**Logo, company name

Description automatically generated**

**Постійна Редакційна Рада**

**Модального кодексу поведінки авіаторів**

Майкл С. Баум, доктор юридичних наук, магістр бізнес управління, пілот транспортних літаків

Рік Пері, Віце-Президент Асоціації авіаційної електроніки (AEA)

Стен Роуз, виконавчий директор, Союз безпеки гелікоптерів

Біл Роудс, доктор наук

Расті Сакс, доктор юридичних наук, сертифікований майстер інструктор з польотів

Дон Стейнман, пілот транспортних літаків, сертифікований інструктор з польотів

Донна Ф. Уільт, доктор наук, пілот транспортних літаків, сертифікований інструктор з польотів

Цей лист представляє версію 3.0 **Модального кодексу поведінки авіаторів** (ТКПА, англійською мовою - AMCC). Розроблений командою авіаційних професіоналів та підготовлений на основі десятиліть досліджень та досвіду, AMCC рекомендує правила управління для підвищення якості та безпеки здійснення ваших польотів. AMCC поширюється на низку робочих середовищ, досвід пілотування та сертифікацію. Серед багатьох версій версія 3.0 містить загальне оновлення, покращує обробку нових технологій та відповідає на зростаючу наявність безпілотних літальних апаратів.

Поведінка пілотів впливає на всю авіаційну спільноту, включаючи її культуру безпеки польотів. Кодекс поведінки може допомогти досягти нових рівнів майстерності. AMCC – це саме такий інструмент, набір інструкцій, що адаптовані до потреб кожного пілота та організації. Ми закликаємо вас прийняти його та дотримуватися найвищих ідеалів авіаційної безпеки.

AMCC був розроблений як волонтерська робота та надається безкоштовно на користь суспільству. Він був ретельно рецензований та підлягає періодичному перегляду. AMCC та допоміжні матеріали доступні на веб-сайті [www.secureav.com](http://www.secureav.com/).

\*\*

**Версія 3.0**

**Модальний кодекс поведінки авіаторів**

Logo, company name

Description automatically generated

**Інструменти сприяння авіаційній безпеці та професіоналізму**

|  |
| --- |
| Надано авіаційній спільноті:  *[вставте назву спонсора]* |

©2003, 2022, Aviators Code Initiative (Ініціатива кодексу авіаторів). Усі права захищені.

[**ВСТУП**](http://www.secureav.com/Comment-AMCC-Introduction.pdf)

Модальний кодекс поведінки авіаторів (Кодекс поведінки) пропонує рекомендації щодо підвищення [безпеки польотів](http://www.secureav.com/Comment-AMCC-I.a-General-Responsibilities.pdf), [льотної майстерності](http://www.secureav.com/Comment-AMCC-I.b-General-Responsibilities.pdf) та [професіоналізму](http://www.secureav.com/Comment-AMCC-I.f-General-Responsibilities.pdf).

Кодекс поведінки представляє бачення досконалості для авіаторів. Його принципи доповнюють та підкреслюють правові вимоги.

Кодекс поведінки є [зразком](secureav.com/Comment-AMCC-General.pdf), а не стандартом.

Користувачі можуть змінювати документ, включаючи [назву](secureav.com/Comment-AMCC-Title.pdf), [довжину](secureav.com/Comment-AMCC-General.pdf) та [структуру](secureav.com/Comment-AMCC-General.pdf), відповідно до своїх потреб.

Положення та Приклади рекомендованих правил можуть бути реорганізовані, модифіковані або скасовані для задоволення конкретних вимог.

Кодекс поведінки буде найефективнішим, якщо користувачі мають добре розуміння основ польотів та відданість прагненню до професіоналізму.

Кодекс поведінки складається з семи розділів, у кожному з яких представлені Принципи та Приклади рекомендованих правил.

**Розділи**:

I. Загальні обов'язки авіаторів

II. Пасажири та люди на поверхні

III. Навчання та майстерність

IV. Безпека

V. Питання навколишнього середовища

VI. Використання технологій

VII. Розвиток та просування авіації

**Приклади рекомендованих правил**:

Приклади рекомендованих правил це пропозиції щодо застосування принципів Кодексу поведінки та підлаштування їх до потреб фізичних осіб та організацій. Приклади рекомендованих правил не класифіковані за критеріями та не упорядковані, хоча Правила польотів за приладами (IFR), які є специфічними Прикладами рекомендованих правил, зазвичай з’являються останніми.

**Коментар**:

Коментар до окремих положень Кодексу поведінки опубліковано на сайті [www.secureav.com](http://www.secureav.com/). Коментар містить обговорення, вказівки щодо тлумачення та пропозиції щодо шляхів застосування Кодексу поведінки. Додаткові положення будуть додані у міру розвитку коментаря.

