

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ ЗАКЛАД
«ПІВДЕННОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ПЕДАГОГІЧНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ імені К. Д. УШИНСЬКОГО»

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

Пріміна Наталія Миколаївна

Гриф
Прим. № _____

УДК 378.4.02-057.875:656.61.052:811.111(043.5)

Дисертація

**МЕТОДИКА НАВЧАННЯ ЧИТАННЯ АНГЛОМОВНИХ ЛОЦІЙ
МАЙБУТНІХ СУДНОВОДІВ**

13.00.02 – теорія та методика навчання (германські мови)

Подається на здобуття наукового ступеня
кандидата педагогічних наук

Науковий керівник:

Мартинова Раїса Юріївна

доктор педагогічних наук,

професор, член-кореспондент

НАПН України

АНОТАЦІЯ

Пріміна Н. М. Навчання читання англомовних лоцій майбутніх судноводіїв. - Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата педагогічних наук за спеціальністю 13.00.02 «Теорія та методика навчання (германські мови)» - Південноукраїнський національний педагогічний університет імені К.Д. Ушинського, Одеса, 2017.

Захист відбуватиметься у спеціалізованій вченій раді К 41.05304 Державного закладу «Південноукраїнський національний педагогічний університет імені К. Д. Ушинського», Одеса, 2017 р.

У дисертації досліджено проблему навчання читання англомовних лоцій курсантів вищих морських навчальних закладів, які отримують спеціальність судноводія. Актуальність обраної проблеми зумовлена необхідністю швидкого і безпомилкового розуміння особливостей різних акваторій світу для безпечної провідки судна. Для досягнення такого рівня читання лоцій визначено їх *сміслову, лінгвістичну та дидактичну* сутність. У *смісловому аспекті* лоції - це специфічний автентичний англомовний текстовий матеріал, що дає повний опис різних акваторій світу, включає характеристики навігаційних вогнів, види і значення буїв і знаків, розташування небезпек, наявність припливів і течій та їх вплив на рух судна, місцезнаходження та типи якірних стоянок, портові правила, а також являє собою інструкції для судноводіїв щодо безпечної провідки судна. Лоції складаються гідрографічними бюро світу, регулярно доповнюються і коригуються залежно від змін навігаційної обстановки. У *лінгвістичному аспекті* лоції являють собою: специфічний термінологічний матеріал судноводійної тематики, що містить такі граматичні одиниці як статичні дієслова, модальні дієслова, динамічні дієслова у формі наказового способу, дієслова в активному і пасивному стані, дієслова в умовному способі; стилістичні явища, такі як: полісемія, омонімія, та ідіоматичні вирази. У

дидактичному аспекті лоції розділяються на три види: 1) *навчальні*, тобто такі, які спеціально складаються для активізації досліджуваного термінологічного матеріалу; 2) *скорочені автентичні*, тобто такі, які були обрані з автентичних лоцій, але лише ті, які відповідають видам навігаційних особливостей, що досліджуються; 3) *автентичні*, тобто такі, які складаються всесвітніми гідрографічними службами англійською мовою і дають реальну навігаційну характеристику акваторії з усіма її особливостями. Автентичні лоції є інтегрованим предметом навчання, тому що передбачають синтез навчальних і професійних дій, при якому професійна діяльність здійснюється в її іншомовному супроводі.

Психологічними особливостями навчання читання англійських лоцій є: уява смислової інформації, яка поступово розширюється; підвищений рівень мотивації однозначного (точного) розуміння змісту того, що читається, через можливу навігаційну небезпеку; аналіз і синтез інформації, яка поступово розширюється з тексту в текст; трансформація результатів аналізу і синтезу матеріалу, що читається, в згорнуті умовиводи; моделювання схеми професійної поведінки на основі прочитаних лоцій.

Методика навчання читання англійських лоцій майбутніх судноводіїв ґрунтується на дидактичних і методичних принципах. Дидактичні - полягають: у взаємозв'язку навчання з реаліями сучасного життя; в інтеграції процесу навчання читання та процесу вирішення виробничих завдань; в системності та послідовності навчання як іншомовної читацької, так і професійної діяльності; в самостійності й активності навчання, що мотивуються реаліями виробничих завдань; в накопиченні досліджуваного матеріалу, що дозволяє використання знань всіх вивчених мовних одиниць для виконання виробничих процесів, які поступово ускладнюються. Методичні - полягають в урахуванні випередження професійної діяльності, що забезпечує наявність професійних знань до набуття вмінь іншомовного способу їх сприйняття при читанні; в обов'язковому засвоєнні на одному занятті нового матеріалу і його різноплановому з'єднанні з раніше вивченим; осмисленому вивченні мовних явищ, що вживаються у

викладі лоцій; у прискореному й точному осмисленні лексико-граматичних одиниць для безперешкодного розуміння змісту написаного; в можливості самостійного трактування суті нетипових виробничих ситуацій в їх англomовному супроводі. При цьому перший тип трактування ґрунтується на мовній здогадці, тобто на асоціативному зв'язку форми слова і його значення, а другий - на контекстуальній здогадці, тобто вживанні незнайомих слів у знайомому мовному оточенні; контроль достовірності обох форм здогадки здійснюється шляхом використання електронного словника.

Лінгводидактична модель процесу навчання читання англomовних лоцій майбутніх судноводіїв, заснована на вищеназваних дидактичних і методичних принципах, являє собою восьмиетапну методичну діяльність, в якій її **перший етап** націлений на навчання читання лоцій про вогні, **другий** - про буї, знаки та вогні, **третій** - про безпеки, буї, знаки та вогні, **четвертий** - про якірні стоянки, безпеки, буї, знаки та вогні, **п'ятий** - про припливи й течії, якірні стоянки, безпеки, буї, знаки та вогні, **шостий** - про настанови, припливи й течії, якірні стоянки, безпеки, буї, знаки та вогні, **сьомий** - про портові правила, настанови, припливи й течії, якірні стоянки, безпеки, буї, знаки та вогні, **восьмий** - про рідкісні навігаційні особливості та усі вищезазначені. Така послідовність навчально-педагогічних дій обумовлюється необхідністю поступового наростання лінгвістичних мовних і виробничих труднощів, а також нівелюванням можливостей забування попереднього лінгвомовленнєвого і професійного матеріалу.

Система вправ з навчання читання англomовних лоцій майбутніх судноводіїв у зв'язку з восьмиетапною моделлю є восьмиблочною. У ній кожен блок вправ спрямований на читання тематики, що відповідає етапам моделі.

Читання лоцій в кожному блоці вправ здійснюється з трьома цілями: для придбання знань мовного матеріалу, для формування навичок його вживання в словосполученнях, окремих реченнях і мікротекстах, для розвитку вмінь його швидкого і безпомилкового осмислення в процесі читання лоцій, що поступово ускладнюються. Досягнення всіх перших цілей забезпечує виконання таких

вправ як: мовних презентаційних, мовних семантизаційних, мовних підстановчих, мовних селективних, мовних трансформаційних. Досягнення всіх других цілей забезпечує виконання таких вправ як: передмовленнєвих рецептивно - репродуктивних, передмовленнєвих селективних, передмовленнєвих трансформаційних, передмовленнєвих репродуктивних, передмовленнєвих перекладних, передмовленнєвих продуктивних. Досягнення всіх третіх цілей забезпечує виконання таких вправ як: передмовленнєвих рецептивних, передмовленнєвих асоціативних, передмовленнєвих репродуктивних, мовленнєвих рецептивно - продуктивних, мовленнєвих інтеграційно - рецептивних, мовленнєвих інтеграційно - репродуктивних, мовленнєвих інтеграційно - продуктивних. Всі мовні вправи забезпечують можливість вирішення виробничих завдань, що поступово ускладнюються, при читанні автентичних лоцій.

Критеріями оцінювання ефективності розробленої методики є: 1. *Мовний* з показниками: рецептивного розуміння ізольованої лексики і її репродуктивного відтворення англійською мовою. 2. *Передмовленнєвий* з показниками: розуміння змісту прочитаного, відтворення змісту прочитаного, застосування змісту прочитаного в навчально-професійній діяльності. 3. *Мовленнєвий* з показниками: швидкості читання мовчки повної за обсягом навчальної лоції, об'ємом від 900 до 1000 слів; точності сприйняття прочитаного, адекватності застосування прочитаного в навчально-професійній діяльності. 4. *Виробничий* з показниками: читання реальної навігаційної інформації в обсязі 900-1000 слів, готовності виробничої реакції на сприйняту в автентичних лоціях інформацію, адекватності виробничих процесів реальним навігаційним умовам.

Ефективність розробленої методики перевірялась у процесі формувального експерименту. В ньому взяли участь 196 курсантів Національного Університету «Одеська Морська Академія». З них 95 курсантів у 8-ми контрольних групах (КГ) навчалися читати лоції за підручниками С.С. Збандуто «Навігація» та Н.О. Дорошкевич «Ділова англійська мова», а 101 курсант у 8-ми експериментальних групах (ЕГ) навчався за підручником «Learn to Read

Instructions for Navigators» Р.Ю. Мартинової, Н.М. Пріміної, в якому реалізовувалася розроблена методика. Результати експерименту засвідчили, що показники студентів ЕГ перевершили показники студентів КГ відповідно **домовного критерію** на 7% у рецептивному засвоєнні лексики, та на 18% у її репродуктивному засвоєнні; відповідно до **мовленнєвого критерію** - на 9% у швидкості читання мовчки навчальних лоцій, на 15% - у точності розуміння змісту цих самих лоцій, та на 24% - в адекватності застосування прочитаного в навчально-професійній діяльності; відповідно до **виробничого критерію**, на 32% в уміннях читання реальної навігаційної інформації (автентичних лоцій) в обсязі 900-1000 слів, на 37% - в готовності виробничої реакції на сприйняту з автентичної лоції інформацію, та на 49% в адекватності виробничих дій реальним навігаційним умовам.

Зазначені результати дали змогу вважати розроблену методику ефективною.

Ключові слова: лоції, акваторії, безпечна проводка судна, навчальні лоції, скорочені автентичні лоції, автентичні, професійні дії, перцептивна переробка інформації, смислова переробка інформації, інтегрований предмет навчання, восьмиетапна лінгводидактична модель, восьмиблочна система вправ, інтегровані читацькі вміння.

Список публікацій здобувача:

1. Примина Н. Н. К вопросу о методах обучения чтению иноязычной профессиональной документации специалистов морского флота / Примина Н.Н. // Судноплавство: Перевезення, технічні засоби, безпека. – 2013 – С. 174-175.
2. Примина Н. Н. Психологические особенности обучения будущих судоводителей чтению англоязычных аутентичных лоций / Н. Н. Примина // Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету імені Володимира Гнатюка. Серія : Педагогіка. - 2014. - № 2. - С. 141-146.
3. Примина Н. Н. Лоции как учебные тексты для чтения будущих судоводителей/ Примина Н.Н. // Психологія та педагогіка: необхідність впливу науки на розвиток практики в Україні. – 2014. – С. 101-103.

4. Примина Н. Н. Теоретические основы обучения чтению профессиональной иноязычной литературы будущих судоводителей / Примина Н.Н. // Морські перевезення та інформаційні технології в судноплаванні. – 2014 – С. 223-225.
5. Примина Н. Н. Методы обучения иноязычному чтению профессионально направленных текстов / Н. Н. Примина // Науковий вісник Південноукраїнського національного педагогічного університету імені К.Д.Ушинського. Серія : Педагогічні науки. – 2016. - № 4 (111). - С. 113–116.
6. Примина Н.Н. Критериальный аппарат оценивания языковых знаний и речевых умений будущих судоводителей / Н. Н. Примина // Вісник Дніпропетровського університету імені Альфреда Нобеля. Серія: Педагогіка та психологія. – 2016. - № 2 (12). - С. 279–285.
7. Примина Н. Н. Лингводидактическая модель процесса обучения чтению англоязычных аутентичных лоций будущих судоводителей / Н. Н. Примина // Наука і освіта. - 2016. - № 10. - С. 183-188.
8. Примина Н. Н. Сущность процесса смысловой переработки информации при обучении иноязычному чтению курсантов судоводительской специальности / Н. Н. Примина // Педагогічні науки: Збірник наукових праць. - 2016. - № 72. - С. 35-39.
9. Primina N.N. The system of exercises on teaching future navigators how to read sailing directions in English / Primina N.N. // The Unity of Science. - 2016. - № 10. - p. 52-54.
10. Примина Н. Н. Организация процесса экспериментального обучения чтению аутентичных лоций будущих судоводителей / Н. Н. Примина // Тенденції розвитку психології та педагогіки. - 2016. - С. 40-42.
11. Примина Н. Н. Об опыте обучения иноязычному профессиональному чтению разнопрофильных специалистов / Н. Н. Примина // Актуальні проблеми сучасної дошкільної та вищої освіти. - 2016. - С. 91-94.
12. Примина Н. Н. Этапы подготовки будущих судоводителей к чтению англоязычных аутентичных лоций / Н. Н. Примина // Науково-технічна

конференція: Річковий та морський транспорт: інфраструктура, судноплавство, перевезення, безпека. - 2016. - С. 91-94.

13. Примина Н. Н. Результаты проведения формирующего эксперимента по обучению чтению будущих судоводителей англоязычных лоций / Н. Н. Примина // Международная научно-практической конференция: Достижения высшей школы. - 2016. - С. 112-113.

14. Примина Н. Н. Дидактические принципы организации процесса обучения чтению англоязычных аутентичных лоций / Н. Н. Примина // Международная научно-практической конференция: Вести современной науки. - 2016. - С. 92-95.

15. Мартинова Р.Ю., Примина Н. Н. Учебное пособие для студентов 3 курса специальности «Судовождение» высших морских учебных заведений. – Одесса: Издательство «Освіта України». – 130 с.

16. Примина Н. Н. Методические принципы организации процесса обучения профессиональной иноязычной литературы курсантов судоводительской специальности / Н. Н. Примина // Международная научно-практической конференция: Інноваційні наукові дослідження у сфері педагогіки і соціальної роботи. – 2017.

17. Примина Н. Н. Развитие профессиональных умений будущих судоводителей на основе прочитанных англоязычных лоций / Н. Н. Примина // Судовождение. - 2017. - Вып. 27. - С. 72-76.

SUMMARY

Primina N.N. Teaching future seafarers reading sailing directions in English. - Qualifying research work as a manuscript.

Thesis for a Candidate Degree (PhD) in Pedagogical Studies. Specialty 13.00.02 - Theory and Methodology of Teaching: Germanic Languages. – State Institution "South Ukrainian National Pedagogical University named after K.D. Ushinsky", Odessa, 2017.

The thesis focuses on the problem of teaching reading sailing directions in English to

cadets of higher marine educational establishments who acquire the profession of a navigator. The urgency of the research is caused by the need for a fluent and correct understanding of peculiarities of various world water areas with a purpose of safe navigation of a vessel. To achieve such level of reading sailing instructions we have defined their semantic, linguistic and didactic essence. *In the semantic aspect* sailing directions are a specific authentic English-language material that gives a complete description of the various water areas of the world, including characteristics of navigational lights, types and meaning of buoys and beacons, location of dangers, existence of tides and currents and their impact on a ship's movement, location and types of anchorages, port regulations, as well as instructions for navigators on the safe running of the ship. Sailing instructions are compiled by the hydrographic bureaus of the world, and are regularly supplemented and adjusted depending on changes in navigational situation. *In the linguistic aspect* sailing instructions are: specific terminological navigational material; grammar units: static verbs, modal verbs, dynamic verbs in the form of the imperative mood and the subjunctive mood, verbs in active and passive voice; stylistic phenomena, such as polysemy, homonymy, and idiomatic expressions. *In the didactic aspect* sailing instructions for navigators are divided into the three types: 1) training, i.e. specially composed to activate the studied terminological material; 2) adapted authentic, selected from original sailing directions material that correspond to the types of navigation features studied; 3) authentic, i.e. compiled by hydrographic bureaus of the world in English and giving full actual navigational description of a water area with all the peculiarities encountered. Authentic sailing directions are an integrated subject of training, because they suppose the synthesis of educational and professional activities, in which professional activity is carried out in the foreign language.

Psychological features of teaching future seafarers reading sailing directions in the English language are: imagination of gradually expanding semantic information; increased level of motivation for an accurate understanding of the content being read due to possible danger to navigation; analysis and synthesis of information which gradually expands from one text into another; transformation of the results of analysis and synthesis of what is being read into collapsed conclusions; modeling of the scheme of professional behavior on the basis of sailing directions read.

The methods of teaching future seafarers reading sailing directions for navigators in the English language are based on didactic and methodological principles. *Didactic principles* are the following: connection of learning with the realities of modern life; the integration of the learning process of reading and the process of solving professional problems; the systematic and consistent learning of both foreign-language reading and professional activities; the independence and activity of learning motivated by the realities of professional tasks; the accumulation of the material studied, which makes it possible to use the knowledge of all the studied linguistic units to perform gradually complicating professional actions. *Methodical principles* are the following: taking into account the advanced knowledge of professional activity, ensuring having professional knowledge before acquiring skills of their perception in a foreign language during reading; compulsory mastering of new material at a lesson and its diverse connection with the previously studied material; a meaningful study of the linguistic phenomena used in sailing directions; accelerated and precise comprehension of vocabulary and grammar units for an unhindered understanding of the contents of the text; the possibility of independent interpretation of the essence of atypical professional situations in their English-language expression. Therefore, the first type of interpretation is based on the language conjecture i.e. on the associative connection of the form of a word and its meaning, and the second type is based on a contextual conjecture, i.e. the use of unfamiliar words in a familiar linguistic environment; verification of the reliability of both forms of guesswork is carried out by using an electronic dictionary.

The linguodidactic model of teaching future seafarers reading sailing directions in the English language, based on the above mentioned didactic and methodological principles, is an eight-step methodical activity in which its *first step* is aimed at teaching reading sailing directions about navigational lights, *the second* is about buoys, beacons and lights, *the third* is about dangers, buoys, beacons and lights, *the fourth* is about anchorages, dangers, buoys, beacons and lights, *the fifth* is about tides and currents, anchorages, dangers, buoys, beacons and lights, *the sixth* is about instructions, tides and currents, anchorages, dangers, buoys, beacons and lights, *the seventh* is about port regulations, instructions, tides and currents, anchorages, dangers, buoys, beacons and

lights, and *the eighth* is about rare navigation features and the above mentioned ones. Such sequence of educational and pedagogical actions is caused by the need for a gradual increase of linguistic, speech and professional difficulties, as well as by leveling the possibilities of forgetting the previous linguistic and professional material.

The system of exercises on teaching future seafarers reading sailing directions in the English language in connection with the eight-step model has eight blocks. In it, each block of exercises is aimed at reading the subjects corresponding to the steps of the model. Reading sailing directions in each block of exercises is carried out with three objectives: to acquire knowledge of language material, to develop the skills of its use in phrases, individual sentences and microtexts, to develop the skills of its fluent and error-free comprehension in the process of reading sailing directions gradually becoming more complicated. Achievement of all the first goals is provided by performing such exercises as: linguistic presentative, linguistic semantic, linguistic substitutive, linguistic selective, linguistic transformational. Achievement of all the second goals is provided by performing such exercises as: pre-speech receptive-reproductive, pre-speech selective, pre-speech transformative, pre-speech reproductive, pre-speech translative, pre-speech productive. Achievement of all the third goals is provided by performing such exercises as: pre-speech receptive, pre-speech associative, pre-speech reproductive, speech receptive-productive, speech integration-receptive, speech integration-reproductive, speech integration-productive. All speech exercises provide the possibility of solving professional tasks which become more complicated when reading authentic sailing directions.

The criteria for evaluating the effectiveness of the developed method are: 1. The language criterium with the following parameters: receptive understanding of isolated vocabulary and its reproduction in English. 2. Pre-speech criterium with the following parameters: understanding the contents read, representation of the contents read, use of the contents in educational and professional activities. 3. Speech criterium with the following parameters: speed reading silently complete units of sailing directions, having the volume of from 900 to 1000 words; accuracy of the perception of the material read,

adequacy of use of the material read in educational and professional activities. 4. Production criterium with the following parameters: reading of original navigation information in the volume of 900-1000 words, readiness of professional response to the perceived information from authentic sailing directions, adequacy of professional processes to real navigation conditions.

The effectiveness of the developed method was checked in the process of forming experiment. It was attended by 196 students of National University "Odessa Maritime Academy." 95 students in 8 control groups (CG) studied reading sailing directions by the textbook by S. Zbanduto "Navigation" and N Doroshkevych "Business English", and 101 students in 8 experimental groups (EG) studied by the textbook «Learn to Read Instructions for Navigators» by R. Martynova, N. Primina, in which the developed method was implemented. Experimental results showed that the rate of EG students outperformed CG students according to linguistic criteria by 7% in receptive vocabulary learning, and by 18% in its reproductive assimilation; according to the speech criteria – by 9% in the speed of reading sailing directions silently, by 15% - in exact understanding the content of the sailing directions, and by 24% - in the adequacy of use of the material read in educational and professional activities; according to professional criteria - by 32% in abilities of reading real navigational information (authentic sailing directions) in the volume of 900-1000 words, by 37% - in professional response to the information perceived from sailing directions and by 49% in the adequacy of professional actions to real navigation conditions.

The stated results enabled us to consider the developed methodology effective.

Keywords: sailing directions, waters, safe navigation, training sailing directions, reduced authentic sailing directions, original sailing directions, professional activities, perceptual information processing, semantic information processing, integrated subject of teaching, eight step linguodidactic model, eight block system of exercises, integrated reading skills.

З М І С Т

Анотація	2
Вступ	10
Розділ I. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ НАВЧАННЯ ЧИТАННЮ АНГЛОМОВНИХ ЛОЦІЙ МАЙБУТНІХ СУДНОВОДІВ	17
1.1. Аналіз методів навчання іншомовного читання професійно спрямованих текстів студентів немовних спеціальностей	18
1.2. Визначення «лоції» як інтегрованого лінгвомовленнєвого матеріалу	29
1.3. Психологічні особливості навчання читання англomовних лоцій	36
1.3.1. Сутність перцептивної переробки інформації.	36
1.3.2. Сутність смислової переробки інформації	47
Висновки до першого розділу	57
Розділ II. МЕТОДИКА НАВЧАННЯ ЧИТАННЯ АНГЛОМОВНИХ ЛОЦІЙ МАЙБУТНІХ СУДНОВОДІВ	60
2.1. Принципи організації процесу навчання читання англomовних лоцій	60
2.2. Лінгводидактична модель процесу навчання читання англomовних лоцій майбутніх судноводів	68
2.3. Система вправ з навчання читання англomовних лоцій	97
2.4. Методичні рекомендації щодо виконання розробленої системи вправ.	140
Висновки до другого розділу	174
Розділ III. ЕКСПЕРИМЕНТАЛЬНО-ДОСЛІДНА АПРОБАЦІЯ МЕТОДИКИ НАВЧАННЯ ЧИТАННЯ АНГЛОМОВНИХ ЛОЦІЙ МАЙБУТНІХ СУДНОВОДІВ	177
3.1. Критеріальний апарат оцінювання ефективності розробленої методики	177
3.2. Хід і результати констатувального експерименту	187
3.3. Формувальний експеримент і аналіз результатів його проведення	194
Висновки до третього розділу	213
Загальні висновки	215
Список використаних джерел	220
Додатки	249

ВСТУП

Актуальність дослідження. Підготовка майбутніх судноводіїв на сучасному етапі взаємодії України з країнами Європейського співтовариства здійснюється на основі стандартів навчання, розроблених ІМО (International Maritime Organization) – Міжнародною Морською Організацією, і викладених в Кодексі з підготовки і дипломування моряків та несення вахти (ПДНВ) в 1978 р; перероблених і доповнених Манільськими Поправками в 2010 р. (Акт від 25.06.2010 р.). У 2011 році ці стандарти навчання майбутніх фахівців морського флоту набрали чинності в Україні (наказ Міністерства освіти і науки України №1411 від 09.12.2011 р.), що діють до сьогодні.

Відповідно до цих міжнародних стандартів навчання професійну діяльність судноводіїв слід здійснювати в її англомовному супроводі. Для цього їх знання англійської мови повинні забезпечувати їм можливість користуватися навігаційними морськими посібниками, розуміти метеорологічну інформацію і повідомлення про безпеку та експлуатацію судів, чітко і ясно висловлювати свої думки під час зв'язку з екіпажами інших судів або береговими службами, а також використовувати стандартний розмовний мінімум, відповідний вимогам ІМКО (Міжнародної Морської Консультаційної Організації). Досягнення таких англомовних професійних умінь обумовлює необхідність удосконалення методики навчання англійської мови майбутніх судноводіїв взагалі і методики навчання читання повідомлень навігаційного характеру, що приходять на борт, зокрема.

У зв'язку з цим увага багатьох дослідників останніх років сконцентрована на проблемах навчання різних аспектів англомовного професійного мовлення фахівців морського флоту. Так, ними розроблені методики навчання: аудіювання в професійному радіообміні по УКХ (ультра коротким хвилям) у морі (М. Шишло); професійного англійського діалогічного мовлення курсантів вищих морських училищ (Р. Зайцева, А. Сонгаль); іноземної мови в режимі неперервної професійної освіти майбутніх судноводіїв (Е. Зіміна); іншомовної професійно-комунікативної компетентності спеціалістів у галузі судноводіння

(В. Зикова, Л. Ступіна); спеціальної лексичної компетенції на основі псевдо-еквівалентної термінології морської англійської мови (Е. Мироненко); а також методики: формування професійно важливих якостей інженерів морського флоту в контекстному навчанні на прикладі іншомовної мовленнєвої діяльності (В. Теніщева); розвитку комунікативної культури при вивченні англійської мови у військово-морському інституті (Г. Верба); формування соціокультурної компетенції майбутніх навігаційних офіцерів у процесі вивчення професійно орієнтованих дисциплін (О. Фролова).

Ці та багато інших робіт вдосконалили процес англійської підготовки майбутніх фахівців морського флоту. Однак навчання читання професійної документації майбутніх судноводіїв залишилося поза досліджуваною в них тематикою. При цьому слід зазначити, що взагалі проблема навчання читання іншомовної професійно-орієнтованої літератури вирішувалася багатьма дидактами і методистами.

Так, ними обґрунтовано концепції навчання читання автентичних англійських текстів як художніх жанрів, так і технічних (Г. Барабанова, Р. Мартинова, О. Тарнапольский); змодельовано процеси навчання читання науково-педагогічної та технічної літератури (О. Малюга, А. Маслова); розроблено принципи інтегрованого навчання читання майбутніх фахівців немовного профілю (Ю. Дегтярьова, О. Бірюк); встановлено умови повного засвоєння мовного матеріалу на дотекстовому етапі навчання читання професійно орієнтованих текстів (С. Радецька, Т. Ковбасюк, М. Єрешко, О. Гализіна). Визначені ціми вченими теоретичні положення лягли в основу розробки методики навчання читання англійською мовою текстів: фармацевтичного характеру (Н. Августинович); екологічного змісту (О. Ларіна, А. Кордонова); психолого-педагогічної (Л. Репкина) та навчально-методичної спрямованості (М. Мосіна); оригінальних за дефектологічною проблематикою (Е. Карпова); спеціальних для підготовки військових фахівців (Н. Ульянова); навчальних у інженерно-технічній галузі (І. Агашева); політичних, економічних та культурологічних з оригінальних друкованих джерел (Т. Глушко); а також

патентної (Т. Клепікова) та юридичної документації (Г. Циммерман, Н. Якуніна); рекламних матеріалів (Ю. Воропаєва); преси екологічного спрямування (Т. Змеєва); лінгвокраїнознавчої (Ю. Одинцова); медичної (І. Попова); навчально-педагогічної (А. Маслова) та юридичної (Ю. Анісімова) літератури .

Що стосується навчання читання англomовної професійної документації, необхідної для майбутніх судноводіїв, є лише два дослідження. Одне з них, С. Козак, в якому читання розглядається не як мета навчання, а як засіб розширення словникового запасу студентів для формування їх іншомовної комунікативної компетенції. Автор іншого дослідження, І. Литвиненко, інтегрує читання професійних англomовних текстів з навчанням як мовних, так і мовленнєвих аспектів іншомовної мовленнєвої діяльності на матеріалі змісту профільних дисциплін. Однак аналіз цих робіт показав, що навчання англomовного читання майбутніх судноводіїв залишається не більше, ніж навчальним предметом і не пов'язується з майбутньою професійною діяльністю курсантів. Крім того, в запропонованих методиках відсутні механізми, що виробляють швидкість і точність розуміння змісту суднової документації і зокрема, такого її виду як лоції. Адже саме вони за своєю суттю програмують безпечне проведення судна в різних морських акваторіях.

Звідси цілком очевидне зростаюче протиріччя між необхідністю забезпечення безпечного проведення судна в різних морських акваторіях і неможливістю швидкого і безпомилкового сприйняття такої навігаційної інформації, викладеної в автентичних англomовних лоціях. Спроба представити один з можливих варіантів вирішення цієї суперечності зумовила вибір теми дослідження – **«Методика навчання читання англomовних лоцій майбутніх судноводіїв»**.

Мета дослідження – обґрунтувати й апробувати методику навчання читання англomовних лоцій майбутніх судноводіїв.

Завдання дослідження:

1. Проаналізувати методи навчання іншомовного читання професійно спрямованих текстів студентів немовних спеціальностей
2. Визначити поняття «лоції» як інтегрованого лінгвомовленнєвого матеріалу та психологічні особливості їх читання
3. Обґрунтувати принципи навчання читання англomовних лоцій майбутніх судноводіїв
4. Змодельовати процес навчання читання англomовних лоцій майбутніх судноводіїв
5. Розробити систему вправ щодо навчання читання англomовних лоцій майбутніх судноводіїв
6. Провести експериментальну апробацію запропонованої методики та перевірити її ефективність за спеціально розробленими критеріями

Предмет дослідження – методика навчання майбутніх судноводіїв читання англomовних лоцій, що забезпечує їх повне розуміння для безпечного проведення судна.

Об'єкт дослідження – процес навчання майбутніх судноводіїв читання англomовних лоцій у динамиці його покрокової реалізації.

Гіпотеза дослідження – ефективність навчання читання англomовних лоцій майбутніх судноводіїв може бути досягнута шляхом: 1) розподілу всього змістовного матеріалу на сім тем: про вогні, буї і знаки, безпеки, якірні стоянки, припливи й течії, настанови, портові правила; 2) вивчення ізольованої лексики, її вживання в словосполученнях і реченнях, читання навчальних лоцій з кожної з семи тем; 3) читання скорочених автентичних лоцій з кожної теми з обов'язковим залученням навігаційної інформації з усіх раніше вивчених тем та виконання учбово-професійних дій, що поступово ускладнюються; 4) читання автентичних лоцій, що включають усі вивчені теми, а також рідкісні навігаційні особливості та виконання професійних дій відповідно до їх змісту.

Методи дослідження. Для проведення аналізу методів навчання іншомовного читання професійно спрямованих текстів студентів немовних спеціальностей, визначення поняття «лоції» як інтегрованого мовленнєвого

матеріалу та психологічних особливостей їх навчання використано метод аналізу сучасних вітчизняних і зарубіжних методологічних, дидактичних та психологічних досліджень. Для обґрунтування лінгводидактичної моделі процесу навчання читання англомовних лоцій майбутніх судноводіїв використано метод педагогічного моделювання. Для розробки системи вправ з навчання читання англомовних лоцій майбутніх судноводіїв використано метод систематизації та класифікації мовного й мовленнєвого матеріалу, а також метод логіко-дидактичного взаємозв'язку педагогічних дій. Для перевірки ефективності розробленої методики за встановленими критеріями, показниками та рівнями їх оцінювання проведено педагогічний експеримент у таких його формах: констатувальний, формувальний і масове навчання. Для перевірки достовірності отриманих результатів, якісного та кількісного аналізу експериментальних даних використано метод статистичної обробки результатів дослідження.

Наукова новизна одержаних результатів. Уперше науково обґрунтовано та апробовано методику навчання майбутніх судноводіїв читання англомовних лоцій, що забезпечує їх повне розуміння для безпечного проведення судна. Проаналізовано методи навчання читання англомовних лоцій та виявлено їх певну теоретичну необґрунтованість та практичну недостатність щодо забезпечення їх швидкісного і повного розуміння для безпечного виконання професійних дій. Визначено поняття “лоції” як інтегрованого лінгвомовленнєвого матеріалу та психологічні особливості їх навчання. Обґрунтовано дидактичні і методичні принципи навчання читання англомовних лоцій майбутніх судноводіїв. Змодельовано восьмиетапний процес навчання читання англомовних лоцій майбутніх судноводіїв. Визначено критерії (мовний, передмовленнєвий, мовленнєвий й виробничий) оцінювання рівнів розвиненості вмінь читання лоцій з урахуванням необхідності термінової та безпечної провідки судна. Уточнено систему організації лексичного матеріалу, вибраного з аутентичних лоцій для його відносно повного засвоєння та пам'ятання у відстрочений час. Подальшого розвитку набула теорія і

практика навчання майбутніх судноводіїв читання текстів професійної спрямованості і можливості виконання на їх основі професійних дій.

Практична значущість одержаних результатів полягає в розробці системи вправ з методики навчання читання англомовних лоцій майбутніх судноводіїв, методичних рекомендацій щодо їх виконання та навчального посібника “Learn to Read Instructions for Navigators”, у якому вони реалізовані.

Результати дисертаційного дослідження можуть бути використані у процесі викладання англійської мови студентами 3 курсів морських вищих навчальних закладів, а також в процесі методики навчання читання професійно спрямованої літератури.

Результати дисертаційного дослідження впроваджено в процес навчання англійської мови студентів таких вищих навчальних закладів як: Національний університет «Одеська морська академія» (акт про впровадження № 70 від 02.02.2017); Азовський морський інститут Національного університету «Одеська морська академія» (акт про впровадження №008-17 від 4.01.2017); Херсонська державна морська академія (акт про впровадження № 01-27/2582 від 29.12.2016); Національний університет «Одеська морська академія» Дунайський інститут (акт про впровадження № 0697 від 09.12.2016); Київська Державна академія водного транспорту імені Гетьмана Петра Сагайдачного (акт про впровадження №01/9-1443 від 14.12.2016).

Достовірність результатів дослідження забезпечено теоретичним обґрунтуванням його вихідних положень, використанням системи методів дослідження, адекватних об’єкту, предмету, меті та завданням; підтверджено експериментальною перевіркою розробленої методики, якісним і кількісним аналізом експериментальних даних із застосуванням методів математичної статистики.

Апробація основних положень і результатів дисертації здійснена на науково-практичних конференціях різних рівнів: *міжнародних* – «Психологія та педагогіка: необхідність впливу науки на розвиток практики в Україні» (Львів, 2014 р.), «Актуальні проблеми сучасної дошкільної та вищої освіти» (Одеса,

2016 р.), «Тенденції розвитку психології та педагогіки» (Київ, 2016 р.), «Вести современной науки – 2016» (Шефільд, Велокобританія, 2016 р.), «Достижения высшей школы – 2016» (Софія, Болгарія, 2016 р.), «Інноваційні наукові дослідження у сфері педагогіки та соціальної роботи» (м. Сладковічево, Словацька Республіка, 2017 р.), *всеукраїнських* - Судноплавство: «Перевезення, технічні засоби, безпека» (Одеса, ОНМА, 2013 р.), «Морські перевезення та інформаційні технології в судноплавстві» (Одеса, ОНМА, 2014 р.), «Річковий та морський транспорт: інфраструктура, судноплавство, перевезення, безпека» (Одеса, НУОМА, 2016 р.)

Публікації. Основні положення, висновки та результати дослідження викладено у 17 публікаціях автора, із яких: 5 – у фахових наукових виданнях; 1 – у зарубіжному виданні; 1 – у додатковому науковому виданні; 9 – у тезах доповідей на конференціях; 1 – у навчальному посібнику (у співавторстві).

Особистий внесок здобувача при написанні посібника “Learn to Read Instructions for Navigators” (17) полягає у визначенні тем навігаційного характеру, відбору відповідної до них лексики із аутентичних лоцій та розробці змісту вправ щодо засвоєння мовного й мовленнєвого матеріалу, читання автентичних лоцій, а також виконання професійних дій на основі прочитаної інформації.

Структура дисертації. Дисертаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел, п’яти додатків. Загальний зміст дисертації становить 326 сторінок, основний текст дисертації викладено на 248 сторінках. Робота містить 2 схеми, 6 таблиць, 15 рисунків. Список використаних джерел включає 293 найменувань, із яких 51 – іноземною мовою і займає 29 сторінок. Додатки представлено на 77 сторінках.

РОЗДІЛ I. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ НАВЧАННЯ ЧИТАННЮ АНГЛОМОВНИХ ЛОЦІЙ МАЙБУТНІХ СУДНОВОДІЇВ

Перед судноводієм на судні стоїть безліч різноманітних завдань. Основну з них можна сформулювати так: «провести судно з одного пункту в інший найвигіднішим шляхом, тобто в найкоротший термін, безпечно для людей, вантажу і самого судна» [65, с.12]. Вирішення цього завдання неможливе без використання морських карт і навігаційних посібників як в період підготовки до плавання, так і в процесі самого плавання. Одним з цих засобів є лоції, які викладаються єдиною міжнародною англійською мовою. Їх основне призначення полягає в тому, щоб дати судноводію рекомендації щодо вибору курсу плавання в описуваному районі, висвітлити місцеві умови плавання, засоби навігаційного обладнання, фарватери, допомогти розпізнати географічні пункти на місцевості, дати відомості і особливі рекомендації щодо проходження, слідування судна, які можна отримати з морської карти [175].

