

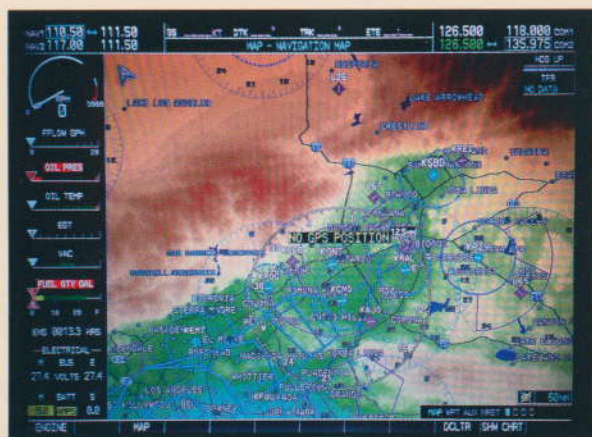
WING NEWS



**HONDA FLYING CLUB
HONDA FLYING SCHOOL**

214

**2009
FEB.**



C172Sがやってきた！。

熊本の崇城大学で使用する新型機「C172S」がいよいよやってきました。グラスコックピット、インジェクションとなり、外見はこれまでのPと変わらないものの、中身は最新型になっています。

発 動 機： ライカミングIO-360-L2A 360cu.in

プ ロ ペ ラ： マッコーレイ 固定ピッチプロペラ

最大離陸重量： 2550ポンド

登 録 記 号： J A 32 U K



謹んで新年のお喜びを申し上げます

ホンダフライングクラブ

会長 濱尾 豊

昨年はクラブ員の皆様のご協力により、ホンダフライングクラブの第一目標に掲げます安全運航による無事故の達成、又クラブの行事には多数の会員のご参加と担当クラブ員、本田航空様のご協力を頂きまして盛大に行うことが出来、大変ありがとうございました。昨年度の総会において年中心事を大きく3つに纏めて予算も集中させて頂き、担当の理事とお手伝い頂いたクラブ員の努力の成果が反映したものと考えられます。今年もその経験を十分生かして行事を絞って参りたいと考えております。

毎年総会後に行う自家用操縦士安全講習会ですが、これは航空局が2年に一度受講を推薦しているものです。都合が悪く本田で受けられない方は全国で年間十数か所にて行われておりますので、是非受講するように願います。

ジュニアウイングス航空教室は過去7回開催し、延べ870名ほどの子供たちが受講しました、昨年は春にホンダエアポートフェスティバルに於いてと、秋にはこの春オープン予定の富士山静岡空港にて柳本社長の激励参加のもと開催しました。



写真は富士山静岡空港で開催したジュニアウイングス航空教室担当クラブ員 前列左から2番目が私

なんと言ってもクラブ一番のエキサイティングな行事は本田宗一郎杯争奪飛行競技大会で、昨年はアイベックスフライングクラブにも参加を頂き盛大に行いました。今年は37回を迎えアイベックスフライングクラブを始め自家用操縦士協会や女性航空協会など他クラブからの参加申し込みもあり、40年前に本田宗一郎会長が行っていた飛行大会が甦って来たようです。我がクラブ員も他のクラブに負けないように頑張ってください。

昨年末には、本田航空操縦教官の小田嶋良様と以前本田航空に在職しておられ現在航空局乗員試験官の浦松香津子様他3名が航空局長はじめ局の幹部の居並ぶなか婦人航空連盟会長より長年の航空従事者としての功績を認められ表彰されました。心よりお祝いを申し上げます。受賞者のスピーチで女性がこの業界で活躍する困難をお聞きし、それを乗り越えるご努力に感銘をうけました。

又、昨年発表して待ちに待ったグラスコックピットの新型セスナ機が、いよいよこの秋にお目見えいたします。この機体のインストルメントパネルに慣れるのには少しの訓練が必要ですが、クラブ員にはさほど問題はないと思います。ランウェイも近々200m延長し800mとなる計画も柳本社長からお聞きし、本田エアポートは本田宗一郎氏の夢の実現に又一步近づいて参りました。我々クラブ員はこの素晴らしい環境で飛行できることに感謝し、今年も安全運航でクラブライフを楽しんで参りましょう。

