



Александр
Мирошниченко

УЧИТЬ УЧИТЬ

Заметки на полях
инструкторской тетради, или
Странные вещи в лётном
обучении

Александр Мирошниченко

**Учить учить. Заметки на полях
инструкторской тетради, или
Странные вещи в лётном обучении**

«Издательские решения»

Мирошниченко А.

Учить учить. Заметки на полях инструкторской тетради, или
Странные вещи в лётном обучении / А. Мирошниченко —
«Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-834096-3

Данная работа посвящена обучению профессиональных линейных пилотов, особенностям и перспективам этого вида обучения. Может быть интересна тем, кто занимается летным обучением.

ISBN 978-5-44-834096-3

© Мирошниченко А.
© Издательские решения

Содержание

Предисловие	6
Ещё одно предисловие	7
И ещё одно предисловие	8
Пилот-инструктор – кто ты?	10
Конец ознакомительного фрагмента.	11

Учить учить
Заметки на полях инструкторской тетради,
или Странные вещи в лётном обучении
Александр Васильевич Мирошниченко

© Александр Васильевич Мирошниченко, 2016

ISBN 978-5-4483-4096-3

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Предисловие

Для начала хочется сказать пару слов о профессии инструктора. Инструктора летного обучения. Естественно я буду говорить только о собственном опыте и, если по каким-то вопросам вы не согласитесь со мной – ничего удивительного. Вполне возможно у вас есть другой, отличный от моего, опыт и это нормально. Долгое пребывание в профессии научили меня, что чем больше этой профессией занимаешься, тем больше понимаешь, как мало ты о ней знаешь. Я даже немного завидую себе того периода, когда я только начинал осваивать азы летного обучения. Это было очень давно, но помню, как сейчас. Всё было понятно, однозначно и определено. Трава зеленая, небо голубое, ветер лучше встречный. Но чем больше занимаешься этим делом – учить летать – тем больше понимаешь, что очень-очень мало знаешь для того чтобы научить летать. И удивляешься тому, что несмотря на все твои ошибки и профессиональные несовершенства, он, твой ученик, полетел. И летает. И здорово летает. И уже других учит.

А перед тобой новый ученик, который хочет летать, потому что несмотря ни на что уже полюбил свою будущую профессию, в которой он пока только и умеет, что немного держаться в воздухе. Но теплится в нем осознание, что это его призвание, это его любовь, это его путь. А без этого никак. Потому что в летной работе, как и в семейной жизни, если это по любви, то это чудо чудесное и счастье безмерное, а ежели любви нет, то каторга невыносимая. И это его чувство, которое только теплится в нем, тебе придется холить, лелеять и выращивать в нем, потому что написано выше. Может кому-то покажется сантименты все это. Штурвал на себя – вверх, от себя – вниз. Вовремя малый газ, плавное приземление и все дела. Ан нет. Полет, как жизнь. А что за жизнь без любви маята и только. Значит нужно учить любви к небу.

Но не все так просто. Как, впрочем, ничего не бывает простого, ежели взялся учить. А учить летать тем более. Вот перед тобой влюбленный в небо. Он хочет постичь профессию, что любишь и ты. Хочет жить небом, работать в небе. А не его это. Так бывает, что любовь безответная. Не его это дело летать. Не может он быть пилотом. То ли темперамент его не для этой стези, то ли таланты у него совсем для иного дела и нужно заниматься ему совсем другим, но он-то об этом не ведает. И только ты понял, что не пилот он. Ни сейчас, ни в будущем. А глаза горят и старается изо всех сил. И ты должен сказать ему об этом. Обязан сказать. Потому что уважаешь свою работу, потому что понимаешь, что небо – это ненормальная среда обитания и не каждому позволено называть его своим рабочим местом, потому что ты в ответе за него, за его близких и за его будущих пассажиров. Вот от таких эпизодов и грустные глаза у инструктора.

А еще в глазах у инструктора живет тревога. Чем старше инструктор, чем больше его опыт инструкторский, тем чаще ему приходилось убеждаться, что очень многие незыблемые вещи оказывались не такими уж и незыблемыми и, наоборот, то что казалось вторичным по сути оказывается наиважнейшим. Очень многие аксиомы, на поверку оказывались вовсе аксиомами. А простейшие теоремы имели удивительные и невероятные решения, о которых он и не догадывался. Вот и уходит из глаз опытного инструктора год от года уверенность, которая отличала его, когда он этим делом только начинал заниматься. Чем больше мы узнаем, тем более явственно понимаем, насколько мало мы знаем. Это и в жизни, и в работе инструкторской так.

