**ПРОТОКОЛ ЗАСЕДАНИЯ РАСШИРЕННОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ «ПОДГОТОВКА ЛЕТНОГО СОСТАВА» ПО CBTA/EBT**

**ОТ 24 ИЮНЯ 2021 ГОДА**

Повестка:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Вопрос | Докладчик | Время | Примечание |
| 1 | Отчет по первому заседанию EASPG RESG-01 и наши региональные задачи по внедрению CBTA/EBT. | Лучинин В.В.Фараджев С.Ш. | 00.30 | Протокол RESG-01 в Приложении 1. |
| 2 | Дорожная карта по внедрению CBTA/EBT. Основные этапы разработки госполитики и законодательной базы по внедрению CBTA/EBT. Как пример использовать опыт внедрения MIXED EBT в EASA. | Фараджев С.Ш. | 00.30 | Дорожная карта Приложение 2Документы EASA в Приложении 3 |
| 3 | Утверждение основной и расширенной рабочей группы по внедрению CBTA/EBT | Лучинин В.В. | 00.30 | Список вПриложении 4. |
| 4 | Адаптация русских версий документов ИКАО (ICAO DOC 9995 и 9868) и ИАТА по CBTA/EBT, как необходимое условие успешного внедрения CBTA/EBT. Утверждение ответственных и пула экспертов. | Фараджев С.Ш. | 00.30 | Русские версии документов вПриложении 5. |
| 5 | Обмен опытом авиакомпаний и учебных центров | Аэрофлот, Россия, S7  | 01.00 | Организована запись заседания Приложение 6 |
| 6 | Планирование очередных семинаров (в том числе для представителей авиационных властей) | Лучинин В.В.Фараджев С.Ш. | 00.30 | Россия, Казахстан |
|  | Итого: |  | 03.30 |  |

На заседание приглашены представители Росавиации (Лучинин В.В.) и АЭВТ (Виндермут А.А.).

Приглашены члены расширенной рабочей группы (авиакомпании, производители, АУЦ и т.д.) согласно списку в Приложении 4.

1. **Отчет по первому заседанию EASPG RESG-01 и наши региональные задачи по внедрению CBTA/EBT.**

По первому вопросу доложили секретарь ЛМС Росавиации Лучинин В.В. и руководитель проекта по подготовке пилотов EASPG RESG Фараджев С. (PTPT Leader - Pilot Training Project Team)

Решено: План Проекта одобрить и содействовать его реализации (Приложение 1)

Ответственный: Фараджев С.

1. **Дорожная карта по внедрению CBTA/EBT.** **Основные этапы разработки госполитики и законодательной базы по внедрению CBTA/EBT. Как пример использовать опыт внедрения MIXED EBT в EASA.**

Дорожная карта по внедрению CBTA/EBT.

Докладчик Фараджев С. предложил к рассмотрению на первоначальном этапе упрощенную структуру дорожной карты (ROAD MAP) (Приложение 2)

Основные этапы разработки госполитики и законодательной базы по внедрению CBTA/EBT.

Выступили: Лучинин В.В., Виндермут А.А., Хан В.Я., Борис С.Ю., Юрьев С.Ю., Журавлев Р.С., Деревянко В.А.

От Аэрофлота (представитель Гамуллин Максим Андреевич в рабочей группе по ФАП-128) поправка уже отправлялась ALL (как в 6 приложении ИКАО) заменить на MAJOR (Европейский вариант) (Журавлев Р.С.)

Комментарии по «Типовым Программам», подписанным зам. Министра Чаликом И.П., которые будут рассматриваться на регуляторной гильотине (Борис С.Ю.).

На сайте АУЦ Ульяновска ничего не говорится про компетенции (Виндермут А.А.).

Аэрофлот предложил разделить в ФАП-128 коммерческую авиацию и авиацию общего назначения.

Необходимо определится с понятиями тренировка и проверка и внести изменения в законодательство.

Решено: разработать конкретные формулировки к ФАП-128, ФАП-147, ФАП-246, ФАП-289, касающиеся подготовки пилотов, в частности в пункт 5.8.4. ФАП-128, которые необходимы для реализации дорожной карты.

Ответственные: Лучинин В.В., Юрьев С.Ю., Ложкин П., Журавлев Р.С.

