

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СУБ'ЄКТ-СУБ'ЄКТНОЇ ПОЗИЦІЇ МАЙБУТНІХ АВІАТОРІВ В ЕКСПЕРИМЕНТАЛЬНІЙ МЕТОДИЦІ З ФОРМУВАННЯ ЇХНЬОГО ПРОФЕСІЙНОГО МОВЛЕННЯ

УДК 378 + 371.134 + 656.7 + 811

Ковтун О.В.

У статті розкривається технологія забезпечення суб'єкт-суб'єктної позиції майбутніх авіаторів в експериментальному навчанні з формування їхнього професійного мовлення.

Ключові слова: майбутній авіатор, експериментальне навчання, формування професійного мовлення, суб'єкт-суб'єктна позиція, мотивація.

В статье раскрывается технология обеспечения субъект-субъектной позиции будущих авиаторов в экспериментальном обучении по формированию их профессиональной речи.

Ключевые слова: будущий авиатор, экспериментальное обучение, формирование профессиональной речи, субъект-субъектная позиция, мотивация.

The article outlines techniques for providing subject-subject position of future aviators in the experimental training aimed at formation of their professional speech.

Keywords: future aviator, experimental training, formation of professional speech, subject-subject position, motivation.

Одним з найважливіших аспектів професійної діяльності пілотів є професійно-мовленнєва діяльність. Професійне мовлення є основою професійної надійності пілотів, важливим чинником у забезпеченні безпеки в авіації [2].

Навчальна діяльність, пов'язана з формуванням професійного мовлення у майбутніх авіаторів, повинна реалізовувати таку педагогічну умову, як забезпечення суб'єкт-суб'єктної позиції в загальномовленнєвій професійній підготовці майбутніх авіаційних фахівців [1]. Обґрунтуємо такий погляд. Суб'єктність розуміємо через категорії «діяльність» і «ставлення». Категоріальний зв'язок суб'єктності з діяльністю полягає у визнанні студентів суб'єктами пізнавальної і предметної діяльності. «Суб'єкт у своїх діях, в актах своєї творчої самодіяльності не тільки виявляється і проявляється; він у них твориться і визначається» [3 с. 106]. О.М.Леонтьєв наголошував, що суб'єкт не може досліджуватися поза межами діяльності, вказував, що потреба будувати процес навчання як розвиток суб'єктності в навчально-пізнавальній діяльності доведена в теорії «діяльності – свідомості – особистості». В основу діяльнісного підходу покладено ідею активності суб'єкта пізнання та навчання як усвідомленої творчої діяльності.

Категоріальний зв'язок суб'єктності і «ставлення» полягає у ставленні людини до себе як до діяча (виконавця дії). Таке трактування виявляється істотною характеристикою при вивченні людини в професії. Дослідження загальних закономірностей професійної діяльності (О.М.Борисова, Є.О.Климов,

Б.Ф.Ломов, А.К.Маркова, В.Д.Шадріков) засвідчили визначальний вплив на її ефективність і результативність «human factor» — людського чинника, а точніше внутрішньої суб'єктної позиції людини відносно себе. З іншого боку, відомо (А.О.Деркач, Є.Ф.Рибалко, Н.В.Кузьміна), що професійна діяльність для дорослої людини складає найважливішу частину, системний стрижень усього життя. Це особливо чітко виявляється в професіях авіаційної галузі, зокрема, у середовищі авіаційних операторів, де ступінь відповідальності такої високій, що «випадкових» людей там бути не може.

Аналіз теоретичного матеріалу дозволив сформулювати робоче визначення поняття «суб'єктність», під якою розуміємо синтез і трансформацію суб'єктних властивостей особистості в професійно значущі особистісні якості; засвідчив необхідність забезпечення суб'єкт-суб'єктної позиції в загальномовленнєвій професійній підготовці майбутніх авіаторів; дозволив дійти низки практичних висновків щодо організації навчального процесу.

По-перше, необхідно організувати навчальний процес у такий спосіб, щоб студент був суб'єктом, а не об'єктом навчання, розвивати діяльнісні компоненти суб'єктності майбутніх авіаторів. Цього можна досягнути шляхом застосування особистісно-орієнтованих технологій у навчанні. У сфері мовної підготовки найкращим виявом особистісно-орієнтованої освіти є комунікативно-орієнтований метод. Отже, в експериментальному навчанні необхідно витримувати загальну комунікативну спрямованість занять і надавати навчальному процесу особистісного характеру. Відносини між викладачем і студентами повинні ґрунтуватися на співпраці і мовному партнерстві, можливості вступати в діалог, причому ситуації спілкування мають йти і від студентів, бути для них цікавими і життєво важливими.

