УДК 355.2.11(045)

О.М. Питель, викл.

**ФОРМУВАННЯ ГОТОВНОСТІ МАЙБУТНІХ АВІАЦІЙНИХ ДИСПЕТЧЕРІВ ДО ВЕДЕННЯ РАДІООБМІНУ АНГЛІЙСЬКОЮ МОВОЮ**

Національний авіаційний університет

E-mail : sunny14@yandex.ru

Розглянуто питання радіообміну англійською мовою майбутніми авіаційними диспетчерами. Досліджено радіообмін як обов язкову умову підготовки майбутнього спеціаліста.

© О.М. Питель, 2011

**Постановка проблеми**

Українська аеронавігаційна система є складовою частиною загальноєвропейської авіаційної мережі, тому важливим кроком для України є впровадження концепції єди­ного європейського неба та подальша інтег­рація в європейський повітряний простір. Для цього в Україні модернізовано облад­нання центрів з обслуговування повітряного руху, приведено у відповідність до стандар­тів Євроконтроля систему стягнення аерона­вігаційних зборів.

Водночас існуюча освітньо-кваліфікацій­на характеристика диспетчера керування по­вітряним рухом (КПР) вимагає знання пра­вил і процедур ведення радіообміну англій­ською мовою, але не визначає його здатність надійно керувати повітряним рухом у разі відхилення умов діяльності від стандартних процедур.

Вимоги Міжнародної організації цивіль­ної авіації (ІСАО) також не містять цільових параметрів, формування яких у навчальному процесі призвело б до набуття диспетчерами професійно важливих якостей, які забезпе­чують ведення іншомовного радіообміну та­ким чином, щоб в екстремальних ситуаціях він сприяв надійності КПР [1].

Наслідком такого стану є невідповідність якості професійної підготовки майбутніх диспетчерів сучасним вимогам, які висува­ються до КПР на міжнародних повітряних трасах.

Розвиток сучасної науки, техніки, техно­логій призводить до виникнення спеціалізо­ваних сфер людської діяльності, в результаті яких виникають спеціалізовані сфери спіл­кування. Вони вимагають формування спеці­альних мов цих галузей соціального життя.

Практична необхідність є основною ру­шійною силою виникнення тих мов, що об­слуговують спеціалізовані, часто вузькоспе- ціалізовані, галузі людської діяльності.

Створення і розвиток цих мов залежить від потреб тієї галузі науки, техніки, техно­логії чи керування, яку вони обслуговують, а їх функціонування відбувається в межах певного мовного колективу.

Специфіка сфер комунікації ставить особ­ливі вимоги до використання лексичних і граматичних засобів мови, побудови речень і структури висловлювання для максимально­го задоволення комунікативних потреб у сфері професійного спілкування.

За Т.О. Мальковською під професійним спілкуванням, розуміємо мовне спілкування представників однієї професійної групи в ситуації, яка пов’язана з безпосереднім ви­конанням ними професійних чи службових обов’язків [2].

Професійне спілкування спрямоване на досягнення певної мети, реалізація якої ле­жить в основі співпраці учасників професій­ної комунікації [3].

**Аналіз літератури**

Науковцями запропоновано чимало назв варіанту мови, що забезпечує спілкування представників певної професійної групи:

* професійний дискурс [4];
* типологія дискурса в професійній кому­нікації [5];
* підмова [6].

Аналіз означених понять дозволив дійти висновку, що для них не є характерними принципові відмінності у змісті.

Авіаційна підмова обслуговує спеціальну, окрему, самодостатню галузь авіаційної ді­яльності.

Циркуляція і перероблення інформації мають в авіації фундаментальне значення.

Від точності й своєчасності прийому ін­формації авіаційним оператором, надійності її збереження і відтворення, ефективності її перероблення залежить швидкість, точність і надійність усієї системи «людина - машина».

Спілкування в авіації, за визначенням

1. Ф. Пчелінова, - процес складного взаєм­ного впливу людей, що забезпечує організа­цію взаємозв’язку [7]. Це спілкування здійс­нюється мовленнєвими і немовленнєвими засобами та їх комбінаціями.

Мовлення членів екіпажу, уточнює

1. А. Колосов, є складовою зв’язковою час­тиною спільної діяльності членів екіпажу на всіх етапах польоту, а також основним ком­понентом взаємодії і взаємовідносин екіпажу з диспетчерами КПР [4].

