

WING NEWS

ホンダフライングクラブ創立40周年記念号



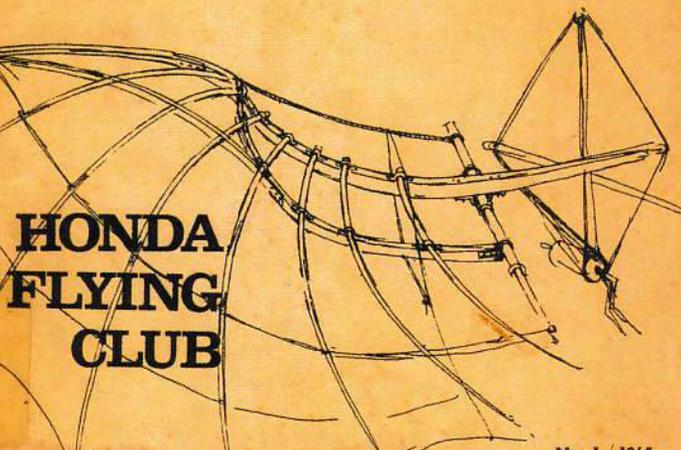
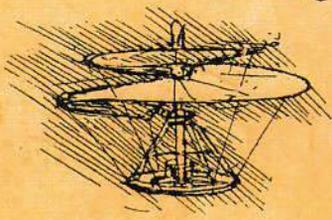
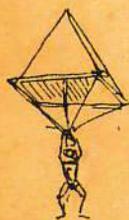
195

2005
DEC.



HONDA FLYING CLUB
HONDA FLYING SCHOOL

ホンダ フライング クラブ



HONDA
FLYING
CLUB

No. 1 / 1965

1965年

ホンダフライングクラブ
フライングニュース第一号

表紙

(現、WING NEWS)

フライングニュース第一号
に掲載された本田宗一郎氏
の挨拶文

ライト・プレーンの楽しみ

会長

本田 宗一郎



▲パイパー・ツイン・ロマンチで
本田技研・鈴鹿製作所内のエアポート
を飛つ本田会長

編集者が、この会報の創刊にあたってクラブ会員の皆様にご挨拶を述べてほしいという。

皆様、ご機嫌よう。狭い日本で、いまのこされた唯一のもの大空は、無限である。飛行機に乗って爽やかな空に満喫しようではありませんか……と拙文を書いているのが、奇しくも9月20日の航空日である。

航空日は、この日を記念して、戦争で父親を失った埼玉県下の遺児の招待飛行を、埼玉県とホンダ・フライング・クラブ共催で行なっているはずである。すくすくと育った若人たちの、一生の思い出の一コマとなるであろう。

私自身、子供のときアメリカから来日したアート・スミスの曲技飛行に魅せられてから、いまだに軽飛行機に乗るのが大好きである。

大型機だと、まるでバスにでも乗っているようで面白くない。

ついせんだっても、皆様の乗っているチェロキーJA3243に乗って、実は禁じられている操縦をやってみた。

というのは、ちょうど3年前のこと、社用機パイパー・ペーサーを操縦して静浜飛行場を離陸しようとした。だが強い横風にひっかけられ、左に機首をとられた。ところが右の修正舵が大きすぎて滑走路をハミ出し、尾輪を有刺鉄線にひっかけて、エンジン全開のまま空中に大きく弧を描いて墜落。機体は大破したが、幸いにも悪運強くケガはしなかった。

それ以来、本社の重役諸君が心配して私の操縦は禁じられてしまった。内緒だが、軽飛行機で旅行をすると、若かりし頃、大いに遊んで楽しかった場所が見つると、つい操縦桿をつかんで低空飛行を試み、思い出を新たにしたいくなる。

禁じられた遊びは、私にとって最大の楽しみでもある。

(本田技研工業・取締役社長)

ご挨拶

ホンダフライングクラブ
会長 濱尾 豊

今年ホンダフライングクラブは創立40周年を迎えました。これも本田宗一郎様によりまして、昭和39年この地へ飛行場を、そして昭和40年にフライングクラブをお創り頂いたおかげと心より感謝申し上げます。又、その後も本田様の意思を引き継いで下さり、クラブの母体でも有ります本田航空様の暖かいご支援と初代会長本田様、二代目杉田様のご功績と、大勢のクラブ員によるご協力で40年という永い年月に渡りクラブ活動を行うことが出来ました。この節目に私たちクラブ員は、飛行できる環境をお創り頂いた方々に感謝し、先輩の功績を大切に守り、これからも安全運航に努める所存で御座います。次の40年に向けてクラブ員の皆様、関係諸先輩の皆様方におかれましては今後とも、このホンダフライングクラブに、ご指導ご協力を宜しくお願い申し上げます。



ホンダフライングクラブ 40周年祝詞

杉田 政男

此の度ホンダフライングクラブ 創立40周年を迎えられたことは、誠にお目出度く謹んで御祝い申し上げます。

本クラブは、本田宗一郎初代会長様が開設した自前飛行場クラブであります。其の後幾多の難関を突破せられ、今日の発展になりました。其の間には、本田航空㈱の、優秀な教官群とクラブ会員のご協力により日本一の飛行場になりましたことに重ねてお慶び申し上げる次第であります。

一時期、私は約20年に亘り二代目会長職をお受け致しました。大過なくと言いたい所、多事なることもありました。紙面の都合上割合させて戴きます。クラブ史に出ていると思います。一番の思いでは、北は稚内、利尻空港から南は屋久島・種子島等々へ空港巡りをライセンサー仲間と行ったことです。三代目会長の濱尾様は卓越した手腕の持主です。クラブを引率して、益々立派なフライングクラブに御隆盛を加えられますよう御祈念申し上げます。40周年のお祝いの御挨拶を申し上げます。

平成17年12月 4日



40周年祝詞

本田航空株式会社

代表取締役社長 柳本 俊雄

ホンダフライングクラブ創立40周年おめでとうございます。あわせて、創立40周年記念パーティーが開催されますことを心からお慶び申し上げます。

本田航空株式会社は、本田宗一郎氏の幼いときからの夢を実現するために昭和39年（株）ホンダ・エアポートとして設立し、その翌年「ホンダフライングクラブ」が本田宗一郎氏を初代会長として設立されました。40年という長い年月を共に歩んでまいりました盟友のような存在です。

この間、諸先輩の航空安全への一步一步が礎となり、貴クラブは日本最大のフライングクラブへと発展されました。現在も、定期的な安全講習会、飛行競技会、全国へ広がるロングナビゲーションなど、とても活発な活動をしておられます。さらに最近では、本田宗一郎氏の遺志を継ぎ、青少年の夢を育て、空と航空への理解を深めるべく、子供たちへの航空教室や様々なイベントへのクラブとしての参加もされておられます。

昨今、安全・治安面など行政指導強化、日本の空を知らない海外ライセンサーの増加など、日本の航空業界を取りまく環境は残念ですが優しいものではありません。貴クラブの御活躍が、本当の意味でこれからの日本の航空界の底辺を広げ、支えていくことであると確信し、同じ航空人としておおいに期待しております。私たち本田航空は、ホンダフライングクラブの輝かしい伝統を守り、夢の実現とさらなる発展へ向けて、これからも心を込めてお手伝いをさせていただきます。

この創立40周年記念行事への関係者各位のご尽力に敬意を申し上げ、ホンダフライングクラブのさらなる発展と安全運航を祈念しご挨拶いたします。



西暦	本田航空・年表	ホンダフライングクラブ・年表
1964 (S39)	(株)ホンダエアポート 本田宗一郎が出家し、東京八重洲に設立 埼玉県北足立郡桶川町川田谷荒川河川敷を定置場とする 社長 河島喜好	
1965 (S40)		本田フライングクラブ設立 本田宗一郎 初代会長就任 訓練機パイパーコルト・パイパーチェロキー-2機で 飛行料金¥6,300
1966 (S41)	同社調布、新潟、広島支部、他開設	第1回ホンダ・エアーカーニバル 日本一周軽飛行機レース・第1回(朝日新聞社)、高野・田中・石川機優勝 第2回ホンダ・エアーカーニバル 高野仁平氏、高高度日本新記録達成(パイパーチェロキー)
1967 (S42)	航空機使用事業免許取得 滑走路を草地から舗装にする	日本一周軽飛行機レース・第2回(朝日新聞社) 第3回ホンダ・エアーカーニバル
1968 (S43)	場外着陸場から飛行場に認定 日本初の広告飛行船キドカラー「飛龍号」飛来	日本一周軽飛行機レース・第3回(朝日新聞社) 第4回ホンダ・エアーカーニバル
1969 (S44)	桶川へ本社移転 青森運航所開設	日本一周軽飛行機レース・第4回(朝日新聞社) 第5回ホンダ・エアーカーニバル
1970 (S45)	本田航空に社名変更 小倉、松本運航所開設 新潟、広島運航所一時閉鎖 新太郎右衛門橋完成	日本一周軽飛行機レース・第5回(朝日新聞社) 第6回ホンダ・エアーカーニバル
1971 (S46)		日本一周軽飛行機レース・第6回(朝日新聞社)
1972 (S47)	青森、松本、小倉運航所閉鎖 社長 大島真三	
1973 (S48)	岡本太郎画博デザインの飛行船「レインボー号」飛来 本田宗一郎(66才)、本田技研(株)の社長を退任し、後進に道を譲る	第1回 本田宗一郎杯飛行競技大会開催 優勝、鹿児島直人・酒井康弘 杉田政男 会長就任
1974 (S49)	川田谷から川島町へ本社移転	1号 ウイングニュース創刊号(当時は、「クラブだより」) 【以下号数を太字と、主なニュース記事】 日本自作航空機全国大会 フライ・イン 75(桶川)
1975 (S50)	ヘリコプター事業開始 社長 小川吉四郎	
1976 (S51)	調布訓練所 PA-28×2機で訓練実施	21号 4月末で無事故記録10,000時間達成 10月の競技会の賞品 1位・ダックスホンダ 2位・携帯発電機 3位・ロードバル 4位・日本人形 5位・日本人形 フライ・イン 77(桶川) 第1回鳥人間大会(琵琶湖)
1977 (S52)		
1978 (S53)	滑走路補修工事実施 唯一の「栄エンジン」搭載のゼロ戦(61-120)・アメリカより日本に里帰りし、桶川にも飛来(見学科¥1000)	34号 第6回ホンダ杯争奪競技大会開催 35号 連続離着陸新記録達成 大江和生 JA 3556 離陸9:57~着陸15:37(滞空時間5:40)ノーフラップLDGを60回 空のフェスティバル79
1979 (S54)	滑走路延長(過走帯120m)と補強、耐圧3トンから5.7トン エア・タクシー開始(佐渡ヶ島などへ)	
1980 (S55)	双発機を事業機に編入	42号 フライングクラブの教育部門が独立、フライングスクール発足 44号 ホンダ航空の隣「交通教育センター」完成 45号 桶川対調布、団体競技フォーセン割り 3対1で桶川の勝利
1981 (S56)		48号 調布でJA3244が機体のトータルタイム、一万時間達成 日本初の長寿機体記録となる [セスナC-172 飛行料金(休・祝日)¥26,400] 49号 日本航空協会主催「空のフェスティバル」開催
1982 (S57)	現社屋、ハンガー落成	54号 調布空港 滑走路工事5月~6月(1ヶ月)
1983 (S58)	本田宗一郎 本田技研(株)の取締役を退任し、終身名誉顧問となる	
1984 (S59)	夜間航空灯火供用開始	

