

WING NEWS

HONDA FLYING CLUB



HONDA FLYING SCHOOL

1995. OCT



De Havilland D.H.60X Cirrus Moth

Country of origin : Great Britain.1925

Type:Two-seat land-based primary trainer.

Dimensions:Wing span 9.14m(30ft 0in),length 7.29m(23ft 11in),height 2.68m(8ft 9.7in),wing area 22.6sq m(243sq ft).

Powerplant:One De Havilland Cirrus I,four-cylinder inline engine rated at 65hp.

Weights:Empty 436kg(960lb),loaded 748kg(1,650lb).

Performance:Maximum speed 163kph(102mph)at optimum altitude.service ceiling 134kph(83.75mph).

Operational range:470km(293miles).

Service:First flight 1925.

※単位 lb (エルビー)
ポンドです。

134

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



五嶋和広さん (自家用操縦士)

H7.7.24 JA4025

石川試験官

自家用操縦士実地試験合格おめでとうございます。梅雨期と重なって実地試験が3度も順延となり、(御本人は予感があつたそうですが)、大変な御苦勞があつたと思います。幸い4度目は天候に恵まれ、元氣一杯の聲を出して、普段の力を存分に發揮され、見事合格されました。今後も安全飛行で大空を楽しんで下さい。

山本教官



林 尚徳さん (自家用操縦士)

H7.7.24 JA3937

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。

忙しい病院の勤務の合間にもかかわらず、実地試験受験前の集中フライト訓練、夜遅く迄の口述試問のための座学等、積極的に臨まれ、その努力が実って今回優秀な成績で見事合格されました。

今後、定期的な技量の保持に一層の努力をされ、ライセンスとして楽しく安全なフライトをしてください。

伊藤教官

試験概要

・口述試問, AW, B I F, T G L,

NAV (桶川駅—野田駅—千葉北IC—竜ヶ崎A/P TGL

筑波山頂—宇都宮駅—桐生駅—花園IC—HONDAエアポート)

(コース変更 宇都宮駅—HONDAエアポート)

・試験後の試験官の講評

今後自家用操縦士として飛行するにあたって。危ないと思ったら止める勇気を持つ事、自分がうまいと思った時が一番危ない、自分や他人の命を守ること。

●実地試験合格



河合 秀晃さん (自家用操縦士)
H7.7.25 JA3937

稲益試験官

自家用操縦士実地試験合格おめでとうございます。

受験当日は大変暑い日でしたが日頃の努力の成果が実って今回優秀な成績で見事合格されました。林さん、新妻さんと共に仕上げの集中フライト訓練、夜遅く迄の口述試問のための座学等、積極的に臨まれ自家用操縦士としての知識、技量を十分に身につけ余裕の実地試験合格でした。林さん、新妻さんや他の倶楽部員との親睦をさらに深めロングNAVIGATION等楽しい安全な飛行をして下さい。 伊藤教官

試験概要

・口述試問, AW, B I F, T G L,

NAV (桶川駅—佐倉田駅—竜ヶ崎駅—竜ヶ崎A/P T G L

竜ヶ崎駅—千代田石岡 I C—小山駅—桶川駅

(コース変更 筑波山—関宿VOR—HONDAエアポート)

・試験後の試験官の講評

今後 第二種飛行場 (タワー交信) やロングNAVIGATION等の経験を積んで自家用操縦士としての知識、技量の益々の向上を期待しています。

●ファーストソロ



濱野伊知郎さん
H7.8.24

JA 4025

ソロでの着陸は、今一つ満足がいかない様子でしたが、チェックフライトでのトラブルは正確に飛行しておられたし、また、返し操作も上手でした。

もう少し、視野を広くして返し操作を実施すれば、もっと安定すると思います。今後も頑張ってください。

本田教官



大空への思い

5484 五嶋和広

平成元年、薫風かおる頃、日本がバブル経済で謳歌の時、大空への思いを抑え切れなく本田航空に入校いたしました。小田嶋さんより地上滑走を受け“月2時間の限定時代”で、これで免許取れるのかなあと自問自答したものです。やがて訓練も高度になり小生の技量との“ギャップ”に狼狽すると教官が察知し指導を受けるの日々でした。座学にも社員の方々の熱意を受け、飛行教官の座学には本田航空の人材の豊富さをまざまざと見せられました。いま、手元に“ライセンス”があります。ここまで達成する事できたのも、山本教官をはじめ職員の皆様の協力の賜ものであります。これからもエアマンシップを忘れず安全なフライトに精進いたします。