Мета роботи - розглянути проблеми фор­мування готовності майбутніх авіаційних диспетчерів до ведення радіообміну англій­ською мовою, з’ ясувати, чи задовольняє ці професійна підмова вимоги міжнародної авіації.

Радіообмін як обов’язкова умова

підготовки майбутнього спеціаліста

Мовленнєве спілкування членів екіпажу виявляється в усній формі для підтримання нормальної взаємодії персоналу всередині екіпажу, з диспетчерами і екіпажами інших літаків. Мовлення застосовується у випад­ках, коли необхідно [7]:

* терміново передати командні оповіщу- вальні чи застережні сигнали, щоб приверну­ти увагу до певної ситуації;
* одержати від членів екіпажу чи диспет­чера невідкладну реакцію у вигляді дій чи спонукати їх до певних дій;
* продублювати зорові сигнали;
* підтвердити прийняте мовленнєве пові­домлення;
* оцінити дії.

За джерелами виникнення мовленнєву ін­формацію можна розділити на зовнішню, що надходить від диспетчера, інших екіпажів про стан навколишнього середовища, і внут- рішньокабінну, що надходить від членів екі­пажу щодо стану систем літака та програми польоту.

Основною інформацією за відсутності ава­рійних ситуацій на повітряному судні є зовніш­ня, оскільки від неї залежить програма польоту і пов’язана з нею діяльність екіпажу.

Хоча найрізноманітніші категорії авіацій­них спеціалістів послуговуються у своїй професійній діяльності авіаційною підмо­вою, для авіаційних операторів - льотного складу та авіаційних диспетчерів КПР воло­діння нею визначається як професійна необ­хідність, оскільки для них властива специфі­чна комунікація, що відома як термінологіч­не макрополе «Радіообмін цивільної авіації» (РЦА), одиниці якого виконують номінатив­ну і комунікативну функції під час двобічно­го обміну інформацією засобами обладнання радіозв’язку між екіпажем літального апара­та та наземними диспетчерськими службами і/чи іншими літальними апаратами, а також під час внутрішнього радіозв’ язку між чле­нами екіпажу [9].

Комунікативним середовищем для термі­нології РЦА є діяльність радіообміну, що за­стосовується і здійснюється на повітряних суднах цивільної авіації під час польоту і пов’ язаних із ним операцій, що виконуються повітряним судном на землі.

Радіообміну належить провідна роль у про­фесійному мовленні авіаційних операторів.

Радіообмін цивільної авіації можна розг­лядати як процес і як продукт діалогового спілкування.

О.В. Акімова розглядає радіообмін як дис­курс (процес), протиставляючи його тексту як продукту мовленнєвої діяльності [4].

Підмову радіообміну Т.О. Мальковська розглядає як сукупність фонетичних, грама­тичних і лексичних одиниць мови, що обслу­говують мовленнєве спілкування учасників повітряного руху (авіаційного диспетчера і пітота) під час виконання польоту і подану в діалогах пілот - авіаційний диспетчер [2].

У функціональному плані текст РЦА - це ієрархічно організовані мовленнєві акти, об’ єднані у висловлювання діалогічного типу.

Діалогічне мовлення ситуативне, тісно пов’ язане з умовами, в яких відбувається мовленнєве спілкування. Повідомлення не створюються кожного разу заново, а добудо­вуються до попередньо висловлених або до виконуваних дій. Це мовлення контекстне і стисле через знання членами екіпажу ситуа­цій і застосування ними спеціальної профе­сійної лексики, авіаційної фразеології.

Діалог як форма мовленнєвого спілкуван­ня являє собою форми взаємодії, що зазна­ють постійних чергувань, порівняно швидку зміну акцій і реакцій комунікантів.

Особливістю діалогів між членами екіпа­жу є їх цілеспрямованість і швидкий темп, що пов’ язано з лімітом часу на спілкування. Чим довший процес спілкування, тим менше часу лишається на виконання операцій із ке­рування літаком, а в результаті частина опе­рацій не виконується чи виконується з по­рушеннями й помилками, що може призвес­ти до авіаційних подій. Усно-розмовне діа­логічне мовлення РЦА будується відповідно до принципу економії.

Специфічною рисою висловлювань у сфе­рі РЦА є лаконічність.