世の中の出来事	航空・宇宙史	西暦
東京オリンピック開催 東海道新幹線開通 新潟地震	SR-71 ブラックバード初飛行	1964
海外旅行自由化 大島大火		(S39)
ジャルパック・ヨーロッパ巡りツアー48万円		
大卒初任給2万円、ラーメン一杯60円、高橋商店のあんぱん15円	国産旅客機「YS-11」就航	1965
トヨタカローラ43万2千円、テレビ「11PM」放送開始	国産機FA200エアロスペース初飛行(機体価格598万円)	(S40)
イリモテヤマネコ発見される 家庭用電子レンジ・全自動洗濯機発売		
ビートルズ来日 テレビ「サンダーバード」NHKで放映開始 いざなぎ景気	B727東京湾に謎の墜落、国内に航空連続事故発生で「航空魔の一年」と呼ばれる 社団法人・日本操縦士協会設立(JAPA)	1966
日本総人口一億人突破したが、丙午で出生数は減少 邦画「白い巨塔」・洋画「ミクロの決死圏」封切り 日産自動車・プリンス合併	東京航空ショー開催(朝日新聞主催)	(S41)
日本非核3原則宣言 ベトナム反戦運動激化	日航世界一周西回り路線開始(日米航空協定改定)	1967
ラジオ「オールナイトニッポン」スタート		(S42)
リカちゃん人形発売開始		
川端康成 日本初ノーベル文学賞受賞、三億円事件発生		1968
小笠原諸島返還 キング牧師暗殺される 人生ゲーム発売(タカラ)		(S43)
アニメ「巨人の星」放映、洋画「2001年宇宙の旅」封切られる		
東名・名神高速道路開通 コンビニエンスストア第一号開店(大阪・豊中)	アポロ11号月面着陸(テレビ視聴率96%)	1969
邦画「男はつらいよ」第一作封切り、アニメ「ドラえもん」放映開始	B747・コンコルド初飛行	(S44)
東大安田講堂事件 テレビ「タイムショック」放送開始	種子島宇宙センター開設 龍ヶ崎飛行場供用開始	
大阪万博(77ヶ国参加・入場者6422万人) 女性誌「アンアン」創刊	よど号ハイジャック事件	1970
第一次交通戦争 電卓の価格10万円切る	国産人工衛星「おおすみ」打ち上げ	(S45)
光化学スモッグ事件 三島由紀夫割腹自殺	B747羽田に飛来	
沖縄返還協定調印式 ドルショック	YS-11函館で山に激突	1971
マクドナルド日本一号店「銀座」にオープン	隕石上空にて全日空機と自衛隊機が空中衝突	(S46)
日清カップヌードル発売開始 大横綱・大鵬引退		
札幌冬季オリンピック、日本選手(金・銀・銅メダル)独占	日航機、海外で相次いで墜落事故	1972
浅間山荘事件 洋画「ゴッドファーザー」封切り	地球外生命体宛てメッセージを載せバイオニア10号打ち上げ	(S47)
日中国交正常化、バンド上野動物園に		
オイルショック、ベトナム和平、足尾銅山閉山、読売巨人軍V9達成	日航機ハイジャック事件(バリー東京線)	1973
邦画「日本沈没」封切り、尾崎玲於奈ノーベル物理学賞受賞	米宇宙ステーション「スカイラブ」打ち上げ	(S48)
本田技研・CVCCエンジン発表(排ガス規制法を先駆けてクリアー)	ソ連TU-144バリ航空ショーにて墜落	
元日本兵、小野田少尉フィリピンで30年ぶり救出	気象庁アメダス運用開始	1974
原子力船「むつ」放射能漏れ 堀江謙一・単独無寄港世界一周達成	那覇FIR日本へ引継ぎ	(S49)
佐藤栄作元首相ノーベル平和賞受賞	国産飛行艇「PS-1改」初飛行	
中国で海城地震(M7.3)起こるが、適切な予報で甚大な被害回避		1975
沖縄海洋博覧会開催 長野・青木湖スキーバス転落事故		(S50)
国際婦人年 国内で蒸気機関車が姿を消す マイクロソフト社設立		
ロッキード事件、毛沢東首席死去 ベトナム南北統一	ミグ25函館空港に強行着陸	1976
酒田大火、中国の唐山地震(M7.8)犠牲者24万人以上	NHK連続朝ドラマ「雲のじゅうたん」放送開始(飛行機の屋外ロケは福川で撮影)	(S51)
家庭用VHS・βビデオデッキ発売 「おかげ、たいやきくん」ブーム		
王貞治756号本塁打世界新、米TV「ルーツ」放映(アレックス・ヘイリー)	日航機クアランプールに墜落 立川基地日本に返還される	1977
中野浩一「世界自転車選手権」日本人初優勝 テレビ「川口浩探検隊」放映	日本気象衛星「ひまわり1号」打ち上げ	(S52)
邦画「幸せの黄色いハンカチ」・洋画「ロッキー」封切り 有珠山噴火	スペイン・テネリフェ空港で滑走路上衝突事故(航空史上最悪の事故)	
地下鉄東西線、陸橋上で強風により横転 テレビ「ザ・ベストテン」・「24時間テレビ」愛は地球を救う開始 天中殺ブーム インベーダーゲーム流行	成田空港過激派侵入、管制塔を占拠する	1978
宮城県沖地震(M7.4)、サンシャインシティ60完成、西武ライオンズ発足	新東京国際空港開港	(S53)
米国スリーマイル島原発事故、木曾御岳山噴火 三菱銀行強盗事件		1979
ソニー「ウォークマン」発売 自動車電話お目見え(6秒で10円!)		(S54)
NHK南極より世界初テレビ生中継、ドラマ「金八先生」放映開始		
モスクワ五輪ボイコット、一億円取得事件	第1回バルーンフェスタ・IN九州開催	1980
ジョンレンノン凶弾に倒れる ルービックキューブ流行	阿見飛行場オープン	(S55)
イラン・イラク戦争勃発、金属バット両親殺害事件		
レーガン大統領暗殺未遂、向田邦子飛行機事故	スペースシャトル「コロンビア号」初飛行 羽田空港開港50周年	1981
仏TGV世界最速270km/hを記録 ドラマ「北の国から」第一作放映	秋田空港開港 ステルス機「F-117」初飛行	(S56)
神戸ポートアイランド博覧会開催(1610万人入場)、トヨタ・ソアラ発売	太陽電池発電「ソーラーチャレンジャー」号ドーバー海峡横断	
ホテルニュージャパン火災、長崎豪雨(153mm/H) フォークランド紛争 商業捕鯨全面禁止 カード式電話機登場 東北・上越新幹線開通	DC8 羽田沖で逆噴射墜落	1982
テレビ「笑っていいとも」放送開始 LPIに代わるコンパクトディスク発売開始	浜松ブルーインパルス墜落	(S57)
日本海中部地震(M7.7) 三宅島噴火、東京ディズニーランド開園	B767就航(民間機初のグラスコックピット採用)	
「おしん」ブーム ドラマ「積み木くずし」放映 ファミコン新発売	領空侵犯大韓航空機撃墜 DC8 国内線退役	1983
青木 功が米PGAツアー日本人初優勝 ランゲン・爆弾テロ事件	エルニーニョ現象により世界各地で異常気象発生	(S58)
グリコ森永事件、ロス三浦事件、エリマキトカゲブーム	次世代航空システム(FANS)特別委員会設置(ICA0)	
長野県西部地震(M6.8)、新紙幣発行 国内初電子体温計発売(テルモ)	AIM-J 初版・発行	1984
植村直己マッキンレー冬季単独登頂成功		(S59)