**Переваги Кодексу поведінки**:

Кодекс поведінки є корисним для пілотів та авіаційної спільноти для:

❑ висвітлення правил підтримки безпеки та професіоналізму,

❑ сприяння покращенню підготовки пілотів, льотної майстерності, особистої відповідальності, етичної поведінки та внескам в авіаційну спільноту та суспільство в цілому,

❑ заохочення розвитку здорового судження та професійної етики,

❑ просування самоврегулювання через авіаційну спільноту,

❑ підтримки поліпшеної комунікації між пілотами, державними органами та іншими представниками авіаційної спільноти,

❑ популяризації авіації та перетворення польотів у більш корисний та приємний досвід.

Примітка: посилання на Федеральну авіаційну адміністрацію США (FAA) використовуються як приклади. У всіх юрисдикціях необхідно дотримуватися відповідного законодавства та правил.

**Модальний кодекс поведінки авіаторів**

**Принципи та Рекомендовані правила**

**I. Загальні обов'язки авіаторів**

**Пілоти повинні:**

**a. зробити безпеку найвищим пріоритетом,**

**б. прагнути досконалості у льотній майстерності,**

**в. розвивати та використовувати розумне судження та розумні принципи прийняття аеронавігаційних рішень,**

**г. ефективно розпізнавати ризики та керувати ними, а також використовувати розумні принципи управління ризиками,**

**д. підтримувати ситуаційну обізнаність та дотримуватися обережного робочого порядку та особистих робочих параметрів (наприклад, особистих мінімумів),**

**е. прагнути до професіоналізму,**

**є. діяти відповідально та ввічливо, а також**

**ж. дотримуватися відповідного законодавства та правил.**

***Пояснення***: ці Загальні обов’язки слугують преамбулою до інших принципів Кодексу поведінки. Вони підкреслюють важливість безпеки, досконалості, управління ризиками та відповідальності.

***Приклади рекомендованих правил***:

❑ Ставитися до авіації з серйозністю та ретельністю, усвідомлюючи, що від вас залежить життя.

❑ Розуміти та дотримуватись прав та обмежень ваших сертифікатів, ліцензій, рейтингів та дозволів, а також переконуватися, що дозволи є правильними та чинними.

❑ Посилювати ситуаційну обізнаність під час польоту, розвиваючи льотну майстерність інструктування, що базується на сценарних планах, та визначенні небезпеки.

❑ Розробляти, використовувати, періодично переглядати та вдосконалювати персональні пам’ятки та особисті мінімуми для всіх етапів польоту. Регулярно переглядати ці матеріали з досвідченим інструктором або іншим довіреним наставником.

❑ Визначати та планувати час та фінансові ресурси, необхідні для впровадження належного порядку безпеки.

❑ Пам’ятати про особисту схильність до відволікання уваги, втоми, стресу та небезпечних настроїв та намагатися уникати або контролювати їх.

❑ Робити передумовою кожного польоту особисте гарне самопочуття та чесну оцінку вашої психічної та фізичної підготовки, наприклад, скориставшись пам’яткою «*Я У БЕЗПЕЦІ*» (хвороба, ліки, стрес, алкоголь, втома, емоції).

❑ Розвивати розумні особисті методи роботи, що відображають ваш досвід, майстерність та вправність у складних умовах.

❑ Встановлювати консервативні параметри для використання додаткового кисню та усвідомлювати свою особисту сприйнятливість до гіпоксії. Розглядати можливість використання пульсометру. Використовувати додатковий кисень під час польотів, коли це вимагається правилами або коли це корисно.

❑ Дотримуватись відповідних правил та робочого порядку вашого аеропорту, аероклубу, школи, оператора фіксованої бази (FBO), центру польотів або постачальника послуг з оренди літаків.

❑ Керуватися або перевищувати відповідні норми директив льотної придатності (ADs). Розуміти переваги дотримання рекомендованих перевірок, сервісних бюлетенів (SBs) та сервісних листів (SLs).

❑ Застосовувати принципи управління нормами техніки безпеки.

❑ Впроваджувати методи управління ресурсами екіпажу (CRM), управління ресурсами одного пілота (SRM) та стандартизації процесів, включаючи сигнали у відповідь.

❑ Визнавати підвищені ризики, пов’язані з польотом на низькій висоті, в негоду, вночі, у густонаселених місцевостях, над водою та над пересіченою, гірською або лісовою місцевістю.

❑ Бачити та бути побаченим. Відпрацьовувати прийоми бачення та уникання інших літаків. Постійно відслідковувати потік літаків. Покращуйте свою видимість за допомогою належного використання авіаційних вогнів.

❑ Слухати та бути почутим. Слідкувати за відповідними частотами, щоб бути в курсі інших літаків, та точно інформувати інших пілотів про свою позицію та наміри.

