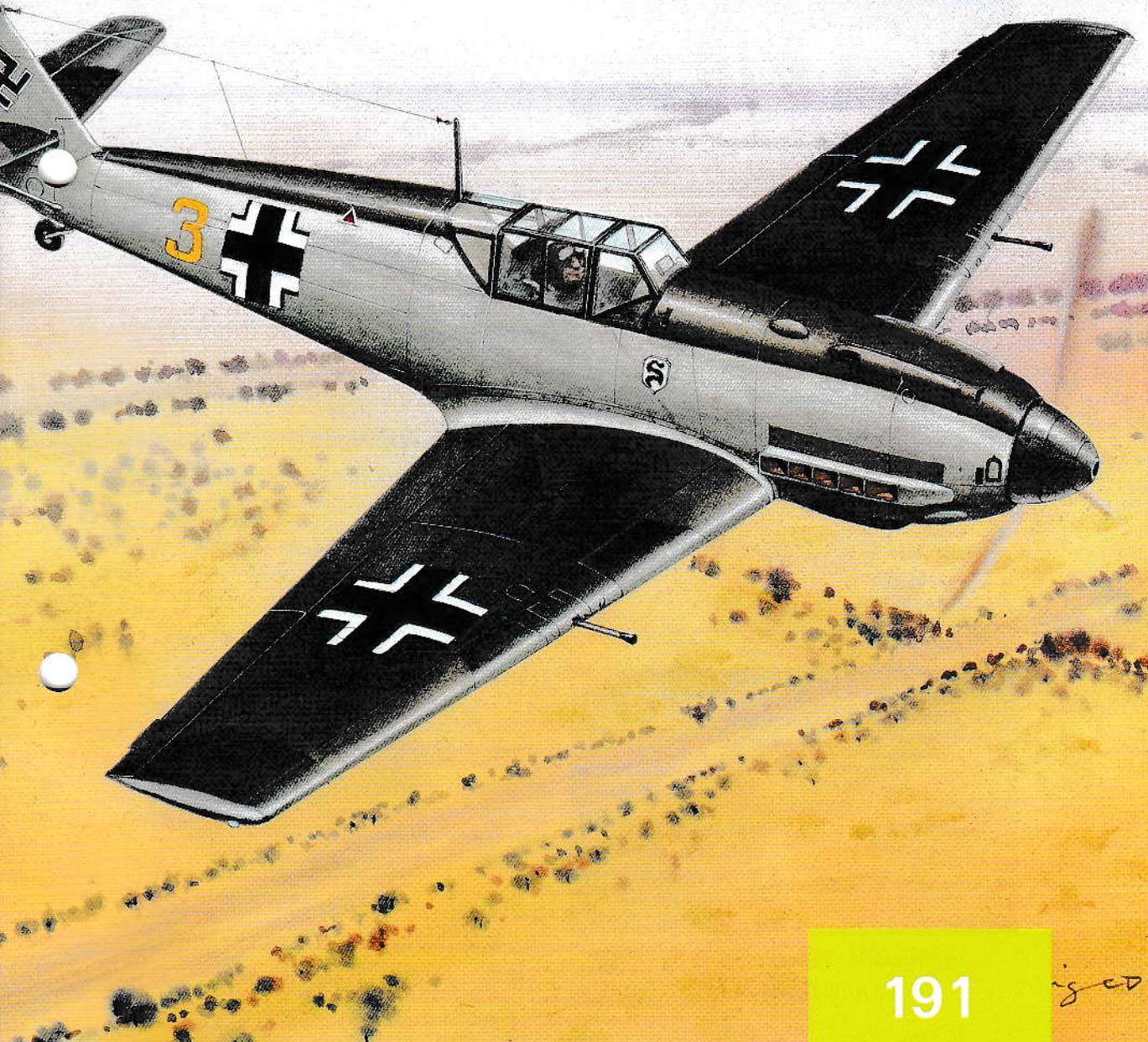


WING NEWS



191



**HONDA FLYING CLUB
HONDA FLYING SCHOOL**

**2005
APR.**

コングラッチュレーションズ

教官から
ひとつこと

実地試験合格

○計器飛行証明



No.2043 久保 忍さん
平成17年2月10日 JA5314

計器飛行証明合格おめでとうございます。航空自衛隊に勤務しながらの訓練は、休みもなく1年間大変だったと思います。2度目のフライトで福島のILSを背風状態で進入したときに、降下率とエアスピードのコントロールを見て「センスがある」と感じました。

感覚は鋭いものをもっているけれども、根拠となる知識が欠けている。VORのコースも風に対する修正角は感覚でコースをぴつ

たり飛行する。逆に天性のセンスが欠点だと感じました。

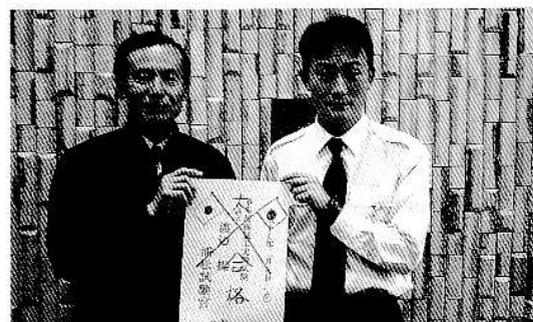
1年間よく勉強してくれました。オーラル試験では試験官に「よく勉強しましたね」とほめられました。