新年明けましておめでとうございます。

本田航空株式会社

代表取締役社長

柳本 俊雄

HFC会員の皆様には穏やかな新年をお迎えの事とお喜び申し上げます。

昨年は、原油の高騰や生活関連品目の値上げに始まり、9月のリーマンショックに端を発し、金融市場の混乱が加速し、世界的な経済危機に陥り、私たちの働き方や生活に大きな影響を与えています。こうした環境下で本田航空は、今年度より第10次中期3ヵ年計画がスタートし、『企業品質の向上』を目指し、お客様視点でのソフト領域での重点施策を展開中です。また、特にHFC会員様に関連するトピックスとしては、来年1月からの運航開始を図るべく新規の機体として『C172S (G1000仕様)』4機の発注を昨年10月に完了しております。詳細の運航日程や新しい機体に対する習熟訓練などについては別途後案内申し上げますが、ご期待いただきたいと思います。

今後も、皆様に『安全で使いやすい施設』『魅力ある機材』『お客様視点での業務推進』などを目指し、社員一丸となり取り組む所存です。本年もよろしくお願い申し上げます。

コングラッチュレーションズ

教官から
ひとこと

○ファーストソロ



No.8108 田中 真也 様
平成20年12月6日 JA3937

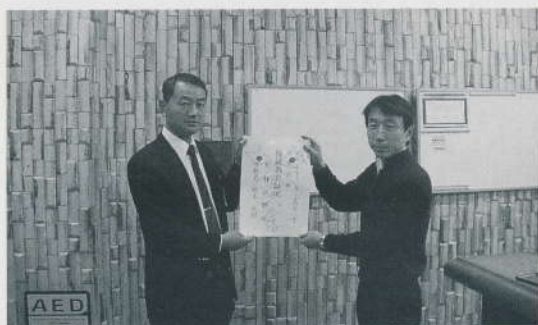
本田APでのファーストソロおめでとうございます。やや風が強くギリギリのコンディションでしたが、安全な着陸を実施して頂きました。

次のソロNAVに向けてさらに頑張ってください。

宇山教官

○実地試験合格

●操縦教育証明



社員 鈴木 知則
平成20年12月24日 JA3935

整備士と操縦士の掛けもち業務の間、大変に努力して見事に一回で教育証明を合格できました。今後はさらに計器飛行証明の取得を目指して頑張ってください。

近藤教官

新教官紹介

初めまして、鈴木知則と申します。

私の初めてのフライトは、アメリカでした。その後整備士を行いながら、ホンダフライングスクールで事業用操縦士の資格を取得、本田航空で飛行をしていましたが、昨年末に教育証明を取得致しました。今年より飛行機訓練課で主に操縦教官を担当致します。皆様とご一緒する機会も多くなると思いますので、よろしくお願い致します。又、整備士を長い期間行って来ましたので、システム等で質問がありましたら気軽に声を掛けてください（飛行機、回転翼どちらでもOKです）。

ロングナビ レポート 1日目 {11月22日(土)}

NO.5534 河合 秀晃

クラブ員の皆様お忙しい今日この頃。急遽仙台から駆けつけてくださった高柳さんが加わり、何とか2泊3日のロングナビ催行となりました。1日目は高柳さん、高野さんと河合、セーフティの鈴木パイロットに同乗いただき神戸に向けて出発です。

この日の第1レグは河合が担当。Zプランで本田を出発し横田でIFRのクリアランスを取得して大島に向かいます。関連トラフィックが多かったのかレーダーベクターでトラフィックを回避



されたのは良かったものの、そのまま忘れ去られ(?)厚木飛行場上空まで…。DIRECT三原VORを要求するもかなわず。横須賀経由大回りで大島に向かい、VOR/DME/LOC RWY03 APCHでやや遅れての到着です。