5年間で1番暑かったフライト

No.5534 河合秀晃

思えば5年前の秋……本田でスクールの入会手続きを済ませ、たくさんの参考書を頂いたのがこの世界での第一歩でした。参考書を渡して下さった小森谷さんに「こんなにたくさん勉強しなければライセンスをもらえないんですか？」と言ったことがつい昨日のこのように思い出されます。それから4年間のんびりと、けれどあきらめずに楽しみながら月2～3回のペースで訓練をしてきましたがとうとう今年の5月にファイナルチェックを受けそして実地試験を受験することになったわけです。



試験前の約2ヶ月間は実地試験がWxで流れてしまった林さんと一緒に伊藤教官の特訓(フライト、座学)を受けることが毎週末の日課となった。

そしてある日教官に「林さんの次の日に実地試験が入りましたよ」と言われたものの、私の担当試験官は稲益試験官という本田には初めていらっしゃる方である。2月に実地試験を受けられた新妻さんのオーラル対策の勉強会にも参加させて頂いたので、いわゆる「過去問」はけっこう勉強していたつもりであったが、新試験官についてはわからない。教官いわく「謙虚でやさしい試験官らしいよ」ということだが「態度はやさしく、合否は厳しくという事もありますよねえ。」と不安な私。ともあれ特別な対策はなしとあきらめて今ま

で多少なりとも勉強してきたことの復習に専念することとした。フライトの方はというとWxに恵まれ、それなりに予定は消化してゆくものいまひとつ安定感に欠けるまま実地試験に突入することとなる。

試験前日の昼過ぎには本田に入り、WXをチェックしたり、資料を読んだりしていた。この日は林さんの実地試験の日、我が試験機J A 3937と伊藤教官は林さんの試験のためフライトの真っ最中である。昨日もフライトできたのでこの日はフライトはやめ（もう今更どうなるものでもあるまい）1人でぼんやりと明日の準備（といってももうあまりすることもない）をする。夕方林さん合格の知らせが入る。このところ苦楽をともにしてきた方だけに本当に良かったと思う反面、明日私だけ不合格になってしまっははかなりばつが悪いという気持ちもつる。明日の出発前の確認の準備を済ませ、林さんが聞かれたというオーラルの問題をとりあえず勉強して本田の4階の部屋で寝る。今日1日ブラブラとのんびり過ごしてしまったせいと明日への不安からか、ほとんど眠れぬままいよいよ実地試験の日がやって来た。

6時半に2階に降りると伊藤教官がWxチェック中。本日関東地方は太平洋高気圧の圏内に入っており、午後のCbと熱雷以外は特に問題はなさそう。しかし、数日来風が弱く視程が悪い（地上視程で3kmほど）。それにすごく暑くなりそうである。試験官が来るまでには視程も回復するだろうということで準備開始。9時前には試験官もやって来られ出発前の確認が始まった。

Wxブリーフィングでは「視程は5kmぎりぎりあります」と宣言してA/Wに出発してはみたものの「ヤバイ！前がよく見えない」。低視程下での訓練は試験前にそれなりにやっていたため、精神的な動揺はそれほどないものの、地平線はもちろん、仮想の地平線の設定もむずかしい。試験官もなんとなく不安そうに見張りに専念している。A/Wの出来はともかく、へたをするとロストしそうである。A/Wでロストなんてみっともない真似だけはするまいと、鴻巣のゴルフ場と新幹線が見える位置を必死にキープ。何とかA/W、TGLを終えて帰る。事務所へ戻る途中、「教官、着陸が1回もうまく決まりませんでしたねえ。」との私の不安そうな訴えに「ソフトにランディングしていれば大丈夫！」との力強いお言葉。気を取り直してNAVの準備に取り掛かる。しかしあまりの暑さに頭がクラクラする。午後まともに飛べるだろうかと不安になる。NAVではまず佐倉に向かう。下総TWRにコンタクトするものの126.2MHzをいつもはほとんど使用していない入間TWRが頻繁に使用しており、やけにうるさい（後から聞いた話によると、日高の乗用車乗っ取り事件で報道のへりがたくさん飛んでいたらしい）。なんとか間をぬってコンタクトし下総を通過、東京TCA、大利根FS、竜ヶ崎FSとコンタクトし、着陸態勢に入る。竜ヶ崎