Діалог РЦА не передбачає зорового сприйняття комунікантів, тобто в ньому від­сутні сприйняття міміки, жестів, рухів тіла.

Можливі радіоперешкоди не завжди доз­воляють сприймати інтонаційний малюнок висловлювання. Наслідком цього є особлива увага до тексту і до слова як його одиниці.

Лінгвістичні особливості авіаційного дис­курсу досліджувалися О.В. Акімовою [4], Т.О. Мальковською [2], А.Ф. Пчеліновим [7], М.І. Солнишкіною [5] та ін.

Аналіз досліджень показує, що лінгвіс­тичними аспектами авіаційного дискурсу є:

* лаконічність;
* однозначність;
* відносна свобода побудови висловлювань;
* типова фразеологія;
* максимальне використання стандартних слів і фраз,
* чітка та зрозуміла вимова;
* уникання багатослів’я в стандартних умовах;
* використання нестандартних мовних одиниць у нестандартних ситуаціях;
* строге тематичне спрямування змісту.

Змістовний бік текстів, як правило, спів­відноситься зі смисловими сферами «об’ єкт», «дія», «простір», «ситуація», «час», які стосуються виконання польоту і КПР. Радіообмін відносно інших тем заборонений.

У документах ІСАО зазначається, що ін­формація та вказівки, які передаються в ра­діообміні, мають життєво важливе значення для забезпечення безпечної і швидкої екс­плуатації повітряного судна [1].

Радіообмін - усне спілкування, що здійс­нюється на базі лексико-термінологічних «заготовок», мовленнєвих кліше, застосу­вання яких є обов’язковим відповідно до ви­мог ведення радіоперемовин.

Зазначені правила визначають:

* порядок ведення радіозв’язку;
* особливості використання спеціальної і неспеціальної лексики;
* характер і стиль комунікації;
* специфіку побудови висловлювань;
* тематику висловлювань.

Правила і типова фразеологія призначені для скорочення тривалості, упорядкування й підвищення надійності радіообміну в радіо­мережах і за наземними каналами зв’язку ор­ганів КПР [8].

Дослідженнями Інституту авіаційної та космічної медицини встановлено, що в кри­тичних умовах, коли нервово-емоційне на­вантаження операторів особливо складних систем керування різко зростає:

* 20% не можуть оцінити ситуацію, а то­му не приймають рішення;
* 10% приймають неправильні рішення;
* 22% впадають у ступорозний стан і не діють;
* 34% виконують непотрібні дії та тільки погіршують ситуацію.

Необхідність при цьому вести радіообмін нерідною мовою викликає додаткове нерво­во-емоційне напруження і стає на перешкоді виконання оператором його головних профе­сійних функцій.

Нині актуальним питанням є підготування спеціалістів для системи обслуговування по­вітряного руху на міжнародному рівні, що здатні вирішувати складні виробничі завдан­ня, забезпечувати ефективну роботу націо­нальної аеронавігаційної системи в повній відповідності до стандартів та рекомендова­ної практики (ІСАО) з використанням сучас­них технічних засобів.

Для підвищення безпеки польотів ІСАО висунула нові вимоги щодо рівня володіння міжнародною авіаційною мовою ра­діозв’язку пілотами й диспетчерами КПР не- англомовних країн [10].

Аналіз авіаційних подій і передумов до них свідчить про те, що насправді головною причиною трагедій є не низький рівень во­лодіння англійською мовою пілотами та диспетчерами, а їх нездатність застосувати сформовані для стандартних умов діяльності іншомовні знання, навички та вміння в екст­ремальних ситуаціях [1].

Узагальнений досвід опрацювання науко­вої літератури дозволяє стверджувати, що на сучасному етапі розвитку теорії та практики використання освітніх технологій у процесі підготування майбутніх авіаційних диспет­черів до ведення радіообміну англійською мовою до сьогодні неповною мірою розкри­то питання комплексності в застосуванні пе­дагогічного інструментарію.

Формування підготовленості майбутніх авіаційних диспетчерів до ведення радіооб­міну англійською мовою не розглянуто як самостійну педагогічну проблему.

Аналіз цього питання висвітлює відсут­ність систематизації принципів та функцій підготовки студентів до реалізації його аспе­ктів у фаховій діяльності. Крім того, не існує розробок конкретного змісту методик визна­чення та якісних характеристик педагогічних умов підготовки майбутніх авіаційних дис­петчерів до ведення радіообміну з викорис­танням набутих знань з англійської мови, що безперечно створює додаткові соціальні та економічні незручності.