西暦	本田航空・年表	ホンダフライングクラブ・年表
1985		
(S60)		
1986	航空従業者指定養成施設 自家用・事業用・多発限定変更課程取得	79号 ホンダフライングクラブ規約(案)起草、8月1日より施行
(S61)	熊本運航所開設	龍ヶ崎飛行場にて中央航空クラブと交歓飛行大会(5月)
1987	鈴鹿F-1 GPヘリコプター関連業務に本格参入	
(S62)	社長 坂田守 岡山訓練所開設	
1988	東京営業所、浦安出張所開設	91号 フライングスクール東京都内学科教室8月より変更 池袋サンシャインビル文化会館より東京営業所(新開設)高田馬場へ移転
(S63)	飛行船「コダック」スカイシップ500号飛来	板橋繁男氏の御好意により、以後の「ウイングニュース」表紙を飾る
1989	本田宗一郎 日本人初、米・自動車殿堂入りを果たす 神戸運航所開設	第1回スカイレジャー・ジャパン(本田AP) 本田航空特製テレカ発売(3種)
(H1)	T-67スリングスビー×2機導入 130.75MHzが航行援助周波数に割り当てられ「オケガワ・ローカル」が「オケガワ・アドバイザー」になる	94号 新春特別企画 C208キャラバンで新年宴会を兼ね一泊二日で大島ツアー(この号より冊子が現在使用のカラー原紙になる)
1990	鈴鹿営業所開設	ウイングニュース100号・発行
(H2)		第2回スカイレジャー・ジャパン(鈴鹿サーキット)
1991	埼玉県防災ヘリコプター運航受託開始 北九州営業所開設	「ツインリンクもてぎ」オープン
(H3)	社長 箕輪武士 本田宗一郎永眠する(享年84才) 本社新整備棟竣工 笠井教官、東京航空局長を受賞	第3回スカイレジャー・ジャパン(北九州市)
1992	熊本運航所 移設完了	112号 スカイタイパーズ解散(C208キャラバン×5機) 3年間で日本各地飛行 114号 クラブハウスオープン(トレッラーハウスタイプ)
(H4)	神戸・鈴鹿・北九州・東京営業所閉鎖、本社へ統合	第4回スカイレジャー・ジャパン(本田エアポート)
1993	HondaJetの先行実験機(MH02) 米で初飛行に成功	122号 直輸入フライトグッズ販売(タイピン・キーホルダーなど)
(H5)	浦安出張所を東京ヘリポートへ出張所を移設	第5回スカイレジャー・ジャパン(北海道・滝川航空公園)
1994	調布・岡山・熊本運航所閉鎖	124号 「サテライト空港端末システム」本田航空運用開始・フライトプランなど
(H6)	事業規模縮小(全従業員210人から50人 使用機35機から11機)	第6回スカイレジャー・ジャパン(大阪・舞洲スポーツアイランド)
1995		第7回スカイレジャー・ジャパン(日本航空学園・山梨)
(H7)		
1996	埼玉県防災ヘリコプター2機体制開始	第8回スカイレジャー・ジャパン(南紀白浜空港)
(H8)		
1997	滑走路14・北側の高圧線の鉄塔工事完了(東京中線・高さ99m)	142号 ホンダフライングクラブ表彰制度スタート、300時間表彰など
(H9)	社長 津田勇介	第1回 冬季クラブ飛行競技大会開催 優勝・菊地義人
1998	滑走路進入角指示灯(VASIS)の撤去	第9回スカイレジャー・ジャパン(但馬空港)
(H10)		149号 濱尾 豊会長就任 同氏の手作り「ゼロ戦」のクラブ見学会 152号 生産中止のセスナ再開1号機「JA172R」ホンダエアポート飛来
1999	航空測量事業登録	153号 杉田前会長よりクラブ員メンバーズボード(名前と会員番号)寄贈
(H11)	新・風向風速計の設置	157号 クラブ総会表彰 1,100時間 葛井周子・1,000時間(10年) 田村浩・400時間 荒井賢治・衣笠秀樹
2000	航空運送事業許可取得	159号 濱尾豊会長 国際航空連盟賞 受賞
(H12)	整備に関して運輸省航空局の事業場認定取得	日本一周ミレニアムフライト実施 163号 クラブ表彰 1,600時間 (30年)岩沼省吾・1,200時間 葛井周子・500時間 安藤佳昭
2001	防災ヘリ2号機機体入れ替え	クラブジャンパー及び、日本一周ミレニアム・ワッペン製作
(H13)		170号 本田エアポートから関西空港へ一番乗り 衣笠秀樹 PA31
2002	社長 阿部憲一	174号 クラブ表彰 1,300時間 葛井周子・1,100時間 山村朋史
(H14)		300時間 河合秀晃
2003	HondaJet(N420HA) 初飛行	175号 台風6号の高、大冠水になる滑走路水浸し
(H15)	本田エアポート夏祭り	180号 クラブ表彰 300時間 後藤寛経、宇田川直彦、萩原正三、西川浩倫、清水一徳、小林大吾、赤塚正信、阿波孝一、新妻豊太
2004	本田航空(株)創立40周年	夏・九州クルーズでユニット3が新記録(3日間で別々の20空港に着陸)
(H16)	第1回さいたまエアポートフェスティバル開催 FTDシミュレーター導入	大西飛行場廃止 航空安全講習会を開催(年1回) 186号 クラブ表彰 1,400時間 元田豊治・1,200時間 山村朋史・35年 中 宣樹・30年 安井幸男・大澤一郎教官、総飛行時間1万時間達成
2005	第2回さいたまエアポートフェスティバル開催	セントレア空港フライイン 本田フライングクラブ・ジュニアウィングス発足
(H17)	社長 柳本俊雄 北関東近県広域航空部隊合同訓練	193号 第33回本田総一郎杯争奪飛行競技会開催
	関東西部地区連絡会(民間飛行連絡会) 「ツェッペリンN T号」飛行船飛来	ホンダフライングクラブ創立40周年記念パーティ開催

世の中の出来事	航空・宇宙史	西暦
阪神タイガース21年ぶり優勝	日航123便御巣鷹山に墜落	1985
エイズ事件、つくば万博(47ヶ国・2000万人)	日ソ航空交渉合意(ソ連上空通過許可になり北欧線が短縮される)	(S60)
ブラザ合意、豊田商事事件、「8時だよ!全員集合」放送終了	国産STOL実験機「飛鳥」初飛行	
チェルノブイリ原発事故、大島三原山噴火(209年ぶり)	チャレンジャー号爆発事故(10回目利用中)	1986
ハレー彗星大接近 使い捨てカメラ新発売 男女雇用機会均等法施行	バート・ルータン「ボイジャー」号、無着陸無給油世界一周	(S61)
ドラゴンクエスト発売 米・総合誌リーダーズダイジェスト日本語版廃刊		
ニューヨーク・ブラックマンデー(株価下落)	映画「トップガン」ブーム	1987
JR・NTTの民営化 石原裕次郎死去		(S62)
世界の人口50億人突破 東芝機械ココム違反事件		
瀬戸大橋、青函トンネル開通 リクルート事件 バブル絶頂期	新千歳空港開港 A320(フライバイワイヤー機)就航	1988
東京ドーム完成	英上空・パンナム機爆発事件、イラン民間機米海軍により撃墜される	(S63)
FM放送「NACK 5」放送開始	人力飛行機「ダイダロス」115.58km世界記録飛行	
昭和天皇崩御、元号「平成」になる 美空ひばり死去、ベルリンの壁崩壊、消費税3%導入 埼玉東京連続幼女殺人事件 ノートパソコン発売(東芝)	米アイオワ州で、DC10が操縦系統不能になりながらも、機長らの素早い判断と英知により不時着を敢行、乗客の多数が生還した	1989 (H 1)
中国・天安門事件、横浜博覧会開催(1333万人) カウチポテト族流行		
バブル崩壊、ローリングストーンズ来日 ハワイ・キラウエア火山噴火	秋山豊寛 日本人初の宇宙飛行する	1990 (H 2)
大阪花博開催(2312万人) 入管法改正・外国人労働者を受け入れ体制		
大学入試センター試験開始 京大・信州大、生体肝移植手術をする		
湾岸戦争勃発、旧ソ連崩壊・ロシア共和国誕生 雲仙普賢岳噴火	米・パンナム社倒産	1991
東京都・新都庁完成 水中翼船ビートル号就航(博多⇄釜山)	政府専用機2機導入	(H 3)
信楽高原鉄道事故 宮沢りえ写真集販売	フィリピン・ピナツポ火山噴火	
PKO法案可決、自衛隊海外へ ウラン濃縮工場操業開始(青森・六ヶ所村)	毛利 衛 スペースシャトル乗組員で日本人初の宇宙飛行(地球⇄宇宙間でリアルタイムの授業実施)	1992 (H 4)
長崎ハウステンボス開園 マツダ(株)燃料電池自動車の試作車を発表		
風船おじさん行方不明	NHKラジオアンテナ葛蒲町に設置(850ft×2本)	
皇太子ご成婚、北海道南西沖地震(M7.8)	A340就航	1993
Jリーグ元年、大冷夏により米不足	福島空港開港	(H 5)
世界貿易センタービル爆破事件、天皇陛下歴代初の沖縄訪問	全日空特別塗装機「マリンジャンボ」就航	
松本サリン事件、プレステーション流行、	向井千秋氏日本女性初シャトル飛行士(最長滞在2週間)	1994
アイルトン・セナ レース中事故死	名古屋空港でエアバス機墜落	(H 6)
英仏トンネル開通	関西空港開港	
阪神大震災(M7.2) 地下鉄サリン事件 野茂英雄・大リーグ新人王	全日航機ハイジャック函館緊急着陸	1995
洋画「アポロ13」封切り 超高速船テック/スーパーライナー実用化運用		(H 7)
日本の深海探査機10,911m到達 カシオ・デジカメ発売(38万画素)		
O-157集団食中毒、原爆ドーム世界遺産認定 クローン羊誕生	ガルーダ・インドネシア機 福岡空港離陸失敗	1996
ドラマ「ロングバケーション」放映 ヤフージャパン・接続開始	セサナ社、単発プロペラ機生産を再開	(H 8)
ベルー日本大使館人質事件、ポケットモンスター発売		
ダイアナ妃事故死、地球温暖化防止会議(京都) 東京湾アクアライン開通	航空連合「スターアライアンス」発足 福島スカイパーク完成	1997
長野新幹線開通 ロシアタンカー原油流失事故 サッカーW杯仏大会日本初出場、山一證券破綻 香港返還 トヨタ・ハイブリッド「プリウス」発売	米国にブルーインパルスが初の海外遠征 B777初飛行	(H 9)
長野オリンピック 和歌山毒物カレー事件、	新規航空会社スカイマーク・エアドゥー運航開始 「フライトシム98」発売	1998
インド・パキスタン核実験 サンフランシスコ大停電	自衛隊「早期警戒機」4機導入 新・香港空港開港	(H10)
北朝鮮「テポドン」発射 日本人の肺癌が胃癌を抜いて癌死トップになる	大樹町多目的航空公園完成(北海道・滑走路1000m)	
東海核燃料臨界事故、ダイオキシン問題 EUユーロ通貨導入	自衛隊機墜落の際、送電線切断し一時停電と交通マヒ	1999
桶川ストーカー事件 国内初、脳死移植手術実施 台湾地震(M7.6)	富士山気象レーダー運用停止、熱気球無着陸世界一周達成	(H11)
NTTコム i-m o d o、だんご3兄弟 コンビニにATM初設置(am/pm)	全日空機ハイジャックされ機長刺殺される ドクターヘリ体制運用開始	
高橋尚子 陸上女子初金メダル 田中康夫・長野県知事就任 Y 2 K問題		
NHK「プロジェクトX」放送開始 ノリアラー法施行 都営大江戸線全線	東京⇄大阪シャトル便開始(大手3社協同運航) インターネット・チケットレスサービス「国内線ドットコム」スタート 台北国際空港(台湾)でB747滑走路間違ひ離陸失敗 元ゼロ戦パイロット・坂井三郎 死去	2000 (H12)
開通 BSデジタル衛星放送開始 南北共同宣言(韓国・北朝鮮)		
同時多発テロ、国内初BSE、ハワイ実習船・原潜衝突事故	管制ミスにより日航機同士のニアミス 訓練空域「関東1-1」細分化される	2001
奄美沖「不審船」追跡撃沈、大阪ユニバーサル・スタジオ・ジャパン開園	米民間人、初の宇宙観光する(費用21億円) 宇宙ステーション「ミール」	(H13)
「ウィンドウズ・XP」発売 邦画「はたらく」封切り(本田でゼロ戦撮影あり)	大気圏突入 横須賀沖「メガフロート」3年間の運用実験終了	
W杯日韓共催、モスクワ・バリ島テロ相次ぐ 原発トラブル各地で続く	トヨタ小型機「トヨタアドバンスド・エアクラフト」初飛行	2002
靖国問題、日本最後の炭鉱「釧路・太平洋炭鉱」閉山 住其ネット開始	全日空「元旦・初日の出フライト」大盛況	(H14)
学校完全週休二日制スタート フロン回収破壊法施行	成田空港第二並行滑走路、供用開始	
米軍イラク侵攻、株価回復、沖縄新交通「ゆいレール」開通	シャトル・コロンビア号大気圏突入空中分解(28回目利用中) コンコルド墜落 中国初有人宇宙飛行「神舟5号」 航空法改正(安全阻害行為等)	2003 (H15)
新型肺炎SARS流行もあり、海外旅行者数大幅減		
TVドラマ「グッド・ラック」放映 韓国地下鉄火災事故	ライト兄弟初飛行から100年 管制システムの障害で空港大混乱	
アテネオリンピック 日本過去最高メダル37個 西武鉄道株事件	「スペースシップワン」民間初宇宙飛行 羽田第2旅客ターミナル完成	2004
オレオレ詐欺続出 スマトラ沖地震 新潟中越地震 韓流ブーム	日本航空と日本エアシステム統合「日本航空ジャパン」誕生するも機体トラブルなど続く 日本人・南米アンデスでグライダー女子世界記録達成	(H16)
九州新幹線一部開通 新札発行 スルガ銀行「生体認証」預金開始		
愛知万博(122ヶ国 2200万人) 日本道路公団民営化	中部セントレア空港開港 2006年完全退役YS-11国内で数機残すのみ	2005
つくばエキスプレス開業 パキスタン地震(犠牲者4万人以上)	ロック若崎アクロ訓練中事故死 国交省・広域航法(R-NAV)導入設定	(H17)
JR福知山線脱線事故 個人情報保護法施行	A380初飛行 コンコルドの後継機日仏共同開発へ	