Навіть це узагальнене визначення «лоції» дозволяє досить однозначно назвати англomовні тексти, що містяться в ній, «інтегрованими мовленнєвими матеріалами». «Інтегрованими» – тому, що вони з одного боку є важливою професійною інформацією, а з іншого – сукупністю іншомовних засобів, за допомогою яких вона викладається. «Мовленнєвими матеріалами» - тому що тексти, які її складають, являють собою зразки зв'язаного автентичного нормативного мовлення, призначеного для навчання. В даному випадку, виходячи з реальних потреб судноводіїв, навчання на основі цих текстів буде полягати в їх детальному сприйнятті, тобто читанні з повним розумінням значення кожного слова і змісту всього тексту в цілому. Оволодіння таким видом читання обумовлене тим, що нерозуміння хоча б одного слова або виразу в лоції може привести до трагічних наслідків для всього судна і людей на його борту. Тому передбачувана методика навчання читання англomовних автентичних лоцій, на відміну від всіх інших методик навчання читання англomовних професійно орієнтованих текстів, повинна ґрунтуватися на попередньо засвоєній лексиці і уміннях безпомилкового рецептивного

оперування нею. Саме тому, в цьому розділі ми зосередимося на дослідженні існуючих методів навчання читання професійно спрямованих текстів, щоб виявити такі їх методичні прийоми, які можуть бути застосовні для навчання іншомовного читання як засобу отримання інформації, обов'язкової для виконання в її повному обсязі. Потім визначимо сутність лоцій і їх лінгвістичні особливості для чіткого уявлення лінгвозмістовного аспекту матеріалів, що підлягають читанню. І, нарешті, встановимо психологічні закономірності навчання англomовного читання з повним розумінням мовного і смислового змісту прочитаного.

1.1. Аналіз методів навчання іншомовного читання професійно спрямованих текстів студентів немовних спеціальностей

В даний час навчання іноземної мови студентів немовних спеціальностей відповідно до професії, яка ними здобувається, знаходиться у центрі уваги багатьох дослідників. Адже абсолютно очевидно, що повноцінні контакти громадян України і країн Європейської співдружності зможуть встановлюватися при повному розумінні один одного, тим більше що під цим розумінням маються на увазі не тільки особисті контакти, а перш за все контакти в навчальних та виробничих відносинах.

Об'єднуючим джерелом професійної інформації можуть бути іншомовні автентичні друковані тексти професійної спрямованості. Вони найчастіше видаються в періодичній пресі, наукових журналах, матеріалах міжнародних конференцій, навчальних посібниках за фахом. Для майбутніх фахівців морського флоту ці тексти є керівництвом щодо професійної діяльності, без розуміння яких ця діяльність повністю блокується.

Зі сказаного стає цілком очевидно, що в одних випадках читання професійної іншомовної літератури розширює і поглиблює знання майбутніх фахівців, а в інших є життєзабезпечуючим явищем, так як нездатність зрозуміти певну виробничу інструкцію по виконанню дії може привести до загрози життю багатьох людей.

Отже, методи навчання іншомовного професійного читання мають залежати від важливості сприйняття змісту інформації, що читається, а саме від: її поверхневого розуміння; поглибленого розуміння окремих її частин або поглибленого розуміння кожного друкованого слова і всього тексту в цілому.

Розглянемо різні методи навчання іншомовного читання професійно спрямованих текстів в ракурсі означеної проблеми.

Так, О. Малюга в своєму дослідженні з навчання читання наукових англomовних текстів студентів аграрних спеціальностей, пропонує модель кредитно-модульної організації процесу навчання читання, яка складається з двох змістовних модулів: 1) читання оглядової статті та статті-аналізу; 2) читання статті-доповіді і двох експериментальних статей. Складовими цих модулів є аудиторна робота, позааудиторна робота і модульна контрольна робота. Академічні успіхи навчання визначаються за європейською шкалою кредитно-трансферної та акумуляційної системи [126, с.20].

При всій обґрунтованості такої системи навчання і високими результатами в якості розуміння прочитаного студентами експериментальних груп залишається незрозумілим, як здійснюється перехід від читання лінгвістично спрощених навчальних текстів до читання автентичної наукової літератури за фахом. Нам видається, що автор приділив недостатньо уваги вдосконаленню лексичних навичок, а також формуванню потенційного словника для досягнення реальних цілей навчання більшості студентів. Крім того, в дослідженні не уточнений ступінь заглиблення в зміст прочитаного і не встановлена кореляція між розумінням інформації на основі мовної здогадки і на основі знання мовних одиниць, складових текстів.

Певний внесок у розвиток умінь читання професійно орієнтованої літератури вносить дослідження Г.Барабанової, в якому вчена успішно вирішує такі теоретичні завдання, як моделювання перцептивного сприйняття того, що читається; визначає когнітивні процеси в читанні, комунікативні функції тексту. Вона також встановлює цілі професійно орієнтованого читання іноземною мовою, відстоює ідеї когнітивно-комунікативного підходу при

навчанні професійно орієнтованого читання, а також пропонує різноструктурну систему вправ для досягнення результативного навчання досліджуваного виду мовленнєвої діяльності [8]. При цьому читання в роботі Г.Барабанової залишається основним видом навчальної діяльності, воно не трансформується, в будь-який інтегрований процес навчання і тому не передбачає таких вправ, які зробили б його засобом досягнення професійного розвитку студентів. Крім того, запропонована Г.Барабановою методика не враховує специфіки читання в рамках будь-якої спеціальності, що характеризуються певною стандартною й експресивною лексикою. Іншими словами авторка, на наш погляд, приділяє недостатньо уваги попередньому вивченню мовного матеріалу тих автентичних текстів, які підлягають вивченню в професійно-смісловому аспекті.

Особливої уваги заслуговує методика навчання читання автентичних текстів, розроблена О.Тарнапольским. Вчений розглядає читання як рецептивний вид мовленнєвої діяльності, але при цьому вважає його «процесом активним і творчим, в якому читач співпрацює з автором тексту, перетворюючи написане в ньому в індивідуальний зміст» [199, с.64].

Для досягнення такого рівня смислової переробки прочитаного автор називає провідні чинники, що впливають на формування мовленнєвої компетенції в читанні і встановлює етапи її формування. До таких факторів О.Тарнапольський відносить фактор мовних навичок, фактор мовленнєвих умінь, фактор режимів (видів) читання, фактор наявності потенційного словникового запасу учнів, фактор загальної стратегії при роботі над новим іншомовним текстом, фактор інтенсивного і екстенсивного читання, а також фактор автентичності або адаптованості текстів для читання. Названі фактори реалізуються в процесі навчання на початковому, основному і вищому етапі. Далі вчений пропонує обґрунтовану систему вправ для розвитку встановлених ним навичок та умінь на кожному етапі навчання [199, с.71-90]. Однак, як і в раніше розглянутих дослідженнях, вчений не в повній мірі враховує подвійні труднощі, які відчуває лінгвістично невідповідно підготовлений читач до сприйняття прочитаного і семантизації значного обсягу іншомовного мовного матеріалу,

який вживається в цьому тексті. Адже вчений наполягає на доцільності навчання іншомовному читанню «зверху-вниз», коли спочатку необхідно прочитати і зрозуміти загальний зміст тексту, а потім лише виокремлювати з нього інтуїтивно несемантизований мовний матеріал, і ознайомлюватися з його значенням. При деяких ускладнених обставинах може виявитися, що спочатку досить зрозумілий зміст є далеким від реальності.

Разом з тим, ми в повній мірі поділяємо точку зору О.Тарнапольського в тому, що переклад при читанні кожного незнайомого мовного явища ніколи не приведе до реалізації комунікативної функції читання іноземною мовою, а лише відіб'є бажання читати. Тому роль попередньої підготовки студентів до іншомовного читання професійних текстів лише зростає, тим більше, якщо це стосується читання, як засобу реалізації життєво-обумовлених завдань.

Про важливість повного розуміння читаного іноземною мовою говориться в дослідженні Ю.Дегтяревої, присвяченому розробці методики інтегрованого навчання читання майбутніх фахівців немовного профілю. В результаті ряду експериментів авторка встановила, що читання буде повноцінним, якщо на дотекстовому етапі використовувати відеофонограму, що передує розумінню змісту прочитаного. Саме це дозволить реалізувати в процесі навчання такі принципи: автентичності, контекстуальної обумовленості, інтенсивного використання фонових знань, інтерактивності, автономії навчальної діяльності та інтегрованого розвитку умінь у всіх видах мовленнєвої діяльності. Останній принцип, на думку авторки, є провідним і об'єднуючим, а також реально можливим тільки за рахунок ефективного читання. А воно повинно здійснюватися на матеріалах, що характеризуються: професійно-інформативною значимістю, тематичною цілісністю, предметною зв'язністю текстів, функціональною актуальністю і репрезентативною достатністю [58].

При всіх перевагах цієї роботи вона має істотний недолік для досягнення умінь самостійного читання текстів попередньо невідомого змісту, як це має місце в переважній більшості випадків, коли людина звертається до друкованих

першоджерел. Можливо, на якомусь етапі навчання, дотекстове ознайомлення зі змістом тексту, який ще не читався, доцільне для подальшого спрощення його розуміння. І тому, зовсім не брати до уваги таку форму організації дотекстового етапу навчання читання, як: з опорою на відеофонограму [58]; з проведенням бесіди по темі, близькій до змісту тексту (А.Ігнат'єва, О.Коблева, 2001); з трактуванням змісту образотворчої наочності (схем, таблиць, діаграм), який попередньо розкриває зміст майбутнього для читання матеріалу (А.Гризуліна, 1978), – ми не можемо. Але погодитися з тим, щоб надовго зберігати такий спосіб організації дотекстового етапу навчання читання, ми також не можемо. Адже врешті-решт людина читає, щоб дізнатися про новий зміст, а не підтвердити свої знання. Останній факт однозначно трапляється рідше, тим більше, в нашому випадку, коли друкований матеріал служить майбутньому судноводію інструкцією до дії, і в кожній акваторії має свої відмінні риси.

Зовсім по-іншому пропонує формувати готовність студентів економічних спеціальностей до читання профільних текстів С.Радецька. Її основний інструмент – самостійно розроблені комп'ютерні програми, які дозволяють на дотекстовому етапі навчання читання виконувати різноманітні маніпуляції з мовним матеріалом. Не розкриваючи зміст майбутнього тексту, авторка досягає повного засвоєння складових його мовних елементів, а вже в процесі читання: знаходити відповіді на дотекстові питання; знаходити раніше вивчені терміни і трактувати їх значення; вибирати ключові речення з тексту і самостійно формувати з них абзаци; перефразувати виділені частини тексту і пропонувати свої варіанти їх усного викладу і т.д. [165].

Особливу увагу авторка приділяє комплексності в навчанні, яке складається з ознайомлення, тренування, практики та контролю читання. У процесі ознайомлення студенти вивчають суть запрограмованих завдань і технічні способи їх виконання в процесі тренування – виконують мовні дотекстові вправи; в процесі практики читають тексти і виконують змістовні трансформаційні вправи; в процесі контролю – перевіряють розуміння

прочитаного і якість оволодіння матеріалом, що міститься в тексті (С.Радецька, 2002). Звідси – двоетапна структура навчання читання. На першому етапі – формування лексичних і граматичних навичок, необхідних для читання; на другому – читання текстів, заснованих на засвоєному лексико-граматичному матеріалі і контроль різних рівнів розуміння інформації [165, с.11-12].

Вважаємо, що такий спосіб навчання читання професійних текстів відповідає більшості дидактичних принципів: доступності, міцності, зацікавленості, послідовності, наочності і т.д.

У зв'язку з цим вважаємо, що розроблена С.Радецькою методика може бути прийнята нами за основу, але трансформована до цілей навчання читання англomовних лоцій в таких аспектах: 1) методики навчання лексичного матеріалу, що формує професійні тексти, в плані розширення синонімічного ряду слів, що вивчаються; 2) методики перевірки якості засвоєння лексики; 3) методики навчання точності трактування інформації, що сприймається; 4) методики перенесення встановлених умінь читання в читацьке поле, що поступово ускладнюється і розширюється за обсягом.

Про значимість дотекстової підготовки студентів до читання професійно спрямованих текстів говориться і в дослідженні О.Полякова, яке проводилося зі студентами педагогічного коледжу. Досягнення такої готовності, на думку автора, стане можливим при формуванні лінгвістичного компонента змісту навчання цього виду мовленнєвої діяльності. Він полягає у розвитку у студентів умінь читання іноземних професійних текстів на початку тільки на рецептивному рівні, тобто в розумінні; потім на репродуктивному – тобто можливість передачі їх основного змісту; і, нарешті, на продуктивному – тобто здатності аналізувати та інтерпретувати прочитане.

Такий підхід співзвучний з тактикою навчання іншомовного читання, запропонованої Р.Мартіновою. В одній зі своїх робіт вона довела, що мовні знання і навички є лише основою для розв'язання мовних завдань в будь-якому вигляді мовленнєвої діяльності. Самі по собі вони не можуть перейти відразу в реальномовленнєві вміння. Для їх гарантованого переходу в мовленнєвий

статус необхідна така проміжна дія, яка, з одного боку, збереже мовну простоту і доступність його виконання, а з іншого боку, вже придбає перший відтінок комунікативного акту. Таку умовномовленнєву поведінку Р.Мартінова слідом за С.Шатіловим назвала «лінгвістичним умінням» [128, с.150-151]. З боку навчання читання автентичних професійних текстів – це дійсно може бути лише його операційна частина, як припускає О.Полякова, або його продуктивна частина, як припускає Р.Мартінова, але в будь-якому випадку, якщо мова йде лише про повністю адаптовані тексти, тобто такі, що складаються з раніше вивчених мовних явищ.

Нам видається, що трактування назви вищеописаних дій менш важливе, ніж їх суть. Головне полягає в тому, що першими для читання повинні пред'являтися тексти, в яких відсутній незнайомий мовний матеріал, якщо, безумовно, їх досконале розуміння життєво важливе для читача. Надалі, у міру ускладнення змісту викладеного матеріалу, а разом з ним і ускладнення його лінгвістичного вираження, у читача зможуть вироблятися лінгвістичні вміння самостійної семантизації незнайомих мовних явищ на основі іншомовної лінгвістичної компетенції, що формується.

Істотний внесок у розвиток методики навчання читання іншомовних професійно спрямованих текстів вносить дослідження О.Бірюк. В її розумінні «читання» – це не самоціль, а засіб набуття інформації в будь-якій галузі знань, зокрема знань в соціокультурній сфері. Таке природне, раціональне використання іншомовного читання дозволяє вирішувати відразу два завдання: сформувати у студентів соціокультурну компетенцію і вчити їх читати іноземною мовою газетно-журнальні статті. При цьому якість вирішення першого завдання залежить від якості вирішення другого, а якість вирішення другого завдання ґрунтується на рівні досягнення умінь в першому.

Продемонструємо, як це відбувається у дослідженні. Автор насамперед виявляє теоретичні передумови формування соціокультурної компетенції і називає їх: соціально-психологічні, лінгвістичні та дидактичні. Потім він дає визначення соціокультурної компетенції при навчанні читання англомовних

газетно-журнальних статей, яка розглядається як система соціокультурних знань, навичок і умінь, що забезпечує здатність студента орієнтуватися в структурно-смісловій організації тексту статті, розпізнавати, адекватно розуміти й інтерпретувати експліцитно і імпліцитно виражену в ньому соціокультурну інформацію.

Автором також визначені структура і зміст соціокультурної компетенції. Структура складається зі структурно-орієнтованого і лінгвокраїнознавчого компоненту. Зміст складають структурно-функціональні знання, структурно-орієнтовні навички та вміння. Лінгвокраїнознавчий компонент вміщає соціокультурні лінгвістичні й екстралінгвістичні знання, лінгвокраїнознавчі навички та вміння пізнавального й інтерпретаційного характеру.

Теоретично обґрунтовано систему вправ для формування у майбутніх учителів соціокультурної компетенції, яка складається з двох підсистем: 1) підсистеми вправ для формування структурно-орієнтовного компонента соціокультурної компетенції; 2) підсистеми вправ для формування лінгвокраїнознавчого компонента.

Перша підсистема вміщає наступні групи вправ: 1) для формування та вдосконалення структурно-орієнтовних навичок визначати структуру статті і комунікативні функції її структурних частин; 2) для формування та розвитку умінь орієнтуватися в структурно-смісловій організації тексту статті; 3) для формування та розвитку умінь «читати» соціокультурну образну і графічну інформацію; 4) для формування та розвитку умінь прогнозувати соціокультурний зміст статті.

Друга підсистема вміщає наступні групи вправ: 1) для формування та вдосконалення лінгвокраїнознавчих навичок розпізнавати і розуміти мовні одиниці з національно-культурною семантикою, встановлювати їх синтагматичні і парадигматичні зв'язки, визначати відносини еквівалентності – безеквівалентності між англійськими та українськими національно-культурними мовними одиницями, виділяти загальнокультурні і національно-специфічні компоненти в мовних одиницях, прогнозувати соціокультурне

лексичне наповнення статей; 2) для формування та розвитку умінь розуміти соціокультурні факти; 3) для формування та розвитку умінь розуміти соціальну оцінку фактів; 4) для формування та розвитку умінь створювати соціокультурний портрет англomовних народів і країн.

Уже із короткого загального опису змісту автентичних лоцій, стає очевидним їх насичення складним лексичним матеріалом, тому оволодіння ним до читання лоцій, вважаємо обов'язково необхідним. Однак інші автори, наприклад, Е.Гализіна, обґрунтовувала необхідність не тільки дотекстового вивчення лексичних, але й граматичних явищ, які найчастіше повторюються в професійно спрямованих текстах. Саме тому вона пропонує формувати у студентів граматичні навички професійно орієнтованого читання. Авторка вважає, що під час навчання читання текст слід розглядати як самостійний об'єкт аналізу в процесі розгортання його інформаційної структури. (Е.Гализіна, 1998,6). Вона вслід за І.Гальперінім вважає, що «текст – це повідомлення, об'єктивоване у вигляді письмового документа, що складається з ряду висловлювань, об'єднаних різними типами лексичного, граматичного та логічного зв'язку, що має певний модальний характер, прагматичну установку і відповідно літературно оброблений» [38].

У зв'язку з цим Е.Гализіна зазначає, що категорія модальності тексту є граматичною. Головний елемент граматичних механізмів читання – це граматична дія, яка представляє собою систему розумових дій, в результаті чого здійснюється граматичне оформлення або аналіз мовлення. Граматична дія, яка функціонує в мовленні, як автоматизована навичка, може бути планомірно сформована тільки в результаті активного співвіднесення суб'єктом поля орієнтування в структурних відносинах вербального матеріалу з послідовними ланками виконавчої частини граматичної дії (Е.Гализіна, 1996,6).

З огляду на той факт, що студентам факультету судноводіння доведеться детально вивчати лоції з третього року навчання, тобто читати їх з повним однозначним розумінням закладеного змісту, вони на попередніх курсах вивчають практичну граматику англійської мови в повному обсязі. У процесі

такого навчання студенти не тільки виконують тренувальні граматичні вправи, але й роблять велику кількість мовних граматичних дій рецептивного, репродуктивного та продуктивного характеру. Перші реалізуються в процесі читання тематичних текстів, другі – в процесі відповідей на питання до текстів та їх переказу з використанням граматичних конструкцій, що вивчаються, а треті – в процесі розв'язання професійно тематичних завдань засобами мови, що вивчається. Тому до початку навчання читання лоцій студенти оволодівають практично всіма видами англомовних граматичних умінь; винятком є лише ті нечисленні специфічні граматичні вираження, які зустрічаються в деяких автентичних лоціях. До них відносяться такі як: *off shore*, що позначає місце розташування далеко від берега; *in line bearing*, що означає «в створі по пеленгу», а *a shoal is reported to lie*, зі значенням «повідомляють, що мілина лежить», *should never be sighted*, в перекладі «ніколи не повинна бути видна». Ці явища так само, як і незнайома лексика, мають вивчатися на дотекстовому етапі, щоб в процесі читання автентичних лоцій усунути будь-які можливі мовні труднощі.

Про необхідність читання професійно спрямованої літератури майбутніми фахівцями морського флоту говорила в своєму дослідженні і С.Козак. Однак вона розглядала читання не як мету навчання, а як засіб розширення словникового запасу студентів для формування їх іншомовної комунікативної компетентності (С.Козак, 2001, 8). Тому результати даного дослідження ми використаємо лише в тій частині, в якій мова йде про засвоєння спеціальної термінологічної лексики з професійно орієнтованих текстів для її подальшого рецептивного, репродуктивного та продуктивного вживання.

Останнім часом в методиці навчання читання іншомовних професійних текстів використовуються специфічні комп'ютерні програми, які дозволяють алгоритмізувати навчальний процес, створити автономію комп'ютерного навчання читання, відібрати реальні автентичні тексти з відповідної спеціальності, авторами яких є зарубіжні вчені. Підтримуючи в цілому комп'ютеризацію процесу іншомовного навчання, відзначимо, що в

досліджуваному нами методичному процесі вона неактуальна. І це не тому, що майбутні судноводії можуть бути обмежені в сучасних інформаційних технологіях навчання, а тому що лоції самі по собі являють собою англомовні автентичні тексти, і знаходяться вони не в мережі інтернет, а в друкованих морських публікаціях.

Отже, проведений аналіз методів навчання іншомовного читання професійно спрямованих текстів показав, що не дивлячись на їх різноманіття, жоден з них не може забезпечити досягнення тих специфічних цілей, які висувуються для читання автентичних лоцій. Жодна методика не може гарантувати студентам стовідсоткове розуміння англомовних автентичних текстів професійної спрямованості через неможливість попереднього вивчення всього обсягу непередбаченої лінгвістичної інформації, що знаходиться в них. Іноземна мова, як і будь-який інший об'єкт світу, що розвивається, видозмінюється в своєму лінгвістичному складі. У ній з'являються неологізми, сленг, нові стійкі вирази, які вливаються в мову в результаті стрімких політичних, економічних, культурологічних змін в суспільстві. Виняток у цьому ряді складають лише історичні архівні документи, профільна математична документація, а також лоції. Їх смислова стабільність обумовлена стійкою морською термінологією, складеною історично, яка навіть в разі будь-яких географічних змін, буде такою самою для їх опису.

Тому зробимо спробу створити першу обґрунтовану методичну систему навчання читання англомовних автентичних лоцій, на основі вибору найбільш підходящих методичних прийомів і розробки нових, які враховуватимуть специфіку висунутих цілей навчання.

Для цього звернемося до детальної характеристики лоцій в їх смисловому, лінгвістичному і дидактичному аспектах.

1.2. Визначення «лоції» як інтегрованого лінгворечевого матеріалу

Термін «лоція» походить від голландського слова «loodsen», що означає «вести корабель». В даний час цим терміном визначається розділ науки про судноводіння, що вивчає умови плавання водними шляхами, їх навігаційні особливості та принципи використання карт і навігаційних посібників. Останні вміщують описи водних шляхів, берегів, умов і правил плавання, встановленого навігаційного обладнання, гідрометеорологічних умов, ремонтних і бункерних баз. «Лоція» – це також керівництво до дії судноводіїв в бухтах, затоках, протоках, при вході в порти і взагалі в морях, обмежених берегами, засіяних островами, мілинами, підводними каміннями. Лоція також повідомляє про глибину, ґрунт дна моря, якірні місця, про течії, їх напрямки, час великої і малої води, про фарватери і створи на них – одним словом, дає відомості про все, що служить керівництвом до безпечного плавання в тих місцях, для яких викладена конкретна лоція [65].

Як ми вже говорили, всі ці професійні відомості викладаються в спеціальних текстах, які в той же час мають стати для судноводіїв навчальним мовним матеріалом.

Розгляд лоції як навчально-мовленнєвого матеріалу представлено в практичних посібниках з навчання англійської ділової мови авторів Н.Дорошкевич, 1971, С.Збандуто, 1977, О.Жигачевої, 1988. Їх методична концепція практично однакова і зводиться до того, що зміст лоції можна розчленувати на сім тематичних блоків: «Вогні»; «Буї і знаки»; «Небезпеки»; «Якірні стоянки і ґрунти»; «Припливи і течії»; «Настанови»; «Портові правила».

Навчання читання здійснюється на основі вибраних з автентичних лоцій речень відповідно до кожної з названих тем. Ці речення складають навчальні тексти. Здатність прочитати кожен з них з повним розумінням мовної та смислової інформації веде, на думку вищеназваних авторів, до становлення передбачуваних інтегрованих умінь.

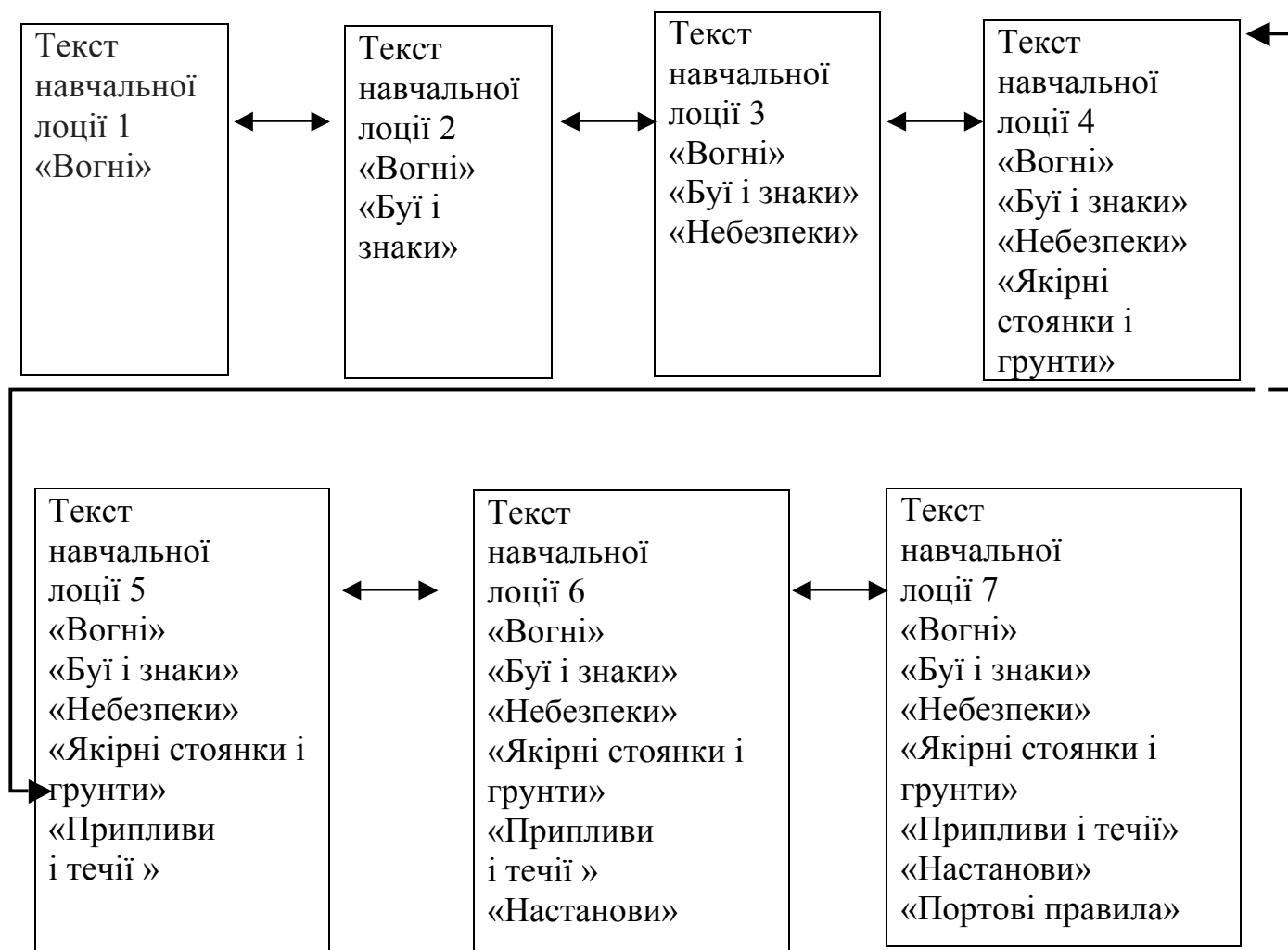
Нам видається, що описаний підхід в навчанні читання автентичних лоцій безумовно має раціональну ланку, так як тематично систематизує складну і важливу для сприйняття професійну інформацію, що дозволяє її поетапне засвоєння.

У свою чергу, ступінь її засвоєння, а звідси і рівень читацьких умінь, що розвиваються, викликає у нас неоднозначну оцінку. Це обумовлюється тим, що навчальний в одній частині лексичний матеріал і навчальний текст на його основі зовсім не гарантують збереження його в пам'яті студентів при аналогічному вивченні наступної теми. При такому підході ймовірність забування вивчених лексем, а значить, і можливість спотвореного розуміння прочитаного вельми велика.

На жаль, в методиці навчання читання іншомовних професійних текстів взагалі, і англомовних автентичних лоцій зокрема, відсутні інші способи систематизації автентичних навігаційних інструкцій для судноводіїв.

Згідно дидактичної концепції структурування змісту навчання іноземних мов, розробленою Р.Мартіновою, одним з її положень є обов'язкове повторення попереднього матеріалу при вивченні нового [128]. У зв'язку з цим, нами може бути вдосконалена вище описана систематизація тематичного навчання читання лоцій. Вона повинна реалізовуватися в створенні навчальних лоцій таким чином, щоб кожна наступна складалася з попередньої інформації. Так, наприклад, якщо перша лоція буде складатися з речень автентичних лоцій, пов'язаних з розташуванням і описом вогнів в прибережних зонах, а наступна – з речень автентичних лоцій, пов'язаних з місцем розташування і значенням буїв і знаків фарватеру, то вона ж, тобто друга лоція повинна вміщати лінгвомовленнєвий матеріал попередньої. Третя лоція, що описує навігаційні небезпеки в каналі або фарватері реченнями з автентичних лоцій повинна вміщати всю лінгвомовленнєву інформацію попередніх двох.

Схематично описаний підхід складання інтегрованого мовленнєвого матеріалу для читання може бути представлений наступним чином.



Як видно зі схеми, обсяг кожної наступної навчальної лоції збільшується, але при цьому досягається систематичне повторення вивченої професійної та лінгвомовленнєвої інформації. В кінцевому рахунку, обсяг останньої навчальної лоції, що складається з різноманітних тематично автентичних речень, може зайняти шість-вісім сторінок і наблизитися як по своїй величині, так і за змістом до автентичної лоції, яка вміщає максимум інформації, тобто по всіх вищеназваних темах в одному професійному тексті, що описує проходження певної акваторії.

Вважаємо за необхідне відзначити, що чим менше тематичної інформації містить одна лоція, тим більше вона носить навчальний характер. Поступово лінгвотематичне розширення лоцій наближає їх до нормативного

автентичного професійного мовлення навчального змісту. Тому за умови послідовного розширення кожної лоції на одну групу лексичного і тематичного матеріалу ми досягаємо реалізації не тільки навчальної мети, а й професійної. Остання виражається у складанні тексту в усіх відношеннях адекватного тексту автентичної англомовної професійної лоції.

Сказане вище дозволяє виділити три види лоції для навчання читання:

1. *Перший вид лоцій.* Навчальні лоції, тобто такі, які складаються викладачем для активізації в мові курсантів досліджуваного лексичного матеріалу, що характеризує один, два, три і більше аспектів навігації. Цілком ймовірно, що створювані таким чином лоції не існують в реальній гідрографії і тому їх читання носить навчальний характер.

2. *Другий вид лоцій.* Скорочені автентичні лоції, тобто такі, які зазнали смислового скорочення через нестачу засвоєних лінгвістичних засобів. Однак пропонується для читання їх форма повністю відповідає її лінгвістичній автентичності. Вона вибирається з існуючих автентичних лоцій для характеристики лише деяких навігаційних явищ. Такий вид лоцій є проміжним між навчальним і реально існуючим.

3. *Третій вид лоцій.* Автентичні лоції, тобто такі, які складаються всесвітніми гідрографічними службами англійською мовою і дають повну реальну навігаційну характеристики акваторії з усіма її особливостями.

І хоча автентичні лоції для кожного регіону різні, за своїм лексичним наповненням і смисловим змістом, вони мало чим відрізняються одна від одної, що дозволяє гіпотетично припустити можливість їх читання з повним розумінням кожного слова і всього тексту в цілому, незважаючи на його обсяг, професійну складність інформації, що міститься в ньому, і необхідності перевірки розуміння його змісту не тільки методичним, але і практичним шляхом.

Безумовно, досягнення такого рівня читання автентичних англомовних лоцій можливо при спеціальному методичному вирішенні даної проблеми, про яку ми будемо говорити в другому розділі нашого дослідження. А зараз

зупинимося на розгляді кожної тематичної учбової лоції і англомовних лексичних засобах її вираження. При цьому відзначимо, що наша увага буде концентруватися на лексичному аспекті тематичної навчальної лоції, а не на її граматичній формі. Це обумовлюється тим, що будь-який зміст навчальної тематики викладається в його автентичному варіанті з використанням таких граматичних форм як: ступені порівняння прикметників; часові конструкції (Present Simple, Past Simple, Future Simple) в активному і пасивному стані; модальні дієслова (can, may, must, should, have to), що в цілому не представляє ніяких мовних труднощів для курсантів третього курсу вищих морських навчальних закладів, які на перших двох курсах вивчили повний курс англійської граматики в рамках навчальної програми.

Зміст навчальної лоції – 1 з теми «Вогні»

Лоція «Вогні»: 1) містить відомості про вогні як засоби судноводіння і навігаційного обладнання; 2) описує типи вогнів, їх характеристики і значення, місцезнаходження та координати; 3) вказує споруди, на яких вони виставляються, їх висоти над рівнем моря, дальність видимості, а також пеленги створових вогнів на помітні берегові орієнтири. Для вираження цього змісту використовуються п'ятдесят п'ять (55), незнайомих для студентів третього курсу лексичних одиниць: *light (alternating, fixed, flashing, front, group-flashing, group-occulting, leading, masthead, navigation, occulting, rear, revolving, riding, stern, unwatched) structure, (base, column, dwelling, hut, lattice work, lighthouse, light-ship, light-vessel, mast, framework, pile, pillar, pole, post, staff, structure, flat-roofed structure, truncated structure, tower), materials (brick, concrete, iron, steel, stone, wood, wooden), shapes (angle, circular, hexagonal, octagonal, pyramidal, quadrangular, rectangular, square, triangular), eclipse, elevation, exhibit, flash, height, lantern, obscure, show, visibility, visible.*¹

Зміст навчальної лоції - 2 з теми «Буї і знаки»

¹ Незнайомі лексика всіх наступних тем з другої по дев'яту, представлена в додатку 1.

Лоція «Буї і знаки»: 1) містить інформацію про огорожі буями; 2) описує місцезнаходження буїв, їх форму і колір, топові фігури і вогні, які вони виставляють; 3) подає відомості про значення кожного буя в описуваній акваторії. Для вираження цього змісту використовуються 30 незнайомих для студентів третього курсу лексичних одиниць.

Зміст навчальної лоції – 3 з теми «Небезпеки»

Лоція «Небезпеки»: 1) містить інформацію про небезпеки описуваної прибережної зони; 2) вказує глибину і приблизне місце розташування небезпек; 3) описує основні характеристики небезпек, такі як: скелі, що омиваються або обсихають, близькі і віддалені мілини, коси, рифи. Для вираження цього змісту використовуються 30 незнайомих для студентів третього курсу лексичних одиниць.

Зміст навчальної лоції – 4 з теми «Якірні стоянки і ґрунти»

Лоція «Якірні стоянки»: 1) містить інформацію про рекомендовані місця зупинки на якір; 2) описує тип ґрунту, глибини якірних стоянок і їх захищеність від несприятливих погодних умов; 3) подає відомості про наявність помітних берегових орієнтирів. Для вираження цього змісту використовуються 30 незнайомих для студентів третього курсу лексичних одиниць.

Зміст навчальної лоції – 5 з теми «Припливи і течії»

Лоція «Припливи і течії»: 1) містить інформацію про напрямки течій і їх швидкості; 2) описує час повної і малої води і амплітуду припливу; 3) містить відомості про наявність таких явищ як: бистрини, вири, стояча вода. Для вираження цього змісту використовуються 25 незнайомих для студентів третього курсу лексичних одиниць.

Зміст навчальної лоції – 6 з теми «Настанови»

Лоція «Настанови»: 1) вказує рекомендований курс проходження суден; 2) містить інформацію про добре помітні берегові орієнтири, наявність буїв та інших навігаційних засобів; 3) визначає умови, при яких судно має слідувати, такі як: вплив вітру, приливних і постійних течій, проявів погоди і стану моря.

Для вираження цього змісту використовуються 20 незнайомих для студентів третього курсу лексичних одиниць.

Зміст навчальної лоції – 7 з теми «Портові правила»

Лоція «Портові правила»: 1) висуває вимоги суднам щодо входу в порт, покидання або перебування в ньому; 2) описує сигнали в даному порту і спеціальні митні умови; 3) містить інформацію про правила висадки екіпажу в порту. Для вираження цього змісту використовуються 20 незнайомих для студентів третього курсу лексичних одиниць.

Отже, реальним професійно спрямованим матеріалом для читання майбутніми судноводіями є автентичні англомовні лоції. Їх повне лінгвосмислове розуміння обумовлене вимогами безпеки судноводіння. Цей факт зумовлює розробку методики навчання їх читання не на основі автентичного тексту з мовною здогадкою незнайомих лінгвістичних явищ, а на основі попереднього вивчення лексичного матеріалу, що міститься в них. При цьому вважаємо, що послідовність навчальних дій має складатися з розвитку рецептивних умінь читання на основі лексичних одиниць, які постійно збільшуються в обсязі, що, відповідно, дозволяє поступово нарощувати смисловий потенціал прочитаного до рівня досягнення автентичних лоцій з усіма англомовними лінгвістичними явищами, що містяться в них.

Зробимо спробу обґрунтувати цю точку зору шляхом аналізу психологічних закономірностей навчання читання лінгвістично ускладнених професійних текстів.

1.3. Психологічні особливості навчання читання англомовних лоцій

Отже, одним з головних умов безпечного проведення судна в порт призначення є розуміння автентичної англомовної лоції, що характеризує дану акваторію. Звідси цілком очевидна роль повного і абсолютно точного розуміння кожного лінгвістичного елемента лоції і всього її змісту в цілому.

Психологічні основи розуміння друкованої інформації взагалі і іншомовної зокрема досліджувалися багатьма психологами. Всі вони розглядають розуміння прочитаного у вигляді двох процесів: 1) сприйняття текстової інформації і 2) осмислення візуально сприйнятого матеріалу. При цьому більшість вчених відзначають, що подібне розмежування носить умовний характер, тому що на практиці перцептивна і смислова обробка сприйнятого тексту відбувається одночасно і в тісному взаємозв'язку. Для дослідників вивчення сутності кожного етапу розуміння має принципово важливе значення, так як дозволяє розкрити специфіку досліджуваного феномена і розробити рекомендації з організації навчання розуміння тексту в цілому.