По-друге, необхідно розвивати систему ставлень майбутніх авіаторів. Тільки в позиції суб'єкта людина здатна перетворювати власну життєдіяльність у предмет практичного перетворення, ставитися до себе як до професіонала, оцінювати способи своєї діяльності, контролювати її хід і результати, змінювати прийоми її виконання. Позиція суб'єкта забезпечує людині безперервність професійного розвитку і стійкість професійної «Я-концепції». У навчальному процесі необхідно забезпечити умови для формування мотивації студентів, підвищення їх самостійності як універсальної здатності до планування, регулювання, цілеспрямованості своєї діяльності; сприяти студентам у виявленні їхніх життєтворчих здібностей, креативності в освітній діяльності, незалежності в судженнях і прийнятті рішень. На практиці це досягається використанням у навчальному процесі елементів проблемного навчання, шляхом залучення студентів до розв'язання конкретних ситуацій, дослідницької роботи.

Розкриємо, як викладені вище теоретичні позиції реалізовувалися в експериментальному навчанні з формування професійного мовлення в авіаторів.

Значна увага у навчанні приділялася формуванню мотивації студентів до роботи з удосконалення їхнього професійного мовлення. Студентам пропонувалися завдання, що спонукали їх до мовленнєвої діяльності і водночас демонстрували критичну важливість мовленнєвого аспекту в структурі професійної діяльності авіаційного оператора.

Започатковували роботу з підвищення мотивації студентів-авіаторів до роботи над мовленнєвою компонентою їхньої професійної компетенції *про-*

блемною лекцією, в якій здійснювався внутрішній (мисленнєвих) і/або зовнішній діалог викладача і студентів над проблемно поданим змістом навчання. Основні цілі проблемної лекції досягалися спільними зусиллями лектора й аудиторії і охоплювали: засвоєння слухачами теоретичних знань, розвиток теоретичного мислення, формування пізнавальної і професійної мотивації, забезпечення можливостей дослідницького ставлення до змісту наукового знання. Особистісне, діалогічне включення лектора в спілкування зі слухачами досягалося за рахунок таких вихідних положень: лектор не «законодавець», а співрозмовник; ділиться своїм особистісним і інтелектуальним досвідом, а не «транслює» інформацію; зацікавлений у міркуваннях слухачів; обговорює різні погляди на проблему і її розв'язання; підводить слухачів до самостійних висновків, робить їх співучасниками пошуку розв'язання суперечностей; використовує інформаційні і проблемні питання; стимулює пошук слухачами власних відповідей. У проблемній лекції поруч з викладом інформації добігали до аналізу авіаційних подій, елементів дискусії, мозкового штурму. Опишемо, як це відбувалося.

Проблемна лекція «Роль комунікації у професійній діяльності авіаторів». Мета: розкриття значення мовленнєвої комунікації в професійній діяльності авіаторів, розширення знань студентів щодо вказаного виду професійної діяльності, підвищення мотивації до роботи над мовленнєвим аспектом.

Лекція розпочинається інформативною частиною, у якій викладач порушує питання про важливість комунікативного чинника в безпеці авіації. Наводить статистичні дані щодо порушень в радіотелефонному зв'язку «повітря – земля», інформує студентів про найтипівіші помилки у взаємодії «пілот – авіадиспетчер». Виклад інформації ілюструється прикладами радіообміну, наслідком яких були авіакатастрофи. Наведемо один з них:

Co-pilot: gosh, this is a strange hold, isn't it?

Captain: yes, it doesn't ..., it doesn't parallel the runway or anything.

Co to Engineer: it's that way isn't it?

Engineer: that is a 3 isn't it?

Co: yes, well, the hold is going to be there, isn't it?

Captain to Co: did he say it was 150 inbound?

Co: inbound, yeah

Captain: well, that's..., I don't like that

Co: they want us to keep going all around, don't they?

Після прослуховування фрагменту радіообміну студентам пропонувалося проаналізувати його і відповісти на низку запитань викладача.