オーバーフィールド時にR/W 08からちょうど1機離陸して行くのが見える。もしその機体がTGL機であるならばちょうどエントリーあたりでかち合うはずであるが見失ってしまう。フライトサービスに問い合わせるものの「多分TGLだと思いましたが」と心もとない。当の機体も何も応答しない（このあたり桶川アドバイザーのサービスは素晴らしいと思う）。エントリーで目を凝らして見張りをするがなかなか見つからない。ストレートアウトで行ってしまったのかとも思い、まさにダウンウインドに入ろうかという時に発見、360度回避操作に入る。TGL後、霞ヶ浦、石岡を經由、筑波山に向かう。ふと見ると、試験官は暑さでグッタリしているように見える（セスナは特に暑い！）。「乗客？（試験官）の体調が悪ければ、速やかに飛行を打ち切るのも機長の大切な義務だと思うがどうでしょうか」などと考えているうちに筑波山通過後コースチェンジの指示。関宿VORを使って本田に戻るよにとのことである。桶川アドバイザーにWxを問い合わせると、西方にCbがせまっているが今のところなんとか大丈夫らしい。ほっとしつつ無事帰投する。

試験官の最後の講評ではフライトについてはほとんど触れられず、今日のCbのような天候の急変、機体のトラブルなどの時、どこの飛行場にでも降りられるように下総や横田あるいは羽田、成田といった飛行場の諸元もしっかり研究しておくよにとのことであった。

以上が私の今までフライトで1番暑かった、実地試験での出来事です。

思い返せば、ドキドキもののファーストソロや大島、松本、福島への訓練フライト、クラブ大会でのまぐれ優勝など、楽しい思い出ばかりが回想されます。日本でライセンスを手にするコツは、あせらず、楽しくフライトを続ける事だと思いますし、本田ではそれが可能だと思います。

5年間も辛抱強く私を指導して下さった伊藤教官をはじめとする本田航空の教官・職員の方々、スクール・クラブ員の方々、それから文句を言いながらも協力してくれた家族の者（といっても家内とねこ1匹のみですが）、本当にありがとうございました。どうかこれからも続けてご指導下さいませよう宜しくお願い申し上げます。