久保君は気持ちが優しいのでファイター向きではありません。お客さんを乗せて将来立派なキャプテンになると思います。エアラインに就職する前に、是非単発限定変更を受験してプロペラ機の楽しさも忘れないでほしいと思っています。久保キャプテンの操縦で旅行に行くのを楽しみにしています。

実地試験は楽しく立会いさせてもらいました。教官としても大変嬉しかったです。久保ちゃんありがとう。

野口教官

○事業用操縦士



No.8011 渡辺 操さん
JA-3937 H17.3.9

試験日の朝、今年初めてウグイスの声を聞き、幸先のよい予感がありました。

色々と御苦労されましたが、日頃の成果を遺憾なく発揮して、試験官から太鼓判を頂く程の成績で、見事合格を勝ち取りました。

初めてCAB試験を担当した新米教官には、極めて手の掛からない訓練生でした。今後も、持ち前のハングリー精神で、フルライセンスの取得を実現してください。

合格おめでとう。

渋谷教官



THE AIRPORT FESTIVAL



第2回さいたま・エアポート・フェスティバル

日時：5月3日（火）、4日（水）、5日（木）

午前10時～午後4時（開場午前9時）

※入場無料（駐車場有料）

※桶川駅・川越駅より直行バス運行（有料）

エアポート・フェスティバルの季節がやってまいりました。

今年は、なんと

○係留熱気球体験搭乗

○陸上自衛隊空挺団（CH47）の落下傘降下、

○埼玉県防災航空隊（SA365）と栃木県消防防災航空隊（ベル412）の展示訓練

○ロック岩崎のピッツフォーメーションアクロバットフライト

がおこなわれます。

また、4日16時から19時には、関係者及び一般来場者との交流を図るため「エアポートパーティ」（仮名）（会費1500円）を行います。皆様もぜひご参加下さい。

その他にも出店、ポケバイ試乗会など、空も陸もイベント盛りだくさん。どうぞ、お楽しみに

〈ご注意〉

期間中、一般入場者は駐車料金が有料となります。スクール・クラブ員の方はクラブ員証をご提示下さい。無料となります。オーナー会の方で来社予定の方はオーナー会身分証を提示するか、営業部町田に連絡して事前に駐車証をお受け取り下さい。



期間中、飛行制限など何かとご不自由をおかけすると思いますが、なにとぞご理解とご協力を賜りますようお願いいたします。

主 催：エアポート・フェスティバル実行委員会

お問い合わせ：営業部 町田 machida@honda-air.com

本田航空（株）049-299-1111

フェスティバルHP：<http://www.ne.jp/asahi/airport/festival>

携帯電話からは最後に「/i-1」を付けてください



バニーと行くのんびり南紀白浜卒業旅行、 名古屋名物味噌カツ付きフライト・シューズ 紛失事件一足湯湯煙に浮かぶ謎の美女

No.5702 庄島 信



バニー2号、3号、5号
(まん中が5号庄島さん)

1999年2月27日に伊藤教官の指導のもとで初フライトをして以来、通常の人との3倍近い時間をかけて、昨年の12月6日、なんとか自家用陸上単発飛行機のライセンスをいただくことができました。これはひとえに小田嶋バニー教官を筆頭に、本人以上にあきらめの悪い本田フライト・スクールの教官陣のおかげとっております。ありがとうございます。

よく、ライセンサーの方が「私に取れたのだからあなたも取れます。」と言われ、スクール生のころの私は「って言われたって……」と思っていましたが、ライセンスをいただけて、やっぱり「私に取れたのだから……」と言いたくなりました。その枕言葉に「本人のやる気さえあれば」という言葉をつけずとも、というよりは本人が相当くじけていても、スクールに来さえすれば、「私に取れたのだから……」の「私」がスクール生時代どれだけ教官たちの寿命を縮めてきたかという話が沢山聞けるので、否応なく「だったらもう少しやってみようかな」という気にしてくれます。こんな話をどんどんしていくと、チョー危険なハンガートークを文字として残してしまうことになりそうなので、「もっと聞きたい」というスクール生は是非、スクールに通ってライセンサーをつかまえるなり、ライセンサーといっしょにツアーに参加するなりして、パイロットのサブアタマが引き起こす恐怖と爆笑の世界をご堪能ください。

てなわけで、へたれの庄島をずるずる引きずりながらなんとかライセンスを取らせようと奮闘する小田嶋バニーをサポートしていたのが、今回の卒業旅行を企画しるとの命令を下した黒澤バニー2号と清藤バニー3号であります。バニー1号はいわずもがな、本田フライングクラブの有名人、阿波さんで、阿波さんがライセンスを取ったときにウイングニュースに寄せた文章に感動したり、勇気を得たスクール生も多かったと思いますが私もその1人です。バニー2号、3号とはファイナル・チェック前後からバニーの厳しい薫陶を受けてきた同期の桜であり、この歳になって仕事関係なしに得られた貴重な知己であります(2号や3号がどー思っているかは知らないけど)。3人ともバニーの沸点がどのあたりにあるのか、沸点に達したときの対処の方法は、などの項目をマニュアル化し、追加飛行規程のなかに閉じて持っています。さらに言えば、この駄文を綴っている私は5号で、4号は川越の歯医者さんの間中さんです。4号の豪傑ぶりはバニー軍団のなかでも出色で、こ