～1960年代の思い出～

本田宗一郎初代会長の思い出

会員番号 125 石川 小佐次

本日は本田航空並びに本田フライング倶楽部40周年記念、おめでとうございます。

早いものです。倶楽部の会長より、メンバーだった私にも当時のフライング倶楽部について、何か書いてくれないかとの事でしたので下手な文章ですが、当時を思い出してエピソードなどを書かせて頂く事にしました。

あの頃、本田宗一郎社長は藤原パイロットと共に全国を股に掛けて飛び回って居りました。あれは確かパイパーペーサーだと記憶にありました。それを焼津の自衛隊の飛行場でオーバーランをして潰してしまい、新しいビーチクラフト・マスケットリアを買われました。その頃からヒョンな事で本田社長の周りに“うろうろ”する様になりました。共にもとはオートバイ屋ですから、すぐ話が合いました。

未だ桶川の飛行場はありませんでしたが、本田社長の肝いりで、急ピッチで桶川に立派な飛行場が完成しました。次の日から家の仕事はそっちのけで毎日飛行場通いです。嬉しくて近所の人や友人を連れていき真新しいパイパーチェロキーを借りて飛んで飛びまわりました。ライセンスは要るがこんな近所にランウェイも新しく飛行機もある所は他にありません。本当に天国へいった様でした。

本田航空にいる職員が“石川というやつはあんなに色々な人を乗せ、金を取ってるだろう”などと私に言って来ましたので、私はムッとして“貴様の懐と一緒にするな！ 失礼な事を言うな！”と言り返した事もありました。

ちなみに、私の本田フライングクラブ会員番号は125です。



或る時、桶川の飛行場が忙しくなって来た頃の話です。当時の本田航空は初代河島社長でした。本田社長は良く桶川の飛行場にお出でになりました。ある日、本田社長と朝日新聞から来た近藤重役と二人で、桶川の事務所に来られました。朝の挨拶と同時に私が「本田さん、今度貴社から発売された軽4輪乗用車大ヒットですね」・・・と言いますと、社長は「ウン有り難う、どんどん売って下さい」と言われました。私は思いました、こんな零細な事業主にも声を掛けて載いて・・・。

それにはチョット訳があるのです。実は私も10数台の車を立川の営研へ発注してあるのですが、3ヶ月はお待ち願いたいとのこと、あきらめておりました。すると翌日、私の店の前に本田の軽4輪を積んだローダーが停まり、立川の営研から所長が直々に来られ、昨日社長よりお電話があり「明日必ず石川さんのお店に10台の新車を届けるように」とのこと、持参致しました。

実は私も驚きました。営研の所長曰く、「石川さん、直訴は勘弁して下さい。どうして家の殿様を御存知なんですか・・・」等のエピソードが有りました。私は末端の業者をも大切に扱う方だと感激しました。その辺が大社長のひとつの由縁ではないでしょうか。色々私とは短い知り合いでは有りましたが、教えられた事が多々ありました。

またよく格納庫のなか等で、若い整備工とディスカッションしている事もよくお見受けしました。お忙しい身で有りながら気を使って居られるなど感激しました。また奥様も立派な方で、後に飛行機のライセンスを取得された美人パイロットです。当フライング倶楽部の誇りです。



(左より小生、田中氏、永瀬女史、藤原パイロット)

40周年の間には当倶楽部も色々ありました。それを乗り越えて今の本田フライング倶楽部という立派な施設が誕生したのです。御目出とう御座います。

小さなアクシデントも思い出の一つで、小川教官のマスキティア機による滑走路14の逆立ち、本田会長の滑走路32へセスナ210で胴着。私もエアロンカで32の雪の田圃に不時着、雪団子様になって友達と這い出した笑い話し位のものでしょうか。

またあれは、25周年記念の時だったと思います。本田会長を囲んで向こう側に初代本田航空社長の河島さん、此方に小生石川で私がハーレイのサイドカーの話を始めたら「あれ石川さんもサイドカーに乗るの、僕もサイドカーは大好きなんだ」と言ったとたんにサイドカーのブレーキの話を始めたら止まらないので、ハハアーやはり根っからの「バイク屋さん」だと聞いていましたらあに凶らんや、ハーレイのブレーキの故障で浜松の芸者とドライブ中“浜名湖ヘドブン”となって洗濯代を“ガッチリ”取られた話でした。脇で聞いていた本田麗婦人は“あら私は初耳だわ”と言って笑っていました。

当時本田会長は倶楽部ナンバー101、埼玉県栗原知事は102と記憶しています。



航空科学博物館(成田)に寄贈した石川さんの愛機エアロンカ



思い出の1コマ



～1970年代の思い出～

調布の思い出

会員番号 804 山本 優三

本田航空調布運航所、所長さんは藤原さん、事務所はプレハブのバラック建てで同じ建物が左右八棟程並んでいた。

右に中央大学航空部、日産自動車飛行機愛好会？ 左は川崎航空、その他があった様に思ふ。

事務所の扉はガラス張りの引戸式で奥へ通り抜けだった。奥にもバラックの建物が幾棟もあり、その中にパラシュートクラブもあった。若い精悍な体格の教官がおられ、少し離れた草地に台を作り降下の訓練をしていた。「イチコウカ、ニコウカ、サンコウカ・・・」と大声を出して紐を引く動作をしていた。

事務所内にカウンターの様なものがあり、そこで料金を支払い黄色のチケットを買った。女性の事務員も時々おいでになった。

楽しい思い出として、レバーで操作するガチャンガラガラ、ガチャンガラガラと音を出す中古品で汚れたパチンコ台が置いてあり、訓練後レバーをはじくと訓練時の緊張がほぐれた。訓練で教官に怒鳴られっぱなしの頭の神経をやわらげ、頭によく残った様に思った。



JA3244 パイパー140



竜ヶ崎飛行場にて
競技会に参加
1976. 5/25

教官は藤原様、笠井様、高嶋様、千田様、助教らしい青木様、八木様という様な人も居たように思います。整備は増田様、田村様、今も活躍の磯部様がオートバイ通勤をしていた。

機体はパイパーJA3244と他に一機とセスナもあった。

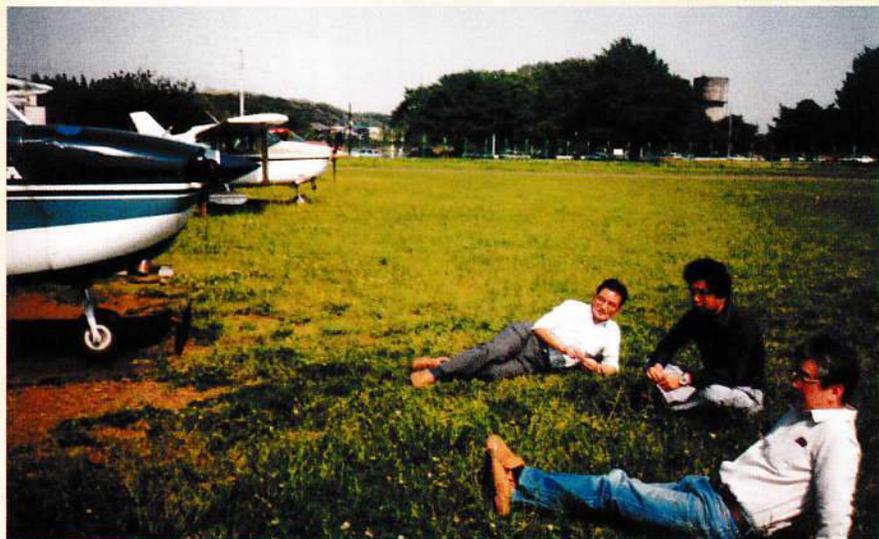
エンジン始動はイグニッションスイッチを(L)にセットしスタートボタンを押し、油圧上昇を見てBOTHにした様に思ふ。