2レグは高野氏担当、Yプランで中部セントレア経由名古屋に向かいます。MEA7,000ftでは西風が結構強く機長判断でIFRキャンセル。VFRで高度を下げてセントレアに向かいます。ところでセントレアは着陸許可取得のための手続きがやや煩雑。面倒な手続き一切も機長がこなしての進入です。高速機の合間を縫ってレーダーベクターによりSIM ILS Z RWY36 APCHにて進入。大きな大きな中部国際空港にてTouch and goの後名古屋に向かいます。名古屋ではやはりレーダーベクターの後SIM ILS RWY34 APCHにて進入。ここで愛機のJA4025と自分たちのお腹を満たして一息です。



本日の最終レグは河合が担当。Iプランにて神戸を目指します。神戸空港はIFR機にとっては、出入り口1箇所一方通行という袋小路の空域の中にあり、色々な意味で運行が難し



い空港。筆者も過去に苦しい経験があります。今回は関西RDRによるレーダーベクター進入中にトラフィックの関係でTRACYポイントにて待機指示。簡単に言っていますが、ベクター中の、しかも今回の進入に直接関係のないDME(篠田VOR/DME)Fixでのいきなりの待機指示は軽装備機にとってはなかなか難しい。やはり今回も課題をひ

とつ授けてくれましたなという感じ…。何とか切り抜けて軽い背風のなかILS RWY09 APCHにて夜の帳のおりた美しい神戸空港に無事到着いたしました。

最後に空港のレストランにて4人で楽しい反省会(?)の後、高野さんと河合は初体験のSKY便にて帰宅の徒につきました。

クラブ員の皆様。ロングナビは何回行ってもいつも楽しい発見があります。今後とも是非またご一緒させていただけたらと思います。今回はどうもありがとうございました。

ロングナビ レポート 2日目 {11月23日(日)}

NO.5675 高柳 昭夫

皆さんこんにちは。久々にロングナビに参加しましたクラブ員の高柳です。2日目は私がレポートさせていただきます。

神戸空港にて駐機した小型機スポットからターミナルを望む。海上空港でまわりは海。まだ新しく綺麗な空港でした。

1日目(11月22日)の夜は鈴木さんと高柳が宿泊したのですが、この日は3連休の初日で神戸はどこも宿が無い。あせっていたところ高野さんの協力でなんとか尼崎に2部屋確保。高野さんありがとうございました。ロングナビでは宿の確保も甘くみてはいけませんね。特に連休時期は要注意です。

さて、明けて2日目も天候は良い。今日はクラブ員の稲葉さんがラインで9時半に神戸空港に到着する予定。鈴木さんと尼崎から神戸空港へ向かい、WX C'Kとフライトプランのファイルを済ませて、稲葉さんをお出迎え。予定どおり稲葉さんが到着し無事本日のCREWがそろいました。今日はこの3名で、神戸→高松→八尾→名古屋の予定。しかし、ここで気になるのが翌日の3日目の天候。低気圧の接近により天候悪化の気配。状況によっては今日中に名古屋から本田まで帰ることも有り。行く先々でWX C'Kをすることにして出発。

神戸→高松は高柳がPIC。ルートはVFRで神戸→小豆島VOR→高松空港の予定。神戸空港周辺はご承知のとおり神戸・伊丹・関空の空域が隣接しトラフィックの多い地域。ここで神戸空港での離陸のアドバイス。神戸空港管理事務所(CABでなく管理事務所)の職員の方に親切に説明していただきました。RWY09から西へ向かう場合は、通常レフトターンで北側のパターンで西に向けるとのこと。この時、騒音対策で海上を飛行するかポートアイランドに入ってもアイランドの南半分を飛行して欲しいそうです。その後、ポートアイランドを過ぎて海上で高度を上げながらPCAに入らないようにし、和田岬あたりか



神戸空港にて駐機した小型機スポットからターミナルを望む。海上空港でまわりは海。まだ新しく綺麗な空港でした。

ら北西に向けるのが一般的とのこと。ちなみに、南側トラフィックパターンは関空の進入エリアにかかるためでしょうか設定していないとのこと。ちなみに着陸料の支払いおよびランプへの出入りは空港管理事務所になります。管理事務所とCABはターミナルを挟んでまったく逆にあります。神戸ではAVGASは給油できませんので念のため。

