

VERSIÓN 1.1

CÓDIGO DE CONDUCTA MODELO PARA AVIADORES



[INTENCIONALMENTE EN BLANCO]

**Prácticas voluntarias
recomendadas para fomentar la
seguridad de vuelo, pilotaje y la
comunidad de aviación general**

**Proporcionado a la comunidad de
aviación por:**

[Coloque aquí el nombre de la organización]

©2003-2005 Michael S. Baum. Todos los derechos reservados.
Traducido al Español por Tony Malvárez.

INTRODUCCIÓN

El Código de Conducta Modelo para Aviadores (Código de Conducta) sirve como amplia guía y recomendaciones para los pilotos de la Aviación General (AG) para mejorar el pilotaje, la seguridad de vuelo y para apoyar y mejorar la comunidad de la AG.

El Código de Conducta presenta una visión de la excelencia de la aviación general. Sus principios complementan y suplementan lo que es meramente legal. El Código de Conducta no es un estándar y su intención no es que sea implementado como tal.

Los Principios:

El código de Conducta consiste de las siguientes siete secciones (cada una conteniendo principios y ejemplos de prácticas recomendadas).

- I. RESPONSABILIDADES GENERALES DE LOS AVIADORES
- II. PASAJEROS Y PERSONAS EN LA SUPERFICIE
- III. ENTRENAMIENTO Y CAPACIDAD
- IV. SEGURIDAD
- V. ASUNTOS AMBIENTALES
- VI. USO DE TECNOLOGÍA
- VII. FOMENTO Y PROMOCIÓN DE LA AVIACIÓN GENERAL

Los Ejemplos de Prácticas Recomendadas:

Para aumentar el uso efectivo de los principios del Código de Conducta los *Ejemplos de Prácticas Recomendadas* ofrecen modelos de maneras en que los pilotos pueden integrar los principios a sus propias prácticas. Los Ejemplos de Prácticas Recomendadas (los cuales alienta a los *mínimos personales* seleccionados) pueden ayudar a los pilotos de la AG y las organizaciones a desarrollar prácticas únicas a la medida de sus propias actividades y situaciones. Al contrario de los propios principios del Código de Conducta, los *Ejemplos de Prácticas Recomendadas pueden ser modificados para satisfacer los requerimientos y capacidad específica de cada piloto, misión, aeronave y organización de AG.*

Algunos Ejemplos de Prácticas Recomendadas en efecto exceden el rigor del principio de Código de Conducta asociado. No están presentados en ningún orden, excepto que los Ejemplos de Prácticas Recomendadas para reglas de vuelo instrumental aparecen de último.

Nota: No todas las operaciones de vuelo están autorizadas en todas las jurisdicciones. Las referencias a entidades gubernamentales (tales como la FAA) son contextuales y puede haber otras entidades aplicables en otras jurisdicciones.

Beneficios del Código de Conducta:

El Código de Conducta puede beneficiar a los pilotos de la comunidad de AG:

- ❑ destacando practicas importantes que ayudarán al piloto a ser un aviador mejor y más seguro,
- ❑ dirigiéndose a los roles individuales de pilotos dentro de una mayor comunidad de AG revisando asuntos como el mejoramiento del entrenamiento de pilotos, mejor pilotaje, conducta deseada de un piloto, responsabilidades personales y contribuciones del piloto a la comunidad de AG y a la sociedad misma,
- ❑ alentando el desarrollo y adopción de directrices éticas,
- ❑ fomentando la auto regulación vía la comunidad de AG en vez de la engorrosa regulación gubernamental, y
- ❑ promoviendo la AG y haciendo del vuelo una experiencia gratificante.

**

CÓDIGO DE CONDUCTA MODELO PARA AVIADORES - PRINCIPIOS

I. RESPONSABILIDAD GENERAL DE LOS AVIADORES

Los pilotos deben:

- a. hacer de la seguridad su prioridad número uno,**
- b. buscar la excelencia en el pilotaje,**
- c. desarrollar y ejercitar buen juicio,**
- d. reconocer la gerencia efectiva de riesgos,**
- e. apegarse a las prácticas prudentes de operación y parámetros de operación personal (p.e., mínimos),**
- f. aspirar al profesionalismo,**
- g. actuar con responsabilidad y cortesía, y**
- h. apegarse a las leyes y regulaciones aplicables.**

Explicación: La Sección I del Código de Conducta sirve como preámbulo a los otros principios. Enfatiza la seguridad, excelencia, gerencia de riesgos, responsabilidad y prepara las bases para el realce de la diligencia.