Ещё одно предисловие

Любому инструктору летного обучения, даже тому, кто только-только стал инструктором, в смысле уже подготовил хотя бы одного ученика, есть чем поделиться. Но почему же тогда так мало материалов о летном обучении издается в настоящее время. Тем более настоящее время именно для летного обучения – время революционное. Переход на эксплуатацию высокоавтоматизированных самолетов требует соответственно и кардинальных изменений в области обучения. Аналогичные изменения происходили разве, что тогда, когда гражданская авиация массово переходила от визуальных полетов к приборным. Поэтому в летном обучении должны происходить изменения, которые по своему качеству и масштабу будут соответствовать изменениям происходящими в самолетостроении. Это же очень интересный процесс для любого, кто занимается летным обучением.

Почему же так мало работ, посвященных летному обучению?

Ответ на это вопрос кроется, на мой взгляд, в следующем – летная работа, в том числе и работа летного инструктора, не располагают к созданию объемных структурированных трудов, будь то литературные произведения или специальные учебно-методические материалы. Естественно, есть исключения из этого правила и честь и хвала тем, кто, невзирая на большую нагрузку в небе и в тренажере, находит время поделиться своим опытом дабы облегчить жизнь коллегам и их ученикам.

Сразу уточню, что предыдущая фраза лично ко мне не относится, потому что создать что-то большое и всеохватывающее у меня не получится, поскольку, как только я начинаю писать про те вещи, что у меня не вызывают интерес, у меня срочно пропадают подходящие слова, появляются неотложные дела и вообще не до писания. Поэтому далее будет только то, что мне интересно писать, анализировать, чем интересно поделиться с коллегами. Понятно, что такие вещи не могут иметь строгий логический порядок. Если вы к этому не готовы, то лучше отложить сей труд в сторону.

И ещё одно важное уточнение – ремесло инструктора летного обучения передается только из рук в руки. Все методические рекомендации, учебные пособия, лекции и курсы только помогают сделать процесс освоения работы пилота-инструктора более комфортным, но ни в коем случае не заменяют индивидуальной работы с учителем или просто общения с коллегами.

И ещё одно предисловие

Для начала стоит остановиться на терминологии. Я не очень люблю те иностранные термины, которые не обработаны длительным периодом их использования, и нет еще однозначного для всего инструкторского сообщества токования их значений. О некоторых таких терминах будет сказано ниже. Сейчас же я хочу остановиться на названии профессии пилот-инструктор. Что делает инструктор примерно понятно. Толковый словарь определяет «инструктора, как лицо обучающее какой-либо профессии, мастерству». Но мы знаем, что существует большое количество различных методов обучения. Каждый метод – это инструмент в багаже инструктора. Наши западные коллеги, которым нужно отдать должное в умении структурировать процессы, определяют два основных вида обучения в деятельности инструктора – это «*training*» и «*facilitation*». Если слову *training* существует относительно точный аналог в русском языке – это тренировка, то со словом *facilitation* все немного сложнее. Конечно, можно перевести это, как фасилитация, что обычно и делают ученые. Но нам нужно с этим работать, поэтому желательно разобраться досконально, что же это такое. Попробуем это сделать на примере. Допустим, что перед вами стоит задача научить действовать пилота в ситуации, когда отказал один двигатель в полете. Одним из ключевых моментов в этой ситуации является процесс принятия решения о запуске отказавшего двигателя.

Как в такой ситуации поступает инструктор-тренер? Он должен:
объяснить каким документом регламентированы действия в обсуждаемом случае,
перечислить те параметры, которые указывают на то, что подозревается, что отказ двигателя связан с разрушением конструкции и недопустимо выполнять повторный запуск и,
в заключение проверит правильность усвоения информации.

После этого стажер должен будет знать, что если имеются такие параметры как:

N1 или N2 равно 0;

уменьшилось количество или давление гидравлической жидкости или масла, или выросла температура масла;

имели место помпаж, вибрация или посторонний звук перед или во время отказа двигателя,

то отказавший двигатель считаем имеющим разрушения и запускать его нельзя. А во всех остальных случаях двигатель запускать можно, а то и нужно.

Как в этом случае будет действовать инструктор-фасилитатор?

Для начала фасилитатор предложит проанализировать риски в случае неправильного определения состояния двигателя («запускаем неисправный» или «не запускаем исправный»). Это расставит приоритеты при принятии стажером консервативного решения в будущей своей лётной деятельности в тех случаях, когда у него будут сомнения в определении статуса отказавшего двигателя. Причем анализ рисков и соответственно предпочтительный порядок действий будет определять сам стажер. А значит он будет убежден в правильности этого решения. Далее инструктор-фасилитатор попросит проанализировать, какие причины могут вызвать остановку двигателя при том, что мы после этого останова будем считать двигатель исправным и готовым к безопасному запуску и эксплуатации. Выяснится, что количество таких случаев ограничено (прекратилась подача топлива из-за случайного отключения или закончилось топливо в топливном баке, отказу двигателя сопутствовала экстремальная турбулентность или ливневые осадки). Все остальные случаи подразумевают неисправный двигатель, который либо бесполезно запускать, либо запускать опасно. К этому выводу стажер будет подведен правильными вопросами инструктора, и он сам примет это решение, а значит, что его отношение к этому решению будет соответствующим. Так же при принятии решения инструктор-фасилитатор должен еще и учитывать ценности, которыми пользуется стажер при принятии реше-

ния и при необходимости их корректировать, чтобы добиться нужной мотивации в процессе принятия решения. В такой ситуации наиболее приемлемым переводом слова «фасилитатор» будет «учитель». По крайней мере в настоящей работе я буду пользоваться таким переводом.

