

WING NEWS

HONDA FLYING CLUB



HONDA FLYING SCHOOL

1995. APR



Stigee Starbairer

Aeromarine 39B

Country of origin:U.S.A. 1918~1923

Type:Two-seat carrier landing biplane.

Powerplant:One Curtiss OXX-6, 100hp at 1500rpm

Dimensions:Wing span 11.86m(38ft 4in),length 7.315m(24ft 0in),height 2.54m(10ft 0in).

Weights:Empty 675kg(1350lb),loaded 1025kg(2051b).

Performance:Maximum speed 125kph(78mph),landing speed 76.8kph(48mph),
service ceiling 2500m(2800ft).

Service:First flight 1918,service entry 1918~1920.

131

コングラッチュレーション 教官からひとこと

●実地試験合格



小野田健司さん (自家用操縦士)

H7.1.24 JA3934

油谷試験官

実地試験合格おめでとうございます。

訓練開始の頃はライセンスを取るつもりはなかったとのことですが、実地試験当日は強風にもかかわらず、りっぱなフライトぶりでした。普段の力を試験で出すことは難しいと言われますが、終始、落ち着いた表情でフライトを終えられ、さすが社会の荒波を乗り越えてきたもさと感じました。

今後も安全第一で“本番に強いパイロット”を貫いていただきたいと思います。

山本教官



小松竜太様 (事業用操縦士)

H7.2.20 JA4025

油谷試験官

事業用操縦士（飛）実地試験合格おめでとうございます。

試験当日は、西高東低の冬型で風が強く、気流も悪い天気でしたが、日頃の訓練の成果が発揮でき実地試験として満足できるものであり、担当教官として大変嬉しく思います。

殆ど毎日ブリーフィングルームで勉強されており、その努力は並大抵なものではなかったと思われます。

今後も、今回の試験までの努力経験を忘れず、かつ飛行技量を落とさない様注意して次の目標に向かって努力して下さい。

伊藤教官



新妻豊太様
H7.2.21 JA4025

(自家用操縦士)

油谷試験官

自家用操縦士（飛）実地試験合格おめでとうございます。

試験当日は、前日の小松さん同様西高東低の冬型で風が強く、気流も悪い状態でしたが、日頃強風時における訓練も積極的に実施され、十分実地試験時にその実力が発揮できたものと思われます。

お仕事の忙しい時期と実地試験が重なってしまいましたが、試験前訓練としての時間をお忙しいながらもお取り下さり有り難うございました。

これからも初心を忘れず、試験官の“君子危うきに近寄らず”のお言葉を思い出しながら安全飛行に努めて下さい。

伊藤教官

●ファーストソロ



相田雄一様
H7.1.26 JA3934

初単独飛行おめでとうございます。

風の強い日が多くなかなか初単独飛行にのぞめる日がなく苦勞されたと思います。

初心を忘れず、なお一層の努力で訓練に励んで下さい。

伊藤教官



C172によるグルメの旅 北海道 PART 2

No.5204 矢部 武弥

8月29日(続き)花巻へは模擬ILSアプローチを5マイル北、高度3000FTから開始。ところが高すぎて、スリッパをうんと使って(初めてマキシマムスリッパを体験)RWY20の指示標識の上で何とか100~150FTとなり無事着陸。ここで昼食に「冷めん」を注文したが、トイレが心配でツユはなるべく飲まないようにする。次の札幌APまでのWeatherは下北半島付近に雲のエコーがあるがまず大丈夫だ。