ここで披露したいのですが、検閲にひっかかりそうなので自主規制します。お問い合わせはバニー5号まで。いずれにしても、バニーがチェッカーに出世するまでは、軍団は今後もアメーバーのように増殖しつづけると思われます。

さて、なかなか南紀白浜に向けてTake offできない卒業旅行ですが、卒業旅行企画の命令を受けた5号のずっこけぶりは相変わらずで、温泉に入りたいがために南紀白浜を選んだので、温泉旅館をメインに宿を探してしまいました。VFRで行く以上、当日キャンセルに料金がかからない宿を第一条件にしなければならなかったのですが、宿を取り直すはめになってしまいました。それでも、南紀白浜のメインストリートに面したホテルを取ることができ、公衆浴場の温泉にも、飲み屋さんにも歩いていけるということで、結果OKということになりました。この間、2号、3号と1機でという話を1号が聞きつけ、「俺も行く。」ということで、2機日には1号に加え、小須田さん、湯田さんといった、バニー予備軍（本人たちがどー思おうとバニー軍団ではそういう認定をしています）が参加することになりました。ところが、南紀白浜の温泉を一番楽しみにしていた1号が直前に体調を崩してしまい、急遽三根さんが代打で乗り込むことになりました。

こうしたすったもんだがありつつも、出発当日の2月12日は湯田さんの力ですっきり晴れ渡り、「ヨッシャ」と思ったのですが、なんと翌日、本田に帰ってくるころ「雪かも」の予報に一同「どーすべー」。30分ぐらいあーでもない、こーでもないやったあとで、「とりあえず名古屋まで行ってみて、そこで再度判断しましょ。」ということで衆議一決。いよいよ出発となりました。

JA3934にはバニー2、3、5号とバニー。本田からRJNNまでは清藤バニー3号の担当。3936は小須田さん、湯田さん、三根さんと石戸教官のスクール生チーム。RJNNまでの担当は湯田さんとなりました。本田を出て4500feetまで上がるとすばらしい視程でなんと東京湾まで見えてしまうほどでした。横田アプローチにコンタクトしましたが、最初にスコークがくると思いきやペラペラと何か言われて??? バニーによると今日はサービスお休みとのこと。こりゃ見張りをいっしょうけんめいせなあかん、と後席でもちょっと緊張感を持つように思っていると、前ではもうちょっとテンションが上がっていて「だから、横田にちかづくなっ、ていってんだろ!! 丹沢の端ねらうんだろ!!」えっ、えーって普通の人ならなるところ、そこはバニー軍団、頭のなかで追加飛行規程の沸点前のバニー取り扱いの項をべらべらめくって、落ち着いて対応しました。えらいぞ!? 3号。

途中2機でランデブー（かー、むかしなつかしい言葉）して富士山をバックにお互い撮影しようということになり、先に離陸した3936に沼津上空で待ってもらって（色こそ違え15°バンクで沼津上空をゆったり舞う3936は、子供のころよく見た鷺の優雅な滑空を思い出させてくれました）、晴れ渡った富士山を背景とした撮影会となりました。

相手を撮影するにはお互いのスピードを上手に調整して距離を一定に保たなければならない



空対空



RJNN G/A!

ため、スロットル調整とそれにとまなう3舵の調整が大変難しいと感じました。さらに今回はお互いに富士山を背景にして撮るため、ポジション・チェンジまで行くといい離れ業まで石戸教官にみせてもらいました。いままで34の右斜め後方にいた36がひらりと翼を翻したかと思うとあっという間に34の真下にもぐりこみ、つぎの瞬間には左側前方にあがってくるという、戦闘機のような動きを見せてもらい、一同からは距離が近いための怖さ半

分、感動半分の「おー」という声があがりました。

さて、撮影も無事終り、静岡上空まで来ると、36のスクール生チームは堅実に海沿いを焼津→浜松→セントレア→名古屋のルートを選択し、私以外旅なれている34のライセンサーチームは、高度を6500feetにあげて山越えダイレクト名古屋のルートを選択しました。山越えのためゆれを覚悟しましたが、思ったほどゆれず、むしろスムーズ・エアーといった感じでした。右手には南アルプスの山すそからずっと奥の方には雪をいただく「白き、たおやかなる峰々」(北杜夫先生ごめんなさい。パクった上、三島由紀夫先生だか誰だったかの指摘どおり正しく直しちゃいました)を、左手にはみはるかす、かなたに遠州灘や陽の光を浴びて輝く浜名湖を望む、というような絶景を楽しむことができました。もちろん「天竜川はどれ?」とか「あの奥の恵那山アビームあたりでセントレアTCAにコンタクト」などしっかりと地図を読み込んでの、清藤バニー3号の落ち着いたNAVであったことはいうまでもありません。

