



**PERMANENT EDITORIAL BOARD
OF THE
AVIATORS MODEL CODE OF CONDUCT**

マイケル・バウム, JD, MBA, ATP

リック・ペリー, VP AEA

マイケル・ロドムスキー, CFII

ビル・ローズ, Ph.D.

ラスティーン・サックス, JD, DhE, MCFI

ジョン・スミス, CFII

ドン・ステインマン, ATP, CFII

トーマス・ターナー, ATP, MCFI

パイロットの方々へ：

パイロット行動心得のモデル、AMCC、2.0版をご紹介します。この提案は航空専門家チームの手により長期の研究と経験に基づいて作成されたもので、「心得」は航空機操縦の技術と安全をより高めることを勧めるものです。

個々のパイロットのとする行動は安全性を含めて航空社会全体に影響を与えます。事実、連邦航空局の行政官は、「安全性、健全な判断、道徳的行為、個々の責任感等を推進させる道具として、行動心得が持つ価値というものを心から信じています。」と言っています。AMCCはライトスポーツ、計器、ピストン、タービン、プライベート、コマーシャル等に関わらずどのレベルのパイロットにも使用価値のあるものです。

行動心得はあなたの技術を次のレベルに向上させるのに役立ちます。AMCC はあなたの必要に応じて利用できるガイドラインです。行動心得を取り入れ、最高度の航空安全徹底に努められる事をお勧めします。AMCCはボランティアの努力で作成されたもので、公共のサービスとして無料です。心得の内容と関連資料は secureav.com をご覧下さい。

パイロット 行動心得の モデル



航空安全とプロの精神の促進

航空社会への寄贈：
スポンサー名

序論

パイロット行動心得のモデル（心得）は[安全飛行](#)、[飛行の技術](#)、[プロ精神](#)を促進するための提案です。

この心得はパイロットの優秀な技術のビジョンを示してくれます。この提案の原則は航空規則を重視し協調することです。

心得は[提案](#)であって基準ではありません。利用する方は、自分の必要に応じてこの提案の[名称](#)、[量](#)、[構成](#)等を、下記の追加資料を参考に自分の必要に応じて整理、編集して下さい。

利用される方が飛行の基礎をしっかり把握しプロの精神を伸ばす努力をされる時、この心得が最も効果を現します。

この心得は七つのセクションに分かれており、各セクションに原則と実践の例があげられています。

セクション：

- I. 一般的なパイロットの責任
- II. 生徒、乗客、地上にいる人
- III. 訓練と熟練
- IV. 保安
- V. 環境問題
- VI. テクノロジーの利用
- VII. 航空の発展、促進

実践の例：

実践の例は、行動心得の原則の応用と、個人又はグループの必要に合わせるための提案で、**個々のパイロット**、飛行目的、飛行機、組織、飛行環境等それぞれの**独特な能力や必要性**に応じて順序の変更、補正、削除ができます。計器飛行方式（IFR）の実践の例が最後に記載されている以外は順序に重要性の違いはありません。

注釈：

行動心得の規定の注釈はwww.secureav.comのサイトに抜粋、記載されています。注釈では討議、注釈ガイド、行動心得の利用の方法等を取り上げます。選ばされた規定が他の規定よりも重要であるとは限りません。注釈の展開によっては規定が追加されることもあります。

行動心得の利点：

行動心得はパイロットと航空社会に次のような点で利益になります。

*パイロット仲間で、安全とプロの精神をサポートする方法を強調する。

*パイロットトレーニング、飛行技術、品行、個人の責任、パイロットにおける航空社会や一般社会への貢献等の改善を目指す。

*良い判断と倫理にかなった行動を取り入れ育むことを奨励する。

*政府の取締りに頼らず、飛行社会内で自己モニターを向上させる。

*パイロット、法律取締まり当局、その他の航空産業関係者の間でコミュニケーションの改善をはかる。

*航空を推進し、飛行活動をよりやりがいのある楽しめるものにして行く。

注釈：連邦航空局（FAA）が例として使われています。使用される方はそれぞれの地域の法律に従ってください。

**

パイロット行動心得のモデル

基本方針と事例の提案

I. 一般的なパイロットの責任

パイロットの義務：

- a. なによりもまず、安全第一
- b. 飛行技術の向上
- c. 良い判断力をつけ、健全な飛行決断の方法を開発実践する。
- d. 危険を効果的に察知、処理し、健全な危険処理の方針を使用する。
- e. 状況の把握を維持し、分別のある操縦と個人の操縦限界範囲を固守する。(例：ミニマム)
- f. プロの精神を目指す。
- g. 責任感をもって礼儀正しく行動する。
- h. 当てはまる法律、規則を固守する。