稚内上空

14:05 花巻AP T/O。Heading008で東北VORに向かう。盛岡をすぎたあたりから雲が出始め高度を取る。“東北VOR—函館AP—室蘭—苫小牧—札幌”のナビコースを作ったが、若松氏の提案により、直接札幌VORへ向かう。しかしこの辺り天気が悪く、雲の上を飛ぶため高度をどんどん取り、10000FT以上で飛行を続けた。半分計器航法だったので、室蘭が雲の切れ目からちょっと見えた時は本当にうれしかった。室蘭からは山岳の乱気流を避けるため苫小牧に向かう。苫小牧から左手に支笏湖、右手に千歳APを見ながら高度を8000FTまで降ろす。この辺りはゴルフ場だらけ。しばらくすると札幌の町が見えて、着陸の準備に入る。若松氏が空港は判りにくいぞと言うが、「大丈夫です」と私。地図では町の北側、石狩川の西側に空港があるので、石狩川から追って行くとすぐに空港を見つけ出せた。これもHondaでの長い長いNAVの訓練の賜物である。RWY14から着陸、そしてエプロンへ。私の駐機した前の機体に、何か見覚えのあるなーと思ったら、なんとJA3767、これにはビックリ。ここで燃料を満タンにしてもらう。

札幌の宿はすすき野のグリーンホテル。ここで何はさておき必ず行ってみたい店が、テレビで見た平成軒というラーメン屋だ。電話で場所を確認してタクシーに乗ったがなんと空港のすぐ近く。タクシー代の方がよっぽど高くなってしまった。平成軒は一切の化学調味料を用いず、無添加のラーメンで大変美味しかった。ラーメンの後はすすき野の寿司屋へ。ネタは新鮮で値段は安いし充分満足した夕食をとることができた。

8月30日 札幌AP T/O 11:15 → 礼文AP L/D 12:55

礼文AP T/O 15:30 → ダイコロ愛別 L/D 16:50

札幌のカウンターで礼文島はタクシーが数台しかないから予約しないと乗れないと脅かされて慌てて予約、そして少し遅れてRWY14よりT/O。海岸線沿いに留萌を通り遠別からHeading335で礼文に向かう。利尻島の北側を通り、左側に利尻APを見る。そしてうっ

すらと平坦な礼文島が見えだす。南北に長い島の一番北側に空港がある。高度は徐々に降ろしていたが、若松氏が「矢部さん、着陸はできるんですか」と変な質問をしてきた。「大丈夫です」と答えたが前日の疲れからか着陸準備をすっかり忘れRWYは目前だった。手順を矢継ぎ早にこなし、結構強い横風の中すこしふらつきながらもRWY32に無事着陸。予約したタクシーで島の一番南の、うに井が有名な礼文町の油壺まで昼食に行く。(空港から20km近くもあった!)早速3500円のうに井とホッケの干物を注文。さすがに礼文島、新鮮なうにが山ほどのっており最高の味。又島内いたるところに高山植物があり、その数300種類、あの殺人事件で有名なトリカブトも自生していた。



礼文をRWY32からT/O、島を一周して遠別へ向かう。この辺りの海は暗く寒そうで、沖縄のコバルトブルーの海が好きにはあまりなじめない。遠別を過ぎた辺りで奥歯が少し痛くなり、一瞬居眠り運転となる。腕をつねり眠気を覚ますが、やはり前日の高高度飛行が原因らしい。土別を過ぎるとダイコロ愛別APは目前、RWY07から着陸。若松氏はここの社員と顔馴染み、全くこの人の顔の広さにはあきれる。社有車を借りて温泉のある層雲峡で一泊する。



8月31日 一日中悪天候でフライトはだめ。ホテルの食事が悪く、旭川市内に宿を変える。夕食はガイドブックにある「鮭よし」へ。ここのネタは通常の6倍位はある。マグロのネタの大きさは幅4cm、長さにいたっては18cm位はあり、マグロの下に御飯がちょっとある感じだ。わさびも本わさ。うになどは海苔でまいた御飯2個にうにをスプーンで山盛り乗せてあり、まずうにだけしばらくの間食べないと下のシャリが食べられないのである。北海道のうには本当に鮮度がよく味も最高。けっして東京、ましてや大宮なんぞでは食べられないものだ。この旅で最高に驚き、同時に美味しい店だった。

9月1日 午前中は悪天候で全くだめ。午後2時から愛別町有のターボムーニーM20K J4019で30分程体験飛行をする。ムーニーは脚がゴムクッションなので着陸の時ピョンピョン跳ねると聞いていたが、上手に着陸できた。8000FTで165KtIASはさすが。

