

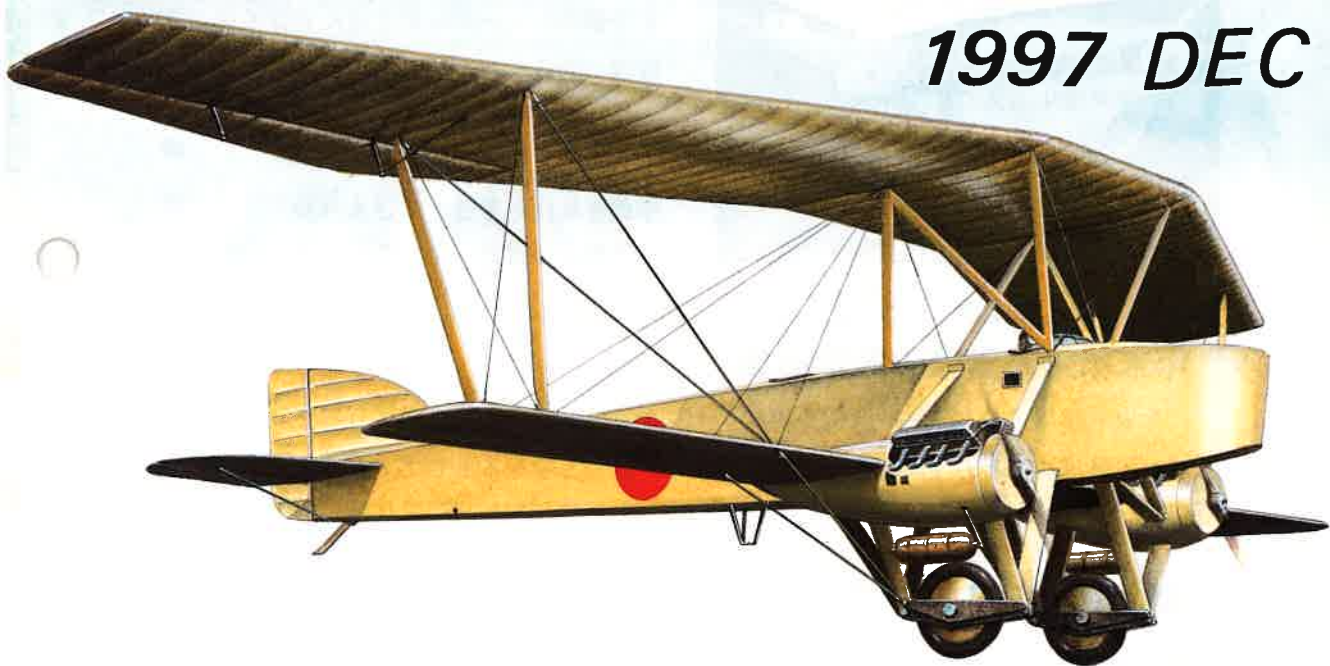
# WING NEWS

HONDA FLYING CLUB



HONDA FLYING SCHOOL

1997 DEC



*Shigeru Horikawa*

校式A-3 試作遠距離偵察機 1922年 日本

所沢陸軍航空学校研究部 試作機数 1機

構造：双発、一葉半、翼／全金属製骨組み、羽布張り。補助翼／上翼のみ。胴体／全金属製骨組、羽布張り。  
動力：三菱イスパノサイズ300hp×2。寸法：全幅／21.00m、全長／16.00m、全高／5.275m、主翼面積／85.0㎡。  
重量：自重／2,000kg、全備重量／3,000kg。性能：最大速度／200km/h、航続時間／5.0h。  
乗員：3名。

所沢での試験中、車輪の緩衝装置が破損、発動機架の構造が不良で振動多く、さらに馬力不足、重量過大などのため離陸が困難であった。こうして期待に反した性能不足のために、試作機1機で終わった

