

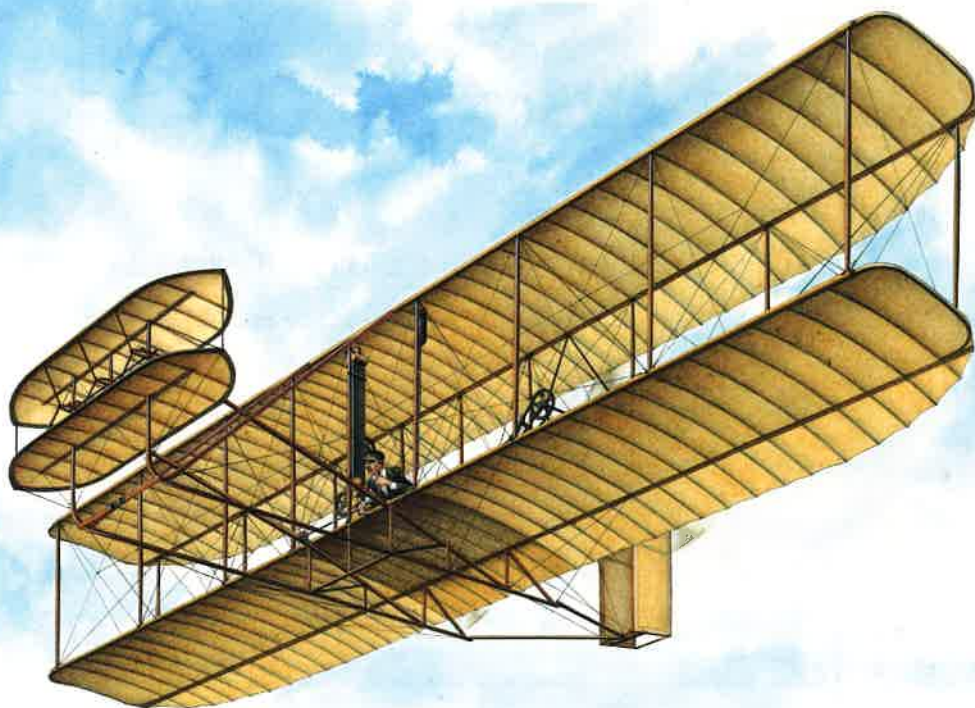
WING NEWS

HONDA FLYING CLUB



HONDA FLYING SCHOOL

1994. DEC



Wright Bros.Flyer 1

Country of origin: U.S.A. 1903

Type: Single-seat chain drive from one central engine to outboard propellers canard biplane.

Powerplant: One Wright Bros. vertical four cylinder water-cooled engine rated at 12hp.

Dimensions: Wing span 12.29m, length 6.43m, wing-area 47.4m.

Weights: Empty 274kg, loaded 340kg.

Performance: Maximum speed 48kph.

First flight: Dec. 17th 1903.

12月17日はキティホークでフライヤー1号が飛んだ記念日です。

コングラッチュレーション

教官からひとこと

ファーストソロ



No.5606 阿波孝一さん

平成6年10月8日 JA3935



No.5638 林和之さん

平成6年10月22日 JA3935



No.5056 神谷宏次さん

平成6年11月9日 JA3935

初単独おめでとうございます。基本をしっかりおさえた見事な着陸でした。これからも基本に忠実に自家用免許取得を目ざしてがんばって下さい。

伊藤教官

9月末より約1ヶ月、出る出ないで苦労した人（プレッシャー、風、視程）。一皮、二皮むけ、とうとうファーストソロに出ました。でもファーストソロでゴーアランドを指示したのは初めてでした。

大坂教官

神谷さん、ファーストソロおめでとうございます。昭和56年1月に入会され、一時中断の期間をはさんで13年目の快挙、喜びも一入と思います。3回のフルトップを終え、エプロンに降り立った神谷さんは「やったあ」と小躍り、満面の笑顔でした。