9月2日 ダイコロ愛別AP T/O 10:00 → 花巻AP L/D 12:40
花巻AP T/O 13:55 → 本田AP L/D 16:06

ダイコロ愛別APで、フライトプランを入れ離陸後旭川RADIOとコンタクトしAirborn Timeをレポートしプランをオープンする。(本田の場合、プランのファイルとオープンを便宜上同時にしている。他空港では'Report Airbone Time'又は'Airborn〇〇'と通報されプランがオープンとなり、そして着陸してクローズするとフライト完了となる。)

占冠、鷓川VORから東北VORを通り花巻へ着陸。ここで昼食の後、一路本田APへ。この日は天候が良く楽しいフライトになった。こうして無事に帰還したのであります。(夕張メロン、とっても美しかったです。ありがとうございました。運航部一同より)



ホンダフライングクラブ ロングナビゲーションツアー **参加者募集中!**

しばらくお休みしていましたセスナ172ロングナビゲーションツアーを、クラブ員の方々の御要望にお応えして再開いたします。第一回は5月に、以降毎月1回実施する予定です。当社のベテランパイロット(スクール生には飛行教官)が同行いたしますので、心配や気苦労無しに“セスナの旅”が楽しめます。

- 内容 第一回 ロングナビゲーションツアー
 - 期日 5月20日(土)~21日(日) 1泊2日
 - 行先 松山空港(道後温泉泊)
- ☆飛行ルートは参加者の方々の希望等を考慮して決定致します。また天候によっては目的地及びコースを変更する事があります。
- 参加対象者 ホンダフライングクラブ会員(スクール生及びライセンス)
 - 申し込み要領 電話または口頭にて運航管理まで御連絡下さい。先着3名様まで。定員に満たない場合はキャンセルさせて頂く事もありますので御了承下さい。
 - ・精算方法 1レグ毎に交代で、機長席に座った時間の精算とします。

今後の予定についてはクラブ・ブリーフィングルーム及びウイングニュースにてお知らせします。行先についての御要望もお聞かせ下さい。(鳥取蟹喰いフライト、青森林檜フライトなど。)



いろいろなものが本田にきたぞ！

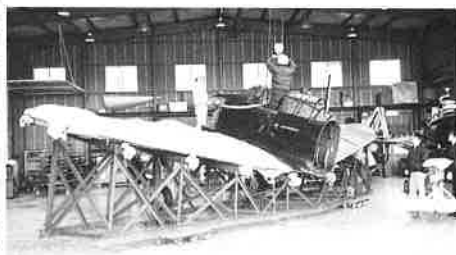
日頃テレビや映画などの撮影がよく行われるこのホンダエアポートですが、この3月にはとっても凄いものが2つやってきました。

一つは正義の味方・チビッコの人気者“オーレンジャー”です。子供向けのアクションヒーローの映画で、4月15日から東映系にて上映されます。撮影シーンは滑走路や格納庫前などでした。

もう一つは“零戦”です。こちらも映画の撮影で、タイトルは“きけ、わだつみの声”です。原作を御存じの方も多いでしょう。戦後50周年記念の作品で、監督は出目昌伸、出演は織田裕二・緒方直人など。6月から東映系で上映されます。

今回、本田にきた零戦は戦時中にテストフライトの時琵琶湖に沈み、戦後しばらくしてから引き揚げられた物です。かなりぼろぼろでしたが、誰も死んでいない、ある意味では幸せな機体と言えると思います。この撮影のためにお化粧直しをされ、エンジン（C172のもの）を搭載しました。もちろんそのエンジンではプロペラを回すだけで、飛ぶ事も、自走する事さえ出来ません。本田の行き帰りは写真のように分割されていました。それを第4格納庫で1日ばかりで組み立てて、約3時間かけて滑走路横まで運びました。

撮影終了後は、京都の嵐山美術館へ行くそうです。





さあ二種空港へ

クラブ員 荒川、尾脊、中田、千葉

関東平野を離れてたまにはロングナビに出かけてみませんか。クルージングで風景を楽しんだあとは、目的地での楽しみが待ち遠しいものですが、目的空港での着、離陸のプロシージャーが気になります。