Запитання для аналізу:

1. Скільки комунікантів бере участь у даному фрагменті радіомовлення?
2. Яку проблему вони обговорюють?
3. З чим пов'язані порушення процедур ведення радіозв'язку? Наведіть приклади з тексту, які підтверджують вашу думку.

Після короткої дискусії продовжувалася лекція (виклад матеріалу викладачем), що супроводжувався аналізом авіаційних подій, дискусіями, узагальненнями і висновками, яких студенти доходили самотужки на основі сприйнятого матеріалу і його емпіричного аналізу. Викладач звертався до знань і досвіду студентів, стимулював їх до спільних міркувань, будував роботу так,

щоб вони не були пасивними слухачами, а брали активну участь у дискусії, висували гіпотези і підтверджували чи заперечували їх, аналізували, класифікували, узагальнювали, наводили приклади, доходили висновків тощо.

Ефективним у навчальному процесі було застосування такого прийому як *аналіз конкретних ситуацій*, в основі якого лежить колективне розв'язання студентами проблемної задачі. Завдання цього типу не займають багато часу, водночас є цікавими для студентів, оскільки наочно демонструють освоєні ними теоретичні знання, наближають їх до майбутньої професійної діяльності, вчать аналізувати і доходити висновків. Наведемо приклад такої роботи.

Завдання: Прочитайте текст. Проаналізуйте описану в ньому ситуацію. Вкажіть причину, що призвела до авіакатастрофи. Знайдіть підтвердження Вашої думки в тексті радіообміну.

26 вересня 1996 року, літак авіакомпанії Garuda Airlines, рейс номер 152 врізався у скелю незадовго до приземлення в місті Медан (Індонезія). Внаслідок помилки авіадиспетчера ПС було спрямоване безпосередньо в гори, які через лісові пожежі, що відбувалися в той час, були вкриті димом. Жоден з 324 пасажирів і членів екіпажу не вижив.

Фрагмент радіообміну ілюструє непорозуміння, що виникло між авіадиспетчером і екіпажем ПС.

ATC: GIA 152, turn right heading 046 report established localizer.

GIA 152: Turn right heading 040 GIA 152 check established.

ATC: Turning right, sir.

GIA 152: Roger 152.

ATC: Confirm you are making turning left now?

GIA 152: We are turning right now.

ATC: OK, you continue turning left now.

GIA 152: A (pause) confirm turning left? We are starting turning right now.

ATC: OK (pause) OK

ATC: GIA 152, continue turn right heading 015.

... Через 10 секунд після передачі повідомлення відбулося зіткнення.

Для завдань подібного типу добиралися ситуації, що демонстрували, як порушення у виконанні авіаційними операторами своїх професійно-мовленевих функцій призводили до порушень нормального перебігу польоту, а подекуди, на жаль, і до фатальних наслідків.

Іншим прийомом роботи щодо підвищення мотивації студентів стосовно вдосконалення умінь професійного мовлення були бесіди. *Бесіда* як розмова викладача зі студентами на підставі чіткої системи запитань, заздалегідь визначених, підводила студентів до глибокого усвідомлення порушеної проблеми, активного засвоєння системи фактів, нового поняття або закономірностей. Запитання до бесіди добиралися у такий спосіб, щоб сприяти цілісному сприйняттю матеріалу. Наведемо приклади.

Бесіда «Роль фразеології у забезпеченні безпеки польотів». Мета: підвищення мотивації студентів до роботи з удосконалення професійного мовлення, умінь ведення радіообміну, розвиток умінь усвідомлювати загальний зміст повідомлення сприйнятого на слух і при читанні, відповідати на запитання та формулювати власні висловлювання з порушеної проблеми.

Стимулом до бесіди є інформація викладача про важливість дотримання в радіообміні точної, чіткої і недвозначної фразеології. На початку бесіди викладач пропонував студентам інформацію про мовленнєву комунікацію, роль фразеології ІКАО, основні порушення у застосуванні стандартної фразеології (інформація подавалася англійською мовою).

З метою перевірки ступеня розуміння сприйнятого на слух матеріалу, активізації діяльності студентів з його усвідомлення викладач пропонував низку запитань для обговорення.

Запитання для обговорення:

1. What was done to minimize potential ambiguities and other variances in aviation? (Що було зроблено для того, щоб мінімізувати потенційну неоднозначність мовлення та інші подібні ризики в авіації?)

2. What are the requirements of ICAO pertaining to the words 'departure' and 'take-off' in the radio exchange? (Які правила встановила ІКАО щодо застосування слів 'departure' і 'take-off' в радіообміні?)

