

control
safely



**КОНФЕРЕНЦИЯ
ДИСПЕТЧЕРОВ-ИНСТРУКТОРОВ**

«ОСОЗНАНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ»



1. ЦЕЛИ И ПРИНЦИПЫ ОБУЧЕНИЯ

Инструктор не может проводить обучение, если не представляет чётко и однозначно цели данной подготовки. Имея же такое представление, инструктор может определить способы достижения поставленных целей.

ГЛАВНАЯ ЦЕЛЬ СТАЖИРОВКИ:

Подготовить диспетчера-стажёра до уровня достаточного для безопасного самостоятельного осуществления ОВД

Если у Вас все ещё есть сомнения в понимании целей стажировки, предлагается следующее:

Инструктор должен подготовить стажёра до такого уровня, при котором он лично не будет волноваться за такого авиадиспетчера зная, что ему, возможно, придётся работать в других сменах с разными РП и различными навыками и методами организации работы смены.



ПОМНИТЕ! В наше время эпохи перемен некоторое число РП относится к разряду «молодых», причём многие – по возрасту тоже. Другие же РП с огромным опытом работы, но с недостаточными знаниями современных международных правил полётов и ОВД. По окончании стажировки и получения допуска к самостоятельной работе авиадиспетчер **должен** стать надёжным помощником таких РП!

Решать огромную задачу сложно. Для решения любой глобальной задачи, её следует разделить на этапы. В нашем случае достижение главной цели состоит из решения многих этапов, решаемых одновременно или последовательно. Подробное описание этапов стажировки изложено в Разделе III Дневника стажировки и допуска к работе диспетчера УВД.

Этап 1. Инструкторский показ исполнения обязанностей диспетчера с последующим разбором примеров воздушной обстановки причин, обуславливающие те или иные решения диспетчера (настроить диспетчера-стажёра на высокий уровень выполнения стандартных процедур, привить понимание важности полноценного инструктажа и разбора).

Этап 2. Научить диспетчера-стажёра инструментальному контролю за воздушной обстановкой с помощью РТС (научить грамотно эксплуатировать системы диспетчерского пункта).



КОНФЕРЕНЦИЯ ДИСПЕТЧЕРОВ-ИНСТРУКТОРОВ

Этап 3. Научить диспетчера-стажёра отображать на графике (табло, таблице, ЭВМ) поступающую и передаваемую информацию, состояние воздушной обстановки.

Этап 4. Научить взаимодействию с диспетчерами смежных диспетчерских пунктов, использованию радиолокационного обзора и с работой средств связи.

Этап 5. Научить самостоятельно моделировать и разыгрывать ситуации при ОВД.

Этап 6. Научить диспетчера-стажёра концентрировать внимание на характерных ошибках диспетчеров УВД при самостоятельном изучении Анализа (информации) по безопасности полётов при ОВД.

Этап 7. Научить распределять внимание в случаях получения информации из различных источников при ОВД (научить диспетчера-стажёра грамотно и правильно анализировать полученную информацию и главному правилу, что полученная к передаче информация не должна останавливаться (замыкаться) на диспетчере).

Этап 8. Научить диспетчера-стажёра непосредственному УВД на диспетчерском пункте с использованием стандартной фразеологии и в соответствии с местной технологией работы (научить диспетчера-стажёра анализировать собственную работу после осуществляемого ОВД, желательно с использованием СОК).

Этап 9. Научить правилам и порядкам ведения установленной документации.

Этап 10. Научить совершенствовать (под контролем инструктора) приобретённые практические навыки и осваивать новые методы ОВД (научить надёжно осуществлять ОВД на всех уровнях автоматизации процесса).

Бесспорным является то, что инструктор в ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ обязан решить все вышеуказанные этапы для себя!

Как правило, обучаемые очень хотят, чтобы их научили правильно. Наша задача – использовать данное желание с пользой.

По возможности при общении с диспетчером-стажёром в кругу других диспетчеров избегайте слово «стажёр» в отдельности от слова «диспетчер». Важно чтобы обучаемый чувствовал, что он в первую очередь собирается стать диспетчером, а не являться стажёром.

Ответственность инструктора

Работа диспетчера-инструктора заключается в том, чтобы из диспетчера-стажёра создать «безопасного» авиадиспетчера, исповедующего профессиональный подход к обслуживанию воздушного движения.