山本教官

航空法が改正されました。

平成6年11月16日から。詳細については航空六法参照。以下一部抜粋。

業務範囲

	新	旧
事業用の操縦士	<p>業務範囲</p> <p>航空機に乗り組んで次に掲げる行為を行なうこと。</p> <p>一 自家用操縦士の資格を有する者が行うことができる行為。</p> <p>二 報酬を受けて、無償の運航を行う航空機の操縦を行うこと。</p> <p>三 航空機使用事業の用に供する航空機の操縦を行うこと。</p> <p>四 機長以外の操縦者として航空運送事業の用に供する航空機の操縦を行なうこと。</p> <p>五 機長として、航空運送事業の用に供する航空機であって、構造上、一人の操縦者で操縦することができるもの（特定の方法又は方式により飛行する場合に限りその操縦のために二人を要する航空機にあっては、当該特定の方法又は方式により飛行する航空機を除く。）の操縦を行うこと。</p>	<p>航空機に乗り組んで左に掲げる行為を行うこと。</p> <p>一 自家用操縦士の資格を有する者が行うこと。</p> <p>二 報酬を受けて、無償の運航を行う航空機の操縦を行うこと。</p> <p>三 航空機使用事業の用に供する航空機の操縦を行うこと。</p> <p>四 不定期航空運送事業の用に供する最大離陸重量五千七百キログラム以下の航空機の操縦を行うこと（計器飛行方式により有償の旅客の運航を除く）。</p> <p>五 不定期航空運送事業の用に供する回転翼航空機の操縦を行なうこと（計器飛行方式により有償の旅客の運航を行なう運航を除く）。</p> <p>六 機長以外の操縦者として航空運送事業の用に供する航空機の操縦を行うこと。</p>
自家用操縦士	<p>航空機に乗り組んで、報酬を受けないで、無償の運航を行う航空機の操縦を行うこと。</p>	<p>航空機に乗り組んで左に掲げる行為を行うこと。</p> <p>一 報酬を受けないで、無償の運航を行う航空機の操縦を行うこと（自己以外の者を同乗させない場合に限る）。</p> <p>二 報酬を受けないで、機長として、航空運送事業又は航空機使用事業を営業者がその事業の用に供する航空機以外の航空機の操縦を行うこと。</p> <p>三 機長以外の操縦者として無償の運航を行う航空機の操縦を行うこと。</p>

飛行経歴

	新	旧	
事業用操縦士（飛行機）	年齢	18歳	18歳
	飛行時間	<p>200時間</p> <p>・飛行機での機長以外の飛行時間は$\frac{1}{2}$（50時間まで）</p> <p>・滑空機、回転翼航空機又は飛行船での機長時間は$\frac{1}{3}$又は50時間の少ない方</p> <p>航大等では150時間の飛行訓練</p> <p>・模擬飛行時間は10時間まで可</p>	<p>200時間</p> <p>・飛行機での機長以外の飛行時間は$\frac{1}{2}$（50時間まで）</p> <p>・滑空機、回転翼航空機又は飛行船での機長時間は$\frac{1}{3}$又は50時間の少ない方</p> <p>航大等では150時間の飛行訓練</p>
	機長時間	100時間（航大等では70時間）	100時間
	野外飛行	<p>20時間（機長時間、540 km、2回の生地着陸）</p> <p>・6時間は回転翼又は飛行船でもよい（飛行船は3時間を限度）</p>	20時間（機長時間、550 km、2回の生地着陸）
	夜間飛行	<p>5時間（機長としての5回の離着陸）</p> <p>・2時間は回転翼又は飛行船でもよい。（飛行船は1時間を限度）</p>	10時間（5時間は機長時間、10回の着陸）
	計器飛行	<p>10時間（模擬計器飛行を含む）</p> <p>・模擬飛行時間は5時間まで可</p>	<p>10時間（模擬計画飛行を含む）</p> <p>・模擬飛行時間は5時間まで可</p>
	年齢	17歳	17歳
自家用操縦士（飛行機）	飛行時間	<p>40時間</p> <p>・滑空機、回転翼航空機又は飛行船での自家用機長時間は$\frac{1}{3}$又は10時間の少ない方</p> <p>・滑空機、回転翼航空機又は飛行船での事業用又は定期運送用機長時間は$\frac{1}{2}$又は20時間の少ない方</p> <p>・模擬飛行時間は5時間まで可</p>	<p>40時間・滑空機（中級を除く）、回転翼航空機又は飛行船での自家用機長時間は$\frac{1}{3}$又は10時間の少ない方</p> <p>・滑空機（中級を除く）、回転翼航空機又は飛行船での事業用又は上級事業用機長時間は$\frac{1}{2}$又は20時間の少ない方</p> <p>航大等では35時間</p>
	単独飛行	10時間（5時間は野外飛行）	15時間（3時間は野外飛行）
	野外飛行	5時間（単独飛行、270 km、2回の生地着陸）	3時間（単独飛行、100 km、2回の生地着陸）
	夜間飛行	同乗教育必要（離陸、着陸及び航法を含む）	—
	その他	20時間の同乗教育飛行	20時間の同乗教育飛行（2時間の失速訓練）

