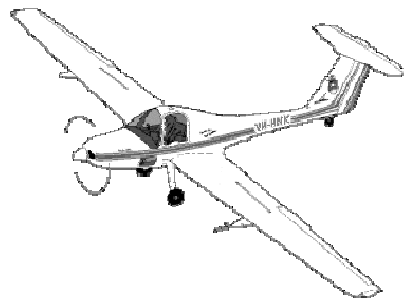


גרסה 1.1

הקוד האתי של הטייסים



**נוהגים מומלצים לשיפור אוויראות, בטיחות טיסה
וקידום קהיליית התעופה הכללית**

©2003-2006 Michael S. Baum. All Rights Reserved.
תרגום: מערכת מגזין "עם הרוח" בעריכת צור בנר

מבוא

הקוד האתי של הטייסים (להלן: "הקוד האתי") כולל נוהגים מומלצים לטייסי התעופה הכללית לשיפור האוויראות, בטיחות הטיסה, ולקידום קהיליית התעופה הכללית.

הקוד האתי מציג חזון של מצוינות בתעופה הכללית. עקרונותיו משלימים את, ומוסיפים על הוראות החוק. הקוד האתי אינו "תקן" ואינו מיועד להתפרש ככזה.

העקרונות:

הקוד האתי מורכב משבעת הפרקים להלן (כל אחד כולל עקרונות ונוהגים מומלצים לדוגמה).

- א. אחריות כללית של טייסים
- ב. נוסעים ואנשים על הקרקע
- ג. אימונים ומיומנות
- ד. ביטחון
- ה. סוגיות סביבתיות
- ו. שימוש בטכנולוגיה
- ז. פיתוח וקידום התעופה הכללית

הנוהגים המומלצים לדוגמה:

כדי לתמוך בשימוש היעיל של עקרונות הקוד האתי, הנוהגים המומלצים לדוגמה מציעים דוגמאות לדרכים שבהן הטייסים עשויים לשלב את העקרונות בנוהגים האישיים שלהם. הנוהגים המומלצים לדוגמה (המעודדים שימוש במינימום אישיות) יכולים לסייע לטייסי התעופה הכללית ולארגוניה לפתח נוהגים המתאימים באופן ייחודי לפעילויות ולנסיבות שלהם. שלא כמו עקרונות הקוד האתי עצמם, ניתן לשנות את הנוהגים המומלצים לדוגמה כדי להתאים אותם ליכולות ולדרישות הייחודיות של כל טייס, משימה, מטוס, או ארגון תעופה כללית. חלק מהנוהגים המומלצים לדוגמה אכן מחמירים אף מעבר לעקרונות הקוד האתי שאליהם הם משוייכים. הם אינם מוצגים בסדר מסוים, פרט לכך שנוהגים מומלצים לדוגמה הייחודיים לכללי טיסת מכשירים (IFR), מופיעים אחרונים.

הערה: לא כל פעולות הטיסה מאושרות בכל אזורי הטיסה. ההתייחסויות לגופי ממשל (כגון ה-FAA) הן תלויות בהקשר, וייתכן שגופים אחרים יהיו רלוונטיים לאיזורי טיסה אחרים.

התועלת בקוד האתי:

הקוד האתי עשוי להועיל לטייסים ולקהיליית התעופה הכללית, באמצעות:

- הדגשת נוהגים חשובים שיסייעו לטייסים להיות טובים ובטיחותיים יותר,
- הבהרת תפקידיו של כל טייס בתוך קהיליית התעופה הכללית, ע"י בחינת סוגיות כגון אימוני טיסה משופרים, אוויראות טובה יותר, התנהגות טייס נאותה, אחריות אישית, ותרומתו הכוללת של הטייס לקהיליית התעופה הכללית,
- עידוד פיתוחם ואימוצם של קווי-מנחה אתיים,
- קידום הסדרה-עצמית בידי קהיליית התעופה הכללית במקום נטל הרגולציה הממשלתית, וכן:
- עשיית נפשות לתעופה הכללית, והפיכת הטיסה לחווייה מעצימה יותר.

הערת המתרגם:

בכל מקום שבו ננקטה לשון זכר, הנוסח מתייחס גם ללשון נקבה, מטעמי בהירות הניסוח.