ВАЖНО! Инструктор должен уяснить, что от степени его профессионализма в будущем могут зависеть судьбы сотен людей.



КОНФЕРЕНЦИЯ ДИСПЕТЧЕРОВ-ИНСТРУКТОРОВ

Инструкторы обязаны обеспечить как можно более всестороннее обучение. Они обязаны досконально знать диспетчерский пункт и район его ответственности, на котором проводят обучение, вдохновляя обучаемого изучать материал на максимально возможном уровне и постоянно повышать планку обучения, исповедуя принцип «от простого к сложному».

Инструкторы не должны сообщать диспетчеру-стажёру минимальные требования, необходимые для прохождения чек-райда во время практической подготовки. Эти требования необходимо представить лишь перед самым чек-райдом, чтобы во время обучения не настраивать диспетчера-стажёра на планку более низкую, чем он может освоить.

Т.е., требования к диспетчеру-стажёру по ходу обучения должны быть повышенными, по сравнению с минимальными, достаточными для прохождения контрольно-проверочного этапа.

Общие правила решения задач:

Если обучаемый не понимает цели обучения по конкретному элементу или задаче, обучение можно считать проваленным.

Поэтому – всегда **информируйте обучаемого:**

- для чего и зачем проводится обучение на данном этапе;
- какие результаты ждёт инструктор после данного этапа обучения;
- что именно должен изучить/выполнить/сделать обучаемый для достижения данных результатов.

У диспетчера-стажёра должно сформироваться понимание цели и способы решения задачи.

Старайтесь максимально подробно объяснять то, что Вы ждёте от диспетчера-стажёра.

Мотивируйте обучаемого. Обучение невозможно, если диспетчер-стажёр теряет желание учиться! Поощряйте успехи обучаемого!

Сделайте обучение интересным! Изучение должно доставлять удовольствие.

Инструктор может поддерживать высокий уровень мотивации диспетчера-стажёра, если обучаемый получает позитивные эмоции от каждого занятия. Но это не означает, что инструктор должен упрощать программу для диспетчера-стажёра или жертвовать стандартами, чтобы добиться хорошего настроения у обучаемого.

Диспетчер получает удовлетворение от хорошо выполненной работы или от успешного решения поставленной сложной задачи.

Несмотря на то, что первоначально обучаемым могут даваться упрощённые задачи, они уделяют больше усилий тем действиям, которые приносят вознаграждение в любом виде. Использование стандартов и оценка достижений в соответствии с этим стандартами являются ключевыми пунктами в помощи диспетчерам-стажёрам учиться.



КОНФЕРЕНЦИЯ ДИСПЕТЧЕРОВ-ИНСТРУКТОРОВ

Достижения уровня соответствия стандартам является одним из способов мотивации обучаемых.

Человек хочет чувствовать себя способным, он гордится успешным достижением поставленной сложной цели!

Поймите своего обучаемого, проанализируйте его характер и способ мышления.

Для того, чтобы приспособить диспетчера-стажёра к своей манере преподавания, инструктор анализирует его личностные качества, его образ мышления и его способности.

Нет двух одинаковых диспетчеров, и один метод обучения не может быть одинаково эффективным для всех обучаемых. Инструктор должен познакомиться с диспетчером-стажёром, для того, чтобы получить представление о нём, о его интересах, темпераменте, мышлении. Инструктор должен быть готовым изменить свои методы обучения по мере того, как диспетчер-стажёр продвигается по этапам подготовки.

Инструктор, который неправильно проанализировал личность обучаемого, может столкнуться с тем, что занятия не дают ожидаемый результат. Например, инструктор вначале посчитал, что диспетчер-стажёр не способен освоить материал быстро, так как этот диспетчер-стажёр по характеру очень тихий и сдержанный (флегматик, меланхолик).

Такой человек может не справиться со сложной ситуацией, из-за неуверенности в собственных силах, даже если ситуация хорошо осознана и понятна. **В таком случае, обучение в первую очередь направлено на выработку у диспетчера-стажёра уверенности в своих возможностях.**

Слишком много критики застенчивого, робкого человека может подорвать у него желание учиться. Диспетчер-стажёр, требующий большего времени для усвоения материала, также требует применения соответствующих методов обучения, которые сочетают в себе **такт, тонкое восприятие и деликатное обращение.**

Если данный диспетчер-стажёр получает чересчур много помощи, подсказок, у него может развиваться чувство собственной некомпетентности.