VORって何?

・・・NAVAIDS (ナビエイズ) を大いに利用しましょう。(後編)

VORをどう読む?

VORには三つの指示器があります。そのうちOBS (オムニ・ベアリング・セクタ) はパイロットが操作します。他の二つはOBSの操作と航空機の位置に応じてVORが自動的に表示します。(図4)

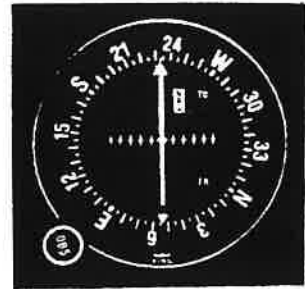


図4

(1) OBS

OBSによりVORのコンパスカードを回してコースをセットします。計器の真上に合わせた方位がコースになります。コースは001度から360度まで自由に選ぶことができますが、ただ一つ制約があります。VOR局を通るコースしか選択できないのです。例えば、VOR局の3NM東を通るようなコースは残念ながらセットできません。

(2) CDI (シー・ディー・アイ)

CDIが動きましたか。CDIは白い縦線で左右に動きます。左か右に振れているでしょう。CDIはコースからのずれを示します。360度のコースを例にとって、航空図上でコースの線を引いてみましょう。線の北端に矢印をつけて下さい。線はVOR局を南北に串ざしする形になります。CDIが右に振れていると、コースを境にしてCDIが振れた方向とは逆の方向、つまり西側に航空機がいることを示します。CDIが計器の中央にあれば、航空機は丁度コース上を飛んでいます。(図5)

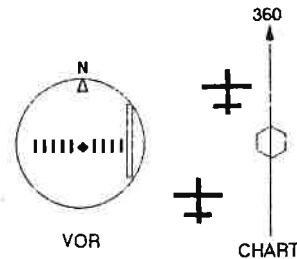


図5 CDI

(3) TO-FROM指示器 (ツー・フロム・インジケータ)

コースの西側にいることは分かって、既にVOR局の真横を通過したかは分かりませんね。こんな時には3番目のTO-FROM指示器が役立ちます。TO (△) かFROM (▽) が表示されているでしょう。航空図上にもう一本、VOR局を通りコースに直角な線を引いてください。コースの線と区別するためにこちらは点線で描きます。VOR局を中心に十字形になりましたね。TO-FROM指示器がTO (△) を表示している時は、点線を境に局の手前側に航空機がいることを示します。つまり点線の南側にいることを教えてく

れます。丁度、点線上にいる時は、TOもFROMも現れず赤いNAVフラッグが出ます。

(図6)

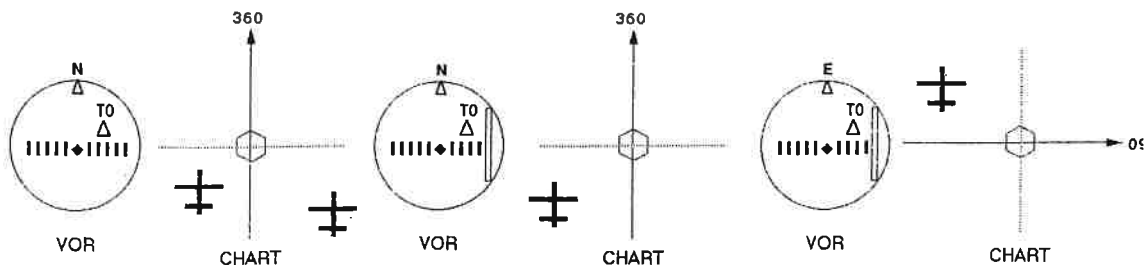


図6 TO-FROM指示器

図7 コース360°

図8 コース90°

コースをセットするだけで、コースとVOR局に対するおよその位置が分かります。例えばコースを360度にセットした時、VOR受信機の表示がCDI右、TO(△)であればどうでしょう。そうです、VOR局の南西側にいることが分かります。(図7)