**

הקוד האתי של הטייסים – עקרונות

א. אחריות אישית של טייסים

על הטייסים:

1. למקם את בטיחות הטיסה בראש סולם העדיפויות שלהם.
2. לשאוף למצויינות באויראות,
3. לפתח ולהפעיל שיקול דעת נבון,
4. לזהות סיכונים ולנהל אותם ביעילות,
5. לציית לנהגיו זהירות ולפרמטרי בטיחות אישיים (כגון מינימום אישיות),
6. לשאוף למקצוענות,
7. לפעול באחריות ובאדיבות, וכן:
8. לציית לחוקים ולתקנות הרלוונטיים.

הסבר: פרק א' של הקוד האתי משמש כמבוא וכמטריה לעקרונות הקוד האתי האחרים. הוא מדגיש בטיחות, מצויינות, ניהול סיכונים, אחריות, ומניח את היסודות לנשיאה באחריות ולנאותות מוגברת.

נוהגים מומלצים לדוגמה:

- נקוט בגישה רצינית ונאותה ביותר בכל הקשור לטיסה, תוך מודעות לכך שחיך, חיי נוסעך וחיי אחרים תלויים בך.
- הכר בעלויות ההטמעה של נוהגי בטיחות ראויים (הגבוהות לעיתים מהצפוי), קבל אותן והיערך אליהן.
- זהה את התנאים השוררים, והתאם עצמך לשינויי התנאים במהלך הטיסה, בהתבסס על עקרונות איתנים של אוויראות וניהול סיכונים.
- הכר את הסיכונים המוגברים של טיסה במזג אוויר סוער, בלילה, מעל מים, ומעל פני קרקע הררית או מיוערת. נקוט בצעדים לניהול יעיל וזהיר של סיכונים אלה מבלי לחרוג מפרמטרי בטיחות אישיים (ר' ס' א.5. לקוד האתי)
- פתח, השתמש, בחן מעת לעת ועדכן רשימות תיוג ומינימום אישיות עבור כל שלבי הטיסה. בקש ממדריך טיסה בעל רישיון לעבור על החומרים הללו ולהביע את דעתו.
- התחייב לראות את הרווחה האישית כתנאי מקדים לטיסה (לדוגמה, על ידי שימוש ברשימת התיוג I'M SAFE לפני כל טיסה).
- הכר את נטייתך האישית להיפוקסיה (לדוגמה, באמצעות מד חמצן - oxymeter); קח איתך חמצן נוסף לטיסות שבהן הוא עשוי להיטיב איתך או עם נוסעך; קבע מינימום חמצן אישיות – לדוגמה, בטיסת יום מעל 8,000 רגל מעפ"י ובטיסת לילה מעל 5,000 רגל מעפ"י.
- הקפד לראות ולהיראות. השתמש בטכניקות לאיתור כלי טיס אחרים, כגון סריקה, ובטכניקות להגברת היכולת לראות את כלי הטיס שלך, בכדי להישמר מכלי טיס אחרים, כגון שימוש ברדיו, תאורה, ואורות מבזק אחוריים (למעט בעת הסעה או בתנאי טיסת מכשירים (IMC)).
- צמצם ככל שניתן פניות ותמרונים מתחת ל-500 רגל מעפ"י (למעט אלה הנחוצים לנחיתה ונהלי עזיבה בסמוך למכשולים (Obstacle Departure Procedures)).