※実地試験合格及びファーストソロを向かえた方へ、本田航空より記念の楯を贈呈させていただきます。また受けとっていない方はお問い合わせください。



MS-DOSパソコンをお持ちの訓練生の方へ

No.5096 小野田健司

B I Fで理解しにくいADFのインターセプションのトレーニングに使用できるプログラムを作りました。

パソコンのフライトシミュレーターのプログラムは機体のコントロールがむずかしくB I Fのトレーニングには不向きです。

これはDGとADFのみで、インターセプションだけに集中して練習ができます。即ちエアクラフトコ

ントロールは一切無関係で、ヘディングのコントロールだけにしてあります。



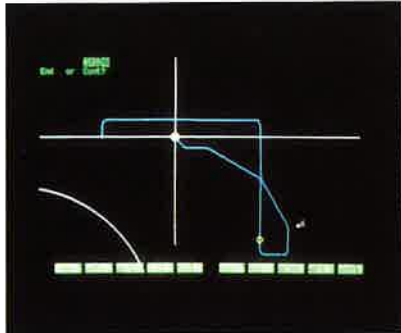
・設定の画面

使用法は、まずフロッピーディスクをセットしてリセットボタンを押します。次は両面を見ながら入力していきますが、最初は機種を選択をします。これはパネルの配置の違いは無く、エアスピードの違いですので、どちらを選んでも画面表示は同じです。次は使用滑走路を聞いてきますので、14または32を入力して下さい。スタートが桶川飛行場にあります。つぎに風の状態を聞いてきます。指示にしたがって入力してください。(但し最初のバージョンはウインドカームにしてありますので風を入れても無視します。)ここからフライトが開始となりスタートは(テイクオフ?)本田エアポート上空です。ファンクションキーの8番(f-8)を1回押す毎にヘディングが左に5度変化します。同様にファンクションキーの10番(f-10)を押すと右に変わります。f-6のキーはNDBステーションのセットのチェンジで大宮NDBのセットを熊谷、成田の北側、立川、桶川(これは実際には存在しません)等に変更できます。f-9キーに、Sのマークがありますが使用してません。(ここから1秒ごとに機位を計算して5秒ごとに記憶させています。)フライト終了は、f-1キーを押します。すると画面が変わり表示の縮尺の程度を聞いてきますから番号で入力してください。(広い空域を見たいとき〔広〕を選ぶ)つぎは表示したい空域が桶川の飛行場を中心としてどちらの方角かを、北を上にした向きで入力します。

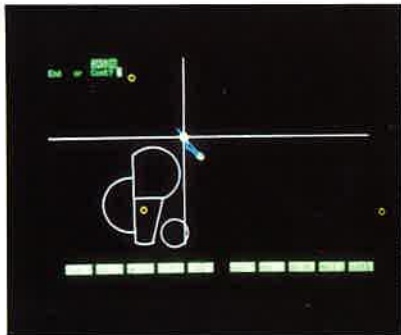
すると出発点を基点とする東西南北の基線とNDB局と入間、横田、立川、調布の管制圏の表示がされて水色で飛行経路が示されます。なおこの後“C”を入力すれば、縮尺、表示位置を変えて、何度でも表示が可能です。しかし、プログラムを終了させると再度の表示は不可能です。再表示のとき“C”ではなく“E”を入力するとプログラムが終了します。(方位は磁方位ですのでチャートとは方位がずれています。)



・飛行中です



・航跡も出てます



本プログラムは、MS、DOSのマシンで使用可能です。ただし記述言語はBASICです。改良点はDGの動きを早めてもう少し本物らしく表示することと、VORを加えること、時計を表示させること、それに前にも書きましたが風の要素をいれることです。改良版が出来ましたらまたお知らせします。

このプログラムを御希望の方がいらっしゃれば、実費（フロッピー代のみ）又は空のフロッピーと交換で差し上げます。

問い合わせ先 小野田 0429-59-6523又は事務局0492-99-1105（山本又は小田嶋まで）

※お願い

御家庭で眠っているNECパソコンをお持ちの方はいらっしゃいませんか。クラブに貸していただけたら、小野田さんのフロッピーをクラブルームでも使用できるようにしたいと思います。旧式でけっこうです。貸して載れば幸いです。（問い合わせは同上）

……お詫び……

前号1995.AUGで“アメリカンノスタルジー”寄稿者名がもれていました。クラブ員5521 荒川光治さんの寄稿でした。素敵な原稿をありがとうございました。

クラブ見学会報告

JALシミュレーターに乗ってきました！

クラブ理事の熱意と日本航空の皆さんの御厚意によりついにクラブ見学会初、念願のシミュレーターを操縦できる日がやってきました。さすがにクラブ員の皆様からの参加希望も早く集まりました。(中には直接申し込みにきた人もおられました。)