ВАЖНО! Предоставляйте обучаемому максимум самостоятельности, если это возможно с точки зрения имеющегося времени и безопасности полётов!

С другой стороны, быстро прогрессирующие диспетчеры-стажёры тоже могут бросить вызов инструкторскому мастерству. Так как такие диспетчеры-стажёры делают мало ошибок, они могут предположить, что исправление отклонений может быть не таким уж и важным.



КОНФЕРЕНЦИЯ ДИСПЕТЧЕРОВ-ИНСТРУКТОРОВ

Такая самоуверенность может привести к плохим показателям. Для подобных диспетчеров-стажёров инструктор постоянно повышает требования успешного окончания на каждом этапе, требуя больше усилий. Обучаемые получают знания тогда, когда они обеспокоены тем, чтобы не допустить ошибку. Самоуверенность обучаемого в своей безошибочности является помехой обучению!

Если обучаемый прошёл через все занятия и инструктор ни разу не корректировал и не поправлял его, в памяти диспетчера-стажёра может не закрепиться то, что практиковалось, в отличие от тех диспетчеров-стажёров, внимание которых было направлено на постоянный анализ своих показателей. Это так же связано с «эффектом ассоциативного мышления», т.е., надежнее усваивается та информация, которая с чем-то связана.

Например, многие диспетчеры после первого же инцидента с нарушением интервалов эшелонирования, начинают обеспечивать тоекратный его контроль.

Эффективным способом закрепления знаний процедур является намеренный пропуск инструктором какого-либо действия, т.е. «игра в плохого диспетчера».

Как это ни неожиданно звучит, но стремление показать свой перфекционизм, т.е., идеальность своей личной работы, негативно влияет на подготовку обучаемого! Обучаемый привыкает к такому стилю работы, что его напарник – не допускает ошибок. Соответственно, у обучаемого не вырабатывается навык поиска ошибок другого диспетчера!

Работая идеально, мы не прививаем обучаемому стиля работы по принципу взаимного контроля.

В итоге, когда обучаемый попадает в среднестатистическую смену, ошибки другого диспетчера зачастую остаются незамеченными. Или, что не менее плохо – замеченными, но не доложенными по разным причинам, в т.ч. и по причине уверенности, что его более опытный коллега – perfect!

С другой стороны, **не надо дотошно искать недостатки**, даже имея благую цель принести пользу диспетчеру-стажёру, так как несправедливая и постоянная критика незамедлительно нарушит доверие обучаемого к инструктору и снизит мотивацию.

Постоянно совершенствуйте свои методики. Большинство инструкторов в начале своей карьеры стараются применять те методы, которые использовались при их собственном обучении. И это, к слову, является одной из причин традиционной «работы по понятиям».

Однако, тот факт, что кто-то смог обучиться в одной из систем обучения совершенно не означает, что инструктор, несмотря на все уважение его бывшего ученика, использовал лучшую методику. Новому инструктору требуется расти в своей роли, изыскивая новые ресурсы и информацию, для того, чтобы улучшить методы обучения.



КОНФЕРЕНЦИЯ ДИСПЕТЧЕРОВ-ИНСТРУКТОРОВ

Упор на позитив! Инструктор обладает громадным влиянием на восприятие работы в авиации обучаемым диспетчером-стажёром, на отношение к ней. Поведение инструктора, его отношение к предмету обучения, манера преподавания – все это вносит вклад в выработку позитивного или негативного впечатления у обучаемого.



Успешность авиационного инструктора во многом зависит от его возможности преподавать таким образом, что у обучаемого сложилось позитивное впечатление о предмете.

Низкая самооценка, опасения обучаемого – резко снижают возможности восприятия. Если обучаемый чувствует, что инструктор грубо к нему относится – это значительно ограничивает возможности восприятия.

Негативная мотивация – никогда не будет такой эффективной, как положительная.

Недостаточно просто знать эти факторы. Инструктор **обязан** распознать их и приложить все усилия, чтобы их искоренить, так как они приведут к подрыву процесса обучения.