訓練は今も同じ厳しかった。桶川より調布に帰るテイクオフ時に、イグニッションスイッチ(L)のままで離陸して教官に頭を小突かれた事もあった。

藤原さんが言われた事、「機体及びエンジンにも人の心が通じるものだ。かわいがってやればよく飛んでくれる。」と。その後はなんらかの事情で調布を去られた。今もご健在がどうかは音信不通のため分かりません。

くだらぬ事を想いだすままに書いてみました。文中は間違いだらけの事が多いと思いますが、歳のせい(八十六才)の事とお許し下さい。

※山本会員は17才の時に津田沼飛行場にて操縦練習をアンリオ、アプロ機などで伊藤育次郎氏などと一緒に飛ばれておりました。飛行経歴は68年になります。(編集者記)



調布飛行場

ホンダフライングクラブとの出会い

会員番号 1090 山口 弘

私は終戦の時は小学4年生でした、その頃から飛行機乗りにあこがれ予科練か少年航空兵になるのが夢でした。私の生まれ育ったのは桶川から東の伊奈学園の少し先でしたので、その当時は一面田圃でその上空では確か秋から冬にかけて二枚羽のダイダイ色の赤とんぼが宙返りや、あるときは二機での空中戦の練成をしていたのをよく見かけ憧れの目で見に行きました、訓練はエンジンの独特の音ですぐに分かります。その様な事で川田谷に飛行場が在り熊谷の飛行学校の分校であることも聞いていました。日本は戦争に負け、私もいつの間にか社会人となり子供も生まれ正月、お盆には実家に帰るのが楽しみとなる年代になりました。ログブックを見ると昭和50年5月17日が初訓練となっていますので、50年の正月に田舎からの帰りに子供達に飛行機を見せようと思い川田谷の飛行場に立ち寄り遊覧飛行をしたのがこの道にのめりこむきっかけとなり、パイロットの方に私の昔からの話をしましたら、それだったら訓練をしたら如何ですかと誘いを受け飛行機への憧れが目覚めました。そのパイロットの方は現在エアーニッポンの役員で運航副部長なされている板倉教官でした。私の昔の話しかけと誘導するような誘いがなければ遊覧で終わっていたかもしれません。板倉教官はハンサムな方で静かで教え方も分かりよく40歳の私にはとても好感がもてました、又ソロの許可も最後の実地試験までの追い込みまで面倒を見て頂き大変お世話になりました。その当時は冬になると飛行場の入り口にドラム缶に火を焚いて暖をとっていたのが懐かしく思い出されます。

ホンダフライングクラブ創立40周年を目度く迎え今後のクラブの益々の弥栄をご祈念申し上げ、私のクラブとの出会いの一端をご披露いたしました。



1990年代の思い出・・・

会員番号 1879 菊池 義人

私がホンダフライングクラブに入会したのは1993年のことでした。最近では新規参入のエアラインも多くなり、乗員も本田航空をはじめとする使用事業で訓練を受けた人が多く採用されるようになってきましたが、そのころは未だJAL,ANA,JASを中心とする旧体制(?)で、事業用の訓練なんて受けても就職先は運が良くても使用事業くらいでした。よってその訓練を受けるのは、よほどの暇人か、変人か、マニアか、自分を勘違いした人が多かったかもしれません。私はといえば・・・その全部なのでしょう。

さて、そんなわけで当時クラブでは楽しくフライトを楽しむ方々に混じって、常時4～5人程度が顔面蒼白、冷や汗たらたら、頭の中はIMCになりながら、暖かくも厳しい(褒めすぎですが)教官方の御指導で事業用の訓練なんかもしていました。

本田航空の教官の皆様方の厳しい指導で、知恵熱を出す程の勉強をしたお陰か、その後に計器飛行証明や操縦教育証明の訓練では何も勉強しないで済んでしまったくらいです。一応勉強してる素振りくらいしましたが・・・。クラブ員として訓練の合間には、やはり教育証明の訓練を本田航空で受託しているJALやANAの乗員の方と話して夢を膨らませたり、クラブルームで水槽の熱帯魚をながめたり、時には滑走路脇に行ってお昼を食ったり(?)していたのを思い出します。休日には一気に活気が出るクラブルームで他のクラブ員の皆さんといろいろな飛行機の話に花が咲き、いっしょにNAVに出たりもしました。

クラブですから色々な飛行機の楽しみ方があって良いわけで、ホンダではクラブ員だけでなく、自家用スクールの方から、オーナーさんまで多種多様な経歴、資格の方が多く集う良さは他にない素晴らしい環境でした。楽しむにも訓練をするにも何人かで互乗するのは楽しくもあり、非常に参考になったりもします。これも多くのクラブ員がいないと出来ない特権で、会員数の多いホンダフライングクラブに入れたことは非常に幸せなことでした。また、クラブで(数年間柄にもなくクラブ理事など仰せ付き)横田基地や厚木基地などの普通は見られない施設の見学、長距離航法など企画実施が出来たこと等も忘れられない思い出です。今は航空大学の仙台分校で(これもまた柄にもなく)多発計器課程の教官をしています。たまに本田航空の飛行機が来たり、NAVの出先で見かけたりするととても懐かしく嬉しく思っています。今後もクラブが益々発展して行って欲しいと思います。

・・・・・・恐くて優しい本田航空の恐官方や親切な職員の皆様と共に。

航空大学校仙台分校より

2000年代のホンダフライングクラブ

会員番号 5710 高野 圭司

ホンダフライングクラブ40周年、おめでとうございます。

最近、社屋もリニューアルされまして、ロビーも明るく開放的になり、トイレもとても綺麗になりました。以前、銀色の扉で隔離されていたロビーとか、ウェザーを入手するパソコンが2階の事務所にあったこととか、つい最近の事でも懐かしく思えます。まして、ベテランのクラブ員の皆様におかれましては、長年の時の流れを思い起こす時、多くの感慨があることと、察する次第であります。

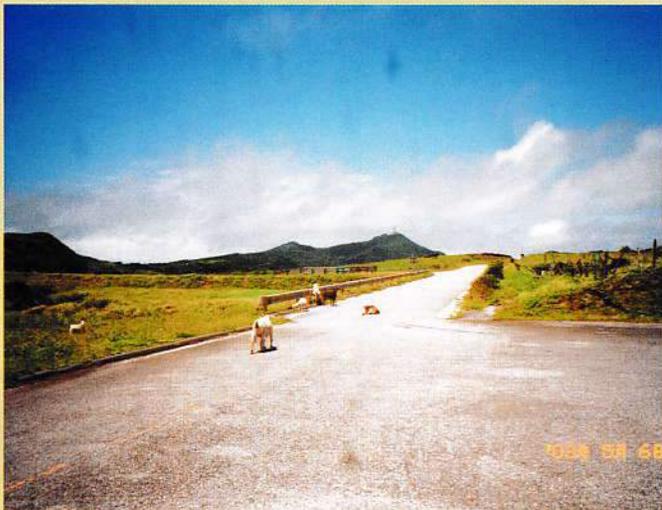
2000年代であります。近年、皆様が参加されて、見て、聞いての通りであります。ミレニアムナビゲーション以来、盛り上がったロングナビを取り上げてみます。

関東平野から抜け出して、遥かサハリンまで見渡せる宗谷岬、自衛隊のレーダーからのボイス、この先北方領土！が印象的な納沙布岬、有人島最南端のさとうきび畑一面の波照間島、TVドラマにも出た島中に牛が歩き回る与那国島、と短い期間で、ホンダフライングクラブ一行は、ほぼ全国制覇を達成しました。HONDAマークの飛行機が日本狭しと飛び回り、熱心な（物好きな）クラブ員が、各地で友好を深めて来たとのこと。

時はIT時代、最近では、本田航空同行パイロットの御協力で、睡眠時間を削っての映像付きのレポートがその日の内にインターネットで配信され、（更新されない時は、パソコンが不調か、友好が長引いた時であると思われる）フライト状況やクラブ員の盛り上がりリアルタイムで、自宅のパソコンに伝わる仕組みになっております。

今後も、今の我々が想像も出来ない飛行機やITの進化が、次々と現れることと思います。ただ、空を愛するクラブ員の熱い気持ちは、昔も、今も、そして将来も変わらないと確信しております。

今回、地道に準備された実行委員の皆様、日々御協力いただいている本田航空の皆様、ありがとうございます。ホンダフライングクラブの益々の発展を、今後も力を合わせて実現していきましょう。



ヤシガニ踏んでもオラ踏むな〜モウ、
与那国エプロンに鎮座する牛



めざせ北海道
食い倒れの前に「燃料補給」 2001年 8月20日



YS11と共に鹿児島空港にて
左より、私、益田、湯沢 2002年 8月



小生、波照間空港にて
めざせ全国制覇もあとわずか



霧の摩周湖
これを見たら「嫁に行くのが10年遅れる」らしい！ 2001年 8月



はるばる来たぜ「ノサップ」
ノサップ岬と灯台

①



②



(昭和40年代)

①パイパーコルト(JA3188)

②競技大会で、中央の白線上にみごとに接地したコルト

③(第1回クラブ大会)

最後の難関である制限地着陸競技(幅30m・長さ50mに接地する)で左にそれたパイパーチェロキー(JA3245)審査員もはじめての競技とあってヒタイをよせて相談することがたびたび。

③



④





④⑤パイパーチェロキーJA3291の雄姿

⑥⑦（昭和43年頃）

森永フライングエンゼルセール塗装のクラブ機パイパーチェロキーJA3267

⑧名整備士である近藤氏

⑨⑩（昭和56年4月25日）

調布でJA3244がトータルタイム1万時間達成、日本初の長寿記録となる



⑪



⑫



⑬



⑭



⑪パイパーチェロキーPA28-140のcockpit
レトロな操縦桿がなつかし～
エレベータートリムは、天上にあり、ブレーキは、フッドでなくサイドスティックでした。

⑫セスナ150 (JA3469) もクラブ機?