Актуальність проблеми ведення радіооб­міну міжнародною (англійською) авіаційною мовою потребує науково обґрунтувати та ек­спериментально підтвердити дієвість систе­ми формування педагогічних умов підготов­ки майбутніх авіаційних диспетчерів до ве­дення радіообміну англійською мовою на основі забезпечення комплексного та сис­темного підходу.

Загальну методологію дослідження ста­новлять:

* основні положення теорії пізнання;
* основні положення системного підходу як методологічного способу пізнання педа­гогічних фактів, явищ і процесів;
* сучасні теорії неперервної освіти та про­фесійного розвитку особистості.
* концептуальні положення щодо транс­формації професійної освіти в умовах інформаційно-технологічного поступу;
* розуміння розвитку як цілісного непере­рвного процесу професійного вдосконалення педагогів;
* положення щодо особистісно орієнтова­ного та суб’єктно-діяльнісного підходів у ро­звитку професійної компетентності авіацій­них диспетчерів.

Для вирішення поставлених завдань бу­дуть застосовуватися такі методи досліджен­ня:

* теоретичні: аналіз наукової літератури за темою дослідження в галузі загальної та авіаційної педагогіки і психології, докумен­тів ІСАО, які стосуються проблем КПР і без­пеки польотів, матеріалів ведення радіообмі­ну і передумов до них, методичної докумен­тації тощо;
* емпіричні: методи збору інформації (ан­кетування) для аналізу проблеми та визна­чення напрямів дослідження, педагогічний експеримент для перевірки ефективності на­уково обґрунтованої та розробленої методи­ки порівняно з традиційною методикою на­вчання.

Висновки

Досліджено радіообмін як обов’ язкову умову підготовки майбутнього спеціаліста для системи обслуговування повітряного руху на міжнародному рівні.

Розроблено та теоретично обгрунтувано модель формування педагогічних умов під­готування майбутніх авіаційних диспетчерів до ведення радіообміну англійською мовою.

**Література**

1. Шевчук Л.І. Педагогіка співробітництва як засіб якісного росту знань і вмінь учнів / Л.І. Шевчук // Професійна освіта. - 1995. - № 1. - С. 28-29.
2. Мальковская Т.А. Англо-русские соот- ветствия в языковой структуре радиообмена в режиме общения пилот-авиадиспетчер: дис. ... канд. филол. наук : 10.02.20 / Т.А. Мальковская. - Пятигорск, 2004. - 163 с.
3. Головин Б. Н. Вопросы социальной диф- ференциации языка / Б.Н. Головин // Вопросы социальной лингвистики. - Л.: Наука, 1969. - С. 343-355.
4. Акимова О.В. Термин как единица тер- минологического поля и профессионального дискурса в разноструктурных языках: дис. ... канд. филол. наук: 10.02.20 / О.В. Акимова. - Казань, 2004. - 254 с.
5. Акимова О.В. Типология дискурса в профессиональной коммуникации / О.В. Аки­мова, М.И. Солнышкина // Актуальные проблеми теории коммуникации. - СПб.: СПбГПУ, 2004. - С. 253-270.
6. Наер В.Л. Уровни языковой вариатив- ности и место функциональных стилей /
7. Л. Наер // Научная литература: язык, стили, жанры: сб. ст. / отв. ред. М.Я. Цвил- линг. - М.: Наука, 1985. - С. 3 - 15.
8. Пчелинов А.Ф. Профессиональное об- щение и безопасность полетов / А.Ф. Пчели­нов // Вопросы психологии. - 1982. - № 6. -
9. 127-128.
10. Колосов В.А. Организация речевого вза- имодействия экипажей и диспетчеров УВД при совместной деятельности / В.А. Коло­сов // Психофизиологические проблемы повышения работоспособности летного и диспетчерского состава гражданской авиации: межвуз. тематематический сб. науч. тр. / - СПб.: Академия ГА, 2000. -

С. 83-90.

1. Олянюк П.В. Радионавигационньїе уст- ройства и системы гражданской авиации: учеб. для вузов ГА / П.В. Олянюк, Г.П. Ас- тафьев, В.В. Грачев. - М.: Транспорт, 1983. - 585 с.

Стаття надійшла до редакції 10.02.2011