Задумайтесь, как повлияют нижеописанные ситуации, если они произойдут при первом самостоятельном опыте ОВД, имеющего малый опыт или не имеющего его вообще:

- при подготовке к заступлению в смену инструктор делает упор на возможности аварийной ситуации: *«...из-за плохой теоретической подготовки пассажиры и экипаж ВС могут разбиться»;*
- при обеспечении ОВД при заходе на посадку: *«...если ты сейчас не передашь эту информацию, мне потом придется иметь дело с расшифровкой»;*
- экзаменация диспетчера-стажёра по действиям в случае аварийных ситуаций, так как *«незнание аварийных процедур приведет к тому, что все пассажиры и экипаж ВС погибнут»;*
- после посадки: *«...многие катастрофы случились из-за несоблюдения фразеологии и технологии работы».*

Вряд ли такой первый опыт ОВД заставит новичка думать, что идея стать диспетчером была хорошей.

Для контраста, представьте, что первый опыт ОВД начинается со знакомства с «живой» диспетчерской вышкой и вся смена проходит предельно «нормально», в спокойной и несложной воздушной обстановке. В течение смены инструктор может продемонстрировать насколько этот диспетчерский пункт отличается в лучшую сторону от предыдущих, освоенных диспетчером. **И вообще, это здорово – работать авиадиспетчером в гражданской авиации, особенно на диспетчерской вышке на современном автоматизированном оборудовании УВД!**

Вышеописанное не означает, что в процессе обучения следует избегать любого намека на возможность аварийной ситуации. Это лишь дано для примера – показать



КОНФЕРЕНЦИЯ ДИСПЕТЧЕРОВ-ИНСТРУКТОРОВ

важность позитивного подхода, важность не перегрузить новичка информацией, которую он в данный период не может правильно усвоить.

После того, как диспетчер-стажёр освоится на диспетчерской вышке, уверенно изучит стандартные процедуры, можно постепенно делать упор на изучении аварийных процедур – диспетчер-стажёр будет уже готов к этому.

В авиации нет ни одного требования, чтобы частью обучения были страхи обучаемого. Всё возможное должно быть сделано для того, чтобы обеспечить **позитивные условия обучения**, чтобы обучение соответствовало стандартам, чтобы метод обучения менялся, если обучаемый не справляется с задачей.

Воспитание уверенности в своих силах у обучаемого

Одним из сложных препятствий в процессе обучения является так называемый «коэффициент обалдения» диспетчера-стажёра. В начале длинного пути информации так много, что диспетчер-стажёр опасается, что он окажется не в состоянии справиться с задачей, особенно, если это касается изучения совсем нового, например, при переучивании на другую диспетчерскую квалификацию.

Инструктор обязан привить уверенность в своих возможностях обучаемому. Следуя простым правилам, инструктор может уменьшить растерянность, «коэффициент обалдения» и создать такую атмосферу обучения, которая в большей степени воодушевляет, нежели разочаровывает.

Например, если студент имеет на руках план каждого занятия, план всей учебной программы – он может оценить прогресс обучения. Так как большинство диспетчеров не любят быть «студентами», возможность оценить прогресс своего обучения, уменьшает неуверенность и повышает мотивацию.

Держите обучаемого в курсе дела – он чувствует себя неуютно, если не знает, что от него требуется или чего ждут. **Очень легко убрать эту неуютность, чётко объяснив свои ожидания от обучаемого и то, что обучаемый должен ожидать после прохождения обучения.** Есть различные способы держать обучаемого в курсе событий – включая раздачу учебной программы, отражение прогресса обучения, посвящая их требованиям экзаменов и т.п.

Рассматривайте каждого индивидуально! Каждый диспетчер-стажёр имеет свои персональные особенности, которые необходимо принимать во внимание.

Если обучаемый показывает отличные достижения по предмету – отмечайте это, так как каждый человек ждёт того, что его успех будет замечен. В ином случае, он может быть разочарован и потерять мотивацию. Похвала инструктора, или кредит доверия обычно является достаточно наградой и обеспечивает мотивацию показывать ещё более лучшие результаты.



КОНФЕРЕНЦИЯ ДИСПЕТЧЕРОВ-ИНСТРУКТОРОВ

Похвала приносит хорошие **дивиденды**, однако, она не должна раздаваться без оснований, иначе она начинает восприниматься как само собой разумеющееся и диспетчер-стажёр может перестать показывать хороший прогресс.

Применяйте **конструктивную критику**. Несмотря на то, что очень важно хвалить обучаемого, если он этого заслужил, не менее важно указывать на ошибки и отклонения. Однако, если не давать объяснения причин ошибок – критика не принесёт пользы.



“Ты хорошо работаешь. Но моя цель – научить тебя работать еще лучше!”