# コングラッチュレーションズ 教官から ひとつこと

## ●ファーストソロ



100点満点のみごとな着陸でした。この調子で今後のトレーニングを進んでライセンス取得に向けてがんばって下さい。

伊藤教官

石田匡昭さん

平成9年10月8日 J A 3936

## 年末年始の営業のお知らせ

平成9年12月31日（水）及び平成10年1月1日（木）は会社一斉休日となります。それ以外は通常どおり訓練等受付け致します。奮ってフライトして下さい。

## 【秋日のラスト・フライト】

平成9年10月30日に、本田航空（株）元業務部長でありました、平井 文夫氏のラスト・フライトが行われました。

航空自衛隊に在職中は、輸送機の教育部隊で飛行隊長を勤めるなど、主にYS-11、C-1の飛行をして、飛行時間は12500時間を達成しています。

平成2年5月に本田航空に入社して、7年5ヶ月勤務し、この度定年退職となりました。本田航空に入社してから、ヘリコプターのライセンスを取得し、主にアグスタA109の運航を行い、ヘリコプターの飛行時間は、500時間を達成しました。

業務部長、ヘリコプターの機長、本田エアポートの管理と何役もの仕事をこなし、本田航空の表玄関の顔でありました。

ラスト・フライトは、慣れていないロビンソンR-22でしたが、着陸をぴたりと決め皆の喝采を受けました。

平井 文夫氏が、今後益々ご健勝であり、ご活躍される事を、クラブ会員の皆様とお祈りしたいと思います。





## ●ホンダフライングクラブ冬期行事予定

- 平成10年2月1日(日)～3月31日(火)…温泉フライト補助(5000円/1名)
- 2月14日(土)～2月22日(日)……………冬期飛行競技会
- 3月(期日未定)……………見学会(横田基地)
- 3月31日……………ホンダフライングクラブ表彰申請期限

## ●「ナイトフライトトレーニング」割引キャンペーン

サンセットタイムが早くなっております。ナイトフライトサービスをお待ちのお客様に次のような要領で、お安くご提供致します。

①実施期間：平成9年12月2日(火)～平成10年1月31日(土) 火木土のみ

②条件及び割引率

- ・着陸時間：19：00までにランプイン、それを越えた場合は割引きなし。
- ・飛行時間：0+30以上
- ・割引き率：10%引き

## 注意 最近のインシデント

・最近、日曜日にクロスウインドに関係すると思われる、他空港でのインシデントが、11月9日までに2件発生しました。

冬は北西風が強くなります。返し過ぎてテールヒットを起こさないように、又、ウイングローをとって滑走路に正対させて安全に着陸するようにしましょう。

事例1 H9.10.26(日)松本空港、R/W18風250°10～15KT、横風が強くノーフラップで着陸したところ、センターラインライトのカバーの凸部に当り、ショックがあり慌ててコントロールを引いてテールをつけた。テールのナス環が損傷した。  
対策：ヒットテールの高さを、もう一度確認する。

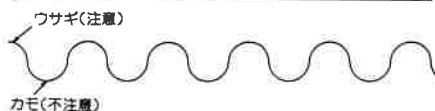
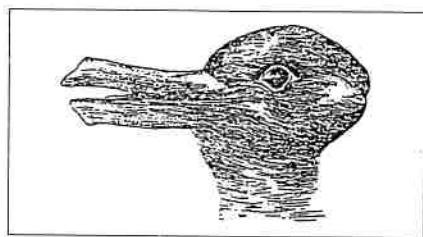
(意外に低いピッチ姿勢ですので、地上で確認して下さい。)

事例2 H9.11.9(日)福島空港、R/W01風320°15KT、着陸時に、左横風に揺れ右車輪からつき次に前輪がついて、両タイヤがパンクし、右輪はホイールも磨耗した。  
対策：山岳地及び島の空港への着陸進入については、気流が悪いので、適切な操舵を実施するとともに、着陸復行をちゅう躇しない。強風時は無理をして飛行しない。

## 航空雑学3. 人の機能

近藤教官

ヤストローの反転図形・次の絵を見て下さい。直観的に何に見えるでしょうか。脳の知覚機能が人により微妙に異なるので、ウサギ（右向き）に見える人と、カモ（左向き）に見える人がいると思います。どちらも正常ですが、片方の図形が正常といわれた場合に、その人はそのように努力しますが、どうしても反対の図形がチラチラ見えてしまいます。この絵は認知心理学では反転図形といわれ、知覚が頻繁に変動するように意図的につくられたものです。人間は注意や緊張を長時間続ける事ができず、ふと他のことが気になったり、無意識にボーとしたり、知らずしらずのうちに緊張を緩めています。



エラーの原因を考えてみますと、次のようになります。

### (1) 慣れ

人間の五感（視覚、聴覚、嗅覚、触覚、味覚）は、最初の刺激については敏感に感じるが、繰り返し体感すると、刺激について何の反応を起こさなくなる。飛行することが危険であるということが、最初のうちは緊張したり注意するよう気をつけるが、慣れてくると危険を余り意識しなくなります。