Необходим пул экспертов и юристов по внесению изменений (например, Сторочевой О.Г., Виндермут А.А., юристы кафедры воздушного права МГТУ ГА и другие) (Фараджев С.Ш.)

По вопросу использования опыта внедрения MIXED EBT в EASA.

Доложил Фараджев С.Ш., предложил осуществлять внедрение CBTA/EBT в РФ, как это делают в EASA через MIXED EBT и представил перечень соответствующих необходимых документов EASA согласно списку в Приложении 3.

Особое внимание уделено Чек-листу, рекомендованному регуляторам EASA при внедрении CBTA/EBT. Обращено внимание на указанный в чек листе EASA порядок взаимодействия между CRM и EBT.

Деревянко В.А. добавил о роли CRM. Роль CRM будет расширяться и углубляться. Нужны отдельные курсы по каждой компетенции. Нужна индивидуальная работа по кейсам, которые происходят в полете, даже в дистанционном формате. Стресс, в случае возникновения какой-либо проблемы у пилота, может быть разрушающим. Нужна помощь и поддержка.

Решено: поддержать идею внедрения CBTA/EBT в РФ по модели, предложенной EASA. (Приложение 3)

Ответственные: Представители авиакомпаний в рабочей группе.

1. **Утверждение основной и расширенной рабочей группы по внедрению CBTA/EBT (Приложение 4)**

Выступил Фараджев С.Ш., рассказал о том, как формируется расширенный и основной состав рабочей группы. О необходимости привлечения экспертов. О порядке и периодичности работы группы (ежемесячно основной состав и ежеквартально расширенный).

Предложил список состава рабочих групп разместить на сайте Росавиации в разделе ЛМС (Приложение 4)

Решено: предложенные списки членов расширенной и основной рабочей группы «Подготовка летного состава» утвердить.

Ответственные: Фараджев С..Ш., Лучинин В.В.

1. **Адаптация русских версий документов ИКАО (ICAO DOC 9995 и DOC 9868) и ИАТА по CBTA/EBT, как необходимое условие успешного внедрения CBTA/EBT в РФ.**

**Утверждение ответственных и пула экспертов.**

Фараджев С.Ш. доложил о необходимости устранения недостатков перевода в русских версиях документов ИКАО (9868 и 9995). О работе, которая уже проделана в этом направлении. Необходимо установление тесных рабочих взаимоотношений с группой переводчиков ИКАО. Для этого надо обратиться в ИКАО через российские авиационные власти и представителя РФ в ИКАО.

Фараджев С.Ш. рекомендовал авиакомпаниям, которые самостоятельно переводят официальные документы, в частности ИАТА, не использовать оригинальную обложку и логотипы без одобрения автора. Как минимум, потребитель данных самостоятельных переводов должен быть проинформирован с помощью текстового УВЕДОМЛЕНИЯ ОБ УХОДЕ ОТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ (DISCLAIMER), где должно быть сказано, что перевод сделан без официального одобрения автора оригинальной версии и авторы не несут ответственность за качество перевода, а для получения достоверного смысла содержания рекомендуют обращаться к оригиналу.

Выступили: Борис С., Лучинин В.В., Юрьев С.Ю.

Решено: консолидировать недостатки перевода и сделать свои предложения русских аналогов для предоставления в ИКАО и оценки экспертов. Основное внимание уделить терминам, определениями и ключевым моментам. Рекомендовать использовать оригинальную английскую версию, если возникают сомнения или непонимание содержания. Юрьеву С. представить наработанные материалы по адаптации русских версий документов ИКАО по CBTA/EBT.

Ответственные: Фараджев С.Ш., Юрьев С.Ю.

Утвержден: пул экспертов (Приложение 5)

1. **Обмен опытом авиакомпаний и учебных центров.**

От Аэрофлота выступил Журавлев Р.С. Основные тезисы:

1. В ППЧЛЭ типа ВС авиакомпаний можно вносить не только CBTA, но и EBT, так как в 6 Приложении ИКАО есть ссылка на ДОК 9995
2. Аэрофлот в настоящий момент разрабатывает Программу тренажерной подготовки на базе MIXED EBT (будет готова в течение 2-3 месяцев), в следующему году планируют приступить к подготовке пилотов по новой Программе
3. Созданы рабочие группы по внедрению CBTA/EBT на каждом типе ВС – всего 6 групп
4. Разработка перечня компетенций идет аналогично ИКАО. Имеются вопросы по поведенческим индикаторам.
5. Поняли, как важна подготовка инструкторов
6. Первоначально в EBT SOLUTIONS подготовлено 12 инструкторов. Занятия проходили онлайн.
7. Обучение в EBT SOLUTIONS на тренажере тоже осуществлялась онлайн, продемонстрирован высокий градус сложности тренировок
8. Вторая волна инструкторов готовилась теми инструкторами, которые прошли подготовку в EBT SOLUTIONS.
9. При оценке компетенций EBT SOLUTIONS был предложен инструмент: How Many? How Often? How well?
10. При разработке сценариев тренажерной подготовки осуществляли анализ программ различных авиакомпаний: Emirates, Lufthansa, китайских компаний и других
11. Инструктора CRM подключены к подготовке, подготовку проводят два инструктора: CRM и летный инструктор.
12. Существует институт инструкторов SFI, с ними тоже проводится серьезная работа
13. Отделом CRM снято несколько обучающих видео
14. Учатся проводить ситуационный де-брифинг, де-брифинг оказался важнее брифинга и требует больше времени

Фараджев С.Ш. от имени рабочей группы поблагодарил Журавлева Романа (руководителя ОПП ПАО Аэрофлот) за открытость и готовность делится опытом, похвалил за активность и последовательность во внедрении CBTA/EBT в авиакомпании, предложил группе Аэрофлот объединить усилия всей группы компаний и стать локомотивом во внедрении CBTA/EBT в РФ. Также, Фараджев С.Ш. предложил:

- разработать “EBT Instructor Manual” и «EBT Pilot Manual”, как необходимое условие формирования правильной методической и понятийной культуры CBTA/EBT как среди инструкторов, так и рядовых пилотов.

- обратить большее внимание на TEM (Threat and Error Management), как основной инструмент, предлагаемый ИКАО при внедрении EBT. В РФ этот инструмент должным образом не внедрен. Этот недостаток должен быть устранен в будущем при внедрении CBTA/EBT.

От авиакомпании S7 выступил Юрьев С.Ю. Основные тезисы:

1. Разработали Дорожную карту по внедрению CBTA/EBT
2. Планируют полный переход на Enhanced EBT
3. Выделили 4 основных этапа
4. Сейчас проходит 1-й этап – это проведение тренировки и оценки на основе компетенций
5. Организовали рабочую встречу, неформальную (Аэрофлот, Победа, Россия, Нордвинд, S7 и др.). Обменялись опытом, подтвердили необходимость участия авиационных властей в процессе внедрения.
6. Определили базовые документы, с которыми будут работать
7. Начали разработку методического материала для инструкторов
8. 2-й этап – это Baseline EBT Training, куда войдет подготовка инструкторов, внесение изменений в Программы подготовки, в том числе тренажерной.
9. 3-й и 4-й этапы это при условии одобрения регулятором полного перехода на EBT
10. За основу взяли компетенции и поведенческие индикаторы ИКАО
11. Готовят Проект (DRAFT) внутреннего стандарта.
12. Готовят курсы инструкторов, участвовать будут в подготовке инструктора CRM

От авиакомпании «РОССИЯ» выступил Ракитин А.В. Основные тезисы:

1. Об общих моментах в подходах к компетенциям и их оценке
2. О важности разъяснения понятия «Инструктор EBT»
3. О курсе для инструкторов в авиакомпании
4. О роли инструкторов и экзаменаторов после внедрения EBT
5. **Планирование очередных семинаров (в том числе для представителей авиационных властей).**

Выступил Фараджев С.Ш.

EASP RESG рекомендовано провести минимум два международных семинара. Рабочая группа поддержала это решение.

Решено: провести онлайн один семинар осенью, второй весной на базе РФ и Казахстана.

Ответственные: Фараджев С. (РФ), авиакомпания «Эйр Астана» (Казахстан)

1. **Дополнительные сведения**

Следующее заседание провести 29 июля онлайн.

На следующее заседание предложена тема «Компетенции и поведенческие индикаторы». Докладчик Чупинин В.Н.

По обмену опытом предложено заслушать авиакомпанию «Победа». Докладчик Окань Д.С.