或る日の名古屋空港での着陸、離陸のプロシージャーを記憶にもとずき紹介してみます。

LANDING PROCEDURE

PLT:Nagoya TCA,JA3940.
 TCA:3940,Nagoya TCA,go ahead.
 PLT:Nagoya TCA,3940,over Mikkabi altitude 6,500 feet
 VFR to Nagoya AP request T.C.A advisory.
 TCA:3940,Nagoya TCA,squawk1517.and Ident
 PLT:3940,1517 ident.
 TCA:3940,Nagoya TCA,advice when altitude change, QNH 3012.
 PLT:3940 roger,QNH 3012.
 *TCA:3940,traffic 2 o'clock 2 miles C-172.
 *PLT:Looking out. negative contact.
 PLT:Nagoya TCA,3940,Request descend for landing.
 TCA:3940,Nagoya TCA roger,contact tower 118.7.
 PLT:Roger,contact tower 118.79.
decending.....
 PLT:Nagoya tower,JA3940,5 miles east over Kasugai-inter,request landing.
 We have information CHAR-lee.
 *TWR:3940,Nagoya tower,request altitude.
 *PLT:3940,2,500 feet.
 TWR:3940,Nagoya tower roger,report right down-wind.
 PLT:3940 roger,report right down-wind.
 PLT:Nagoya tower 3940,on right-down-wind,request landing runway 34.
 TWR:3940 Nagoya tower,report turning base.
 PLT:roger,report turning base 3940.
 *TWR:3940,Nagoya tower,extend down-wind.
 *PLT:3940 roger,extend down-wind.
 TWR:3940 Nagoya tower,turn base,cleared to land,report turning final.
 *PLT:3940 turning base, verify landing clearance.
 TWR:Clear to land,report turning final.
 PLT:Clear to land,report final.



クルージングは見張り兼で風景を楽しもう。



ターニングファイナル (クリアランス確認済)



ショートファイナル (Holding A300 insight)

PLT:3940,turning final runway 34.
 TWR:Wind 360 at 10.
 touch-down
 TWR:3940 via WISS-key-02 and contact ground 121.7.
hold out side of stop-line.....
 PLT:Nagoya ground,JA3940,request taxi clearance.
 GND:3940,Nagoya ground,taxi to spot see-AIERAH-02.
 PLT:3940,taxi to spot see-AIRRAH-02.
 stop and park.

DEPARTURE PROCEDURE

PLT:Nagoya ground,JA3940.
 GND:3940,Nagoya ground,go ahead.
 PLT:3940,VFR to Honda AP. request taxi clearance.
 We have information DELTA.
 GND:3940,Nagoya ground,taxi via WHISKEY 02 hold
 short of runway.
 Taxing
 GND:3940,hold short of the runway and contact tower
 118.7.
 PLT:Roger,hold short and contact tower,3940.
 Hold in front of stop-line
 (普通はここでPLT:Ready.)

TWR:Clear for take-offとなる。)

- *TWR:3940,hold short of runway,A300 is taking-off.
 A300 get clearance and take-off
- *TWR:3940,do you accept to hold for wake turbulence
 for 3 minutes?
 *PLT:.....???????
- *TWR:3940,do you accept to hold for wake turbulence?
 *PLT:Roger,hold.

TWR:3940,Taxi into position and hold.
 PLT:Taxi Into position and hold.
 Taxi Into position and hold at take-off position for 2 minutes
 TWR:3940 Nagoya tower cleared for take-off,righth turn departure,wind 350 at 12.
 Taking-off and break traffic.....
 PLT:Nagoya tower,3940,5 miles east over Kasugai-inter 4,000 climbing,request changing frequency.
 TWR:3940 Nagoya tower,changing frequency approved good day.
 PLT:Good day.