- ציית, או החמר את הדרישות לביקורות חובה והוראות כושר אווירי (Airworthiness Directives), ופעל באופן עצמאי על פי הנחיות הביקורות, רשימות התיוג ועלוני השירות המומלצים על ידי היצרן.
- עבור טיסות ניווט, אתר שדות נחיתה ואתרי תדלוק אלטרנטיביים לאורך הנתיב המתוכנן עוד לפני ההמראה, למקרה שהחמרה במזג האוויר או נסיבות חירום אחרות יהפכו את המשך הטיסה ללא-בטוחה.
- ציית לנהלים ולכללי התפעול הרלוונטיים של המועדון/בית הספר לטיסה ומפעילי חברת שרותי הקרקע (FBO)/מרכזי המבצעים.
- פתח וציית לפרמטרי פעולה אישיים כגון המינימום האישיות הבאות:
 - גובה הנמכה מזערי (MDA)/גובה החלטה (DH) – נהג בזהירות מירבית והגבל באופן עצמאי את הגישות היכן שבסיס הענן נמוך מ-800 רגל מעפ"ש, והראות היא פחות מ-1 מייל לגישה ישירה, או שבסיס הענן נמוך מ-1,000 רגל מעפ"ש והראות היא פחות מ-3 מייל לגישות בהקפה. לעולם אל תבצע הקפה בלילה אלא אם כן אין ברירה אחרת ויש ביכולתך לבצע גישה כזו באופן בטיחותי. בתנאי מזג אוויר מחמירים ובלילה, אמץ מינימום גבוהות יותר.
 - גישות – הגבל את הגישות לשתיים לכל היותר (בתנאי מזג אוויר דומים או מחמירים) ואל תבטל כללי טיסת מכשירים (IFR) מוקדם מדי. בגישה בלתי יציבה אחרי שעברת את ה-FAF (Final Approach Fix) בתנאי טיסת מכשירים, הפעל את נוהל הליכה סביב מגישה (missed approach).
 - המראות – בחר אתר נחיתה חלופי לאחר ההמראה (עבור נחיתות חירום מיד לאחר ההמראה), והמרא רק בתנאים שהם מעל מינימום ההמראה והנחיתה (אלא אם יש גישת ILS בשדה סמוך).
 - טיסות לילה – היה מודע לסיכונים המוגברים של טיסות לילה וטוס בכללי טיסת מכשירים כאשר ניתן (אם הנך מוגדר ומיומן לכך).

ב. נוסעים ואנשים על הקרקע

על הטייסים:

1. לפעול בראש ובראשונה לבטיחות מירבית של הנוסעים ולאחר מכן לנוחות סבירה של הנוסעים,
2. לנהל סיכונים ולהימנע מסיכונים לא נחוצים לנוסעים, לאנשים ולרכוש הנמצאים על הקרקע ובכלי-טיס אחרים,
3. לתדרך את הנוסעים על נהלי טיסה מתוכננים וליידע אותם על כל סיכון משמעותי או יוצא דופן הקשור בטיסה,
4. לנסות למנוע התנהגות לא בטיחותית של נוסעים, וכן
5. להמנע מפעילויות העשויות להדאיג או להטריד נוסעים או אנשים על הקרקע.

הסבר: אתה לבדך אחראי לבטיחות ולנוחות של נוסעך. הנוסעים מפקידים את חייהם בידי הטייסים, והטייסים מצידם צריכים לפעול בתשומת לב מתאימה. תשומת לב זו כוללת, אך לא מוגבלת, ליידוע הנוסעים בדבר סיכונים יוצאי דופן, והפעלת ניהול סיכונים שקול. אחריות הטייס נוגעת גם לאנשים על הקרקע ובכלי טיס אחרים.

נוהגים מומלצים לדוגמה:

- שמור על בטיחות נוסעך ככל שניתן – כאילו היו יקיריך הקרובים ביותר.
- שאף לפעול מול נוסעך במקצועיות.
- שאף לשפר את שולי הבטיחות, ופעל תמיד בשיקול דעת כדי לשמור על בטיחות הטיסה.
- יידע בתבונה את כל נוסעך בדבר סיכונים, וקבל את החלטתו של נוסע עתידי שלא להשתתף בטיסה.

- דרוש שהנוסעים יחגרו את חגורות הבטיחות ורתמות הכתפיים, ושישקלו שימוש באוזניות (או פקקי אוזניים) במהלך הטיסה.
- ספק תדריך אינפורמטיבי לנוסעים לפני הטיסה המתוכננת.
- זהה את הניסיון, הרקע והחששות הרלוונטיים לכל נוסע ושלב אותם בתדריך לפני הטיסה ובפעילויות הטיסה.
- למד את נושא ביטוח הטיסה, ובמידת האפשר רכוש, כיסוי ביטוחי עבור הנוסעים, ועודד את הנוסעים לעשות כן בעצמם.
- הדרך את הנוסעים להמנע מלגעת בבקרי טיסה קריטיים, ומהפרעה לפעולתם.
- עודד את הנוסעים לסייע בשמירה על בטיחות הטיסה, למשל, ע"י הסתכלות סביב לזיהוי כלי-טיס קרובים, סדור מפות ודפי גישה ושמירת מעקב אחר נקודות קרקעיות בולטות.
- נסה לזהות נוסעים בלתי מוכרים למטרות בטיחות ובטחון.
- במידת האפשר, העדף גישות דיוק על פני גישות אחרות בעת טיסה עם נוסעים.