Це стає особливо важливим, якщо мова йде про розуміння автентичного іншомовного тексту, де воно ускладнене не тільки відсутністю сталих навичок декодування зорових знаків в смислові блоки інформації, а й відсутністю в свідомості людини іншомовної форми вираження знайомих смислових понять. Іншими словами, при читанні іншомовних автентичних текстів студентам важко як в технічній стороні читання, так і в семантизації незнайомих мовних явищ.

Саме тому вважаємо за необхідне розглянути сутність перцептивної і смислової переробки інформації окремо.

1.3.1. Сутність перцептивної переробки інформації

Початковим моментом розуміння тексту при читанні є його зорове сприйняття. Органи зору людини виконують функцію сенсорного інструменту, за допомогою якого здійснюється передача сигналів з джерела інформації

(тексту) в мозок, де вже з надходженням найперших сигналів запускаються психологічні механізми їх смислової обробки. У процесі читання читач вступає у взаємодію з деякою знаковою продукцією – текстом, що представляє собою систему візуальних сигналів, інтерпретованих реципієнтом і, як результат, що утворюють у нього систему уявлень, тобто смислів (Сорокін 1985, 6). Описані процеси повинні здійснюватися автоматизовано, тобто бути неосмисленими самим учасником даного виду мовленнєвої діяльності. В іншому випадку декодування зорових символів в звуковій буде гальмувати сприйняття сенсу, так як увага читача буде концентруватися не на змісті дії, а на його формі.

Процес зорового сприйняття тексту і формування навичок виконання цих дій описує С.Фоломкіна. Вона каже, що при читанні «погляд читача переміщається уздовж рядка стрибкоподібними рухами, які чергуються з зупинками (паузами, фіксаціями).

Читач не може довільно змінювати ні величину стрибка, ні тривалість зупинки очей, тому вивчення розподілу зупинок і їх тривалості дає уявлення не тільки про характер сприйняття, але почасти й про розумові операції, що протікають при цьому» (С.Фоломкіна, 1987, 70). Так, науковцем встановлено, що досвідчений читач робить 4-8 зупинок в рядку, при цьому чергування стрибків і пауз носить ритмічний характер: фіксації приблизно однакової тривалості розподіляються в рядку через приблизно рівні інтервали. Сума часу всіх зупинок очей і становить час читання, виходячи з якого, визначають його швидкість. Під час зупинки очі отримують всю необхідну інформацію, яка піддається смисловій переробці [213, с.8].

Сказане дозволяє зробити висновок, що чим досвідченішим є читач, тим менше зупинок в одному рядку друкованого тексту він робить, а значить і обсяг одномоментно сприйнятої інформації більший. Як методично досягти таких результатів? Відповідь на це питання ми знаходимо в дослідженнях Р.Мартинової, яка запропонувала регламентувати час вправ, що формують технічні навички читання. Визначивши швидкість читання рідною мовою за кількістю складів в одиницю часу, вона висунула ті ж вимоги до темпу читання

й іноземною мовою. Для досягнення такого рівня техніки читання її піддослідні багаторазово читали пред'явлений мовної матеріал в його двох видах: 1) незнайомі слова за вивченими правилами читання або незнайомі слова, супроводжувані знаками фонетичної транскрипції; 2) раніше вивчені слова і словосполучення. Щоб прочитати такий матеріал в темпі природного мовлення і з урахуванням фонетичних норм його звучання, учні повинні були багаторазово читати написане і тим самим доводити своє читання до рівня його повної автоматизації. Систематичне, щоденне виконання подібних технічних читацьких дій вело до трансформації кількісних характеристик читання в їх нову якість, тобто у високорівневі технічні вміння їх виконання (Р.Мартінова, 1995; 2002).

Навчання читання незнайомого іншомовного матеріалу в його першому виді не буде розглядатися нами, тому що курсанти третього року навчання вищих морських навчальних закладів володіють технічною стороною англійського читання на достатньому рівні; тому пропонувати їм читання незнайомої лексики без її смислового сприйняття лише з метою тренування озвучування слів вважаємо недоцільним. Що стосується розпізнавання значення слова за його графічними символами – це є значущою складовою процесу перцептивної переробки друкованої інформації. За даними досліджень В.Зінченка і М.Шехтер цей процес являє собою зв'язання впізнаного слова з його зразком-еталоном, що зберігається в довгостроковій пам'яті читача і на цій основі його ідентифікацією (В.Зінченко, М.Шехтер). Зорове сприйняття слова супроводжується актуалізацією його слухомоторного образу, без чого неможливе його впізнавання, так як фізіологічною природою збережених в пам'яті слів є, на думку М.Жінкіна, «руховий стереотип». «Тільки те слово може бути прийнятим і впізнаним, яке вже утворене і рухові сліди якого зберігаються в мовленнєво-руховому аналізаторі» (М.Жінкін, 1958,132). Іншими словами, воно проговорюється у внутрішньому мовленні і носить скорочений (згорнутий) характер. Саме тому швидкість читання мовчки в 2-3 рази перевищує швидкість читання вголос [213,с.9].

Описаний процес відбувається під час зупинки очей. У досвідченого читача він гранично автоматизований. Про це свідчить тривалість фіксації – 0,15-0,25 секунд, яка виявляється достатньою і для смислової переробки прочитаного [213, с.9]. О. Леонтьєв вважає, що така висока ступінь автоматизації перцептивних операцій веде до того, що мовний матеріал, який сприймається, не фіксується свідомістю читача, а є його спрямованістю на зміст, тому в результаті розвитку стає можливою рефлексія над мовленням [117, с. 153].

Рефлексія мовця або читача над мовленням – це усвідомлення всіх складових її лінгвістичних операцій і контроль над її породженням [117, с. 154]. Отже, для того щоб мовлення відбулося, а в нашому випадку письмове мовлення в такій його формі як «читання», необхідно, перш за все знати весь мовний матеріал, з якого складаються тексти. Для набуття його знання необхідна концентрація уваги, як на його формі, так і на його смисловому змісті, що відповідає виконанню з цим матеріалом свідомих операцій. З психології породження мовлення відомо, що операції є свідомі тільки якщо вони виробляються цілеспрямовано. На основі таких операцій можуть виникнути дії вищого порядку, що підлягають свідомому контролюванню [117, с. 160]. Але існують операції, що виникли шляхом практичного «прикріплення» дії до предметних умов, або шляхом найпростішого наслідування. У нашому випадку – це навчання читання значно відстрочене у часі по відношенню до усного мовлення, тобто основане на інтуїтивно засвоєному мовному матеріалі. Операції останнього роду, як і умови, яким вони відповідають, нездатні свідомо контролюватися без спеціальної умови. Ця умова полягає в тому, що інтуїтивно сформовані операції, мають також стати предметом актуального усвідомлення, тобто предметом цілеспрямованої дії [117, с. 160]. В іншому випадку вони будуть продовжувати існувати лише в формі так званого «почуття мови».

Отже, мовний матеріал, що складає тексти для читання і тим більше такі тексти, як лоції, підлягає усвідомленому засвоєнню на етапі формування

техніки читання, тобто в період навчання перцептивної переробки інформації. А так як мовний матеріал являє собою лексеми у всіх їх граматичних формах, то одиницею навчання іншомовного читання на даному етапі має бути слово в його лексичному аспекті і граматична форма в її граматичному аспекті. При цьому слід підкреслити, що їх взаємозв'язок непорушний. Адже можна знати зміст слова, але не зрозуміти його в необхідній контекстній формі; наприклад, слово «bearing» асоціюється у студентів з його основним значенням «пеленг», а вираз «to bring to bear» може викликати важку семантизацію, якщо не знати, що «bearing» є похідним від «to bear» в значенні «привести в створ по пеленгу».

Психологи звертали пильну увагу на розуміння іншомовних мовленнєвих явищ, що складають текст, так як їх численні експерименти показували, що студенти можуть знати значення всіх слів у реченнях, але не розуміти їхнього змісту. До таких висновків в кінці 60-х років минулого століття прийшов і А.Соколов при дослідженні мовленнєвих узагальнень і мовленнєвих семантичних комплексів при перекладі іноземних текстів. Вчений установив причини порушення семантичної логіки при сприйнятті прочитаного на іноземній мові. Ними є неможливість семантизації мовного явища в його нестандартному значенні або невідомій граматичній формі; а також у разі його поєднання з іншими, нехай навіть відомими за змістом словами, але такими, що в комплексі створюють вираз, неадекватний по суті кожному з вхідних в нього лексичних елементів [189, с.65-70]. Такі явища в лексикології прийнято називати стійкими словосполученнями або ідіоматичними висловлюваннями.

Саме тому мовну щабель розуміння іншомовного тексту З.Кличнікова поділяє на три рівні: перший – це рівень розуміння окремих слів або «розуміння категоріально-пізнавальної інформації»; другий – це рівень розуміння словосполучень, тобто розуміння категоріально-пізнавальної і частково ситуативно-пізнавальної інформації тексту; третій - передбачає розуміння окремих речень і всіх трьох планів повідомлення: логічного, емоційного і спонукального (З.Кличнікова, 1983,135).

Розглянемо кожен з вищеназваних рівнів детально.

Перший мовний рівень розуміння тексту характеризується тим, що реципієнт ідентифікує тільки окремі об'єкти (предмети і явища), про які повідомляється в тексті. Реалізація цього рівня можлива при слабкому володінні іноземною мовою або надзвичайно складному повідомленні, суть якого насилу розпізнається при семантизації ключової лексики [92,с.136].

Ідея про початок розуміння іншомовного тексту з рівня розуміння окремих слів підтримувалася також І.Берманом. До цього рівня він відносить такі операції: 1) розпізнавання букв, буквосполучень і знаків; 2) перекодування букв і буквосполучень в звуки мови і звукомоторні комплекси; 3) розпізнавання прислівних граматичних ознак форми слів, надання слову граматичних характеристик, зв'язків з іншими словами речення і об'єднання на цій основі слів у структурні групи; 4) розпізнавання рядкових слів у реченні, надання головним словам граматичних характеристик і зв'язків з іншими словами речення і об'єднання на цій основі слів у структурні групи; 5) розпізнавання зафіксованих в компетенції читача головних слів; 6) розпізнавання об'єднаних схем і морфем невивчених похідних і складних слів і їх об'єднання в нові слова (І.Берман, 1977, 42).

Інші дослідники такі як Т.Ковбасюк і М.Єрешко також вважали розуміння лексеми першою і надзвичайно важливою ланкою осмислення прочитаного. Вони називали цей початковий рівень осмислення «лексичним механізмом читання» і визначали його як «систему дій і операцій для забезпечення прийому та переробки лексичної інформації тексту» (Т.Ковбасюк, М.Єрешко, 1977, 112). Робота названого механізму починається з розпізнавання слів і морфем, потім вона актуалізується на основі звірення еталонних звукомоторних образів графіка з образом висунутого слова. Розпізнавання слова на рівні форми супроводжується її співвіднесенням з відповідним значенням.

Загалом, цей механізм збігається з відповідним механізмом в рідній мові. Здавалося б, що в силу цього, фактор переносу повинен забезпечити майже настільки ж легке засвоєння слів іноземної мови, як і рідної. Однак, як правило,

це не відбувається, і відкладення еталонних образів іноземних слів вимагає часом досить значної затрати праці як з боку учня, так і з боку вчителя. Причину цього можна углядіти в наступному. Слово рідною мовою, як правило, ніколи не відображається як вокабула. Зазвичай воно вводиться не тільки в контекст, але і відразу ж виявляється органічно вплетеним в мовленнєву діяльність людини, а також і в ту її діяльність, яка не обмежується тільки мовленнєвими актами. Тому нове слово виступає для учня не тільки як носій певного значення, але також як важливий засіб вираження його думок і емоцій.

У процесі навчання іноземної мови слово вводиться поза контекстом і з методичної точки зору І.Бермана, П.Гурвіча, В.Плахотника, Р.Мартінової. Ці вчені вважають, що ізольоване слово в його початковій формі дозволяє побачити в ньому не тільки основний зміст, а й основу для утворення похідних лексем (to read – reader, to play – playing, quick – quickly). Однак, залишати ізольоване слово в свідомості учнів на тривалий час суперечить психологічному механізму його усвідомлення, тому що усвідомлення, за визначенням психологів, полягає в здатності його з'єднання з іншими вивченими словами, але тільки тими, які можуть бути об'єднані з новим, як за лінгвістичною формою, так і за смисловим змістом [127]. Саме тому вищеописаний перший рівень розуміння тексту зумовлює другий, який складається з розуміння словосполучень як вільних, так і стійких.

Другий мовний рівень розуміння тексту характеризується розумінням зв'язку предметів і явищ і вимагає вже знання граматики іноземної мови, так як в словосполученнях слова або змінюють свою форму, або в них з'являються додаткові слова, такі як прийменники, частки, артиклі. Названі мовні явища забезпечують лінгвістичні і смислові відносини між словами, тому читач прочитує текст мовчки по синтагмах, сприймаючи частину слів, що їх складають [92, с.136].

При цьому слід зазначити, що конкретний зміст всієї фрази не представляє собою суми предметного значення окремих слів. Найчастіше він

складається із значно більшого числа компонентів, одним з яких є смислове відношення слів між собою.

У різних мовах засоби вираження зв'язку між словами можуть збігатися або бути різними. Наприклад, приналежність в російській мові виражається додатком або зміною кінцевої морфеми у іменників або його перетворенням в прикметник, наприклад: «трюм судна» і «судновий трюм». В англійській мові ці відносини виражаються по-різному для живих істот і неживих предметів. Для живих істот показником приналежності є, так само як і в російській мові, зміна слова (додаток закінчення), наприклад «the captain's cabin», а для неживих предметів вживається інший засіб вираження: родовий відмінок з прийменником of (так званий of-phrase), наприклад «the bottom of the hull».

За нашими спостереженнями, розуміння зв'язку слів залежить від його мовної виразності і від ступеня збігу засобів вираження цього зв'язку в рідній та іноземній мовах. Чим виразніше виражений зв'язок між словами, тим легше зрозуміти конкретний зміст фрази.

На думку Т.Ковбасюк, М.Єрешко на даному рівні розвитку вміння студентів зрозуміти текст слід формувати механізм осмислення сполучуваності слів. Він полягає у розвитку у читачів «вміння проникати у внутрішню форму слова і на основі цього антиципувати лабільність його зв'язків з іншими словами». Елементарним підтвердженням необхідності розвивати це початкове вміння читання, що межує з його навичкою, можуть часто спостерігатися труднощі у встановленні сполучуваності слів, які окремо добре знайомі. Наприклад: курсанти третього курсу добре знають слово light – вогонь і слово flash – спалах, однак словосполучення «a flashing light», що позначає «проблисковий вогонь», недоступне їм для розуміння. Або, наприклад, знайомі слова «clear» і «ship», які позначають «ясний» і «судно», в словосполученні «before the ship is clear» перекладаються такою фразою: «до того, як вийде судно», що викликає труднощі в його розумінні.

Аналогічні приклади рясніють в текстах автентичних лоцій, тому ми в повній мірі підтримуємо точку зору Т.Ковбасюк, М.Єрешко про необхідність

формування механізму усвідомлення сполучуваності слів для подальшого адекватного розуміння речень і всього тексту в цілому.

Третій мовний рівень розуміння тексту характеризується семантизацією складніших граматичних явищ, ніж ті, які мали місце в словосполученнях. Ця складність, за визначенням І.Бермана, полягає в навчанні студентів механізмів структурування лінійного ряду речень з їх розчленуванням на словосполучення і слова, що відповідає аналітичним розумовим операціям, а потім об'єднанням вичлених, вже семантизованих структур в цілісні смислові групи, що відповідає синтезованим розумовим операціям (І.Берман, 1977, 90).

Для виконання цих розумових операцій граматичного характеру студентам слід навчитися розпізнавати іншомовні граматичні явища на основі граматичних ознак, які виступають показниками семантизованих явищ. До таких граматичних ознак І.Берман відносить наступні:

1. *Позитивні та нульові ознаки.* У лінгвістиці позитивними ознаками прийнято називати марковані, а нульовими – немарковані, наприклад: *I steer – I steered*. У першому випадку дієслово характеризується нульовою ознакою, що означає його початкову форму, в другому випадку, дієслово характеризується позитивною ознакою, так як воно марковане закінченням *-ed*, що позначає дію в минулому часі. Або, наприклад, порівняємо речення: «*You steer for the lighthouse*» і «*Steer for the lighthouse*». Цей приклад показує, що нульовими можуть бути не тільки суфікси, або закінчення, але і члени речення. Так, в першому реченні, є маркований займенник *you*, а у другому реченні воно відсутнє, що надає цим фразам різний зміст. Перше речення перекладається - «*Ви прямуєте на маяк*», а друге - «*Прямуйте на маяк*».

2. *Омонімічні ознаки* представляють собою труднощі при оволодінні пасивною граматиною англійської мови. Омонімія поширюється не тільки на граматичні афікси: *I ask - they ask; I ask - if I ask*; але і на рядкові і службові слова: *since (adv.), since (conj.), since (prep.)*.

І.Берман вважає, що навчання розмежування омонімічних ознак повинно здійснюватися на функціональній основі. Він наводить приклад, в якому

пояснює, що суфіксу «s» приписується значення ознаки третьої особи однини дієслова тільки якщо слово з цим суфіксом функціонує як присудок. (І.Берман, 1977, 33). В іншому випадку, коли суфікс «s» вживається з дієслівними іменниками множини, він додає всій фразі зовсім інше значення. Наприклад: «*This buoy marks the port entrance*», що перекладається - «*Цей буй позначає вхід в порт*», в той час, як речення «*These marks lead to the port entrance*», позначає - «*Ці знаки ведуть до входу в порт*».

3. «*Помилкові ознаки*» - явища, викликані випадковим збігом в положенні букв або слів, які в дійсності граматичними показниками не виступають. Так, наприклад, кінцева "s" у іменника a lens - лінза, входить до складу кореня і не є суфіксом; у послідовності слів у реченні: «*That morning the ship called at the port of Istanbul*», об'єднання іменників є «помилковою ознакою» речення.

У процесі навчання «помилкові ознаки» мають бути перетворені в неграматичні сигнали; і такі явища в реченнях підлягають аналізу і запам'ятовуванню.

4. *Корелятивні ознаки*. Якщо у граматичної ознаки відсутні омоніми, то вона може розглядатися незалежно, що не потребує співвіднесення з іншими ознаками для її однозначної ідентифікації. Наприклад, суфікс *-ize* не вимагає співвіднесення з іншими ознаками для розпізнавання за ним дієслова. У свою чергу, значення словозмінних суфіксів (*-s, -ed, -ing, -er, etc.*) у зв'язку з їх омонімією може установлюватися тільки в кореляції з іншими ознаками. При розпізнаванні морфологічних форм синтаксичні ознаки побудови речення виступають як корелятивні, які розрізняються як *достатні* (в тому числі необхідні і варіативні) і *додаткові*. Основними на початковому етапі навчання виступають завжди ознаки *необхідні*, які в кожному випадку поєднуються з відповідними або достатніми (І.Берман, 1977, 94).

Наведені приклади наочно демонструють важливість знання граматики, розуміння значення граматичних форм для адекватного сприйняття викладеного іншомовного матеріалу. До такого ж висновку в кінці 60-х років минулого століття прийшов і А.Соколов, який досліджував роль мовленнєвих

узагальнень і мовленнєвих семантичних комплексів при перекладі іноземних текстів. Учений довів, що для семантизації речень читач, перш за все, звертає увагу на ключові слова, до яких він інтуїтивно відносить іменники і дієслова, і при їх первинній семантизації розуміє їх значення в початковій формі, тобто без урахування наявних у них закінчень, суфіксів, або їх положення в реченнях щодо інших допоміжних слів. Така первинна семантизація найчастіше веде до спотвореного змісту фрази, що доводить неправомірність сприйняття слова поза його формою, представленої в тексті. Результати досліджень А.Соколова показали, що зв'язок між опорними словами і характером їх граматичних категорій не тільки існує, але і є важливою ознакою семантизації. Тому первинна неадекватна семантизація фрази на основі розуміння значення початкової форми іменників і дієслів трансформувалася в адекватну шляхом осмислення граматичних форм не тільки ключових, але і допоміжних слів. Звідси випливає, що можливість безпосереднього розуміння іншомовного тексту має ґрунтуватися на тому, що всі сторони значення слів – лексична, синтаксична і контекстна об'єднуються в свідомості читача в єдине значення або зміст. А розумові операції, які супроводжують іншомовне читання, такі як аналіз, синтез, порівняння, умовивід, зможуть проходити в скороченій, тобто згорнутій формі внутрішнього мовлення лише в тому випадку, якщо всі граматичні форми слів у реченні будуть побіжно сприйматися читачем на основі їх попереднього детального вивчення і усвідомлення [189, с.65-73].

Отже, особливості перцептивної переробки іншомовної інформації в процесі читання іншомовних лоцій полягають у наступному: 1) у знанні значень всіх слів, що вживаються в лоціях; 2) у знанні значень всіх граматичних форм, як ключових, так і допоміжних мовних одиниць; 3) у здатності швидко ідентифікувати граматичні форми будь-яких мовних явищ за їх граматичними ознаками; 4) у здатності швидко семантизувати значення речення на основі швидкого розуміння значень всіх складових його елементів.

Безумовно, наш висновок про те, що на етапі перцептивної переробки іншомовної друкованої інформації необхідно вивчити всю лінгвістичну основу

майбутніх текстів для читання стосується тільки теми нашого дослідження. Він не може поширюватися на хід перцептивної переробки інформації художніх, науково-популярних і навіть професійно-спрямованих текстів, при читанні яких недостатнє розуміння будь-якого слова, виразу, або навіть цілої фрази не перешкоджатиме розумінню загального змісту, а призведе лише до недостатньо адекватного емоційного сприйняття прочитаного або до недостатньо повного розуміння деталей описуваних подій.

Саме тому смислова переробка англомовних лоцій також має свої відмінні специфічні особливості, про які ми будемо говорити далі.

1.3.2. Сутність смислової переробки інформації

Сутність смислової переробки друкованої інформації, представленої іноземною мовою досліджувалася багатьма психологами. Вони визначали цей процес як розуміння значення іншомовних друкованих текстів та обґрунтовували доцільність його оволодіння на основі мовної та контекстуальної здогадки незнайомих мовних явищ з метою нівелювання труднощів при сприйнятті значення прочитаного. У такому випадку значення інформації, що сприймається, або редукувалося, або скорочувалося. Перше відбувалося, якщо читач сприймав незнайомі в тексті мовні явища в їх синонімічних значеннях, тобто не в тих, якими висловлювався автор, а в деякій мірі близьких до них. Друге відбувалося, якщо читач не міг зрозуміти значення незнайомих мовних явищ ні за їх лексико-граматичною структурою, ні з контексту. І тому він опускав ці явища, зберігаючи при цьому загальне розуміння тексту. У тому ж випадку, якщо ці мовні явища носили домінуюче значення, читач розумів зміст в спотвореному вигляді.

Можливо, такий рівень розуміння прочитаного цілком достатній, якщо мета описуваної мовленнєвої дії полягає в отриманні основної інформації, при якій не потрібно її деталізувати. Відповідно до теми нашого дослідження, розуміння автентичних лоцій на основі мовної та контекстуальної здогадки не

тільки не правомірне, але й суперечливе по відношенню до суті їх застосування.

Однак, в житті не існує правил без виключень. Це стосується не тільки філологічних законів чи педагогічних закономірностей, а й природних явищ. І тому, незважаючи на сталий опис портів різних акваторій, трапляються природні катаклізми та непередбачувані навігаційні обставини, які не могли бути попередньо висвітлені в лоціях. Відтак, судноводій отримує на бортовий комп'ютер попереджувальну інформацію англійською мовою, яку має спонтанно осмислити та прийняти єдине можливе безпечне рішення. В такому разі він здійснює мовну здогадку лінгвістичного матеріалу, який виявився для нього незнайомим. Але в той же час він має перевірити адекватність осмислення отриманої інструкції, використовуючи для цього електронний словник.

Крім зазначених способів розуміння іншомовних текстів, існує і такий, що полягає в їх компресії, тобто стисненні загального сенсу. Компресійна сутність розуміння прочитаного описана А.Вейзе, Т.А.ван Дейком, М.Жинкіним, О.Леонтєвим, О.Каменською та іншими.

Так, А.Вейзе вважає, що семантичні операції по перетворенню поверхневих структур тексту в значення пов'язані з комплексом складних розумових процесів, таких як порівняння, аналіз, синтез, узагальнення, абстракція і конкретизація, а також реконструкція тексту на такі складові, як цитування, переміщення смислів, згущення значущості будь-якої інформації (А.Вейзе, 51-52).

Тієї ж думки дотримується і Т.А. ван Дейк, він вважає, що реципієнт за способи діяльності читання використовує правила скорочення, узагальнення, реконструкції та побудови, в результаті яких виводиться макроструктура тексту, що представляє собою загальний зміст прочитаного (Т. А. ван Дейк). В результаті цієї діяльності реципієнту вдається, спираючись на зовнішню структуру тексту, розкрити його внутрішню структуру, задум автора, тобто

головне значення прочитаного; тому в якості продукту діяльності читання виступає смислове рішення, до якого приходиться людина в процесі рецепції.

Згідно з концепцією М.Жінкіна, формою існування значення є відносини, в які входять предмети реальної дійсності [67]. Саме по собі значення прочитаного, на думку О.Леонтьєва є відображенням фрагмента дійсності через призму того місця, яке цей фрагмент дійсності займає в діяльності суб'єкта [113]. В свою чергу, О.Каменська зазначає, що наявність або відсутність значення в тексті визначається в зв'язку з можливістю або неможливістю побудови смислової моделі у свідомості реципієнта: «Значення є характеристикою прояву в тексті розумових категорій мовленнєво-мислительної діяльності, репрезентуваних засобами мови» (О.Калінская, 41).

Зі сказаного очевидно, що зміст будь-якого тексту можна компресувати по одній пропорції, одному судженню, що складається з логічного (текстового) суб'єкта і логічного (текстового) предиката. Таке текстове судження, що складається з текстового суб'єкта і текстового предиката, є, за визначенням Н.Ульянової, предикацією першого порядку, тобто головним змістом тексту, який може бути розкритий структурою різнопорядкових предикації, від найзагальніших (глобальних) до конкретних (локальних) (Ульянова, 2010).

Однак продукт діяльності читання – неадекватний його результату, а є лише умовою досягнення останнього. Звідси випливає, що розуміння значення прочитаного необхідне для подальшого застосування отриманої інформації. Застосування в навчально-мовленнєвій діяльності проявляється у вигляді переказу прочитаного, його обговорення та інтерпретації. Застосуванням прочитаного у виробничій діяльності є поведінка людини, адекватна змісту сприйнятої друкованої інформації.

Стосовно теми нашого дослідження, нас, безумовно, буде цікавити результат діяльності читання, який проявляється у професійній діяльності майбутніх судноводіїв. Однак, надіятися на те, що їхні професійні дії будуть безпечні для судна і екіпажу тільки на підставі розуміння загального змісту прочитаних лоцій не представляється можливим.

Майбутні судноводії мають розуміти всю інформацію, викладену в лоціях, в повному обсязі і у всіх її деталях. Тому в умовах підготовки до читання на такому рівні ми будемо розглядати розуміння змісту лоцій в послідовності поступового збільшення значення кожного навчального тексту; а для недопущення забування мовного матеріалу кожної попередньої навчальної лоції, він буде повторюватися в повному обсязі в кожній наступній навчальній лоції, що в свою чергу забезпечить наростання значення від одного навчального тексту до іншого. І незважаючи на те, що читання в нашому випадку будуватиметься на добре засвоєному мовному матеріалі, воно збереже для читача певні труднощі. Про них С.Рубінштейн говорив так: «При читанні необхідно самостійно без допоміжних засобів, спираючись на один лише текст, визначити відносну питому вагу і правильне співвідношення слів, що входять в даний текст, і дати їм в сукупності кожної фрази самостійне тлумачення. Труднощі при цьому полягають в тому, щоб за словами тексту визначити його зміст, закладений автором і тим самим сприйняти весь його зміст як смислове ціле» (Рубінштейн, 2009, 412).

Для досягнення такого рівня смислової переробки інформації студентам необхідно навчитися одночасно з читанням уявляти собі конкретні картини реалізації закладеного в тексті значення. Так, наприклад, якщо перший навчальний текст буде складатися зі всієї можливої інформації про вогні описуваної акваторії, то студент повинен, навіть не будучи в ній, тільки за допомогою сприйняття поданої інформації, уявити собі їх типи в тих місцях, які описуються в лоціях. Якщо проаналізувати психологічні операції, які супроводжують таку навчально-мовленнєву діяльність, то вони виявляться згорнутими у внутрішньому мовленні в їх лінгвістичному аспекті і розгорнутими у смисловому.

Психологічними операціями осмислення змісту автентичних англійських лоцій можуть бути наступні:

1. Представлення, тобто уява смислової інформації, що поступово розширюється.

2. Підвищений рівень мотивації однозначного (точного) розуміння змісту прочитаного через можливу небезпеку.

3. Аналіз і синтез інформації, що поступово розширюється з тексту в текст.

4. Трансформація системного аналізу та синтезу, що системно ускладнюється, у згорнуті умовиводи.

5. Моделювання схеми професійної поведінки на основі прочитаних лоцій.

Розглянемо кожен з названих психічних операцій детально.

1. У попередній частині дослідження нами була обґрунтована необхідність поступового розширення змісту кожної наступної навчальної лоції інформацією з усіх раніше прочитаних лоцій. Основними мотивами таких методичних дій послужили наміри недопущення забування мовного матеріалу і його систематичне повторення з тексту в текст; а також поступове накопичення смислової інформації для уникнення труднощів в осмисленні великих обсягів професійних відомостей.

З огляду на те, що семантизація мовних явищ, що складають навчальні лоції, не буде проблематичною для студентів, їх домінанта уваги відразу зможе бути привернена до сприйняття прочитаного змісту.

За даними психологічних досліджень одним із дієвих способів усвідомлення прочитаного є його уявлення у реальних динамічних картинах. Так, С.Рубінштейн, у зв'язку з цим говорив: «Діяльність уяви природно і закономірно породжується перемінним впливом спрямованості особистості на образи свідомості, що відображають дійсність ... при цьому вони не є ні статичними, ні неживими предметами, а є динамічними утвореннями. Варто зробити спробу зафіксувати будь-який образ, щоб переконатися в тому, як він кожного разу в наших очах змінюється, зсувається, в якійсь мірі трансформується: то одні його сторони виступають на передній план, то інші»(С.Рубінштейн 2009 , 297-298).

У нашому випадку ототожнення образу предмета у свідомості людини з тим, який описується в лоції, буде свідчити про досконалість розуміння тексту. А необхідність в уяві читача обґрунтовується, насамперед, його зв'язком із запам'ятовуванням інформації, так як «запам'ятовування починається з фіксації, яка спочатку відбувається мимоволі в тій чи іншій діяльності, а потім виконується навмисно для того, щоб уявити собі в найяскравішому вигляді сприйняту інформацію» (Рубінштейн, 2009, 273).

Ця ж думка підтверджується в дослідженнях О.Смирнова, який говорить, що обдумування сприйнятої інформації в її динамічних картинах залишає глибокий слід у свідомості людини і обумовлює її запам'ятовування (А.Смирнов, 1975, 237-240)

Ми, в нашому дослідженні, пропонуємо сприймати інформацію за її лінгвосмисловими блоками, які будуть накопичуватися з тексту в текст. Це дозволить студенту неодноразово представляти одні й ті ж відомості, але в різних картинах реальної дійсності, які поступово розширюються. Фіксація всіх цих образів при їх співвіднесенні з системно повторюваним лінгвістичним матеріалом створить передумови запам'ятовуванню лінгвосмислових блоків професійних знань: з одного боку – з предмету «судноводіння», а з іншого боку - з предмету «іноземна мова».

2. З психології організації навчальної діяльності відомо, що успіх її протікання багато в чому залежить від мотивації її виконання. При такому вигляді навчальної діяльності, як читання, мотивом її виконання є інтерес до закладеного змісту. Однак інтерес може бути рушійною силою читання в тому випадку, коли зміст захоплює читача або інтригуючим розкриттям фабули, або сенсаційною новизною інформації.

При читанні іншомовних текстів мотивація виконання читацьких дій може бути обумовлена не тільки цікавим змістом, а й можливістю розуміння інформації викладеної іноземною мовою. Іншими словами, стимулом для читання в даному випадку може бути результат самого читання, тобто задоволення уміннями легко і безпомилково розуміти як іншомовний матеріал,

так і граматичні форми його об'єднання в речення, а звідси і в цілому зміст прочитаного.

Стосовно теми нашого дослідження успіх читання автентичних англомовних лоцій буде обумовлений не стільки цікавістю їх змісту, скільки безперешкодною можливістю прочитати те, що викладається англійською мовою. Останнє обґрунтовується тим, що мовний матеріал текстів буде попередньо досконало вивчений студентами. Вони будуть легко семантизувати кожне мовне явище і тому саме читання не буде викликати у них будь-яких лінгвістичних труднощів. Саме цей факт забезпечить можливість читачу концентрувати свою увагу на сприйманні смислової інформації.

Крім того, під час навчання читання лоцій мовний матеріал, що міститься в них, буде пред'являтися і вивчатися в певній системі, суть якої полягає у вивченні кожної наступної частини як мовної, так і смислової інформації у взаємозв'язку з усією раніше вивченою. Таке розширення лінгвістичного поля знань, і відповідно до цього, смислового потенціалу прочитаного, стимулює студентів до навчальних дій. Останнє обумовлене тим, що системно набуті знання полегшують створення асоціативних зв'язків між блоками інформації, що зберігаються в пам'яті, та тими, які набуваються знову (І.Румянцева, 2004,116). Звідси впливає додаткова вмотивованість навчальних читацьких дій; вона базується на систематизації лінгвістичних і професійних знань.

Ще один фактор підвищення мотивації читання англомовних лоцій майбутніми судноводіями полягає в необхідності розуміння змісту прочитаного для недопущення небезпеки, як для власного життя, так і для життя великої кількості людей і всього судна в цілому.

Зі сказаного впливає, що мотивація читання англомовних автентичних лоцій дійсно характеризується своїм підвищеним рівнем, так як він ґрунтується на наступних трьох факторах: 1) доступності розуміння інформації, що викладається англійською мовою; 2) системності в набутті мовних і професійних знань з недопущенням утворення в них будь-яких прогалин і

забування попередніх при засвоєнні наступних; 3) життєво-обумовлюючому характері змісту прочитаного.

3. З психології сприйняття іноземної мовлення (усного чи письмового) відомо, що психічними операціями, які супроводжують її, є: синтез, аналіз та повторний синтез. При цьому первинний синтез, як стверджує І.Румянцева, полягає в цілісному охопленні всього змісту, в сприйнятті його (хай поки що не детального), основного значення. Подальший аналіз сприйнятого ґрунтується на глибшому осмисленні змісту, а також на інтуїтивній здогадці значення незнайомих мовних явищ. При повторному осмисленні сприйнятого мовлення синтезується в єдине ціле первинно сприйнятий і зрозумілий матеріал з тим, який піддавався самостійному семантичному аналізу (Румянцева2004,166).

Весь цей психологічний процес під час навчання читання англомовних автентичних лоцій має свої специфічні особливості. По-перше, первинний синтез інформації, що сприймається, буде не настільки абстрактний, як при читанні іншомовних текстів з великою кількістю невідомих мовних явищ. Це означає, що вже первинний синтез зможе бути досить продуктивний і вести читача практично до повного охоплення змісту прочитаного. По-друге, аналіз інформації, який слідує відразу за первинним синтезом може бути зміщений з його філологічної форми в смислову. В зв'язку з цим, студенти позбавляються складних операцій семантизації незнайомих мовних явищ і тому їх увага буде відразу направлена на детальне осмислення викладеного змісту. По-третє, повторний синтез сприйнятої інформації складатиметься в уяві з відомостей, поданих в тексті не тільки в їх деталях, але і в способах взаємодії описуваних предметів і явищ.

Той факт, що під час навчання читання англомовних автентичних лоцій кожна наступна лінгвістична і смислова інформація буде засвоюватися у взаємозв'язку з попередньою, лише прискорить описаний вище процес, так як первинному синтезу, аналізу та вторинному синтезу відповідатиме такий лінгвістичний і смисловий зміст, який вже неодноразово проходив всі ці три стадії осмислення, за винятком лише однієї дози нової, але попередньо технічно

відпрацьованої інформації. Така багаторазовість виконання однотипних розумових операцій «синтезу-аналізу-синтезу» при читанні іншомовних лоцій призведе до їх автоматизації, а звідси і до скорочення найбільш спрощених з них. Прояв скорочених розумових операцій буде полягати в швидкому і глибокому осмисленні змісту навчальних професійних текстів, що є особливо важливим для діючих в умовах відкритого морського простору судноводіїв: швидко зорієнтуватися на місці і вибрати найбільш правильний, вигідний і безпечний шлях прямування судна з урахуванням миттєво сприйнятої з лоції інформації.

4. Вищеописаний процес прискореного протікання розумових операцій при читанні англомовних автентичних лоцій веде до згорнутих умовиводів. Це психолінгвістичне явище детально досліджене і описане А.Соколовим. Учений довів, що згорнуті умовиводи характерні при автоматизації розумових операцій, які можуть з скорочених форм перейти в нульові, тобто повністю зникнути з розумового процесу, але при цьому зберегти зовнішню мовленнєву поведінку людини абсолютно адекватною її нормам (Соколов, 1968,59).

Психологічні дослідження цього питання П.Шеварневим привели його до висновку, що такі розумові дії без усвідомлення правил, на яких вони ґрунтуються не тільки можливі, але і закономірні. У такому автоматизованому вигляді функціонують, наприклад, багато математичних, орфографічних та інші навчальні навички. На початку вони виконуються на основі певних правил, в подальшому – в міру більшого оперування однорідними діями виникають узагальнені або варіативні асоціації, в яких перший член (умова або питання завдання) відразу ж, без відновлення відповідних правил, викликає другий член асоціацій (відповідні дії). Більш того, у міру більшого зміцнення такої асоціації обґрунтовуючі положення, що лежать в її основі, можуть взагалі забуватися, але, тим не менше, необхідні дії будуть виконуватися правильно (П.Шіварев, 1959, 71,140, 289).