⑬⑭⑮⑯

セスナ172もK・M・N型がありました

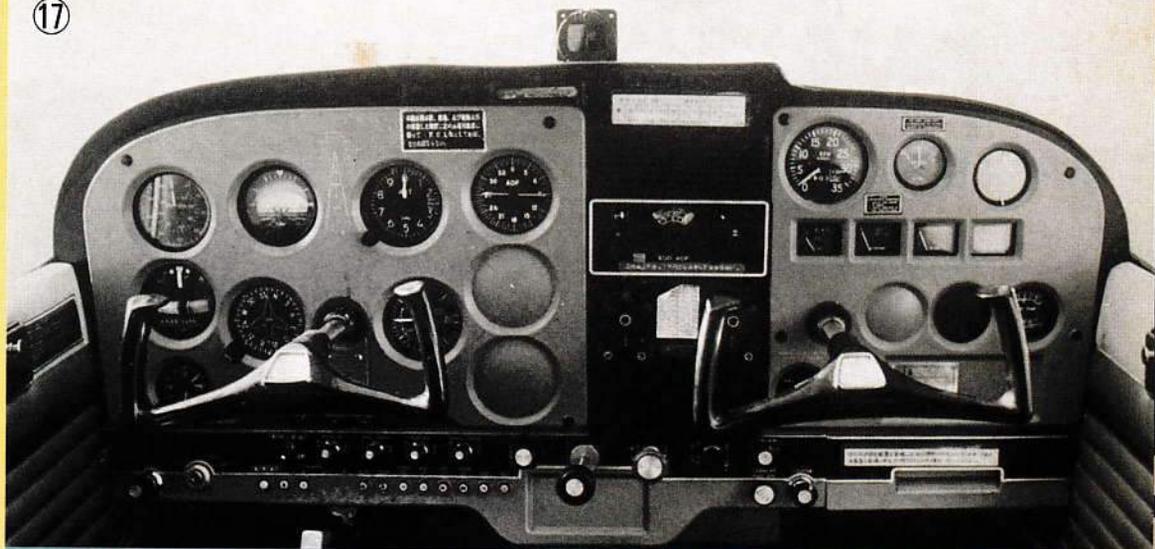
⑮



⑯



17



18



①7 セスナ172のコクピットです
何型か分かりますか？

①8 セスナTU206F (JA3729)
ターボ付きで～す！

①9 セスナTU206Fのコクピット

②0 セスナ310 (JA5170)
翼端タンクと薄いエンジンナセル
がセールスポイント。

草分け的な双発ビジネス機。

②1 セスナ310のコクピット

19



20



21





②③セスナT303 (クルセイダJA5275)
後ろ髪に惹かれますね

④セスナT303のコクピット

⑤ロビンソンR22 (JA7972)

⑥セスナ172P型 (JA3935)

⑦セスナ172P型のコクピット



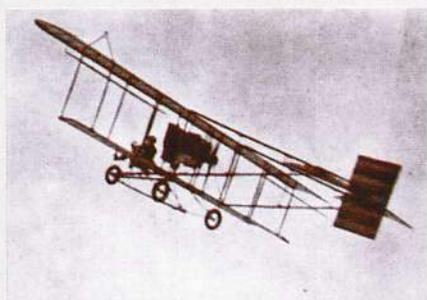


ホンダフライングクラブ創立者本田宗一郎氏と 飛行機そして夢

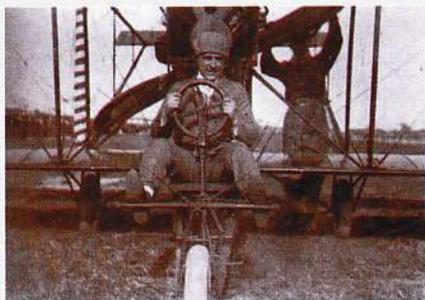
ホンダフライングクラブ

会長 濱尾 豊

今年ホンダフライングクラブが本田宗一郎氏の夢（ドリーム）から生まれて40年の誕生日を迎えます。私が19歳のとき一冊の本を手に入れました、それは本田氏の書いたスピードに生きるという小冊子でした、その中の記述に、1916年、本田少年は故郷浜松競馬場の上空でカーチス機を巧みに操縦し曲芸飛行を行うアートスミス操縦士を見たのです、帽子のつばを後ろにかぶり、自転車に乗り家路を急ぐ少年の心は既に曲芸飛行士であった、と書いて有りました。そののち関係者の多くの方々から本田氏は本当のところ自動車よりも飛行機のほうがもちろん好きだった、との話をよく聞きました。今となっては聞くすべもありませんが氏が作ったバイクにはウイングマークがついています。



カーチス号



アートスミス氏



ウイングマーク

茂木の博物館には今も走行可能な若き本田氏自作の競争自動車、その名前はカーチス号、また初の量産オートバイはまさにそのウイングマークのついた、ドリーム号です、12年ほど前に完成した初代のホンダ双発ジェット機も誇らしげに展示されております。

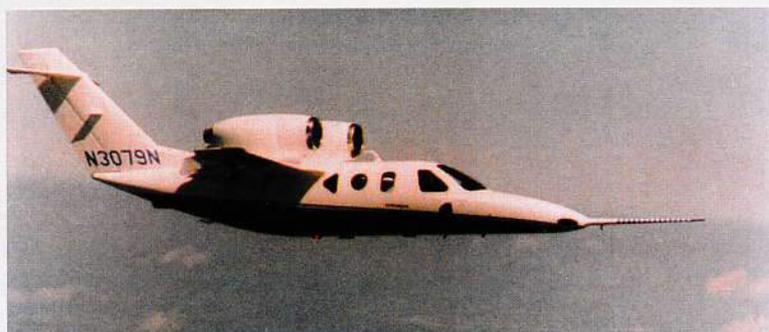


競争自動車カーチス号と本田氏



競争自動車カーチス号

昭和47年頃本田氏はアメリカ、ヨーロッパなど外国に出向いたおり同行の社員がハラハラ見守る中、古いアンテークプレンで飛ばれたとの話もお聞きしております



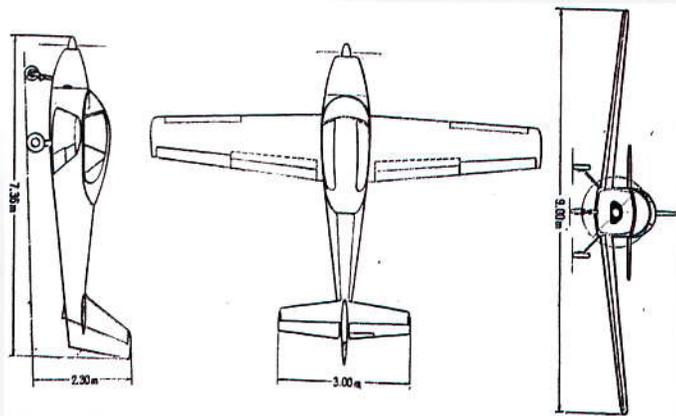
初代ホンダ双発ジェット機 初フライト

す、その時は決まって私の飛行帽がお供いたしました。お礼にと頂いた色紙が今でも思い出の品です。

その頃、クラブ前会長の杉田政男氏と本田夫人さち様が同時期にクラブで飛行訓練をされており、目出たくお二人共に自家用操縦士に合格されました。私は少し先に免許を取っていたので、クラブ員の勉強の邪魔などをしていました、雨の日などは暇なので何の気なしにお年をお聞きしたら51歳との答えでした、さち様が金色のホンダ1300クーペを自ら運転なされて飛行場に通われた姿を懐かしく思い出します。

クラブ設立趣意書には、この場所は旧陸軍熊谷飛行学校桶川分校飛行場跡地とあり風向きも良く飛行場としての環境が整っているのです、ここを飛行場に選んだと書かれています。又、桶川市の歴史資料には昭和20年の春、12名の隊員と12機の練習機が機体を濃い緑色に塗り替えて桶川分校から九州の知覧へ向けて飛び立ちました、そして帰っては来ませんでした、これが練習機による我が国初めての特別攻撃であったと記されています。

話を40年前に戻しますが、本田技研ではクラブ設立前の昭和38年当時には既に自社製100馬力エンジンを装備した本田製2人乗り軽飛行機的设计も行われておりました。この機体名は私が勝手にエアロドリーム号と決めました。



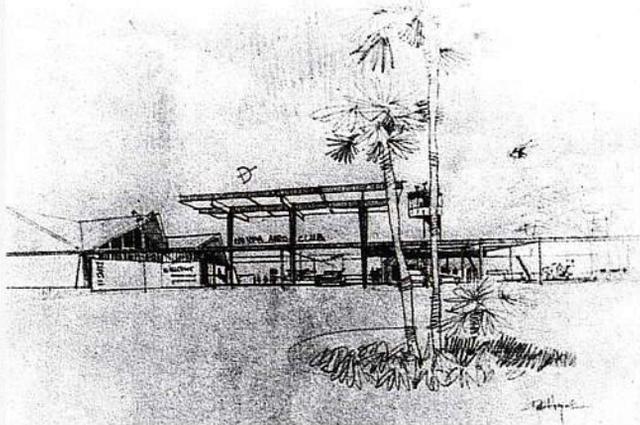
本田技研設計三面図

昭和40年発行のフライングニュース第一号には次のようなクラブの将来像が描かれております。

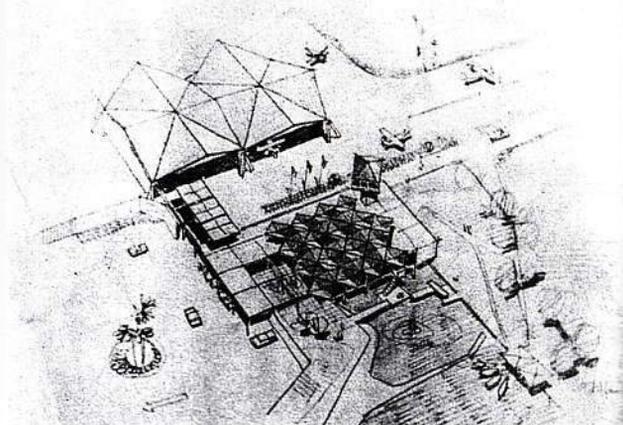
ホンダフライングクラブの会員はすでに1万人に達し、エプロンには100機のエアロドリーム機が翼を並べて会員をお待ちしております、駐機している自家用機は400機を数えるに至りました。そこには、2000メートルの滑走路、洒落たクラブハウス、レストラン、格納庫、などの設備が充実しており、国内外では他に例を見ないほどの立派なフライングクラブです。