さて、今朝のRWYも09。アドバイスどおりの経路で飛行することとし、TWRへTAXIをRQすると、すぐ出られるのならRWY27でも可能とのこと。風はほとんど無いし、これはLUCKY。調子にのってストレートアウトもRQすると、到着機がいるためそこまではダメ。ライトターンで和田岬へ向かうことしました。それでもRWY27からの離陸は時間短縮、1分でも涙ものの貧乏人にはありがたい。

管制圏を出ると関西TCAへコンタクト。名古屋から西は、セントレアTCA、関西TCA、高松TCAとTCAがほぼ連続してある。関東に比べると飛びやすい印象を受け、空港も多く、飛んでいて楽しい。



高松空港にて稲葉さんと高柳。RWYの向こうの「さぬき」の文字が見えますか。

小豆島の手前で、フライトプランに記入しておいたとおりSIM ILS RWY26 APCHをRQ。APPへハンドオフされILSコースヘレーダーベクター開始。ラインのジェット機が来ているがNO.1を受ける。その後、RWYの8NM手前あたりでTWRへコンタクトすると早くも着陸許可。しかし愛するC172は速度が遅い。。離陸の小型機はHOLD SHORT OF RWYを指示されているし、後続のライン機はベクターで伸ばされているだろう。速めのアプローチをするも

なかなかRWYに着かない。皆さん私を待っているのね…。すこしあせりながらのAPCH。ところで高松空港は福島空港の様に高台にある空港。ショートファイナルでは風が乱れていたが、無事高松に着陸。1時間弱のフライトでした。さあ、昼飯は「讃岐うどん」だ。

高松から八尾までは稲葉さん。高松でWX C'Kすると明日はどうやら名古屋から本田は午前中なら大丈夫そう。これなら tonight は名古屋でゆっくりできる。それにしても「讃岐うどん」はうまかった。しかも、空港にしては思いのほか安かった。土産もしっかりうどんを購入。実は高松へ行きたいとは私のリクエスト。讃岐うどんが食べたかったのだ。これもロングナビの楽しみ。またいつかゆっくり来たいものだ。

さて、ルートは高松→淡路島→信太VOR→八尾空港。稲葉さんの快適な飛行により、後席でゆっくり景色を堪能。淡路島から関西PCAの南側を飛行し和歌山へ。八尾空港が近づいてきた。それにしても初めての者には八尾空港は分かりづらかった。どこだどこだと探して発見。八尾空港のRWY27へナイスランディング。

八尾から名古屋までは再び高柳。ルートは八尾空港→大津→名古屋空港の予定。エプロンで出発の準備をしているとフェンス越しに家族づれやカメラを構えた人達が飛行機を見

ている。飛行機と見ている人達との近さといい、このなんともいえない雰囲気。本田もそうだが小型機の飛行場はなんかいい。見ている人達に手を振りながら、さあ出発。

RWY27で離陸。伊丹空港のPCAに入らないようにPCAの下を1,000ftで北に向かう。が、大阪の住宅密集地の上空を1,000ftで飛ぶのは良い気分ではない。PCAを抜けると、待ってましたとばかり5,500ftまで上昇。八尾からの出発で良い方法があれば誰か教えてください。関西TCA、セントレア、TCAとコンタクトし名古屋へ向かう。