Якщо це так, значить мовленнєва реакція в процесі мислення має відбуватися не просто за рахунок «беззвучності» зовнішнього мовлення і його

перетворення в «мовлення мінус звук», а за рахунок більш докорінної перебудови всієї мовленнєвої структури розумових дій, при якій розгорнутих міркувань немає не тільки у зовнішньому, але й у внутрішньому мовленні. Звідси саме внутрішнє мовлення перетворюється в дуже скорочений і узагальнений код – «мова семантичних комплексів» – скорочених мовленнєвих висловлювань, іноді в поєднанні з наочними образами (А.Соколов, 1968, 60).

Описані результати психолінгвістичного досліджень підтверджують правомірність обраного нами шляху навчання читання англомовних автентичних лоцій, який призведе до трансформації автоматизованого «синтезу-аналізу-синтезу» інформації, що сприймається, у згорнутий умовивід у зв'язку з прочитаним змістом, а звідси у точні та оперативні дії майбутніх судноводіїв.

5. Читання лоцій, на відміну від читання будь-який інший професійно-спрямованої літератури, тобто літератури за інших спеціальностей: економічної, технічної, політологічної, медичної і т.д., має вести читача не стільки до задоволення його читацьких інтересів, нехай навіть професійно-мотивованих, скільки до миттєвого прогнозування його майбутніх дій. Таке прогнозування психологи називають моделюванням професійної поведінки, а в нашому випадку воно відбудеться на основі осмислення прочитаних англомовних автентичних лоцій.

Найбільш типовою характеристикою моделювання професійної діяльності Ю.Громико називає зв'язок здобутої інформації із передбачуваною у майбутньому. У зв'язку з цим він виділяє дві сторони такого зв'язку: нормуючу і перспективно-орієнтовуючу (Ю.Громико, 1996,12). Виділення теорії і побудова бачення майбутнього внутрішньо пов'язані в проектному мисленні, хоча можуть і розходитися. Будучи протиставлені один одному і взаємоспростовуючи, а не доповнюючи один одного, нормуючі функції перетворюються в обмежувальні, які сповна своє вираження знаходять в знанні реальних небезпек просування судна, а перспективно-орієнтуючі виступають

як містично пророчі. Вони проявляються у візуалізації критичних ситуацій та трагічних наслідків.

Для досягнення описаного рівня осмислення інформації, викладеної в лоції іноземною мовою, судноводій має володіти інтеграційною компетентністю, що складається не тільки з глибоких професійних знань і абсолютного розуміння прочитаного, але і з особистого професійного та іншомовного лінгвістичного досвіду.

Отже, встановлена в цій частині дослідження сутність перцептивної і смислової переробки прочитаної в англomовних лоціях інформації, дозволяє приступити до дослідження самого процесу навчання читання, яке має ґрунтуватися на міцних знаннях самого мовного матеріалу лоції, навичок його миттєвої семантизації і осмислення, а також уміннях його смислової інтерпретації для успішного моделювання найбільш раціональних і безпечних професійних дій.

Висновки до першого розділу

Проведене дослідження теоретичних основ навчання читання англomовних автентичних лоцій майбутніх судноводіїв дозволило зробити наступні висновки:

1. Термін «лоція» представляє собою інтегроване лінгвомовленнєве поняття, що означає в професійному аспекті специфічний англomовний текстовий матеріал, в якому описуються умови плавання водними шляхами, їх навігаційні особливості та принципи використання карт і навігаційних посібників. Останні представляють описи водних шляхів, берегів, умов і правил плавання, встановленого навігаційного обладнання, гідрометеорологічних умов, ремонтних і бункерних баз. Лоція – це також керівництво до дії судноводіїв в бухтах, затоках, протоках, при вході в порти і взагалі в морях, обмежених берегами, засіяних островами, мілинами, підводними каменями. Лоція дає відомості про глибину, ґрунт дна моря, якірні місця, течії, їх напрямки, час великої і малої води, про фарватери і створи на них, одним

словом, відомості про все, що служить керівництвом до безпечного плавання. У лінгвістичному аспекті лоція – це специфічний термінологічний апарат, що виражає складні навігаційні умови проведення судна в існуючих акваторіях.

У дидактичному аспекті розділяємо три види доцій: 1) *навчальні*, які спеціально складаються для активізації досліджуваного термінологічного матеріалу; 2) *скорочені автентичні*, які були обрані з автентичних лоцій, але лише ті, які відповідають видам навігаційних особливостей, що досліджуються; 3) *автентичні*, які складаються всесвітніми гідрографічними службами англійською мовою і дають повну реальну навігаційну характеристику акваторії з усіма її особливостями. Автентичні лоції є інтегрованим предметом навчання, тому що передбачають синтез навчальних і професійних дій, при якому професійна діяльність здійснюється в її іншомовному супроводі.

2. Жоден з існуючих методів навчання читання іншомовної професійно орієнтованої літератури не може бути використаний для навчання читання таких специфічних текстів, як лоція. Дане твердження базується на тому, що лоції, виходячи з їх смислової сутності, зумовлюють необхідність їх абсолютного розуміння без мовної здогадки при читанні, двоякого трактування значення будь-яких мовних явищ, а також нечіткого осмислення всього змісту прочитаного.

3. Відсутність теоретичних основ навчання читання англійських автентичних лоцій все ж не перешкоджає існуванню практичних рекомендацій щодо виконання досліджуваних мовленнєвих дій. Вони зводяться до поділу всього змісту лоцій на теми: «Вогні»; «Буї і знаки»; «Небезпеки»; «Якірні стоянки і ґрунти»; «Припливи і течії»; «Настанови»; «Портові правила», вивчення лексики по кожній темі, читання окремих лексично зумовлених тематичних текстів і, нарешті, в переході до читання автентичних англійських лоцій. Перевагою даних рекомендацій є попереднє вивчення мовного матеріалу, що складає лоції, а до їх недоліків відносяться: відсутність будь-якої теоретичної бази, що обґрунтовує пропоновані методики, а звідси недооцінка значущості повторення попереднього мовного і смислового матеріалу при

вивченні подальшого; недостатнє врахування психологічних закономірностей сприйняття і осмислення іншомовної друкованої життєво важливої інформації.

4. Особливості перцептивної переробки іншомовної інформації в процесі читання англомовних автентичних лоцій полягають у наступному: 1) у знанні значень всіх слів, що вживаються в лоціях; 2) у знанні значень всіх граматичних форм як ключових, так і допоміжних мовних одиниць; 3) в умінні швидко ідентифікувати граматичні форми мовних явищ за їх граматичними ознаками; 4) у здатності швидко семантизувати значення речень на основі швидкого розуміння значень всіх складових його елементів.

5. Психологічними операціями осмислення змісту англомовних автентичних лоцій є наступні: 1) представлення, тобто уява смислової інформації, що поступово розширюється; 2) підвищений рівень мотивації однозначного (точного) розуміння змісту прочитаного через можливу небезпеку; 3) аналіз і синтез інформації, що поступово розширюється з тексту в текст; 4) трансформація системного аналізу та системно ускладнюючого синтезу у згорнуті умовиводи; 5) моделювання схеми професійної поведінки на основі прочитаних лоцій.

РОЗДІЛ II. МЕТОДИКА НАВЧАННЯ ЧИТАННЯ АНГЛОМОВНИХ ЛОЦІЙ МАЙБУТНІХ СУДНОВОДІЇВ

Розроблені теоретичні основи навчання читання англомовних автентичних лоцій майбутніх судноводіїв дозволили прийти до висновків про те, що: 1) жодна з проаналізованих методик навчання іншомовного професійно орієнтованого читання не може гарантувати студентам повне (дослівне) розуміння англомовних автентичних текстів за професійним спрямуванням через неможливість попереднього вивчення всього обсягу непередбаченої лінгвістичної інформації, що міститься в них; 2) англомовні автентичні лоції – це такий специфічний матеріал, який з лінгвістичної сторони рясніє специфічною морською термінологією; з мовленнєвої сторони – відображає реальний стан морських шляхів і акваторій, який зазнає постійних змін; а з соціально-значущого боку є предметом докладного вивчення, розуміння і мотивом життєво-обумовленої поведінки людини; 3) психологічними особливостями їх сприйняття є різнорівневі мовні та мовленнєві ступені розуміння прочитаного: від осмислення кожної мовної одиниці до осмислення друкованої інформації в її повному обсязі.

Такі специфічні особливості самих лоцій і вимог до їх абсолютного розуміння припускають організацію процесу навчання читання на основі відповідних лінгводидактичних принципів. А ці принципи, в свою чергу, визначають структуру змісту навчання даного виду мовленнєвої діяльності і методику, що впливає з неї.

Розробці названих проблем присвячується другий розділ нашої дисертації.

2.1. Принципи організації процесу навчання читання англомовних лоцій

Розроблені теоретичні основи навчання читання англомовних автентичних лоцій майбутніх судноводіїв зможуть найбільш ефективно

забезпечити відповідну їм методика за умови врахування принципів організації такого процесу навчання, тому що саме «принципи є мостом, який з'єднує теоретичні дослідження з їх педагогічною практикою» [54; 98].

У нашому випадку ми будемо розглядати дидактичні і методичні принципи, оскільки будь-яка методика, в т.ч. і методика навчання читання англomовних лоцій залежить від загальнодидактичних законів організації процесу навчання. Тому ми будемо трактувати: 1) дидактичні принципи через те, що вони запрограмують загальні закономірності досліджуваної педагогічної діяльності; 2) методичні принципи через те, що вони врахують лінгвістичні особливості англійської мови, як навчального предмета. Розглянемо передбачвані дидактичні і методичні принципи по черзі.

1. Дидактичні принципи.

1. Найбільш значущим з них стосовно до теми нашого дослідження є *принцип взаємозв'язку навчання з реаліями сучасного життя*. Як ми вже говорили, автентичні лоції – це такий матеріал, який описує реальний стан морських акваторій в різних портах світу, висвітлює місцеві умови навігації, попереджає судноводіїв про реальні небезпеки під час руху судна. Тому читання цієї інформації є не цікавим, а обов'язковим і вимагає швидкої, адекватної та професійної реакції судноводія. При цьому воно не передбачає додаткового часу на семантизацію незнайомих лінгвістичних елементів і на обдумування закладеного змісту. Реалізація даного принципу в процесі навчання має проявлятися в повному засвоєнні всього обсягу запрограмованого лінгвістичного матеріалу, що в свою чергу обумовлює мовні передмовленнєві і мовленнєві вправи на вживання цього матеріалу з регламентацією часу, тобто в темпі природно мовлення.

2. Реалізація вищезгаданого принципу передбачає такий взаємозв'язок навчання з реаліями сучасного життя, який призведе до розвитку інтегрованих умінь. Інтеграція проявиться у розвитку двох видів здібностей, синтезованих в одну психологічну спільність. Пояснимо сказане. Перший вид здібностей складатиметься з умінь читання англomовних автентичних лоцій з їх повним

розумінням. Другий вид здібностей складатиметься не тільки з уміння переказати або обговорити прочитане, а й в умінні його негайного практичного застосування у виробничих ситуаціях. Синтез цих здібностей і є сутністю їх інтеграції, що обумовлює реалізацію дидактичного *принципу інтегрованого процесу навчання*. При цьому даний вид інтеграції, за визначенням Р.Мартінової, є процесуальним, так як студенти набувають інтегрованих умінь в єдиному процесі навчання [134].

У нашому випадку набуті читацькі вміння, наприклад, по темі «Вогні» будуть тут же, тобто під час того самого заняття, реалізовуватися для вирішення наступних виробничих завдань: 1) розшифруйте абрєвіатури вогнів на навігаційній карті і скажіть як залежить проведення судна від цих вогнів; 2) покажіть на карті шлях проходження судна, якщо ви побачите такі вогні: а) VQ Fl (3) 5s; б) VQ Fl (6) + LFl.10s; в) VQ Fl (9) 10s.

3. Навчання читання англомовних аутентичних лоцій також має ґрунтуватися на *принципі системності і послідовності в навчанні*. Цей принцип відображає необхідність організації навчання в строгій логічній послідовності, тобто таким чином, щоб нові знання спиралися на раніше набуті і в свою чергу ставали фундаментом для засвоєння наступних (В.Онищук, 1987, 49). Зі сказаного випливає, що даний принцип ґрунтується на діалектичному законі взаємозв'язку і взаємозалежності предметів і явищ реально існуючого світу. Реалізація цього принципу в процесі навчання має проявлятися у вивченні такого лінгвістичного і смислового матеріалу, який здатний з'єднуватися з раніше вивченим, що призведе не тільки до його системного повторення, а й поступового розширення лінгвістичних і мовленнєвих можливостей студентів, не допускаючи утворення прогалин у їх знаннях. З практичної точки зору для судноводіїв реалізація цього принципу гарантуватиме їм засвоєння професійного змісту, а значить і практичного застосування професійних знань.

4. Вищеописаний принцип перегукується із запропонованим Р.Мартіновою *принципом обов'язкового засвоєння на занятті нового матеріалу і його різнопланового з'єднання з раніше вивченим* (Р.Мартінова

2007, 31). У світлі цього принципу слід враховувати досягнення міцних знань мовних явищ, що вивчаються, на занятті його першого пред'явлення, що з одного боку алгоритмізує діяльність викладача по засвоєнню навчального матеріалу, а з іншого боку, створює передумови для його практичного застосування у позааудиторній практиці. Поєднання ж нового і вивченого матеріалу має здійснюватися не тільки на основі найбільш частотних варіантів синтезу мовних одиниць, але й з урахуванням специфічних лінгвосеміологічних потреб викладу професійних знань. Реалізація даного принципу особливо важлива при навчанні читання лоцій, коли в різних випадках лінгвістичний взаємозв'язок семантизується по-різному, наприклад слово «*pilot*». Як видно з прикладу, слово «*pilot*» в словосполученні «*a pilot card*» призводить до семантизації фрази «*лоцманська картка*». А це ж слово в словосполученні «*to pilot a vessel*» призводить до його іншої семантизації, а саме – «*вести судно*». Диференціація цих лінгвістичних явищ у виробничій практиці судноводіїв набуває істотного значення. Зі сказаного очевидно, що передбачувана методика має складатися з вправ на вивчення багатозначних професійних термінів і їх рецептивного і репродуктивного вживання в мовленні.

5. Так як лоції представляють собою матеріал, який підлягає абсолютному розумінню, студенти мають навчитися самостійно читати їх і засвоювати їх зміст. Звідси впливає необхідність реалізації *принципу самостійності і активності навчання*. Ці обидві якості тісно пов'язані між собою, але проявляються по-різному. Так, активність в читанні лоцій реалізується через професійну потребу ознайомлення з реальним станом всіх акваторій, щоб уникнути можливих небезпек і загроз судноводіння. Варто відзначити, що самостійність навчання в даному випадку пов'язана з розумінням змісту автентичних англійських лоцій далеко не завжди відповідає реальним навчальним можливостям студентів. Багато з них зазнають труднощів при семантизації типового для лоції мовного матеріалу, при синтезі окремо осмислених частин речення для отримання загального змісту всієї фрази, а також при необхідності збереження в пам'яті всієї інформації, що сприймається,

через постійне переключення уваги з її змісту на лексико-граматичну форму. Тому для забезпечення такої необхідної самостійності в читанні об'ємних за змістом лоцій до відправлення судна необхідно попередити виникнення мовних проблем шляхом детального вивчення лексичного складу лоцій, формування навичок семантизації багатозначних слів, ідіоматичних виразів і типових граматичних зворотів мови.

6. Труднощі в читанні лоцій може нівелюватися за допомогою накопичення лінгвістичних знань, тобто повторення кожної наступної лінгвістичної інформації в поєднанні з усією раніше вивченою, що буде проявлятися в реалізації *принципу накопичення матеріалу, що вивчається*. Структуруючи навчальний матеріал за темами, ми вже на с.25 схематично показали лінгвотематичне накопичення відомостей у навчальних лоціях. У дидактичному відношенні представлений підхід забезпечує багаторазове повторення інформації, що вивчається, не допускає її забування і поступово розширює лінгвістичні і мовленнєві можливості студентів. При цьому важливо враховувати, щоб такі навчальні тексти зберегли свою змістовну наближеність до їх автентичних аналогів, щоб не знижувати мотиваційні потреби читання.

Нам видається, що такі тексти як лоції більшою мірою, ніж будь-які інші пред'являються з урахуванням названих вимог. Адже кожна акваторія порту характеризується не одним показником, наприклад, вогнями або буями, а багатьма: небезпеками, течіями, портовими правилами і т.д. Саме цей факт дозволяє описувати кожну акваторію з використанням одного і того самого лексико-граматичного складу.

II. Методичні принципи.

1. При навчанні читання лоцій текстовий матеріал відбирається виходячи з реальних потреб студентів ознайомитися з умовами певної акваторії, що ніяк не залежить від їх попередніх лінгвістичних знань. У зв'язку з цим може виявитися так, що необхідний для читання матеріал містить в собі багато незнайомої лексичної інформації і тому пропоновані для читання лексеми не вводилися попередньо і не оброблялися в усно-мовленнєвій практиці.

Ознайомлення з ними відбувається одночасно як в письмовій, так і в усній формі. Це припущення передбачає реалізацію *принципу довільної опори на усне мовлення*, тобто не обов'язкового усного випередження у роботі над новою навчальною лексикою. Такий стан, з одного боку, ускладнює процес навчання читання, так як він ґрунтується на незнайомому мовному матеріалі; а з іншого боку – робить цей процес реально мотивованим, так як людина читає те, що їй необхідно для вирішення виробничих проблем.

2. З вищеописаного принципу випливає необхідність читання відразу непростого в технічному відношенні матеріалу і тому усвідомлення правил його озвучування не тільки необхідне студенту, але й обов'язкове. Саме цей факт зумовлює необхідність реалізації *принципу свідомості при навчанні англомовного читання*. Ця свідомість має проявлятися у знанні правил читання, у навичках техніки читання, а також в уміннях побіжного і безпомилкового розуміння значення кожного слова. І хоча студенти, які читають лоції, мають вже вміння нормативно озвучувати кожен прочитану лексему і знати її значення, у більшості випадків виявляється, що вони допускають помилки технічного характеру. Врахування реалізації цього принципу буде проявлятися в системному виконанні вправ з удосконалення навичок читання слів по фонетичній транскрипції, а також розвитку вмінь і їх швидкої семантизації.

3. У першому розділі нашого дослідження ми розглядали лоцію як інтегрований матеріал, так як, з одного боку, англомовне читання – це лінгвомовленнєвий акт, а з іншого – акт професійної діяльності. Отже, швидке читання лоцій з їх повним розумінням має співвідноситися з компетентнісним характером читання, досягнення якого має здійснюватися поетапно.

На першому етапі студенти набувають професійні знання засобами рідної мови, а на наступному етапі закріплюють вивчене засобами іноземної мови. Такий характер навчання співвідноситься з реалізацією *принципу випередження професійної діяльності*. Організація навчання на основі цього принципу забезпечує подальший синтез професійного й іншомовного матеріалу для його міцного засвоєння.

Правомірність даного методичного підходу підтримується результатами дослідження Ю.Стиркіної. Автор пропонує ввести постметодичний період в полілінгвальну систему навчання. Це означає, що один і той самий навчальний предмет, поділений на взаємопов'язані за змістом невеликі частини, викладається різними мовами, починаючи з рідної і закінчуючи кількома іноземними (Ю.Стиркіна, 2002,12).

В умовах підготовки фахівців морського флоту вищеописана методична ідея може реалізовуватися наступним чином: предмет «Навігація та Лоція» вивчається частинами відповідно до поступово ускладнюючого змісту. Перехід до вивчення кожної її наступної частини рідною мовою має передувати вивчення тієї ж частини на іноземній мові. В такому випадку навчальний матеріал повторюється кілька разів: викладачами–предметниками та викладачами іноземної мови, що веде до його глибшого осмислення, запам'ятовування і вільного застосування у процесі виробничої діяльності. У ще більшій мірі цьому сприяє факт його обов'язкового читання, який в силу специфіки самого виду мовленнєвої діяльності обумовлює необхідність глибокого осмислення змісту прочитаного. А його практичне застосування у реальних умовах судноводіння забезпечує трансформацію набутих знань у лінгвопрофесійну компетентність судноводіїв.

4. Основою формування такої читацької компетентності судноводіїв є реалізація двох таких методичних принципів, які приведуть читання до миттєвого і швидкого осмислення прочитаного.

Першим з таких принципів є *принцип мовної здогадки*, тобто асоціативного зв'язку форми слова і його значення. Це означає, що студентам недостатньо знати зміст кожної навчальної лексичної одиниці, їм необхідно відразу асоціювати будь-яку з її форм у відповідне значення. Наприклад, *a pilot* – *лоцман*, *to pilot* – *вести судно*, *piloting* – *лоцманська проводка*. Таким чином, впливає необхідність при введенні лексики представляти студентам її різноманітні форми вживання у реченнях і активізувати кожен з них в рівній кількості навчальних дій, не віддаючи жодній свій пріоритет. В іншому випадку

краще засвоєна лексична форма буде швидше асоціюватися з її змістом, а менш відпрацьована – повільніше. Вважаємо, що реалізація цього принципу нівелює труднощі в осмисленні змісту кожної із лексем при читанні автентичних лоцій.

5. Другим з таких принципів є *принцип контекстуальної здогадки*, який реалізується за умови того, що контекст з його тематичними смисловими і структурними зв'язками актуалізує категорійну приналежність слова (до тієї чи іншої частини мови), яка на основі його форми і взаємозв'язків з іншими словами речення звужує його значення до конкретного значення. Для досягнення умінь контекстуальної здогадки необхідно в навчальному читанні, а в нашому випадку читанні навчальних лоцій, розміщати незнайомі мовні явища поряд з добре відомими словами і виразами, а також з урахуванням їх раніше вивчених граматичних форм. Наприклад: *When requiring a pilot, any merchant vessel is required to hoist pennant “Golf” of the International Code of Signals.*

Потім труднощі контекстуальної здогадки можна поступово ускладнювати, використовуючи в одному реченні навіть кілька незнайомих слів, але в знайомих граматичних формах, або кілька знайомих слів, але в нетипових граматичних формах. Наприклад: а) *T. is precipitous headland from which a shoal bank extends 11 cables N and lies 11 cables SSE from S;* б) *M. is reported to be a detached 8m rocky patch which lies nearly in the middle of the channel and is to be marked by spars.*

Однак розуміння значення слова в будь-якій його формі ще не гарантує розуміння змісту всього речення, в якому різні слова в різних їх формах взаємодіють між собою. Звідси впливає правомірність наступного методичного принципу.

6. *Принцип миттєвого взаємозв'язку граматичної форми речення та його змісту* полягає в тому, що, незважаючи на відносно прості граматичні явища, з яких складаються речення лоцій, їх слід навчитися сприймати автоматизовано. Ніяке граматичне явище не повинно гальмувати осмислення прочитаного. Наприклад, велика кількість модальних форм дієслова у реченнях має миттєво сприйматися в залежності від типу модальності. Для цього передбачувана

система вправ має складатися із завдання на диференціацію значень модальності. Так, речення «*A vessel should enter by the western passage*» означає «Судну необхідно входити західним проходом», а речення «*A vessel may enter by the western passage*» означає «Судно може (йому дозволено) входити західним проходом».

Розглянемо наступну групу прикладів. Речення «*One must not anchor within the restricted area*» має сприйматися як «Заборонено ставати на якір в межах обмеженої зони», а речення з такими самими дієсловами, але в іншому граматичному оточенні, наприклад «*One does not have to anchor within the restricted area*» має сприйматися як «Не обов'язково ставати на якір в межах обмеженої зони» або «Місце стоянки на якір не обмежене тільки зазначеною областю».

Крім того, автентичні лоції можуть складатися з таких фразеологічних єдностей як *off shore, in line bearing, a shoal awash, least depth, a wide berth*, що обумовлює їх засвоєння не тільки для рецептивного пізнання в реченні, а й для продуктивного використання у власному мовленні, щоб навичка оперування ними стала міцнішою і стійкішою.

Ці та багато інших прикладів, взяті з оригінальних лоцій, свідчать про необхідність навчання студентів миттєвої і чіткої диференціації значень граматичних форм і миттєвого сприйняття змісту речень.

Вважаємо, що врахування вищеназваних дидактичних і методичних принципів дозволить створити найбільш раціональну і доступну для більшості студентів методику навчання читання автентичних англомовних лоцій.

2.2. Лінгводидактична модель процесу навчання читання англомовних лоцій майбутніх судноводіїв

Будь-яка методика навчання, у тому числі і методика навчання читання автентичних англомовних лоцій, являє собою не тільки систему вправ по досягненню висунутих цілей навчання, але й весь педагогічний процес. Як відомо, він полягає у висуванні цілей навчання кожної частини навчального

предмета; визначення компонентів змісту навчання (знань, навичок, умінь) для засвоєння визначених частин; вибір методів (прийомів) навчання для гарантованого набуття студентами знань навчального матеріалу, формування навичок його вживання у спрощених лінгвомовленневих діях і розвитку умінь його практичного застосування; а також визначення контрольних заходів для встановлення якості навчального процесу в межах кожної з частин та змісту навчальної діяльності.

Програмування названих параметрів навчальної діяльності та їх графічне зображення призведе до створення лінгводидактичної моделі, яка, за своєю суттю, буде характеризуватися як функціональна і семіотична (С.Бондаренко. Моделювання).

Функціональна – тому що розкриє послідовність виконання всіх педагогічних дій по досягненню кожної із запрограмованих цілей навчання. А їх в нашому випадку – сім, так як зміст лоцій складається з наступних семи тем: «Вогні», «Буї і знаки», «Небезпеки», «Якірні стоянки», «Припливи і течії», «Настанови», «Портові правила». Навчання читання кожної з них буде представляти собою одну підмодель загальної дидактичної моделі. Самостійність підмоделі обумовлюється завершеністю в досягненні проміжних результатів у навчанні. Так, в кінці навчання читання за темою «Вогні» у студентів сформуються не тільки вміння читати матеріал автентичних лоцій в межах визначеної тематики, а й виробничі вміння виконувати професійні дії в рамках осмисленого тематичного змісту.

При цьому самостійність кожної підмоделі не є абсолютною, так як відсутність її взаємозв'язку з наступною призведе до забування вивченого змісту, а звідси і втрати сформованих виробничих умінь.

Семіотична – тому що складається з системи завдань, які передбачають роботу з текстом як з семіотичною одиницею, спрямованою на забезпечення переробки знакової інформації. При цьому реалізація кожної з підмоделі загального процесу навчання забезпечить вихід студента за рамки текстової діяльності, що гарантовано призведе його до можливості виконання тієї

частини професійної роботи, яка буде забезпечуватися реалізацією кожної підмоделі.

Таким чином передбачувана модель буде складатися з наступних ланок: цілі навчання, елементи предмета навчання, компоненти змісту навчання, методи (способи) навчання і контроль результатів навчання.

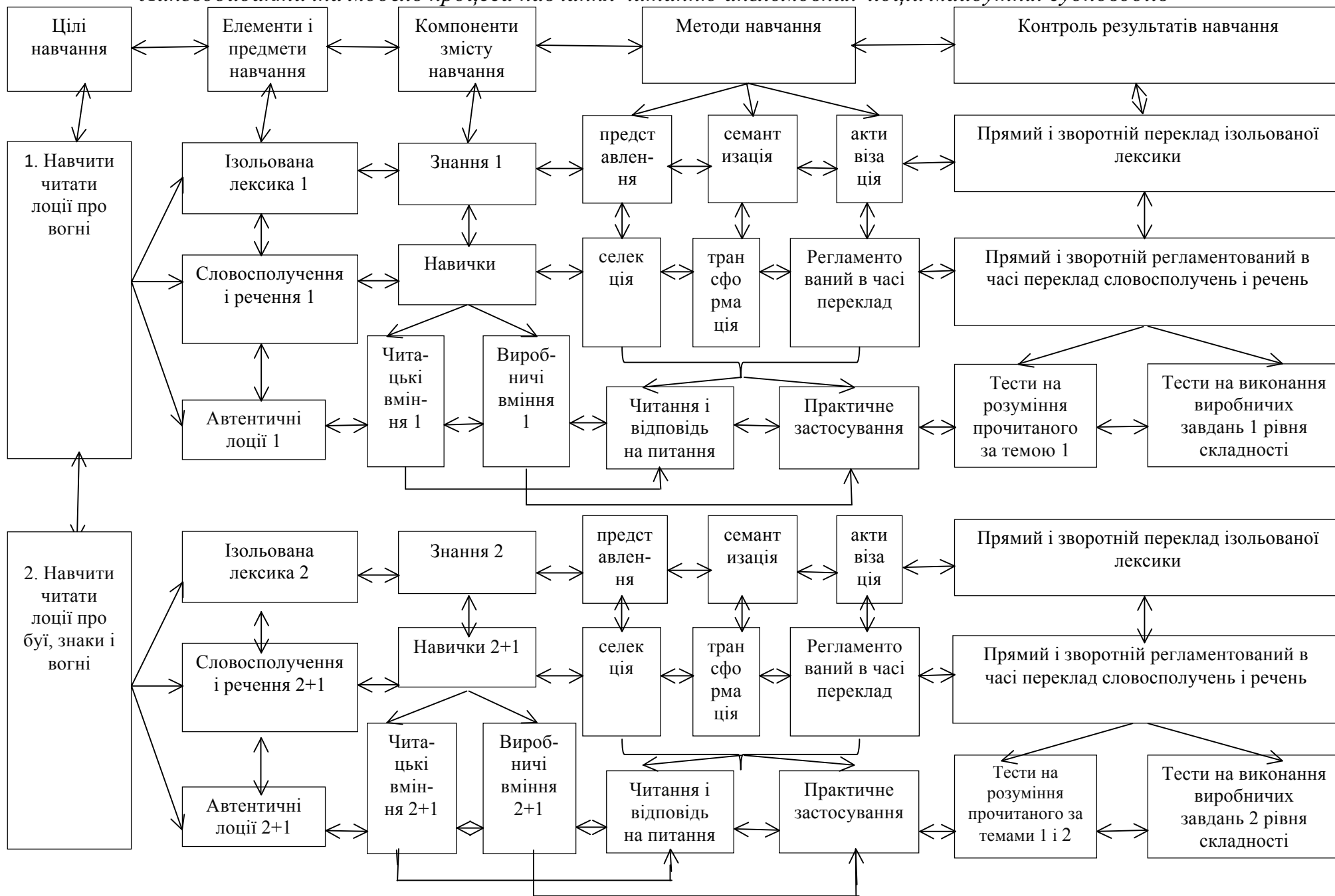
Взаємозв'язок і взаємозалежність цих ланок покажемо у вигляді лінгводидактичної моделі процесу навчання читання англomовних автентичних лоцій студентів морських спеціальностей (с. 64).

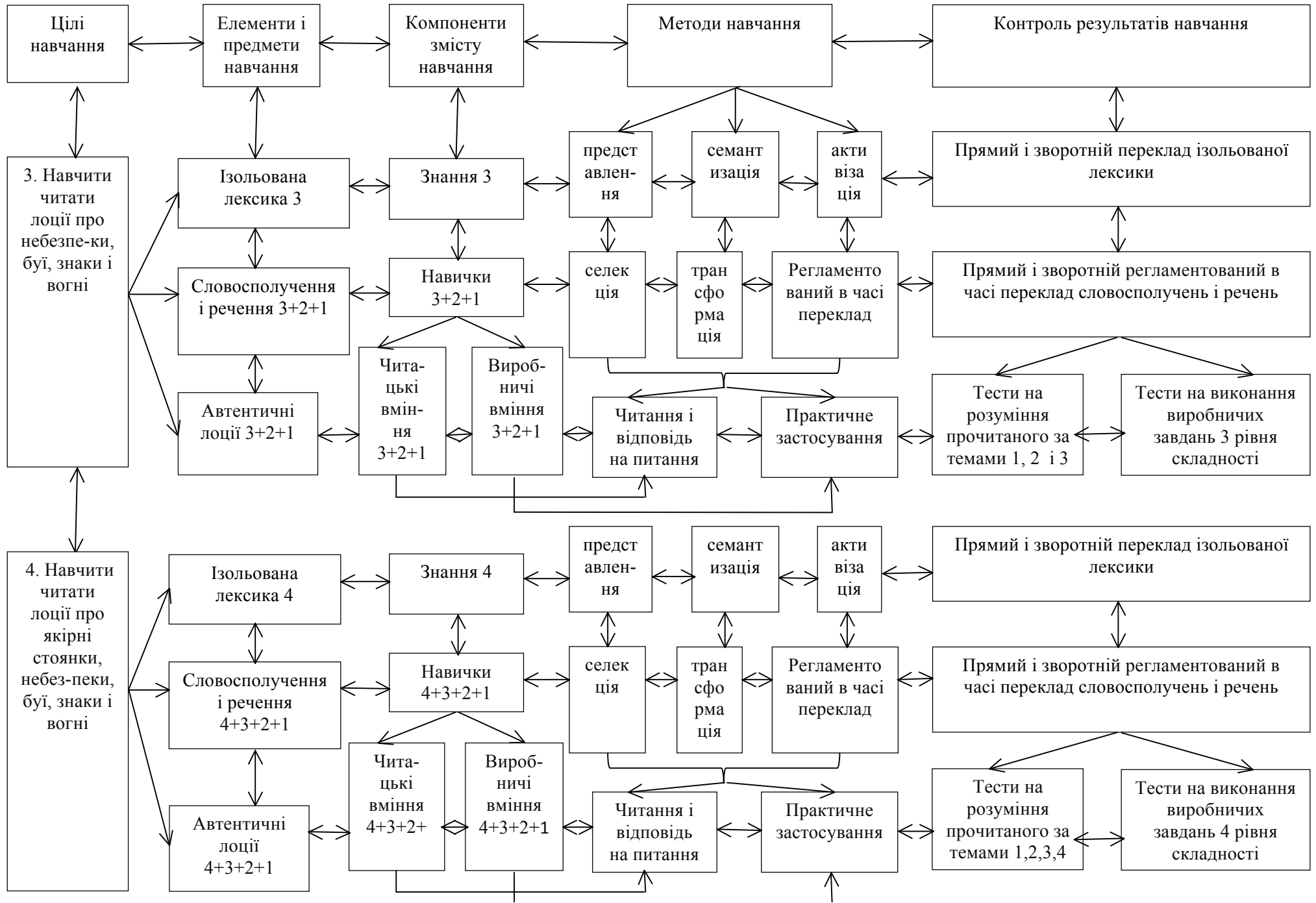
Як видно з моделі, *першою метою* є навчання читання лоцій про вогні. Для цього студентам необхідно набути знання тематичної ізольованої лексики, сформувати навички її вживання в словосполученнях і реченнях з раніше вивченим мовним матеріалом, а потім розвинути вміння: а) читати ту частину автентичних лоцій, в якій йде мова про вогні; б) виконувати виробничі завдання на основі прочитаної інформації.

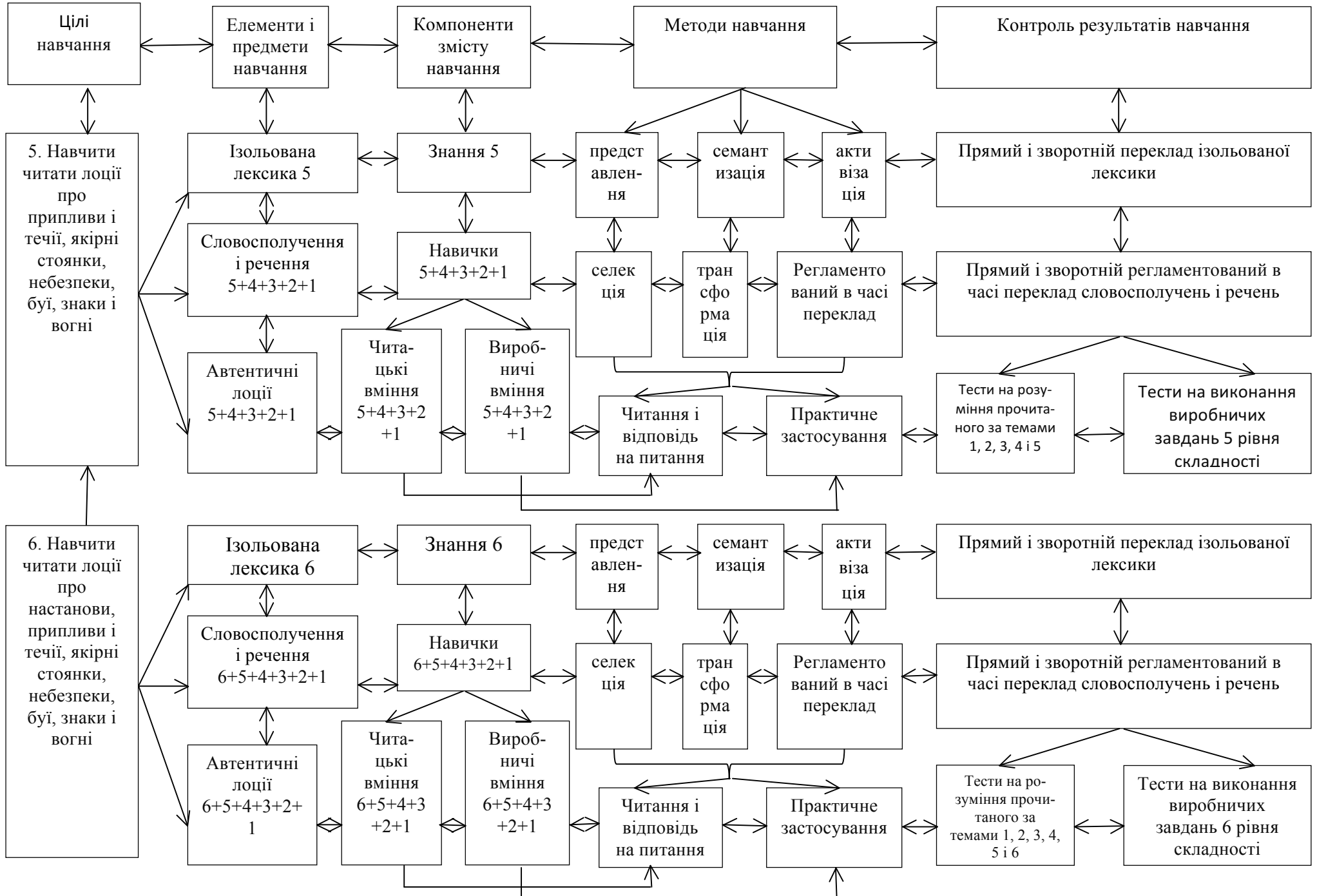
Для набуття знань ізольованої тематичної лексики необхідно пред'явити її в усній і письмовій формі, семантизувати кожен лексичну одиницю з опорою на рідну мову і активізувати її використання шляхом багаторазового читання і вживання в різних мовних ситуаціях. Під «мовною ситуацією» розуміємо такі лінгвістичні обставини, які спонукають вживання навчальних лексем у різних режимах і в різних мовних формах.