それではコースを090度にセットしたらどうでしょう。航空図上に描いてみるとコースを表す矢印がVOR局を東西に串ざしする形になります。点線は南北にVOR局を通ります。この時、CDI右、TO(△)であれば、コースの左、局の手前側を示していますから、そう、VOR局の北西側に航空機はいるのです。(図8)

航空図に描いたVOR局と十字を、VOR受信機上にも描いてみると直感的に位置をつかめます。航空図上ではコースを示す矢印の方向は、セットするコースにより001度から360度まであらゆる方位に向きますが、VOR受信機上では常にコースは上向きに固定されています。航空図上の十字を切りとって、矢印を上にして計器盤に張り付けたと考えると分かりやすいですね。

これは便利、VORの利用法

(1) 空のハイウェイに乗って

航空図上の付近のVOR局から目的地へ向けてコースを引き、VOR局の周囲に描かれた目盛りで方位を読みとります。コースをVOR受信機にセットするとコースに対する位置が表示されます。コースに乗るように針路を変えて飛行しましょう。CDIが中央にきたらオンコース、後は目的地に向けて一直線に飛行します。

(2) 危険地帯を避けるには

関東平野は非常に忙しい空域です。特に羽田周辺は調布や厚木飛行場があってVFR機の飛行が制限されています。誤って混雑した空域に近づかないよう注意して飛行しなければなりません。例えば三浦半島の先端、城ヶ島から大宮駅へ飛行する時は、横須賀VOR

(116.2KHz・・・「ひと色に」) をセットし、コースは007度にします。コースに沿って飛行すれば大丈夫、危険地帯を避けて飛行できます。

(3) VOR局上空へ行く

近くのVOR局へ直行するには、OBSを回してTO (△) でCDI中央となるコースを捜します。コースは計器の真上に表示されますから、その方位へ変針して飛行します。TOがFROMに変わったらVOR局の直上です。

VORをマスターしよう。

VORは米国で開発されたたいへん便利な計器です。使い方に早く慣れて安全飛行に大いに利用して下さい。

本田航空ではフライトシミュレータによる課外特別プログラムをスタートいたします。「初めて使うVORコース」他、お客様の飛行経験に応じ各種コースをご用意しましたので、是非ご利用下さい。

料金 PIC 200円/分 教官つき 270円

※ロキッロ



他山の石(空中衝突防止)

10月に起きました朝日新聞社へりと毎日新聞社へりの空中接触事故は、私達の毎日のフライトにおきましても大変心配な、他山の石の事故です。操縦が上手だとかを言う以前に、私達は安全に飛行しなくてはなりません。また、関東NO1-1の空域も最近では2機から3機訓練していることがあります。十分に見張りをするために参考となることを次に書いてみたいと思います。

1 身体の機能

(1) 見つけて回避するまでにかかる時間と距離 (C-172同士対進した場合)

- ・ 見つける…………… 1. 10秒
- ・ 視線を向ける…………… 0. 29秒
- ・ 認知する…………… 0. 65秒
- ・ 判断する…………… 2. 00秒
- ・ 回避操作をする…………… 0. 40秒
- ・ 機体が動く…………… 2. 00秒

合計 6. 44秒

距離 $95 \text{KT} \times 1.69 \times 6.44 \times 2 = 2.068 \text{フィート} = 630 \text{メートル}$

(ホンダエアポートの滑走路の長さ程度)