Ejemplo de Prácticas Recomendadas:

- ❑ Enfocar el vuelo con la mayor seriedad y diligencia, reconociendo que su vida y la vida de sus pasajeros y otros dependen de usted.
- ❑ Reconocer, aceptar y planear los costos de implantación de prácticas de seguridad apropiadas (a veces mayor que las supuestas).
- ❑ Identificar las condiciones de tiempo prevalecientes y adaptarse a las condiciones de tiempo cambiantes en vuelo basadas en sólidos principios de pilotaje y gerencia de riesgos.
- ❑ Reconocer el incremento de riesgo asociado con el vuelo en tiempo inclemente, de noche, sobre agua y terreno escabroso o boscoso. Tomar acciones para gerenciar aquellos riesgos efectiva y prudentemente sin exceder los parámetros personales (ver Código de Conducta I.e.).
- ❑ Desarrollar, usar y periódicamente revisar y refinar la lista de chequeo personal y mínimos personales para todas las fases de las operaciones de vuelo. Buscar la opinión y punto de vista sobre este material, de manos de instructores de vuelo certificados.

- ❑ Comprometerse a hacer del bien personal una precondition de vuelo (p.e., usando la lista de chequeo "I'M SAFE" antes de cada vuelo).
- ❑ Conocer su propia vulnerabilidad a la hipoxia (p.e., mediante el uso de un medidor de oxígeno); portando oxígeno suplementario en vuelos donde su uso pueda beneficiarlo a usted o sus pasajeros y estableciendo mínimos personales de O₂ por ejemplo, para vuelos diurnos sobre 8.000 ft. MSL y nocturnos sobre 5.000 ft. MSL.
- ❑ Ver y ser Visto. Emplear técnicas para avistar otras aeronaves, tales como escaneo y técnicas para mejorar su propia visibilidad a fin de evitar otras aeronaves, tales como el uso de radio, luces y estrobos (excepto mientras se haga rodaje o en condiciones meteorológicas instrumentales (IMC)).
- ❑ Minimizar los giros y las maniobras por debajo de 500 ft. AGL (excepto cuando sea requerido para aterrizar o en procedimientos de despegue con obstáculos).
- ❑ Cumplir con o exceder los requerimientos de las inspecciones mandatorias y Directivas de Aeronavegabilidad (AD) y voluntariamente apegarse a las inspecciones recomendadas del fabricante, boletines de servicio y listas de chequeo.
- ❑ Para operaciones de vuelos largos, identificar sitios de aterrizaje alternativo y disponibilidad de combustible tanto a través de la ruta antes del despegue en caso que el tiempo se deteriore u otra circunstancia de emergencia la cual haga que el vuelo se vuelva inseguro.
- ❑ Apegarse a las reglas y prácticas aplicables de vuelo del aeroclub/escuela/centro de vuelo o FBO.
- ❑ Desarrollar y apegarse a los parámetros operativos conservadores personales, tales como los siguientes mínimos personales:
 - *Altitud mínima de descenso/altitud de Decisión (MDA/DH)* – ejercitar extrema cautela y voluntariamente limitar las aproximaciones donde el techo de servicio se encuentre por debajo de 800 ft. AGL y la visibilidad sea menor a 1 mn para aproximaciones directas o los techos estén por debajo de 1.000 ft AGL y la visibilidad esté por debajo de 3 mn para giro de aproximación. Nunca ejecute un giro de aproximación nocturno a menos que no haya alternativa y sea usted capaz de efectuar con seguridad tal aproximación. En condiciones de tiempo en deterioro y de noche observe mínimos más altos.