3. What is another ICAO requirement mentioned? (Яка інша вимога ІКАО згадується у тексті?)

4. What are the four most common errors associated with miscommunication? (Назвіть чотири найтипівіші помилки, що є наслідком порушень взаєрозуміння у комунікації).

Бесіда продовжується викладачем інформацією про зміни до фразеології радіообміну, які були викликані найбільшою у світі авіакатастрофою, що трапилася на острові Тенериф. Наводимо її фрагмент.

The last point regarding expectancy was dramatically illustrated in the world's worst systematic review, which resulted in changes to the standard phraseology in use at the time of the accident. One of the critical changes was to restrict the use of the words 'clear / clearance' and 'take-off' to avoid such accidents. 'Clear / clearance' are no longer used for start-up, push-back and taxiing. The word 'take-off' was replaced by 'depart / departure' as mentioned previously.

Для продовження бесіди викладач ставить перед студентами запитання, про те, чи обізнані вони з тими подіями, які стимулювали такі зміни.

Запитання для обговорення:

1. Can you guess the accident (the place and its participants) which resulted in changes to the standard phraseology in use at the time of aircraft departure? (Чи можете ви пригадати катастрофу (місце і учасників), наслідком якої стало внесення змін у стандартну фразеологію радіообміну, що використовувалася у момент здійснення ПС вильоту?)

2. What details of the radio exchange do you know? (Чи знаєте ви якісь подробиці щодо радіообміну, який мав місце у цій катастрофі?)

Після обговорення студентами інформації, яку вони знали, викладач пропонував їм ознайомитися з офіційною інформацією з розслідування авіакатастрофи. Згодом ця інформація обговорювалася.

Запитання для обговорення:

1. What were the main comments in the report of the Civil Aviation Authority Netherlands on the 1977 Tenerife accident? (У чому полягає сутність коментарів у звіті комісії Управління цивільної авіації Нідерландів щодо авіакатастрофи 1977 року на острові Тенериф?)

2. What was the most critical error at Tenerife centered on? (З чим пов'язана основна помилка, наслідком якої стала авіакатастрофа на острові Тенериф?)

3. What is the difference between the airways clearance and the take-off clearance? (У чому полягають відмінності між виразами 'airways clearance' і 'take-off clearance'?)

4. The communication error is viewed as the one associated with 'expectancy'. Explain how you understand this type of communication errors. (Комунікативну помилку асоціюють із 'запланованою очікуваністю'. Поясніть, як ви розумієте цей тип комунікативних помилок?)

5. What was another verbal confusion associated with? (У фрагменті радіообміну міститься вказівка на ще одне мовленнєве непорозуміння, вкажіть його).

Студенти обговорювали запропоновані викладачем питання, доходили висновків щодо ролі комунікації у професійній діяльності авіаційних операторів, важливості чіткого дотримання правил і процедур радіообміну, необхідності роботи в напрямку вдосконалення вмінь професійно-мовленнєвої комунікації.

Опорою для заключного етапу бесіди був текст, в основу якого покладено звіт Іспанської комісії з розслідування авіакатастрофи. У ньому чітко схарактеризовано всі прогалини в комунікації «ПС – авіадиспетчер», що мали місце в радіообміні і призвели до трагічних наслідків. Після ознайомлення з текстом студенти обговорювали його основні позиції.

Запитання для обговорення:

1. What new information about the accident have you learnt from the text? (Яку нову інформацію про авіакатастрофу ви дізналися з тексту?)

2. What are the conclusions of the Spanish commission of inquiry pertaining to the accident? (У чому сутність основних висновків Іспанської комісії з розслідування катастрофи?)

Ефективним методом підвищення мотивації студентів до оволодіння професійним мовленням були *диспути* і *дискусії*. Навчальні диспути чи дискусії як методи навчання базуються на обміні думками між студентами, викладачами та студентами. Ці методи сприяють формуванню вмінь мислити самостійно, виважено аргументувати свої думки і поважно ставитися до думок інших. Наукова суперечка не лише поглиблює знання студентів, а й викликає особливий інтерес до навчання. Одна із дискусій, що мала місце на цьому етапі експериментального навчання, була присвячена ефективній комунікації між членами екіпажу. Розкриємо її зміст і процедуру проведення.