注釈：このような一般的な責任は行動心得の他の原則の発端となるものです。

実践の例：

*自分と乗客の命がかかっているということを強く認識し、真剣で勤勉な態度で飛行に臨む。

* 慎重なフライトプランをたて、他の人を危険にさらさない。

* 自分自身の行動が、航空社会全体に影響を与えることを認識する。

* 証書、免許書、資格等の特権と限界を認識し限度内にとどまる。又どの承認(エンドースメント)も正しく有効であることを確かめる。

* 健全なパイロットの原則、事例にそった指導、危険管理を基礎として、現状の把握力を向上させる。

* 種々の飛行状況に合う自分のチェックリストと個人の最小限度を、作成、使用し、定期的に復習する。経験のある教官や信頼できる助言者と定期的に再評価する。

* 適切な安全を実行する為の出費を理解し、受け入れ、計画を立てる。

* 自分自身の集中力、疲労、ストレス、判断力等の精神的限界を知っておく。(避けるか切りぬけるように心がける。)

* 精神的、肉体的な健康状態を正直に評価することを飛行前の必要条件とする。例えば、I'M SAFE (I-Illness 病気、M-Medication-薬、S-Stress-ストレス、A-Alcohol-飲酒 F-Fatigue-疲労 E-Emotion-感情)のチェックリストを使う。

* 個人の経験、能力、有効項目(カレンシー)、悪天候や夜間飛行等を含めた難しい状況での対応能力などを基にして余裕のある自身の操縦限界を作成する。

* 補助酸素の使用と自分の酸素欠乏症(Hypoxia)を余裕をもって判断できるガイドラインを作成する。血液中酸素測定器(Pulse Oxemeter)の使用を考慮する。飛行中規則で決められた事態や必要に応じて補助酸素を使用する。

* 飛行場、飛行クラブ、飛行学校、FBO、フライトセンター、飛行機レンタル会社の設定した規則や経営方針に従う。

* 対航空性安全命令(AD)の必要条件を十分に満たす。推薦された種々の点検や改修指示書(SB)を実行することの価値を認識する。

* 自分の教育、訓練、権限内で安全管理システム(SMS)を使い機器、設備、環境、目的、準備、人間の限度を考慮して安全に立ち向かう。

* CRM, SRM の方法を実行する。

* 低空飛行、悪天候、夜間飛行、混雑している場所、海、川、湖、険しい山岳地帯、森林等の上空を飛行する際、通常以上の危険が伴うことを認識する。

* 視ると視られる。よく見て他の飛行機を避ける技術を取得する。何時も他の飛行機に目を走らせる。練習の際混雑する空域を避ける。ライトやストロボを適切に使用し、可視度を増す。

* 聴くと聴かれる。正しい周波数に合わせ他の飛行機に注意を払い自分の位置と意志を正確に報告する。

* 監視と報告。安全と規則服従に関する問題がある場合、それを察知し適切に報告する。

* 地上操縦、離陸、着陸、その他の注意が必要な飛行時に備えて操縦室を妨害フリーに保つ。

* 高度500フィート以下でのターンや練習は、離陸着陸時を除いて最小限にとどめる。

* 絶対に非常訓練を実際の非常状況にさせない。

* 短距離を含め、離陸前にフライトプランを提出するか地上係員に飛行予定を知らせる。

* 機械の不具合、点検の必要条件が満たされていない、等の理由で耐空性 (AIRWORTHY) がない飛行機の操縦は拒否する。

* レンタルの飛行機も自家用機と同様に扱い、機械の不具合を直ちに手際よく報告する。飛行機は使う前と同様かそれ以上にきれいにしてお返しする。

* 健全な飛行技術と危険処理の原則に基づいて、変化する飛行状態を識別しそれに適応する。状態によっては飛行プランの変更や中止が出来るようにしておく。

* 飛行は毎回注意深く計画を立てる。重さとバランスの計算をし、風を考慮した上で燃料とその距離を知り、迂回の代案を考えておく。天候の悪化やその他の飛行の悪条件等を常に意識している。