ג. אימונים ומיומנות

על הטייסים:

1. להשתתף באימונים, לשמור ולשפר כשירות ומיומנות מעבר למינימום הנדרש בחוק,
2. להשתתף בתוכניות לימוד בנושא בטיחות טיסה,
3. לפעול בעירנות ולהימנע משאננות,
4. להתאמן בזיהוי מצבי חירום ולהתמודד עמם ביעילות, וכן
5. לתעד במדויק את שעות הטיסה ואת התמרונים שתורגלו כדי לעמוד במכסת האימונים ודרישות הכשירות.

הסבר: אימונים ומיומנות נמצאים בבסיסה של בטיחות בתעופה. אימונים חוזרים ונשנים הם חלק חשוב בשמירת בטיחות הטיסה. על אימונים אלה לכלול אימונים אוויריים וקרקעיים כאחד. כל אחד מהם תורם באופן משמעותי לבטיחות הטיסה ואף אחד מהם לא יכול לבוא על חשבון השני. האימונים הנדרשים לקידום בטיחות הטיסה עשויים בהחלט להיות רחבים יותר מאלה הנדרשים בחוק.

נוהגים מומלצים לדוגמה:

- לעולם למד בקפדנות את תחום התעופה.
- השתתף וסקור מדי פעם תוכניות לימוד או סדרות אימונים כדי לשפר את מיומנותך. פעל לפי תוכנית אימונים שתניב הגדרים ורישיונות חדשים – או לכל הפחות תגדיל את מיומנות הטיסה שלך.
- התאמן לטיסות באזורי טיסה מיוחדים, כגון מעל מים, אזורים מרוחקים או מדבר, וקרקע הררית. התאמן בהישרדות וקח עמך ציוד הישרדות מתאים.
- דע את מגבלות הביצועים של מטוסך, כיצד לתכנן טיסות ולקבוע כמויות דלק נדרשות.
- הבן את נהלי אובדן קשר הרדיו והשתמש בהם, במקרים בהם הקשר אבד.

- פתח מיומנות בהפעלה יעילה ופונקציונלית של ציוד תעופתי טכנולוגי מתקדם, ושמור על מיומנות זו.
- דע את תקנות התעופה התקפות והבן את השלכותיהם ואת ההגיון שלהן. הקדש זמן, מדי חודש, לסקור תקנות התעופה.
- הבן את ההרשאות וההגבלות של רישיון הטיסה שלך, וציית להן.
- השתתף בתוכניות הדרכה תעופתיות המוצעות ע"י התעשיות או שלטונות התעופה (ICAA,FAA).
- השתתף בתוכנית ה-FAA לציון מיומנות טייסים ("WINGS")
- התעדכן בעזרת פרסומי תעופה רלוונטיים ומגוונים.
- למד ופתח ידע מעשי בתחום המטאורולוגיה התעופתית.
- בכל חודש, סקור דיווחים על תקריות ותאונות שאירעו באחרונה או בקרבת מקום, והתמקד בגורמים התורמים להן.
- הצג תאימות לתקני מבחנים מעשיים, באופן מחזורי, והשלם אמונים נוספים הנדרשים להרחבת היכולות מעבר למינימום הנדרש.
- לפני שתנסה לבצע טיסת ניווט ממושכת או לקחת נוסעים במטוס לא מוכר, השלם לפחות טיסת אימון אחת במטוס בלתי מוכר זה, ושים לב להבדלים בין מטוסים שונים מאותו דגם (כלומר, אותו יצרן ואותו מודל, אבל מספרי זנב שונים).
- הימנע מביצוע תמרוני אימונים בסמוך לאזורים מיושבים בצפיפות.
- השתדל לטוס לפחות פעם בשבועיים ולפחות טיסת לילה אחת בחודש, כדי לכלול באימוניך לפחות שלוש נחיתות והמראות בלילה, או לחלופין הימנע מטיסות בלילה.
- פתח הבנה מעשית של המכניקה והמערכות בכל מטוס שאתה מטיס.
- הצטרף ל"מועדון סוג" המתאים למטוס שבו אתה טס כדי ללמוד עליו יותר (למשל, אגודת הבוננזה האמריקנית, איגוד טייסי הצסנה, איגוד בעלי וטייסי הצירוס, וכו').
- בצע מבחן בטיסה מדי שנה ולא מדי שנתיים, ואם יש בידך הגדר מכשירים – גם מבחן מיומנות בטיסת מכשירים (IPC) מדי שישה חודשים.
- שמור על כשירות לטיסות יום, לילה ו-IFR מעל למינימום הנדרש בתקנות.
- הירשם ל-<http://www.faa.gov> לצורך קבלת מידע בנושאי בטיחות.