又、わが国のパイロット、整備士の大半はホンダフライングクラブの出身者であり、それは、まさに航空界に於いては無くてはならない存在であります。

以上は、クラブ誌に描かれている未来のホンダフライングクラブの姿です。



未来図1 昭和〇〇年のフライング・クラブの入口。航空スポーツを通して国際色ゆたかな万国旗がひるがえり、各国のクラブ員の姿も見える。都心をはなれた桶川町に……。 (スケッチ) 林 魏建築デザイン事務所



未来図2 クラブ・ハウス 格納庫など。会員10,000名。所有機100機、自家用機400機を収容。クラブ・ハウスには宿泊設備、会場、レストラン、バーなどが……。

その当時社名は本田エアポートという会社名でその名が示すように飛行場の管理やその為の周辺整備に力を注ぎたいと本田氏は思っていたようです、当時は自家用車も珍しい時代に既に自家用機を念頭に置いて計画を立てていたこと、その為にもライセンサー育成が大切な事として位置付けておられました。その為に生まれたのがまさにホンダフライングクラブなのです。

又、アジア諸国の為はこの地に飛行学校を設立して、その国の航空関係指導者の教育育成などを通じて我が国の、国際援助の協力も行いたいなど、現在も当時の関係者からは次々と本田氏の未来を語る声を聞くことが出来ます。私も、初代会長本田宗一郎氏の夢に少しでも近づくように、常に目標は高く掲げて参りたいと思います。

そして私たちクラブ員は、飛行できる環境をお創り頂いた方々に感謝し、先輩の功績を大切に守り、また安全運航に努め、ホンダフライングクラブの益々の発展に寄与するように努力したいと思います。私はこのような方針を掲げてクラブの運営を進めて行きますのでクラブ員の皆様には今後とも宜しくご協力をお願いいたします。



本田航空創立25周年記念パーティーにて



本田航空創立25周年記念パーティーにて





第1回日本一周エアー・ラリー

会員番号 5606 阿波孝一

ちょうど今から39年前の1966年5月、国体史上初の「空からの国体招待状」の委託式が、浦和県庁南口広場で花やかに行われた。

この記事は入間市在住のホンダ・フライング・クラブOBの石川小佐次さんより資料を頂き記事にしました。

ホンダ・フライングクラブ主催、朝日新聞社、アサヒブニングニュース後援で、桶川町のホンダ・エアポートを発着場にアマチュア・パイロットによって行われるわが国初の「日本一周エアー・ラリー」参加機に、国体県実行委員会会長栗原知事名のメッセージを託し、ラリーコースの各道府県知事あてに届けようというもの。ラリーは1966年5月30日朝、ホンダ・エアポートを出発、5日間の予定で日本を一周、途中の発着各空港で各知事にメッセージを手渡すものであった。





「日本一周エア・ラリー」は軽飛行機（パイパー・チェロキー 4座）5機が参加、朝日新聞社機「天風」など2機の先導で、約3,820キロを飛行した。

桶川を離陸後、八尾—松山空港（石川）まで飛んで1泊し（5月30日）、松山を離陸—佐田岬—大分—宮崎の西を通り—新田原—鹿児島（高野）、鹿児島を離陸—広島空港（石川）で2泊目（31日）、広島を離陸—中国山脈の大山—鳥取空港—天橋立を通り—小松空港に着陸（高野）、小松—新潟空港（石川）で3泊目（6月1日）、新潟を離陸—日本海、鳥海山を見て—弘前城の上を通り—函館空港で着陸（高野）昼食を取り燃料を入れ、函館—札幌空港（石川）で4泊目（6月2日）、札幌を離陸—花巻空港で昼食（石川）、花巻を離陸し—路ホンダ航空の有る桶川町に6月3日夕（高野）帰着した。

5日間で延べ3,820キロ、規定のコースにしたがって日本を一周、5日間にわたる日程を無事終えた。

フライト・プランとの誤差、燃料消費量、安全性などについて審査の結果、ホンダ・フライングクラブ所属の埼玉県入間市小谷田・高野仁平機長（53）、同所・田中三郎副機長（40）、同市黒須・石川小佐次（47）副機長のチームが実飛行時間25時間38分で優勝した。

ちなみにこの時、朝日新聞社はこの「日本一周エア・ラリー」に懸賞募集をした。この懸賞は優勝機の実飛行時間を当てるもので、なんと応募総数10,237通。該当者多数のため抽選にて決定し、1等にはホンダN360軽乗用車が贈られたとの事。皆さん我々も後に続きましょう。

飛行大会の推移

会員番号 1187 赤塚 正信

今年でクラブ創立40年を迎えたホンダ・フライング・クラブでは第33回のクラブ飛行大会を平成17年10月2日（日）快晴・微風の好天気の中、参加者26名で着陸の接地点の精度を競い合いました。山本さんも現役パイロットとして元気に参加されました。

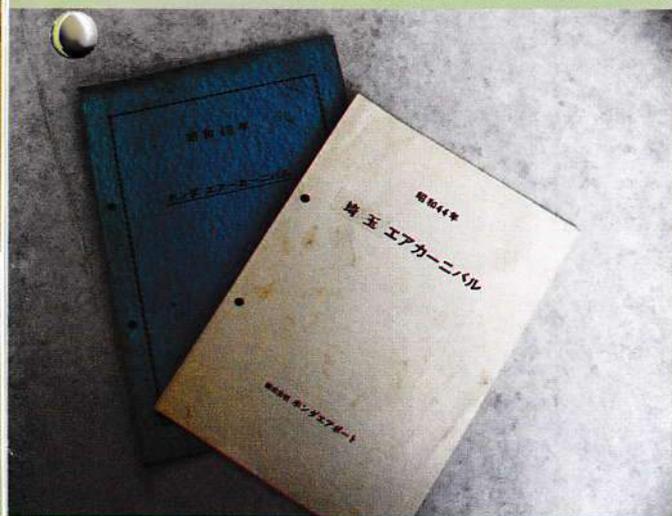


さて、第1回 クラブ飛行競技会は昭和48年（西暦1973年）に開催されました。この大会ではクラブ員2名1組で定点着陸と物件投下競技の組み合わせて行われ、記念すべき第一回の優勝者は酒井泰弘氏と鹿児島直人氏のチームでした。

順位	氏名	着陸時間	物件投下時間	合計時間	順位	氏名	着陸時間	物件投下時間	合計時間
1	酒井泰弘	1:02.35	0:20.5	1:23.35	6	山本正信	1:05.75	0:20.5	1:26.25
2	鹿児島直人	1:03.00	0:20.5	1:23.50	16	山本正信	1:05.75	0:20.5	1:26.25
3	山本正信	1:03.50	0:20.5	1:24.00	17	山本正信	1:06.00	0:20.5	1:26.50
4	山本正信	1:04.00	0:20.5	1:24.50	18	山本正信	1:06.00	0:20.5	1:26.50
5	山本正信	1:04.00	0:20.5	1:24.50	19	山本正信	1:06.00	0:20.5	1:26.50
6	山本正信	1:04.00	0:20.5	1:24.50	20	山本正信	1:06.00	0:20.5	1:26.50
7	山本正信	1:04.00	0:20.5	1:24.50	21	山本正信	1:06.00	0:20.5	1:26.50
8	山本正信	1:04.00	0:20.5	1:24.50	22	山本正信	1:06.00	0:20.5	1:26.50
9	山本正信	1:04.00	0:20.5	1:24.50	23	山本正信	1:06.00	0:20.5	1:26.50
10	山本正信	1:04.00	0:20.5	1:24.50	24	山本正信	1:06.00	0:20.5	1:26.50
11	山本正信	1:04.00	0:20.5	1:24.50	25	山本正信	1:06.00	0:20.5	1:26.50
12	山本正信	1:04.00	0:20.5	1:24.50	26	山本正信	1:06.00	0:20.5	1:26.50
13	山本正信	1:04.00	0:20.5	1:24.50	27	山本正信	1:06.00	0:20.5	1:26.50
14	山本正信	1:04.00	0:20.5	1:24.50	28	山本正信	1:06.00	0:20.5	1:26.50
15	山本正信	1:04.00	0:20.5	1:24.50	29	山本正信	1:06.00	0:20.5	1:26.50
16	山本正信	1:04.00	0:20.5	1:24.50	30	山本正信	1:06.00	0:20.5	1:26.50

第1回クラブ飛行競技会をさかのぼる事7年前、クラブ設立の年に第1回ホンダエアカーニバルが開催され、翌年には朝日新聞社主催の第1回全日本軽飛行機レースも始まり、クラブ員の高野仁平氏がパイパー・チェロキーによる高高度日本新記録を達成いたしました。この大会も第5回大会以降「埼玉エアカーニバル」と改名されましたが第6回大会を最後に開催を止めております。この6回大会の優勝者がホンダフライングクラブの現会長である濱尾豊氏です。

エアカーニバルでは投下競技、風船割りや航法で競われ、その他編隊飛行、パラシュートジャンプ等々が行われました。



2年間の大会空白後、第1回クラブ飛行競技会開催へと進みました。第6回目からは大会名を「本田宗一郎杯」と名を改めました。



入賞商品、特に1位、2位、3位は本田技研製品の歴史でもあり、昔懐かしいバイクなども。



大会の競技は回を重ねるごとに採点方式や内容を変更、予戦・本戦方式を採用した大会では予選落ちした参加選手には「爆弾投下競技」やプロペラによる「風船割り競技」、航法を採用した大会でも着陸地点の得点を加算点とする内容となっています。調布飛行場に支部がありました時代には桶川メンバー対調布メンバーの戦いとなり優勝旗争奪戦の様相を呈し試合後優勝旗、優勝杯が調布所属機で運ばれる事も。





クラブ訓練機に高翼のC172と低翼のPA28混在していた時期には高翼機には得点にハンデを付け又、訓練生にもハンデを与えられ戦いました。近年クラブ機は高翼機のみ、又訓練生の技量も向上しハンデ無しの競技会になりました。

初期の大会ではクラブ員同士3名が空中交代で競技参加しておりましたが、最近の競技会では教官が「セイフティ・パイロット」として同乗しており安全面のみならず運用効率面も向上しております。