Дискусія «Значення комунікації для ефективної діяльності екіпажу». Мета: забезпечення усвідомлення студентами значення комунікації для раціональної 'реалізації можливостей екіпажу', підвищення мотивації студентів до оволодіння ефективним комунікативним стилем, вдосконалення умінь читання й усного мовлення.

Дискусію розпочинав викладач з подання інформації про роль комунікації в ефективній діяльності екіпажу. Викладач наголошував на тій ролі, яку виконує комунікація в кабіні ПС, знайомив студентів з поняттям 'реалізація можливостей екіпажу', визначав чинники, що впливають на її ефективність.

Запитання для обговорення:

1. Які основні функції виконує комунікація на борту ПС? У чому сутність цих функцій? Яка з них є найважливішою, на ваш погляд?

2. Як ви розумієте термін «управління ресурсами екіпажу»? Як це явище може впливати на ефективність організації польоту?

3. Від чого залежить ефективність комунікації екіпажу ПС? Наведіть приклади.

4. У який спосіб на ефективність комунікації може впливати режим спілкування екіпажу? Проілюструйте свої міркування прикладами.

Після обговорення зазначених питань щодо сутності і ролі ефективної комунікації в роботі екіпажу ПС, студентам пропонували ознайомитися з реальною моделлю комунікації, що мала місце впродовж виконання польоту екіпажем. Інформація подавалася у вигляді друкованого тексту для читання. Наведемо цей текст (збережено стилістику викладу інформації автором тексту).

У кабіні літака нас було двоє. На мене було покладено обов'язки з пілотування, мій колега вів радіообмін.

[...] Я згодом попросив пілота, який вів радіообмін, щоб той показав мені розроблений ним маршрут польоту, бо хотів пересвідчитися, що ми вже пролетіли точку розрахунку на повернення. Він нічого не сказав у відповідь, а втупився в навігаційний план польоту. Потім кинув карту на мене зі словами: «Сам роби». Збитий з пантелику такою поведінкою, я все-таки позначив на карті наше місцезнаходження і переконався, що до точки розрахунку на повернення була ще година льоту. У цей час вкотре почала «стрибати» висота в кабіні і я знову сказав пілоту, що вів радіообмін, зробити запит на зниження висоти. Авіадиспетчер запитав, чи будемо ми оголошувати стан терміновості 'Pan Pan'. Я попросив передати, що так, і що нам потрібен час для прийняття рішення. Я вирішив відхилитися від траси на 4 милі вправо доки ми прийматимемо рішення і підготуємося до подальшого зниження. Я сказав пілоту, який вів радіообмін, про необхідність оголосити стан терміновості і запросити дозвіл на зниження до 320 ешелону. Він відмовився це зробити і сказав, щоб я сам цим зайнявся. Висота в кабіні знову почала підніматися, тому я розпочав зниження до 320 ешелону. Я взяв радіо, оголосив стан терміновості і знизився до запланованого ешелону польоту. На цій висоті ми могли утримувати тиск у кабіні. Згодом я наполіг на тому, щоб мій напарник все-таки взяв радіо і запросив дозвіл на повернення. Пілот, який вів радіообмін, зробив запит на повернення в ZZZ. Авіадиспетчер спочатку дав дозвіл летіти напрямку на XXX. Я знав, що XXX надто далеко і сказав пілоту, що вів радіообмін, щоб він запросив перегляд дозволу на повернення в ZZZ. Авіадиспетчер цього разу дав дозвіл на повернення в ZZZ.

Такий перебіг польоту не став для мене несподіванкою. Перед тим як все це трапилось, мій напарник, який «одночасно є моїм роботодавцем», сидів у салоні з бортпровідником і нічого не робив, щоб допомогти мені перетинати океан, він просто «був відсутнім» у ті моменти, коли я найбільше потребував його допомоги. Впродовж цього польоту я зрозумів, якою важливою є «реалізація можливостей екіпажу» і обізнаність із ситуацією польоту обома пілотами.

Викладач звертає увагу студентів на те, що в тексті розкрито дві різні моделі комунікації, просив їх схарактеризувати ці моделі. У процесі дискусії сту-

денти склали комунікативні портрети описаних вище пілотів. Наведемо приклади комунікативних портретів, що були складені студентами.

Портрет 1. «Пілот, який вів радіообмін, є комунікантом агресивного типу, його мета – домінувати над іншими. Основними рисами його характеру є: бажання домінувати, непривітність, авторитаризм, нетолерантність, зневажливе ставлення до залежних від нього людей, ворожість. Такі комуніканти домагаються агресивної поведінки у захисті своїх прав, применшують права інших людей. Тиск примушує їхніх співрозмовників діяти проти власної волі».