Если диспетчер-стажёр приложил много усилий, но ошибся и инструктор не объяснил почему – диспетчер-стажёр может стать неуверенным в своих силах и потерять мотивацию. Невозможно исправить ошибку, если не определена её причина. А если она не исправлена – она с большой степенью вероятности рано или поздно себя проявит в практике диспетчера.

С другой стороны, если диспетчер-стажёр допустил ошибку и её причины были понятно объяснены инструктором, а так же, инструктор показал, как её можно исправить – обучение будет прогрессивным.

Будьте последовательными в своих действиях, в своих отношениях к предмету, к обучаемым. Каждый обучаемый стремится понравиться своему инструктору.

Обучаемые всегда интересуются, как найти способ заслужить похвалу инструктора. Если одно и то же действие в разные дни производит различный эффект, обучаемый может оказаться в растерянности.

Философия инструктора и его действия обязано должны быть последовательными!

Важнейшее!

Признавайте свои ошибки! Никто, даже обучаемые, не ожидают от инструктора идеальности. Инструктор может заслужить огромное уважение к себе, если он честно признает допущенные ошибки. Если же он пытается скрыть ошибку, или обвинить в ней обучаемого, это легко распознается. Подобное поведение разрушает доверие к инструктору.

Более того, если инструктор разбирает свои ошибки с обучаемым, это вносит хороший вклад в будущую работу диспетчера.



Поэтому, если инструктор сомневается в каком-либо аспекте – хороший инструктор всегда это признает и приложит все усилия для установления истины.



КОНФЕРЕНЦИЯ ДИСПЕТЧЕРОВ-ИНСТРУКТОРОВ

Более того, если обучаемый в чём-то превзойдет инструктора (например, выиграет спор на знание нюанса ТРД) – инструктор должен рассматривать это, как отличный результат своей работы! И поблагодарить обучаемого за то, что тот сделал полезную вещь – чему-то научил инструктора, избавил его от ошибок.

Физиологические и эстетические преграды обучения

Таковыми преградами могут быть непривычные шумы, перегрузки или некомфортное состояние организма, неряшливый вид инструктора, и т.п.

Инструктор не должен закрывать глаза на эти факторы, иначе обучение не будет эффективным. Осознание природы, причин неприятных ощущений поможет устранить их негативные воздействия.

Внешний вид и привычки

Внешний вид имеет важное влияние на профессиональный имидж инструктора. Он должен вызывать доверие и уважение. Брюки, рубашка – чистые, выглаженные. Поношенная одежда для обучаемого сигнализирует об общем «поношенном» статусе.

Персональные привычки и манера поведения имеют значительное влияние на впечатление от инструктора. Вежливость, любезность являются, наверное, наиболее важными из них. Инструктор, который хамит, грубит, проявляет невнимательность, вряд ли заслужит уважение обучаемого, независимо от умения инструктора осуществлять ОВД. Личная гигиена инструктора так же важна – сидя за диспетчерским пультом инструктор и обучаемый находятся очень близко, поэтому на процесс обучения может повлиять даже плохой запах изо рта.

Поведение

Поведение инструктора, его отношение к своей работе и к обучаемому вносит значительный вклад в его профессиональный имидж. Инструктор должен избегать суеты в движениях, невнятных высказываний и причудливых изменений в настроении. Создание хорошего имиджа требует развитие спокойной, рассудительной и уверенной манеры общения.

Успешный инструктор:

- избегает противоречивых действий, требующих различной реакции на одни и те же или похожие ошибки;
- не требует необоснованно завышенных показателей, не критикует несправедливо;
- избегает властной манеры поведения, не допускает легкомысленности в своих поступках.

Наиболее эффективное обучение происходит в спокойной, дружественной атмосфере, которая позволяет студенту чувствовать себя непринужденно. Инструктор обязан постоянно демонстрировать свою компетентность и подлинный интерес к обучаемому.

Манера речи

В авиационном обучении, как и в любом другом, невнятная речь, использование ненормативной лексики не приводит к появлению доверия у обучаемого. Многие люди



КОНФЕРЕНЦИЯ ДИСПЕТЧЕРОВ-ИНСТРУКТОРОВ

не приемлют подобное поведение. Инструктор-профессионал произносит слова чётко, ясно, без проглатываний и невнятности. Его речь бодрa и уверена.

Создание хорошего имиджа требует развитие спокойной, рассудительной и уверенной манеры общения.