II. 生徒、乗客、地上にいる人

パイロットの義務：

- a. まず乗客の安全を確保した上で、ある程度楽な状態にしてあげる。
- b. 危険要因の処理をし、乗客、地上の人間や器具、他の飛行機への不必要な危険を避ける。
- c. 飛行計画と予定を乗客に説明し、その飛行に関連した特有な危険があれば、乗客に知らせる。
- d. 乗客の不注意な行為を防止するように努力する。
- e. 乗客や地上にいる人に恐怖、不安を感じさせたり、危険に巻き込む様な操縦は避ける。

注釈：パイロットには乗客の安全と安心できる環境を作る責任があります。乗客は命をパイロットの手に託しているのですから、乗客への配慮を充分にするべきです。この中には、非常時の危険の可能性を知らせ、適切な危険回避処理に携わることも含まれます。地上にいる人や他の飛行機もパイロットの責任になります。

実践の例：

* 自分の家族同様に、乗客を出来る限り安全に守る。

* プロの精神で乗客と接する。

* 余裕を持った飛行計画と操縦で安全性を増加させる。

* 乗客にシートベルトと肩のベルトを義務づけ、会話のできるヘッドホン等の防音器具を備え付ける。

* 乗客に、飛行操縦における危険の可能性をわかりやすく説明し、乗客の不安や質問に答え、そのために乗客が登場を辞退する場合は、それを受け入れる。

* 毎回、飛行前に乗客安全の十分な指示を与える。
(下記の追加資料を参照。)

* 飛行の心配や、乗客一人一人の不安を確認した上で、飛行前の説明と飛行中の操縦に組み入れる。

* 飛行機、乗務員、乗客に相応な保険に加入し、全ての保険契約の条件や規定を理解しそれに従う。

* 重要な操縦機器に触れたり邪魔をしないように乗客に指示する。離陸時、着陸時、その他操作が忙しい時、邪魔のない状態で操縦できるように指示し、その状態を維持する。

* 乗客に安全確認の手助けをしてもらうように勧める。例えば、近くを飛ぶ飛行機を見つけること、チャートを整理したり地上の目印を見つけること等。

* 面識のない乗客が安全や保安の問題になるかどうかを推定する。

* 乗客の安全は機内に入る以前のエプロンから始まる。乗客が危険物（例：燃料給油トラック、プロペラ、滑りやすい床や地面）から離れているように監視する。

* 許可され、適当と判断された場合、又安全に実施できる時のみ、乗客を乗せたまま給油する。

III. 訓練と熟練

パイロットの義務：

- a. 熟練性を法律で規定されている以上に向上させ維持するために、絶えず訓練に参加する。
- b. 飛行安全教育のクラスに参加する。
- c. 常に注意をはらい、自己満足を避ける。
- d. 非常状況を察知し効果的に対処する訓練をする。
- e. 注意を払って、各レッスンの予習、復習をする。
- f. 訓練や有効項目（Currency）の必要条件を満たすために正確な記録を維持する。

注釈：訓練と熟練は飛行安全の基礎です。訓練を繰り返すことは熟練への一番の要素であり、空中、地上両方の訓練に取り入れるべきです。どちらもそれぞれに飛行安全へ著しく貢献するので、お互いに代用させることはできません。効果を出すためには、法律規定以上の訓練が常に必要です。

実践の例：

- * 生涯をかけて飛行の勉強を積極的に継続する。
- * 新しい資格、免許、裏書き等を得られるような訓練のプランを立てる。
- * 自己評価を組み入れ、飛行教官、助言者とその評価に付いて話し合い、自分の意見もとり入れられるような訓練の計画案を作成しそれを実行する。。
- * 飛行仲間からの建設的な意見を受け入れ、自分も頼まれた場合には、同様に意見を分かち合う。
- * 飛行機のマニュアルを正しく使えるようになり、その飛行機のリミット、飛行数字の計算、フライトプラン、積み荷の固定、燃料の推定、重量とバランスを行えるようにする。
- * 決断力と非常時の処理力を伸ばし、'操縦棒とラダー'と筋書設定での訓練とを組み合わせる。
- * 非常時の宣言を含め、PICの役割と責任を認識する。