Портрет 2. «Пілот, який пілотував, є пасивним комунікантом, його мета – задовольняти інших задля уникнення конфліктів. Його слабкі місця: труднощі у розв’язанні проблем, нездатність відстоювати свої інтереси, низька самооцінка, тривожність. Комуніканти цього типу уникають висловлення своєї думки, легко підкорюються іншим».

У результаті дискусій студенти вчилися ідентифікувати різні стилі комунікантів, встановлювати ефективність комунікації, визначати власний комунікативний стиль, усвідомлювали важливість ефективної ‘реалізації можливостей екіпажу’ для забезпечення безпеки польоту, вдосконалювали вміння висловлювати власну думку, формулювати висловлювання-міркування.

Ефективним прийомом підвищення мотивації майбутніх авіаторів до оволодіння професійним мовленням був *перегляд відеофільмів* (відео фрагментів), які демонструють значення комунікації у професійній діяльності авіаційних операторів.

Для демонстрації студентам добиралися відеофільми, що базуються на реальних подіях. Їх тривалість у середньому становить 3-4 хв. В основі сюжету кожного навчального відео – ті чи ті проблеми комунікації «повітря – земля» (напр., переплутування позивного ПС, порушення дисципліни радіозв’язку, втрата комунікації і т. ін.). Методику роботи розкриємо на прикладі роботи з відеофільмом «Переплутування позивних» (“Call sign confusion”).

Робота над відеофільмом здійснювалася в три послідовні етапи. На першому етапі, що передував перегляду, забезпечувалася мотивація студентів на перегляд відео, оголошувалися завдання, що повинні бути розв’язані впродовж перегляду, знімалися, за необхідності, лексичні і граматичні труднощі. На другому етапі відбувався власне перегляд відеофільму. На третьому – перевірявся ступінь розуміння інформації, виконувалися різноманітні завдання за змістом і вербальним начинням фільму. Здійснювався аналіз порушеної проблеми комунікації, розроблялися рекомендації з попередження подібних ситуацій. Окреслимо деякі етапи детальніше.

Перед переглядом відеофільму студентам оголошувалися завдання на його перегляд: занотувати всі помилки, неточності, недоречності в комунікації персонажів фільму та письмово подати основний сюжет і основну проблему фільму.

Завдання на перегляд:

1. Write a short scenario of the film, indicating its main communicative problem. (Напишіть короткий сценарій фільму, вказавши головні комунікативні проблеми)

2. While watching, note any errors / mistakes / bad practices and latent conditions that you can identify in the video. (Упродовж перегляду відео заното-

вуйте всі помилки, порушення, негативні звички і приховані причини, які помітите)

Наведемо приклад короткого сценарію цього фільму, що був складений студентами після перегляду.

«2 aircraft are approaching the same airport. Both have similar call-signs. “B Jet 3158” and “B Jet 3518”. ATCO gives clearance “stop climb at 5000ft” to A Jet 1582, a conflicting departure. ATCO gives clearance “stop descend at 6000ft” to B Jet 3158. The clearance is read back by B Jet 3518».

(Два літаки здійснюють захід на посадку в одному й тому самому аеропорту. Обидва мають подібні позивні “B Jet 3158” і “B Jet 3518”. Авіадиспетчер дає розпорядження «припиніть набір на висоті 5000 футів», що призначене для ПС A Jet 1582, що здійснює виліт з аеродрому (іде на зустріч B Jet 3158 і B Jet 3518). Авіадиспетчер дає розпорядження «припиніть зниження на висоті 6000 футів», що призначене для B Jet 3158. Це розпорядження підтверджується B Jet 3518).

Студенти визначали недоліки в комунікації персонажів фільму: неуважність, недотримання дисципліни ведення радіообміну тощо.

Наступний етап роботи – дискусія, в якій з’ясовувалися погляди студентів на природу таких помилок, формувалися пропозиції щодо того, як зменшити такі чи подібні ризики, визначалося, якими повинні бути дії авіадиспетчерів/пілотів, якщо такі проблеми виникли і були помічені.

Запитання для обговорення:

1. What could the controller do when two aircraft with similar call-signs are on the same frequency? (Що міг зробити авіадиспетчер, коли побачив, що два ПС зі схожими позивними перебувають на одній частоті?)