Оценка прогресса обучаемого

Оценка уровня текущей подготовки является важным элементом в обучении. Применительно в данном контексте, оценка сводится к принятию решения о способности диспетчера-стажёра выполнить ту или иную процедуру ОВД.

Демонстрированная способность

Оценка демонстрированных способностей выполнения какой-либо процедуры основывается на установленных стандартах соответствия. Она производится постоянно, в течение всего процесса обучения, при этом оценивать необходимо в соответствии с уровнем обучаемого, со стадией его подготовки.

Т.е. от обучаемого нельзя требовать работать на высшем уровне уже после первого ОВД. Необходимо уметь оценить степень прогресса обучаемого поэтапно.

Инструктор не должен быть максималистом и рассматривать своё личное мастерство как критерий оценки обучаемого.

Пример: Инструктор С. проводил стажировку молодого диспетчера-стажёра. Примерно после половины программы в беседе с вышестоящим начальством он отмечал, что не видит прогресса в обучении, есть очень много (на его взгляд) недочётов. Было решено выполнить проверку для контроля другим инструктором, и другой инструктор сделал заключение, что обучаемый вполне соответствует текущей стадии обучения, при этом даже показывает прогресс хорошо выше среднего.

Восприятие инструктора может притупляться, особенно, если программа обучения достаточно сложна, а первоначальный опыт диспетчера-стажёра весьма небольшой, поэтому весьма полезным может быть выполнение контрольных этапов стажировки с другим инструктором.

Необходимо уметь оценивать каждый элемент по отдельности – например, диспетчер-стажёр может неплохо выполнять стандартные процедуры, но все ещё недостаточно хорошо выполняет векторение. Оценив каждый элемент подготовки по отдельности, инструктор может увеличить объем работы по конкретным элементам, требующих большего внимания.

Пример: Диспетчер В. – недавно переучился на диспетчера аэродрома. До этого он имел очень небольшой опыт в качестве диспетчера подхода, но значительный опыт работы диспетчером района. В процессе стажировки инструктор обращал внимание на общий низкий уровень подготовки В., на его слабый прогресс. Однако, после того, как его попросили оценить работу диспетчера не в целом, а по отдельности – ведение радиосвязи, ведение документации, выполнение стандартных процедур и векторение - инструктор пришел к мнению, что проблемным местом осталось последнее, в то время как остальное соответствует требованиям.



КОНФЕРЕНЦИЯ ДИСПЕТЧЕРОВ-ИНСТРУКТОРОВ

Анализ работы обучаемого

При оценке степени готовности диспетчера-стажёра очень важным является информирование обучаемого о его прогрессе. Для этого проводится послесменный разбор, записываются комментарии инструктора, его замечания, рекомендации. При обсуждении отклонений и ошибок инструктор не просто их отмечает, но указывает на причины их возникновения и даёт рекомендации, как избежать их в дальнейшем.

Профессиональный рост инструктора

Авиационная отрасль развивается очень быстро, поэтому диспетчеры-инструкторы должны постоянно «расти» и соответствовать новым требованиям. В развитых странах диспетчер-инструктор – это человек, уважаемый другими диспетчерами, так как инструктор обязательно проходит специальную подготовку, к нему предъявляются повышенные требования и далеко не каждый хороший диспетчер может стать хорошим диспетчером-инструктором.

Успешный инструктор никогда не считает, что он достиг вершины инструкторского мастерства, он постоянно ищет способы узнавать и применять новые знания и методики.

Диспетчер-инструктор рассматривается рядовыми диспетчерами как источник новой, соответствующей текущему дню, информации, поэтому инструктор должен искать и внедрять прогрессивные процедуры, методики выполнения полёта.

Продолжение обучения происходит различными способами:

- участие в специализированных семинарах, конференциях;
- общение с коллегами по работе, инструкторами других центров;
- самостоятельное изучение материалов, доступной из специализированной литературы или из Интернета.

И, конечно же, постоянная практика позволяет инструктору расти профессионально.

Инструктор не должен забывать и о том, что он является действующим диспетчером. Он не должен думать, что получение допуска к инструкторской работе даёт ему индульгенцию от поддержания и развития уровня знаний – своего диспетчерского пункта, правил полётов, стандартных процедур ОВД. Получение инструкторского допуска означает лишь возможность начала длительного пути.



Быть диспетчером-инструктором – это высочайшая ответственность!