❑ Слідкувати та доповідати. Вказувати проблеми з безпекою та відповідністю нормам, а також належним чином повідомляти про них.

❑ Підтримувати стерильну кабіну для керування, зльоту, заходу на посадку, посадки та інших критичних етапів польоту.

❑ Зводити до мінімуму повороти та маневри нижче мінімальної безпечної висоти.

❑ Ніколи не дозволяти симульованим надзвичайним ситуаціям стати справжніми надзвичайними ситуаціями.

❑ Надавати план польоту або повідомити запланований маршрут польоту наземному персоналу до вильоту, навіть якщо ви летите місцево.

❑ Відмовлятися від керування літаком, який не є придатним для польотів.

❑ Керувати орендованими та іншими літальними апаратами так, ніби вони є вашими власними, та ефективно та швидко повідомляти про всі розбіжності. Повернути літак у такому ж або кращому стані чистоти, ніж отримано.

❑ Визначати та адаптуватися до мінливих умов польоту на основі розумних принципів прийняття рішень, майстерності польоту та управління ризиками. Бути готовим відповідно змінити свій план польоту або скасувати політ.

❑ Ретельно планувати кожен політ. Розраховувати вагу та баланс, а також характеристики літака, врахувати вплив вітру на запаси палива та дальність польоту, а також розглядати альтернативні варіанти відхилення.

❑ Залишатися в курсі погіршення погодних та інших умов, які можуть зробити подальший політ небезпечним; приземлитися, відхилитися або продовжити політ згідно правил польотів за приладами, залежно від обставин.

❑ Визнавати, що нові користувачі повітряного простору, зокрема дронів або інших літальних апаратів без екіпажу, можуть створювати нові ризики для безпеки.

❑ Визнавати, що безпілотні літальні апарати регулярно працюють на низькій висоті та/або в межах 5 статутних миль від аеропортів.

❑ Брати до уваги, що багато операторів дронів, особливо любителів, не мають сертифікатів пілотів та можуть не розуміти або не дотримуватися вимог авіаційної експлуатації та техніки безпеки.

**II. Пасажири та люди на поверхні**

**Пілоти повинні:**

**а. перш за все дотримуватися безпеки пасажирів, а лише потім розумного комфорту пасажирів,**

**б. контролювати ризики та уникати непотрібного ризику для пасажирів, людей та майна на поверхні, а також людей в інших літаках,**

**в. ознайомити пасажирів із запланованим польотом та діями у надзвичайних ситуаціях, а також поінформувати їх про будь-який значний або незвичайний ризик, пов'язаний з польотом,**

**г. прагнути запобігати небезпечній поведінці пасажирів,**

**д. уникайте дій, які можуть викликати тривогу, занепокоєння або поставити під загрозу пасажирів або людей на поверхні.**

***Пояснення***: пілоти відповідають за безпеку та комфорт своїх пасажирів. Пасажири віддають своє життя у руки пілотів, тому пілоти повинні проявляти належну обережність від їхнього імені. Така увага включає, але не обмежується, розголошенням незвичайних ризиків та здійснення розумного контролю над ризиками. Відповідальність пілота поширюється на людей на землі та в інших літаках.

***Приклади рекомендованих дій***:

❑ Забезпечувати максимальну безпеку своїх пасажирів так, ніби вони є вашими найближчими коханими людьми.

❑ Ставитися до своїх пасажирів професійно.

❑ Вимагати, щоб пасажири були пристебнуті пасками безпеки та плечовими ременями, а також розглядати можливість забезпечення їх засобами захисту органів слуху, наприклад гарнітурною з зворотнім зв’язком.

❑ Тактовно повідомляти кожному пасажиру про ризики, вирішіть його занепокоєння або страх щодо польоту та погодьтеся з рішенням потенційного пасажира утриматися від участі.

❑ Проводити ретельний інструктаж з безпеки пасажирів для кожного рейсу (див. Додаткові ресурси нижче) та пояснювати, що зміна умов може призвести до перенесення або скасування рейсу.

❑ Перевіряти досвід польоту та проблеми кожного пасажира. Включати ці знання в інструктаж з безпеки та виконання польотів.

❑ Підтримувати чинними страхові поліси для належного покриття літака, екіпажу та пасажирів, розумійте та дотримуйтесь усіх умов та обмежень полісу.

❑ Проводити інструктування пасажирів, щоб вони не торкалися важливих елементів керування польотом та не створювали їм перешкод. Інструктувати пасажирів про необхідність підтримки стерильності в кабіні під час зльотів, посадок та в інші періоди інтенсивного робочого навантаження.

❑ Заохочувати пасажирів бути джерелом безпеки, наприклад, попросивши їх ідентифікувати літак поблизу або інші небезпеки.

❑ Оцінювати незнайомих пасажирів на потенційні проблеми з безпекою.

