

WING NEWS

HONDA FLYING CLUB



HONDA FLYING SCHOOL

1995.JUNE



Royal Aircraft Factory BE2e

Country of origin: Great Britain. 1916

Type: Two-seat corps reconnaissance aircraft.

Powerplant: One RAF 1a engine rated at 90hp.

Dimensions: Wingspan 12.42m(40ft 9in), length 8.31m(27ft 3in), height 3.66m(12ft 0in).

Wing area 33.44m²(360sqft).

Weights: Empty 649kg(1431lb), loaded 952kg(2100lb).

Performance: Maximum speed 132kph(82mph) at 1980m(6500ft), endurance 3.25hr.

Armament: Military load 195kg(430lb) bombs fuselage, plus (typically) one flexibly mounted Lewis machine gun.

Service: Service entry 1916

*単位 lb (エルビー)
ポンドです。

132

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



菊池義人さん (事業用操縦士)
H7.5.8 JA4025

油谷試験官

お目出とう、長い長いトンネルより出て、
ようやく日の出を見たね。メゲズに良く頑
張りました。

大坂教官



松本清一さん (自家用操縦士)
H7.5.18 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。5月初から曇天が続いていまし
たが、当日は快晴、まさに五月晴れの試験
日和となりました。しかし風は弱いものの
風向が定まらず、また訓練空域の気流はあ
まりよくありません。そんな中、いつもの
ように落ち着いた態度で、長時間にわたるプ
レッシャーをはねのけて見事合格されまし
た。特にローワークは試験官にお褒めを頂
くほど見事でした。

これからも安全第一で楽しいフライトを
続けて下さい。

山本教官

●ファーストソロ



諸井 泉さん
H7.5.18

J A 3935

前回から教官はソロOKを出していましたが、御本人が慎重を期されソロはスタンバイとなっていました。今回は「良ければソロですよ」ということでチェックも良好でソロへ。ソロフライトを目指して、自分なりの進歩とやりがいを見出して取り組む姿には敬服しました。本当に良かったです。ここで安心せず、今後も安全なフライトを目指してください。

本田教官

学科試験のお知らせ

・ 8 月期 航空従事者学科試験

申込締切（本田航空） 6月16日（金）
（航空局） 6月19日（月）

実施日 平成7年8月20日（日）
事業用及び自家用操縦士

※今、合格している学科試験の有効期限を確認して下さい。

・ 特殊無線技士

申込受付 6月1日（木）～6月20日（火）
実施日 平成7年8月2日（水）

※ファーストソロ前にはかならず取得して下さい。

・ 申請書は運航部にあります。



実地試験を受験して

No.5096 小野田健司



この平成7年1月、自家用操縦士の実地試験を受験しまして、合格することができました。私が訓練を開始したのは12年も前になります。

当初免許のことは全く念頭に無く、只「飛行機の操縦をしたい」という気持ちだけで始めたわけです。ところが昨年10月頃「ファイナルチェックを受ける気があるか」と教官に聞かれ、その言葉に「面白そうだ」という不真面目？な気持ちが起き、C'Kを受ける事になりました。11月に試験を受けてみると「B I Fの出来は悪いが、しぶとさがあるので試験を申請してみよう」と、情けを頂戴し実地試験の準備を開始しました。口頭試問の練習やWXの説明などで、初歩的な知識にも欠けていることを認識したにも関わらず、勉強は遅々として進まず内心焦りの日々を過ごしました。年末には試験が1月11日に決定し、暮れも正月もない切迫した状態となって当日を迎えましたが航空局の都合で急遽試験は中止になってしまいました。気が抜けると同時に、今日のWXの良さがちょっと惜しくなりました。ともかく引き続き緊張感の中で次回を待つ事にしました。数日後、13日あとの24日が実施日となりました。