(2)近いところと遠いところを見るのを切り換えるのにかかる時間

計器を注視した後、外を見て焦点を合わせるのに約2秒かかります。

計器を長い時間見たり、航法作業に20秒もかけたりすると、前項と合わせて1.4NMも前で見つけないと衝突します。

2 十分な見張りの為に

(1)見張りは、眼だけでなく頭も見る方向に向ける。

(2)「ワンランス・ワンチェック」で外を良く見ること。

計器の読み取りも、計器指針のところに視線が行き、舜時に基準値から多いか少ないか読み取って、修正し外を良くみて操縦するとうまくいきます。

(3)視程が良くない時は、タクシーライトを点灯するライトの取りかえに少々手間とお金がかかってもやむを得ません。

(4)お天気がよい時は、意外と気が緩んで見張りがおろそかになります。気を引締めて見張りをしましょう。また、真正面は見落としがちですので気を付けましょう。

(5)航空機がよく通るところは、特に注意して見ましょう。

例えば、新幹線沿い、荒川沿い、エントリーレグ、ダウンウインドレグ、ファイナルレグ等です。

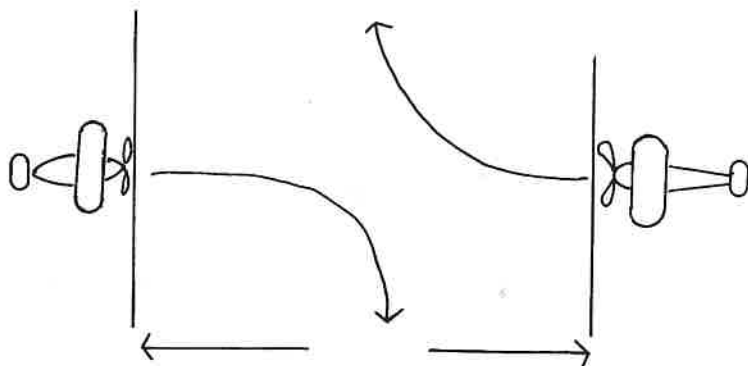
また、定められた場所では、定められた送信を忘れないように。場周経路で視程が悪い時は、ベースレグ、ファイナルレグに於いても自己機的位置を送信するとよいと考えます。

(6)最近では、航空機の他にもモーターパラグライダー、マイクロライト、ラジコン機、グライダー、スカイダイブ等休日のスポーツ航空も盛んです。ブリーフィングルームにグライダー及びスカイダイブについて掲示しておきますので参考として下さい。

とに角、有視界飛行気象条件下では、見張りを重視して安全に飛行していきましょう。

衝突回避の為には最低630メートルが必要。

(6.44秒)



キャラバン熊本へ飛ぶ

11月7日から11日にかけて、航空測量の為、キャラバン（C208JA8212）は熊本へ行って来ました。

飛行経路は

本田A p—山中湖—浜松—河和—信濃田—
高松—松山—大分—熊本

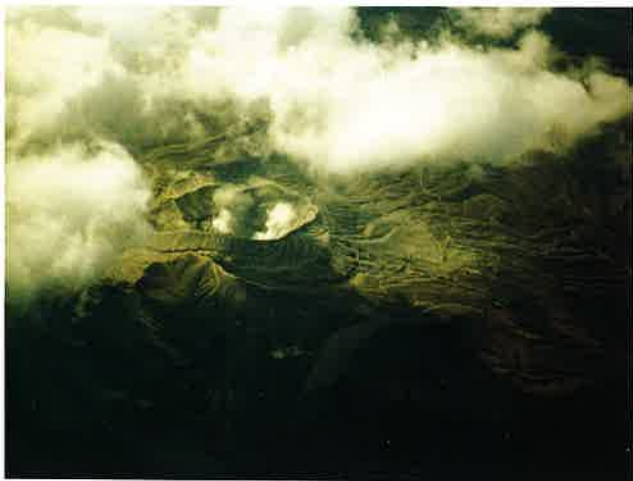
で、距離は約498NM、高度8500FT、飛行時間は3時間40分でした。

「ぜひ関西国際空港を見たい」と経路を計画、信濃田VOR手前から関西TCAとコンタクトして関空のすぐ北側を思ったよりスムーズに通過できました。

熊本空港はRWY長3000m、ILS



有り、ATIS有り、GND有りのとってもゴージャスな空港です。また、その東西には、約1ヵ月前から活動が活発となり火口付近の立入禁止となった阿蘇山と、活動再開から4年目に入ってしまった雲仙普賢岳があります。山の上を飛ぶとキャラバンの翼やストラット前縁に白い火山灰が付き、空港にも風向きによっては灰が降ります。地元の天気予報の最後には普賢岳山頂の風向風速予報があり、火山灰の注意を呼びか