- *Aproximaciones* – limite las aproximaciones a un máximo de dos (bajo las mismas condiciones o condiciones de tiempo en deterioro) y no cancele prematuramente un plan IFR. En una aproximación inestable dentro del Fix de aproximación final en IMC, ejecute el procedimiento circular el campo.
- *Despegues* – seleccione un sitio de aterrizaje como “alternado de salida” (en caso de emergencia justo después del despegue) y despegue solamente en condiciones por encima de los mínimos de salida o entrada (a menos que un aeropuerto cercano disponga de ILS).
- *Operaciones Nocturnas* – reconocer el incremento en riesgo asociado con las operaciones nocturnas y el vuelo IFR cuando sea práctico de noche (si se está certificado y se es competente).

II. PASAJEROS Y PERSONAS EN LA SUPERFICIE

Los pilotos deben:

- mantener en primer lugar la seguridad del pasajero y entonces la comodidad razonable del mismo,**
- gerenciar el riesgo y evitar riesgos innecesarios a los pasajeros, personas y propiedad en la superficie y en otras aeronaves,**
- informar a los pasajeros sobre los procedimientos del vuelo planeado y hacerles saber de cualquier riesgo inusual asociado con el vuelo,**
- buscar prevenir conducta insegura por parte de los pasajeros, y**
- evitar operaciones que alarmen o molesten a los pasajeros o a las personas en la superficie.**

Explicación: Usted es totalmente responsable de la seguridad y comodidad de sus pasajeros. Los pasajeros colocan sus vidas en las manos del piloto y los pilotos deberán practicar el suficiente cuidado en su nombre. Tales cuidados incluyen, pero no se limitan a, informar sobre riesgos inusuales y practicar prudente gerencia de riesgo. La responsabilidad del piloto también se extiende a las personas en la superficie y en otras aeronaves.

Ejemplo de Prácticas Recomendadas:

- Mantener a los pasajeros tan seguros como se pueda – tal y como si fueran su propia familia.
- Aspirar a actuar con profesionalismo para con los pasajeros.
- Buscar y mejorar los márgenes de seguridad y siempre actuar conservadoramente para mantener la seguridad del vuelo.
- Usar tacto al informar a los pasajeros sobre riesgos y aceptar la decisión de no participar por parte de cualquiera de ellos.
- Solicitar a los pasajeros usar los cinturones de seguridad y el arnés de hombro y considerar el uso de tapa oídos (o tapones) durante las operaciones de vuelo.
- Administrar un informe instructivo a los pasajeros con antelación al vuelo anticipado.

- ❑ Determinar la experiencia aplicable, antecedentes y preocupaciones de cada pasajero e incorporarlas en el informe instructivo prevuelo y actividades de vuelo.
- ❑ Familiarizarse con y de ser posible, considerar obtener cobertura de seguro para pasajeros y exhortar a los pasajeros a que hagan lo mismo.
- ❑ Instruir a los pasajeros a no tocar u obstruir los controles críticos de vuelo.
- ❑ Alentar a los pasajeros a servir como fuente de seguridad – p.e., permitiéndoles identificar otras aeronaves en vuelo cercano, organizar las cartas y hacer seguimiento de puntos de referencia en la superficie.
- ❑ Revisar a los pasajeros desconocidos con propósitos de precaución y seguridad.
- ❑ De ser posible, preferir aproximaciones de precisión en vez de aproximaciones de no precisión cuando se lleven pasajeros.

III. ENTRENAMIENTO Y COMPETENCIA

Los pilotos deben:

- a. **participar en entrenamientos para mantener y mejorar la competencia más allá de los requerimientos legales mínimos,**
- b. **participar en programas de educación de seguridad aérea,**
- c. **actuar con vigilancia y evitar la autocomplacencia,**
- d. **entrenarse para reconocer y tratar efectivamente las emergencias, y**
- e. **registrar con precisión en una bitácora las horas voladas y las maniobras practicadas para satisfacer los requerimientos de entrenamiento y actualización.**

Explicación: El entrenamiento y la competencia son la base de la seguridad de la aviación. El entrenamiento recurrente es un componente mayor de la seguridad del vuelo. Cada uno contribuye significativamente a la seguridad del vuelo y ninguno puede ser sustituido por el otro. El entrenamiento suficiente para promover la seguridad del vuelo puede muy bien exceder lo que es requerido por la ley.