<ul style="list-style-type: none"> * 水上、辺地、荒地、山岳地帯等の難しい飛行条件での訓練をする。 * サバイバルの訓練を受け、そのための器具、衣類、飲み水を持って行く。 * 地上と滑走路に特有な操縦の危険性と、常に注意を払う必要性を理解する。 * 使う飛行機の機械とシステムの実践的な理解を増す。 * 機械の故障（例：電気、通信、操縦機器の障害）が起こった場合の適切な手順を理解し実行する。 * 航空電子機器 (avionics)と自動装置作動の技術を取得し維持する。 * 現在使われている飛行規則を知り、その示唆するものと根拠を理解する。 * 政府や飛行産業の提供する飛行訓練のプログラムに参加する。 * 連邦航空局のパイロット熟練プログラム (WINGS)に参加する。 * 種々の航空関係の出版物を読み最新の知識を維持する。 * 必要時に気象情報を確認し、飛行状態を判断する系統立った手順をつくりあげる。 * 経験の有無にかかわらず、なじみのない飛行機や、よくわからない機器を使う場合は飛行前に十分な訓練を受ける。 * 自分の使うタイプの飛行機クラブやサポート組織に加入し、機体の能力、限度、安全操縦を学ぶ。 * 最近起こった事故を定期的に調べ、原因に注意を向ける。 * 定期的に、それぞれの段階の実技テスト基準 (PTS) をマスターしている事を証明し、そのPTS最低基準を上回れるように訓練をする。 	<ul style="list-style-type: none"> * 操縦の練習をする時は、混雑している空域や区域を避け、十分な高度を保ち練習区域で行なう。 * 有効項目 (currency) は、規定の最低基準を超えたレベルを維持する。 * 飛行毎に、失敗や学んだ事を記録するのもよい。 * <www.faa.gov>に登録し、安全集会の情報や印刷物を受け取り、適応する安全のクラスを復習する。 * 日中と夜間の有視界飛行や、計器飛行状態での練習を充分に行い、自分の資格に適切な熟練した技術を維持する。 * 毎年、飛行レビューと同等の飛行チェックを受け、計器飛行の場合は IPC チェックを六ヶ月ごとに完了する。 * 計器飛行の場合、計器パネルの一部を隠した練習を少なくとも三ヶ月に一回は練習する。
---	--

IV. 保安

パイロットの義務：

- a. 飛行活動に関わるすべての人間、荷物の保安を維持する。
- b. 常に注意を払い、疑わしい活動、乱暴や不法行為を直ちに報告する。
- c. 最新の保安情報を知っておく。
- d. 許可を得た場合か非常の場合を除いて、特別空域の飛行を避ける。

注釈：保安意識を高める事は、安全と航空社会の生存に欠かせません。保安がおびやかされるとそれに対応する行動を強いられます。このセクションでは、国家保安を奨励し犯罪を防止するためのパイロットの根本的な役割について考えます。

実践の例：

- * 一時的飛行制限（TFR）を含むパイロットへの告示（NOTAMS）、特に空域制限を飛行前によく確かめ、長距離飛行の場合は途中で最新情報を得る。
- * 定期的に軍隊の飛行阻止について復習しておく。可能な時、周波数121.5MHzをモニターする。
- * 許可されている場合、又はATCに指示されている場合以外は、飛行機に装備されてる高度表示のついたトランスポンダーをいつも使用する。
- * 疑わしい行為や保安の懸念がある場合、保安関係者に報告をする。
- * 人があたりにいない場合、飛行機の機体をしっかり固定しておく。できれば追加の錠か防犯器具を取り付け機体を安全にしておく。
- * 乗客に、危険物、武器、弾薬を所持しているかどうかを質問する。
- * 搭乗口ゲートがしっかり閉鎖されている事を確認し、権限のない人が自分の後に続いて入って来ないようにする。
- * 権限のない人や疑わしい人物等、異常を指摘し報告する。

* AOPAの Airport Watch (866-GA-SECURE/866-427-3287) のように、報告や疑わしい活動を阻止する方法を知っておく。

* パイロットに必要な保安の訓練を完了する。

* 使用中のフライトプラン (IFR,VFR) やクリアランスを変更する場合は、必ず該当する航空交通センターに通知しなければならない。

* 特別空域を避けるには、ATCのレーダーサービスを利用するか、場合によって（もし資格があり機器が装備されていれば）IFRで飛行する事も考慮に入れる。

V. 環境問題

パイロットの義務：

- a. 飛行機による環境への影響を認識し軽減させる。
- b. オイルやその他の化学物質が排出されるのを、給油、飛行前の準備、修理、飛行の過程の中で最小限にとどめる。
- c. 環境保護地区を尊重し守護する。
- d. 該当する騒音制限の規則に従い、対象地域では飛行機の騒音を軽減させる。
- e. 危険物の慎重な取り扱いの手順を復習し固守する。