❑ Пам’ятати, що безпека пасажирів починається з рампи перед входом у літак. Уважно стежати за пасажирами та пішоходами, які знаходяться поруч, та тримайте їх подалі від небезпек (наприклад, бензовозів, гвинтів, слизьких поверхонь).

❑ Заправлятися з пасажирами на борту лише тоді, коли це дозволено та доцільно, а також коли операцію можна безпечно виконати.

**III. Підготовка та майстерність**

**Пілотам слід:**

**а. брати участь у регулярному періодичному тренуванні для підтримки та вдосконалення кваліфікації поза вимогами законодавства,**

**б. брати участь в навчальних програмах безпеки польотів,**

**в. навчитися уникати самовдоволення та закріпити потребу залишатися пильними,**

**г. навчитися розпізнавати надзвичайні ситуації та ефективно реагувати на них,**

**д. ретельно готуватися та переглядати кожний урок,**

**е. вести точний журнал, щоб відповідати вимогам з тренування та терміну дії.**

***Пояснення***: підготовка та майстерність лежать в основі авіаційної безпеки. Періодична підготовка є основним компонентом навичок та повинна включати як повітряну, так та наземну підготовку. Кожна з них робить значний внесок у безпеку польотів та жодна не може замінити іншу. Щоб бути найбільш ефективним, навчання має часто перевищувати вимоги законодавства.

***Приклади рекомендованих правил***:

❑ Проходити суворий курс навчання авіації протягом усього життя.

❑ Розглядати план навчання, який дасть нові рейтинги, сертифікати та підтвердження.

❑ Розробляти та дотримуватися режиму навчання, який включає оцінку вашого прогресу, гарантує, що ваш льотчик-інструктор або наставник повідомляє вам про таку оцінку та надає можливість для вашого відгуку.

❑ Заохочувати конструктивну критику своїх колег-льотчиків та висловлювати свою, коли вас про це просять.

❑ Навчитися як правильно використовувати інструкцію з експлуатації літака, щоб визначати обмеження вашого літака, розраховувати характеристики, планувати польоти, належним чином закріплювати вантаж, визначати потреби у паливі та розраховувати вагу та баланс.

❑ Розуміти та цінувати свої роль та відповідальність як командира, включаючи без вагань оголошення надзвичайної ситуації.

❑ Розвивати навички прийняття рішень, включаючи визначення небезпеки та управління ризиками. Тренування на основі завдань та сценаріїв допоможе інтегрувати навички користування кермом-рукояткою, обладнанням кабіни та прийняття аеронавігаційних рішень.

❑ Тренуватися до польотів у складних погодних умовах та навколишніх середовищах, зокрема, над водою або у віддаленій місцевості, пустелі або гірській місцевості.

❑ Тренуватися виживати та носити відповідне спорядження для виживання, одяг та питну воду. ❑ Розуміти незвичайні ризики та потребу в пильності під час вирулювання та керування на злітно-посадковій смузі.

❑ Розвивати практичне розуміння механіки та систем кожного літака, який ви пілотуєте.

❑ Розуміти та використовувати відповідні процедури у разі несправності системи (наприклад, збій електрики, порушення зв’язку, проблеми з приладами).

❑ Досягати та підтримувати майстерність роботи з авіаційним електронним обладнанням та автоматизацією.

❑ Розуміти, що портативні УКХ-радіостанції (ультракороткі хвилі), мобільні телефони або програми для планшетів можуть бути корисними у надзвичайних ситуаціях.

❑ Знати діючі авіаційні правила та розуміти їхні наслідки та наміри.

❑ Відвідувати авіаційні навчальні програми, які пропонують індустрія та уряд.

❑ Беріть участь у Програмі майстерності пілотів Федерального авіаційного агентства США («WINGS»).

❑ Бути у курсі різноманітних та актуальних авіаційних публікацій.

❑ Розробляти систематичний підхід до отримання повідомлень про погодні умови та оновлених даних про стан польоту, а також щодо оцінювання погодних умов до та під час польоту.

❑ Проходити належну підготовку перед польотом на незнайомому літаку або з незнайомими системами польоту, навіть якщо ви літали на такому типі у минулому.

❑ Приєднуватися до клубів або організацій, що підтримують тип літака, яким ви керуєте, щоб дізнатися більше про його можливості, обмеження та безпечну експлуатацію.

❑ Проводити періодичний огляд останніх аварій та інцидентів, концентруючись на причинах та уроках, які ви можете застосувати до вашого власного польоту.

❑ Періодично демонструвати майстерність володіння відповідними нормативними стандартами тестування (наприклад, стандартами сертифікації льотчика) та тренуватися перевищувати ці нормативи. Усвідомлюватися, що кожен стандарт тестування представляє лише мінімальні навички, знання та судження та не передбачає експертизу або досконалість.