けます。(地元の雑誌には「洗車時にはまず火山灰やほこりを水で流しましょう」とありました。)

空港の情報官や気象の予報官はとても親切です。予報官に「天気はどうか」と一言声をかけると、天気図を差して正確で美しいウェザーブリーフィングを実施してくれます。ただしここで注意したい事は決して「天気が良くていいですね」と言って



はいけません。九州方面の水不足はまだまだ深刻なのです。必ず「あんまり大きな声では言えませんけれどね」と皆様が答えてくれます。

熊本からの帰りは行きと同じ経路を逆に、高度9500FT、3時間5分。高松付近ではTAS170KTSでGS210KTSを記録しました。

最後の本田Apへの着陸は（熊本ではでっかい滑走路をちいさなキャラバンが恐縮しながら使っていたので）妙な安心感がありました。

お世話になりました熊本の皆様、本当にありがとうございました。



板橋さんの航空絵画展

好評のうちに終了

空の日を記念して、板橋さんの個展が9月20日～10月20日にかけて所沢航空発祥記念館にて行われました。クラブ員の皆様も多数来ていただき、ありがとうございました。



たまにはちょっと ヘリコプターのお話 (全5回シリーズ)

PART2 ヘリコプターの歴史

(古くて新しい飛行機械)

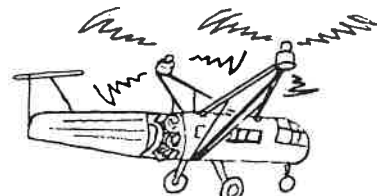
現在のヘリコプターという航空機。すなわち、飛行機のように滑走路という広い場所を必要とせず、今自分がいるこの場所から鳥のように、すぐ空へ舞い上がることが出来る道具…という考えは、非常に古く、多分人類の歴史が始まってすぐ生まれたと思います。古代石器時代の壁画の鳥や、ギリシヤ神話の空飛ぶ戦車、また、ろうで鳥の羽根を貼り合わせ空を飛ぶ「イカロスの翼」の神話は特に有名でしょう。

しかし、科学的な考えをもとにヘリコプターを考案したのは、「モナ・リサの微笑」で有名な科学者レオナルド・ダ・ビンチが最初でしょう。彼のヘリコプターは「エアスクリュー」といい船のスクリューのような型の羽根を2人の人間で高速で回し、現在のヘリコプターのように垂直に離陸しようと考えました。



エア・スクリュー

そして、時代は流れ、初めての實用ヘリコプターが飛んだのは、第2次世界大戦中でした。このヘリコプターは、ドイツ人科学者、ハインリヒ・フォッケ博士により設計され、名称はFa 233、総重量4.3t 1000馬力の空冷エンジンを載み8人程度の搭乗が可能でした。しかし現在のヘリコプターとは少し異なり、テールローターが無く輸送機の胴体に大きなメインローターを横に2組並べて取り付けられていました。



Fa 233

現在、私たちが目にする様なヘリコプターの発明は、当時のロシアからアメリカに帰化したイゴールシコルスキーでした。彼のヘリコプターは、現代のものと同じく1基のメインローターと1基のテールローターをもち、まず1393年に試験飛行、この時は失敗に終わり、改良を加えたモデルで1940年7月に再挑戦、みごとに初飛行に成功しています。シコルスキーは、この後、ヘリコプター会社を設立し数多くのヘリコプターを開発し現在に到ります。シコルスキーヘリコプター社の民間型の最新作がシコルスキーS-76シリーズなのです。

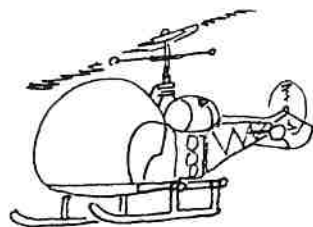


シコルスキー
VS 300

シコルスキーの成功のすぐ後、1946年にアメリカ人アーサー・ヤングが新しいヘリコプターを開発しています。このヘリコプターは、ベル47と呼ばれ、民間用のヘリコプターとして初めて量産されました。そして、このベル47は、現在でも世界中で飛びまわり、しかも設計は原型機とほとんど変わる所がありません。