さて1月24日、この日はかなり強い冬型の気圧位置で、視程は良いものの強風が心配な日でありました。ほどなく試験官が到着され、私が「早速ですが説明を始めます」と言うと、「ちょっと待って」と試験官。ログをじっくりと見つめて「随分長く飛んでいるんですね」「はい、実は……」というやりとりがありました。そのあと確認事項に入りましたが、オーラルは口頭試問というより講義に近い印象で進展して行き、とても人間的な印象を受けました。かって教官の「試験官は落としに来るのではなく、通しに来るのだ」という言葉を思い出しました。

さて午前中はA/Wで、スローフライト・ローワーク・ストール・B I Fの科目が済んで、TGLの科目になりました。ノーマルランディングの後ウインドがリミットギリギリとなって、見事予想は的中。次のノーフラップランディングでフルストップする旨を試験官に伝え、ランディング。

試験室に戻ると、午後のナビゲーションの準備を指示して、試験官は退室されました。ナビログを作成中にも、気になるのは風の強さです。教官も最新のMETARを知らせてくれる。DATAを検討するけれど、風が弱くなる可能性は日没頃の様です。まもなく

試験官が入室されたてブリーフィングを始め、その中でナビを中止する事も含め検討しましたが、とりあえず上がることになりました。“自分の気持ちも今日で決着が着いた方がすっきりする”と、喜んでエプロンに行き外部点検を始めました。しかしその間にもかなり強い風が吹き、ちょっと不安がよぎります。教官から「駄目だと思ったらやめてもいいんだよ」と、優しいアドバイスがあり、決心がややぐらつくも、口をついて出た言葉は「だいじょうぶ、いきます」でした。

T/O後、コースチェンジを指示され竜ヶ崎A/Pにはほぼ真横風でタッチアンドゴー、その後再度コースチェンジがあり大宮NDBへADFのみで帰投せよとの指示がありました。風はかなり強いがほぼ一様の風速分布の為、比較的楽に飛行しつつナビを終える事ができました。

試験の全体の感想を言えば「久しぶりの、楽しいフライト」でした。これは私自身の短気な性格によるものかも知れません。結果が合否という形ではっきりと判断され、グチグチしない点は好きですし、昨日までの緊張から解放される気持ちもあったと思います。

しかしながら、試験は最終目的ではありません。試験は確かに大きなヤマではありますが、私は一つの区切りであると考えています。パイロットとしてやっとスタートしたところと言うことができると思います。これからの自由さには応分の責任が伴います。身を引き締めてフライトを楽しんでいこうと思います。

かいつまんで言えば、私の試験は上記のようなものでした。私なりに訓練で気付いた点はやはり習うより慣よではないかと思います。実際に自身の実力になったと思われるものは、シラバスに無い飛行訓練だったことが、回想されます。例えば、ナビログを作成せずに訓練空域を飛んだ事は、逆にナビログの必要性の良い確認になり、回復操作をせずに完全失速に入れた事は飛行機の特性を知る上で有り難い体験でした。スリングスビーでのアクロバット体験もきつけれど楽しい体験でした。

取り留めの無い文章の羅列になってしまいましたが、最後に担当教官の山本教官はじめ職員の皆様、先輩諸氏には大変お世話になりました。紙面を借りてお礼申し上げます。



5年目の曇り空を見上げる出来ない 訓練生の試験の日の一コマ

No.1879 菊池 義人



秩父駅が約1 NMずれている。(試験官側からは見えないし、秩父市街地内の駅(別駅)の上だし。)一瞬の迷いの後に言った言葉は

「Over Chichibu. Time Check, Right Clear!」。視界に入った大坂教官の顔は「何回秩父に来ているんだ。北側にオフコースしているぞ!」と言っていた。