(この後TCA にコンタクトしrader advisoryを受けると良いでしょう。)

- *は状況によるプロシージャーと見て下さい。
- 上記は一例で、御出掛け前にAIMを参考に、本田航空の教官に確認されると良いでしょう。
- さーロングナビにテイクオフ。



タクシークリアランスをグランドコントロールに



次は我々にクリアランスだ、タービュランス注意



魅惑のマンハッタンライト(前編)

No. 1794 高辻 育史

自分で操縦するセスナから、エンパイア・ステートビルをはじめとするマンハッタンの摩天楼を眺め、自由の女神の上空を旋回する……。一生に一度はやってみたいフライトですが、実はこれが意外と簡単にできるのです。

(1) マンハッタンの飛行環境

別名ビッグアップルと呼ばれる大都市ニューヨークにはクラスBと呼ばれる管制空域内に大空港(ジョン・F・ケネディー国際空港、ラ・ガーディア空港、ニューアーク空港)があります。大型機とのニアミスを防ぐためにもこのエリアの理解は非常に重要です。さらにこのクラスBの外側にクラスDという、ビジネスジェットやコミューター、軽飛行機用の空港を含む管制エリアがあります。

(2) リンカーン・パーク・エアポートについて

今回のフライトベースである「リンカーン・パーク・エアポート」(以後LPAP)はマンハッタンから北西に20マイルと一番近く(車で30分)にあります。このエアポートはすぐ北側からクラスB外になるため、多くの自家用機がベースとしている人気のアン・コントロール飛行場です。滑走路は長さ2942FT、幅40FT、(19-01)と小さいながら、飛行機を眺めながら軽食の取れるレストランや、フライトスクールも2つあり、比較的充実しています。

(3) いよいよチェックアウト!

今回はその内の一つ「ワグナー・エアウエイズ社」からパイパー・アーチャーPA28-181を借りる事にしました。レンタルのためのチェックアウトは非常にフレンドリーな雰囲気です。左右の急旋回、旋回を含むスローフライト、アプローチストール、3回の離着陸をやってOKでした。驚いた事に米国の免許を持っているかとは聞かれましたが、見せろとは言わないのです。約1時間半の、地元観光解説付きのチェックアウトでした。

(4) マンハッタン・フライト!!



①リンカーン・パーク・エアポート内のワグナー・エアウエイズ社(手前の2機はレンタル可能なセスナ172)

このLPAPでの注意点は、住宅が近くTGLは自粛している事、ATCではコールサインは使わずセスナだチェロキーだと機種名でコールする事です。また空港の北東には病院と学校は飛行禁止で、その騒音防止の飛行ルートはレストランの紙製テーブルマットにも印刷されていました。南側

のエクセル空港の管制空域と、一本だけの滑走路の冬場の強い横風にも注意が必要です。(横風着陸の腕は磨いておくこと!)

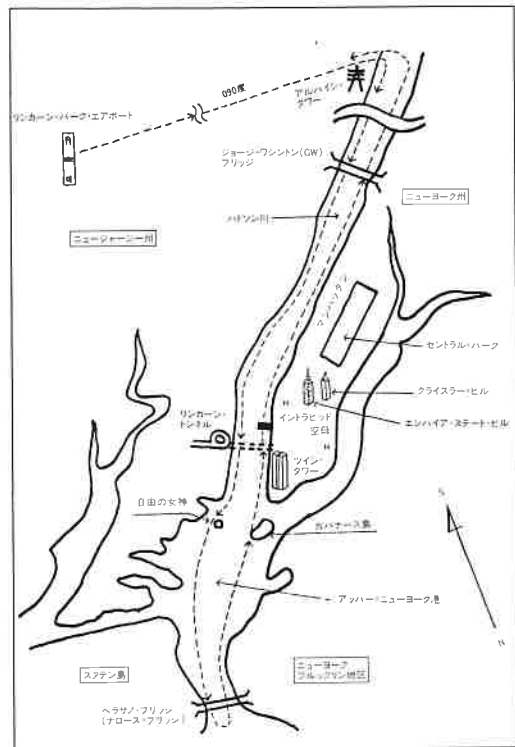
さて、マンハッタンの西側を流れるハドソン川の上空はクラスBエリアですがそれは1100FT以上でその下は全く自由に飛行できます。つまりマンハッタン遊覧はこのハドソン川に沿って1000FT以下の高度で飛行するのが一般的となっています。

