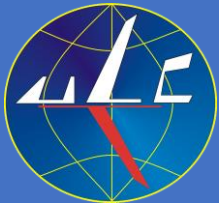


Nadzór instruktorski a jakość szkolenia lotniczego



Wymagana ilość godzin PIC do uzyskania uprawnień instruktora FI szkolenia praktycznego do licencji :

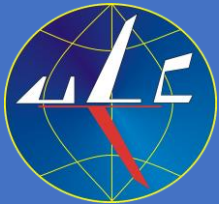
BPL: 75 h (**UE** 2020/357 **BFCL.320**)

SPL: 100 h (**UE** 2020/358 **SFCL.320**)

PPL(A): 150 h (**UE** 1178/2011 **FCL.915Fi FI**)

PPL(H): 100 h (**UE** 1178/2011 **FCL.915Fi FI**)

Czy to wystarczające doświadczenie?

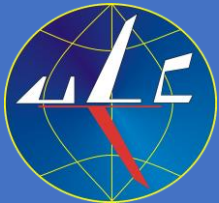


Najczęstsze zgłaszane zdarzenia w szkoleniu do licencji w CBZ :

Związane ze startem za wyciągarką;



Foto.D.Wowra

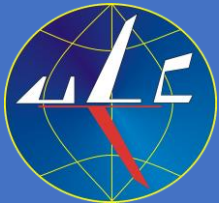


Najczęstsze zgłaszane zdarzenia w szkoleniu do licencji w CBZ:

Lądowanie awaryjne z powodów technicznych (oblodzenie gaźnika).

https://www.ulc.gov.pl/download/bezpieczenstow_lotow/konferencje/2010/konfbl_5.pdf (Warszawa, 24 marca 2010 r. Mariusz STAJEWSKI)

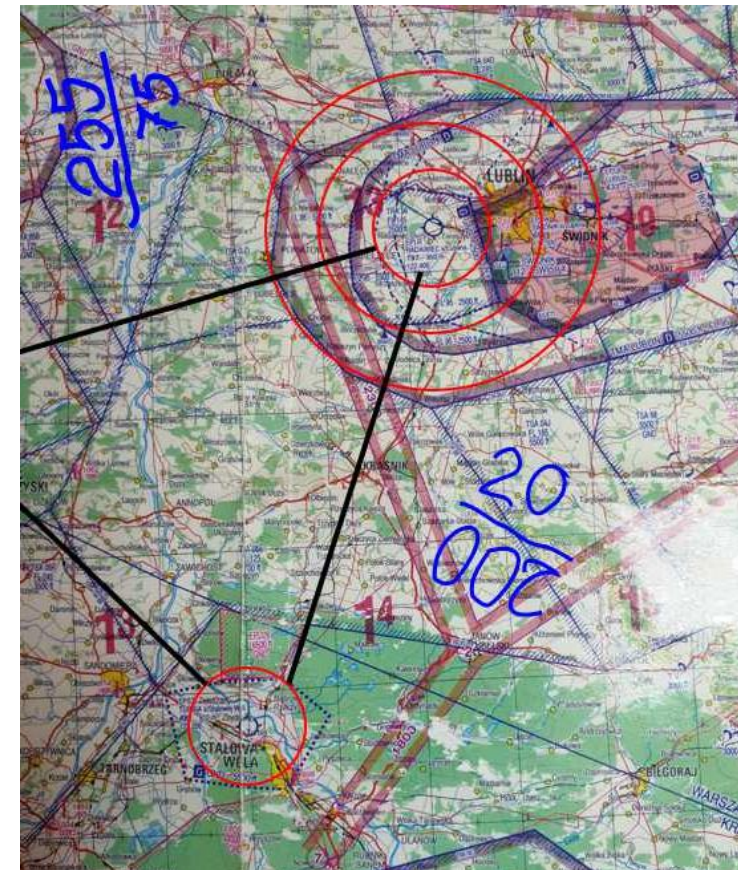


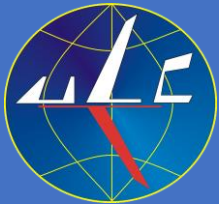


Najczęstsze zgłaszane zdarzenia w szkoleniu do licencji w CBZ:

Naruszenie przestrzeni powietrznej;