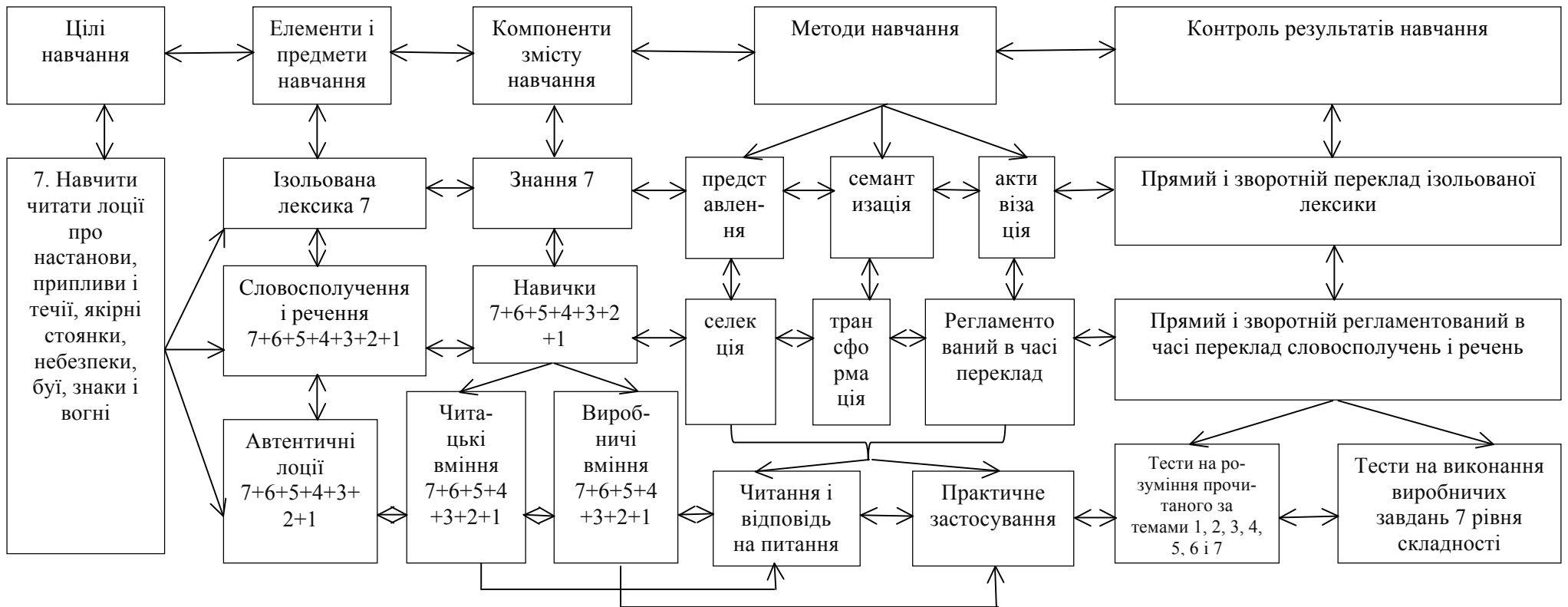
Для формування навичок вживання навчальної тематичної лексики студенти виконують селекційні і трансформаційні вправи. До селекційним вправ відноситься вибір мовної форми словосполучення в залежності від його лінгвістичного оточення. До трансформаційних вправ відноситься трансформація словосполучень і речень з однієї лінгвосмислової форми в іншу. Формування навичок також здійснюється шляхом регламентованого в часі перекладу навчальних словосполучень і речень з рідної мови на іноземну, що забезпечує їх запам'ятовування і автоматичне відтворення.

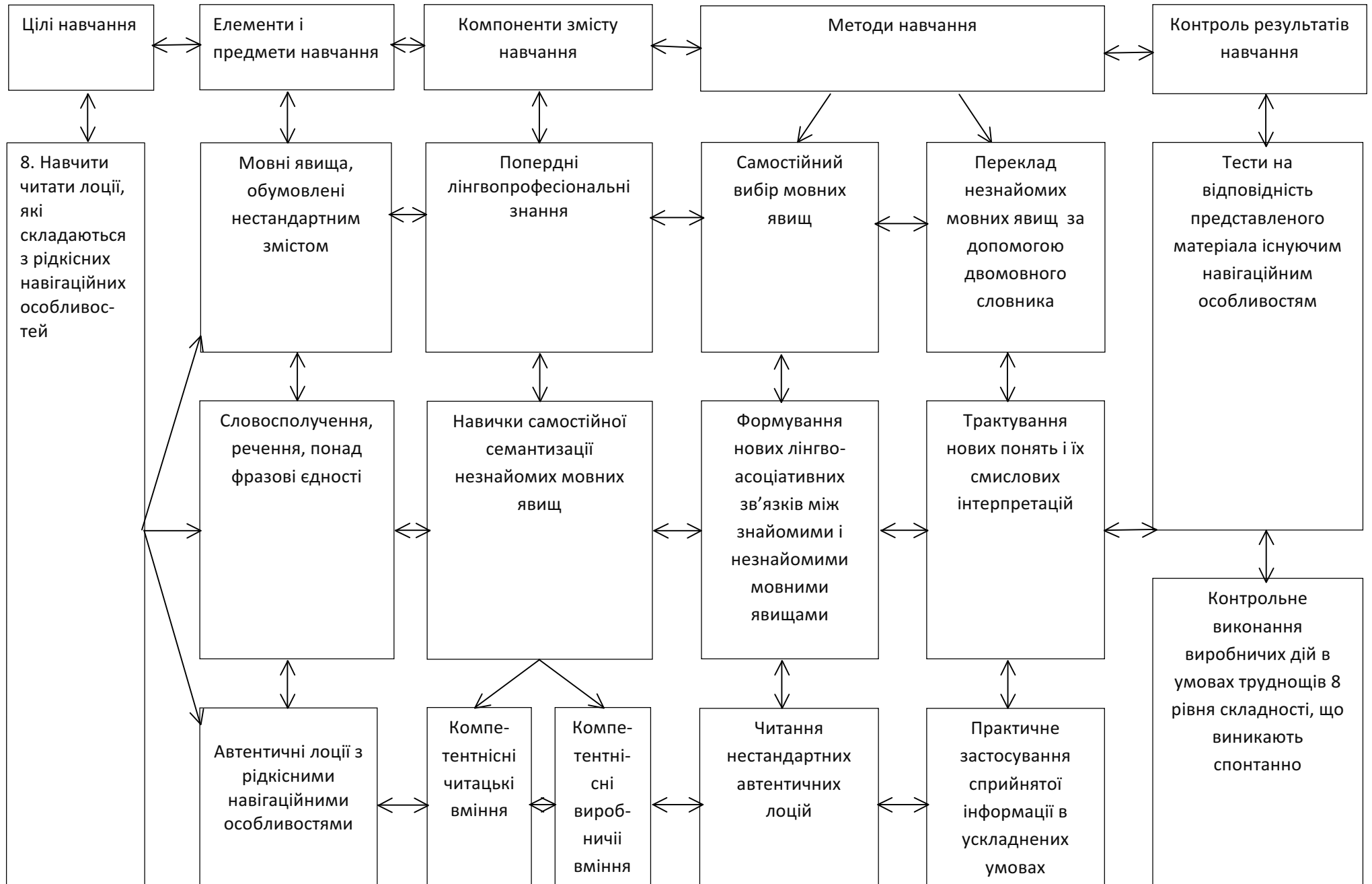
Лингводидактична модель процесу навчання читання англomовних лоцій майбутніх судноводіїв











Для розвитку читацьких умінь студенти читають автентичні тематичні лоції, розуміння яких перевіряється шляхом відповідей на питання. Прикладом такого тексту в рамках першої теми можуть бути наступні автентичні лоції:

1. (466) «Lights. – The range of visibility of lights as given in the Light List and as shown on the charts is the Nominal range, which is the maximum distance at which a light may be seen in clear weather (meteorological visibility of 10 nautical miles) expressed in nautical miles. During weather conditions which tend to reduce visibility, coloured lights are more quickly lost to sight than are white lights. Navigational lights should be used with caution because of the following conditions that may exist:

(467) A light may be extinguished and the fact not reported to the Coast Guard for correction,

or a light may be located in an isolated area where it will take time to correct.

(469) Brilliant shore lights used for advertising and other purposes, particularly those in densely populated areas, make it difficult to identify a navigational light.

(470) At short distances flashing lights may show a faint continuous light between flashes.

(475) On some bearings from the light, the range of visibility of the light may be reduced by obstructions....

(479) Many prominent towers, tanks, smokestacks, buildings and other similar structures, charted as landmarks, display flashing or fixed red aircraft obstruction lights. Lights shown from landmarks are charted only when they have distinctive characteristics to enable the mariner to positively identify the location of the charted structure” (p.20 *United States Coast Pilot 1, U.S Department of Commerce, National Oceanic and Atmospheric Administration, National Ocean Service, Washington DC 1998*).

2. “Lights are the responsibility of Direccion General de Puertos y Costas... They are exhibited from 15 minutes after sunset to 15 minutes before sunrise. Many of the lights on the NW coast of Spain are placed at such elevations as to be frequently obscured by mist; the mariner may therefore have little warning of their proximity” (p.5 *Admiralty Sailing Directions, West coast of Spain and Portugal Pilot, published by the Hydrographer of the Navy, 2005*).

Відповідні виробничі вміння досягаються шляхом виконання реальних виробничих завдань в рамках навчальної тематики. Приклади таких завдань були приведені вище.

Визначення рівня розвитку читацьких умінь з даної теми перевіряється за допомогою використання тестових завдань на розуміння прочитаного, а рівень

розвитку виробничих умінь досягається шляхом виконання тестових навігаційних дій з використанням навігаційних карт й інших технічних пристосувань. Якщо більше 70% учнів продемонстрували високий і середній рівень розвитку читацьких та виробничих умінь в межах навчальної тематики, представляється можливим перехід до висування другої мети навчання.

Друга мета полягає у навчанні студентів читати лоції за новою темою «Буї і знаки», але при цьому також читати ту частину лоції, в якій мова йде про вогні. Висування такої комплексної мети обумовлюється необхідністю систематичного повторення нової інформації в поєднанні з раніше вивченою для недопущення її забування.

З психології навчання іноземної мови відомо, що навички і вміння, що базуються на них, мають тенденцію до руйнування при відсутності їх систематичного підкріплення. Саме тому, при навчанні студентів читання англійських лоцій про буї і знаках повторюється читання про вогні. З методичної точки зору таке повторення, що веде до розширення сутності читацької інформації, забезпечує додаткову активізацію раніше набутих знань і показує можливість їх застосування у складніших мовленнєвих умовах. З виробничої точки зору, проведення судна залежить не тільки від видів вогнів, але і типів буїв і знаків. Тому ускладнення виробничого завдання по відношенню до того, яке виконувалося на підставі читання лоцій по першій тематиці, стає більш наближеним до природних умов навігації. А той факт, що студенти з кожною наступною виробничою дією виконують попередню, гарантовано формує їх виробничі вміння. Тому елементами предмета навчання при реалізації *другої мети* є: 1) частина ізольованої лексики, яка співвідноситься з темою «Буї і знаки»; 2) словосполучення і речення з лексикою з першої і другої теми. У моделі це зображено цифрами 2 + 1, тобто словосполучення і речення з нової теми 2 і попередньої теми 1; 3) автентичні лоції по 2 і 1 темах, тобто лоції про буї, знаки і вогні. Звідси випливає, що читацькі та виробничі вміння також розвиваються за двома темами.

Що стосується прийомів навчання для досягнення другої мети, то вони в процесі набуття знань ізольованих лексичних одиниць по темі 2, є ідентичними тим, які використовувалися в процесі набуття знань ізольованої лексики по темі 1. А методичні прийоми по формуванню навичок і розвитку умінь за двома темами (2 + 1) є за формою ідентичними тим, які використовувалися під час навчання читання по темі 1; але при цьому їх реалізація здійснюється на обширнішому матеріалі – матеріалі двох тем в їх смисловому взаємозв'язку. Наведемо приклад завдань для розвитку читацьких та виробничих умінь на перші дві теми:

1. “The system of buoyage in use in Japanese waters is shown on the diagram. The direction of buoyage for lateral marks is that the *starboard hand* of the channel or fairway (red cones with even numbers in white) is that on the right hand side, and *port hand* (black cones with odd numbers in white) is that on the left hand side of a vessel entering from seaward.

When lit, buoys marking the port hand of channels and fairways usually exhibit green flashing or white flashing lights; buoys marking the starboard hand usually exhibit red flashing lights. Group flashing lights of the appropriate colour are often exhibited by the outermost pair of buoys, and by buoys moored at turning points in a channel and at the junction of two channels.

In Japanese harbours, light structures marking the entrances to artificial harbours and basins normally consist of round concrete towers from 8 m to 11 m in height; those to be left on the port hand when entering are painted white and those to be left on the starboard hand when entering are painted red.

Furthermore, the majority of lighthouses and light-towers situated on the coasts of Japan are round or square, and are painted white” (*p.3 Admiralty Sailing Directions, Japan Pilot Volume II, published by the Hydrographer of the Navy, 1979*).

1. “Middle ground buoys have red and black bands. These buoys have no distinctive shape and may be passed on either hand. However, a can buoy with the upper band black indicates that the main channel is to the right, whilst a conical buoy with the upper band red indicates that the main channel is to the left, for an entering vessel.

Mid channel buoys have black and white stripes. These buoys have no distinctive shape, may be passed on either hand, and should be passed close to, so as to avoid danger.

Isolated danger buoys have red and black bands, exhibit fixed, occulting or isophase lights of white colour and may be can shaped, or any other shape...

Day beacons, stakes and spindles are constructed and distinguished with special reference to each locality, and particularly with regard to the background upon which they are projected. When lights are exhibited, those on the starboard hand on entering are red or white, while those on the port hand are white or green” (p.5; *Admiralty Sailing Directions, China Sea Pilot Volume II, published by the Hydrographer of the Navy, 1998*).

Окрім того, професійні вміння розвиваються на основі виконання наступних комплексних виробничих завдань: 1. Розшифруйте умовні позначення буїв на навігаційній карті і скажіть, як буде залежати рух суден від форми і кольору цих буїв; 2) Розкажіть як ви проведете судно, якщо ви бачите на карті такі буї: а) *body: black with red horizontal bands, topmark: 2 black spheres*; б) *body: red and white vertical stripes, topmark: 1 red sphere*; в) *body: red cylinder (region A), увінчані наступними вогнями: а) Fl (2); б) Iso; в) Fl.R (region A)*.

Для перевірки якості навчання читання англomовних автентичних лоцій за першими двома темами, студенти виконують тестові завдання на розуміння прочитаного, яке являє собою опис буїв, вогнів і знаків в будь-якому порту світу, а також тестові завдання на виконання пов'язаних з ними виробничих процесів. За умови досягнення високого і достатнього рівня розвитку читацьких і виробничих умінь в межах перших двох тем стає можливим висування третьої мети навчання.

Третя мета полягає у навчанні студентів читати лоції за новою темою «Небезпеки», але при цьому також читати ту частину лоції, в якій мова йде про буї, знаки і вогні. Тому елементами предмета навчання при реалізації третьої мети є: 1) частина ізольованої лексики, яка співвідноситься з темою «Небезпеки»; 2) словосполучення і речення з лексикою з першої, другої і третьої тем. У моделі це зображено цифрами 3 + 2 + 1, тобто словосполучення і речення з нової теми 3 і попередніх двох 2 + 1; 3) автентичні лоції по 3, 2 і 1 темою, тобто лоції про небезпеки, буї, знаки і вогні. Звідси випливає, що читацькі та виробничі вміння також розвиваються по трьом темам на основі раніше описаних методичних прийомів, реалізація яких здійснюється на ще

більш обширнішому матеріалі – матеріалі трьох тем в їх смисловому взаємозв'язку.

Текстами для розвитку читацьких умінь можуть бути наступні автентичні лоції:

1. «Santubong Entrance to Sungai Sarawak

General information. Kuala Santubong (1 45'N, 110 17'E) is entered between Tanjung Sedungus situated 6 miles SSW of Tanjung Sipang and Tanjung Batuboya. A bank, with depth of less than 1,8 m over it, extends 3 miles N of Tanjung Sedungus.

The fairway of Santubong Entrance lies between these two banks and passes between two detached 1,5 patches lying on the bar. There is a depth of 1,8 m over the bar. This bar is possibly subject to change because of its sandy nature and the freshets that occur; it should not be attempted without local knowledge. During the NE monsoons this entrance is not practicable due to the heavy swell on the bar...

Leading lights. The alignment 162 of the following lights leads from the NNW over the bar to the entrance: Front light (white triangular daymark) (1 42'N, 110 18'E); Rear light (white triangular daymark) (61 m SSE of front light) Thence:

Leading beacons. The alignment of a similar pair of leading beacons situated on the S side of the river 7 cables ESE of Tanjung Batuboya, lead into the fairway.

Above the bar, Singai Satubong has varying depths. It has been reported that there are depths of 1,8 m in the fairway to its junction with Sungai Sarawak.

Sungai Siol (1 36'N, 110 21'E)(chart 1822) enters Sungai Santubong 4 miles above North Junction Point...There are several dangers between Sungai Siol and the junction with Sungai Sarawak at North Junction Point. Local knowledge is essential for proceeding above the point. In 1988 a bridge, a position of which is uncertain, was reported under construction across Sungai Santubong: vertical clearance is reported to be 10 m at MHWS...

(p.85 *Admiralty Sailing Directions, China Sea Pilot Volume II, published by the Hydrographer of the Navy, 1998*).

2. "Utono Seto is entered from Yatsushiro Kai between Shimo-Utono, the NE extremity of Amakusa Kami Shima, and Kami-Utono Hana, the S extremity of Senzokuzozo Shima, 6 cables NNE. A light-tower stands on Shimo-Utono Hana and an auxiliary light mounted on it, illuminates a white beacon marking the outer end of a reef extending from the point. A similar reef extends about 1 cable S from Kami Utono Hana, limiting the navigable width of the channel to 4 cables. Satsuma Se Light is exhibited from a beacon (red and black in bands) standing on a reef 6 cables NW of Kami Utono Hana. Sukihana Se patch, with a depth of 4.1 m (14 feet), lies at the extremity

of a rocky spit extending nearly 2 cables NNE from the E extremity of Takamoku Shima. A light-buoy (red; red light group flashing 2 every 6 seconds) is moored close N of Sukihana Se.

Detached rocky patches extend 11 cables N from the N extremity of Se Shima and are marked at their N end by a can light-buoy (red; red light flashing every 3 seconds); similar patches extend 1 cables S from Ebisu Hana and are marked on their S edge by a light-buoy (black; white light flashing every 3 seconds). The width of Yanagino Seto channel is limited to about 1 cables by drying ledge. ... Sukihana Se, with a depth of 4.1 m (14 ft), lies at the extremity of a rocky spit extending nearly 24 cables NNE from the E extremity of Takamoku Shima. A conical light-buoy (red: red light group flashing 2 every 6 seconds) is moored close N of a submerged pinnacle at Sukihana Se.”

(p. 114,115 ADMIRALTY SAILING DIRECTIONS JAPAN PILOT Volume II 7th Edition 1979)

А для розвитку виробничих умінь можуть використовуватися такі завдання: 1. *Визначте небезпеки на навігаційній карті, опишіть їх і прокоментуйте дії вашого судна для того, щоб уникнути їх; 2. Прокоментуйте особливості проходження фарватеру (за вибором викладача) на основі прочитаної в лоціях інформації про небезпеки, буї і знаки, які їх огороджують, і попереджувальні вогні; 3. Підійдіть до карти і покажіть шлях прямування судна, з урахуванням небезпек, огорожених буями і знаками, а також попереджувальними вогнями.*

Для перевірки якості навчання читання англійських автентичних лоцій по першим трьом темам студенти виконують тестові завдання, ідентичні описаним при перевірці досягнення мети 2. Якість розвитку виробничих умінь визначається шляхом виконання виробничих дій, відповідних виробничих завдань по досягненню встановлених умінь. Високий і середній рівень читацьких і виробничих умінь, що розвиваються, у значної кількості студентів свідчить про можливість висунення четвертої мети навчання.

Четверта мета полягає у навчанні студентів читати лоції за новою темою «Якірні стоянки», але при цьому також читати ту частину лоції, в якій мова йде про небезпеки, буї, знаки і вогні. Тому елементами предмета навчання при реалізації четвертої мети є: 1) частина ізольованої лексики, яка співвідноситься з темою «Якірні стоянки»; 2) словосполучення і речення з

лексикою з першої, другої, третьої і четвертої тем. У моделі це зображено цифрами 4 + 3 + 2 + 1, тобто словосполучення і речення з нової теми 4 і попередніх тем 3 + 2 + 1; 3) автентичні лоції по 4, 3, 2 і 1 темі, тобто лоції про якірні стоянки, небезпеки, буї, знаки і вогні. Звідси випливає, що читацькі та виробничі вміння також розвиваються по чотирьом темам на основі раніше описаних методичних прийомів, реалізація яких здійснюється на ще більш обширнішому матеріалі – матеріалі чотирьох тем в їх смисловому взаємозв'язку.

Текстами для розвитку читацьких умінь можуть бути наступні:

1. “ESE of Gibraltar Airport runway (36°09'N 5°21'W), the approach to which is marked by a line of three light buoys (special) orientated E/W. Several wrecks lie within a radius of 4 cables of the W buoy, as shown on the chart. A marine farm extends from 31/2 to 81/2 cables N of the centre light buoy. Mala Bahia extends 3 miles N from the runway to Punta Torre Nueva, it has a sandy beach and no dangers beyond 5 cables offshore. Mala Bahia (Bad Bay) is so named because it is dangerous with E or SE winds and is difficult to clear in bad weather; it is not recommended as an anchorage. Thence: ESE of the entrance to La Atunara Fishing Harbour (36°10' 75N 5 19'.95W) (2.29) which is marked by lights. Outfalls extend 394 and 71/4 cables E from a position on the shore 6 cables NNE of the harbour. A submarine cable lands in a similar position, and anchoring is prohibited up to 3 miles E and 3 cables either side of the cable. A marine farm, marked by lights (special) lies 2 miles NE of the harbour.

Anchorage. The best anchorage for large vessels can be obtained about 1 mile ENE of the head of Dique Sur at Puerto de Roquetas de Mar, in a depth of about 30 m, coarse sand, taking care to avoid the sewage outfall extending about 7 cables ESE from the coast about 5 cables N of the head of Dique Sur. Small vessels can obtain anchorage closer inshore about 4 cables E of the head of Dique Sur, in depths of about 10 to 13 m, sand and clay, care should be taken to avoid a rocky patch, with a depth of 16 m, lying about 7 cables NE of Castillo de Roquetas (36°45'.3N 20°36' 3W) (2.119). This anchorage should be abandoned when an E wind threatens.

Useful marks: Black truncated pyramidal tower, yellow top and S cardinal topmark, standing at the head of the groyne close W of the harbour entrance. White round tower, 4 m in height, standing at the E breakwater head. A similar tower stands on the W breakwater head.”

(р.87, 110 автентичных лоций ADMIRALTY SAILING DIRECTIONS Mediterranean Pilot Volume 1, 14th Edition)

2. “Anchorage. The outer anchorage, which is exposed, lies within the W part of a circle of 3 miles radius centred on Naha Ko Middle Light-buoy. The quarantine anchorage, indicated on the chart, lies close

W of Kanno Bise. A disused spoil ground lies close W of this anchorage; N of the anchorage a submarine cable is laid from a wave recorder on the sea bed, ESE and E to the shore. The inner anchorage lies to the E of Kanno Bise. This anchorage is comparatively safe but is surrounded by coral reefs and the bottom is foul in places: vessels without local knowledge should take the pilot's advice before selecting a berth. In bad weather and particularly at the time of a typhoon, the inner anchorage is not safe. It is reported that large vessels seek shelter in Oshima Kaikyo, 145 miles NE at the S end of Amami Shima, and small vessels of less than 1,000 tons either in Unten Ko or in Kerama Retto.

Kin Wan to the W of a line joining Kin Misaki and the NW extremity of Heianza Shima is encumbered with reefs and shoals. The channel into the bay is entered between Kin No. 1 Light-buoy and Kin No. 2 Light-buoy, 5 cables N; thereafter the channel is marked by light-buoys and buoys. The channel is swept to a least depth of 15 m to within 2 miles of the front leading light. Leading lights are exhibited at the head of Kin Wan each from a white concrete tower, 9 m in height; the front light ($26^{\circ}24' N$, $127^{\circ}50' E$) is at an elevation of 34 m and the rear light at an elevation of 98 m. The lights in line, bearing 268° , lead close N of Mengui Sho Light-buoy and through the buoyed channel to the inner part of Kin Wan. A buoy (black and red in bands) marks the E side of a shoal, swept to 2.4 m, lying 2 miles ENE of the front leading light...

...Yanaha Shima, a cultivated island from 9 m to 15 m high, lies on a reef close S of Izena Shima; the passage between the islands is encumbered with reefs and is impassable except for a narrow passage marked on each side by a beacon.

Anchorage. Sheltered anchorage can be obtained, according to the direction of the wind, off the E and W sides of the reefs lying between Izena Shima and Yanaha Shima. The anchorage on the E side is known as Izena Hakuchi and affords anchorage in depths from 23 m to 32 m, sand with a rock, 4 m (14 ft) high, close off Gusuku Saki, in line with Orogame Shima, 20 m (68 ft) high, 3 cables NE bearing 039° and 8 cables distant from the rock. There are shoals close N and WSW of this position.

Landmark. The white beacon, 35 m in height, lies about 3 cables NNW of the pier and is a good mark for approaching the berth.

Gushicha Nanro (Heido), the channel to the S of Gushicha Shima, is about 8 cables wide; the extremities of the coral reefs on either side of it are nearly always marked by breakers. Gushicha Hokuro, the channel to the N of Gushicha Shima, is only 3 cables wide at its narrowest part.

Kote Nan, on the N side of the W approach to these channels, is a rock which dries 1.8 m (6 ft) lying on a detached bank. About 1 mile S of Kote Nan there is a coral shoal with a least depth of 8.2 m (27 ft) over which there are tide rips Naka Ne, 8 cables NE of Kote Nan, dries 1 m (4 ft) and lies at the N end of a detached shoal. There are coral shoals which are always marked by tide rips,

within 8 cables SSE of Naka Ne Onna. Taking bearing less than 179 and open W of Bise Saki, or alternatively Ikosuko Yama on le Shima bearing less than 192, lead W of these dangers.”

(p. 77, 82 Admiralty Sailing Directions, Japan Pilot Volume II, 7th edition 1979)

А для розвитку виробничих умінь можуть використовуватися такі завдання: 1. *Визначте типи ґрунтів в місцях якірних стоянок на навігаційній карті, скажіть яка якірна стоянка буде краще для вашого судна, і поясніть чому;* 2. *Прокоментуйте особливості підходу до якірної стоянки в зазначеній викладачем акваторії на основі прочитаної в лоціях інформації про якірні стоянки в даній акваторії, про небезпеки при підході до них, буї і знаках, які їх огорожують, і попереджувальні вогнях;* 3. *Виберіть на карті найсприятливіше місце для стоянки судна на якір, обґрунтуйте ваш вибір і вкажіть шлях прямування вашого судна до цієї якірної стоянки з урахуванням небезпек, огорожених буями і знаками, які увінчані відповідними вогнями.*

Для перевірки якості навчання читання англійських автентичних лоцій за першими чотирма темами студенти виконують тестові завдання, ідентичні описаним при перевірці досягнення мети 3. Якість розвитку виробничих умінь визначається шляхом виконання виробничих дій, відповідних виробничих завдань для досягнення встановлених умінь. Високий і середній рівень читацьких і виробничих умінь, що розвиваються, у значної кількості студентів свідчатиме про можливість висунення п'ятої мети навчання.

П'ята мета полягає в навчанні студентів читати лоції за новою темою «Припливи і течії», але при цьому також читати ту частину лоції, в якій мова йде про якірні стоянки, небезпеки, буї, знаки і вогні. Тому елементами предмета навчання при реалізації п'ятої мети є: 1) частина ізольованої лексики, яка співвідноситься з темою «Припливи і течії»; 2) словосполучення і речення з лексикою з першої, другої, третьої, четвертої та п'ятої тем. У моделі це зображено цифрами 5 + 4 + 3 + 2 + 1, тобто словосполучення і речення з нової теми 5 і попередніх тем 4 + 3 + 2 + 1; 3) автентичні лоції по 5, 4, 3, 2 і 1 темах, тобто лоції про припливи і течії, якірні стоянки, небезпеки, буї, знаки і вогні. Звідси випливає, що читацькі та виробничі вміння також розвиваються по п'яти

темах на основі раніше описаних методичних прийомів, реалізація яких здійснюється на ще ширшому матеріалі – матеріалі п'яти тем в їх смислового взаємозв'язку.

Текстами для розвитку читацьких умінь можуть бути наступні:

1. "Tidal streams in Ensenada de Malaga have been observed to set proximately 240° and 060°, with a rate of about 1/2 kn at springs. It is reported that the streams run more strongly in the vicinity of the Dique del Oeste. Offshore the tidal streams are negligible compared with the currents.

Current. About 3 miles offshore the current sets E which is the main Mediterranean current. However it has been observed that close inshore the current has formed an eddy and, in the vicinity of Malaga, sets W. The direction of the wind, the state of the sea and the tide have considerable influence on the rate and direction of the current. On the meridian of Malaga, the rate of the main E-going current in the offing may be considerable, but that of the eddy is insufficient to affect navigation.

Outer anchorages. Designated dangerous cargo anchorages A, B and C are established as shown on the chart. These anchorages offer shelter from SW and NW winds, and from tidal streams setting NE. A general designated anchorage area lies close NW of dangerous cargo anchorage A, as shown on the chart. Anchoring should not be attempted during strong NE to SE winds with accompanying tides.

Rock. Laja Bermeja has a least depth of 2.5 m, and lies about 1 1/4 cables SW of the harbour entrance. The sea nearly always breaks over it and a light (E Cardinal daymark on beacon, yellow band, 7 m in height) (36°35.4N 4°30.9W) stands on the shoal.

Useful marks:

Light (conical masonry tower, green band, 5 m in height) (36°35'.57N 4°30'.82W) standing at the SW head of Dique Sur at the entrance to the harbour.

Light (E cardinal mark on conical masonry tower, 5 m in height) (36 35'. 48N 4°30'.48W), standing at the NE head of Dique Sur.

Light (conical masonry tower, green band, 3 m in height) standing on Dique Sur about 480 m E of the SW head.

Light (conical masonry tower, red band, 3 m in height) standing at the head of the breakwater on the W side of the entrance to the harbour.

It is reported that these lights are difficult to see on account of the mass of shore lights in the area Torre Bermeja (low, rounded tower) (36°35' 84 N 4°30.94 W) standing close to Benalmadena

Marina is only barely visible. It marks the start of the 8 mile long beach which stretches N from the port as far as Malaga.”

(p. 92, 93 *Admiralty Sailing Directions, Mediterranean Pilot Volume 1, 14th edition 2011*)

2. “Tokuno Shima

Tokuno Shima, a mountainous island, is situated 18 miles NE of Okinoerabu Shima. It is partly wooded and in part cultivated, and Inokawa Take (27°47' N, 128°58' E) near its centre, attains an elevation of 641 m (2107 ft); it has a television tower on its summit.

Tidal streams. In the vicinity of Tokuno Shima, the tidal stream is N-going on the rising tide and S-going on the falling tide; the N-going stream begins about 3 hours after LW and the S-going stream begins about 3 hours after HW off the S extremity of Tokuno Shima, the respective streams are: NW-going at 1 to 2 knots, SW-going at 1 to 2 knots.

Between 2 and 3 miles off the N coast of the island, the S- going stream takes an E-going direction at a rate of about 3 knots, to join the S-going stream along the E coast. The N-going stream on the E side of the island gradually increases its rate with latitude until, in the vicinity of Tombara Iwa (2.57), it attains a maximum of 4 knots.

It has been observed that during the SW monsoon period both the flood and ebb streams are S-going about 4 miles off the SE coast of Tokimo Shima; the rate of the flood stream reaches 2 knots but the rate of the ebb stream is less than 1 knot.

Hetono (27°48' N, 128°53' E), a small bay fringed with rocks, lies 5 miles N of Inutabu Misaki: a rocky reef extends about t mile offshore from the S point of the bay.

There is a quay, with a light-tower at its W end, on the N side of Hetono Ko which is suitable for vessels up to 500 tons.

Small vessels with local knowledge can obtain temporary anchorage, sheltered from E winds, in depths from 25 m to 30 m, sand, off Hetono Ko, but the depths are greater than 100 m at a distance of 3 cables offshore. To avoid the reef on the S side of the entrance, the anchorage should be approached from NW.

Yonama (Sanafana) Saki (27° 53' N, 128°54' E) is the NW extremity of Tokuno Shima; a lighthouse stands on the headland. A rock which dries 1.8 m (6 ft), lies 1 cable NW of Yonama Saki with a 5.5 m (18 ft) patch close NW of it. A local magnetic anomaly has been reported about 15 miles WNW of Yonama Saki.

Kanami Saki, the NE extremity of Tokuno Shima, lies 4 miles E of Yonama Saki and is a spur descending NE from a prominent hill, 251 m high. Tombara Iwa, a group of steep-to rocks, lies 2 miles NNE of Kanami Saki: the highest rock is 48 m (159 ft) high and red, and has a pointed summit.

A light-tower stands on Kanami Saki and an auxiliary light, mounted on the tower, shows over Tombara Iwa. Except at slack water there are always tide rips between Kanami Saki and Tombara Iwa; they are particularly heavy at Springs.”

(p. 85 Admiralty Sailing Directions, Japan Pilot Volume 2, 7th edition 1979, published by the Hydrograper of the Navy)

А для розвитку виробничих умінь можуть використовуватися такі завдання: 1. Покажіть на навігаційній карті умовні позначення припливів і течій, розкажіть про їх швидкості, напрямки і можливий вплив на рух вашого судна; 2. На основі прочитаної в лоціях інформації про припливи-і постійні течії на зазначених викладачем якірних стоянках, розкажіть про вплив цих течій на судно під час якірної стоянки, а також під час руху судна до місць якірних стоянок, з огляду на небезпеку при підходах до них, буї та знаки, що огорожують їх, і попереджувальні вогні; 3 Вкажіть на карті найбільш сприятливе місце для стоянки вашого судна на якір, з урахуванням постійних і припливно-відливних течій, зазначених на ній, обґрунтуйте ваш вибір і вкажіть шлях прямування вашого судна до цієї якірної стоянки з урахуванням небезпек, огорожених буями і знаками, які увінчані відповідними вогнями.

Для перевірки якості навчання читання англійських автентичних лоцій по першим п'яти темах студенти виконують тестові завдання, ідентичні описаним при перевірці досягнення мети 4. Якість розвитку виробничих умінь визначається шляхом виконання виробничих дій, відповідних виробничих завданнях для досягнення встановлених умінь. Високий і середній рівень читацьких і виробничих умінь, що розвиваються, у значної кількості студентів буде свідчити про можливість висунення шостої мети навчання.

Шоста мета полягає у навчанні студентів читати лоції за новою темою «Настанови», але при цьому також читати ту частину лоції, в якій мова йде про припливи і течії, якірні стоянки і ґрунти, небезпеки, буї, знаки і вогні. Тому елементами предмета навчання при реалізації шостої мети є: 1) частина ізольованої лексики, яка співвідноситься з темою «Настанови»; 2) словосполучення і речення з лексикою з першої, другої, третьої, четвертої, п'ятої та шостої тем. У моделі це зображено цифрами 6 + 5 + 4 + 3 + 2 + 1, тобто

словосполучення і речення з нової теми 6 і попередніх тем 5 + 4 + 3 + 2 + 1; 3) автентичні лоції по 6, 5, 4, 3, 2 і 1 темах, тобто лоції про настанови, припливи і течії, якірні стоянки і ґрунти, небезпеки, буї, знаки і вогні. Звідси випливає, що читацькі та виробничі вміння також розвиваються за шести темами на основі раніше описаних методичних прийомів, реалізація яких здійснюється на ще обширнішому матеріалі – матеріалі шести тем в їх смисловому взаємозв'язку.

Текстами для розвитку читацьких умінь можуть бути наступні:

1. Approaches. To Kuchi, the main approach channel to Naha Ko, leads between Asano Bise, a detached reef with a least depth of 2.2 m lying 2 miles N of Omine Saki, and Kanno Bise, parts of which dry 0.6 m, 6 cables NE; thence S of a detached breakwater, 2 cables in length, situated 2 cables SSE of the S extremity of Kanno Bise. A light is exhibited from the SW end of the breakwater.

Naha Ko Middle Light-buoy is moored 8 cables NW of Asano and marks the entrance to To Kuchi; thence the channel to the entrance to the commercial harbour is marked by three pairs of light-buoys.