### (2) 人間の能力の限界

身体に極端な力が加わると、骨折したり筋肉を傷めたりします。脳の情報処理機能で注意しなければならないことは、基本的には一つのこと（1チャンネル）にしか注意をむけられないことです。これは飛行中に過大なGを受けた時に身体の限界を感じたり、天候が悪く交通量が多い飛行場に進入中、判断の量が情報処理能力を越えてエラーをする事があります。

### (3) 習慣化した行動

人は自分が成長した過程でいろいろな習慣を学んでいます。道路で赤いシグナルを見ると、危険を感じたり、車の運転についても習慣でどのくらいハンドルを回せば

障害物を避けられるかを、記憶して実行しています。このような連想・行動は訓練による習慣づけとして知られています。このような習慣化した行動は、状態が変化した場合に注意力が欠け、変化に気がつかずエラーをすることがあります。

#### (4) ストレス

ストレスは人間の能力に大きく影響し、エラーの原因になります。ストレスの要因は身体の状況、環境、仕事との関係、組織との関わりや心理的な要因によるものが多いようです。具体的な要因としては、負傷、疲労、気温、時間の制限、作業負荷、天候の悪化、家族の問題などが考えられます。一日に6時間以上飛行した場合に、疲労によりフライト・プランのクローズ等を忘れてしまうこともありますので注意が必要です。

#### 【エラーの分類】

エラーが発生する場合の人間の行動と客観的期待値の関係を考えてみましょう。客観的期待値には行動レベルの指標と時間の指標があります。人間の行動とそれら二つの指標との組み合わせでエラーは五種類に分類されます。分かりやすくするために、自動車の運転に関する具体例を上げてみました。

##### (1) 不実行エラー

必要な時に必要な行動をとらない。

例：駐車する時にドアの鍵をかけ忘れる。

##### (2) 実行エラー

必要な時に必要な行動をとるがその内容が不十分。

例：坂道で駐車する時にかけたパーキング・ブレーキが十分でない。

##### (3) 余計な行動

不必要な行動をとったために必要な行動をとれない。

例：隣の人と話し込んでいて出るべきインターチェンジを通り過ぎる。

##### (4) 手順エラー

行動の順序を間違える。

例：ウインドウ洗浄液をかける前にワイパーを動かす。

##### (5) 時間エラー

行動の時期が早すぎるか、遅すぎる。あるいは所定の時間内に終わらない。

例：まだ赤信号なのに交差点を通過する。

※以上のように、エラーは人間が起こす病気のようなもので、多種多様です。事前に予防するのも人間であり、起きた場合に治すのも人間です。エラーの範囲を事故に至らない範囲に留めておくよう常に注意が必要と考えています。

# 訓練空域 関東No.1-1にある『見沼代用水路』を 空から見る先人の土木技術と知恵

No.1090 山口弘

見沼用水路は取水堰より、しばらく武蔵水路に沿って南下し星川と合流、秩父鉄道、武州荒木駅付近より東に流れ一面、田圃の中を大きく蛇行しながら行田のさきたま古墳群の東を下り、旧忍川、の蛇行していた川を一部改修しながらの開削した跡が至る所に見られます。その付近には、さきたま古墳群の水掘、行田浄水場付近にある遊水池や、旧忍川のほとりにある古代蓮の生息地の沼が点在しています。特に空からの眺めでよいのは、麦秋の季節と、田圃の稲が青さをました七月頃のみどり、さきたま古墳の古墳群全体を緑の絨毯でおおったようなやわらかい緑と、麦秋の頃のまだら模様の黄色の眺めは空からでなくてはあじわえないような景色です。又点在する村々の集落は防風林の木立ちで、それとすぐ分かりますが、そのような所は先人が昔の洪水でも冠水しない所に集落をつくり発展したものと思われます。洪水がでると低いところは水が引いても水が溜まり沼となり、断層、窪地は川筋となり徐々に沼や川筋ができ、それらがつながりつつ河川に発達したようすや、洪水のたびにその流れも変わり、それらの跡があちこちに現在も昔の川筋と見える箇所が空掘りになっていても分かります。川の名前で何々の落、何々掘川、などの川はその上流に沼があったものと推測できます。見沼用水は行田の東で旧忍川と合流し新川用水に分水した後、一部川幅が広くなり、これも古い川筋か、掘削の都合でそうなったものと思われる。川筋は東南に流れ随所にその様な箇所を見せながら菖蒲町の分水用堰になり、上流で黒沼笠原用水に、下流に十六間堰、八間堰で星川、見沼用水に分かれ、星川は菖蒲町、三箇を通り白岡工業団地の東を迂回、元荒川に合流します。星川は見沼用水に水が必要でなくなるときに流す役目もしています。見沼用水は田圃を耕す四月頃より稲刈りが始まる九月初旬頃まで流れます。私が子供の頃は水を流す前、下流の用水利権者の人達がそれぞれの受け持ち範囲の土手の草刈りや、川がカーブしてる内側にたまる砂を揚げたりしていま