足利の駅から大西飛行場へ。RWYは08、トラフィックは無し。左前方に多々良沼が見えて来る。(前に大西に来たのは? そうだ確か1回だけRWY26に着陸した、あれは1年以上も前だ!) なかなか飛行場が見えない。前方に大きな工場がある。(たしかRWY08のFinal Turnは大きな工場の上だったな) 多々良沼の上から降下を開始する。位置的には正しいベースを飛行している筈なのだが、滑走路が見つからない。(もう工場の手前だ、Final Turnを始めなくては。でも滑走路は?) その時一瞬格納庫らしき物が視界をよぎった。「Left Clear!」旋回に入る。ただし完全に滑走路にアラインしている自信が無いので、降下率を落としてしまう。10°ぐらい旋回したところではっきりRWYを視認する。(ひえー高い!) と心の中で叫びつつスロットルを引いて、深めの降下を開始する。パスは4°プラスくらいでShort Field気味、ふと大西には過走帯が無い事を思い出す。「1st Center Lineの先に接地します」とコール、(これなら許容範囲のパスかな?) でも後席では教官が「高い、高い!」と怒鳴っている様な気がした。

1991年3月6日、私のログの最初の記載があります。米国オークランド国際空港でC152でした。でも本当に初めて操縦輪を握ったのは1989年初秋でした。限りなくIMCに近い、曇り続きの3日間に合計1時間に満たないものでしたが、それが今日への第一歩でした。機体は本田を定置場にしていたC310(JA5253)でした。その日から約5年を経て、再び本田で事業用操縦士の試験を受けた事は実に感慨深い事です。

本田航空にて訓練を開始したのは1993年7月、試行錯誤の嵐の毎日でした。当時担当して頂いた三宅教官から「自家用は教官が取得させるものだが、事業用は訓練生が自分で取るものだ」と、訓練開始にあたり言われました。取り組み方、考え方、計画など全てにわたり重要な基本姿勢なのだと、以後つまづくたびに、まだ出来る事は無いか、本当に努力を怠らなかつたか、常に自分が積極的にならなければと、この言葉の上に自分自身を振り返り、訓練を続けて来ました。(教官から見れば、実に進歩の無い困った訓練生だったと思えますが。)

私は（多くの方々と同じく）米国で資格を取り日本で切り替えをしています。訓練中非常に困った事に、航空法規や訓練課目実施時の手順の違いがありました。（後者については外国に限らないと思います。）仮にも自家用の技能証明を受けた以上、（切り替えであっても）日本国内の法規運用は十分理解している筈ですが、米国と日本の法規には細部において相違点がかなり有ります。これには最後の最後、試験の前日まで苦しめられました。自家用取得の為の基礎の座学は日本語で学ぶのが無難なようです。英語で覚えた知識ほど試験の時日本語で出てこなかったり、用語を取り違えたりしています。実用面では、温度や長さの単位系の違いがいちいち換算を必要とするからです。更にATCでは極端な場合、意思が通じない場合もあり、日本のATC用語を再確認する必要も何度か感じました。

かくして5月8日、前夜から宿泊していた本田航空の4階から見る空は5年前と同じ曇空だった。予報は「曇り時々晴れ」だった、午前5時半までは。午前6時から「関東北部は曇り時々雨、夕方には所により雷雨」となった。（かんべんしてよ〜!）でも何故だか絶対飛行可能な時間がある気がした。試験官が来られた9時頃には、入間の視程は4kmでIMC。宇都宮や霞ヶ浦ではOVCが2000ftに。それでも天気図とFCSTから「絶対に正午過ぎに一時的に回復する可能性が有る」と判断。そしてぎりぎり雲低をクリアーし、視程は5kmあり（と思う）、試験は実施出来たのである。一日中天候に重点を置いていたのが幸いしたのか、重大なミスは無く（少なくとも指摘されず）何とか合格することが出来た。