山並みがしだいに低くなり、目の前に名古屋市の広大な市街地が広がってきました。ATISによりRWYは34。市街地の北の方にあるRJNNの滑走路とおぼしきあたりをめがけて、高度をさげながら近づいていきます。セントレアTCAも名古屋TWRに周波数を切り替えるよう指示してきました。ライト・エントリーに向うため滑走路の北側の端にある小高い丘に向います。昼間の発着のラッシュ時にあたると場周経路でホールドをかけらるのことでしたが、34はそのようなこともなく、というかダウンウィンドで旅客機が3機、すでに誘導路にいらんでいるのが見えたので、ターニングベースかどこかでホールドがかかるんだろうな、と予想していたら、あっさりアプローチ、タッチ・ダウン。で急げや急げでウィスキー4から誘導路へ。ATCもTWRからGNDに引き継がれ、無事シエラ1のエプロンでエンジン停止。5分後には36もやってきて、「ああ、いまターニングベースって、後ろからラインが来てるよ、どうすんの、どうすんの、あっ高度上げた、ゴーアランドだ、すげー、湯山さん初名古屋、初ロングナビでいきなりゴーアランド、すげーい。」

こうして2機、むさいおやじ7人とバニー一匹という奇妙でかなりあやしい集団(中でも私のいでたちはダウンのーフコートに毛糸の帽子、リュックという完全防備で石戸教官に「山にでも行くんですか」と聞かれたほどでしたが、本田も名古屋もなんと南紀白浜までエプロンは極寒だったので、みかけはどうあれ自分的には正解だったと思っています)は無事名古屋にたどりつき、空港内の和食屋さんで本場の味噌カツ丼にありつくことができました。

さて、気になる翌日の天候ですが、名古屋で調べたところ、その日の夜半から翌日午前中にかけては崩れるものの、午後には回復するとのこと。南紀白浜行きは続行と決まりました。名古屋→南紀白浜の担当は34が黒澤バニー2号、36は三根さんとなり、コースはまたもや別々に34が四日市市や志摩半島など紀伊半島の東海岸沿いを串本まで行って、そこから南紀白浜へというコースに対して、36は山越えて和歌山市まで一気にいって南下するというコースを取りました。



みそかつの前に

34はレフト・ターン・ディパーチャーして、2号の友達がラジコン飛行機を飛ばしているという河川敷にちょっと寄って（以前、ヘリとセスナの訓練機の事故の現場も近くだったので上空で合掌してきました）、一路志摩半島へ。途中、鈴鹿のサーキットをオーバーフィールドして、志摩半島の見事なりアス式海岸が見えはじめたところで、半島の付け根をショートカットするような形で明野の管制圏の上を串本へ。波静かな伊勢湾から熊野灘に出るとさすがに海の青さが深くなったような気はしましたが、内海とあまりかわらないおだやかさは意外でした。三陸海岸や伊豆半島と同じように紀伊半島の東海岸も高い山が海岸線ぎりぎりまで迫って海に落ち込んでいるため、熊野灘に出てもなかなか串本のVORが入ってきません。その分、地形が特徴的でチャートと照合しながらのんびりフライトするには絶好のコースです。また、第一レグの雪をいただいた南アルプスの風情とは異なり、紀伊山地の山々は青々として東山魁惟の絵画を彷彿とさせるような光景でした。それでも川沿いに視線を投げていくとその先には山々が深く折り重なり、古えの熊野古道での修行はやはり命がけであったろうと思いました。

やがて、複雑な海岸線をつくるリアス式海岸にかわり、九十九里浜のような直線的な熊野浦が現れ、その端には熊野古道への入り口の一つ新宮が、さらにその先には日本中世の浄土信仰の一大聖地である那智勝浦が、そして近世近海捕鯨の一大基地太地がと、順番に現れ最後に現代のスキューバー・ダイビングのメッカ串本が視界に入ってきました。

このころになると、2時方向に白浜の町も山裾越しに見え始め、2号お得意のショート・カット・エコノミーコースに変針。南紀白浜のレディオとコンタクトしていると、すでに36は先着している模様。日が傾きはじめてころ、かつて宮崎は日南海岸と新婚旅行の旅先



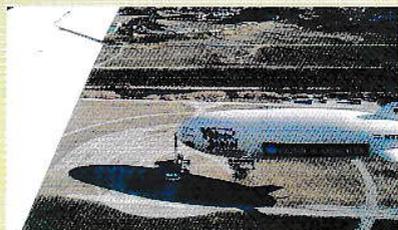
1、2を争った南紀白浜空港に7人のおやじと一匹のバニーは無事降り立ったのでした。

それにしても、南紀白浜を選んだ理由は温泉と、もうひとつは東京より先に春がくるはずという予想があったのですが、この予想は見事にはずれ、RJBDでの記念撮影は青っ涙をすすりながらのものとなってしまいました。

まだ許されるなら、続く。

「セントレアFLY-IN/IFR体験レポート」

NO.5731 黒澤 弘行



ツェッペリンNT号に見送られ

2月5日土曜、西高東低のもろ冬型の好天の朝早く、6名を乗せた重たい1機のビーチBE36が、あのツェッペリンNT号に見送られ、まだ開港されていないセントレア空港に向けて離陸して行きました。