今後の本田宗一郎杯大会は「普段飛ぶ事？」を忘れてしまったクラブ員も参加できる競技会を企画していただきたいと思います。

「ミレニアム2000日本一周フライト」

会員番号 5 5 7 8

新妻豊太



濱尾会長が「2000年にクラブとして一大イベントをやろう！」と、発表されたのが1999年暮れのクラブ忘年会での事でした。翌年1月のクラブ理事会で「故郷を飛ばう」「日本一周、2000マイルを飛ばう」をテーマに、クラブ員がリレー方式により操縦する日本一周フライトが企画され、正式名称を「ミレニアム2000日本一周フライト」とし、ミレニアム小委員会が作られました。

小委員会には、お目付け役の赤塚さん、残りは当時の新米理事だった3人、河合さん、菊池さん、そして私が選ばれたと言うより「21世紀に向け若い人がやって！」の会長の一声で決まりました。

クラブ設立当時の先人達は、ライセンス取得後すぐにロングナビや日本一周に出かけたり、日本一周レースを行ったり、数多くの武勇伝をお聞きしますが・・・そこはそれ平成の申し子は、優等生というか、何というか・・・「飛ばない事が一番安全」の温室育ちでしたので、日本一周なんてしたことが無く、計画にあたっては判らない事ばかり、多くをクラブ事務局担当だった若松さんや教官にアドバイス頂きました。

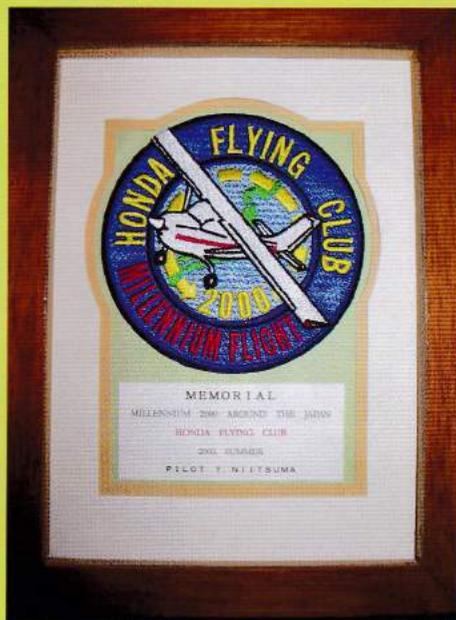
又、これと平行しミレニアムジャンパーや記念ワッペン製作、寄港先フライングクラブへのアンケート調査等々やらねばならない事が山ほどあり、5月のクラブ総会で承認を頂き、7月の寄港先発表と参加者募集、8月に参加定員を上回る申し込みを頂けた時は大変嬉しかったのと、まだ終わっていないのにほっとしたのを覚えています。何と言っても定員割れが一番の心配事項でした、夏休み時期とはいえ1ヶ月にも及ぶ期間を途切れることなく参加頂けたのは、クラブメンバーの理解があったからこそと感謝しました。

こうして8月17日、本田エアポートを出発した「ミレニアム2000日本一周フライト」実施機JA3938は東北、北海道、北陸、関西、中国、九州、四国、近畿、信州、関東の順に28日間、延べ2199NMを32名（2名ローカルフライトのみ）のクラブ員により周回し、9月13日本田エアポートに帰還しました。途中、天候悪化に伴う多少のルートや寄港先の変更は有りましたが、大きなトラブルも無くほぼ予定通りの日程、飛行時間で目的を達成し、企画は大成功をおさめました。

その後、この企画が基となり北海道クルーズや九州クルーズ、与那国クルーズ等のロングナビゲーションが盛んになりました。多くのクラブメンバーがロングナビゲーションの楽しさや難しさを経験し、宿泊先では大いに親睦を深めました。

もしや、平成の申し子も先人達に少しは近づけたのでは・・・

40周年にあたり、ホンダフライングクラブを創り育てられた諸先輩に感謝すると共に、この良きフライングクラブと伝統が継承されていく事を願ってやみません。



「ミレニアム2000日本一周フライト」

寄港先

本田→福島→花巻→青森→函館→秋田→山形→佐渡→新潟→富山→福井→八尾→岡山→鳥取→山口宇部→北九州→壱岐→上五島→長崎→熊本→鹿児島→種子島→屋久→大分→松山→広島→高松→南紀白浜→名古屋→新島→本田

期 間 2000年 8月17日～ 9月13日

使用機体 C172 J A3938

距 離 2199NM

飛行時間 33時間35分

ローカル 17時間 5分

参加人数 32名

参加者（敬称略）

Unit 1	本田→福島→花巻	上石智通	長谷川隆	赤塚正信
Unit 2	花巻→青森→函館→秋田	原田博明	武井康	清水一徳
Unit 3	秋田→山形→佐渡→新潟	興川勝	吉田信章	河野孝政
Unit 4	新潟→富山→福井→八尾	西久保行重	吉田秀一	清水清人
Unit 5	八尾→岡山→鳥取→山口宇部	新妻豊太	小田晃穂	平田雅久
Unit 6	宇部→北九→壱岐→上五→長崎	丹羽俊彦	林聡枝	河合秀晃
Unit 7	長崎→熊本→鹿児島→種子島	吉田篤	野村博	小野学
Unit 8	種子島→屋久→大分→松山	小林大吾	原武志	米島博
Unit 9	松山→広島→高松→南紀白浜	緒方哲郎	泉水薫夫	高野圭司
Unit 10	南紀白浜→名古屋→新島→本田	神谷朗	山田幸啓	関野勇一郎
Local Flight	花巻・秋田	浅倉幸策	柴田英明	



《編集後記》

飛行機が何故好きになったのか。

空が飛べる機械だからなのか、スタイルがカッコ良かったからなのか、それともパイロットの制服に憧れたからなのか、今となっては思い出せないが、物心ついた時には飛行機の操縦をしてみたいと考えていたように思う。反面それは途轍もない夢だと子供心に感じていた・・・。

この記念誌の編集にあたり、数多くの方々の思い出深いお話や、クラブの歴史、発足当時の様子にも触れました。また貴重な写真を多く拝見いたしました。

この経験で我々編集員全員が、ホンダフライングクラブが存在した事で操縦士の一人と成れた喜びと、この伝統あるクラブの一員である事の誇りを改めて感じたのではないかと思います。

誰ひとり編集の経験など無く戸惑いの連続でしたが、何はともあれ雰囲気良く楽しい集いとなれました事を感謝いたします。また、この想いがご覧いただく皆様にお伝え出来ていれば幸いです。



編集委員代表	新 妻	豊 太
編 集 委 員	阿 波	孝 一
	柴 田	英 明
	永 井	義 章
	赤 塚	正 信
	林	和 之
	小 野	学
	高 柳	昭 夫
	荒 川	洸 治
	高 野	圭 司
	西久保	重 行
監 修	小田嶋	良
クラブ事務局	芳 賀	るり子

ウィングニュース 195号

発行者/ホンダフライングクラブ事務局

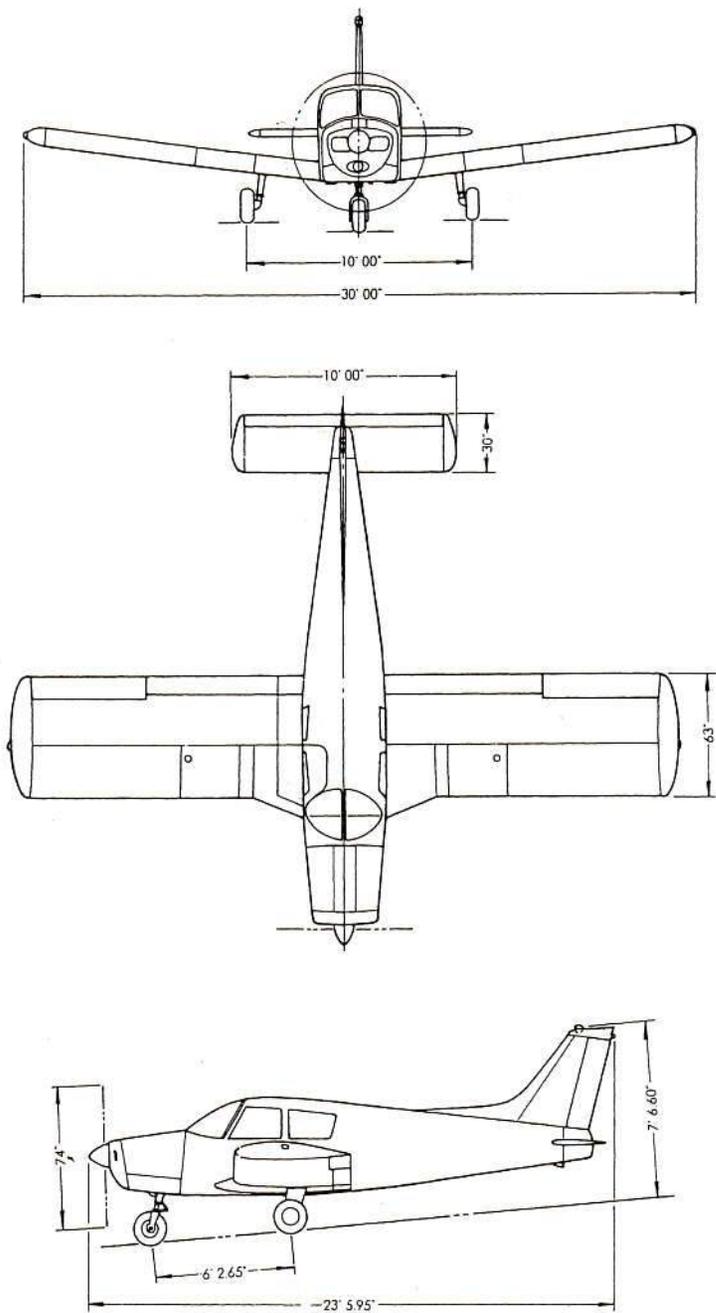
〒350-0141

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 049-299-1111

表紙イラスト/板橋 繁男



パイパー PA-28-140(チェロキ140/チェロキE/クルーザ)
1970年 アメリカ

発動機：ライカミングO-320-E3D×1 出力：150hp.
 全幅：9.14m. 全長：7.16m.
 主翼面積：14.86㎡. 自重：558kg.
 最大速度：224km/h(海面上).
 実用上昇高度：4,359m.
 航続距離：1,537km.
 乗組員：1名.