❑ Уникати відпрацювання тренувальних маневрів у завантаженому повітряному просторі або над густонаселеними районами та використовувати безпечну висоту в зоні тренувань.

❑ Підтримувати вправність, що перевищує мінімальні нормативні вимоги.

❑ Розглядати можливість ведення особистого журналу для відстеження помилок та уроків, отриманих під час кожного польоту. Періодично переглядати свій журнал, щоб визначити шаблонні помилки, обговорювати їх з наставником та проходити тренування для усунення таких помилок.

❑ Зареєструватися на веб-сайті [www.faasafety.gov](http://www.faasafety.gov/), щоб отримувати оголошення про семінари з безпеки, онлайн-курси та публікації. Стати волонтером FAASTeam, щоб допомагати створити місцеву культуру безпеки польотів.

❑ Літати досить часто, щоб підтримувати навички вдень, вночі, в умовах VFR (правил візуальних польотів) та IFR (правил польотів за приладами) відповідно до ваших рейтингів та навколишнього середовища, в якому ви літаєте.

❑ Щорічно проходити льотну перевірку, а якщо ви отримали кваліфікацію польотів за приладами, проводити перевірку придатності приладів (IPC) кожні шість місяців.

❑ Якщо ви отримали кваліфікацію польотів за приладами, практикувати часткові навички роботи з панеллю управління принаймні кожні три місяці.

❑ Навчатися зменшувати наслідки перебою GPS або системи збільшення широкого діапазону (WAAS) авіаційного електронного обладнання, та усвідомлювати обмеження мінімальної робочої мережі (MON) як резервної системи.

**IV. Безпека**

**Пілоти повинні:**

**a. прагнути підтримувати безпеку усіх осіб та майна, пов'язаних з їхньою авіаційною діяльністю,**

**б. залишатися пильними та негайно повідомляти про підозрілі, необачні або незаконні дії,**

**в. ознайомлюватися з останніми правилами безпеки, а також**

**г. уникати повітряного простору спеціального призначення, за винятком випадків, коли це дозволено або коли це необхідно у надзвичайних ситуаціях.**

***Пояснення***: підвищена обізнаність щодо безпеки є важливою для безпеки та життєздатності авіаційної спільноти. Загрози безпеці вимагають ефективної відповіді. У цьому розділі йдеться про важливу роль пілота у зміцненні національної безпеки та запобіганні злочинним діям.

***Приклади рекомендованих правил***:

❑ Перевіряти повідомлення пілотам (NOTAMS), включаючи тимчасові обмеження польотів (TFR) під час підготовки до польоту, та отримувати оновлення під час тривалих польотів.

❑ Контролювати 121,5 МГц, коли це можливо. Підтримувати обізнаність з військовими процедурами перехоплення.

❑ Завжди використовувати транспондер (радіо відповідач) із кодуванням висоти, якщо він є та працює, якщо інше не дозволено або не вказано авіадиспетчерською службою.

❑ Замикати свій літак, якщо він залишається без нагляду. Використовувати додаткові або покращені замки або інші протиугінні механізми, щоб відповідно закрити усі літальні апарати.

❑ Опитуйте пасажирів щодо наявності небезпечних матеріалів, зброї та боєприпасів у їхньому багажі або при собі.

❑ Переконуватися, що ворота доступу на пандус надійно закриті за вами, щоб запобігти проникненню сторонніх осіб.

❑ Протидіяти та повідомляти про порушення, зокрема про сторонніх або підозрілих осіб.

❑ Ознайомлюватися із засобами повідомлення запобігання підозрілій діяльності, наприклад, програма спостереження в аеропорту Асоціації власників літаків та пілотів - AOPA’s Airport Watch (866-GA-SECURE / 866-427-3287).

❑ Проходити відповідне тренування з техніки безпеки.

❑ Ознайомлюватися з відхиленнями, які можуть призвести до порушень безпеки на борту або військових перехоплень, та уникати їх.

❑ Для уникнення використання повітряного простору спеціального призначення, використовувати поради радарів авіадиспетчерської служби, відповідні льотні технології або подумайте про польоти за правилами польотів за приладами - ППП (якщо є відповідна кваліфікація та обладнання), коли це можливо.

**V. Питання навколишнього середовища**

**Пілоти повинні:**

**a. визнавати та прагнути пом’якшувати вплив експлуатації повітряних суден на навколишнє середовище,**

**б. мінімізувати викид палива, масла та інших хімічних речовин у навколишнє середовище під час дозаправки, передпольотної підготовки, обслуговування та виконання польотів,**

**в. поважати та охороняти екологічно чутливі території,**

**г. дотримуватися встановлених процедур зменшення шуму та зменшувати шум літака поблизу чутливих до шуму зон,**

**д. перевіряти та дотримуватися процедур обережного поводження з небезпечними матеріалами, а також**

**е. використовувати екологічне авіаційне паливо (SAF), якщо це доступно та дозволено.**

***Пояснення***: проблеми з навколишнім середовищем можуть збільшити нормативний тягар, вимагати дорогих заходів пом’якшення та закриття аеропортів. Зменшення забруднення, спричиненого авіацією, зменшить проблеми зі здоров’ям, вплив на навколишнє середовище та несприятливе сприйняття населенням.