各メンバは、RJGGをログにのこしたい、新しく開港する空港を見たい、IFRフライトの体験がしたい、南紀の温泉につかりたい、初恋の人と一緒に食べた名古屋の懐かしい味噌カツを食べたい、セントレアTWRのATCは名古屋弁で話してくるのかを確かめたい……といろんな思いがありました。全員に共通して言えるのは、飛行機が好き。

ルートは本田→セントレア→名古屋→南紀白浜（1泊）→徳島→高松→名古屋→本田です。

先頭バッテリーは宇田川さん、本田からセントレア直行便、が、離陸後、もろ冬型の為、機体は大揺れ、また、浜松付近でもお尻が浮くぐらいの揺れで、私は最後部に乗っていたのもあり気持ち悪くなりましたが、無事セントレアに到着。既にセントレア・フライインのイベントで全国から来た軽飛行機がいました。旅客機がないガラーンとした空港もちよっとさびしい感じ。着くとお迎えのバスに乗って、セントレア空港見学です。当日は一般市民の見学もあって（一般市民の見学は抽選だったとか、私達は飛行機で、しかもお迎え付き、なんとリッチ）、空港内はすごくにぎやか、お祭り気分でした。さすが新しい空港だけあって綺麗で、この空港には飛行機を見ながらお風呂もあるというちょっと、変ったなかなかの空港でした。

見学後、セントレアから名古屋は高野さん、10分足らずのフライトで、ホールドすることもなく、スムーズに名古屋に着陸、あの味噌の味を堪能して、次はロングナビ初参加の阿久津さん、それも名古屋から南紀までのIFR体験。夕日が眩しかったですが、雲海を見ながら、南紀では、オーバステーションして、よくわかりませんが、IFRでするアプロ



参加メンバとビーチ



セントレア・フライイン参加機たちと空港



私（黒澤）のIFR体験



鳴門の渦はどっち周り、パイロット柴田さん

チをしてゆきました。

その夜はゆっくりと温泉にツカリ、飛行機談義で盛り上がり、翌日は柴田さんが鳴門の渦はどっち周りを確認したかったのか、南紀から徳島、それから高松へとフライト。高松では、名物のうどんを食べ、次は私の高松から名古屋までのIFRフライト体験です。

体験ですので、ほとんど、同行の大澤（教）さんにおんぶに抱っこ状態でしたが、なんか楽しかったです。新しい体験だからでしょうか。高松を離陸したら、外みても下はほとんど見えないし、見る所がないから、計器のみ見ていました。「へーっ！ これがIFRか〜」と思いつつ、ATCもそれっぽくやって、途中から、フード代わりに、チャートで前を隠して、IRF訓練の体験、その後、雲の中を突っ切って（本当のIMC状態で）あとは途中からベクターされ、高度は何フィートにしないで、ヘディングは何度にしないといわれるままに、「IFRって楽ね〜」と思いつつ）名古屋TWRにコンタクトとするとどういう訳か、前を見ると、名古屋空港の滑走路が前に見え、ちょうどアプローチ上にいました。（IMCだったらまだ見えていないんだろう、言われる通りにすれば、ピタッ！ と来るんだ、すごいですね、管制官は、下手なパイロットだとさぞかし大変でしょうね。）

あとはILSアプローチ（らしいこと）して無事着陸、約1時間20分のIFR体験フライトでした。

最後は、前日フライトでは満足していない高野さんが名古屋から本田までの山越え、直行便で無事帰ることができました。速いですねビーチは！

今回はセントレア見学、南紀の温泉、IRF体験と実に中身の濃い楽しいものでした。参加者のみなさん、また、企画していただいた方々大変ありがとうございました。



阿久津さんIFR体験、夕日が眩しい





ゴジラの生まれ故郷 大島へナビゲーション

メンバー：五十嵐さん、小須田さん、林さん

同行教官：小田嶋さん

ルート 2月26日（土）

「五十嵐さん」 本田AP→(川越市・上空)→(入間AP・右側)→(調布AP・右側)→
(荏山NDB・上空)→(鵜沼海岸)→大島AP

(0+44)

2月27日（日）

「林さん」 大島AP→(新島・右側)→(三宅島 周遊)→神津島AP (0+58)

「小須田さん」 神津島AP→(式根島・右側)→(新島・右側)→(大島NDB・上空)→
(洲崎灯台・左側)→(大房岬・右側)→(勝山の浮島・右側)→
(金谷港・右側)→(東京湾観音・右側)→(宮津岬・右側)→
(木更津・上空)→(アクアライン 海ホテル・左側)→
(千葉マリインタワー・右側)→(下総AP・右側)→本田AP (1+40)

* PPRは、26日（大島・新島・八丈島）27日（新島）

* カッコ内にチェックポイント

*（飛行時間は概略）



林さん初NAV参加

大島椿祭りにあわせて、1泊2日の大島ナビに行ってまいりました。今年には雪で、1週間遅れましたが、小須田さんが参加者全員にメールが届くメーリングリストを作って頂き、「初日に、大島空港に着陸後、ダイレクトで八丈島空港まで飛ばそう」「大島からの帰りのオルタネートコースとして木更津方面から帰ろう」「神津島に……」など、夢が膨らみました。（仕事中に届くメールの返信にパチパチ……外回りの営業でよかった？）