すなわち、アーサー・ヤングの設計は現在にも通じるすぐれたものだったのです。

他のヘリコプター開発者と同じく、アーサー・ヤングも、ヘリコプター会社、ベルヘリコプターズを設立、ベルヘリコプターズは現在、世界最大のヘリコプター会社として、さまざまなヘリコプターを開発・量産しています。

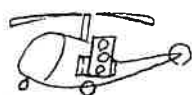


ベル47

この後、ヘリコプターはどんどん発達して来ますが、ある時（1950年ごろ）、大きな壁に当たり、発達のテンポが止まってしまいます。この大きな壁とは、搭載するエンジンでした。



160馬力で4人乗り。



500馬力でも…やっぱり4人乗り

ヘリコプターは飛行機とちがいに垂直に離着陸するため、より大型のエンジンを必要とします。しかし、当時のヘリコプター用エンジンはピストンエンジンしかなくより大型のエンジンは出力は大きくなるが重量も増加し出力は、エンジン自体の自重がくってしまい、ヘリコプターの性能向上に役立たなくなってきました。

ところが、この時期タービンエンジンの実用化が進みヘリコプターにも搭載可能な小型・軽量・大出力のタービンエンジンの開発が可能になってきました。

そして、このタービンエンジンを搭載したヘリコプターを設計・開発したのが、現在のアエロスペース社の子会社シュド社で1955年にアルーエトIIという機体を進空させています。

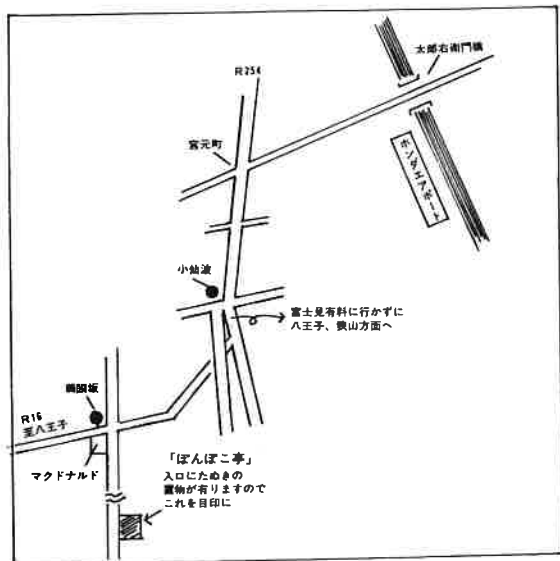


アルーエト II

このタービンエンジンの成功を期にヘリコプターの進歩は、大きく加速し、ヘリコプターは、現在の我々にとって必要欠くべからざる乗り物となる事が出来たのです。

ホンダエアポート周辺のおいしいお店シリーズ No.7

今回のホンダエアポート周辺のおいしい店は、ホンダエアポートからは少し離れますが地元の方もうなぎの店ならここが一番と太鼓判をおす「ぼんぼこ亭」をご紹介します。川越街道沿いにあるお店は駐車スペースもタップリ、店内もとても清潔です。スタンダードの上うなぎ重(1,600円)をはじめ、うなぎを中心にした各種定食がおすすめです。ていねいに焼き上げたうなぎと甘すぎないさっぱりとした「たれ」が自慢です。是非、ホンダエアポートの行き帰りに「ぼんぼこ亭」一度ご賞味してみてください。



「うなぎ ぼんぼこ亭」

TEL 0492-43-5450
営業時間 午前11:00～午後9:00
定休日 毎月第三水曜日

新入会員紹介

フライングスクール

5643 吉川 菊次郎

5644 京塚 鎮男

試験のお知らせ

○航空特殊無線技士

申込締切：平成7年1月20日(金) <社内締切：1月18日(水)>

受験日：平成7年3月3日(金)

○航空従事者学科試験

申込締切：平成7年1月20日(金) <社内締切：1月18日(水)>

受験日：平成7年3月26日(日)