***Приклади рекомендованих правил***:

❑ Приймати безпечні для навколишнього середовища та юридично обов’язкові процедури щодо заправки, викачування, відбору проб та утилізації палива.

❑ Вивчати та застосовувати екологічно безпечні та юридично обов’язкові методи для всіх аспектів догляду за літальним апаратом, особливо знежирення, видалення льоду та поводження з небезпечними матеріалами.

❑ Дотримуватися відповідних процедур зменшення шуму. Знати шумовий підпис вашого літального апарату та дотримуватися процедур зменшення шуму, таких як зменшення потужності двигуна та/або частоти обертання гвинта, якомога швидше після зльоту відповідно до безпечної правили.

❑ Якщо можливо, літати значно вище або уникати зон, чутливих до шуму.

❑ Враховувати вплив літака на дику природу та дотримуватися рекомендованих правил та норм (таких як встановленої Службою національних парків мінімальної висоти) під час польотів поблизу дикої місцевості та інших екологічно чутливих зон.

❑ Якщо можливо, встановлювати обладнання для зменшення шуму, наприклад тихіші пропелерні та вихлопні системи.

❑ Підтримувати постачальників послуг (таких як FBO, служби ремонту та мийники літаків), які дотримуються екологічних правил.

**VI. Використання технологій**

**Пілоти повинні:**

**a. ознайомлюватися з відповідними технологіями та правильно використовувати їх,**

**б. відслідковувати відповідні попереджувальні частоти аеропорту та точно повідомляти про місце розташування під час наближення до аеропортів без діючої диспетчерської вежі та інших зон підвищеного ризику, якщо вони обладнані радіозв’язком,**

**в. якщо доступно, використовувати транспондери, автоматичне залежне спостереження-радіомовне (ADS-B) або інші технології, що визначають місцезнаходження під час здійснення польоту, щоб покращити видимість вашого літака для інших осіб, які працюють у навколишньому повітряному просторі. Використовувати поради радара авіадиспетчерської служби (АТС) для виконання операцій на маршруті за правилами візуальних польотів (VFR),**

**г. носити резервні радіоприймачі та навігаційне обладнання та використовувати їх у відповідних обставинах,**

**д. розуміти правильне використання планшетів та інших портативних електронних пристроїв, у тому числі виправлення несправностей пристрою, а також обізнаність потенціалу оманливої ​​інформації,**

**е. у разі виходу з ладу критичного обладнання спочатку необхідно перевести літак у ручне управління, приземлитися, коли це можливо, а потім усунути технологічну несправність, а також**

**є. використовуйте тренажери для польотів та тренувальне обладнання, якщо це доступно та доречно.**

***Пояснення***: інноваційні, компактні та недорогі технології значно розширили можливості літаків. Цей розділ заохочує використання та просування таких технологій підвищення рівня безпеки. Однак використання технологій не звільняє пілота від основного обов’язку залишатися загалом пильним.

***Приклади рекомендованих правил***:

❑ Якщо це можливо, інвестувати у нові технології, які покращують безпеку польотів. Дізнайтеся та зрозумійте роботу, особливості та обмеження таких технологій.

❑ За наявності використовувати електронні засоби для підтвердження ідентифікації вашої злітно-посадкової смуги та забезпечення вертикального наведення (наприклад, моніторинг точного заходження на посадку) навіть за правилами візуальних польотів (VFR).

❑ Перевіряти та обслуговувати авіаційне електронне обладнання та польотні прилади, щоб підтримувати їх у робочому стані, актуальними та схваленими для запланованого польоту.

❑ Розглядати можливість використання персонального локатора.

❑ Повідомляти про непрацюючі навігаційні засоби та райони поганого покриття радіосигналу відповідним органам.

❑ Практикувати та підтримувати базові навички польоту та навігації, щоб підвищити рівень безпеки в разі несправності або відсутності передових приладів з дисплеями або автоматизації.

❑ Уникати польотів у зоні помірних або складних метеорологічних умов або поблизу неї, особливо коли присутні або прогнозуються грози. Розуміти вплив затримки, пов’язаної з використанням NEXRAD та супутникових зображень. Шукайте часті оновлення погоди від авіадиспетчерської служби (ATC) або автоматизованої станції обслуговування польотів (AFSS).

❑ Використовувати інформаційні служби повітряного руху (TIS) або інші технології моніторингу повітряного руху під час польотів, щоб підвищити свою обізнаність про літаки, що працюють у навколишньому повітряному просторі.