ד. ביטחון

על הטייסים:

1. לפעול לשמירה על בטחונם של כל בני-האדם והרכוש הקשורים לפעילות האווירית שלהם,
2. לשמור על עירנות ולדווח באופן מיידי על פעילות חשודה, רשלנית או בלתי-חוקית,
3. לשמור על מטוסם מפני שימוש בלתי מאושר, וכן
4. להימנע ממעבר באזורי טיסה סגורים, אלא באישור או בעת מצב חירום.

הסבר: פרק זה עוסק במניעה של מעשים פליליים ובשמירה על הביטחון הלאומי. לאירועים הטרגיים של ה-11 בספטמבר בארה"ב הייתה השפעה אדירה על התעופה, והם יצרו דרישה לפעולה. מודעות מוגברת לנושאי ביטחון היא מציאות חדשה עבור קהיליית התעופה הכללית. על כן, פרק זה בא בתגובה לאיומים חדשים ונקודות תורפה.

נוהגים מומלצים לדוגמה:

- בדוק אם ישנן הגבלות טיסה זמניות (TFRs) לפני כל טיסה ובמהלך הטיסה, בעת טיסות ארוכות.
- השתמש בטרנספונדר (עם קידוד גובה) היכן שהוא מורשה.
- השתמש במנעולים מורכבים או נוספים, או מנגנוני מניעת-גניבות אחרים, בכדי לשמור על כל המטוסים.
- בעת הטסת נוסעים שאינם מוכרים היטב לטייס, בדוק אם בתיקי היד שלהם יש חומרים מסוכנים.
- וודא שדלתות הכניסה לשטח התעופתי נסגרות היטב אחר כך, למניעת כניסת אנשים לא מורשים.
- הכר את כללי הביטחון של השדה ואת ערוצי הדיווח, למניעת פעילות חשודה.
- דווח על סיכונים לבטיחות הטיסה, בעיות ביטחון, או תקלות (כגון VOR שאיננו פועל או קליטת רדיו גרועה) לרשויות המוסמכות.
- הימנע מסטייה מתוכנית טיסה פעילה (IFR ו-VFR כאחד) או מהוראת בקר, בלי להודיע לבקרה.
- שקול לטוס בכללי טיסת מכשירים-IFR (כפוף להגדר) היכן שניתן.

ה. סוגיות סביבתיות

על הטייסים:

1. להכיר ולשאוף לצמצם את ההשפעות הסביבתיות של הפעלת כלי-טיס,
2. לצמצם פליטת דלקים, שמנים וכימיקלים אחרים אל הסביבה, במיוחד בעת תדלוק, הכנה לטיסה, ופעולות אחזקה,
3. להימנע מטיסה באיזורים רגישים סביבתית, וכן
4. להמעיט ברעש המטוס באזורים מיושבים או רגישים לרעש, ולציית לנהלים רלוונטיים למניעת רעש.

הסבר: הפחתת הזיהום הנגרם מפעולות התעופה היא חשובה לציבור הרחב, בכדי לצמצם את הנזק לסביבה, וגם לקהיליית התעופה הכללית, כדי להימנע מתפיסות ציבוריות שליליות. סוגיות סביבתיות כגון מטרדי רעש עלולות לסגור שדות תעופה או לסכן את התעופה הכללית בצורה אחרת. השפעות סביבתיות אחרות של התעופה הכללית משכו פחות תשומת לב אך עם זאת ראויות להבלטה.