註解：環境問題のために営業が中断されたり、規則が増加したり、空港が閉鎖されたりすることがあります。航空汚染を減少させる事により、健康問題や環境への障害を減少させ、公共の理解が得られます。

実践の例：

- * 環境保護と法的に適った手順をとり、燃料サンプリング、燃料の排出、その燃料の始末を行なう。
- * 機体整備、特に油や付着した氷の処理と後始末の際、環境に関して責任感のある方法を知り実行する。
- * 安全が維持できる限り、該当する騒音軽減の規定に従う。
- * できれば、騒音対象地区のかなり上空を飛行するか迂回をする。
- * 飛行機が自然の動植物に与える影響を考慮し、未開地域や自然環境保護付近を飛行する際、提案された勧告に従う。（例えば国立公園上空の高度制限など）
- * 自分の飛行機の騒音特徴を自覚し、離陸後可能な範囲で早めにエンジンやプロペラのRPMを落とすような騒音軽減の手順に従う。
- * できればより静かなプロペラや排気システム等の騒音軽減器具を取り付ける。
- * 環境に注意を払っている企業（例えば、FBO、修理業、機体の洗浄等）を進んで利用する。

VI. テクノロジーの利用

パイロットの義務：

- a. 適切なテクノロジーに馴染み、正しく使う。
- b. 通信用ラジオが設置されていれば、管制塔のない飛行場や危険度の高い地域に近づく際、該当する飛行場情報の周波数をモニターし正確に現在地を報道する。
- c. ATCから指示された場合、装備されていれば、トランスポンダー、その他の位置を知らせるテクノロジーを飛行中に使用し、VFR長距離飛行の場合はATCのレーダーサービスを利用する。
- d. 複数の受信機と飛行機器を所持し、必要な時に使用する。
- e. 適応する飛行シミュレーター装置や訓練機器があれば利用する。

注釈：新開発で、手頃なサイズ、値段も高くないテクノロジーが飛行機の性能を目覚ましく向上させて来ました。このセクションでは安全を高めるテクノロジーの使用を勧めています。

実践の例：

- * 飛行の安全性を高める新しいテクノロジーに投資してみる。その機能、限度、正しい使用法を学び理解する。
- * VFR の状況下でも、電子機器を使用して着陸する滑走路を確認し、高度のガイドに利用する。（例えば正照準アプローチをモニターする。）
- * 飛行中、補助の通信／飛行器具が使えるように機内に持ち込む事を考える。予備の電池や補助の電源を含む。
- * 電子機器や飛行機器が機能している事、それらが現在有効で、飛行の意図に認められている事を点検し維持する。
- * 個人用の非常無線標識（locator beacon）の使用を考える。

*機能していない航空機器や無線通信が難しい区域を管轄当局に報告する。

*故障が発生したり、高性能機器のスクリーンがない場合や自動装置が働かない場合、基礎的な操縦と飛行を維持し安全度を高める。

*特に雷雨が予報されたり気象レーダーに中度から高度の表示がでる場合、その地域の飛行を避けATCやAFSSの最新気象情報を得る。

*飛行追跡や飛行データのモニターの使用を考える。

*飛行シミュレーター、訓練機器、インターネットで該当するものがあれば、それらを利用する。

*改良されたシートベルト装備を考慮に入れる。

*天候が計器気象状態の場合や夜間飛行の際、オートパイロットを使用するか、できれば資格のある副操縦士と飛行する。

*自動飛行システムを正しく使う。地上操作中やその他の重要な操作をする際、航空電子機器のプログラム操作で注意がそれ、間違いが起きる場合がある事を認識する。

*できれば姿勢指示器(AI)を重複させ、IMC気象状況の部分的計器パネルで操縦する技術を維持する。IMC状態での計器故障から立ち直る方法を学ぶ。

VII.航空の発展、促進

パイロットの義務：

- a. 航空保安を推進させ、行動心得を固守する。
- b. 航空を推進する組織でボランティアとして働き、一般社会にも自分の持つ技術を使って貢献する。他のパイロットにも奨励する。
- c. 航空専門家や航空産業関係者に感謝の意を示す。
- d. 率直、謙遜、積極性、自己改善を尊重する航空文化を促進させる。
- e. 航空社会内で道徳的な行為を促進させる。
- f. 助言者として、新しいパイロットを指導する。

