

Preguntas y Respuestas Webinar

- 1. sobre el nivel 3 de evidencia (el del propio instructor) entiendo pues que se recomienda que el instructor que hace la sesión de training sea el mismo que hizo previamente la de checking y así poder orientar mejor esa sesión de entrenamiento. ¿Es correcto?**

Hay dos filosofías en entrenamiento EBT. Una es, que el día 1 y el día 2 sea hecho por el mismo instructor, para que las deficiencias que vea el día uno pueda entrenarlas el día 2. La otra filosofía es que haya dos instructores diferentes, uno cada día, uno para la evaluación y otro para el entrenamiento. La norma no restringe ninguna de las 2 opciones.

- 2. ¿Cuál es la formación adicional al certificado TRI y cuánto tiempo se tarda en obtener un instructor EBT? Para la autoridad ¿cuál es el estándar aceptable y la evidencia de que un instructor tiene las competencias para su desempeño en un programa EBT?**

Según FCL el TRI para tener atribuciones EBT tiene que cumplir con los requisitos del Anexo III del reglamento 965/2012 relativos a la normalización de instructores EBT de dicho operador. En ORO.FC.146 y AMCs se establece el contenido del curso a los instructores EBT (inicial y recurrente). Será responsabilidad del operador la estandarización y en supervisión se apreciarán los resultados. Como evidencias iniciales es la realización de la formación indicada en la norma. No hay extras de formación como TRI a nivel normativa, el estándar aceptable va incluido en la "profundidad" del curso EBT de los instructores visto a través de la supervisión y resultados obtenidos por el operador y el tiempo lo marcará el operador y dependerá de las sesiones que imparta y de sus resultados que evalúa también el operador, la autoridad lo evalúa supervisando sus resultados y en las sesiones de simulador (sueltas de instructores y de entrenamiento de tripulaciones

- 3. ¿Cuál es la formación adicional al certificado TRI y cuánto tiempo se tarda en obtener un instructor EBT? Para la autoridad ¿cuál es el estándar aceptable y la evidencia de que un instructor tiene las competencias para su desempeño en un programa EBT?**

Acerca de los TRI, el curso una vez que se es un TRI el curso recomendado en ORO.FC.231 es de tres días, más una posterior evaluación de competencia en simulador en la función de TRI EBT. Legalmente son cuatro días, por lo tanto, luego es función del operador darle a ese instructor tiempo suficiente (algunos meses) en practicar y sentirse cómodo con todos los cambios que esta nueva autorización OPS va a traer en su función.

- 4. ¿Se conoce el impacto económico para las compañías de la implantación del EBT ?**

Efectivamente, el coste de implementación, basado en figuras muy conservadoras, es del 0,32% del volumen de negocios de la Organización, y se recupera la inversión entre 3 y 4 años después de la implementación del programa

5. ¿Un operador que no sea ATO podrá renovar una Habilitación de tipo (siempre a participantes de su compañía)?

Buenos días. Efectivamente, si es operador EBT base, tiene el procedimiento de renovación aprobado en su Manual de Operaciones y el piloto está inscrito al programa EBT podrá no acudir a una ATO (siempre que la caducidad de la habilitación sea inferior a 1 año). Gracias

6. ¿El instructor tiene que ser también CRM-I? ¿O dentro de la formación como Instructor EBT, el CRM jugará un papel predominante?

Dentro de las competencias ya hay elementos CRM como Liderazgo, Trabajo en equipo... Los TRI/TRE, por formación para serlo, son ya considerados CRM-I, así que no hay que hacer nada extra

7. ¿Esto aplica solo a aerolíneas o sería también aplicable a Helicópteros?. Solo en CAT o también en operaciones RD750?

De momento solamente hay regulación en CAT y en Avión. El siguiente paso sería, helicópteros CAT. En el futuro sería interesante RD750.

8. Para aviación ejecutiva con 15 Flotas diferentes bajo AOC, no siendo ATO ni disponiendo de TRI/TREs internos , siendo subcontratada toda la instrucción, cómo puede llegar a plantearse la implementación del Programa EBT?

Buenos días. El EBT basa toda su filosofía en la estandarización por lo que el entrenamiento subcontratado plantea problemáticas en ese sentido, especialmente en la concordancia evaluadora de los instructores si no perteneces al operador, por lo que la subcontratación y todas estas complejidades tendrán que ser abordadas por la autoridad y ver hasta qué punto pueden encontrarse soluciones. ORO.FC.231 hace referencia a esta situación e indica que se tendrán que proponer procedimientos que puedan garantizar dicha concordancia evaluadora entre los instructores, además de aclarar quién es el responsable si el sistema no funciona, el operador o la empresa de entrenamiento subcontratada.

9. ¿Qué diferencias hay entre un EBT y un ATQP?

Los programas ATQP (ORO.FC.A.245) son programas de entrenamiento alternativo que desarrollan las compañías aéreas de manera individual basados también en datos sobre determinadas tareas (tasks). La evolución en Europa de estos programas es a través de los programas EBT en los que el operador gestiona los riesgos operacionales a través de un sistema de evaluación de competencias de las tripulaciones. Las compañías europeas con programas de entrenamiento alternativos están pasando a desarrollar programas de entrenamiento EBT.