冬がやってきました！

寒い日が多くなってきた今日このごろ、クラブ員の皆様はいかがお過ごしでしょうか？
そんな訳で今回は、この冬に向けての冬季安全運航に関する10ヶ条を掲げてみました。

- ① 冬季は目的地以外に代替地を腹案として持つこと
- ② 燃料計算を正確にし、特別に予備を持つこと
強風に対しては、代替地までの分を含め十分な燃料を搭載すること
風速は、時には予報値よりも25%も強いことがある
- ③ 目的地に降雪が予報されている場合は飛行を中止すること
降雪時にはR A D A Rの能力も低下する
目的地が降雪等で視程障害が予想される時は、決心を早目にし引き返すか代替地へ行くかを躊躇しないようにする
- ④ 経路上に雨、又はみぞれが予報された場合は飛行を中止すること。予想できない雨又はみぞれに遭遇した場合は引き返すこと
- ⑤ 回避経路が設定できない状態で、降雪の存在する山間部には進入しない方が良い
- ⑥ 不幸にして機位を失った場合は、障害物を避けること
機位を失ったと思う場合、大事な事は飛行高度以上の山や障害物の方に流されないようにオリエンテーションを実施する
- ⑦ 目的地の接地面の状況を慎重にチェックすること
- ⑧ シーリングと地上障害物との間のクリアランスを十分に保つこと
雲下のV F R飛行の場合は、予報されたシーリングの高さのみでなく、地表高を頭に入れて障害物上の高度の余裕を計算する
- ⑨ 雲層の降水現象の状態から雲上飛行を行なうのが良いかどうか判断する
航路上に報告、または予測されている降水現象により雲頂が推測される

SN-	RA-	があれば雲頂 6500 FT以上
SN	RA	があれば雲頂10000 FT以上
SN+	RA+	があれば雲頂12000 FT以上

注 +：強 -：弱 SN：雪 RA：雨

- ⑩ 飛行前に防水関連装備品の機能を十分にチェックし、これらの機能が十分でない場合は、代替機にかえるか運航を取りやめることを推奨する

以上のことを頭にいれて、この冬も安全にフライトしましょう！

学 科 講 習

1 月	
日付	科 目
8日(日)	通 信 - 2
13日(金)	工 学 - 2
15日(日)	運 航 一 般 - 1
22日(日)	計 器 (B I F) - 2
27日(金)	法 規 - 2
29日(日)	空 中 操 作 - 1

2 月	
日付	科 目
3日(金)	特 殊 無 線 - 1
5日(日)	気 象 - 2
10日(金)	特 殊 無 線 - 2
17日(金)	特 殊 無 線 - 3
19日(日)	航 法 - 2
24日(金)	特 殊 無 線 - 4

2月の毎週金曜日は、3月3日に実施される航空特殊無線技士の試験対策講座を開きます。

特殊無線〈講習内容〉

第1回 電波法(1)

第2回 電波法(2) 通信術

第3回 無線工学(1)

第4回 無線工学(2) 通信術

〈教 材〉

電波法規

無線工学

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

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

USE CAUTION

操縦練習許可書期限が迫っています (敬称略)

1 月中に切れる方

君波 勲 H 7. 1. 18
後藤寛径 H 7. 1. 31
斉藤 彰 H 7. 1. 7
高野孝良 H 7. 1. 17
西村恒男 H 7. 1. 6
百武邦宏 H 7. 1. 14
松本清一 H 7. 1. 24

2 月中に切れる方

阿波孝一 H 7. 2. 3
安藤隆生 H 7. 2. 3
内田 裕 H 7. 2. 3
神谷宏次 H 7. 2. 4
瀬沼弘一 H 7. 2. 19
東邦 哲 H 7. 2. 17
松井 淳 H 7. 2. 3
森田陽司 H 7. 2. 17
山賀紳司 H 7. 2. 25

クラブ員の皆様へ

- ・ 本田航空の年末年始は12月31日と1月1日を
一斉休日とさせていただきます。
- ・ 1月一斉休日は第3月曜日が休日の為、1月
23日にさせていただきます。
- ・ ウイングニュースに載せる皆様からの原稿を
募集しています。国内外でのFLT体験など、
小さな記事でかまいません。(できれば写真を
添えて) お待ちしております。

ウイングニュース 129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 0492-99-1111(代) 〒350-01

表紙イラスト/板橋 繁男

USE CAUTION

HONDA
FLYING CLUB