Ejemplos de Prácticas Recomendadas:

- ❑ Dedicarse a un curso de estudio de la aviación riguroso y de por vida.
- ❑ Seguir y periódicamente revisar programas de estudio o series de ejercicios de entrenamiento para mejorar la competencia. Apegarse a los planes de entrenamiento que le rendirán nuevas habilitaciones y certificaciones – o en el peor de los casos, mayor competencia de vuelo.
- ❑ Entrenarse para vuelos en escenarios no comunes tales como sobre agua o desierto y terreno montañoso. Entrenarse para supervivencia y portar equipo adecuado de supervivencia.
- ❑ Conocer las limitaciones de rendimiento de su avión, como planear vuelos y determinar requerimientos de combustible.
- ❑ Entender y usar procedimientos apropiados en la eventualidad de una pérdida de comunicación.
- ❑ Alcanzar y mantener la competencia en la eficiente y funcional operación de equipo de aviación de alta tecnología.

- ❑ Conocer las actuales regulaciones de aviación y entender sus implicaciones y racionalización. Invertir tiempo mensualmente revisando la regulación aérea.
- ❑ Entender y cumplir con los privilegios y limitaciones de su certificado de piloto.
- ❑ Atender programas de entrenamiento de aviación ofrecidos por las organizaciones de la industria o la FAA.
- ❑ Participar en el Programa Pilot Proficiency Award Program (“Wings”) de la FAA.
- ❑ Mantenerse al día con las diversas y relevantes publicaciones de aviación.
- ❑ Estudiar y desarrollar un conocimiento práctico del tiempo (meteorología) en la aviación.
- ❑ Mensualmente, revisar reportes recientes de incidentes y accidentes, enfocándose en los factores contribuyentes.
- ❑ Demostrar cumplimiento periódico de los estándares de pruebas prácticas de la FAA (PTS), y completar entrenamiento adicional tanto como se requiera para exceder esos estándares mínimos.
- ❑ Antes de intentar un vuelo largo (cross-country) o llevar pasajeros en un avión desconocido, realizar por lo menos un vuelo de entrenamiento en dicho modelo de aeronave y discernir las diferencias entre aeronaves similares (quiere decir, misma marca y modelo pero distinta matrícula).
- ❑ Evitar practicar maniobras de entrenamiento cerca de áreas densamente pobladas.
- ❑ Buscar volar por lo menos cada dos semanas y por lo menos una noche al mes, para incluir por lo menos tres despegues y aterrizajes nocturnos, de lo contrario, abstenerse de hacer vuelos nocturnos.
- ❑ Desarrollar un conocimiento práctico de los mecanismos y sistemas de cada avión que se vuele.
- ❑ Hacerse miembro de algún “club de tipo” apropiado a la aeronave que vuele para aprender más acerca de ella (p.e., la American Bonanza Society, Cessna Pilots Association, Cirrus Owners and Pilots Association, Diamond Aircraft Pilots and Owners Organization, la Malibu Mirage Owners and Pilots Association, la Piper Owners Society, o cualquier club específico de aeronaves tipo).
- ❑ Complete el equivalente de una Revisión Anual de Vuelo en vez de cada dos años y si está

habilitado instrumental, una revisión de competencia instrumental (IPC) cada seis meses.

- ❑ Mantener la competencia incluyendo operaciones de día, noche e IFR que excedan los requerimientos regulatorios.
- ❑ Registrarse en < <http://www.faa.gov> > para recibir notificaciones de reuniones de seguridad y literatura referente a la seguridad.