全て終了してみても、訓練中全ての段階で全力、かつ勤勉にやってきましたつもりです。大坂教官曰く「つもりじゃダメ、結果を残せばいい。」まさに“つもり”だらけで、今ようやく“結果”を残せました。最後に、訓練最初に担当して頂いた三宅教官、（時々切れながらも）最後まで訓練を続けて頂いた大坂教官、他全ての教官・社員の方々に心よりお礼申し上げます。また、いつも話し相手になって頂いたクラブ員・スクール生の皆様にも心よりの感謝を申し上げます。よく「勤勉は馬鹿を補わない」と申します。今後はもう少し要領よく、あるいは賢くなりたいものです。



魅惑のマンハッタンフライト(後編)

No. 1794 高辻 育史

リンカーン・トンネルまで南下すると、右側はニュージャージー州の平坦な風景、左側にはハドソン川にこぼれ落ちそうな摩天楼が目を楽しませてくれます。

さてそろそろお待ちかねの「自由の女神 (306 FT)」が前方12時から1時の方向に見えてきました。自由の女神はリバティー・アイランドという島を一杯に使って立っていて、女神自身も結構デブプリした大柄なおバサンなのですが、900 FT上空からは意外に小さく感じます。写真を撮るならぜひズームレンズが欲しいところ。このあたりは蜜に群がる蜂の如く、観光用ヘリが常時3～4機は飛び回っています。目を皿のようにして見張りをし、耳はダンボのようにして123.05をモニターにして下さい。今日も4機が飛んでいます。多くのヘリは500 FT前後で自由の女神の上空をサークリングした後上昇しながらマンハッタンに戻ります。下からの突き上げられないようにご注意！ また、前回この上を旋回する時は飛行機は左回り、ヘリは右回りといいましたが、操縦席が旋回内側になり望ましいだけで反対回りでも問題はありません。ただしはっきりとインテンションを通報しましょう。

自由の女神とのデートを終えたならば、混雑する空域からは早々に引き上げるのが無難ですが、今回はそのまま南下してみましょ。アッパーニューヨーク港の上空をしばし南へ向かうとスタテン島とニューヨークのブルックリン地区を結ぶ橋「ベラザノ・ブリッジ (693 FT)」が見えてきます。有名なニューヨーク・マラソンの通過地点です。この橋まで来るとヘリも少なくなり、ここで位置通報して180ターンで北上を開始します。ちなみにこの橋の正式名称はベラザノ・ナローズ・ブリッジなので、「ナローズ・ブリッジ」と位置通報する人もいますので混乱しないで下さい。

北上を開始して最初の目標はマンハッタンの南西に浮かぶ「ガバナーズ・アイランド」です。(現在は沿岸警備隊基地) この北側を自由の女神の観光から帰るヘリが西から東に上昇しながら通過する事があります、位置通報をすると良いでしょう。この島の上空から見るマンハッタンはまさに圧巻で、高層ビルがひしめく



ハドソン川を南下しながら、「自由の女神」を左手に見る。前方は、ベラザノ・ブリッジ。



ハドソン川を北上しながら、ガバナーズ島上空から、マンハッタンの南端を見る。(左手に見えるのが、W.T.Cのツイン・タワー)

大都会を真近に体験出来ます。地元のインストラクター氏に言わせると、黄昏時には全てのビルが西日を反射して一番素晴らしい光景となるそうです。日没時間も要チェック。

その先、マンハッタンの西側を900 F Tで通過すると、まず右手にワールド・トレード・センターの「ツイン・タワー」が見えてきます。このタワー、1742 F Tありビルの中腹をすり抜ける飛行となり、まるで（想像するに）香港のカタク空港に着陸するかのようなエキサイティングな体験です。さらに右手奥にはニューヨークのランド・マークである「エンパイア・ステート・ビル（1515 F T）」やアールデコ・スタイルで有名な「クライスラー・ビル（1100 F T）」などが見え、しばらくはマンハッタンの摩天楼を右手になめるような飛行が続きます。さらに北上を続けると先程のイントラピット空母に続いてセントラル・パーク、ジョージ・ワシントン・ブリッジなどが現れてきます。適切なところで位置通報をしましょう。