注釈：警戒心を持ち、対応行動をとる事は、航空活動のバイタリティーと航空社会の価値を高める為に欠かせないものです。

実践の例：

- *行動の心得を採用する努力をする。
- *パイロット同士の中で安全を促進させる為の道徳的な責任を認識する。
- *社会への「航空使節」として、正確な情報を供給し、航空活動に関して誤った情報に反駁する。又、将来パイロットになれる人達を奨励する。
- *自分の行動が航空社会全体に影響を与える事を認識する。
- *航空支持活動に進んで助力を与える。
- *航空を慈善の助けに使う。(例：病人の空輸、青少年の飛行経験、環境に関しての活動、等)
- *民間航空パトロールや沿岸警備隊にボランティアとして働き、社会に返済する。
- *管制官や航空産業のメンバーに感謝の意を表す。
- *航空関係の募金に協力する。
- *ビジネスを含む航空のすべてのやり取りに於いて、最高度の道徳原則に則る。
- *争いごとは素早く、非公式に収める。

追加文献

* 行動心得の一ページ縮小版は <www.secureav.com/AMCC-v2.0-Abridged.doc>をご覧ください。

* 注釈は行動心得を理解する補助で、資料や補助文献を提供します。 <www.secureav.com>をご覧ください。

* [ここに組織の名前を入れる]がパイロットの技術と航空安全の推進を助ける資料は <[www.\[組織の名前\].org/](http://www.[組織の名前].org/)>をご覧ください。

* 乗客への飛行ブリーフィングの資料は <<http://secureav.com/Passenger-Briefing-Listings-Page.html>>をご覧ください。

* 航空整備士の行動心得、パイロットの行動心得、飛行教官の行動心得、グライダーパイロットの行動心得、軽スポーツパイロットの行動心得、水上飛行パイロットの行動心得、生徒パイロットの行動心得は <www.secureav.com>をご覧ください。

* 航空に関する情報は

FAA: <www.faa.gov>,
<www.faasafety.gov>

AEA: <www.aea.net>

AOPA: <www.aopa.org>

EAA: <www.eaa.org>

NBAA: <www.nbaa.org>をご覧ください

略語:

AD - Airworthiness Directive - 耐航空性改善命令

AI - Attitude 姿勢指示器

AFSS - Automated Flight Service Station 飛行援助センター

AGL - Above Ground Level 対地高度

ATC - Air Traffic Control 航空交通管制

CRM - Crew Resource Management CRM

FAA - Federal Aviation Administration 連邦航空局

FBO - Fixed Base Operator 運航支援業者

IFR - Instrument Flight Rules 計器飛行方式

ILS - Instrument landing System 計器着陸装置

IMC - Instrument Meteorological Conditions 計器気象状態

IPC - Instrument Proficiency Check IPC チェック

MSL - Mean Sea Level 海拔高度

PTS - Practical Test Standards PTS基準

SB - Service Bulletin 改善指示書

SMS - Safety Management System 安全管理システム

SRM - Single Pilot Resource Management SRM法

TFR - Temporary Flight Restriction 一時的航空交通制限

VFR - Visual Flight Rules 有視界飛行方式

VMC - Visual Meteorological Conditions 有視界気象状態

通告

[組織の行動心得を挿入]はマイケルバウム著「パイロットの行動心得」(2003年-2012年)の改訂版であり、全ての権利を有す。 <<http://www.secureav.com>>に使用条件が掲載されている。パイロットと航空社会は行動心得を開発の資料として使える。個々の必要性に合わせ相応の研究のサポートを取得する事を推奨する。

校訂、正誤表、注釈

AMCCは定期的に航空の習慣や環境変化にそって改訂されていきます。 <PEB@secureav.com>にご意見等を御送りください。

協力

「パイロットの行動心得」には航空社会に限らず、多くの幅広い意見や提言を受け取りました。協力者を <<http://www.secureav.com/ack.pdf>>をご覧ください。

『行動心得』の編集者チームは <<http://secureav.com/PEB.pdf>>をご覧ください。

このマークは行動心得のサイト <www.secureav.com>です。