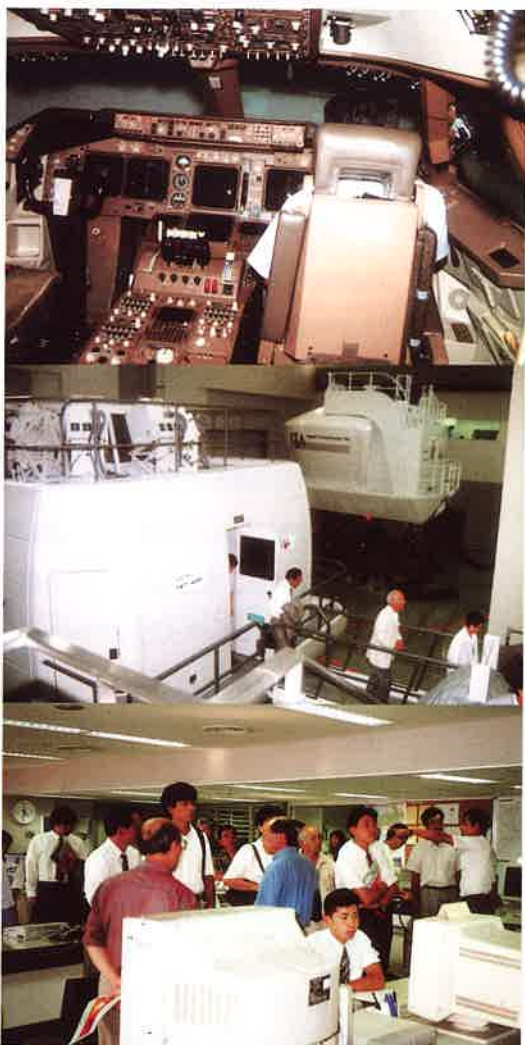
平成7年8月7日AM11:00羽田テクニカルセンター時間通り集合。CABの見学に向かうグループとシミュレーターに乗るグループに分かれて出発！

CABでは担当の局の方が、プランファイルの現場や捜索救護センター、RAG局(新島、神津島)などを解説しながら案内して下さいました。いつもは、電話か無線でしかうかがい知る事の出来ない生の現場を見学して、多くの人に支えられて私達は飛んでいる事を実感しました。

JALテクニカルセンターにて、使用シミュレーターの機種はB747-400とB737でした。操縦は一人約10分、2回ぐらいずつ着陸を実施。中には着陸に失敗し墜落した人もいたとかいないとか……。とにかく最新のテクノロジーに囲まれたコックピットは(いつもの小型機とは違いすぎて)夢のような空間でした。

後半にはグループも入れ替わり、途中シミュレーターが不調となるハプニングにも負けず、全員が予定通りその見事な着陸を披露することができました。

さて見学会の後はお待ちかねの親睦会です。場所は羽田の中の中華料理店。見学会には残念ながら不参加でも、親睦会には駆けつけてくれたクラブ員の方もいて、大いに盛り上がりました。(熊坂記)





佐渡一泊ホンダフライング、ロングナビゲーション

No.726 杉田政男会長 8月26日～27日 J A 3937



参加者若松教官、新井さん、畠山さん杉田と四名です。ヤット 10時13分 テークオフする。最初の機長は畠山さんである。機はぐんぐん上昇して行く。視界は良く第一経路の小諸に向う。今回のロングナビゲーション一泊の旅はホンダフライングクラブの夏季行事の一つで料金

割引きとなっている。先ず「隗より始めよ」で参加することになった。

当初は本田エアポート→庄内空港→佐渡空港→両津に一泊後、佐渡空港→新潟空港→本田エアポート着のコースであったが、有視界飛行ではご存知の通り昔から天気次第で必ず目的地に行けるとは限らないのである。気象情報とその後時間経過を予想し、地図とニラメッコが続く。結局庄内空港は取止めて、天候の良い富山空港を選んだ。(結果は大当り)。好天の中に適度な層雲があり快適な飛行となった。軽井沢を利用して小諸→上田→大町→糸魚川→魚津→富山のコースを飛んだ。途中で、新井さんが機長に交替する。私は後席でゆっくりと風景を楽しむ、操縦する人からみれば景色どころではなく汗が出る。私はかつて日本二百名山(深田久弥選)を50ほど登山したことがあり、中途の左側に北アルプス、右側に雨飾山等はなつかしく感じる。乍ら、パノラマ風景を眺め、バス数時間と一日掛りで縦走したコースも、数分で飛ぶ。真中を流れる姫川流域は、先の豪雨で山崩れの跡も生々しく見られ、川は5-10mも砂利が滞積し川底が上ったとのこと。糸魚川を左へ廻り、魚津を通過、12時08分富山空港に着陸する。真夏の暑い中に連絡事項をすまし、給油し空港内にて昼食となる。夕方の御馳走を期待して軽い食事にする。14時富山空港をテークオフ。私が操縦の担当となり佐渡空港まで飛ぶ。隣りは若松教官が席っているので、安心である。出発時より着陸まで、色々と教わり改めて勉強した次第です。まだまだ私の知らないことが数々あった。パイロットは、いつでも初心を忘れずに、安全確認を怠らずに。我々は、教官の手の手で操縦していることを知らされる。佐渡空港は初めてである。新潟APとコンタクトし、佐渡空港の諸元を聞く。空港は両津港に隣接する加茂湖の北側にある上空を一周して加茂湖より進入する。RWY10で長さ890mの無人空港で職員一人で、旅客機は休止している。所定の位置まで誘導して戴く。そしてミクスチャーをリーンにする。15時23分であった。タクシーにて10分位で街を通り海岸通りにある住吉温泉内の旅館に入る。