さて、ハドソン川を渡り約10分でリンカーン・パーク・エアポートにランディングとなりますが、途中でデタボロ空港のファイナル・アプローチ・コースを横切るのも最後まで気を緩めずにトラフィックには細心の注意を払ってお帰りください。

（5）米国でフライトするには

今回のマンハッタンフライトの所要時間はきっかり1時間。レンタル料金はウエットで74ドル（税別）で、非常に安く一生の思い出となるフライトが堪能できました。（セスナ172なら63ドル。）

皆様の中で米国のライセンスとメディカルをお持ちの方は、米国出張などの機会があればぜひトライしてみたらいかがでしょうか。メディカルが切れていても、羽田空港内の診療所などで取得できますので、出発前に準備されれば万事OKです。

ただし米国の免許は取得してから2年に1回のフライト・チェックを受ける必要があります。このチェックはレンタルのチェック・アウトと兼ねてやってもらえて、チェック後^{※2} エンドースメントをログブックに記入してもらえば2年間有効です。

さらに、日本免許のみをお持ちの方も、日本はICAO加盟国なので基本的には米国の連邦航空局（FAA）事務所に日本の有効な技能証明、メディカル、無線免許及び身分証明書を提示すれば、その場で同等の米国のライセンスを発行してもらえます。是非トライされることをお薦めいたします。

※1 ウエット 燃料が満タンの状態での貸し出し

※2 エンドースメント 教官の証明



ハドソン川を北上しながら、エンパイア・ステート・ビルとクライスラー・ビルを右手に見る。

クラブ総会・安全講習会報告

去る5月28日(日)本田航空にてクラブ総会と安全講習会が開かれました。参加者は約40名でなごやかなムードの中行われました。

まず、クラブ総会では、平成六年度の決算と、平成七年度の前算案が承認されました。また、今年度の年間行事予定も下記の通り決定しました。



8月7日(月)	見学会(日本航空)(シミュレーター等見学)	9月30(土)	安全講習会・前夜祭 (ホテル・メトロポリタン)
8月中～9月中	ロングナビゲーション補助	10月1日(日)	クラブ競技大会 (予備15日(日))
	お盆期間(8/12～8/16)以外の平日	12月8日(金)	クラブ忘年会
	オーナー機を除く、ライセンサー・スクール生共に参加可能		



安全講習会では

- ・航空法及び施行規則の一部改正について
- ・最近の国内のアクシデントレポート

の2題について、運航部近藤が講師となり解説がありました。

特に法の改正について、今回、航空従事者の業務範囲が大幅に改正されるなど、パイロットとして十分な理解が必要な点が多くみられました。改正になった法は次の通りです。

- (1)航空法 24条 技能証明資格
- (2)航空法 28条 業務範囲
- (3)航空法 65条 航空機に乗り組ませなければならない者
- (4)施行規則 43条 技能証明の要件
- (5)施行規則 54条 航空機の型式限定
- (6)施行規則 61条の2 身体検査基準
- (7)通達 空乗2130 航空機乗組員飛行日誌



また、国内のアクシデントレポート（航空事故）は平成6年度の航空事故調査委員会報告で合計で25件ありました。その内、飛行機の事故は3件あり、小型機に関するものは平成4年11月に八尾でSOLO TGL訓練中に起きたものでした。

なお、安全講習会に残念ながら参加できなかった方々には、資料を差し上げています。運航管理にお申し出下さい。

また、引き続き、クラブ親睦会が行われました。場所は社員食堂を少々地味ではありましたが、次の日にCABC'KをひかえたスクールのHさんの「明日は雨です」の一言に大いに会場は盛り上がりました。最近少し足の遠のいていたクラブ員の方々も集まり（むずかしい話の後のせい）陽気な顔が勢ぞろいしていました。