さきたま古墳群

した。又用水より分流した小さい用水は川底に、砂が堆積するのでそれらも一緒に大勢の人達で下流のほうまで共同作業で砂揚げしているのが見られました。六月と、八月頃にも見沼用水を止め、同じように、藻刈と言っていたが、それぞれの範囲を、草刈りや川底の藻を共同で刈っていましたが、今は農業政策とやらで減反、減反でどうしているのでしょうか。(つづく)

## 飛行時間／クラブ在籍年数表彰式及び前夜祭報告



飛行時間1000時間 池田さん



クラブ在籍25年 坂本さん

クラブ飛行大会前夜祭の安全講習会の後、飛行時間／クラブ在籍年数表彰式が行なわれました。

今回の表彰者は下記の合計15名で、在籍10年と900飛行時間表彰を受けられた葛井周子氏が表彰者を代表して挨拶と素晴らしい経験談を述べられました。式の最後には今回の最多飛行時間（1000時間）及び10年在籍表彰の池田敏博副会長が閉会の挨拶をされ、その後会場は前夜祭（懇親会）へと移りました。前夜祭では恒例のビンゴゲームをはじめ、豪華ディナーに参加者全員舌鼓を打ち、翌日の飛行大会へのエネルギーが満ち溢れていました。

表彰者（アイウエオ順、敬称略）

池田 敏博	飛行1000時間・クラブ在籍10年
小野田健司	飛行 300時間・クラブ在籍15年
葛井 周子	飛行 900時間・クラブ在籍10年
楠谷 義和	飛行 300時間・クラブ在籍15年
河野 孝政	飛行 300時間・クラブ在籍10年
坂本 隆雄	クラブ在籍25年
椎名美知男	飛行 300時間・クラブ在籍10年
千葉 研作	飛行 500時間・クラブ在籍20年
丹羽 俊彦	クラブ在籍10年
前坂 清富	クラブ在籍20年
益田 正人	飛行 300時間
松本 清一	飛行 300時間
三浦 敏明	クラブ在籍20年
村石 保	クラブ在籍20年
安井 幸男	クラブ在籍20年



真中が葛井さん



三つ子かな



いってらっしゃい



堂々の優勝



準優勝

## 【第25回 本田宗一郎杯飛行競技大会】

平成9年10月5日に、第25回本田杯争奪飛行競技大会が行われました。当日の天気予報は午前中雨でしたが、実際は朝から晴れて大変よい状況の中で実施できました。クラブ会員の皆様の、普段の心掛けが天候を良好に変えたのでしょうか。

飛行競技は今回は全員決勝の競技ということで、ノーマル着陸、ノーフラップ着陸、270°スポット着陸を行いました。優勝した千葉さんは、接地点の点数だけでなく、飛形点も二人の審査員が満点を出すなど、とても安定していました。普段の成果が発揮されていました。準優勝の西久保さんは、スクール生の方でもなく実地試験を受けようとしています。本田航空の教官の指導が、よいという結果で安心しています。3位の葛井さんは前日も優勝するなど、安定した力が付いているということでしょう。

全般としては、特に問題となることは無く全員飛行競技を終了して、15:00頃表彰式・閉会式となりました。

- 優勝 千葉 研作様  
 2位 西久保 行重様  
 3位 葛井 周子様



おかえりなさい





# AIR COMBAT USA



5 6 2 2 宇田川 直彦

前前号で誤字だらけの記事でご紹介した米空軍50周年ツアーの三日目は、四つのオプションが用意されていた。旅行の目的に忠実な大多数の客は、エルトロ海兵隊基地の航空祭へ、もう一日の炎天に焼かれに行った。それほど熱心でない家族連れなどは、グランドキャニオンまたはE Tハイウエーに向かった。そして400人中約10人という、ゴミかすのような少数の物好きに選ばれたのが、「エアコンバットUSA」である。