大津からの山越えでは、セントレアTCAが途中でレーダロスト。しばらくすると再度レーダーコンタクトされるが、やはり5,500ftではギリギリの様で7,500にすれば良かった。山を越えてさて降下開始しようと思った時、下方でトラフィックが対向してきているとの情報。インサイトできず名古屋空港が近づいてきているものの高度を下げられない。結局見つけられずトラフィッククリアを待ってから3,000へ降下開始。ここで、時間を見るとまだ日没までは時間がある（ナイト料金は高いので出来ません…）。高度処理もしなければならぬ。ならば空港直行はやめてILSの練習をしようと決め、TCAへSIM ILS APCHをRQ。セントレアAPPへハンドオフされ、レーダーベクター開始。その後、空港が近づきTWRにコンタクトすると、ジェット機がTGLトレーニングしている模様。こちらの速度が遅いため、TGL機がエクステンドダウンウインドを指示されている。まただ…。しかし、相手は定期便ではない訓練機。今回はこっちもしっかり練習しようとフードを付けて冷静にアプローチ。RWYにタッチダウンするとTWRが早口でRWYから早く出ろと言っている。急いでRWYをクリアするとすぐに後続のTGLのジェット機に着陸許可。見てみると既にRWYエンドにいるではないか。管制官もあせったのでは。ということで本日の最終目的地、名古屋へ到着。



ネッシー？

ロングナビの話しから変わりますが、今回はVFRで飛行しましたが、私は2年前に本田で単発計器を取得しました。C172はアクチュアルなIMCで飛ぶ機体ではないと思いますが、知識として、より安全に飛行する考え方や、同じ空を飛んでいるライン機などIFR機の飛行方法を理解することができます。偉そうなことは言えませんが、単発の自家用の方でもぜひ時間と費用と意欲があれば取得をお勧めします。しかし、C172ではIFRや計器進入をするにはちょっと足が遅いのを痛感します。足の速い機体もあればナビの楽しみも増すでしょう。

それとできればRMIがあればと感じます。コースにインターセプトするのにあと何度かが一目瞭然。これらは個人的な意見ですが、いつの日か実現されれば嬉しい限りです。

さて、今日は名古屋市内で一泊。名古屋の居酒屋で一日の疲れをいやし3名で乾杯。飛行機の話をするのは楽しい限りです。しかし、明日の朝は7時には空港にSHOW UPして早めに本田に戻ることにしたため、夜遅く名古屋へ到着する高野さんを待たずに解散してしまいました。高野さんごめんなさい。

以上が2日目のレポートでした。皆さんも次回のロングナビに参加してみたいのかでしょうか。きっといつもと違う新鮮な体験ができると思います。

最後になりましたが、鈴木さん、河合さん、高野さん、稲葉さん、そしてご協力いただきましたクラブの方々、本田航空の方々にお礼申し上げます。ありがとうございました。

ロングナビ レポート 3日目 {11月24日(月祝)}

NO.5710 高野 圭司

西からの低気圧の影響で、お天気は下り坂。しかし名古屋スティは可能、と高柳さん、稲葉さんの前日の判断は大当たり！。名古屋の朝の天気はまったく問題なし。計画は、松本空港経由でしたが、盆地が雲に囲まれる心配があるので、大島空港経由に変更。8時前にエアボーン、9000ftで巡航、先日お世話になった静岡空港を下層の雲の合間から眺めつつ、

伊豆半島上空から降下開始、9時過ぎに大島空港到着。PICを交替して、急ぎ帰路へ。三浦半島からは、3連休3日目の下界の車の流れを眺めつつ、昼前にホンダ到着。

今回のロングナビは、参加の皆様方の可能日程の御都合を調整しながらの開催となりましたが、現地での集合、解散を上手にこなして頂き、それに伴う陸路、空路の移動をソツなく確保していただきました。皆様の御協力に感謝申し上げます。



飛行機も、万全な整備で行程中なんの心配もなく、また同行パイロットの鈴木さんも我々を温かく見守っていただきました。道中いろいろとお世話になり、ありがとうございました。

クラブの皆様にあえられるロングナビを、今後も続けられるように努力いたしますので、御支援のほど、よろしく願い申し上げます。

SLJ静岡REP ～後篇～

鶴川

2日目

予想通りの雨模様。あゝあ折角のイベントが台無しです。天候の回復を願いつつ、ジュニアウイングスの準備をします。雨にもかかわらず既に会場は長蛇の列。自然と力が入ります。会場では天候悪化のため、プログラムの中止が相次ぎます。