נוהגים מומלצים לדוגמה:

- השתמש ב-GATS (GASOLINE ANALYSIS TEST SEPARATOR) עבור כל בדיקות ניקוז הדלק והחזר את הדלק המנוקז למיכל הדלק, או היפטר ממנו כיאות.
- למד ואמץ שיטות פעולה אחרות מבחינה סביבתית לכלל ההיבטים של הטיפול במטוס, ובמיוחד לניקוי המטוס וטיפול בנגר.
- למד את הנהלים המקומיים הרלוונטיים בנושא מניעת הרעש, ופעל לפיהם כדי לצמצם רעש, כגון הפחתת סל"ד מוקדם ככל שניתן לאחר ההמראה, מבלי לפגוע בבטיחות הטיסה.
- העדף להשתמש בשירותי חברות אחזקה ומוסכים העושים שימוש בנהלים ידיוותיים לסביבה.

7. שימוש בטכנולוגיה

על הטייסים:

1. להכיר ולהשתמש בצורה נכונה בטכנולוגיות מתאימות וזמינות,
2. להאזין לתדרי ה-ADVISORY הרלוונטיים של שדות התעופה ולדווח על המיקום בעת גישה לשדות תעופה לא מפותחים, או אזורי סיכון גבוה אחרים,
3. לעשות שימוש בטרנספונדרים או בטכנולוגיות איכון של הדור הבא בעת ביצוע טיסה, אלא אם כן הבקרה דורשת אחרת, או מפאת תקלה, או בשל העדר ציוד מתאים, וכן
4. לשאת במטוס מכשירי קשר וציוד ניווט עודף, ולהשתמש בהם בעת הצורך.

הסבר: טכנולוגיות חדשניות, קומפקטיות ולא-יקרות הרחיבו באופן משמעותי את יכולותיו של כלי הטיס בתעופה הכללית. פרק זה מעודד את השימוש בטכנולוגיות מגבירות-בטיחות.

נוהגים מומלצים לדוגמה:

- השתמש במכשירי הקשר ובטרנספונדרים בקביעות, פרט להיכן שאסור להשתמש בהם.
- במידת האפשר, השקע בטכנולוגיות חדשות המשפרות את בטיחות הטיסה, ולמד להשתמש בהן כראוי. למד והבן את התכונות והמגבלות של טכנולוגיות אלה.
- שא עמך מכשירי רדיו או ניווט לגיבוי (ניידים או מותקנים באופן קבוע) בכל הטיסות.
- הקפד על תקינותם של מכשירי הטיסה והאוויוניקה כדי לשמור עליהם פעילים ומעודכנים לטיסה המתוכננת.
- הכר בכך שתכנות מערכות ניווט במהלך הטיסה עלול להסיח טייסים מביצוע חובות הטסה אחרים ולהגדיל שגיאות תכנות.
- הימנע מתכנות מערכות ניווט במהלך הסעה (בטיסות עם טייס יחיד).
- שמור על כשירות ומיומנות בתכנון טיסה "קונבנציונלי" כדי להגביר את בטיחות הטיסה בעת כשל או העדר זמינות של טכנולוגיות או שירותים מתקדמים.
- במידת האפשר, הימנע מטיסה בתוך או בסמוך להחזרי מכ"מ מזג-אוויר ברמה 2 (או יותר), במיוחד בתנאי קונוקציה נוכחית או צפויה.

- בתנאי טיסת מכשירים ובלילה, פעל בסיוע טייס אוטומטי שמיש או טייס נוסף ומוסמך, במידת האפשר.
- בתנאי טיסת מכשירים פעל עם מערכת אופק מלאכותי (AI) עודפת ושמור על מיומנות בפאנל חלקי.

ז. פיתוח וקידום התעופה הכללית

על הטייסים:

1. לפתח ולקדם את התעופה הכללית, הבטיחות ואת הקוד האתי,
2. להתנדב ולתרום לארגונים המקדמים את התעופה הכללית, ולהשתמש בכישורי הטיסה שלהם כדי לתרום לחברה באופן כללי,
3. לפעול תוך הערכה לספקי שירות תעופתי,
4. לקדם תרבות תעופה כללית המעריכה פתיחות, ענווה, גישה חיובית ושאיפה לשיפור אישי, וכן
5. לקדם התנהגות אתית בתוך קהיליית התעופה הכללית.