Leading lights are exhibited, each from a white framework tower; the front light, at an elevation of 15 m, at the seaward end of a quay on the N side of the commercial harbour; the rear light, at an elevation of 38 m, at the head of the harbour. The lights in line, bearing 1270, lead through To Kuchi and into the harbour entrance. Miyako Kuchi, the S approach channel, is entered between Nakano Asase, a shoal patch 1 mile NW of Omine Saki, and Asano Bise, and thence between Asano Bise and the reefs fringing the coast N of Omine Saki; this channel is unmarked and should only be used by vessels with local knowledge.

Yamato Kuchi, the N approach channel to Naha Ko, lies between Jijaka Bise, parts of which dry 0.9 m, situated within 1 mile N of Kanno Bise, and the reefs bordering the reclaimed land forming the W side of the new harbour. The N entrance to Yamato Kuchi is marked by a light-buoy; thence the channel, marked by Nos. 1 and 2 Light-buoys and Nos. 3 and 4 Buoys, leads to the outer harbour.

Yamato Kuchi may be used by vessels up to 3,000 tons, but as the navigable width is restricted by a large number of coral reefs, it should only be used at night by vessels with local knowledge. Mobu Bise, with a least depth of 6.1 m midway between the N extremity of Jijaka Bise and a reef extending NW from the reclaimed land, is unmarked. The outer harbour lies to the E and

SE of Kanno Bise and shoal water on either side of this roadstead is marked by light-buoys. In 1977, a breakwater was under construction between Kanno Bise and Jijaka Bise.

Anchorage. The outer anchorage, which is exposed, lies within the W part of a circle of 3 miles radius centred on Naha Ko Middle Light-buoy. The quarantine anchorage, indicated on the chart, lies close W of Kanno Bise and Tijaka Bise. A disused spoil ground lies close W of this anchorage; N of the anchorage a submarine cable is laid from a wave recorder on the sea bed, ESE and E to the shore. The inner anchorage lies to the E of Kanno Bise. This anchorage is comparatively safe but is surrounded by coral reefs and the bottom is foul in places; vessels without local knowledge should take the pilot's advice before selecting a berth. In bad weather and particularly at the time of a typhoon the inner anchorage is not safe. It is reported that large vessels seek shelter in Oshima Kaikyo (2.62), 145 miles NE, at the S end of Amami Shima, and small vessels of less than 1,000 tons either in Unten Ko (2.38) or in Agono Ura (2.22) in Kerama Retto.

Tidal streams off the entrance to Naha Ko set as follows Between Miyako Kuchi and To Kuchi. At 5 hours after LW-NE-going at a rate of 1/2 knot. At 5 hours after HW-SW-going at a rate of 1 ¼ knots. In the entrance to To Kuchi: At 2 hours after LW-E-going at a rate of 1/4 knot. At 4 hours after HW-SW-going at a rate of 1 ¼ knots. In the area W of Kanno Bise and Jijaka Bise: Flood stream NNE-going at a rate of 2 1/4 knots. Ebb stream SSW-going at a rate of 2 knots.

Cautions. It is reported that the SW-going tidal stream sometimes flows off the reefs into To Kuchi with such force as to inconvenience a vessel entering or leaving. Near the entrance to the commercial harbour, there is a tendency for a vessel to be set towards Miegusuku on the falling tide. Although the shoals in the harbour can usually be seen, there are occasions after heavy rain when the water assumes a whitish appearance.

(p. 77 *Admiralty Sailing Directions, Japan Pilot Volume 2, 7th edition 1979, published by the Hydrograper of the Navy*)

2. "Chart 3112

Nagashima Kaikyo

3.37 Nagashima Kaikyo (32°10' N, 130°05' E) is the S part of the main channel leading from seaward to Yatsushiro Kai and is entered between Nagasaki Hana (3.28) the SW extremity of Naga Shima, and the rocks and islets SE of Gesu Shima (3.29) 3 1/2 miles NW.

Tidal streams. In Nagashima Kaikyo, the stream is going from 1 hour after LW and S-going from 1 hour after HW at Yatsushiro Kai; it attains its maximum rate of about 6 knots in the channel about 3 miles N of O Saki.

Pilotage. Pilots for Minamata Ko (3.44) and Yatsushiro Ko (3.49) board 1 mile S of To Shima. To Shima, conical, 145 m (474 ft) high and fringed with reefs, lies on the W side of the fairway 1 mile NNW of Saki; a light-tower stands on the E extremity of the island.

Dangers. In Se, reefs that dry, lie about midway between the W side of To Shima and the shore NW of it. A light-buoy is moored close S of In Se, and another light-buoy is moored close S of a rock 4 cables NE of In Se. Aka Shima, a cliffy islet with a remarkable pointed rock 8 m (27 ft) high close off its N end, lies on the W side of the main fairway, 9 cables NE of To Shima.

Ugu Shima is a prominent island in the form of a truncated cone, 259 m (851 ft) high situated 4 miles NE of Aka; on its summit are some clumps of pine trees. The channel N of Ugu Shima is partially blocked by a reef; a light-tower stands on Kajiki Saki, a headland N of the N extremity of Ugu Shima.

Kamimate Shima, a rocky islet 13 m high and surmounted by a light-tower, lies 4 cables E of Ugu Shima and is the junction between Nagashima Kaikyo and Hachiman Seto.

Anchorage. A number of small bays and inlets lie on both sides of Nagashima Kaikyo; they afford shelter to small vessels with local knowledge.

Directions for Nagashima Kaikyo. It is advisable to enter Nagashima Kaikyo near slack water to avoid overfalls. Fog is frequently encountered during the summer months. Approaching from seaward, steer with To Shima Light-tower ahead, bearing 005 when abreast the N summit on Gesu Shima, alter course NNE to pass midway between Aka Shima and Naruse Hana, the NW extremity of Naga Shima; thence alter course to bring Mate Shima Light-tower (3.38) ahead, bearing about 051°, to pass about 1 mile SE of Shimomate Shima, an islet 19 m (61 ft) high, situated on a rocky shoal on the NW side of the main fairway when abreast Kami mate Shima, alter course to 018 into Hachiman Seto and thence as directed at 3.38.

Caution. Large numbers of fishing vessels operate in the vicinity of the channels leading to Yatsushiro Kai.

(p. 110 *Admiralty Sailing Directions, Japan Pilot Volume 2, 7th edition 1979, published by the Hydrograper of the Navy*)

А для розвитку виробничих умінь можуть використовуватися такі завдання: 1. На основі прочитаних в лоціях рекомендаціях по входу в порт, зазначений викладачем, розкажіть, які настанови по входу в даний порт можуть бути застосовні до вашого судну. 2. На основі прочитаних в лоціях настанов і рекомендацій при проході зазначених викладачем акваторій, розкажіть, як і які з цих настанов можна застосувати до вашого судну під час якірної стоянки або під час проведення судна з місць якірних стоянок в порт, з огляду на припливно-відливні течії в даній місцевості, небезпеки при підходах до порту, буї та знаки, що огорожують їх, і попереджувальні вогні; 3.

Вкажіть на карті можливі шляхи руху вашого судна з місця якірної стоянки в порту на основі прочитаних настанов, з урахуванням припливно-відливних течій, показаних на карті, а також небезпек, огорожених буями і знаками, які увінчані відповідними вогнями.

Для перевірки якості навчання читання англійських автентичних лоцій за першими шести темами студенти виконують тестові завдання, ідентичні описаним при перевірці досягнення мети 5. Якість розвитку виробничих умінь визначається шляхом виконання виробничих дій, відповідних виробничих завдань для досягнення встановлених умінь. Високий і середній рівень читацьких і виробничих умінь, що розвиваються, у значної кількості студентів буде свідчити про можливість висунення сьомої мети навчання.

Сьома мета полягає у навчанні студентів читати лоції за новою темою «Портові правила», але при цьому читати і ту частину лоції, в якій мова йде про настанови, припливи і течії, якірні стоянки і ґрунти, небезпеки, буї, знаки і вогні. Тому елементами предмета навчання при реалізації восьмої мети є: 1) частина ізольованої лексики, яка співвідноситься з темою «Портові правила»; 2) словосполучення і речення з лексикою з першої, другої, третьої, четвертої, п'ятої, шостої та сьомої тем. У моделі це зображено цифрами 7 + 6 + 5 + 4 + 3 + 2 + 1, тобто словосполучення і речення з нової теми 7 і попередніх тем 6 + 5 + 4 + 3 + 2 + 1; 3) автентичні лоції по 7, 6, 5, 4, 3, 2 і 1 темах, тобто лоції про портові правила, настанови, припливи і течії, якірні стоянки і ґрунти, небезпеки, буї, знаки і вогні. Звідси випливає, що читацькі та виробничі вміння також розвиваються по восьми темах на основі раніше описаних методичних прийомів, реалізація яких здійснюється на ще більш обширнішому матеріалі – матеріалі восьми тем в їх смисловому взаємозв'язку.

Текстами для розвитку читацьких умінь можуть бути наступні:

1. "2.41 Directions. Nakagusuku Wan is not a pilotage area, but a pilot can be arranged from Naha KO for vessels proceeding to White Beach harbour in Katsuren Wan (2.44): the pilot will board off Nakagusuku Wan Entrance Light-buoy. Vessels proceeding to the oil berths, should embark a berthing master in Tatsu Kuchi, S of Tsuken Shima.

Anchorage. Nakagusuku Wan affords anchorage to large vessels in depths from 22 m to 36 m, sand and shells but as after two or three successive days of onshore winds heavy rollers enter the bay, it cannot be considered safe with winds between ENE and ESE. A quarantine anchorage, indicated on the chart, lies N of Kutaka Shima. Violent squalls occur occasionally in Nakagusuku Wan and vessels should allow for this when anchoring.

Tidal streams. In a position about 4 miles E Tatsu Kuchi the tidal stream is N-going from 2-3 hours after LW and S- going from 2-3 hours after HW. In Tatsu Kuchi, the flood stream is weak and the ebb stream attains a rate of about knot. In Kutaka Kuchi both the and ebb streams attain a rate of 1 knot. Caution. In 1945, it was reported that strong currents are experienced in Nakagusuku Wan and that during the ebb stream there was a set towards Tsuken Shima; vessels navigating in the bay should verify their position frequently.

Dangers. Nakagusuku Wan is exposed to winds between E and S, and many reefs and shoals lie within 2 miles of the shore at its head; in addition, a shoal spit extends SSE from its NW corner to a position about 3 miles W of Tsuken Shima. Taira Sone, a drying reef on which stands a light-tower, lies 1 mile N of the S extremity of this shoal spit.

Useful marks. Toyo Sekiyu Sea-berth, consisting of a lighted mooring buoy (red and white in stripes), is situated miles SSE of Kuba Saki in a depth of 21 m; it is suitable for vessels up to 10,000 tons. A submarine pipeline is laid between the buoy and the oil pier 1 mile NW.

A buoyed channel with depths from 15 m to 16 m, is entered close NW of Toyo Sekiyu Sea-berth and leads to Sekiyu Refinery Pier 1 mile S of Kuba Saki; the berth is 360 m long and has depths from 12.3 m to 16.4 m alongside and is suitable for vessels up to 28,000 tons. A light is exhibited from a red mast at each end of the berth.

Nansei Sekiyu Sea-berth, consisting of a lighted mooring buoy (red) is located 21 miles SSE of Kuba Saki in a depth of 26 m it is suitable for vessels up to 250,000 tons. A submarine pipeline is laid between the buoy and the oil pier 2 miles SW.

Esso Standard Refinery Pier, with two dolphin berths at its T-head, is situated 4 miles SSW of Kuba Saki and is suitable for vessels up to 50,000 tons. A light is exhibited on each end and in the centre of the pierhead.

No. 1 Light-buoy is moored on the W side of Naka Sone, a coral reef with a depth of 14.1 m. situated 3 miles SSE of Kuba Saki; No. 3 and No. 4 Light-buoys mark shoals on the S and N sides, respectively, of the approach to Esso Standard Refinery Pier Regulations. The ETA at Esso Standard Refinery Pier should be confirmed or revised 72, 48, 24 and 12 hours before arrival. A vessel awaiting a berth should anchor miles E of the Esso Standard Refinery Pier after embarking the berthing master. Berthing may be carried out at any time of day or night depending on weather conditions. Tugs are available.”

(p. 80-81 *Admiralty Sailing Directions, Japan Pilot Volume 2, 7th edition 1979, published by the Hydrograper of the Navy*)

2. "Aci Trezza

Description. Aci Trezza (37°33'N 15°09'E) stands on the coast, 1 mile SSW of Capo Molini. Most of the houses in the village are red in colour. The village includes a small fishing harbour.

Anchorage can be obtained, in good weather, in the bay to the N between Capo Molini and Isole Ciclopi. The holding is good, but the bottom is rocky in some places; local knowledge is required. Caution. Vessels should put to sea when heavy clouds hang about the crater of Monte Etna, for strong onshore winds may then be expected. See 13.10 and chart for details of marine nature reserve. Local knowledge is advisable for safe navigation.

Regulations. When entering or leaving the harbour vessels must keep to the starboard side of the channel at the mouth of the harbour. The maximum permitted speed is 3 kn. Vessels should avoid passing at the mouth of the harbour; the vessel leaving has precedence. Stopping, fishing and diving are prohibited within 100 m of the S breakwater head. Entering and leaving this small harbour is only permitted during daylight hours. Craft belonging to the harbour master's offices of Catania, Augusta and Riposto may carry out these manoeuvres at night provided they are under the command of the master.

Harbour layout. The small harbour is protected by two moles (N and S) which have several arms. The harbour entrance opens E.

Directions. The harbour is approached from NE taking care not to infringe the prohibited entry area surrounding Isole Ciclopi. See 13.10 and chart for details of marine nature reserve.

Danger. A rocky shoal covered by 1.2 m of water, in depths of 10 m has been reported in the sea area between Aci Trezza and the Isole Ciclopi islands, bearing 208° 1.2 miles from Capo Molini lighthouse. Passage between Isole Ciclopi and the coast is therefore dangerous.

Useful marks: Four light buoys and a light beacon marking the marine reserve.

Useful marks: spherical buoy (37°31'N 15°08'E) exhibiting a light. Ognina (Porto Ulisse) E mole head light (white post, 4 m in height) (37°31' N 15°06'E).

Wreck. A dangerous unmarked wreck (37°31'N 15°07'E) lies in the approaches to Ognina.

Isola di Aci (37°33' N 15°10' E), the largest and N island of Isole Ciclopi, is surmounted by a small tower, and lies about 2 cables offshore.

Berths. Both the N and S moles are quayed internally, while a small quayed dock lies between the and the root of the N mole. The N mole has depths of 5 m, whilst the s mole has depths between 1.5 m and 4 m alongside. On the W shore are two the S part of the harbour there are several floating pontoons for the use of pleasure craft.

(p. 474, 475 *Admiralty Sailing Directions, Mediterranean Pilot Volume 1, 14th edition 2011*)

А для розвитку виробничих умінь можуть використовуватися такі завдання: 1. На основі прочитаної в лоціях автентичної інформації про порт, зазначений викладачем, розкажіть які портові правила діють в ньому. 2. На основі прочитаної в лоціях автентичної інформації про портові правила певного порту, а також про настанови і рекомендації при підході і заході в цей порт, розкажіть як ці правила і рекомендації можна застосувати до вашого судну під час якірної стоянки або під час лоцманської проводки судна з місць якірних стоянок в порт, враховуючи припливно-відливні течії в даній місцевості, небезпеки при підходах до порту, буї, що огорожують їх і вогні, які вони виставляють; 3. Вкажіть на карті можливі шляхи руху вашого судна з місця якірної стоянки в порту на основі прочитаних вами портових правил, настанов, з урахуванням припливно-відливних течій, показаних на карті, а також небезпек, огорожених буями і знаками, які увінчані відповідними вогнями .

Для перевірки якості навчання читання англійських автентичних лоцій за всіма сімома темами студенти виконують тестові завдання, ідентичні описаним при перевірці досягнення мети 6. Якість розвитку виробничих умінь визначається шляхом виконання виробничих дій, відповідних виробничих завданнях для досягнення встановлених умінь. Високий і середній рівень читацьких і виробничих умінь, що розвиваються, у значної кількості студентів буде свідчити про завершення процесу навчання читання автентичних лоцій за вищезгаданими основними сімома темами.

В реальних умовах навігації бувають випадки, коли в процесі руху судна виникають будь-які природні катаклізми, що вимагають зміни розташування навігаційних засобів. У зв'язку з цим в тексті лоції можуть зустрічатися або зовсім незнайомі поняття, що визначають природні катаклізми, і це спричинить вживання в лоції незнайомої лексики, або опис нестандартних умов акваторії, і це спричинить вживання знайомого мовного матеріалу в незнайомих лінгвомовленнєвих ситуаціях.

Сказане обумовлює необхідність ще одного етапу, який буде складатися з реалізації восьмої мети навчання читання лоцій, що складаються з рідкісних навігаційних особливостей. Для досягнення цієї мети предмет навчання буде препаруватися на наступні елементи: 1) мовні явища, обумовлені нестандартним змістом; 2) словосполучення, речення і надфразова єдність, що складаються цих мовних явищ; 3) автентичні лоції з рідкісними навігаційними особливостями.

Засвоєння першого з названих елементів предмета навчання ґрунтується на попередніх, тобто вже наявних в арсеналі студентів знань, як лінгвістичного матеріалу, так і професійного досвіду, які вони здобували в процесі досягнення всіх вищерозглянутих 7 цілей навчання.

Засвоєння другого з названих елементів предмета навчання полягає у формуванні навичок самостійної семантизації незнайомих мовних явищ.

Засвоєння третього елемента предмета навчання, як і раніше, полягає в розвитку як читацьких, так і виробничих умінь. Перші співвідносяться з компетентнісним читанням, а другі – з виконанням компетентнісних виробничих завдань. Компетентнісне читання розглядається в двох напрямках: лінгвістичному і смислово. Перше співвідноситься зі здатністю читача побіжно і безпомилково, тобто автоматизовано декодувати друковані знаки в мовні смислові одиниці, розуміти їх значення в будь-яких з уживаних граматичних форм, а також детермінувати їх взаємозв'язок один з одним. Друге співвідноситься зі здатністю читача сприймати і осмислювати закодовану буквами друковану інформацію, прив'язувати її зміст до особистісного уявлення про суть прочитаного, а також до тих обставин, заради яких здійснюється сам процес читання. Ми поділяємо точку зору G.Westhoff, який до компетентнісного читання також відносить здатність використання прочитаної інформації для досягнення власних цілей, набуття нових знань, можливості активної участі в житті суспільства, а також реалізації сприйнятого значення для вирішення своїх виробничих завдань.

Під компетентнісними виробничими діями ми, слідом за С.Рубінштейном, розуміємо не ті, які виконуються бездоганно, за аналогією з раніше автоматизованими, а ті, які вимагають активізації таких психічних процесів, як аналіз, синтез, узагальнення та висновки для вирішення нестандартних виробничих завдань в ускладнених умовах їх протікання (С.Рубінштейн, 2009, 33). І далі вчений говорить, що виконання таких дій трансформується у відповідну їм діяльність, (С.Л. Рубінштейн, 2009, 34).

Відмінною рисою компетентнісної діяльності є спонтанність її виникнення і при цьому високорівневість її реалізації. З огляду на той факт, що компетентнісна діяльність є високорівневою, але непередбачуваною, у курсантів можуть виникати проблеми з її іншомовним лінгвістичним оформленням. Тому перед тим, як демонструвати вміння компетентнісної виробничої діяльності, яка реалізується засобами іноземної мови, необхідно перш за все набути іншомовні знання способів її вираження. Синтез таких високорівневих виробничих і лінгвістичних знань ми можемо назвати «лінгвопрофесіональними». Вони набуваються шляхом самостійного вибору мовних явищ з автентичних лоцій і їх перекладу за допомогою словника. Навички самостійної семантизації незнайомих мовних явищ формуються на основі лінгвоасоціативних зв'язків між знайомими і незнайомими мовними явищами, а також шляхом трактування нових понять і їх смислової інтерпретації. Компетентнісні читацькі вміння розвиваються шляхом читання нестандартних автентичних лоцій, а компетентнісні виробничі вміння – шляхом практичного застосування сприйнятої інформації в ускладнених навігаційних умовах. Контроль результатів розвитку читацьких умінь здійснюється на основі тестів, які перевіряють відповідність відтвореного змістовного матеріалу існуючим навігаційним особливостям. Контроль якості нестандартних виробничих умінь перевіряється шляхом виконання виробничих дій в умовах спонтанних навігаційних труднощів.

Якщо більшість студентів демонструє високий і середній рівень розвитку читацьких і виробничих умінь, що співвідносяться з 8 метою навчання, ми

можемо вважати процес навчання читання автентичних лоцій майбутніх судноводіїв закінченим і теоретично ефективним. Детальний методичний опис цього процесу в системі вправ щодо досягнення встановлених 8 цілей навчання буде представлено в наступній частині нашого дослідження.

2.3. Система вправ з навчання читання англомовних лоцій

Виходячи з восьми етапної підготовки курсантів до читання автентичних лоцій, експериментальна система вправ є восьмиблоковою. При цьому, кожен блок вправ спрямований на розвиток умінь читати лоції за однією з восьми названих тем і виконувати ви робничі завдання відповідно до кожної з них. Однак, незважаючи на змістовну і методичну самостійність кожної теми, а звідси і кожного блоку вправ, відповідного їй, вони між собою взаємозалежні. Ця залежність обумовлена насамперед природною потребою судноводіїв одночасно сприймати інформацію за змістом багатьох тем. Саме цей факт визначив методичний взаємозв'язок всіх блоків вправ між собою.

Розглянемо детально систему вправ кожного блоку, а також алгоритми методичних дій, що ведуть до об'єднання цих блоків.

1. Перший блок вправ спрямований на навчання читання лоцій про вогні і виконання виробничих дій, пов'язаних з ними. Для цього необхідно досягнення трьох цілей навчання: 1) набуття знань ізольованої лексики за темою «Вогні»; 2) формування навичок вживання словосполучень і речень за даною темою; 3) розвиток читацьких умінь першого порядку і відповідних їм виробничих умінь першого порядку. Порядок читацьких і виробничих умінь визначається номером, відповідним номеру навчальної теми, а також ступенем складності цих умінь.

Для досягнення мети 1 пропонується виконання наступних вправ: мовних (презентаційних, семантизаційних, селективних, підстановчих, трансформаційних, перекладних).

Вправа 1²: мовна, презентаційна, семантизаційна. Мета: Увести нову лексику і розкрити її зміст. Інструкція: а. Прочитайте нові слова з перекладом і запишіть їх у словник; б. Прочитайте ці слова в різних режимах (самостійно, хором за викладачем, індивідуально, по черзі).

1. Light	-	вогонь	4. leading	-	створковий
2. flashing	-	проблисковий	5. lighthouse	-	маяк
3. occulting	-	затьмарений	6. circular	-	круглий

Так як в наступних вправах будуть використовуватися інші незнайомі слова, назвемо їх: *alternating, fixed, front, to show, to exhibit, to expose, to obscure, to observe, to switch on, tower, lighthouse, elevation, rear, isophase, tower, post, pillar, to mark, to indicate, navigable, fairway.*

Вправа 2: мовна, підстановча. Мета: Навчити вживати нову лексику в словосполученнях. Інструкція: Утворіть якомога більше словосполучень і запишіть їх.

a) an alternating	light	б) alternating	Lights	б) to show	Lights
a flashing		flashing		to exhibit	
a fixed		fixed		to expose	
a front		front		to obscure	
a leading		leading		to observe	
an occulting		occulting		to switch on	

Вправа 3: мовна, селективна. Мета: Навчити вибирати необхідну лексичну інформацію для опису вогнів. Інструкція: Виберіть з даних словосполучень лише ті, які описують вогні і запишіть їх.

1. a flashing light	4. light dress	7. two flashes in a group
2. to obscure lights	5. two occulting lights	8. loading lifts
3. to light a room	6. an isophase light	9. to exhibit flashes

² Тут і далі приклади всіх вправ представлені в скороченому варіанті.

Тут і далі, до сьомого блоку вправ, ми, для дотримання вимог щодо обсягу дисертації, для досягнення всіх перших, других і третіх цілей, продемонструємо лише першу і дві останні вправи. Всі вправи в повному обсязі представлені в експериментальному навчальному посібнику.

Вправа 4: мовна, трансформаційна. Мета: Навчити трансформувати навчальну лексику в різні мовні форми. Інструкція: Прочитайте словосполучення, представлені в активному стані і трансформуйте їх в пасивний.

- | | | |
|-------------------------------|--------------------------|--------------------------------|
| 1. they show lights | 3. hills obscure lights | 5. we call this light flashing |
| 2. the tower exhibits a light | 4. they switch on lights | 6. lighthouses exhibit lights |

Для досягнення мети 2 пропонується виконання вправ, які б виробляли мовленнєві автоматизми, а також тих вправ, які використовувалися для досягнення мети 1, але з регламентацією часу.

Вправа 1: мовна рецептивно-репродуктивна. Мета: Навчити читати, розуміти і перекладати з іноземної мови на рідну і з рідної мови на іноземну словосполучення і речення з навчальною лексикою. Інструкція: Прочитайте словосполучення і речення з кожного абзацу окремо, перекладіть представлені в них словосполучення і речення на рідну мову, а потім ті самі словосполучення і речення на іноземну мову при їх сприйнятті на слух.

Light, alternating light, fixed light, flashing light, front light, group-flashing light, group-occluding light, isophase light, leading light, occulting light, rear light, revolving light, stern light, unwatched light; front and rear lights; group-flashing and group-occluding lights; to exhibit a light; to exhibit an alternating unwatched light; to exhibit fixed and flashing lights; to exhibit front group-flashing light; to exhibit group-occluding leading light; to exhibit an isophase rear light.

An alternating light is exhibited at an elevation of 17 m (metres); A fixed light is in line with a flashing light bearing 296⁰; An alternating light is a light which changes its colour; A fixed light is constantly visible; A flashing light has a short period of flash and a long period of darkness; An occulting light has a long period of flash and a short period of eclipse; A group-flashing light has a series of flashes; When in line, the front light is always lower than the rear light.

Вправа 2: мовна продуктивна. Мета: Навчити відтворювати навчальну лексику в самостійно складених словосполученнях і реченнях. Інструкція:

Напишіть, а потім скажіть по 3 словосполучення і по 3 речення з кожним новим словом.

Вправа 3: мовна, перекладна з регламентацією часу. Так як дана мета навчання лексики полягає у формуванні навичок її вживання, вправи для досягнення цієї мети регламентуються в часі. Ця методична дія обумовлена сутністю самого поняття «навичка», яка представляє собою автоматизовану, побіжну і безпомилкову дію. Зазначений у вправі час, як показали численні експерименти Р.Мартінової, спонукає студентів до такої кількості повторень навчального матеріалу, який для кожного з них, в залежності від здібностей, є достатнім для досягнення формованих навичок. А сам показник часу відповідає часу виконання аналогічної дії на рідній мові, що за визначенням Г.Городілової, є основною формою підтвердження встановленої автоматизації (Г.Городилова).

Мета: Навчити відтворювати навчальну лексику в словосполученнях і реченнях: а) рідною мовою при її сприйнятті іноземною за зазначений час; б) на іноземній мові при її сприйнятті рідною за той самий час. Інструкція: а. Прочитайте словосполучення і речення англійською мовою за 20 секунд; б. Закрийте ліву частину сторінки і перекладіть ці словосполучення і речення на англійську мову за той самий час.

- | | |
|--|---|
| 1. to exhibit an alternating light | 1. виставляти змінний вогонь |
| 2. to obscure flashing lights | 2. затемнювати проблискові вогні |
| 3. to exhibit from a lighthouse | 3. виставляти на маяку |
| 4. is shown at an elevation of 20 feet | 4. запалюється на висоті 20 футів над рівнем моря |
| 5. The light is not to be depended on | 5. На вогонь не можна покладатися. |
| 6. Lights are obscured by clouds. | 6. Вогні затьмарюються хмарами. |

Вправа 4: мовна підстановча з регламентацією часу. Мета: Навчити вживати нову лексику в словосполученнях і реченнях побіжно і безпомилково. Інструкція: Утворіть якомога більше словосполучень і речень за зазначений час і запишіть їх.

за 20 секунд		за 40 секунд		
a) flashing	lights	b) Fixed light	is shown	from a tower
occulting		Flashing lights	is exhibited	from a post
rear		Front light	are obscured	by low clouds
to dispose		Occulting light	is exposed	by thick fog
to exhibit		Isophase light		from a lighthouse
to obscure		Rear lights		from pillars

Вправа 5: передмовленнєва селективна з регламентацією часу. Мета: Навчити вибирати необхідну смислову інформацію для правильної орієнтації в порту. Інструкція: Виберіть з даних словосполучень і речень за зазначений час лише ті, які не суперечать навігаційним правилам.

За 20 секунд:

1. A quick light showing 3 white flashes in a group indicates danger to the West.
2. In region A red flashing lights indicate the port side of the fairway.
3. In region B green flashing lights mark the starboard side of the fairway.
4. A very quick light showing 9 flashes in a group indicates danger to the East.
5. A flashing light (2 flashes with intervals of 5 sec) indicates an isolated danger.
6. An occulting red light is exhibited to indicate safe navigable waters.

Вправа 6: передмовленнєва трансформаційна з регламентацією часу. Мета: Навчити трансформувати навчальну тематичну інформацію в форми, відповідні навігаційним правилам. Інструкція: Прочитайте речення і трансформуйте їх в форми, відповідні навігаційним правилам.

1. Very quick lights showing 6 white flashes indicate danger to the South.
2. In region A red flashing lights indicate the starboard side of the fairway.
3. In region B green flashing lights mark the starboard side of the fairway.
4. A quick continuous white light indicates danger to the North.
5. A flashing yellow light indicates an isolated danger.
6. An alternating green and red light indicates safe navigable waters.

Для досягнення мети 3 пропонується виконання наступних вправ: передмовленнєвих, мовленнєвих й інтегрованих, останні з яких спрямовані на навчання виконання виробничих завдань. Названі вправи можуть бути рецептивними, репродуктивними і продуктивними.

Вправа 1: передмовленнєва рецептивна. Мета: Навчити читати абрєвіатури в формі відповідних словосполучень. Інструкція: Прочитайте абрєвіатури.

1. Fl. (2) 4 sec 14m 15 M – A group-flashing light (2 flashes in a group), the period is 4 seconds, the elvation is 14 metres, the distance of visibility is 15 miles.
2. Iso.G. 4sec 50f 7 M – An isophase light, green color, the period is 4 seconds, the elevation is 50 feet, the distance of visibility is 7 miles.
3. Alt. RG 8 sec 44m 7/5 M – An alternating light of red and green colours, the period is 8 seconds, the elevation is 44 metres, the distance of visibility is 7-5 miles.
4. LFl. 6 sec 30f 15 M – A long flashing light, the period is 6 seconds, the elevation is 30 feet, the distance of visibility is 15 miles.
5. Oc. (4) 6 sec 13 m 11 M – An occulting light (4 eclipses in a group), the period is 6 seconds, the elevation is 13 feet, the distance of visibility is 11 miles.
6. Q(4) 2 sec 24f 13 M – A quick flashing light (4 flashes in a group), the period is 2 seconds, the elvation is 24 feet, the distance of visibility is 13 miles.

Вправа 2: передмовленнєва, репродуктивна. Мета: Навчити описувати вогні з опорою на абрєвіатури. Інструкція: Опишіть вогні з опорою на абрєвіатури.

- | | |
|----------------------------|------------------------|
| 1. Fl. (3) 5 sec 28m 10 M | 4. Iso.G 6 sec 45f 6 M |
| 2. Alt. WR 6 sec 34m 8/6 M | 5. LFl. 3 sec 35f 11 M |
| 3. Oc. (2) 2 sec 12 m 12 M | 6. Q(3) 3 sec 48f 9 M |

Вправа 3: мовленнєва, рецептивно-продуктивна. Мета: Навчити описувати значення всіх вивчених вогнів. Інструкція: Прочитайте характеристики наступних вогнів і опишіть їх значення.

- | | |
|---|--|
| 1. quick white light, 3 flashes in a group | 4. quick white light, 9 flashes in a group |
| 2. red flashing light | 5. yellow flashing light |
| 3. very quick light, 6 flashes in a group,
followed by a long flashing light | 6. flashing white light, 2 flashes in a
group |

Вправа 4: інтегрована, рецептивна. Мета: Навчити розуміти суть виробничої поведінки в залежності від зазначених вогнів. Інструкція: Прочитайте опис виробничих дій судноводія в залежності від зазначених вогнів.

1. If you see a continuous very quick flashing light, it means that you should pass the danger marked by this light from the Northern side.
2. If you observe a quick white light, 3 flashes in a group, it means that you should pass the danger marked by this light from the Eastern side.
3. If you see a very quick light, 6 flashes in a group, followed by a long flashing light, you should pass should pass the danger marked by this light from the Southern side.
4. If you notice a flashing white light, 2 flashes in a group, you should not approach it.
5. If you see red lights in a line, they indicate the port side of the channel when you go through it.
6. If you see green lights in a line, they indicate the starboard sides of the fairway.

Вправа 5: інтегрована, продуктивна. Мета: Навчити виконувати виробниче завдання, виходячи з інформації про вогні. Інструкція: Поясніть, як ви проведете судно, якщо:

You see a very quick light, 6 flashes in a group, followed by a long flashing light.

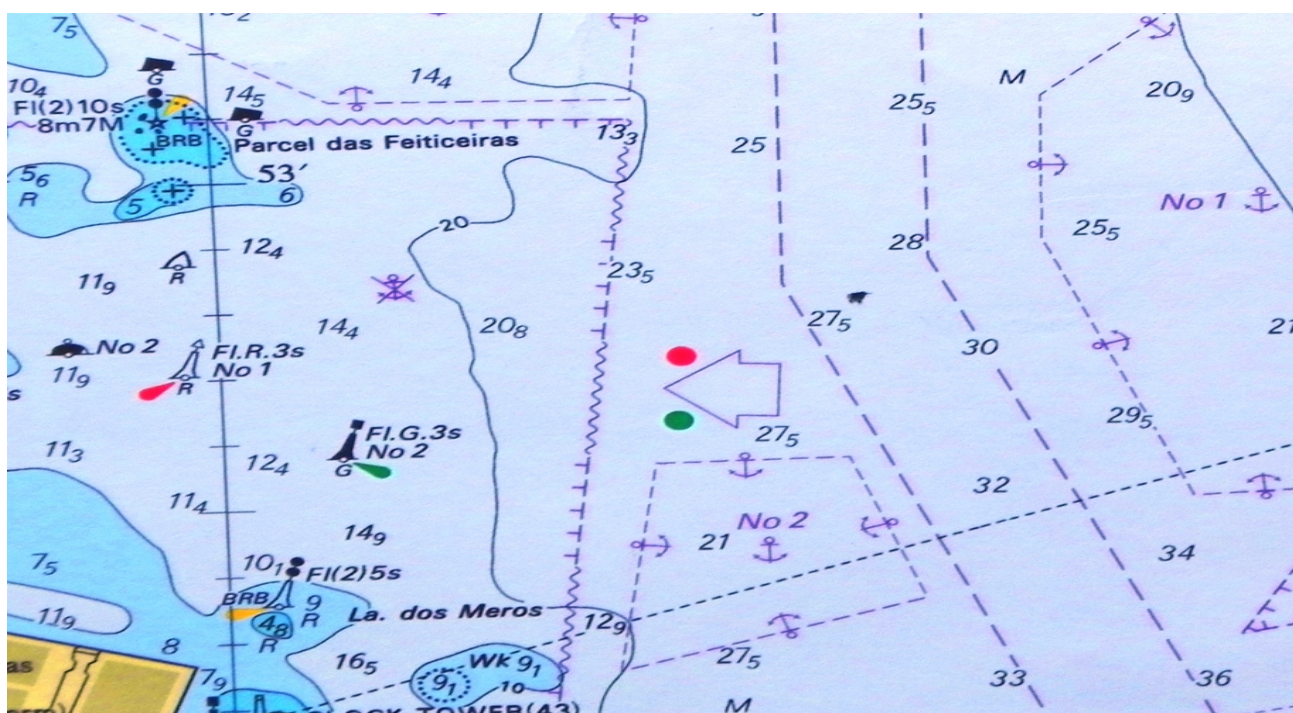
If I see a very quick light, 6 flashes in a group, followed by a long flashing light, I will pass this light from the southern side.

1. You notice a yellow flashing light;
2. You observe a quick white light, 3 flashes in a group;
3. You see a quick white light, 9 flashes in a group;
4. You notice a flashing white light, 2 flashes in a group;
6. You see red and green lights on your port and the starboard sides.

Вправа 6: інтегрована, виробнича. Мета: Навчити виконувати виробниче завдання, виходячи з позначень вогнів: Інструкція: Поясніть, як ви проведете судно, якщо ви бачите на карті такі позначення:

- | | | |
|------------------------|----------------|------------------|
| 1. VQ Fl (3) 5s; | 3. Q Fl (2) 3s | 5. VQ Fl (9) 10s |
| 2. VQ Fl (6)+ LFl.10s; | 4. Oc W (3) 6s | 6. VQ Fl. |

Вправа 7: інтегрована, виробнича. Мета: Навчити розшифровувати аббревіатури вогнів на навігаційній карті і пояснювати, як буде залежати проведення судна від цих вогнів. Інструкція: Розшифруйте аббревіатури вогнів на навігаційній карті і поясніть, як буде залежати проведення судна від них.



II. Другий блок вправ спрямований на навчання читання лоцій а) про буї, б) про буї і вогні і виконання виробничих дій, пов'язаних з ними. Для цього необхідно досягнення трьох цілей навчання: 1) набуття знань ізольованої лексики по темі «Буї»; 2) формування навичок вживання словосполучень і речень по темам «Буї і вогні»; 3) розвиток читацьких умінь другого порядку і відповідних їм виробничих умінь другого порядку.

Для досягнення мети 1 пропонується виконання тих самих вправ, що й для досягнення мети 1 по темі 1.

Вправа 1: мовна, презентаційна, семантизаційна. Мета: Увести нову лексику і розкрити її зміст. Інструкція: а. Прочитайте нові слова з перекладом і

запишіть їх у словник; б. Прочитайте ці слова в різних режимах (самоостійно, хором за викладачем, індивідуально, по черзі).