岡南飛行場から飛来したサイテーション・ソブリン (JA560C) が、我々の隣に駐機しました。セスナ社の新鋭機ですが、機首部分はやっぱりセスナ。このメーカーの設計は手堅いなど、いつも感心させられます。



ジュニアウイングスは大盛況ですが、相変わらず天候の回復は見込めません。午後からはジュニアウイングの他に遊覧飛行 (2回) が予定されています。『どうしようか...』、あれこれ悩みましたが、他の飛行機からのREPORTではシーリングは低いものの視程は良好との連絡。ダメもとで運航を決定しました。ところが予想外に

視程は良く、海岸線、静浜飛行場もハッキリ視認出来ます。気になるシーリングは1400FT程度、これなら問題はありません。2回の遊覧飛行を終え、初日は無事に終了です。

今晩はSLJの懇親パーティですが、人数が制限されていますので一部の方を除き別行動になります。我々はホテル裏にある小料理屋に入ります。しかし～ 予約をしていなかったためか、料理が出て来るまでの時間が長いこと。ですが、食事は大変美味しかったです。明日こそ晴れろ！ 念じながら2日目は終了です。



3日目

天候は相変わらずの雨。雨男は一体誰だ〜? (俺か!?) と思いつつ、空港に向かいます。昨日よりも来場者が多いのか、既に大渋滞。スタッフ専用の工事中の道を進むと、タワーの前に出られます。昨日中止されたエアロックのピッツが準備中です。この飛行機、布張なので雨の中は飛行出来ません。本日は飛ぶようです。

昨日と同様のプログラムでジュニアウイングスに続き、午後からは遊覧飛行2回予定、そしてそのあと本田に戻らなければいけません。無事、遊覧を終了し帰路の準備に取り掛かります。最後の離陸です。灯火がないので日没までに離陸しなければいけません。天候も回復しないのでIFRで戻る事にしました。復路は河合さんが担当されます。

FLTサービスからは『最後の挨拶をされて帰りますか?』と聞かれたので、一度TAXI—DOWNし北側に向かって離陸をすることにしました。5 NMの地点で通報をすると、『この時間を持ちまして、FLTサービスは閉局いたします。』とのアナウンス。無線担当の皆様、お世話になりました。

浜松に機首を向け、5000FTまで上昇します。浜松レーダーと交信し、クリアランスを要求します。流石、IFRライセンサー。見事な操縦で、横須賀VOR〜荏田NDB〜大宮NDBを飛行します。横須賀を通過すると横浜が見えてきました。

横田の管制は解りくいと感じられる方も多いと思いますが、個人的には彼達の声を知ると、本田に戻って来たのだと感じられ安心します。前方に滑走路が小さく見えます。日没の本田に無事着陸。陸路の方々に連絡をしてみると、渋滞中のようです。やっぱり飛行機は早いな〜 と感心しつつプランをクローズします。



今回は生憎の空模様でしたが、無事に終了することが出来ました。参加された皆様、本当にお疲れさまでした。

ホンダフライングクラブ・本田航空(株)共催

平成21年親睦会のお知らせ

日頃ホンダエアポートをご利用いただいているクラブ員、飛行機オーナー及びスクール生の皆様と本田航空スタッフとの親睦会です。ぜひご参加ください。

※ ご案内は別途往復ハガキにてお送りしております。出欠の返送をお願いいたします。

※ スクール及びクラブへ在籍されていない方のご参加も可能です。必ず事前にご連絡をお願いいたします。

日 時：平成21年2月21日（土）PM5：30 受付開始 PM6：00スタート

場 所：上野 ホテルパークサイド

〒110-0005 東京都台東区上野2-11-18 TEL03-3836-5711

内 容：ホンダフライングクラブ活動内容の紹介

最新のTOPIX案内

航空関連施設見学会参加抽選会、他

会 費：7,000円

問合せ：ホンダフライングクラブ事務局 担当 鳥居

本田航空(株)