❑ Використовувати технології моніторингу польотних даних (FDM) для документування та відстеження польотів, аналізу тенденцій та створення можливостей для постійного самовдосконалення пілота. Розглядати можливість використання FDM для підвищення безперервної експлуатаційну безпеку (COS) літака, двигунів, гвинтів та приладів.

❑ Розглядати можливість встановлення покращених систем безпеки для пасажирів.

❑ Здійснювати політ у режимі автопілоту або з кваліфікованим другим пілотом, якщо це можливо, під час польотів у метеорологічних умовах за приладами (ІМС) та/або вночі. Розуміти обмеження вашого режиму автопілоту.

❑ Розглядати можливість встановлення / оновлення систем автопілоту, щоб увімкнути технології підвищення безпеки сучасного автопілоту.

❑ Правильно керувати системами автоматичного польоту. Розуміти, що програмування авіаційного електронного обладнання може відволікати увагу, та що таке відволікання може призвести до помилок, особливо під час вирулювання та інших критичних фаз польоту.

❑ Працювати з надлишковістю системи індикатора положення (AI), якщо це практично можливо, та підтримувати навички часткової панелі IMC.

❑ У той час як надійність сучасних технологій надзвичайно висока, розуміти, що технологія зазнає збою.

❑ Зберігати резервні та надлишкові комунікаційні / навігаційні пристрої доступними під час польоту, включаючи додаткові батареї або резервне джерело живлення.

❑ Розглядати можливість носити сумку з резервним літієвим акумулятором на випадок займання акумулятора або термального витоку.

**VII. Сприяння та просування авіації**

**Пілоти повинні:**

**a. сприяти та просувати авіаційну безпеку та дотримання Кодексу поведінки,**

**б. бути волонтером та співпрацювати з організаціями, які просувають авіацію, та використовувати свої навички, щоб зробити внесок у добробут суспільства в цілому, та заохочувати інших пілотів також робити це,**

**в. демонструвати вдячність авіаційним професіоналам та постачальникам послуг,**

**г. розвивати авіаційну культуру, яка цінує відкритість, скромність, позитивне ставлення та прагнення до особистого вдосконалення,**

**д. сприяти етичній поведінці в авіаційній спільноті, а також**

**е. наставляти нових та майбутніх пілотів.**

***Пояснення***: пильність та реагування є важливими для забезпечення життєздатності авіації та зміцнення авіаційної спільноти.

***Приклади рекомендованих правил***:

❑ Прагнути прийняти Кодекс поведінки.

❑ Визнавати моральну відповідальність за просування техніки безпеки серед своїх колег-пілотів.

❑ Інформувати про відхилення або розбіжності у безпеці Системі повідомлень авіаційної безпеки (ASRS) або схожим державним органам.

❑ Служити *авіаційним послом* для громадськості, надаючи точну інформацію та спростовуючи дезінформацію щодо авіаційної діяльності, а також заохочуючи потенційних пілотів-студентів.

❑ Визнавати важливість нових пілотів та технологій (наприклад, UAS) для майбутнього авіації. Прагніть залучати таких нових учасників.

❑ Визнавати, що ваші дії можуть вплинути на всю авіаційну спільноту.

❑ Використовувати свої авіаційні ресурси в благодійних цілях (наприклад, транспортуючи людей, які потребують медичної допомоги, або жертвувати час польоту для молодіжних та екологічних програм). Розглядати волонтерство свого авіаційного досвіду як способу відплати спільноті.

❑ Висловлювати вдячність контролерам та обслуговуючому персоналу за їх цінну допомогу.

❑ Брати участь в інформаційних заходах в аеропортах.

❑ Дотримуватися найвищих етичних принципів у всій авіаційній діяльності, включаючи ділову практику.

❑ Прагніть вирішувати суперечки швидко й неформально.

**Додаткові ресурси**

❑ Стислий виклад положень Кодексу поведінки на одній сторінці доступний на веб-сайті: [www.secureav.com/AMCC-v3.0-Abridged.doc](http://www.secureav.com/AMCC-v3.0-Abridged.doc).

❑ Анотовані коментарі, першоджерела, приклади впровадження та додаткова допомога для Кодексів поведінки доступні на веб-сайті: [www.secureav.com/Notes-for-Implementers.pdf](http://www.secureav.com/Notes-for-Implementers.pdf).

❑ Інструкції з техніки безпеки для пілотів літаків з екіпажом, які працюють поблизу дронів (*Flight Safety in the Drone Age*) доступні на веб-сайті: [www.secureav.com/Drone-Listings-Page.html](http://www.secureav.com/Drone-Listings-Page.html).

❑ Інструкції з техніки безпеки для пілотів літаків без екіпажу, Кодекс пілотів безпілотних літальних систем (UAS), доступні на веб-сайті: [www.secureav.com/UAS-Listings-Page.html](http://www.secureav.com/UAS-Listings-Page.html).