1. buoy	1. буй	4. conical	4. конічний
2. beacon	2. знак	5. can	5. циліндричний
3. topmark	3. топова фігура	6. band	6. полоска

Так як в наступних вправах будуть використовуватися інші незнайомі слова, назвемо їх: *pile, pillar, spar, spherical, to moor, to erect, to establish, to observe, to paint, to surmount, danger, floating, barrel, cask, chequered, fairway, stripe, band, spherical, spindle, unlit, wreck, patch, cross, buoyage.*

Вправа 2: мовна, підстановка. Мета: Навчити вживати нову лексику в словосполученнях. Інструкція: Утворіть якомога більше словосполучень і запишіть їх.

a) a pillar		б) pillar		б) to moor	
a spar		spar		to erect	
a conical	beacon	conical	beacons	to establish	beacons
a can	buoy	can	buoys	to observe	buoys
a spherical		spherical		to paint	
a leading		leading		to surmount	

Вправа 3: мовна, селективна. Мета: Навчити вибирати необхідну лексичну інформацію для опису буїв. Інструкція: Виберіть з даних словосполучень лише ті, які описують буї та запишіть їх.

1. a pillar buoy	3. two leading buoys	5. playing boys
2. to moor buoys	4. beacon and eggs	6. to surmount buoys

Вправа 4: мовна, трансформаційна. Мета: Навчити трансформувати навчальну лексику в різні мовні форми. Інструкція: Прочитайте словосполучення, представлені в активному стані і трансформуйте їх в пасивний.

1. they moor buoys	3. ports establish buoys	5. topmarks surmount buoys
2. they paint beacons	4. beacons exhibit lights	6. buoys mark dangers

Для досягнення мети 2 пропонується виконання вправ, які б виробляли мовленнєві автоматизми за темами «Вогні» та «Буї», а також тих вправ, які використовувалися для досягнення мети 1, але з регламентацією часу за двома вищеназваними темами.

Вправа 1: мовна рецептивно-репродуктивна. Мета: Навчити читати, розуміти і перекладати з іноземної мови на рідну і з рідної мови на іноземну словосполучення і речення з раніше вивченою лексикою з теми «Вогні» і з теми «Буї», що вивчається. Інструкція: Прочитайте словосполучення і речення з кожного абзацу окремо, перекладіть представлені в них словосполучення і речення на рідну мову, а потім ті самі словосполучення і речення на іноземну мову при їх сприйнятті на слух.

Buoy, buoyage, conical buoy, floating buoy, leading buoy, light buoy, pile buoy, barrel buoy, whistle buoy, can buoy, cask buoy, chequered buoy, fairway buoy, horizontally striped buoy, a buoy with vertical bands, light buoy, leading buoy, floating mooring buoy, pillar buoy, spar buoy, spherical buoy, spindle buoy, unlit buoy, whistle buoy, wreck buoy, a buoy surmounted with a ball, a buoy marking a patch, to moor a buoy surmounted by a cross, to establish a buoyage system.

A buoy is an aid to navigation; The fairway is unbuoyed; The wreck is buoyed by wreck light buoys; A can buoy is moored on the southern side of the patch; A mooring chequered buoy surmounted by a ball and a cross is erected westward of the lighthouse; Two can buoys, exhibiting flashing lights are moored just northward from the point; Two conical floating buoys exhibiting occulting lights are moored for life-saving purposes; Two spherical painted in red bands buoys exhibiting a red flashing light are leading buoys showing the approach to the harbor.

Вправа 2: мовна селективна. Мета: Навчити підбирати описові характеристики для вогнів і буїв на основі представлених прикметників. Інструкція: а. Прочитайте описові характеристики вогнів і буїв, б. Напишіть, а потім скажіть, якими можуть бути вогні і буї; використайте подані нижче прикметники, але англійською мовою.

a) lights may be fixed, flashing, occulting, alternating, group-flashing, group-occulting, isophase, leading, front, rear, revolving, masthead, stern, obscured, unwatched;

buoys may be can, conical, pillar, spar, floating, leading, light, pile, barrel, whistle, cask, chequered, fairway, horizontally striped, vertically striped, mooring, spherical, spindle, unlit, whistle, wreck.

b) постійні, затьмарені, веретеноподібні, проблискові, стулкові, круглі, змінні, групово-проблискові, циліндричні, стовбоподібні, групово-затьмарені, конічні, пофарбовані в шаховому порядку, плавучі, що обертаються, які світяться, огорожувальні фарватер, віхоутворюючі, що не обслуговуються, передні, кормові, задні, топові, бочкоподібні, обладнані свистком, горизонтально пофарбовані, швартовні, веретеноподібні, що не світяться, огорожувальні затонуле судно, вертикально пофарбовані.

Вправа 3: мовна продуктивна. Мета: Навчити відтворювати навчальну лексику в самостійно складених словосполученнях і реченнях. Інструкція: Напишіть, а потім скажіть по 4 словосполучення і по 4 речення з кожним новим словом.

Вправа 4: мовна, перекладна з регламентацією часу. Мета: Навчити відтворювати навчальну лексику у словосполученнях і реченнях: а) рідною мовою при її сприйнятті іноземною за зазначений час; б) на іноземній мові при її сприйнятті рідною за той самий час. Інструкція: а. Прочитайте словосполучення і речення англійською мовою за 20 секунд; б. Закрийте ліву частину сторінки і перекладіть ці словосполучення і речення на англійську мову за той самий час.

1. can buoys, showing alternating lights	1. циліндричні буї, що показують змінні вогні
2. conical buoy exhibiting a quick lights	2. конічний буй, що виставляє швидкий вогонь
3. spherical unlit buoys painted in chequers	3. круглий неосвітлений буй, пофарбований в шаховому порядку
4. Two leading buoys painted in red bands and exhibiting a red flashing light show the approach to the harbor.	4. Два створкових буя пофарбовані в червоні смуги і з виставленим червоним проблісковим вогнем, що вказують підхід до гавані.
5. These mooring buoys, showing a white occulting light every three seconds are moored in a depth of 9 fathoms.	5. Ці швартові буї, що показують білий затьмарений вогник кожні три секунди, пришвартовані на глибині 9 сажнів.
6. The patch is buoyed by cones showing white isophase lights.	6. Ділянка огорожена конусами, що виставляють білі ізофазні вогні.

Вправа 5: мовна селективна перекладна з регламентацією часу. Мета: Навчити вживати нову лексику у взаємозв'язку з раніше вивченою в словосполученнях і реченнях побіжно і безпомилково англійською мовою при її сприйнятті рідною. Інструкція: Утворіть якомога більше словосполучень і речень за зазначений час на англійській мові і перекладіть їх.

а) за 30 секунд

б) за 60 секунд

конічні	вогні буї	проблісковий вогонь	запалюється	у краю обмілини
пробліскові		конічний буй	виставляється	на високій башті
постійні		передній вогонь	ошвартований	низькими
круглі		освітлений буй	затемнюючий	хмарами
змінні		циліндричний буй	встановлений	у краю пірсу
стовбоподібні		затьмарюючий вогонь	увінчаний	на маяку порту топової фігурою

Вправа 6: передмовленнєва селективна з регламентацією часу. Мета: Навчити вибирати необхідну смислову інформацію для правильної орієнтації в порту. Інструкція: Виберіть з даних речень за зазначений час лише ті, які не суперечать навігаційним правилам.

За 20 секунд:

1. In region B green can buoys showing flashing lights indicate the starboard side.
2. A pillar buoy painted in black and red vertical bands exhibiting a white flashing light (2 flashes in a group) indicates an isolated danger.
3. A conical buoy showing an occulting red light indicates safe navigable waters.
4. A spar buoy showing a quick light, 3 flashes in a group indicates danger to the East.
5. In region A red conical buoys exhibiting flashing lights indicate the port side.
6. A pillar buoy showing quick light 9 flashes in a group indicates danger to the East.

Вправа 7: передмовленнєва трансформаційна з регламентацією часу. Мета: Навчити трансформувати навчальну тематичну інформацію в форми, відповідні навігаційним правилам. Інструкція: Прочитайте речення і трансформуйте їх в форми, відповідні навігаційним правилам.

1. A spherical buoy showing a flashing yellow light indicates an isolated danger.
2. A pillar black over yellow buoy showing a quick light indicates danger to the East.
3. Spar buoys exhibiting quick lights showing 6 flashes indicate danger to the South.
4. In region A red can buoys showing flashing lights indicate the starboard side.
5. In region B green can buoys exhibiting flashing lights mark the starboard side.
6. A white pillar buoy showing alternating green and red lights indicates safe navigable waters.

Для досягнення мети 3 пропонується виконання завдань, пов'язаних з описовими характеристиками вогнів і буїв: передмовленнєвих, мовленнєвих і інтегрованих, останні з яких спрямовані на навчання виконання виробничих завдань. Названі вправи можуть бути рецептивними, репродуктивними і продуктивними.

Вправа 1: передмовленнєва рецептивна. Мета: Повторити читання абрєвіатур для розуміння змісту навчальних лоцій про вогні і буї. Інструкція:

Прочитайте навчальні лоції, розшифруйте аббревіатури вогнів і перекладіть їх на рідну мову.

1. A pillar horizontally striped black and red buoy exhibiting Fl. (2) 4 sec 14m 15 M means a danger lying below the buoy.
2. A vertically striped white and red spherical buoy showing Oc.W (4) 6 sec 13 m 11 M indicates safe navigable waters.
3. A yellow over black spar buoy exhibiting Q(3) 3 sec 30f 15 M indicates danger to the West.
4. A can red buoy exhibiting Fl.R. 4sec 50f 7 M is a port hand mark in region A.
5. A yellow buoy with a black horizontal band showing VQ(9) 4 sec 24f 13 M indicates that one should pass this buoy from the West.
6. A conical yellow buoy exhibiting Iso.Y. 4 sec 13m 11M marks a special feature.

Вправа 2: передмовленнева асоціативна. Мета: Навчити миттєво асоціювати речення будь-якої граматичної конструкції з його змістом. Інструкція: Прочитайте першу групу речень за 15 секунд і виберіть з неї те, що означає: *На ці буї не можна покладатися.*

- | | |
|---------------------------------------|------------------------------------|
| 1. These buoys cannot be relied upon; | 3. You can rely on these buoys; |
| 2. These buoys cannot rely upon you; | 4. No one can rely on these buoys. |

Прочитайте другу групу речень за 15 секунд і виберіть з неї те, що означає: *Плавучий маяк не перебуває на штатному місці.*

- | | |
|---|---|
| 1. The light-vessel is on the station; | 3. The light-vessel is off the station; |
| 2. The lighting vessel is not at the station; | 4. The light-vessel is of this station. |

Прочитайте третю групу речень за 15 секунд і виберіть з неї те, що означає: *Фарватер на півдні від порту не огорожений.*

- | | |
|--|--|
| 1. The fairway to the south of the port not buoy; | 3. The fairway to the south of the port is unbuoyed; |
| 2. The fairway in the south of the port is unbuoy; | 4. The fairway to the south of the port be unbuoyed |

Вправа 3: передмовленнева, репродуктивна. Мета: Навчити описувати вогні і буї на підставі наявної інформації. Інструкція: Прочитайте словосполучення, що позначають різні види небезпеки і скажіть, якими

вогнями і буями вони огорожені.

- | | |
|--------------------------|------------------------|
| 1. danger to the North | 4. danger to the South |
| 2. danger below the buoy | 5. special feature |
| 3. danger to the East | 6. danger to the West |

Вправа 4: мовна, рецептивно-продуктивна. Мета: Навчити описувати значення всіх вивчених вогнів і буїв. Інструкція: Прочитайте характеристики наступних вогнів і буїв і опишіть їх значення.

A pillar black buoy with yellow bands showing a quick white light, 3 flashes in a group indicates a danger lying to the west of this buoy.

1. A spar black over yellow buoy showing a quick or very quick continuous light.
2. A spar yellow over black buoy exhibiting a very quick light, 6 flashes in a group, followed by a long flashing light.
3. A pillar black with a red band buoy showing a flashing light, 2 flashes in a group.
4. A pillar yellow buoy with a black band showing quick lights, 9 flashes in a group.
5. A spherical yellow buoy surmounted by a cross showing a yellow flashing light.

Вправа 5: інтегрована, рецептивна. Мета: Навчити розуміти суть виробничої поведінки в залежності від зазначених вогнів і буїв. Інструкція: Прочитайте опис виробничих процесів судноводія в залежності від зазначених вогнів і буїв.

1. If you see a continuous very quick flashing light exhibited from a pillar black over yellow buoy, it means that you should pass the danger marked by this buoy from the Northern side.
2. If you observe a black buoy with a yellow band showing a quick white light, 3 flashes in a group, it means that you should pass the danger marked by this buoy from the Eastern side.
3. If you see a pillar buoy painted yellow over black and exhibiting a very quick light, 6 flashes in a group, followed by a long flash, you should pass it from the South.
4. If you notice a flashing white light, 2 flashes in a group, exhibited from a spar buoy painted in black and red horizontal bands you should not approach it. (a danger lies right below it)

5. If you see red flashing lights exhibited from red can buoys moored in a line, they indicate the port side of the channel when you go through it.
6. If you see green flashing lights exhibited from green conical buoys in a line, they indicate the starboard sides of the fairway when you go through it.

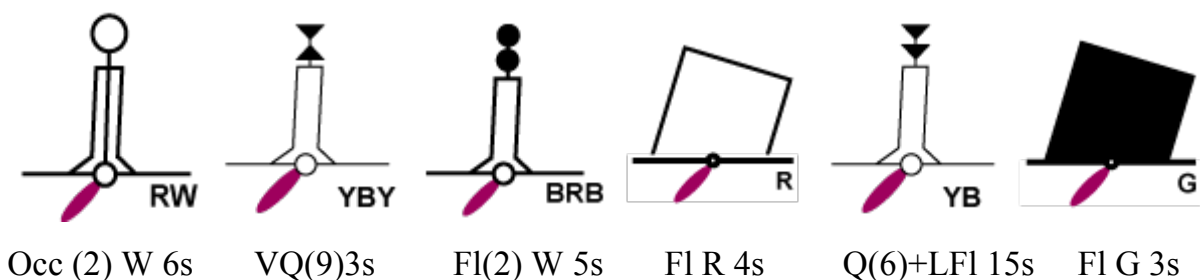
Вправа 6: інтегрована, продуктивна. Мета: Навчити виконувати виробниче завдання, виходячи з інформації про вогні і буї. Інструкція: Поясніть, як ви проведете судно, якщо:

You see a pillar buoy painted yellow over black and exhibiting a very quick light, 6 flashes in a group, followed by a long flashing light.

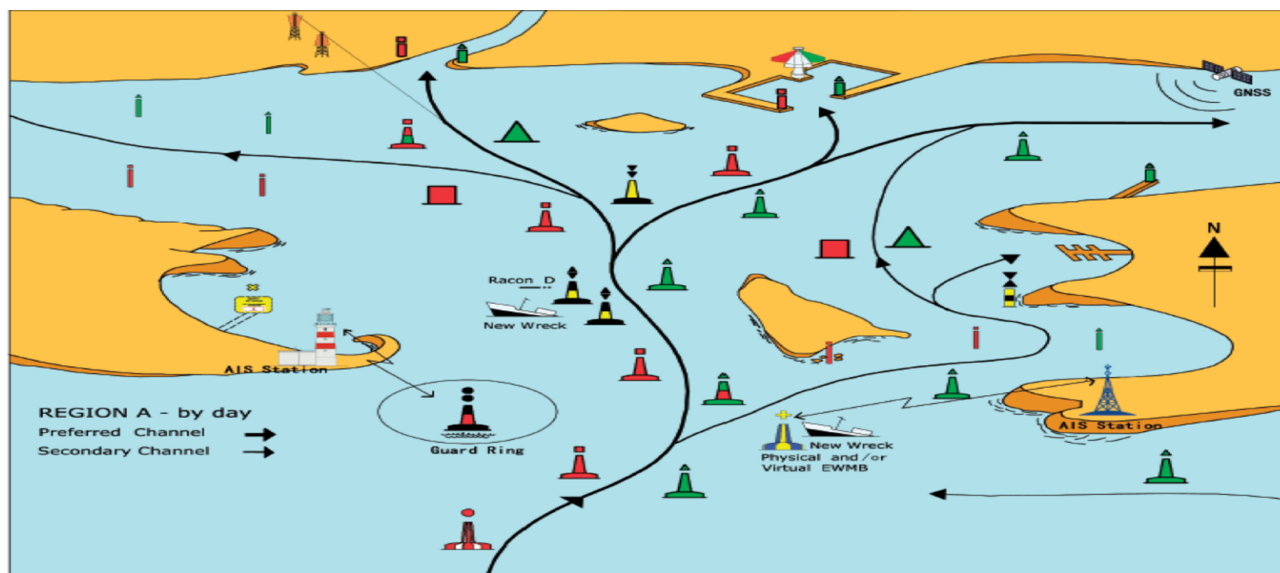
If I see a pillar buoy painted yellow over black and exhibiting a very quick light, 6 flashes in a group, followed by a long flashing light I will pass this buoy from the southern side.

1. You see green flashing lights exhibited from green conical buoys in a line;
2. You notice a flashing white light, 2 flashes in a group, exhibited from a spar buoy painted in black and red horizontal bands;
3. You see red flashing lights exhibited from red can buoys moored in a line;
4. You see a continuous very quick flashing light exhibited from a pillar black over yellow buoy;
5. You observe a black buoy with a yellow band showing a quick white light, 3 flashes in a group.

Вправа 7: інтегрована, виробнича. Мета: Навчити описувати правильний шлях прямування судна, виходячи із зазначених на карті буїв, огорожених відповідними вогнями. Інструкція: Розкажіть, як ви проведете судно, виходячи із зазначених на карті наступних буїв з відповідними вогнями.



Вправа 8: інтегрована, виробнича. Мета: Навчити розшифровувати умовні позначення буїв на навігаційній карті і пояснювати, як буде залежати рух суден від форми і кольору цих буїв. Інструкція: Розшифруйте умовні позначення буїв на навігаційній карті і поясніть, як буде залежати рух суден від їх форми і кольору.



III. Третій блок вправ спрямований на навчання читання лоцій а) про небезпеки б) про небезпеки, буї і вогні і виконання виробничих дій, пов'язаних з ними. Для цього необхідне досягнення трьох цілей навчання: 1) набуття знань ізольовані лексики по темі «Небезпеки»; 2) формування навичок вживання словосполучень і речень за темами «Небезпеки», «Буї» і «Вогні»; 3) розвиток читацьких умінь третього порядку і відповідних їм виробничих умінь третього порядку.

Для досягнення мети 1 пропонується виконання тих самих вправ, що і для досягнення мети 1 по темах 1 та 2.

Вправа 1: мовна, презентаційна, семантизаційна. Мета: Ввести нову лексику і розкрити її зміст. Інструкція: а. Прочитайте нові слова з перекладом і запишіть їх у словник; б. Прочитайте ці слова в різних режимах (самостійно, хором за викладачем, індивідуально, по черзі).

1. bank -	мілина	4. reef -	риф
2. shoal -	намул	5. ridge -	гряда
3. patch -	ділянка	6. rock -	скала

Так як в наступних вправах будуть використовуватися інші незнайомі слова, наведемо їх: *bar, cliff, flat, drying, above water, below water, drying, off-shore, pinnacle, submerged, sunken, shallow, attached, detached, spit, wreck, awash, approach, break, breaker, clear, least depth, prudent, wreck, to pass clear of, to give a wide berth.*

Вправа 2: мовна, підстановча. Мета: Навчити вживати нову лексику в словосполученнях. Інструкція: Утворіть якомога більше словосполучень і запишіть їх.

a) a drying		б) off-shore		в) to be out of	
a shallow		submerged		to be clear of	
a detached	shoal	awash	banks	to pass clear of	danger
a pinnacle	rock	above water	reefs	to keep clear of	buoys
an attached		below water		to approach	
a sunken		dangerous		to give a berth to	

Вправа 3: мовна, селективна. Мета: Навчити вибирати необхідну лексичну інформацію для опису небезпек. Інструкція: Виберіть з даних словосполучень лише ті, які описують небезпеки і запишіть їх.

1. cluster of rocks	3. a drying rock	5. a flat floor
2. a detached shoal	4. a sunken reef	6. banks with jam

Вправа 4: мовна, трансформаційна. Мета: Навчити трансформувати навчальну лексику в різні мовні форми. Інструкція: Прочитайте словосполучення, представлені в активному стані і трансформуйте їх в пасивний.

1. they approach the coast	4. they give rocks a wide berth
2. they pass banks clear	5. they keep clear of the patch
3. they close shallow waters	6. they give the ridge a good berth

Для досягнення мети 2 пропонується виконання вправ, які б виробляли мовленнєві автоматизми за темами «Вогні», «Буї», «Небезпеки», а також тих вправ, які використовувалися для досягнення мети 1, але з регламентацією часу за трьома вищеназваним темам.

Вправа 1: мовна рецептивно-репродуктивна. Інструкція: Прочитайте словосполучення і речення з кожного абзацу окремо, перекладіть представлені в них словосполучення і речення на рідну мову, а потім ті самі словосполучення і речення на іноземну мову при їх сприйнятті на слух.

Rock, above water rock, below water rock, drying rock, high water rock, low water rock, pinnacle rock, submerged rock, sunken rock, rock awash, underwater rock, cluster of rocks, shoal, attached shoal, detached shoal, shoal head, shoal water, shallow, shallow head, shallow water, bank, drying bank, reef, above water reef, a reef awash, high water reef, pinnacle reef, submerged reef, under water reef, danger, to be in danger, to be out of danger, to be clear of danger, to pass clear of danger, to keep clear of danger, to close the danger, to give a danger a wide berth.

There is a danger due to rocks there; These dangers are marked by black and red pillar buoys; The rocks are buoyed by pillars exhibiting white group flashing lights; A patch is marked by yellow spherical beacons surmounted by yellow cross shaped topmarks; A wreck is buoyed by northern cardinal buoys painted black over yellow and exhibiting a white continuous light; This shoal is marked by black spar buoys exhibiting isophase lights at night and must be given a wide berth.

Вправа 2: мовна селективна. Мета: Навчити підбирати описові характеристики для вогнів, буїв і небезпек на основі представлених прикметників. Інструкція: а. Прочитайте описові характеристики вогнів, буїв і небезпек; б. Напишіть, а потім скажіть, якими можуть бути вогні, буї або небезпеки; використовуйте дані нижче прикметники, але англійською.

a) lights may be fixed, flashing, occulting, alternating, group-flashing, group-occulting, isophase, leading, front, rear, revolving, masthead, stern, obscured, unwatched;

buoys may be can, conical, pillar, spar, floating, leading, light, pile, barrel, whistle, cask, chequered, fairway, horizontally striped, vertically striped, mooring, spherical, spindle, unlit, whistle, wreck.

dangers may be above water, below water, drying, high water, awash, low water, pinnacle, submerged, sunken, underwater, attached, detached, off-shore.

б) постійні, затьмарюючі, надводні, веретеноподібні, проблискові, круглі, змінні, підводні, групово-проблискові, циліндричні, стовбоподібні, групово-затьмарюючі, конічні, пофарбовані в шаховому порядку, плавучі, що обертаються, які світяться, огорожувальні фарватер, віхоутворюючі, що обслуговуються, передні, кормові, обсихаючі, які омиваються, задні, топові, бочкоподібні, обладнані свистком, загострені, горизонтально пофарбовані, швартовні, що примикають, веретеноподібні, що не світяться, що окремо лежать, вертикально пофарбовані, що лежать осторонь від берега.

Вправа 3: мовна продуктивна. Мета: Навчити відтворювати навчальну лексику в самостійно складених словосполученнях і реченнях. Інструкція: Напишіть, а потім скажіть по 4 словосполучення і по 4 речення з кожним новим словом.

Вправа 4: мовна, перекладна з регламентацією часу. Мета: Навчити відтворювати навчальну лексику в словосполученнях і реченнях: а) рідною мовою при її сприйнятті іноземною за зазначений час; б) на іноземній мові при її сприйнятті рідною за той самий час. Інструкція: а. Прочитайте словосполучення і речення англійською мовою за 30 секунд; б. Закрийте ліву частину сторінки і перекладіть ці словосполучення і речення на англійську мову за той самий час.

1. conical buoys, showing alternating lights, marking a shallow patch	1. конічні буї, що показують змінні вогні, що позначають мілководну ділянку
2. can beacons exhibiting a flashing lights indicating sunken rocks	2. циліндри, що виставляють проблискові вогні, що позначають підводні скелі
3. pinnacle rocks buoyed by spar unlit beacons painted in chequers	3. гострі скелі огорожені віхами пофарбованими в шаховому порядку
4. Two leading beacons painted in black and yellow horizontal stripes and exhibiting a white quick light mark a detached shoal	4. Два створових знака, пофарбовані в чорні і жовті горизонтальні смуги і які виставляють білий швидкий вогонь, позначають окремо лежачу міліну.

- | | |
|---|---|
| 5. The spit is indicated by black buoys, showing a white occulting light every four seconds | 5. Коса позначена чорними буями, які показують білий затьмарений вогонь кожні чотири секунди. |
| 6. These drying reefs are buoyed by cones showing white isophase lights. | 6. Ці обсихаючі ірифи огорожені конусами, що виставляють білі ізофазні вогні. |

Вправа 5: мовна селективна перекладна з регламентацією часу. Мета: Навчити вживати нову лексику у взаємозв'язку з раніше вивченою в словосполученнях і реченнях побіжно і безпомилково англійською мовою при її сприйнятті рідною. Інструкція: Утворіть якомога більше словосполучень і речень за зазначений час на англійській мові і перекладіть їх.

а) за 30 секунд

б) за 60 секунд

конічні		Постійний вогонь	запалюється	у краю обмілини
проблискові	вогні	загострена скеля	огорожена	кардинальним буєм
підводні	буї	передній вогонь	ошвартований	низькими хмарами
обсихаючі	небезпеки	освітлений буй	затемнюється	білими віхами
змінні		циліндричний буй	відзначено	на маяку порту
стовбоподібні		затонуле судно	увінчаний	топової фігурою

Вправа 6: передмовленнева селективна з регламентацією часу. Мета: Навчити вибирати необхідну смислову інформацію для правильної орієнтації в порту. Інструкція: Виберіть з даних речень за зазначений час лише ті, які не суперечать навігаційним правилам.

За 20 секунд:

1. Isolated dangers are indicated by black and red horizontally striped buoys showing white lights.
2. A spar buoy painted in black and yellow vertical bands exhibiting a white flashing light (3 flashes in a group) indicates a wreck lying to the west.
3. A pillar red and white buoy showing an occulting white light is moored to indicate safe navigable waters.

4. A spherical painted yellow buoy showing a yellow light indicates dangerous patch to the East.
5. A pillar buoy showing very quick light 9 flashes in a group indicates a spit lying to the East.
6. A dangerous underwater rock to the South is indicated by a pillar buoy surmounted by two black cones points up and exhibiting a continuous flashing white light.

Вправа 7: передмовленнєва трансформаційна з регламентацією часу.

Мета: Навчити трансформувати навчальну тематичну інформацію в форми, відповідні навігаційним правилам. Інструкція: Прочитайте речення і трансформуйте їх в форми, відповідні навігаційним правилам.

1. Pillar buoys exhibiting quick lights showing 6 flashes indicate a wreck to the South.
2. A pillar black over yellow buoy showing a quick white light indicates drying bank to the North.
3. A spherical buoy showing a flashing yellow light indicates a detached shoal.
4. A black with a yellow band buoy exhibiting a white flashing light (3 flashes in a group) mark a sunken rock lying to the West.
5. A yellow with a black band buoy exhibiting a white flashing light (9 flashes in a group) mark a shoal head lying to the East.
6. Yellow spar buoys showing a white isophase light indicate safe navigable waters.

Для досягнення мети 3 пропонується виконання завдань, пов'язаних з описовими характеристиками вогнів, буїв і небезпек: передмовленнєвих, мовленнєвих й інтегрованих, останні з яких спрямовані на навчання виконання виробничих завдань. Названі вправи можуть бути рецептивними, репродуктивними і продуктивними.

Вправа 1: передмовленнєва рецептивна. Мета: Повторити читання аббревіатур для розуміння змісту навчальних лоцій про вогні, буї і небезпеки. Інструкція: Прочитайте навчальні лоції, розшифруйте аббревіатури вогнів і перекладіть їх на рідну мову.

1. A yellow buoy with a black horizontal band showing VQ(9) 4 sec 24f 13 M indicates that you should pass a detached spit marked by this buoy from the West.

2. A vertically striped white and red spherical buoy showing Oc.W (4) 6 sec 13 m 11 M indicates safe navigable waters and absence of any banks, bars or patches.
3. A pillar horizontally striped black and red buoy exhibiting Fl. (2) 4 sec 14m 15 M means a sunken rock lying below the buoy.
4. A black buoy with a yellow band, Q(3) 3 sec 18f 15 M indicates a wreck West.
5. A pillar yellow over black buoy, VQ(6)+LFl indicate pinnacle rock to the North
6. A black over yellow buoy showing Q 34f 13 M indicates that you should pass a cluster of rocks marked by this buoy from the North.

Вправа 2: передмовленнєва асоціативна. Мета: Навчити миттєво асоціювати речення будь-якої граматичної конструкції з його змістом. Інструкція: Прочитайте першу групу речень за 15 секунд і виберіть з неї те, що означає: *Цю скелю потрібно обійти на великій відстані.*

- | | |
|--|---|
| 1. This rock must be given a wide berth. | 3. This rock must give a wide berth. |
| 2. This rock may be given a wide berth. | 4. This rock must be giving a wide berth. |

Прочитайте другу групу речень за 15 секунд і виберіть з неї те, що означає: *Ця обсихаюча скеля огорожена віхою з білим проблісковим вогонем.*

1. This drying rock marks a spar buoy exhibiting a white flashing light.
2. This drying rock is marked by a spar buoy exhibiting a white flashing light.
3. This drying rock is marking a spar buoy exhibit a white flashing light.
4. This drying rock is marked by a spar buoy exhibited a white flashing light.

Прочитайте третю групу речень за 15 секунд і виберіть з неї те, що означає: *Повіdomляють, що омиваюча скеля лежить на південь і огорожена стовбоподібними буями з конічними топовими фігурами.*

1. A rock awash reporting lie eastward and is buoy by pillars with conical topmarks.
2. A rock awash reports to lie eastward and buoyed by pillars with conical topmarks.
3. A rock awash is reported to lie eastward and is buoyed by pillars with conical topmarks.
4. A rock awash to report to lie eastward and is buoyed by pillars with conical topmarks.

Вправа 3: передмовленнєва, репродуктивна. Мета: Навчити описувати вогні буї та небезпеки на підставі наявної інформації. Інструкція: прочитайте словосполучення, що позначають різні види небезпек і скажіть, якими вогнями і буями вони огорожені.

- | | |
|-------------------------------|----------------------------------|
| 1. a drying bank to the North | 4. a shoal awash to the South |
| 2. a wreck below the buoy | 5. special feature |
| 3. a sunken ledge to the East | 6. a high water rock to the West |

Вправа 4: мовна рецептивно-продуктивна. Мета: Навчити описувати небезпечність в залежності від вивчених вогнів і буїв. Інструкція: Прочитайте характеристики наступних вогнів і буїв, опишіть, яка небезпека позначена ними.

A pillar yellow buoy with a black band showing a quick white light, 9 flashes in a group indicates that a pinnacle rock lies to the east of the buoy and should be passed from the western side

1. A spar yellow over black buoy exhibiting a very quick light, 6 flashes in a group, followed by a long flashing light.
2. A spar black over yellow buoy showing a very quick continuous white light.
3. A pillar black buoy with yellow bands showing a quick light, 3 flashes in a group.
4. A spherical yellow buoy surmounted by a cross showing a yellow flashing light.
5. A pillar black with a red band buoy showing a flashing light, 2 flashes in a group.

Вправа 5: інтегрована, рецептивна, виробнича. Мета: Навчити розуміти суть можливих небезпек і способів їх подолання в залежності від зазначених вогнів і буїв. Інструкція: Прочитайте опис виробничих дій судноводія в залежності від зазначених вогнів і буїв.

1. If you see a continuous very quick flashing light exhibited from a pillar black over yellow buoy, it means that you should pass the danger marked by this buoy from the Northern side.
2. If you notice a flashing white light, 2 flashes in a group, exhibited from a spar buoy painted in black and red horizontal bands you should not approach it. (a danger lies right below it)

3. If you see a pillar buoy painted yellow over black and exhibiting a quick light, 6 flashes in a group, followed by a long flashing light, pass it from the Southern side.
4. If you observe a black buoy with a yellow band showing a quick white light, 3 flashes in a group, it means that you should pass the danger marked by this buoy from the Eastern side.
5. If you observe a yellow buoy with a black band showing a quick white light, 9 flashes in a group, it means that you should pass the danger marked by this buoy from the Western side.
6. If you notice an occulting white light, exhibited from a spar buoy painted in white and red vertical bands you may approach it. (no dangers lying in the area)

Вправа 6: інтегрована, продуктивна, виробнича. Мета: Навчити виконувати виробниче завдання, виходячи з інформації про вогні і буї, які огорожують небезпеки. Інструкція: Поясніть, як ви проведете судно, якщо:

You see a pillar buoy painted yellow over black and exhibiting a very quick light, 6 flashes in a group, followed by a long flashing light.

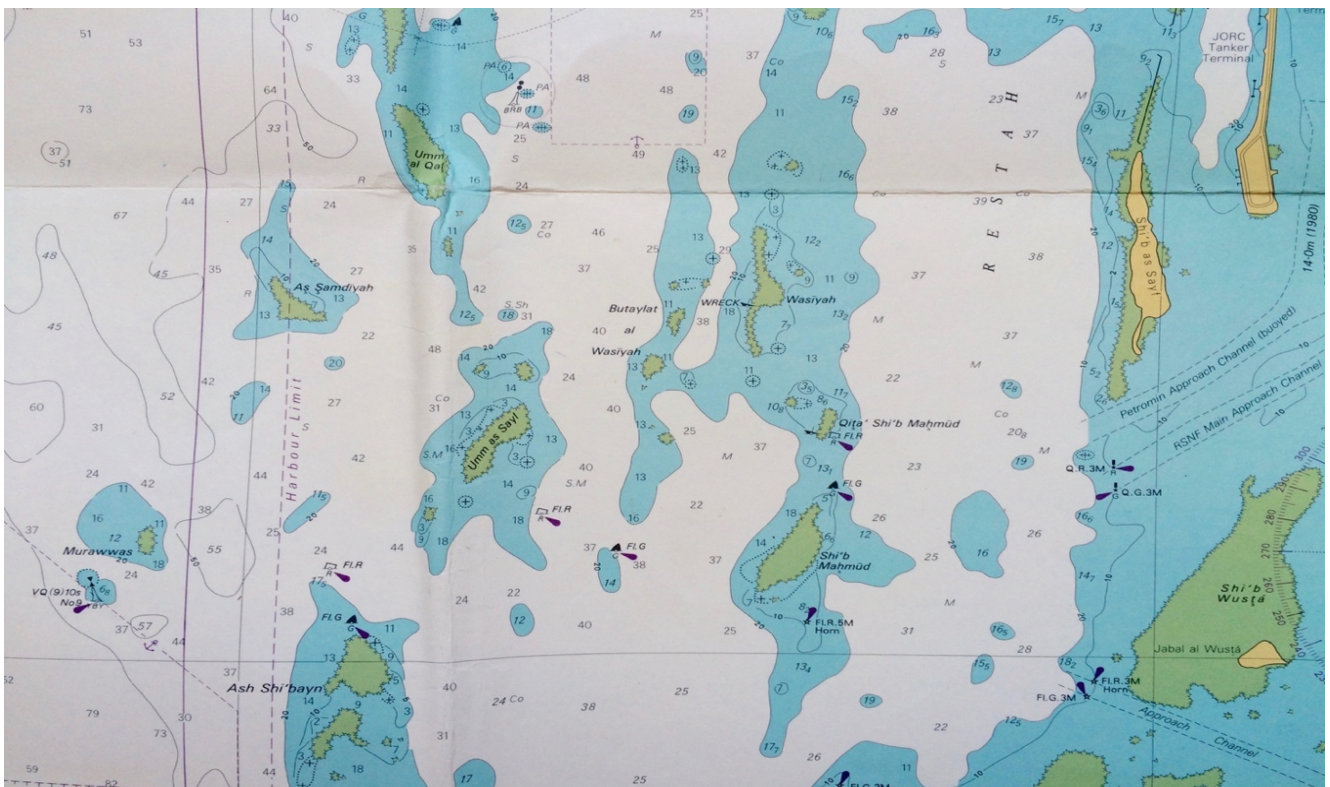
If I see a pillar buoy painted yellow over black and exhibiting a very quick light, 6 flashes in a group, followed by a long flashing light I should pass this buoy from the south to avoid dangerous rocks or shoals lying to the north of the buoy.

1. You see a yellow buoy with black band showing a quick light, 9 flashes in a group;
2. You notice a flashing white light, 2 flashes in a group, exhibited from a spar buoy painted in black and red horizontal bands;
3. You notice an occulting white light, exhibited from a spar buoy painted in white and red vertical bands;
4. You see a continuous flashing light exhibited from a pillar black over yellow buoy;
5. You observe a black buoy with a yellow band showing a quick white light, 3 flashes in a group.

Вправа 7: інтегрована, виробнича. Мета: Навчити визначати і описувати небезпеки на навігаційній карті і коментувати дії судна з метою уникнення їх. Інструкція: Визначте й опишіть небезпеки на навігаційній карті і прокоментуйте рух вашого судна з метою уникнення їх.



Вправа 8: інтегрована, виробнича. Мета: Навчити виконувати виробниче завдання з урахуванням небезпек, огорожених буями і знаками з відповідними вогнями. Інструкція: Покажіть на карті маршрут судна, з урахуванням небезпек, огорожених буями і знаками з відповідними вогнями.



VI. Четвертий блок вправ спрямований на навчання читання лоцій а) про якірну стоянку, б) про якірні стоянки, небезпеки, буї і вогні та виконання виробничих дій, пов'язаних з ними. Для цього необхідно досягнення трьох цілей навчання: 1) набуття знань ізольованої лексики за темою «Якірні стоянки»; 2) формування навичок вживання словосполучень і речень за темами «Якірні стоянки», «Небезпеки», «Буї» і «Вогні»; 3) розвиток читацьких умінь четвертого порядку і відповідних їм виробничих умінь четвертого порядку.