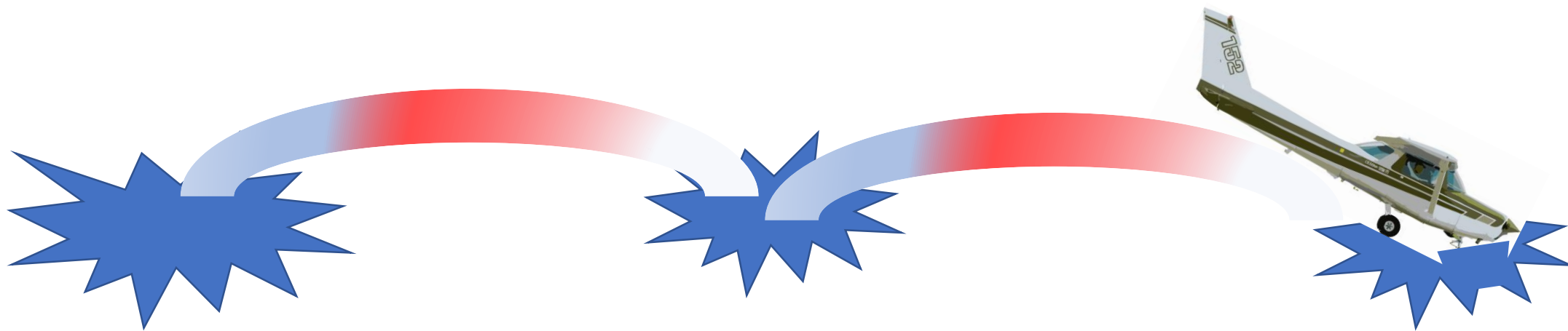
Utrata orientacji geograficznej podczas przelotów;

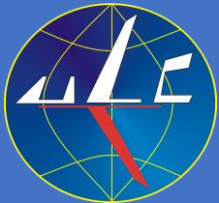




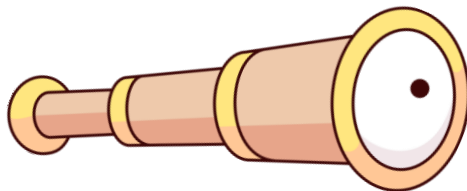
Najczęstsze zgłaszane zdarzenia w szkoleniu do licencji w CBZ:

Twarde lądowania i uszkodzenia podwozia.



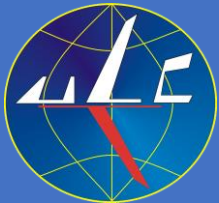


Monitorowanie – w/w problemów w organizacjach
– czy istnieje monitorowanie w tym zakresie ?



Powinno się monitorować w organizacji szkoleniowej:

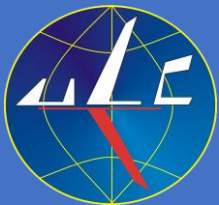
- zdarzenia związane z lotami szkolnymi z instruktorem na pokładzie;
- zdarzenia związane z lotami uczniów-pilotów , które są wykonywane pod nadzorem instruktorskim.



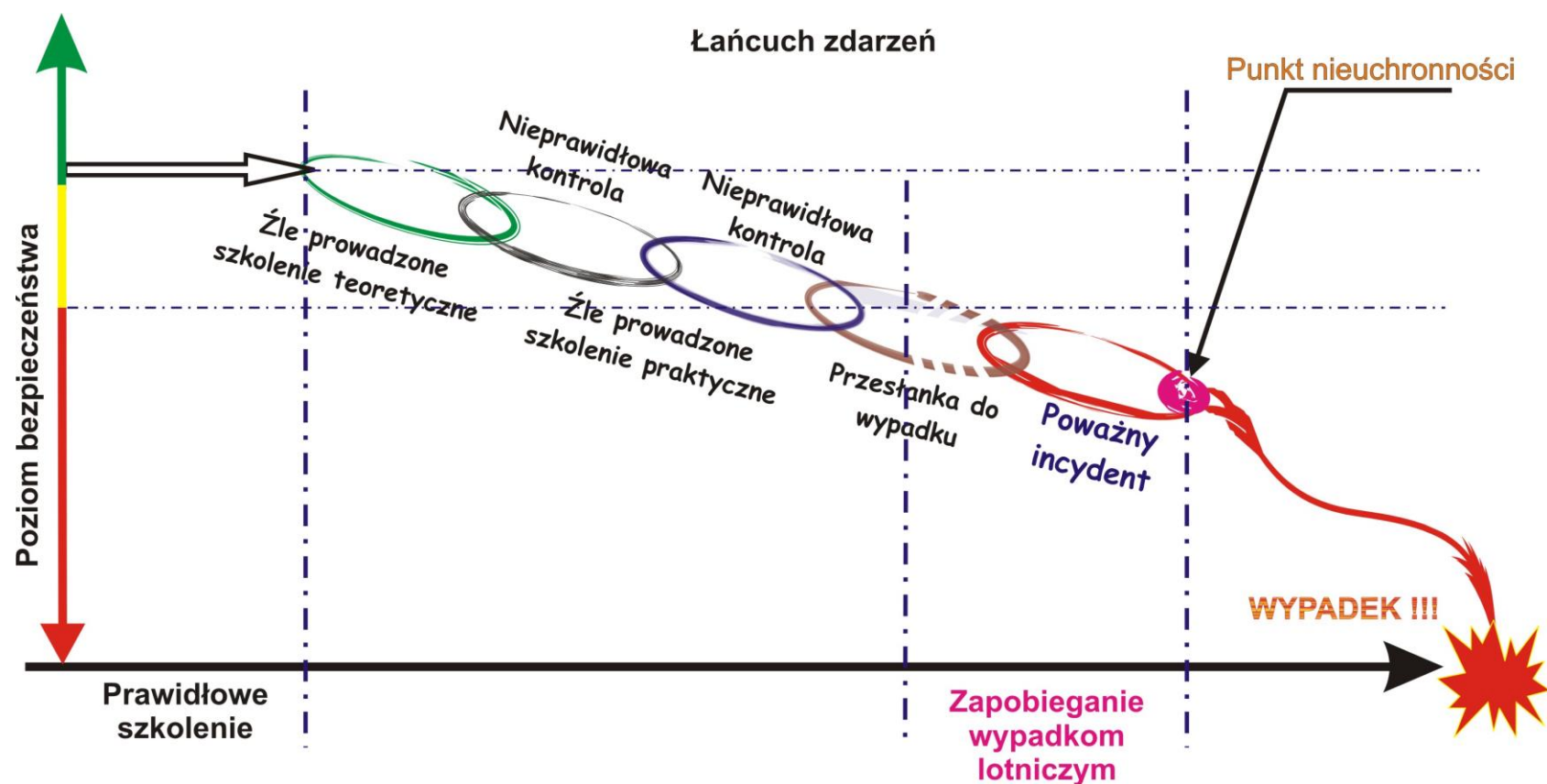
Promując wymianę informacji z zakresu bezpieczeństwa proponuję, aby organizacje szkoleniowe przedstawiały :