旅館の前は海で、教官と荒井さん、畠山さんはキレイな海で泳ぐ。夕方であったが、ま

だ海は温かった。夕食は海の幸ほかのご馳走で、時間一ぱい楽しく小宴会ですごす。モチロン二次会にも行った。土曜日の港町は旅館も飲食街も満員の状況だ。

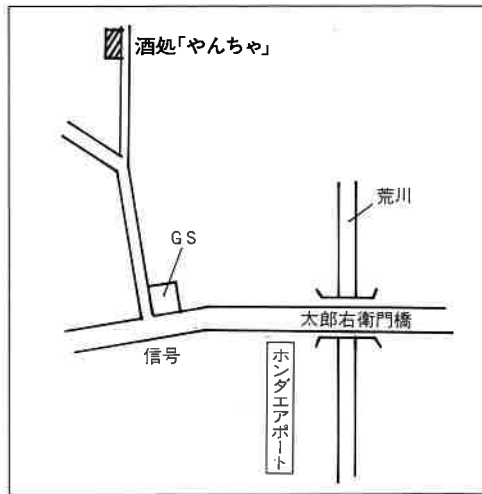
翌日の天候は朝から曇っていて少し下り坂で、気象情報では南方がいいので、新潟空港

は止めて松本空港に皆で決める。宿のオカミは折角佐渡へ来たので午前中観光に案内することのだが、こちらはそれどころではなく、空から観光することにした。港で早々と土産を買い、空港へ向う。荒井さんの機長でテークオフ。大佐渡小佐渡と真中の平野は、黄金色に見える。相川の金山跡がV字に凹んで見える山を越えて小木港へ出る。佐渡の悲恋物語りのタライ舟が見える。一周して進路を直江津港沖にとる。佐渡フェリーは一万トンの船で、新潟→佐渡直江津は国道350号とのこと。海上も重要な道路なのです。フェリーとオンコースで350号を飛ぶ、糸魚川より左に入り、青木湖→大街→松本空港にスーレートインで進入、風があり先着のモグラ殿は着陸出来ずに帰ったらしい。

我々は、平常の通り落ち着いて12時00分安全着陸する。給油時間を利用して、空港内にて食事をすませ、最後は畠山さんが機長になる。諏訪湖を通過、霧ヶ峰高原車山高原を越え、右に蓼科山を見てはるかに特徴のある荒船山が左に見えて来る。白田町のロケット（覚えると便利）を下に見る。荒船山を過ぎると、下久保ダム上空に出る。今年の東京の水は大丈夫と占う。少し雲が出て来たが、層雲の間を通過。秩父と武甲山を右に見て下って行くと平野に出た。畠山さんは汗が出て良い勉強になったと言って居りました。新井さんは、ベテランにみえ自信の程がわかります。私は後席で風景の説明役、皆それぞれ楽しいロングナビゲーションの旅でした。今回のコースは、知っている山があり、姿を覚えていたので、大変参考になりました。高度を下けているうちに暑くなって来たと思う間もなく、14時50分無事に本田エアポートに無事帰着しました。若松教官を始め荒井、畠山両氏に大変お世話になりました。次回を楽しみにして居ります。 終