IV. SEGURIDAD

Los pilotos deben:

- a. **buscar preservar la seguridad de todas las personas y propiedad asociada con sus actividades de aviación,**
- b. **permanecer vigilante e inmediatamente reportar actividades sospechosas, imprudente o ilegales,**
- c. **asegurar la aeronave para prevenir el uso no autorizado, y**
- d. **evitar el espacio aéreo de uso especial excepto cuando sea aprobado o necesario en caso de emergencia.**

Explicación: Esta sección se dirige a la prevención de actos criminales y a promover la seguridad nacional. Los trágicos eventos del 9/11 han tenido un profundo impacto en la aviación y han creado una demanda por acción de respuesta. El realce de la conciencia de seguridad por parte de los aviadores es una nueva cruda realidad para la comunidad de la AG. En consecuencia, esta sección responde proactivamente a las nuevas amenazas y vulnerabilidades.

Ejemplos de Prácticas Recomendadas:

- Revisar detenidamente la existencia de restricciones temporales de vuelo (TFR) antes de *cada* vuelo y durante el vuelo en vuelos largos.
- Usar el transpondedor (con cifrado de altitud) cuando esté autorizado.
- Usar seguros adicionales o mejorados o cualquier otro mecanismo antirrobo para asegurar la aeronave.
- Cuando se transporten pasajeros que no son del todo conocidos por el piloto, examine el equipaje de mano por materiales peligrosos.
- Asegurarse que las rampas de acceso y puertas estén cerradas detrás de usted para prevenir el abordaje de personas no autorizadas.
- Familiarizarse con el *Airport Watch* (+1-866-GA-SECURE) y otros medios de reportar y disuadir actividades sospechosas.
- Reportar peligros a la seguridad de vuelo o anomalías (tales como VORs no operativos o cobertura defectuosa de radio) y cualquier inquietud de seguridad a las autoridades apropiadas.

- Use el “seguimiento de vuelo” VFR (en Europa, “Servicio de Información de Vuelo”) cuando sea factible.
- Evite desviarse de un plan de vuelo activo (IFR o VFR) o luego de ser autorizado a un procedimiento sin notificar al ATC.
- Considere volar IFR (si está habilitado) siempre que sea factible.

V. ASUNTOS AMBIENTALES

Los pilotos deben:

- a. reconocer y buscar mitigar el impacto de las operaciones con aeronaves sobre el medio ambiente,
- b. minimizar las descargas de combustible, aceite y otros químicos sobre el medio ambiente, particularmente durante el reabastecimiento de combustible, preparaciones de pre vuelo y servicio,
- c. evitar áreas de medios ambientes delicados, y
- d. mitigar el ruido en zonas pobladas u otras áreas sensibles al ruido y cumplir con los procedimientos aplicables de disminución de ruido.

Explicación: La disminución de la contaminación causada por las actividades de la aviación es importante tanto para el público en general, para minimizar el daño al medio ambiente y para la comunidad de la AG, para evitar una percepción pública errónea. De hecho, los factores ambientales como la contaminación sónica pueden cerrar aeropuertos y de otras formas poner en peligro la AG. Otros impactos ambientales de la AG han recibido menos atención pero sin embargo merecen énfasis.

Ejemplos de Prácticas Recomendadas:

- ❑ Usar frascos de Separador de Prueba de Análisis de Gasolina (GATS) para todas las pruebas de combustible y retornar la muestra a los tanques o disponer de ella de manera apropiada.
- ❑ Aprender a adoptar métodos ambientales responsables para todos los aspectos del cuidado de la aeronave, especialmente para disminuir los desbordamientos y procesos de eliminación de grasas.
- ❑ Aprender procedimientos aplicables locales de disminución de ruido y cumplirlos cuando sea seguro hacerlo.
- ❑ Ser conciente del ruido que produce su aeronave y seguir los procedimientos para aminorarlo, tales como reducción de la potencia del motor y las RPM de la hélice tan pronto como se pueda después del despegue.
- ❑ Cumplir con las prácticas recomendadas (tales como aquellas del Servicio de Parques Nacionales) cuando se vuele cerca de reservas naturales o áreas sensibles. Considerar del

impacto que causa la aeronave sobre la vida silvestre y las personas en la superficie.

- ❑ Patrocinar proveedores de servicios (tales como FBOs, servicios de reparación y limpiadores de aeronaves) que se apeguen a las prácticas de protección al medio ambiente.