**Własne propozycje monitorowania
i wspierania bezpieczeństwa
mających wpływ na podnoszeniu jakości szkolenia
w organizacji.**

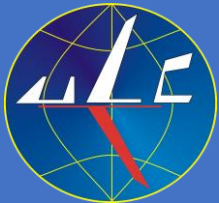
Na podstawie analiz często powtarzających się zdarzeń i wypadków.



PROFILAKTYKA

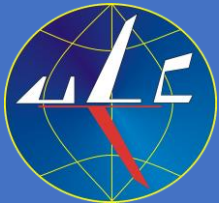


Predyktywne działania
są ściśle związane z
identyfikowaniem
i eliminowaniem tych
przyczyn, zanim
utworzą kompletny
łańcuch zdarzeń.



Ocena jakości szkoleń lotniczych

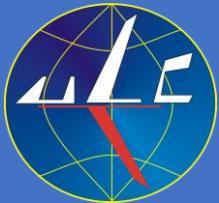
Na podstawie prowadzonych audytów, przeglądu zdarzeń w CBZ oraz własnych obserwacji stwierdzam, że ciężko ocenić jakość szkoleń w organizacjach ATO/DTO w ostatnich latach . Każda organizacja powinna cyklicznie prowadzić samoocenę swojej organizacji pod kątem jakości szkolenia. Dodatkowo ośrodki powinny oceniać profesjonalizm zatrudnionej kadry szkoleniowej.



Ocena jakości szkoleń lotniczych

W mojej subiektywnej ocenie czynniki jakie mają wpływ na jakość szkolenia to:

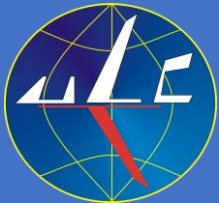
- **Prowadzenie szkolenia po minimach programowych; - patrz koszty szkolenia.**
- **Częste zmiany instruktorów w trakcie szkolenia, a w szczególności w początkowym etapie szkolenia; - brak uzasadnienia zmian.**
- **Brak szkoleń i kursów standaryzacyjnych dla kadry instruktorskiej, podnoszących ich kwalifikacje - (część D w IO : brak oceny standardu**



Wnioski:

Na chwilę obecną zaleciłbym, aby wymagać od personelu lotniczego:

- *rzetelnego przygotowania się do planowanych zadań;*
- *skrupulatnego prowadzenia dokumentacji lotniczej;*
- *uczestniczenia w szkoleniach profilaktycznych;*
- *monitorowania i okresowego kontrolowania poziomu stanu bezpieczeństwa operacji lotniczych w organizacji;*

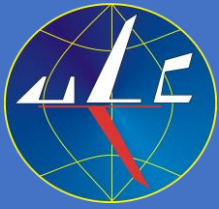


Wnioski:

- *określać i wskazywać kierunki działania w celu utrwalania i udoskonalania SMS w organizacji;*

- *prowadzić okresowe szkolenia dla instruktorów z pedagogiki, psychologii lotniczej i metodyki, omawianie błędów szkoleniowych w oparciu o zaistniałe zdarzenia;*

Szkolenia cykliczne nie tylko na seminariach instruktorskich, ale systematycznie w swoich organizacjach, wspólnie identyfikując zagrożenia związane ze szkoleniem.



Dziękuję za uwagę

Daniel Wowra

Ekspert

Inspektorat Certyfikacji i Nadzoru
Departament Personelu Lotniczego

tel. +48 (22) 520 74 47

e-mail: dwowra@ulc.gov.pl