基本ルールは、川を南下する時は川の西側(ニュージャージー・サイド)、北上する時は東側(ニューヨーク・サイド)を飛ぶこと。周波数123.05で適宜位置通報を一方送信すること。自由の女神の上空で旋回する際には固定翼は逆時計回り、回転翼は時計回りが望ましいなどです。

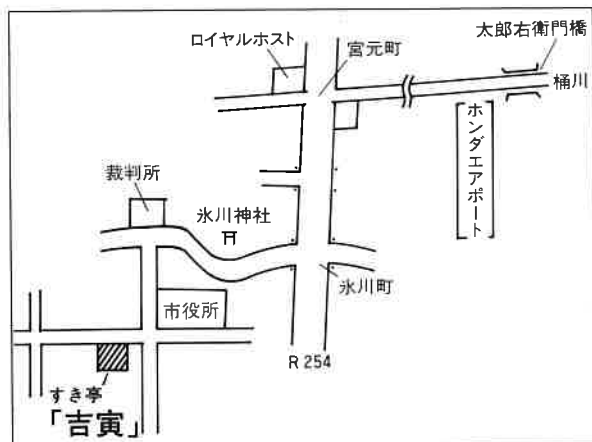
ではいよいよ“Lincoln Park Traffic, Cherokee Departing RWY19, East bound”と送信してテイクオフ。75~80KTSで高度1500FTまで上昇、HDG090にしましょう。約10分でハドソン川が見えてきます。最初の目標は赤白の放送塔「アルパインタワー」(936FT)です。クラスBエリア(この辺りは1500FT以上)の下をくぐってハドソン川まで徐々に高度を下げて1000FT以下にしましょう。川の上は気流の悪いところが結構あります。パワーを絞って速度をおとすと景色も楽しめて一石二鳥です。アルパインタワーを通過して、ハドソン川を南下し始める時は“Hadson river traffic, Cherokee, Over Alpine Tower at 900FT, South bound”と位置通報しましょう。

その先に大きな灰色の「ジョージ・ワシントン・ブリッジ」が見えてきます。ニューヨーク州とニュージャージー州をつなぐ朝夕は大混乱する橋で、重要な位置通報点では「GWブリッジ」と呼ばれます。そして左前方からマンハッタンの摩天楼が迫ってきます。川の左側にはベトナム戦争で活躍した「イントラピット空母」がドックインしています。(現在は航空・宇宙博物館)上空から見る空母は、着陸は自殺行為に見える程とても小さく、米海軍のパイロットが特別な敬意を払われる訳がわかります。この右側には道路が大きくループして地下に入っていく「リンカーントネル」があります。ここでも位置通報を。

(以下次号へ続く)



ホンダエアポート周辺のおいしいお店シリーズ No.9



すき焼き、しゃぶしゃぶ、フランス料理

すき亭「吉寅」

Tel 0492-22-0102

営業時間 午前11:00から
午後9:30

定休日 毎週月曜日
(祝日の場合は翌日)

明治10年創業の老舗「吉寅」を皆様にご紹介致します。すき焼きにしゃぶしゃぶ、フランス料理と一見奇妙な組み合わせですが、常に新しい味を追求して、グルメ通の間では評判のお店です。先頃、美しく建て直された店舗は歴史の町川越にぴったりの景観です。歴史に培われた極上の料理をお楽しみ下さい。



/新/入/会/員/紹/介

フライングクラブ

1905 塩飽智彦

1906 衣笠秀樹

フライングスクール

5646 石井重毅

5647 小山和彦

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

五嶋和広 H7.5.6

6 月中に切れる方

神長 光夫 H7.6.7

森川 洋 H7.6.9

林 和之 H7.6.9

小林 英樹 H7.6.14

山本昭三郎 H7.6.30

内海 工 H7.6.30

小高 考信 H7.6.28

早川 憲治 H7.6.28

高橋 久一 H7.6.15

泉水 薫夫 H7.6.14

●申請に必要なもの

住民票 1 通

練習許可申請書 1 通

③申請書の住所は、住民票にある通り、丁目、番地等を略さずに書いて下さい。

また、欄外に捺印を押して下さい。

写真 (インスタントは不可) 3.5cm×4.5cm 2 枚

印鑑 (シャチハタ不可)