2月26日（土）

メンバーとの初顔あわせ、空が大好きな飛行機乗りだけに、すぐに意気投合しました。皆で、天候確認した結果「天気回復傾向にあるものの、三宅島～八丈島間のシーリングが低く、3000ft位しか取れないことから、八丈島は条件付で、とりあえず大島まで行く（川越～江ノ島辺りで、軽いシャーラインがある様子）」というフライトプランで決定。いざJA3938待つエプロンへ。

エプロンにきたけど、「本田AP 34028G35KT」の強風。小田嶋教官の「辞めてもいいのよ！！」の一言に、「独りなら絶対飛ばない！」と他3名の返事。小田嶋教官、体傾け

人間風速計になっている姿にプロフェッショナルを感じました。

第一レグは、五十嵐さん、3000ftのダイレクト大島空港であるが、最大GS116kt・大島ETA44分のカッ飛びフライトプランで、おしゃべりセット（ヘッドセット）の調整で出発が遅れた分を挽回すべく、13時半頃、ウインドソックスに見送られテイクオフ。軽いシャーラインは予想していたものの、川越市 巡航高度3000ftで、「ガック〜ン」と一気に高度50ft程ロス。皆のふんばる声？ がヘッドセット越しに聞こえる一方、座高が高い私は、後席の天井に頭をぶつけました。そのあとは、「デビットクラークのヘッドセットは、頭頂部にクッションがついてるから、Goodだね！！」とか「低翼機でキャノピーを突き抜けた事故があるらしい」など飛行機談話で盛り上がりました。その後は、オペレーションノーマルで大島レディオにコンタクト後、五十嵐さん大島空港RWY03へスムーズランディング。

フライトプランのクローズと八丈島へのウエザーチェックをすべく、空港事務所へ。

15時頃のMETAR（大島 05011KT 9999 FEW020 BKN040/新島 06005KT 9999 SCT045 OVCXXX/神津島 14005KT 9999 BKN035/八丈島 29012KT 250V320 9999 SCT035 BKN045）であることから、八丈島を断念。また、METARだと新島などの島巡りが出来そうですが、大島空港エプロンから新島（1408ft）をみると雲がかかっていることと、大島の運用時間（16時まで）を考慮して、大島ローカル（フルストップの離着陸練習）をお願いしたら、CABの方から「10時〜14時の定期便が、少ない時間帯でないと許可しません。本田航空さんにも連絡してるはずなのに〜」との助言を頂きました。（次回に活用しましょう）一行は、空港内のお土産売場で燃料が減った分だけお買い物し、今夜のお宿 温泉民宿「大陣」（1泊2日2食・送迎付で7500円）へ。夕食まで時間があつたので、元町を散策。小田嶋教官のたまに行くならこんな店「寿司 光」で伊豆半島に沈む夕日を見ながら、地酒を飲み、大島の食材を使った「べっこう寿司」「明日葉と島海苔の炒めもの」をつまみ。宿の夕食では「椿の花の天ぷら」を食し旅行気分を満喫しました。そして「去年のスーパーあんこ娘は、これもものあれもん……」という甘い言葉に釣られて、夜祭りの会場へ。でも今年はスーパーヤングあんこ娘でした。（残念〜！！）売店のおじさんに、なみなみと注がれた地酒を飲み干し、吹雪くなか会場をあとにしました。

2月27日（日）

8時のMETAR（大島06008KT 030V100 9999 FEW030 SCT045/八丈島30008KT 260V330 9999 BKN045/三宅島は西風 BKN035/新島と三宅島の間に軽いシャーラインがある関係で、新島は東風5KT・神津島は西風5KT）1時間半も雲と海面だけを見ても楽しくないので、八丈島は断念。第二レグは、私で三宅島周遊後、神津島と新島にランディングするフライトプランを2枚ファイルし、大島RWY03からレフトターンデパーチャー。巡航高度3000ft・大島NDB174度ラジアルで三宅島を目指す。大島レディオから伊豆リモートにハンドオフされた辺りから雲が垂れ下がりはじめ、2000ftにディセント。

アビーム新島AP前に1500ftまで更に高度を下げ、小雨の降るシャーラインをくぐりました。そして青空と三宅島が見えてきました。伊豆リモートから使用できないと思っていた三宅島レディオへハンドオフされ、呼べど叫べど応答がなく再度、伊豆リモートに通信設定。三宅島西側（風上）から、噴火口から海岸まで流れた溶岩や復旧活動で動いているダンプカーを見つつ南下し、三宅島APのある東側（風下の手前）に周遊してくると「硫黄ガスが機内に……」エンジンアウトする前にUターン、神津島へ。