❑ Системи управління технікою безпеки (SMS) описані у Додатку 19 ICAO на веб-сайті: [www.icao.int/nacc/documents/meetings/2014/sspsmsant/annex19.pdf](http://www.icao.int/nacc/documents/meetings/2014/sspsmsant/annex19.pdf).

❑ Ресурси для розробки інструкцій для пасажирів доступні на веб-сайті: [www.secureav.com/Passenger-Briefing-Listings-Page.html](http://www.secureav.com/Passenger-Briefing-Listings-Page.html).

❑ ACI пропонує інші кодекси поведінки, зокрема для техніків з авіаційного обслуговування, визначених пілотів-екзаменаторів, пілотів-інструкторів, планеристів, пілотів гідропланів, гелікоптерів, легких спортивних літаків, гідролітаків, пілотів-студентів та пілотів безпілотних літальних апаратів (БПЛА, UAS) та інші публікації з безпеки на сайті [www.secureav.com](http://www.secureav.com/).

❑ Додаткову інформацію про авіацію можна отримати на веб-сайтах:

**FAA**: [www.faa.gov](http://www.faa.gov/), [www.faasafety.gov](http://www.faasafety.gov/)

**AEA**: [www.aea.net](http://www.aea.net/)

**AOPA**: [www.aopa.org](http://www.aopa.org/)

**EAA**: [www.eaa.org](http://www.eaa.org/)

**NAFI**: [www.nafinet.org](http://www.nafinet.org/)

**NBAA**: [www.nbaa.org](http://www.nbaa.org/)

**SAFE**: [www.safepilots.org](http://www.safepilots.org/)

|  |  |
| --- | --- |
| Скорочення | |
| ACS | стандарти сертифікації льотчика |
| AD | директива про льотну придатність |
| AI | індикатор місцезнаходження |
| ADS-B | автоматично залежне спостереження-трансляція |
| AFSS | автоматизована станція обслуговування польотів |
| AGL  ASRS | над рівнем землі  система повідомлень авіаційної безпеки |
| COS | безперервна експлуатаційна безпека |
| CRM | управління екіпажом |
| FAA | Федеральне авіаційне управління |
| FBO | оператор фіксованої бази |
| FDM | моніторинг польотних даних |
| IFR | правила польотів за приладами за (ППП) |
| ILS | система посадки за приладами |
| IMC | прилад визначення метеорологічних умов |
| IPC | перевірка придатності приладів |
| MON | мінімальна операційна мережа |
| MSL | середній рівень моря |
| SB  SL | сервісний бюлетень  сервісний лист |
| SMS | система управління технікою безпекою |
| SRM | управління ресурсами одного пілота |
| TIS | служби інформації про повітряних рух |
| TFR | тимчасове обмеження польотів |
| UAS | безпілотні авіаційні системи |
| VFR | правила візуального польоту |
| VMC | візуальні метеорологічні умови |

**Повідомлення**

[*Вставте назву Кодексу поведінки вашої організації*] — це адаптована версія Модального кодексу поведінки авіаторів. ©2003, 2022, Aviators Code Initiative. Усі права захищені. Умови використання доступні на [www.secureav.com](http://www.secureav.com/)/terms.pdf.

Пілоти та авіаційна спільнота можуть використовувати Кодекс поведінки як джерело для розробки кодексу поведінки, хоча рекомендується, щоб це було підкріплено незалежними дослідженнями стійкості його принципів для конкретних або локальних застосувань та ситуацій. Він не призначений для надання юридичної консультації, та не повинен вважатися таким.

**Правки, виправлення, коментарі**

Модальний кодекс поведінки авіаторів є діючим документом, який періодично оновлюється, щоб відобразити зміни в авіаційній практиці та авіаційному середовищі. Будь ласка, надсилайте свої пропозиції, зміни, помилки, запитання та коментарі на адресу: [PEB@secureav.com](mailto:PEB@secureav.com).

**Подяки**

Модальний кодекс поведінки авіаторів отримав велику кількість редакційних коментарів та пропозицій різноманітних представників авіаційної спільноти та не тільки.

Цей документ було перекладено на українську мову Олександром Кротенко (студентом МBA програми Каліфорнійського університету Берклі) за сприяння Віктора Кротенка (інженера цивільної авіації).

Дивіться «Подяки» на [www.secureav.com/ack.pdf](http://www.secureav.com/ack.pdf). Постійна редакційна рада Кодексу поведінки представлена ​​на веб-сайті: [www.secureav.com/PEB.pdf](http://www.secureav.com/PEB.pdf).

Цей QR-код направляє на веб-сайт Ініціативи кодексі для авіаторів: [www.secureav.com](http://www.secureav.com/)

