



**ШЕРЕМЕТЬЕВСКИЙ
ПРОФСОЮЗ ЛЕТНОГО СОСТАВА**
Sheremetyevo cockpit Personnel association



141 425, г. Москва, Международное шоссе, д.28Б, стр.1, корпус Альфа бизнес-центра "Скайпойнт", второй этаж, офис 21.
тел./факс : +7(495) 995-16-78
э/почта: shpls@mail.ru , сайт: shpls.org , шплс.рф

“*Ок*” *августа* 2019 г.

№ *53*

**Директору Департамента производства полетов ПАО «Аэрофлот»
Бурькину И.В.**

**Копия: Директору департамента управления
безопасностью полетов ПАО «Аэрофлот»
Матвееву Г.Н.**

**Предложения по изменению алгоритма оценок отклонений
в технике пилотирования и нарушений**

Месяц назад Шереметьевский профсоюз летного состава инициировал на своем сайте опрос с целью выяснить, существует ли в «Аэрофлоте» карательная среда. Статистика пугающая: порядка 75% опрошенных подтверждают, что в той или иной мере подвергаются разным формам давления, необоснованным наказаниям.

В ШПЛС по итогам опроса обратились пилоты с предложением донести до руководства авиакомпании то, как усовершенствовать пункты положения РУБП. Данные предложения прошли обсуждение и оценку коллектива.

Проблематика: в последние годы произошло резкое увеличение дисциплинарных наказаний за отклонения в технике пилотирования и полетных процедур из-за неправильного применения методики определения «виновности» или невиновности пилотов в отдельности и экипажей в целом. К примеру, уход на второй круг расценивается как имиджевая потеря! То есть сам уход - грамотное решение, но, если причинами этого маневра были отклонения в технике пилотирования или выполнения процедур, то это имиджевые потери и вина экипажа, что приводит к большому количеству дисциплинарных и материальных наказаний, ухудшению позитивной производственной среды, снижению мотивационного настроения и неуверенности при принятии решений экипажами в полетах, вторые пилоты все меньше и меньше летают в качестве пилотирующих. КВС и инструкторы находятся в состоянии напряжения, стараются сами больше пилотировать и меньше доверяют ВП и стажерам. Боязнь наказания тормозит правильные действия на бессознательном уровне, при дефиците времени

это является опасным, а иногда и критическим фактором. Пилоты в процессе исправления отклонений и обработке отказов думают не о грамотных действиях, а о том: накажут их или не накажут? И как правильно написать объяснительную? Тогда как в этих ситуациях требуется хладнокровие и грамотные своевременные действия. Список негативных результатов применения данной методики можно продолжать, он огромен...

Цель изменений подхода к анализу следующая: поменять сам принцип оценки и анализа на простой и эффективный, если был осознанный умысел (умышленное, сознательное действие, бездействие) в отклонениях в технике пилотирования и выполнения процедур, это - нарушение. Если отклонение было допущено из-за усложненного увеличения рабочей нагрузки (отказа А/Т, изменения М/У, указаний диспетчера, слабой натренированности в полетах в данных условиях, усталости экипажа, психоэмоционального напряжения и т.д., то это неумышленное, неосознанное отклонение в технике пилотирования. Данные случаи разбираются анализируются по проверенной десятилетиями и эффективной методике, успешно применяемой в отечественных и зарубежных компаниях: Отклонение-ошибка-причины-методы исправления и устранения.


В целях облегчения принятия решения при определении степени виновности и невиновности предлагаем ввести РУБП

- 1) В качестве основополагающего критерия «Умышленное» «Неумышленное» действие (в случае «Неумышленное», наказание не применяется);
- 2) При классификации ошибочных действий летного состава применять классическую методику оценки отклонений и выполнения процедур: «Отклонение – ошибка - причины ошибки - методы их устранения»;
- 3) В п.3.4. Раздела « Некарательная среда» алгоритм оценки действий персонала заменить позицию - определение «Подготовка и опыт работника достаточны для выполнения процедуры» (как не позволяющий выйти на определение «ошибка» - ненаказуемое действие) на позицию-определение «Экипаж/пилот находился в состоянии повышенного психоэмоционального напряжения, повышенной рабочей нагрузки, состоянии утомления и накопившейся усталости».

Ожидаемый эффект: применение и введение этих изменений позволит снять психологическое напряжение как с непосредственных руководителей, так и с рядовых пилотов, упростит оценку и анализ, улучшит психо-эмоциональное состояние экипажей и отдельных пилотов, устранил «дамоклов меч неизбежного наказания». Но самое главное, вернет весь процесс к основной цели СУБП: Не поиск конкретного виновного, а проведение грамотного разбора, с выдачей конкретных рекомендаций для устранения отклонений и ошибочных действий в будущем!

С уважением и пожеланием комфортных ,безопасных полётов и методически правильных разборов!

Президент ШПЛС

С уважением


И.В. Дельдюзов