Получается, что инструктор может быть *тренером*, а может быть *учителем*. Что же более важно для летного обучения?

Ответ представляется следующим: и тренировка, и фасилитация – это различные инструменты, коими должен владеть пилот-инструктор.

И это еще не все инструменты, что должны храниться в ящике для инструментов пилота-инструктора. Там ещё у хорошего инструктора хранится «инструктор-наставник», «инструктор-аналитик», «инструктор-методист», «инструктор-няня», «инструктор-вожатый (старший товарищ)», «инструктор-психолог», «инструктор-добрый экзаменатор», «инструктор злой экзаменатор», «инструктор-философ», «инструктор-преподаватель (арифметики, географии, литературы)», «инструктор-мамапапа» и многие другие инструменты, о необходимости и наличии, которых и не подозреваешь подчас.

Пилот-инструктор – кто ты?

Название профессии любой профессии должно показывать суть профессии, но в нашем случае именно название, пилот-инструктор, и запутывает больше всего. То есть человек, который называется пилотом-инструктором должен одновременно уметь летать и учить. Учить летать. Учить летать безопасно, надежно, эффективно, комфортно, etc. То есть учить профессии линейный пилот. При этом мы понимаем, что требования к профессии пилот и требования к профессии инструктор довольно разные, а зачастую и не пересекаются.

Кого мы учим?

Здесь мы просто вынуждены остановиться чтобы вспомнить, а кто такой линейный пилот? Естественно, что в зависимости от того, кого и чему учит учитель, меняются и требования к самому учителю. Меняется суть профессии

На занятиях я часто использую простой и очень действенный способ определения профессионально-важных качеств линейного пилота. Если попросить перечислить профессионально-важные качества пилота дискуссия будет унылой и малопродуктивной, если будет вообще. Для большего вовлечения присутствующих в аудитории в обсуждение лучше попросить слушателей представить, что они оказались в ситуации, когда самый близкий им человек собирается лететь пассажиром самолётом незнакомой компании. А директор этой компании по случаю очень хороший знакомый. И в такой ситуации можно его попросить поставить в нужный вам рейс капитана, который... Который что? Имена капитанов незнакомы. А вот выбрать качества, которыми должен будет обладать капитан – пожалуйста. Обычно дискуссия начинается с пожелания опытного капитана. Давайте посмотрим, как опыт коррелируется с безопасностью. Первое, что приходит на ум при обсуждении влияния опыта на безопасность – это полёты с нулевым опытом. Первый самостоятельный полёт – это полёт с нулевым опытом. Если мы вдруг решили, что опыт влияет на надёжность, то первые самостоятельные полёты должны быть самыми небезопасными и изобилуют происшествиями и инцидентами. Однако это не так. Именно при выполнении первого самостоятельного полёта надёжность и безопасность обычно на самом высоком уровне. Правда, здесь может иметь место возражение, что для первого самостоятельного полёта выбираются более благоприятные условия. Но это не так. Условия конечно подбираются, но погода, состояние авиатехники и другие факторы, влияющие на надёжность, не в курсе, что предстоящий полёт – это первый самостоятельный полет. Поэтому бывают и уходы на второй круг, и уходы на запасной, и различные неисправности в процессе первого самостоятельного полёта. И тем не менее надёжность обеспечивается. Стало быть, сам по себе опыт не то, что гарантирует, но и не повышает надёжность. С другой стороны, влияние опыта на лётную деятельность есть. Это невозможно отрицать. В чем же это влияние проявляется? Рассмотрим простой случай. Возьмём для чистоты эксперимента полёт на некий аэродром уездного города N двух пилотов с абсолютно одинаковым опытом работы. С той лишь разницей, что пилот №1 летает часто на этот аэродром, а пилот №2 никогда прежде не летал сюда. В чём будет разница в выполнении полётов на этот аэродром наших пилотов? Во-первых, готовится к полёту пилот №2 будет значительно дольше. Во-вторых, пилот №1 может выполнить полёт более эффективно, за счет знаний особенностей полётов на этом аэродроме. А как же с надёжностью? Надёжность будет одинакова. Вот и получается, что опыт помогает достичь необходимого результата меньшими усилиями. Опыт позволяет обеспечивать более высокую эффективность полётов. И то и другое очень важно. Но если мы говорим об обеспечении безопасности полётов, то опыт не оказывает критического влияния на этот фактор.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.