הסבר: לתעופה הכללית ישנה בעיית יחסי-ציבור ידועה (ולא מוצדקת) שבמידה רבה הולכת ומחריפה. משנה זהירות ופעולה-תגובתית על ידי קהיליית התעופה הכללית נחוצים להבטיח את החיוניות של התעופה הכללית ולהעצים את חוויית התעופה הכללית עבורך ועבור האחרים.

נוהגים מומלצים לדוגמה:

- שאף לפעול לפי הקוד האתי באופן מלא.
- שמש כ"שגריר התעופה הכללית" בקרב הציבור על ידי אספקת מידע מדויק והזמת מידע מוטעה אודות פעילויות תעופה, ועל ידי עידוד חניכי טיס.
- התנדב לטובת התעופה הכללית.
- עשה שימוש במשאבי הטיסה שלך לטובת הציבור (לדוגמה, על ידי הטסת חולים הזקוקים לסיוע רפואי או תרומת זמן טיסה לתוכניות חינוכיות או סביבתיות).
- הבע הערכה לפקחים וצוותי שירות עבור סיועם ושירותם הטוב.
- השתתף באירועי גיוס תרומות הקשורים לתעופה.
- בקש ביקורת בונה מעמיתך הטייסים (וספק ביקורת כזו לכשתתבקש).
- ציית לעקרונות המוסריים הגבוהים ביותר בכל הקשור לתעופה, כולל בעשיית עסקים.
- שאף לפתור סכסוכים בצורה ידידותית ובלתי פורמלית.

מקורות נוספים

- הנוסח המקורי של הקוד האתי של הטייסים נמצא בכתובות:

<http://www.secureav.com>, <http://www.downwind.co.il>, <http://www.aopa-israel.org.il/>

- מקורות נוספים שיסייעו לקידום כישורי הטייס ובטיחות הטיסה נמצאים בכתובת <http://www.faasafety.gov> וכן ב- [http://www.\[sponsoring organization\].org](http://www.[sponsoring organization].org)
- קיימת דוגמה לתדריך נוסע שתסייע לטייסים לחבר ולהעביר תדרוכי נוסעים בהירים ורהוטים. השימוש בתדריך עשוי לסייע בשיפור בטיחות הנוסע ורווחתו, וכן לספק ראייה כי הטייס עמד (ואף יותר מכך) בדרישות הסף לגילוי נאות, ולסייע לאחריותו של הטייס. הדוגמה זמינה ב: <http://www.secureav.com>
- גירסה מוערת מסייעת לטייסים לפרש את הקוד האתי של הטייסים ומספקת חומרי רקע ועזרים נוספים. היא נמצאת ב: <http://www.secureav.com>

הערה

נוסח זה הוא גירסה מותאמת של הקוד האתי של הטייסים (AVIATORS' MODEL CODE OF CONDUCT) שחובר על ידי מייקל ס. באום. © כל הזכויות שמורות 2006-2003. תנאי השימוש נמצאים ב: <http://www.secureav.com>

הטייסים וקהיליית התעופה רשאים לעשות שימוש בקוד האתי של הטייסים כמשאב לפיתוח הקוד האתי, הגם שמומלץ כי פיתוח כזה יגובה על ידי מחקר עצמאי אודות ההתאמה של עקרונותיו למצבים ונסיבות ספציפיים או מקומיים. נוסח זה אין מטרתו לספק ייעוץ משפטי ואין לראותו ככזה.

עריכות, טעויות, הערות

הקוד האתי של הטייסים הוא מסמך חי, האמור להתעדכן באופן תקופתי כדי לשקף שינויים בנוהגי התעופה וסביבת התעופה. אנא שלחו את הצעותיכם, עריכותיכם, תיקוניכם, שאלותיכם והערותיכם אל: PEB@secureav.com

תודות

מסמך זה תורגם לעברית ע"י צור בנר. תודה למנחם שמול, אופיר בהרב, נמרוד גור וירון אפרת על הערותיהם לתרגום זה.

הקוד האתי של הטייסים זכה לקבל את הערותיהם והצעותיהם של נציגים מגוונים מתעשיית התעופה הכללית ומחוצה לה. ראו את פרק "ACKNOWLEDGMENTS" באתר: <http://www.secureav.com>. הועדה העורכת הקבועה של הקוד האתי מוצגת באתר: <http://secureav.com/PEB.pdf>