ホンダエアポート周辺のおいしいお店シリーズ No.12



酒処「やんちゃ」

Tel 0492-97-4169

営業時間 午後6:00から午後11:30

定休日 毎週月曜日

今回は、川島の住宅街の中にあり、つい見過ごしてしまうような店ながら、店の造り、雰囲気、料理とも自信をもって紹介できる店「やんちゃ」を皆様にご案内致します。

この店、川島にありながらとびきり新鮮な刺

身が自慢です。(盛り合わせ2,000~)、刺身の他には寒くなるこれからの季節にぴったりの魚介類いっぱいの鍋が掛け値なしにおすすめです(寄せ鍋1人前1,500~)。10名位まで小宴会も予約できますのでフライトの後に鍋を囲みながら飛行機談義に花を咲かせてはいかがでしょうか。地元川島の隠れた名店「やんちゃ」是非おためしください。

新/入/会/員/紹/介

フライングクラブ

1913 山本先人 H7.9.4

1914 星野信也 H7.9.4

(敬称略)

空から紅葉狩り!

「秋の日光紅葉フライト」キャンペーンのお知らせ

日本の四季の中で、空からの眺めが最も美しい秋の紅葉シーズンがやって来ました。本田航空ではこの時期に日光へ紅葉見物に行きたいクラブ会員ならびにスクール生の方を応援します。この「日光紅葉フライト」を実施された方は通常飛行料金の15%割引引きと致します。

期間：10月14日(土)～10月29日(日)

コース：日光方面（経路は設定なし）

(例) 往復とも日光ダイレクトコースで飛行時間は約1時間10分

詳しくは運航管理までお問い合わせ下さい。

USE CAUTION

操縦練習許可書期限が迫っています（敬称略）

11月中に切れる方

大小原 健	H7. 11. 07	諸井 泉	H7. 11. 24
望月 清	H7. 11. 14	山下 宗昭	H7. 11. 21

12月中に切れる方

齊藤 彰	H7. 12. 12
------	------------

●申請に必要なもの

住民票 1通

練習許可申請書 1通

⑨申請書の住所は、住民票にある通り、丁目、番地等を略さず書いて下さい。

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

⑨写真の裏側にならず記名して下さい。

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

中溝クリニック（港区芝浦東芝ビル4F） 03-3452-4468

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 0492-99-1115（運航部直通）

学 科 講 習

11 月	
日付	科 目
3日(金)	工 学 - A
5日(日)	通 信 - A
12日(日)	気 象 - B
17日(金)	工 学 - B
19日(日)	航 法 - C

12 月	
日付	科 目
1日(金)	B I F - 1
3日(日)	空 中 操 作 - 1
10日(日)	法 規 - 4
15日(金)	工 学 - 4
17日(日)	運 航 一 般 - 1

11月は、10月に引き続き11月26日の学科試験へ向けての集中講座です。まずは受験してみることです。がんばりましょう。試験対策講習の内容は前号を御覧下さい。

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

※11月の学科試験対策講習には「新自家用操縦士学科試験問題集」をお持ちください。

クラブ員の皆様へ

- ・ウイングニュースに掲載しているホンダフライングクラブ事務局の電話番号を変更します。これまでは代表電話でしたが、新番号は運航管理の直通電話になります。これまでより朝・夕共に長くOPENしています。
- ・本田航空では、スクール入会及びホンダ車購入の希望者を御紹介いただいたクラブ員の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…… 1時間飛行券

②ホンダ車購入希望者の御紹介（御成約のみ）……20分間飛行券

※ 8月にはクラブ員森川さんより、ホンダ車購入希望者を御紹介いただき、御成約となりました。謹んで、飛行券を進呈させていただきます。

- ・ 9月16日～17日にかけて、台風12号に備えてすべての機体をハンガー前へ移動しました。全31機勢ぞろいです。



ウイングニュース 134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 0492-99-1105(代) 〒350-01

表示イラスト／板橋 繁男

Dear Members,
We are pleased to announce the results of the recent competition. The winners are as follows:
1st Place: [Name]
2nd Place: [Name]
3rd Place: [Name]

The winners will receive a special award and a certificate of appreciation. We congratulate them on their excellent performance.

We hope you all enjoyed the event and look forward to the next one. Thank you for your participation and support.

HONDA
FLYING CLUB



For more information, please contact us at [Address].
We are always open to new members and enthusiasts.
Thank you for your interest in the Honda Flying Club.