神津島のRWY29は何処だろ〜と東側からアプローチするにつれ、絶壁だらけのいびつな地形が……そして後席から「もう〜神津島に着陸しなくても……」の声。

再度、伊豆リモートへウインドチェック（300 06KT）。「RWY29手前で落とされるので、進入灯（PAPI）を気にせず高めに！！ショートフィールドの進入角だけどスピードはノーマルで！！」と大島を離陸する前に、教官からアドバイスを受けたのを思い出して



神津着陸

つRWY29へファイナル。正面の絶壁をすぎ、スレッシュホールド手前にある左側の入り江が真横にきたとき、グラッグラッ。そして下り勾配の滑走路へタッチダウンした瞬間「降りれた〜！！本当に神津島に来れるとは〜！！」



神津離陸

の歓声がヘッドセット越しに聞こえてきました。（小田嶋教官、ご指導の程、有難うございました。）

でも、ハプニング発生。昨日、新島で取っていたPPRをキャンセルするのを忘れた為、空港管理事務所の方が、今日のPPR（神津島〜新島）をキャンセルしていました。（空港管理事務所の方、済みませんでした。）

大島も混んで降りれないことから、小須田さんの東京湾東側よいよコースで本田APに帰ることに、変更になりました。

小須田さん、神津島をライトターンダイパーチャーし、式根島・新島・大島などの島巡り後、洲崎灯台へ。東京TCAが嫌がる羽田PCAの南東の洲崎灯台辺りで、果たしてどうなるものか？と思いましたが、「1500FTまで降りれますか？」と優しい女性の声。その後、自分達と同じ視線？で、回り込んで羽田空港RWY34に降りる旅客機を見られて感動したり、羽田PCAと下総の管制圏外の抜け道（千葉マリンタワーと幕張メッセを結んだライン）を教えていただいたりした後、無事に帰ってきました。

最後に、「仲間がいれば、楽しく遠くまで行けるもんだな？」とブツチャケ思いました。

（はじめて、ナビに参加させて頂き、有難う御座いました。）



神話のポーズ

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	6 月中に切れる方
5705 伊藤 厚 H17.5.9	5727 五十嵐政志 H17.6.6
5693 武田 良夫 H17.5.15	5767 清水 務 H17.6.10
5728 伊藤 史人 H17.5.29	5768 戸田 昇 H17.6.24
5750 小須田真一郎 H17.5.2	5765 小黒 公一 H17.6.30
5740 佐藤 利秀 H17.5.31	

●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

②申請書の住所及び本籍は、住民票にある通り、丁目、番地等を略さずに書いて下さい。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、操縦練習許可書の有効期限の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ずぐに、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写真の裏側にか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。）

ホンダエアポート・メディカル・オフィス 080-5411-0119
（本田航空(株)内、第3日曜日のみ診療）

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

はごろも内科・小児科（立川市羽衣町1-16-9） 042-522-5234

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

医療法人社団心会和会足立共済病院（足立区柳原1丁目36番8号） 03-3881-6116~8

永田町つばさクリニック（千代田区平河町2-6-4） 03-3511-2839

東京国際空港診療所（大田区羽田空港3-3-2） 03-5757-1122

・個人で申請されている方は、各種申請に必要ですから許可書の番号を本田航空運航管理049-299-1105までお知らせ下さい。

学 科 講 習

5 月	
日 付	科 目
8日(日)	運航一般 3
13日(金)	気 象 3
15日(日)	航 法 1
22日(日)	工 学 1
27日(金)	B I F 1
29日(日)	空中操作 1

6 月	
日 付	科 目
5日(日)	運航一般 4
10日(金)	通 信 2
12日(日)	法 規 1
19日(日)	気 象 4
24日(金)	航 法 2
26日(日)	空中操作 2

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



新 入 会 員 紹 介

(敬称略)

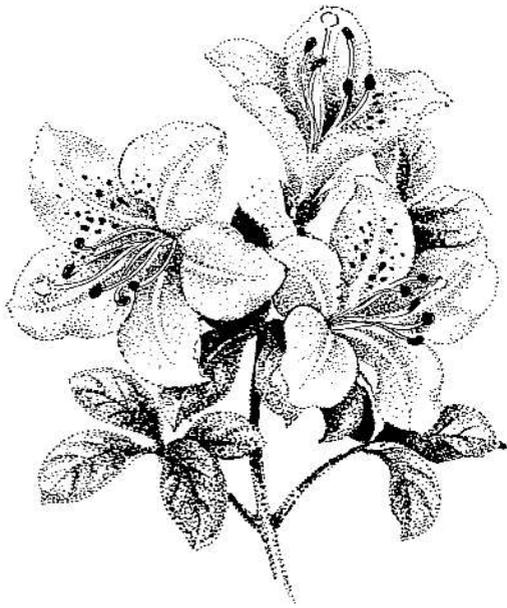
ホンダフライングスクール

5772 柏原 裕 H17.2.12

ホンダフライングクラブ

2078 中村 智之 H17.2.15

クラブ員の皆様へ



- この4月号は読み物が充実しました。飛行機乗りも理数系ばかりではなく文学青年(?)もいるんだな〜と感動しました。
- エアポート・フェスティバル、今年はパワーアップして展開します。見どころは4日かな?ぜひおいで下さい。

ウィングニュース 191号

発行者/ホンダフライングクラブ事務局

〒350-0141

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

Tel 049-299-1105(飛行機部)