VI. USO DE LA TECNOLOGÍA

Los pilotos deben:

- a. familiarizarse con el uso correcto y apropiado de la tecnología rentable aplicable,**
- b. monitorear las frecuencias de notificación de aeropuerto y reportar su posición cuando se aproxime a aeropuertos no controlados o desatendidos y otras áreas de alto riesgo,**
- c. usar el transpondedor o tecnologías de indicación de posición de nueva generación durante las operaciones de vuelo a menos que no se tenga autorización del ATC, no estén operativas o no se esté equipado y usar el “seguimiento de vuelo” del ATC para operaciones en rutas VMC, y**
- d. portar equipo de navegación y transmisor-receptor redundantes y usarlos en las circunstancias apropiadas.**

Explicación: Las tecnologías de bajo costo, compactas e innovadoras han expandido la capacidad de las aeronaves en la AG. Esta sección alienta al uso de tales equipos que exalta la seguridad del vuelo.

Ejemplos de Prácticas Recomendadas:

- Usar radios y transpondedores consistentemente, excepto cuando no se tenga autorización.
- Cuando sea funcional, invertir en nuevas tecnologías que aumenten la seguridad del vuelo y entrenarse en su uso apropiado. Aprender y entender las características y limitaciones de tales tecnologías.
- Mantener accesible un radio o equipo de ayuda de navegación de respaldo (portátil o permanentemente instalado- incluyendo baterías adicionales o fuente de poder auxiliar) durante todas las operaciones de vuelo.
- Hacer mantenimiento a toda la aviónica e instrumentos de vuelo para mantenerlos operacionales, al corriente y aprobados para los vuelos.
- Reconocer que programar sistemas de navegación durante el vuelo puede distraer a los pilotos de otras responsabilidades e incrementar los errores de programación.

- Evitar programar sistemas de navegación durante el rodaje (para operaciones de un solo piloto).
- Mantener la competencia y la habilidad en operaciones y planes de vuelo “convencional” para aumentar la seguridad de vuelo en la eventualidad de fallas o no disponibilidad de tecnologías avanzadas o servicios.
- Cuando sea práctico, evitar volar sobre o cerca de radares con señal de nivel 2 (o más alta), especialmente cuando la convección está presente o se supone.
- En IMC y de noche, operar con un piloto automático funcional o con un segundo piloto calificado de ser posible.
- En IMC, operar con sistema indicador de actitud (AI) redundante si es práctico y mantener la competencia en operación con panel parcial.

VII. FOMENTO Y PROMOCIÓN DE LA AVIACIÓN GENERAL

Los pilotos deben:

- a. **fomentar y promover la aviación general, seguridad y cumplimiento del Código de Conducta,**
- b. **ser voluntarios y contribuir con las organizaciones que promueven la aviación general y usar sus habilidades como aviador para contribuir con la sociedad en general,**
- c. **demostrar apreciación por los proveedores de servicios de aviación,**
- d. **fomentar una cultura de aviación general que valore la transparencia, actitud positiva y la búsqueda de mejoramiento personal, y**
- e. **promover comportamiento ético dentro de la comunidad de la AG.**

Explicación: La aviación general tiene muy bien conocidos (más no merecidos) problemas de relaciones públicas que en muchos aspectos están empeorando. La vigilancia y la acción de respuesta por parte de la comunidad de la AG son esenciales para asegurar la vitalidad de la AG y para mejorar la experiencia tanto para el piloto como para otros.

Ejemplos de Prácticas Recomendadas:

- Esforzarse por cumplir completamente con el Código de Conducta.
- Servir como *embajador* de la AG para con el público otorgando información acertada y refutando la desinformación concerniente a las actividades de la AG y alentando a potenciales pilotos aspirantes.
- Ser voluntario en el soporte de la aviación general.
- Hacer uso caritativo de sus recursos de aviación (por ejemplo, transportando personas enfermas en busca de ayuda médica o donando tiempo de vuelo a programas juveniles o ambientales.
- Expresar apreciación a los controladores y personal de servicio por su asistencia y buen servicio.
- Participar en eventos de recaudación de fondos relacionados con la aviación.