写真1 ブリーフィング

これは何かというと、軽飛行機2機に客を乗せ空中戦をさせるという、いかにもアメリカ的なサービスである。カリフォルニア州フラートン空港を本拠地に全米でドサ回りをやっているが、今回はこのツアーのために特にラスベガスへ呼んだらしい。

私は、同じホテルに泊まっていた他の参加者3人とともに、北ラスベガス空港へミニバンで運ばれた。この4人中、飛行機の操縦経験があるのは、無論私だけ。

遊びとは言っても、実際に空中戦という危険な事をやるのだし、航空文化の浸透したアメリカ人を満足させるためにも、内容は本格的である。プログラム空港の会議室で、地上教育から始まった。まず教官から本日の飛行の内容と空戦の基本的機動が説明される(現地ガイドの通訳付き)。あなたが操縦するのですと強調される。

次に交戦ルール(ROE)の説明である。これは、お互いの500フィート以内に入らない、対進での攻撃はしない、対地2500フィートより下へ行かない、の3点。

ここで客のA氏が、そんなに覚えられないよと声を上げた。旅行社のよこした案内にはほんの2~3行、「軍用練習機で空戦体験!」うんぬん程度の事しか書かれていなかったの



写真2 SIAI-マルケッティ SF.260

で、彼は自分が操縦するとは思ってもいなかったようだ。さらに、パラシュートの使用方法の説明と、空戦に勝利するためのアドバイスがあり、最後にI YAC YATという謎めいた標語を与えられた。これはIf you aren't cheating, you aren't trying.(戦いとはダマすことだ?)とのこと。

飛行の前に、私はライセンスであることを告げ、この飛行をログできるか尋ねた。答はYES。アメリカには練習許可証はなく、一見の客でも同乗練習のロ

グが付けられる。

緑のフライトスーツに着替え、ヘルメットのフィットチェックをし、エプロンに向かう。機体は、S I A I マルケッティ S F .260というイタリア製の軍用練習機に照準器、レーザーガン、ビデオシステムを装備したものである。各機、客が左、教官が右に搭乗する。



写真3 コクピット(上は照準器、右端はビデオカメラ)

私の教官は、Tim Burnsという元空軍のF-4 ファントムIIのパイロット。敵は、先ほどのA氏である。タクシー中ステアリングをやらせてもらった後、教官の操縦で編隊離陸し、ダウンウインドで操縦を渡された。約6000フィートまで上昇。最初の課目は、ガンサイトトラッキング。2機が交互に標的になり、旋回する相手機を照準器で狙う練習である。次は同様にハイ/ローヨーヨーの練習。ハイヨーヨーとは、旋回する敵機を追う時、オーバーシュートしないようにレージー8のように一旦上昇して鋭く回る機動である。ローヨーヨーは逆に間合いを詰めるため下に潜る。



写真4 ブレークする長機

いよいよ対戦である。両機はまず約2マイル間隔で並進し、合図でそれぞれ90°旋回して対進し、相手を左に見て擦れ違った瞬間「ファイトオン」である。直ちに左急旋回しずっと回っていると、敵機が照準器の中に見えてきた。教官がトリガーを引けと言う。その通りにすると、ヘッドセットからピーと言う音がし、相手機から煙がすーっと出てきた。1ラウンド目は楽勝だった。2ラウンド目は、なぜか途中で教官が右旋回を指示してきたのでその通りにすると、突如計器盤から煙が出てきた。私は撃墜された。何とご丁寧にも、やられると機外だけでなくコクピットにも発煙するのだ。どうもこのラウンドは、ほっとけば全敗が目に見えるA氏に花を持たせたようだ。

キャノピーを少し開けて煙を追い出し、第3ラウンド。今回は慣れてきたのでハイヨーヨー気味に前よりもきつく回り、迅速に勝利を収めた。

4回目は、左旋回の同じパターンばかりではつまらないと考え、ファイトオンと同時に右へ回ってみた。敵機をすっかり見失い負けた。向こうは教官が操縦していたと思うが、これは敵機を視認しないまま鉢合わせしかねない危険操作だった。