恒例 GWクラブバーベキュー大会報告



今年もバーベキュー大会がにぎやかにおこなわれました。新しいブルーのクラブ専用テントも設置、天気の良い日は20~30人のクラブ員の方々が来てくれました。担当になった皆様、おつかれさまでした。



機番：JA3823

製造年月日：昭和54年3月7日

機種：富士重工式FA-200-180A①

発動機：ライカミング70×360-A5AD

耐空種別：普通N、実用U、曲技A

最大離陸重量：1,100kg (U) 搭乗者4名

最大巡航速度：131.5mph

オーナー：No.390 浜尾 豊さん

【浜尾さんに聞いてみました！】

Q：この機体のオーナーは何人いるのですか。

浜尾：私一人ですよ。好きな物は好きな時に好きなように乗りたいし、そうでなくちゃつまらないでしょう。

Q：この機体の前は？

浜尾：エアロンカを2機（15年）、V尾翼ボンanzaを1機（2年）、あと自作機を1機持っていました。以前はだいたい常に2機本田APに置いていたんですよ。今は私にしては珍しく1機です。このFA200は8年になります。

Q：ライセンスはいつ取得しましたか。

浜尾：昭和42年から本田で飛び始めて、4年目に。飛行時間は64時間でした。現在は約750時間です。

Q：では、このFA200の自慢を……

浜尾：固定ピッチで、日本に3機しかない珍しい機体なんです。（みんなが言うより）いい機体ですよ。丈夫だしセスナ機に比べると計器板が低く前が見易い。中島式戦闘機からの発想でもかくエルロンが良く効きます。かなり低速でも、です。今は（自動車用ですが）GPSも乗せています。あと、低翼機はファイナルターンの間RWYが常に視認できます。172の様に翼に隠れたりしません。

Q：では逆に欠点は？

浜尾：（低翼だから）下の目標が見えないこと。NAVで困ります。でも、何よりも燃費が悪くて速度がでないこと！ 時間当たり10GAL食うし、100KT以上はなかなか出ない。これは飛行機としては致命傷ですよ。フラップは手動式で、フルダウンに



するには結構力が要ります。

Q：このF A 200でどの位の割合で飛んでいますか。

浜尾：年間30～50時間ですね。若い時は金が無くてあんまり飛べなかったけど、今は金と暇が無い。

Q：次に欲しい機体は何ですか。

浜尾：ボナンザ！ ボナンザにまた乗ってみたいですね。何たって楽ですよ。

Q：最後になにか一言お願いします。

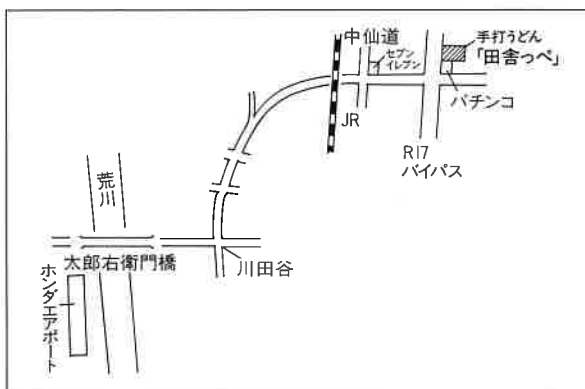
浜尾：日本では飛行機は何か特殊な物になってしまってますよね。でも、外国と日本の飛行機に対する認識のレベルはもっと同じになるべきです。今、「飛行機」は「難しくて苦しいもの」になっている。本当は楽しいものなのに……。昔は試験に落ちても楽しかったんですよ。

現在、零戦を作っています。10分の8モデルで、年内には完成します。

Q：完成したらまたウイングニュースに出てください。今日は有り難うございました。

H 7. 5. 13

ホンダエアポート周辺のおいしいお店シリーズ No.10



手打ちうどん「田舎っぺ」

Tel 0485-41-4137

営業時間 午前10：00から

午後3：00

定休日 毎週日曜日

(祝日は営業)