担当 大澤

TEL 049-299-1111



USE CAUTION

操縦練習許可書期限が迫っています（敬称略）

3 月中に切れる方	4 月中に切れる方
5720 湯田 雄幸 H21. 3. 18	5801 田村 清明 H21. 4. 24
5736 秋山 健司 H21. 3. 25	5591 神谷 朗 H21. 4. 27
8108 田中 真也 H21. 3. 25	5737 神山 昭彦 H21. 4. 29
	5766 若林 勝弘 H21. 4. 21

●申請に必要なもの

住民票（本籍地記載のもの、発行3ヶ月以内）……………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、番地等を略さずを書いて下さい。氏名の後部に朱肉印捺印、また、欄外に捺印を押して下さい。シャチハタ印、又はこれに類似した印は不可。

③身体検査は、操縦練習許可書の有効期限の1カ月前以降に受けて下さい。申請書の有効期限は1カ月です。手続きに時間がかかる場合がありますので受診したらすぐに、遅くとも有効期限の10日前までに、申請をお願いします。

写真（インスタントは不可）たて3cm×よこ2.5cm……………2枚

③写真の裏側にならず記名して下さい。

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

はごろも内科・小児科（立川市羽衣町1-16-9）……………042-522-5234

東海大学医学部附属東京病院（渋谷区代々木1-2-5）……………03-3370-2321

阿部メディカルクリニック（足立区千住河原町21番10号）……………03-5813-5511

永田町つばさクリニック（千代田区平河町2-6-4）……………03-3511-2839

東京国際空港診療所（大田区羽田空港3-3-2）……………03-5757-1122

・個人で申請されている方は、各種申請に必要ですから許可書の番号を本田航空運航管理049-299-1105までお知らせ下さい。

学 科 講 習

3 月		
日 付	科 目	
8 日(日)	運航一般	4
13日(金)	気 象	4
15日(日)	通 信	4
22日(日)	法 規	4
27日(金)	航 法	6

学科講習会、切り替えのお知らせ

先にお知らせしましたように、平成21年3月を持ちまして現在の形の学科講習会は終了いたします。4月以降は個々の訓練進度に合わせた学科講習を行います。ご質問・ご相談は町田までどうぞ。

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-J

航空通信：AIM-J VFR交話法

航空工学：航空工学入門 セスナ172飛行規程、システム・スタディ

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-J 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-J VFR交話法 飛行機操縦教本



クラブ員の皆様へ

○あけましておめでとうございます。今年もどうぞよろしくおねがいします。皆様のご健康と航空安全を心よりお祈りしております。

(小田嶋)

○崇城大学のC172S型がやってきました。表紙の写真のようにG1000グラスコックピットになり、おなじみの丸い計器が様変わりしています。本田航空での運航は来年からの予定ですが、G1000の使い方、今後ウイングニュースでも紹介します。お楽しみに！。



ウイングニュース 214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(代表)

夢は空でカタチになる。

さあ、空へ——。
雲に近づき、風を感じる。
コックピットの向こうに広がる無限の世界。
そこには夢を実現させるチカラが存在する。
あなたの夢は何ですか。
今まで抱いてきた熱い思いを、聞かせてください。
ハート、セーフティ、スピード、快適さ、そして技術。
私たち本田航空が一翼となりあなたを強力にバックアップします。



ホンダエアポートは…

- ・都心より約40km
- ・訓練空域内にある夜間照明施設付きの自社飛行場
- ・豊富な訓練機 (C172×6、A36×1、BE58×1、AS350×1)
- ・充実した地上施設 (アドバイザリー局、衛星通信による気象及び航空情報、運航管理システム) FTD (飛行訓練装置※ログオンできます)
- ・十分なスペースのブリーフィングルームとクラブルーム
- ・経験豊富な教官10名が親切に対応します

* 自家用、事業用操縦士・計器飛行証明を取得してみませんか？
訓練開始時期、訓練期間、お気軽にお問い合せください。
詳細は下記ホームページに記載されていますので、ぜひご覧下さい。

本田航空 〒350-0141 埼玉県比企郡川島町大字出丸下郷53-1

HP <http://www.honda-air.com/index-b.html>

クラブ用メールアドレス club@honda-air.com

クラブHP <http://www.honda-air.net>