5回目は3回目同様に勝ち、本日の勝負は3勝2敗に終わった。

この後はアクロである。まず左エルロンロール。適度なロールレートで快適である。次はループ。いい気



写真5 Tim Burns教官と

でスティックを引っ張っていると、頂点あたりで機体がかちゃかちゃと振動しだした。バックプレッシャーストールのバフェットである。つまり、減速しているのに無意識にGを保持するようどんどん引っ張ったので、失速に近づいてしまったのだ。エアスピードの減少は体感では判らないという事を認識させられた。スティックを少し緩め、残り半分をこなす。

帰路は編隊の練習。右ウイングマン位置に教官が付けると、操縦を渡された。首を斜め横に向けたまま前後左右上下の微修正をするなど、体が覚えなければいけないものではない。長機の右後ろの直径5メートルぐらいの空間内をのたうちまわっていた。

そうこうしているうちに空港上空に達し、教官に操縦を返す。長機に続いてピッチアウト。あとは教官が降ろすのだと思いリラックスしていると、ベースファイナルで再びコントロールを渡された。アプローチ速度は約90ノット、右横風成分約10ノットだったが、まづまず持ち込めた。フレアは教官のアシストがあったが、長機がショートフィールドを決めてさっさと滑走路から出たのに対しこちらは延々と滑走路の半分も使ったという差から見て、教官のアシストは最小限であったと信じている。

飛行後に、フライトを記録したビデオテープを渡してくれる。これは、照準器越しの前方、コクピット左後方からの全景、計器盤右側から見た乗員の表情を教官が切り換えながら記録したもので、飛行を反芻する大変良い資料である。本稿の標題 (FIGHTER PILOT FOR A DAY) は、このテープの箱に印刷されているコピーである。

今回の飛行では、敵機をただダボハゼのように追いかけるだけで、戦術も何もあったものではなかった。もっと練習したいと思った。また、このシステムは、レーザーで敵機を直線で狙うので、弾道の低下も弾丸の到達時間もない。それでこれだけ難しいのだから、実物の戦闘機の射撃は神業だと思った。

同行の素人衆3人は、口を揃えて「すごい体験だった、飛んでみなければわからない」と言っていた。なるほどそう感じたのは本当だろうが、正直なところ、操縦経験のない人がいきなりあそこまでやっても消化不良だった筈で、どこまで「飛んでわかった」のか疑問である。何しろブリーフィングでは戦い方は教えるが飛び方は教えないのだ。

自家用操縦士としては、このような経験をする事で、異常姿勢に対する過度の恐怖感がなくなり、落ち着いた対処ができるようになると思う。実は私、これをやって帰ってから、つついパンクが大きくなるんです。(心配御無用。運用限界内。)

-----\*-----\*-----\*-----  
エアコンバットUSAは、インターネットホームページがありますので、興味のある方はご覧下さい。(http://www.aircombatusa.com)



写真6 ビデオより

# ある日の TOKYO TCA!

クラブ会員（管制官）談話による。

平成9年中旬のある日、関東平野を寒冷前線が南下し、午後になると所々に積乱雲が発生していました。そしてその積乱雲の一部が、東京の南部にかかり始め羽田空港と東京湾に迫ってきました。この頃、1機のセスナ・スカイホークがTOKYO TCAを呼び込んできました。セスナ機の位置は、館山の南西で、高度2500Ft程度でありました。大島空港を出発し、目的地は本田エアポートで大宮経由で向かうという事でした。

その後、羽田空港では積乱雲が空港上空に掛かってきて、滑走路上の風向風速が頻繁に変化する状況になりました。羽田空港に着陸しようとしていた、エアバス300、MD87、ボーイング767は次々とゴーアランドをして着陸できなくなりました。

一方、セスナ機は積乱雲を避けるために、館山から木更津・千葉方面に進路を変更し、高度を10500Ft迄上昇する旨を、TOKYO TCAに伝えてきました。TCA担当の管制官は、セスナ機に東方に飛行するよりは、西方に避けて飛行した方が良い旨のアドバイスをしましたが、セスナ機は積乱雲の状況を見て、西方に避けることは無理と判断したようです。