2. What may have contributed to the ATCO not detecting the wrong aircraft reading back the clearance? (Які чинники могли вплинути на те, що авіадиспетчер не помітив, що не те ПС, якому призначалося його розпорядження, підтвердило його в радіообміні?)

3. When the ATCO detected B Jet 3158 probably not leveling out at 6000ft, he asked “confirm maintaining 6000ft”. What may have been a better instruction? (Коли авіадиспетчер помітив, що B Jet 3158 не дотримується висоти в 6000 футів, він сказав «продовжуйте витримувати висоту в 6000 футів». Яким чином йому необхідно було сформулювати розпорядження, щоб воно було коректним?)

4. B Jet 3158 receives TCAS warning “adjust vertical speed adjust”. What should the pilots do? (B Jet 3158 отримує попереджувальний сигнал від системи TCAS (система попередження небезпечного зближення в повітрі): «врегулюйте вертикальну швидкість, врегулюйте». Що необхідно було зробити пілотам?)

5. What is your opinion on the ATCO using the working method “wait and see”? (Що ви думаєте про застосування авіадиспетчером такого методу роботи, як «почекаю і побачу»?)

6. What are your comments on the working situation on the B Jet 3158 flight deck? (Висловіть свої міркування щодо ситуації в кабіні екіпажу ПС B Jet 3158)

У результаті дискусії студенти доходили висновків щодо того, як уникнути потенційних проблем, пов’язаних з переплутуванням позивних ПС.

Отже, для мотиваційного етапу навчання добиралися такі види активності і навчальні завдання, що мотивували студентів до роботи з підвищення рідно-та іншомовної компетенції. Основними методами навчання на цьому етапі виступили: проблемна лекція, лекція-візуалізація, аналіз конкретних ситуацій з постановкою проблемних питань, аналіз авіаційних подій, диспути, круглі столи тощо.

Список використаних джерел

1. Ковтун О.В. Педагогічні умови формування загальнонавчальних умінь майбутніх авіаційних операторів / О.В.Ковтун // Вища освіта України. — Додаток 3 до № 1, том I. — 2012 р. — Тематичний випуск «Міжнародні Челпанівські психолого-педагогічні читання». — С. 302-308.

2. Ковтун О.В. Теоретичні засади професійно-навчальної діяльності фахівців авіаційної галузі: монографія / О.В.Ковтун; наук. ред. академік НАПН України, докт. пед. наук, проф. Богуш А.М. — К. : Освіта України, 2012. — 264 с.

3. Рубинштейн С.Л. Проблемы общей психологии / С.Л.Рубинштейн. — М. : Педагогика, 1973. — 424 с.

МОДЕЛЬ РОЛЬОВОЇ ПЕРСПЕКТИВИ В СТРАТЕГІЇ ПІДВИЩЕННЯ ЯКОСТІ ПЕДАГОГІЧНОЇ ПІДГОТОВКИ МАЙБУТНІХ УЧИТЕЛІВ-ФІЛОЛОГІВ

УДК: 378.091.12.011.3.

Яблонська Т.М.

У статті теоретично обґрунтовується структурна модель рольової перспективи в стратегії підвищення якості педагогічної підготовки майбутніх учителів-філологів, конкретизується зміст цільового, змістово-процесуального та оцінчного блоків, її етапи, технологія, засоби реалізації рольової перспективи в процесі оволодіння майбутніми учителями-філологами педагогічними знаннями.

Ключові слова: модель, рольова перспектива, рольова ситуація, принцип рольової перспективи, педагогічна підготовка.

МОДЕЛЬ РОЛЕВОЙ ПЕРСПЕКТИВЫ В СТРАТЕГИИ ПОВЫШЕНИЯ КАЧЕСТВА ПЕДАГОГИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКИ БУДУЩИХ УЧИТЕЛЕЙ-ФИЛОЛОГОВ

В статье теоретически обосновывается структурная модель ролевой перспективы в стратегии повышения качества педагогической подготовки будущих учителей-филологов, конкретизируется содержание целевого, содержательно-процессуального и оценочного блоков, её этапы, технология, средства реализации ролевой перспективы в процессе овладения будущими учителями-филологами педагогическими знаниями.

Ключевые слова: модель, ролевая перспектива, ролевая ситуация, принцип ролевой перспективы, педагогическая подготовка.