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

国際空港診療所 (羽田空港全日空到着ロビー近く) 03-5757-1122

【個人で操縦練習許可書をお取りになった方へのお願い】

個人で操縦練習許可書の申請を行っているスクールの方は、管制区内での操縦練習の許可申請で個人の練習許可番号及び有効期限が必要となりますので、是非お早めに本田航空、運航部まで御連絡下さい。 TEL 0492-99-1141

学 科 講 習

5 月	
日付	科 目
7日(日)	工 学 - 4
12日(金)	航 法 - 4
14日(日)	運 航 一 般 - 4
21日(日)	B I F - 2
26日(金)	気 象 - 4
28日(日)	空 中 操 作 - 4

6 月	
日付	科 目
4日(日)	通 信 - 1
9日(金)	法 規 - 1
11日(日)	運 航 一 般 - 1
18日(日)	工 学 - 1
23日(金)	航 法 - 5
25日(日)	空 中 操 作 - 1

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

・下記のクラブ員の方の連絡先を御存じの方は、お手数ですがクラブ事務局までお知らせ下さい。

会員番号	御氏名 (敬称略)		
1379	堀 明宏	5370	手塚 兼敏
1387	渡辺 忠夫	5483	長澤 芳雄
5124	名倉 彰男	5511	福澤 計人
5185	関根 二三夫	5563	森川 正史
5343	斎藤 英昭	5579	市橋 正仁

クラブ員の皆様へ

- ・ライセンスの皆さん、御自分の“リフレッシュトレーニングの日”を決めてみませんか？ 毎月〇日とか、毎月第〇火曜日など、決めておくと間延びせず確実な技量維持が出来ます。運航部では予約がよりスムーズに取れるよう又取り忘れの無いように協力していきます。
 - ・本田航空では、スクール入会者及びホンダ車購入希望者を御紹介戴いた方に無料飛行券を進呈致します。
 1. スクール入会者の御紹介の場合……1時間飛行券
 2. ホンダ車購入希望者の御紹介の場合（御成約のみ）……20分間飛行券
- ☆3月にスクールの方からホンダ軽四輪をお買い上げいただきました。謹んで、20分飛行券を進呈させていただきます。
- ・飛行訓練装置“フラスカ”は3月より九州の航空会社にレンタルすることになりました。御利用ありがとうございます。
 - ・平成7年分のクラブ年会費を未だ納めていない方、恐れ入りますがなるべく早めをお願いします。本田航空・受付か、下記へ御入金下さい。

振込先：さくら銀行 桶川支店（普）0100498
本田航空株式会社

☆振り込み手数料は御負担願います。

ウィングニュース 131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

表示イラスト／板橋 繁男

へ練習の員々で

このクラブは、飛行機の操縦を学ぶための練習場として、
多くの飛行愛好家にとって、貴重な機会を提供しています。
ここでは、基礎から応用まで、体系的に学ぶことができます。
また、先輩からのアドバイスや、仲間との交流も、
大きな励みになります。ぜひ、この機会を逃さず、
飛行の楽しさを体験してください。

学科課程表

1. 航空概論
2. 航空法規
3. 航空機の構造
4. 航空機の操縦
5. 航空機の整備
6. 航空機の運用
7. 航空機の事故調査
8. 航空機の安全

HONDA **FLYING CLUB**

〒100-0001 東京都千代田区千代田 1-1-1
TEL: 03-XXXX-XXXX

このクラブは、飛行機の操縦を学ぶための練習場として、
多くの飛行愛好家にとって、貴重な機会を提供しています。
ここでは、基礎から応用まで、体系的に学ぶことができます。
また、先輩からのアドバイスや、仲間との交流も、
大きな励みになります。ぜひ、この機会を逃さず、
飛行の楽しさを体験してください。