さてこの時点で、東京進入管制区の状況は、滑走路が雷雲のため一時的に着陸不能となり、延べ28機の着陸進入機が空中待機する状況となりました。その28機は、館山・木更津・御宿・阿見周辺で、高度3000Ftから19000Ftの間で空中待機していました。そしてセスナ機は、この空中待機中の飛行機の中を、突き抜けて飛行する事となりました。

セスナ機は、このような状況に遭遇しているとは知らないで、積乱雲を避けながら飛行を続けました。TCA担当の管制官は、頻繁に進路・高度を変更するセスナ機のため、空中待機の飛行機を管制する進入管制担当の管制官と必死の調整が続き、セスナ機と空中待機中の飛行機の間隔を維持したようです。

10000Ft付近を飛行するセスナ機は、対地速度が60Kt程度で動きが遅く、TCA空域をゆっくりと移動していったようです。そして阿見の南方で、空電のためか大宮NDBを特定できないようで、レーダー誘導を要求してきました。本田エアポート周辺は天候は良く、セスナ機は、その後本田エアポートに着陸しました。

## 『後のTCA担当の管制官の談』

緊急の場合には、もう少し早くレーダー誘導を要求してもらえれば、待機中の飛行機との間隔設定は容易であったかもしれない。羽田空港はトッパー・レーダーを待っているため、ドップラー・レーダーからの情報で、悪天候空域を避ける誘導ができたかもしれません。悪天候での頑張り過ぎは、危険となる可能性があります。

参考：VFR機に対してのレーダー誘導は、その飛行の性格上パイロットの要求により行われます。

# 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

2 月中に切れる方

岡島孝徳 H10.01.12

阿波孝一 H10.02.19

松井 淳 H10.02.18

神谷宏次 H10.01.29

内田 裕 H10.02.28

村山徳彦 H10.02.09

後藤寛径 H10.01.29

佐山賀一 H10.02.09

矢島英雄 H10.02.27

高瀬明彦 H10.02.05

## ●申請に必要なもの

住 民 票 （本籍地記載のもの、発行3か月以内）…………… 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

③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。シャチハタ印は不可。

④身体検査の有効期限は1か月ですので早目に手続き下さい。

写真（インスタントは不可）たて3cm×よこ2.5cm…………… 2枚

⑤写真の裏側にかならず記名して下さい。

⑥H9年4月より写真のサイズが変更になりました。

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

聖母クリニック（立川市羽衣町1-7-10）…………… 0425-22-5234

⑦身体検査は申請日の1カ月前以降に受けて下さい。身体検査の申請の為の有効期限は1か月です。

## 【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おられるスクールの方は、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 0492-99-1105（運航部直通）



## クラブ員の皆様へ

- ・11月中皆様に御迷惑をおかけしておりました。改装工事が終了致しました。クラブルーム、廊下等の壁・床・天井をきれいにしました。ぜひ、フライトがてらに御覧下さい。
- ・ナイトトレーニングはP I C及び同乗教育ともに火木土のみとさせていただきます。御協力をお願いします。
- ・本田航空ではホンダフライングスクール入会希望者及びホンダ車購入希望者を御紹介いただいたクラブ員・スクール生の方に無料飛行券を進呈しております。
  - スクール入会の紹介…………… 1時間飛行券
  - ホンダ車購入希望者の紹介(御成約のみ)  
…20分間飛行券

ウィングニュース 147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

表紙イラスト/板橋 繁男

航空部は、本校の特色の一つとして、多くの生徒が参加している。部員は、毎週練習を行い、技術の向上を目指している。また、校外での飛行体験や、航空に関する知識の習得にも力を入れている。今年度も、さらなる発展を目指して活動していく予定である。

航空部員は、毎週練習を行い、技術の向上を目指している。また、校外での飛行体験や、航空に関する知識の習得にも力を入れている。今年度も、さらなる発展を目指して活動していく予定である。

# **HONDA** **FLYING CLUB**

航空部員の方へお知らせ  
 今年度の活動計画や、練習スケジュールについてお知らせいたします。また、部員としての役割や、安全に関する注意事項についても詳しく説明いたします。ご不明な点がございましたら、お気軽にお問い合わせください。

## 新入会員紹介

今年度新しく入部したメンバーをご紹介します。彼らは、それぞれが航空への情熱を持って参加しています。これから一緒に練習し、成長を遂げることを目指します。

新入部員の名前や所属を記載し、簡単な自己紹介や趣味などを紹介しています。これから一緒に練習し、成長を遂げることを目指します。