ホンダエアポート周辺のおいしい店紹介も10回目となりました。もうネタ切れだろうと思いの方もいらっしゃるのではないのでしょうか。ところがどっこい飛行場周辺にはまだまだたくさんのおいしいお店が有るのです。前回までは関越道からおいでになる方のために川越周辺を重点的に紹介してきましたが、今回はR17号を利用される方に北本の手打ちうどん「田舎っぺ」をご案内いたします。飛行機やバイクの大好きなご主人が打った腰の強いうどんが自慢です。このうどんを新鮮なきのこがたっぷり入ったつけ汁でいただく「きのこ汁うどん」(もり600円、大もり700円、特大もり800円)がおすすめです。是非一度お試し下さい。きっとご満足いただけます。

USE CAUTION

操縦練習許可書期限が迫っています (敬称略)

7 月中に切れる方

本多 滋行 H 7. 7. 7
比留間考佳 H 7. 7. 12
井上 太一 H 7. 7. 14
宇梶 栄 H 7. 7. 14
小原 義宏 H 7. 7. 14
栗原 栄 H 7. 7. 14
吉川 守彦 H 7. 7. 21
宮崎 正 H 7. 7. 21
徳間 順一 H 7. 7. 21
山元 一也 H 7. 7. 18
石井 篤 H 7. 7. 18
水谷 正洋 H 7. 7. 10

8 月中に切れる方

岡部 勇二 H 7. 8. 21
林 尚徳 H 7. 8. 31
河合 秀晃 H 7. 8. 31

申請手続きについては前号を御覧ください。

新/入/会/員/紹/介

フライングクラブ

1 9 0 7 須山 隆
1 9 0 8 谷津正隆
1 9 0 9 原田博明
1 9 1 0 肥前 聡

フライングスクール

5 6 4 8 高瀬明彦
5 6 4 9 濱野伊知郎
5 6 5 0 堀内元就

学 科 講 習

7 月	
日付	科 目
2日(日)	気 象 - 1
7日(金)	法 規 - 2
9日(日)	運 航 一 般 - 2
16日(日)	B I F - 1
21日(金)	通 信 - 2
23日(日)	空 中 操 作 - 2

8 月	
日付	科 目
6日(日)	工 学 - 2
11日(金)	航 法 - 6
13日(日)	運 航 一 般 - 3
20日(日)	気 象 - 2
25日(金)	法 規 - 3
27日(日)	空 中 操 作 - 3

携帯品は前号を御覧下さい

クラブ員の皆様へ

- みごと、ファーストソロに出られた方と、実地試験に合格された方に、本田航空より記念の楯を贈らせていただいています。まだ、お手元に届いていない方は、お手数ですが運航部までお知らせ下さい。
- スクールの予約は前の月の25日まで申し込みをお願いします。最近是比较的、御希望通りに予約ができます。

ウィングニュース 132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

USE CAUTION

注意 取扱説明書 参照 必ず

注意事項 必ずお読みください

項目	内容	項目	内容
1. 安全	必ずお読みください	2. 整備	必ずお読みください
3. 運転	必ずお読みください	4. 故障	必ずお読みください
5. 保管	必ずお読みください	6. 廃棄	必ずお読みください
7. 付属品	必ずお読みください	8. その他	必ずお読みください

入会のご案内

HONDA **FLYING CLUB**

新入会員

本会は、Hondaの飛行機を愛する方々の集まりです。飛行機に乗りたい、飛ばしたい、という夢を叶えるために、Hondaの飛行機を飛ばす機会を提供いたします。また、飛行機に関する知識や技術を学ぶ機会も提供いたします。ぜひ、ご入会ください。

お問い合わせ先
〒100-0001 東京都千代田区千代田
Honda Flying Club
TEL: 03-XXXX-XXXX
FAX: 03-XXXX-XXXX
E-MAIL: info@honda-flying-club.com