- Invitar a la crítica constructiva de parte de compañeros pilotos y dar la misma cuando se le solicite.
- Apegarse a los más altos principios en todos los tratos de aviación, incluyendo las prácticas comerciales.
- Buscar resolver disputas informal y congenialmente.

**

FUENTES ADICIONALES

- ❑ El Código de Conducta Modelo para Aviadores está disponible en: < <http://www.secureav.com> >.
- ❑ Mas fuentes (adoptar pilotos y patrocinar organizaciones) para la ayuda en el mejoramiento de las habilidades como piloto y promover la seguridad de vuelo están disponibles en: < [www.\[sponsoring.org\].org/](http://www.[sponsoring.org].org/) >.
- ❑ Un *Ejemplo de Información a Pasajeros* (Briefing) está disponible para ayudar a los pilotos a componer y otorgar información consistente y completa a los pasajeros. El uso de esta información puede mejorar la seguridad y comodidad de los pasajeros, proporciona evidencia de que el piloto cuenta (o incluso sobrepasa) los requerimientos mínimos y ayuda en la administración de las responsabilidades para con el seguro del piloto. Este está disponible en: < <http://www.secureav.com> >.
- ❑ Un *Comentario Anotado* ayuda a los aviadores a interpretar el MODELO DE CÓDIGO DE CONDUCTA DEL AVIADOR y proporciona una fuente de material y ayuda complementaria. Disponible en: < <http://www.secureav.com> >.

ABREVIACIONES

AD	Airworthiness Directive Directivas de Aeronavegabilidad
AGL	Above Ground Level Nivel Sobre el Terreno
ATC	Air Traffic Control Control de Tráfico Aéreo
FAA	Federal Aviation Administration Administración Federal de Aviación
FBO	Fixed Base Operator Operador de Base Fija
GA	General Aviation Aviación General
IFR	Instrument Flight Rules Reglas de Vuelo Instrumental
IMC	Instrument Meteorological Conditions Condiciones Meteorológicas Instrumentales
IPC	Instrument Proficiency Check Revisión de Competencia Instrumental
MDA/DH	Min. Descent Altitude/Decision Height Altitud Min. de Descenso/Altura de Decisión
PTS	Practical Test Standards Estándares de Prueba Práctica
TFR	Temporary Flight Restrictions Restricciones de Vuelo Temporal
VFR	Visual Flight Rules Reglas de Vuelo Visual
VMC	Visual Meteorological Conditions Condiciones Meteorológicas Visuales

AVISO

El Código de Conducta de [*inserte aquí el nombre de la organización patrocinante*] es una versión del CÓDIGO DE CONDUCTA MODELO PARA AVIADORES creado por Michael S. Baum. ©2003-2005 Michael S. Baum. Todos los Derechos Reservados. Los términos para su uso están disponibles en: < <http://www.secureav.com> >.

Los pilotos y la comunidad de la aviación pueden usar el CÓDIGO DE CONDUCTA MODELO PARA AVIADORES como una fuente para el desarrollo del código de conducta, aunque se recomienda que este sea asesorado por fuentes independientes sobre la propiedad de sus principios para su aplicación en una localidad específica y situación. No está diseñado para suministrar ayuda legal y no deberá dependerse de él para ello.

EDICIONES, ERRORES, COMENTARIOS

El Código de Conducta Modelo para Aviadores es un documento vivo, cuyo fin es ser actualizado periódicamente para reflejar cambios en las prácticas de la aviación y el ambiente de la aviación. Por favor envíe sus sugerencias, ediciones, errores, preguntas y comentarios a: < PEB@secureav.com >.

RECONOCIMIENTOS

El CÓDIGO DE CONDUCTA MODELO PARA AVIADORES ha tenido el beneficio de una extensa edición de comentarios y sugerencias de parte de diversos cuerpos de la comunidad de la AG y muchos otros. Ver los "RECONOCIMIENTOS" en: < <http://www.secureav.com> >. La Junta Permanente de Edición del Código de Conducta se presenta en: < <http://secureav.com/PEB.pdf> >. Especial gracias a Tony Malvárez para la traducción española y a Ramón De La Cabada para la revisión de la traducción.

June 26, 2005