表紙イラスト/板橋 繁男

夢は空でカタチになる。

さあ、空へ——。
雲に近づき、風を感じる。
コクピットの向こうに広がる無限の世界。
そこには夢を実現させるチカラが存在する。
あなたの夢は何ですか。
今まで抱えてきた熱い思いを、聞かせてください。
ハート、セーフティ、スピード、快適さ、そして技術。
私たち本田航空が一翼となりあなたを強力にバックアップします。



ホンダエアポートは…

- ・都心より約40km
- ・訓練空域内にある夜間照明施設付きの自社飛行場
- ・豊富な訓練機 (C172×6、BE58×1、R22×1、AS350×2、SA365×1)
- ・充実した地上施設 (アドバイザー局、衛星通信による気象及び航空情報、運航管理システム) フライトシュミレーター (飛行訓練装置)
- ・十分なスペースのプリーフィングルーム (全7室) とクラブルーム
- ・経験豊富な教官9名が親切に対応します

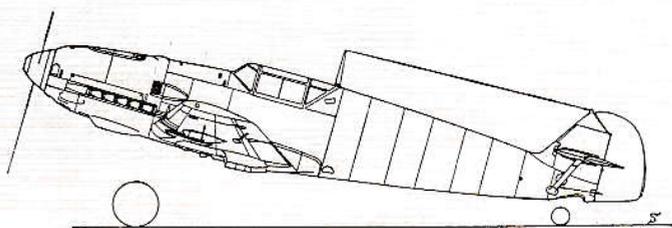
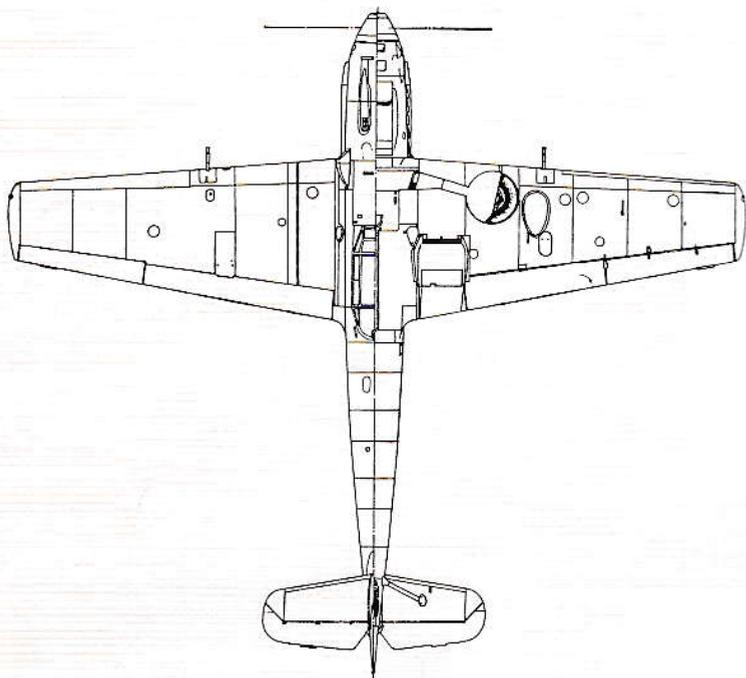
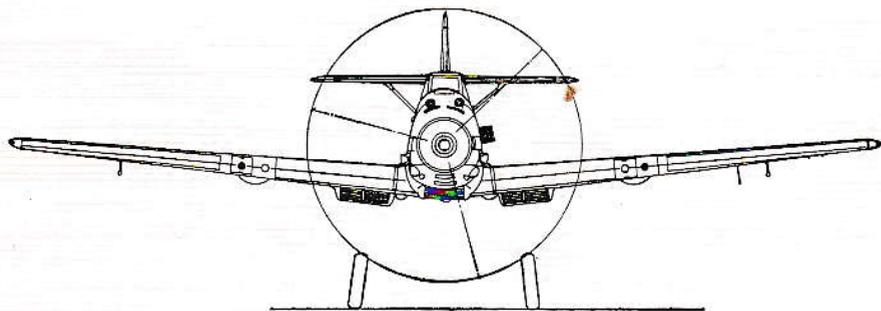
* 自家用、事業用操縦士・計器飛行証明を取得してみませんか?
訓練開始時期、訓練期間はご相談に応じます。お気軽にお問い合わせください。
詳細は下記ホームページに記載されていますので、ぜひご覧下さい。

本田航空 〒350-0141 埼玉県比企郡川島町出丸下郷53-1

HP <http://www.honda-air.com/index-b.html>

クラブ用メールアドレス club@honda-air.com

クラブHP <http://www.honda-air.net>



メッサーシュミット Bf109E
1935年 ドイツ

全 幅：9.87m、全長：8.64m
翼面積：16.2m²、総重量：2505kg
最大速度：575km/h（高度3750m）
上昇率：946m/min、上昇限度：11,000m
航続距離：665m、乗員：1名
エンジン：ダイムラー・ベンツDB601A型、1150馬力×1
（データはBf109E-4による）
初飛行：1935年10月