Для досягнення мети 1 пропонується виконання тих самих вправ, що і для досягнення мети 1 за темами 1, 2 і 3.

Вправа 1: мовна, презентаційна, семантизаційна. Мета: Увести нову лексику і розкрити її зміст. Інструкція: а. Прочитайте нові слова з перекладом і запишіть їх у словник; б. Прочитайте ці слова в різних режимах (самостійно, хором за викладачем, індивідуально, по черзі).

1. anchorage	-	якірна стоянка	4. mud	-	мул
2. bottom	-	дно	5. sand	-	пісок
3. ground	-	грунт	6. clay	-	глина

Так як в наступних вправах будуть використовуватися інші незнайомі слова, назвемо їх: *convenient, excellent, exposed, fair, prohibited, quarantine, safe, sheltered, temporary, gravel, foul, coarse, fine, hard, abeam, abreast, afford, anchor, berth, permanent, conspicuous, draw, expose, fringe, obtain, protect, refuse, shelter, swinging room.*

Вправа 2: мовна, підстановча. Мета: Навчити вживати нову лексику в словосполученнях. Інструкція: Утворіть якомога більше словосполучень і запишіть їх.

a) convenient	anchorage	б) safe	anchorage	в) to be at	anchor
excellent		sheltered		to cast	
exposed		temporary		to drop	
fair		permanent		to lie at	
prohibited		foul		to ride at	
quarantine		8-fathom		to weigh	

Вправа 3: мовна, селективна. Мета: Навчити вибирати необхідну лексичну інформацію для опису якірних стоянок. Інструкція: Виберіть з даних словосполучень лише ті, які описують якірні стоянки і запишіть їх.

- | | | |
|----------------------|--------------------|-------------------|
| 1. exposed anchorage | 3. to weigh fruit | 5. to drop anchor |
| 2. to lie at anchor | 4. permanent floor | 6. fair anchorage |

Вправа 4: мовна, трансформаційна. Мета: Навчити трансформувати навчальну лексику в різні мовні форми. Інструкція: Прочитайте словосполучення, представлені в активному стані і трансформуйте їх в пасивний.

- | | | |
|-------------------------|------------------------------|---------------------------|
| 1. they anchor the ship | 3. anchorage protects ships | 5. ships obtain refuge |
| 2. they drop anchor | 4. anchorage affords shelter | 6. anchorage gives refuge |

Для досягнення мети 2 пропонується виконання вправ, які б виробляли мовленнєві автоматизми за темами «Вогні», «Буї», «Небезпеки», «Якірні стоянки», а також тих вправ, які використовувалися для досягнення мети 1, але з регламентацією часу за чотирма вищеназваним темам .

Вправа 1: мовна рецептивно-репродуктивна. Мета: Навчити читати, розуміти і перекладати з іноземної мови на рідну і з рідної мови на іноземну словосполучення і речення з раніше вивченої лексики за темами «Вогні», «Буї», «Небезпеки» і тої, що вивчається за темою «Якірні стоянки». Інструкція: Прочитайте словосполучення і речення з кожного абзацу окремо, перекладіть представлені в них словосполучення і речення на рідну мову, а потім ті самі словосполучення і речення на іноземну мову при їх сприйнятті на слух.

Anchorage, convenient anchorage, excellent anchorage, exposed anchorage, fair anchorage, prohibited anchorage, quarantine anchorage, safe anchorage, sheltered anchorage, temporary anchorage, fringed anchorage, anchor, to be at anchor, to lie at anchor, to cast anchor, to drop anchor, to ride at anchor, to drop anchor, bottom, hard bottom, gravel bottom, clay bottom, mud bottom, sand bottom, stone bottom, sand, fine sand, hard sand, coarse sand, ground, bad holding ground, foul ground, good holding ground.

This anchorage is sheltered from easterly winds; This anchorage is dangerous due to off shore banks and patches; This anchorage affords a good shelter and is marked by spherical yellow buoys surmounted by crosses. Fair anchorage can be obtained westward of F. which is a drying rock and is marked by a single black and red buoy surmounted a by double black sphere exhibiting a white flashing light (two flashes in a group). Ships should anchor northward of a detached ridge marked by northern cardinal buoys exhibiting a continuous white light, with this buoys in line bearing.

Вправа 2: мовна селективна. Мета: Навчити підбирати описові характеристики для вогнів, буїв, небезпек і якірних стоянок на основі представлених прикметників. Інструкція: а. Прочитайте описові характеристики вогнів, буїв, небезпек і якірних стоянок; б. Напишіть, а потім скажіть, якими можуть бути вогні, буї, небезпеки і якірні стоянки; використовуйте дані нижче прикметники, але англійською.

a) lights may be fixed, flashing, occulting, alternating, group-flashing, isophase, leading, front, rear, revolving, masthead, stern, obscured, unwatched;

buoys may be can, conical, pillar, spar, floating, leading, light, pile, barrel, whistle, cask, chequered, fairway, horizontally striped, vertically striped, mooring, spherical, spindle, unlit, whistle, wreck.

dangers may be above water, below water, drying, high water, awash, low water, pinnacle, submerged, sunken, underwater, attached, detached, off-shore.

anchorages may be convenient, excellent, exposed, fair, prohibited, quarantine, safe, sheltered, temporary, foul, protected, permanent, man-of-war.

b) постійні, затьмарюючі, зручні, заборонені, надводні, веретеноподібні, проблискові, стулкові, круглі, змінні, підводні, групово-проблискові, циліндричні, стовбоподібні, групово-затьмарюючі, несприятливі, конічні, пофарбовані в шаховому порядку, безпечні, плавучі, карантинні, що обертаються, які світяться, огорожувальні фарватер, віхоутворюючі, що не обслуговуються, передні, хороші, кормові, обсихаючі, вкриті, які омиваються, задні, топові, бочкоподібні, обладнані свистком, загострені, постійні, військові, горизонтально пофарбовані, швартовні, що примикають, відкриті,

веретеноподібні, тимчасові, відмінні, що не світяться, окремо лежать, захищені, огорожувальні затонуле судно, вертикально пофарбовані, що лежать осторонь від берега.

Вправа 3: мовна продуктивна. Мета: Навчити відтворювати навчальну лексику в самостійно складених словосполученнях і реченнях. Інструкція: Напишіть, а потім скажіть по 4 словосполучення і по 4 речення з кожним новим словом.

Вправа 4: мовна, перекладна з регламентацією часу. Мета: Навчити відтворювати навчальну лексику в словосполученнях і реченнях: а) рідною мовою при її сприйнятті іноземною за зазначений час; б) на іноземній мові при її сприйнятті рідною за той самий час. Інструкція: а. Прочитайте словосполучення і речення англійською мовою за 40 секунд; б. Закрийте ліву частину сторінки і перекладіть ці словосполучення і речення на англійську мову за той самий час.

- | | |
|--|--|
| 1. can beacons exhibiting flashing lights indicating sunken rocks lying westward of the quarantine anchorage | 1. циліндричні знаки, що виставляють проблискові вогні, що позначають підводні скелі, що лежать на захід від карантинної якірної стоянки |
| 2. bad holding ground with pinnacle rocks buoyed by spar unlit beacons painted in chequers | 2. погано тримаючий ґрунт з загостреними скелями згороджений неосвітлюваними віхами, пофарбованими в шаховому порядку |
| 3. an anchorage fringed by conical buoys, showing alternating lights, marking a shallow patch to the west | 3. якірна стоянка, облямована конічними буями, що показують змінні вогні, що позначають мілководну ділянку на захід |
| 4. This safe anchorage lies southward of drying reefs which are buoyed by spars showing isophase lights. | 4. Ця безпечна якірна стоянка лежить на південь від обсихаючих рифів, огорожених конусами з ізофазними вогнями. |
| 5. To approach a convenient anchorage you should pass two | 5. Щоб підійти до зручної якірної стоянки, вам слід минути два створових знака, |

<p>leading beacons painted in black and yellow horizontal stripes and exhibiting a white quick light marking a detached shoal.</p> <p>6. Anchor with black buoys, showing a white occulting light every five seconds in line bearing about 89.</p>	<p>пофарбованих у чорні і жовті горизонтальні смуги і виставлений білий швидкий вогонь, що позначає окремо лежачу мілину.</p> <p>6. Ставайте на якір, маючи чорні буї, показуючи білий затьмарюючий вогонь кожні п'ять секунди у створці по пеленгу близько 89.</p>
--	---

Вправа 5: мовна селективна перекладна з регламентацією часу. Мета: Навчити вживати нову лексику у взаємозв'язку з раніше вивченою в словосполученнях і реченнях побіжно і безпомилково англійською мовою при її сприйнятті рідною. Інструкція: Утворіть якомога більше словосполучень і речень за зазначений час на англійську мову і перекладіть їх.

а) за 30 секунд

б) за 60 секунд

стовбоподібні		загострена скеля	огорожена	низькими хмарами
конічні	вогні	заборонена стоянка	ошвартований	у краю обмілини
тимчасові	буї	передній вогонь	облямована	на маяку СЗ порту
обсихаючі	небезпеки	простійний вогонь	запалюється	кардинальним буєм
проблискові	якірні	затонуле судно	затемнюється	білими віхами
підводні	стоянки	світовий буй	відзначено	топової фігурою
відкриті		циліндричний буй	увінчаний	спеціальними буями

Вправа 6: передмовленнева селективна з регламентацією часу. Мета: Навчити вибирати необхідну смислову інформацію для правильної орієнтації в порту. Інструкція: Виберіть з даних речень за зазначений час лише ті, які не суперечать навігаційним правилам.

За 30 секунд:

1. A pillar red and white buoy showing an occulting white light is moored to indicate safe approach to the convenient temporary anchorage.
2. A spar buoy painted in black and yellow vertical bands exhibiting a white flashing light (3 flashes in a group) indicates a wreck lying to the west of the sheltered anchorage.

3. Isolated dangers westward of the permanent anchorage are indicated by black and red horizontally striped buoys showing white lights.
4. A pillar buoy showing very quick light 9 flashes in a group indicates a spit lying in the western part of an exposed anchorage with bad holding ground.
5. A spherical painted yellow buoy showing a yellow light indicates dangerous patch to the East of a fair anchorage with good holding ground.
6. The anchorage is prohibited due to a dangerous underwater rock which is indicated by a pillar buoy surmounted by two black cones points up and exhibiting a continuous flashing white light.

Вправа 7: передмовленнєва трансформаційна з регламентацією часу.

Мета: Навчити трансформувати навчальну тематичну інформацію в форми, відповідні навігаційним правилам. Інструкція: Прочитайте речення і трансформуйте їх в форми, відповідні навігаційним правилам.

1. A spherical buoy showing a flashing yellow light indicates a detached shoal lying close to a convenient anchorage.
2. A black with a yellow band buoy exhibiting a flashing light (3 flashes in a group) marks a sunken rock lying to the west of an excellent anchorage, bottom-mud.
3. Yellow spar buoys showing a white isophase light indicate safe approach to a quarantine anchorage (no dangers).
4. Pillar buoys exhibiting very quick lights showing 6 white flashes indicate a wreck to the south of the fairway leading to a sheltered anchorage, ground-sand.
5. A pillar black over yellow buoy showing a quick white light indicates drying bank to the north of the passage leading to a temporary anchorage.
7. A yellow with a black band buoy exhibiting a white flashing light (9 flashes in a group) mark a shoal head lying to the East, where anchorage is prohibited because of foul ground.

Для досягнення мети 3 пропонується виконання завдань, пов'язаних з описовими характеристиками вогнів, буїв, небезпек і якірних стоянок: передмовленнєвих, мовленнєвих й інтегрованих, останні з яких спрямовані на навчання виконання виробничих завдань. Названі вправи можуть бути

рецептивними, репродуктивними і продуктивними.

Вправа 1: передмовленнєва рецептивное. Мета: Повторити читання аббревіатур для розуміння змісту навчальних лоцій про вогні, буї, небезпеки і якірні стоянки. Інструкція: Прочитайте навчальні лоції, розшифруйте аббревіатури вогнів і перекладіть їх на рідну мову

1. A vertically striped white and red spherical buoy showing Oc.W (4) 6 sec 13 m 11 M indicates safe navigable waters and clear way to a fair anchorage as well as absence of any banks, bars or patches on your way.
2. When approaching a sheltered anchorage, yellow buoys with black horizontal bands showing VQ(9) 4 sec 24f 13 M indicate that you should pass this detached spit marked by these buoys from the West.
3. Anchorage may be obtained 1 mile northward from a pillar horizontally striped black and red buoy exhibiting Fl. (2) 4 sec 14m 15 M meaning a sunken rock lying below the buoy.
4. This anchorage is dangerous and is marked by a black buoy with a yellow band showing Q(3) 3 sec 30f 15 M indicating a wreck to the West.
5. A prohibited anchorage is marked by pillar yellow over black buoy showing VQ(6)+LFl indicating pinnacle rock lying to the North.
6. A black over yellow buoy showing Q 34f 13 M indicates that if you want to obtain a permanent sheltered anchorage you should pass a cluster of rocks marked by this buoy from the North.

Вправа 2: передмовленнєва асоціативна. Мета: Навчити миттєво асоціювати речення будь-якій граматичній конструкції з його змістом. Інструкція: Прочитайте першу групу речень за 10 секунд і виберіть з неї те, що означає: *Чи є яка-небудь якірна стоянка поблизу?*

- | | |
|--------------------------------------|--|
| 1. Is there any anchorage near here? | 3. Are there any anchorage near here? |
| 2. Is any anchorage near here? | 4. Does there any anchorage near here? |

Прочитайте другу групу речень за 15 секунд і виберіть з неї те, що означає: *Тимчасова якірна стоянка лежить на південь від мілини, що омивається.*

1. The temporary anchorage is lying southward of a shoal awash.
2. The temporary anchorage lie southward of a shoal awash.
3. The temporary anchorage lies southward of a shoal awash.
4. The temporary anchorage is lies southward of a shoal awash.

Прочитайте третю групу речень за 20 секунд і виберіть з неї те, що означає: *Ставайте на якір на північ від підводного рифу, обгородженого віхами пофарбованими в чорні і червоні смуги.*

1. To anchor north of sunken reef indicated by spars painted in red and black stripes.
2. Anchors northward of the sunken reef indicated by spars painted in red and black.
3. Anchoring northward of the sunken reef indicated by spars painted in red and black stripes.
4. Anchor northward of the sunken reef indicated by spars painted in red and black stripes.

Вправа 3: передмовленнева, репродуктивна. Мета: Навчити описувати вогні, буї, небезпеки і якірні стоянки на підставі наявної інформації. Інструкція: Прочитайте словосполучення, що позначають різні види небезпек біля якірних стоянок і скажіть якими вогнями і буями вони огороджуються.

1. a sunken ledge to the East of the safe anchorage
2. a wreck below the buoy close to the exposed anchorage
3. a drying bank to the North of good holding ground
4. a shoal awash as a part of foul ground to the South
5. a high water rock to the West of the quarantine anchorage
6. special feature present in the area of a temporary anchorage

Вправа 4: мовна, рецептивно-продуктивна. Мета: Навчити описувати небезпеку на шляху до якірної стоянки в залежності від зазначених вогнів і буїв. Інструкція: Прочитайте характеристики наступних вогнів і буїв і опишіть, яка небезпека на шляху до якірної стоянки позначена ними.

A pillar yellow buoy with a black band showing a quick white light, 9 flashes in a group marks an underwater ridge which lies to the east of the buoy and should be passed from the west when approaching a safe temporary anchorage.

1. A spherical yellow buoy surmounted by a cross showing a yellow flashing light.
2. A spar yellow over black buoy exhibiting a very quick light, 6 flashes in a group, followed by a long flashing light.
3. A pillar black with a red band buoy showing a flashing light, 2 flashes in a group.
4. A spar black over yellow buoy showing a very quick continuous white light.
5. A pillar black buoy with yellow bands showing a quick light, 3 flashes in a group.

Вправа 5: інтегрована, рецептивна, виробнича. Мета: Навчити розуміти суть можливих небезпек на шляху до якірної стоянки і способів їх поводження в залежності від зазначених вогнів і буїв. Інструкція: Прочитайте опис виробничих дій судноводія в залежності від зазначених вогнів і буїв.

1. If on approach to a temporary anchorage you see a continuous very quick flashing light exhibited from a pillar black over yellow buoy, it means that you should pass the danger marked by this buoy from the Northern side.
2. If proceeding to an excellent anchorage you notice a flashing white light, 2 flashes in a group, exhibited from a spar buoy painted in black and red horizontal bands you should not approach it. (a danger lies right below it)
3. If approaching a convenient protected anchorage you see a pillar buoy painted yellow over black and exhibiting a very quick light, 6 flashes in a group, followed by a long flashing light, you should pass it from the Southern side.
4. If you intend to anchor and are proceeding to a safe anchorage but observe a black buoy with a yellow band showing a quick white light, 3 flashes in a group, it means that you should pass the danger marked by this buoy from the Eastern side.
5. If on your way to an exposed anchorage you observe a yellow buoy with a black band showing a quick white light, 9 flashes in a group, it means that you should pass the danger marked by this buoy from the Western side.
6. If you are approaching a fair anchorage with good holding ground and you notice an occulting white light, exhibited from a spar buoy painted in white and red vertical bands you may approach it. (no dangers lying in the area)

Вправа 6: інтегрована, продуктивна, виробнича. Мета: Навчити виконувати виробниче завдання, виходячи з інформації про вогні, буї,

небезпеки і якірні стоянки. Інструкція: Поясніть, як ви проведете судно доякірної стоянки, якщо:

You see a pillar buoy painted yellow over black and exhibiting a very quick light, 6 flashes in a group, followed by a long flashing light. –

If I see a pillar buoy painted yellow over black and exhibiting a very quick light, 6 flashes in a group, followed by a long flashing light, I will pass the danger indicated by this buoy from the southern side to approach a quarantine anchorage.

1. You observe a yellow buoy with a black band showing a quick light, 9 flashes;
2. You notice a flashing white light, 2 flashes in a group, exhibited from a spar buoy painted in black and red horizontal bands;
3. You notice an occulting white light, exhibited from a spar buoy painted in white and red vertical bands;
4. You see a very quick flashing light exhibited from a pillar black over yellow buoy;
5. You observe a black buoy with a yellow band showing 3 white flashes in a group.

Вправа 7: інтегрована, виробнича. Мета: Навчити визначати тип ґрунту в місцях якірних стоянок на навігаційній карті і пояснювати, яка якірна стоянка буде кращою для вашого судна і чому. Інструкція: Визначте тип ґрунту в місцях якірних стоянок на навігаційній карті, скажіть, яка якірна стоянка буде кращою для вашого судна і поясніть чому.



Вправа 8: інтегрована, виробнича. Мета: Навчити на основі прочитаних автентичних лоцій пояснювати особливості проведення судна в даній акваторії з урахуванням небезпек при підходах до неї, буїв і знаків, що огорожують їх, а також попереджувальних вогнів. Інструкція: Прокоментуйте особливості підходу до якірної стоянки в зазначеній викладачем акваторії на основі прочитаної в лоціях інформації.

“Usuka Wan is encumbered with islets and rocks; it affords sheltered *anchorage* to small vessels near its head in depths of 22 m to 25 m, mud and sand, but owing to the dangers within it, local knowledge is essential. A breakwater with a *light-tower* at its head, projects NNW from the W entrance point of a cove on the S side of the bay.

Sakiyama Saki, the E entrance point of Ebukuro Wan, is fringed with some rocky islets within 2 cables WNW. Kajikake Iwa, a pinnacle rock with a depth of 0.9 m (3 ft) lies 2 cables N of Sakiyama Saki and is marked close W by a light-buoy.

Anchorage. Ebukuro Wan is a harbour of refuge and an excellent sheltering place for small vessels at the time of a typhoon; the holding ground is good and anchorage can be obtained as convenient in depths of 18 m to 27 m, mud. Approaching Ebukuro Wan, steer with the summit of Gokan Shima, 49 m (160 ft) high and conical, situated on the S side of Usuka Wan, in line with the N side of a clump of trees surmounting a hill, 83 m (272 ft) high to the tops of the trees, 9 cables ESE, bearing 113, until the entrance of the bay is fully open.

(p. 138 Admiralty Sailing Directions, Japan Pilot Volume 2, 7th edition 1979, published by the Hydrograper of the Navy)

Вправа 9: інтегрована, виробнича. Мета: Навчити на основі прочитаних автентичних лоцій вибирати на карті найсприятливіше місце для стоянки судна на якорі, обґрунтовувати свій вибір і вказувати шлях прямування судна до цієї якірної стоянки з урахуванням небезпек, огорожених буями і знаками і з відповідними вогнями. Інструкція: Виберіть на карті найбільш сприятливе місце для стоянки судна на якір на основі прочитаної в лоціях інформації. Обґрунтуйте ваш вибір і вкажіть шлях прямування судна до цієї якірної стоянки.



V. П'ятий блок вправ спрямований на навчання читання лоцій а) про припливи і течії, б) про припливи і течії, якірній стоянці, небезпеки, буї і вогні і виконання виробничих дій, пов'язаних з ними. Для цього необхідно досягнення трьох цілей навчання: 1) набуття знань ізольованої лексики за темою «Припливи і течії» 2) формування навичок вживання словосполучень і речень за темами «Припливи і течії», «Якірні стоянки», «Небезпеки», «Буї» і «Вогні»; 3) розвиток читацьких умінь п'ятого порядку і відповідних їм виробничих умінь п'ятого порядку.

Для досягнення мети 1 пропонується виконання тих самих вправ, що і для досягнення мети 1 по темам 1, 2, 3 і 4¹.

Вправа 1: мовна, презентаційна, семантизаційна. Мета: Ввести нову лексику і розкрити її зміст. Інструкція: а. Прочитайте нові слова з перекладом і запишіть їх у словник; б. Прочитайте ці слова в різних режимах (самостійно, хором за викладачем, індивідуально, по черзі).

¹ Тут і далі, до сьомого блоку вправ, ми, для дотримання вимог щодо обсягу дисертації, для досягнення всіх перших, других і третіх цілей, продемонструємо лише перші і дві останні вправи. Всі вправи в повному обсязі представлені в експериментальному навчальному посібнику.

1. tide	-	приливно-відливна течія		4. flow	-	потік
2. current	-	постійна течія		5. ebb	-	відлив
3. flood	-	прилив		6. rate	-	скорість

Так як в наступних вправах будуть використовуватися інші незнайомі слова, назвемо їх: *accelerate, attain, average, branch, commence, contrary, counter, daily, datum, deflect, diurnal, eddy, range, exceed, inshore, mean, neap, range, retard, reverse, rise, rotary, set, slacken, spring, stream, turn.*

Вправа 3: мовна, селективна. Мета: Навчити вибирати необхідну лексичну інформацію для опису припливів і течій. Інструкція: Виберіть з даних словосполучень лише ті, які описують припливи і течії і запишіть їх.

1. rotary current		3. neap tide		5. tidal stream
2. low water		4. spring flowers		6. current events

Вправа 4: мовна, трансформаційна. Мета: Навчити трансформувати навчальну лексику в різні мовні форми. Інструкція: Прочитайте словосполучення, представлені в активному стані і трансформуйте їх в пасивний.

1. they express soundings in feet		4. streams attain high rate
2. they give rate in knots		5. tides cause high water
3. we feel tidal streams		6. the moon influences waters

Для досягнення мети 2 пропонується виконання вправ, які б виробляли мовленнєві автоматизми за темами «Вогні», «Буї», «Небезпеки», «Якірні стоянки», «Припливи і течії», а також тих вправ, які використовувалися для досягнення мети 1, але з регламентацією часу по п'яти вищезгаданим темах.

Вправа 1: мовна рецептивно-репродуктивна. Мета: Навчити читати, розуміти і перекладати з іноземної мови на рідну і з рідної мови на іноземну словосполучення і речення з раніше вивченою лексикою за темами «Вогні», «Буї», «Небезпеки», «Якірні стоянки» і за темою, що вивчається, «Припливи і течії». Інструкція: Прочитайте словосполучення і речення з кожного абзацу окремо, перекладіть представлені в них словосполучення і речення на рідну

мову, а потім ті самі словосполучення і речення на іноземну мову при їх сприйнятті на слух.

Current, counter current, contrary current, drift current, allowance for current, currents attain rate, average rate of the current, branch of the current, set of the current, reverse current, tide, ebb tide, spring tide, neap tide, diurnal tide, semi-diurnal tide, mixed tide, low tide, high tide, neap tide, range of tide, rate of tide, tidal, tidal stream, tidal race, tidal range, tidal rock, tidal wave, springs, high water springs, low water springs, mean high water springs, average rate at springs, neaps, high water neaps, low water neaps, mean high water neaps, average rate at neaps.

The flood stream sets eastward and the ebb westward. Tidal streams are felt at a sheltered quarantine anchorage. The flood stream at springs attains the maximum rate of 3 knots over a shallow bank eastward of a fair anchorage. The rate of currents and tidal streams are expressed in knots along the whole patch of foul ground buoyed by red and black spars surmounted by double black spheres and exhibiting a white group-flashing light (2 flashes in a group).

Вправа б: передмовленнєва селективна з регламентацією часу. Мета: Навчити вибирати необхідну смислову інформацію для правильної орієнтації в порту. Інструкція: Виберіть з даних речення за зазначений час лише ті, які не суперечать навігаційним правилам.

За 40 секунд:

1. A pillar red and white buoy showing an occulting white light is moored to indicate safe approach to the convenient temporary anchorage where neap tides attain the rate of two knots at springs.
2. At the point where the flood stream sets northward, a spar buoy painted in black and yellow vertical bands exhibiting a white flashing light (3 flashes in a group) indicates a wreck lying to the west of the sheltered anchorage.
3. Isolated dangers westward of the permanent anchorage where counter currents meet and retard rate are indicated by black and red horizontally striped buoys showing white lights.

4. A pillar buoy showing very quick light 9 flashes in a group indicates a spit lying in the western part of an exposed anchorage with bad holding ground, soundings over it are expressed in feet.
5. Tidal streams are felt in the bay where a spherical painted yellow buoy showing a yellow light indicates dangerous patch to the East of a fair anchorage with good holding ground.
6. The anchorage is prohibited at springs due to strong currents and a dangerous underwater rock which is indicated by a pillar buoy surmounted by two black cones points up and exhibiting a continuous flashing white light.

Вправа 7: передмовленнєва трансформаційна з регламентацією часу.

Мета: Навчити трансформувати навчальну тематичну інформацію в форми, відповідні навігаційним правилам. Інструкція: Прочитайте речення і трансформуйте їх в форми, відповідні навігаційним правилам.

1. A spherical buoy showing a flashing yellow light indicates a detached shoal lying close to a convenient anchorage where the flood stream sets east and the ebb north.
2. A black with a yellow band buoy exhibiting a white flashing light (3 flashes in a group) marks a sunken rock lying to the west of an excellent anchorage, soundings over which are expressed in feet, the bottom is sand and mud.
3. Yellow spar buoys showing a white isophase light indicate safe approach to a quarantine anchorage over which tidal streams affect the rate of 5 knots at springs .
4. Pillar buoys exhibiting very quick lights showing 6 white flashes indicate a wreck to the south of the fairway leading to a sheltered anchorage, where currents retard and reverse, ground-sand.
5. A pillar black over yellow buoy showing a quick white light indicates a drying bank to the north of the passage leading to a temporary anchorage with depths of 20 feet at high water ordinary neaps.
6. A yellow with a black band buoy exhibiting a white flashing light (9 flashes in a group) marks a shoal head lying to the East, where anchorage is prohibited because of foul ground and shallow depths especially at low water springs.

Для досягнення мети 3 пропонується виконання завдань, пов'язаних з описовими характеристиками вогнів, буїв, небезпек, якірних стоянок, припливів і течій: передмовленнєвих, мовних і інтегрованих, останні з яких спрямовані на навчання виконання виробничих завдань. Названі вправи можуть бути рецептивними, репродуктивними і продуктивними.

Вправа 1: передмовленнєва рецептивна. Мета: Повторити читання абревіатур для розуміння змісту навчальних лоцій про вогні, буї, небезпеки, якірні стоянки, припливи і течії. Інструкція: Прочитайте навчальні лоції, розшифруйте абревіатури вогнів і перекладіть їх на рідну мову

1. A vertically striped white and red spherical buoy showing Oc.W (4) 6 sec 13 m 11 M indicates safe navigable waters and clear way to a fair anchorage with sufficient depths during springs and neaps as well as absence of any banks, bars or patches.
2. When approaching a sheltered anchorage with a depth of 16 feet at high water ordinary springs, yellow buoys with black bands showing VQ(9) 4 sec 24f 13 M indicate that you should pass this detached spit marked by the buoys from the West
3. Anchorage where tidal streams are hardly felt may be obtained 1 mile northward from a pillar horizontally striped black and red buoy exhibiting Fl. (2) 4 sec 14m 15 M meaning a sunken rock lying below the buoy.
4. This anchorage is dangerous during strong currents attaining the rate of 8 knots and is marked by a black buoy with a yellow band showing Q(3) 3 sec 30f 15 M indicating a wreck to the West.
5. A prohibited anchorage with contrary currents which produce eddies and whirlpools is marked by pillar yellow over black buoy showing VQ(6)+LF1 indicating pinnacle rock lying to the North.
6. A black over yellow buoy showing Q 34f 13 M indicates that if you want to obtain a permanent sheltered anchorage soundings over which are expressed in feet you should pass a cluster of rocks marked by this buoy from the North.

Вправа 8: інтегрована, виробнича. Мета: Навчити на основі прочитаних автентичних лоцій про припливно-відпливні і постійні течії на зазначених викладачем якірних стоянках, коментувати вплив цих течій на судно під час

якірної стоянки, а також під час руху судна до місць якірних стоянок, з огляду на небезпеку при підходах до них, буї та знаки, що огорожують їх, а також попереджувальні вогні. Інструкція: Прочитайте інформацію про припливно-відпливні і постійні течії на зазначених викладачем якірних стоянках, прокоментуйте їх вплив на судно під час стоянки, а також під час руху судна до місця стоянки на якір.

“The islands are of volcanic origin and consist of white eroded rock. From E or W they show up well, but from the N, they are difficult to distinguish from the land behind them. Three lights are exhibited within the group.

Tidal levels. Mean spring range about 0.3 m, mean neap range about 0.1 m. See Admiralty Tide Tables Volume 2. Currents in the anchorages of the islands are influenced by the prevailing wind. On very rare occasions an exceptionally strong current has been experienced during calm weather.

Islas Chatarina Lighthouse stands near the NW extremity of the island and Torre de la Conquista, which has a prominent clock, stands at an elevation of 57 m about 94 cable ESE of the lighthouse.

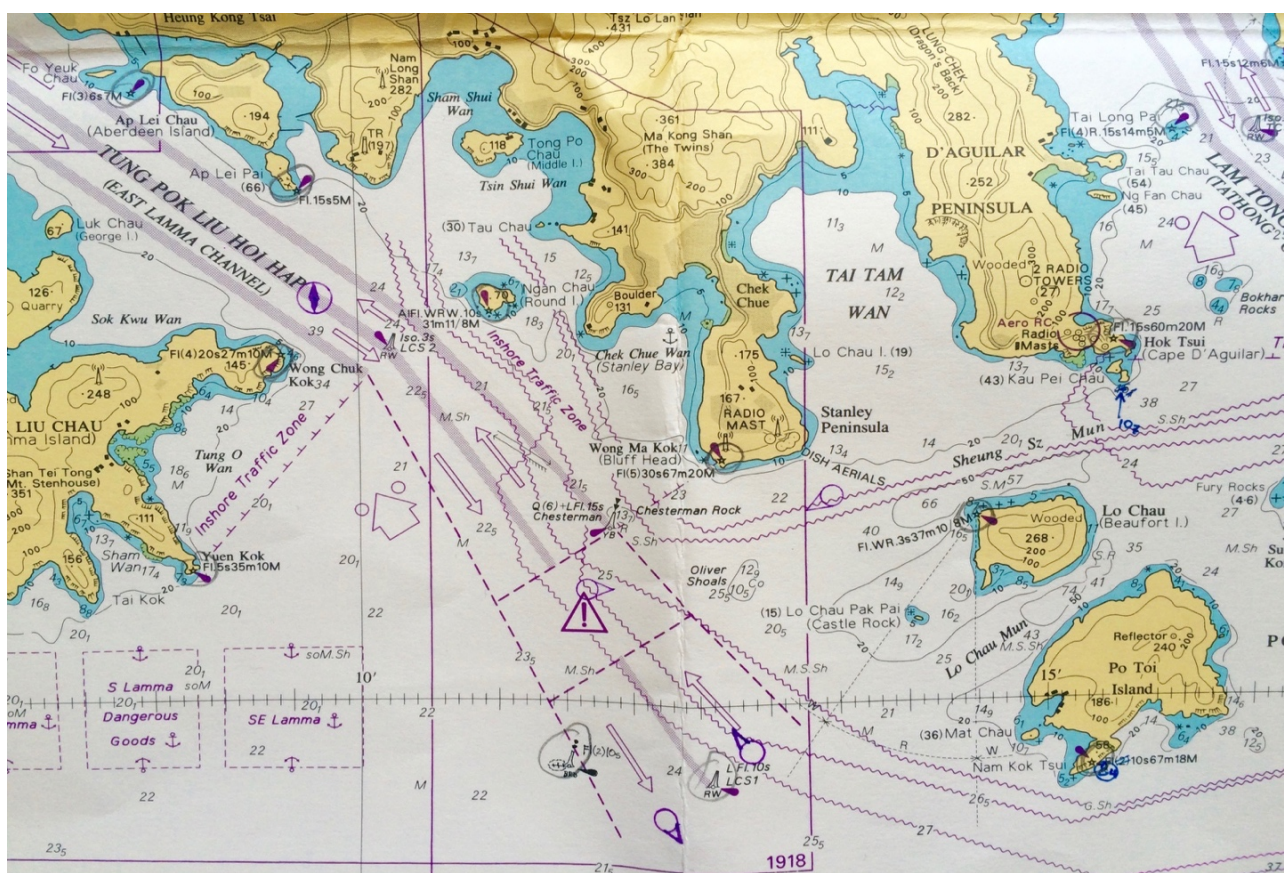
Anchorage. Good anchorage may be obtained S of Isla de Isabel II, in depths from 10 to 16.5 m, muddy sand. This anchorage is safe in N winds. In winter S winds are sometimes quite strong. In strong E winds a considerable swell builds up in the anchorage. Strong NE winds also send a considerable sea into the anchorage through the channel between the two W islands, despite the existence of Banco Congreso (5.73) in its N approach. The best anchorage berth, sheltered from NE winds, is about 1 1/2 cables SE of the head of a small mole near the S end of Isla de Isabel II, in a depth of about 13 m. Small vessels can anchor close inshore with their sterns secured to the jetty extending S from Isla Isabel II.

Caution. An underwater rock, with a charted depth of 0.8 m, lies about 1/2 cable SW of the SW side of the island; a depth of 9.2 m lies about 1/2 cable WNW of the rock.

Submarine cables. Three disused submarine cables come ashore on the E side of Isla Isabel II, as shown on the chart.”

(p. 249 *Admiralty Sailing Directions, Mediterranean Pilot Volume 1, 14th edition 2011*)

Вправа 9: інтегрована, виробнича. Мета: Навчити на основі прочитаних автентичних лоцій вказувати на карті найбільш сприятливе місце для стоянки судна на якір, з урахуванням припливно-відпливних і постійних течій, зазначених на ній. Навчити обґрунтовувати свій вибір і вказувати шлях прямування судна до цієї якірної стоянки з урахуванням небезпек, огорожених буями і знаками з попереджувальними відповідними вогнями. Інструкція: На основі прочитаних автентичних лоцій вкажіть на карті найбільш сприятливе місце для стоянки вашого судна на якір, обґрунтуйте ваш вибір і вкажіть шлях прямування вашого судна до цієї якірної стоянки.



VI. Шостий блок вправ спрямований на навчання читання лоцій а) про настанови, б) про настанови, припливи і течії, якірні стоянки, небезпеки, буї і вогні і виконання виробничих дій, пов'язаних з ними. Для цього необхідно досягнення трьох цілей навчання: 1) набуття знань ізольованої лексики за темою «Настанови» 2) формування навичок вживання словосполучень і речень за темами «Настанови», «Припливи і течії», «Якірні стоянки», «Небезпеки»,

«Буї »і« Вогні»; 3) розвиток читацьких умінь шостого порядку і відповідних їм виробничих умінь шостого порядку.

Для досягнення мети 1 пропонується виконання тих самих вправ, що і для досягнення мети 1 по темах 1, 2, 3, 4 і 5.

Вправа 1: мовна, презентаційна, семантизаційна. Мета: Увести нову лексику і розкрити її зміст. Інструкція: а. Прочитайте нові слова з перекладом і запишіть їх у словник; б. Прочитайте ці слова в різних режимах (самотійно, хором за викладачем, індивідуально, по черзі).

1. ahead	-	по носі	4. directions	-	накази
2. astern	-	по кормі	5. guide	-	керування
3. course	-	курс	6. alter	-	змінювати

Так як в наступних вправах будуть використовуватися інші незнайомі слова і вирази, назвемо їх: *alignment, attempt, bear, lead, maintain, make for, proceed, round; steer for smth, work for smth, alter course, bring to bear, keep a mark astern, keep objects in line.*

Вправа 3: мовна, селективна. Мета: Навчити вибирати необхідну лексичну інформацію для опису настанов. Інструкція: Виберіть з даних словосполучень лише ті, які описують настанови і запишіть їх.

1. steer for smth	3. keep a mark astern	5. bring to bear
2. alter course	4. keep objects in line	6. bear a child

Вправа 4: мовна, трансформаційна. Мета: Навчити трансформувати навчальну лексику в різні мовні форми. Інструкція: Прочитайте словосполучення, представлені в активному стані і трансформуйте їх в пасивний.

1. they give directions	3. we bring objects in line	5. they maintain speed
2. they keep objects in line	4. we alter course	6. they shape course

Для досягнення мети 2 пропонується виконання вправ, які б виробляли мовленнєві автоматизми за темами «Вогні», «Буї», «Небезпеки», «Якірні стоянки», «Припливи і течії», «Настанови», а також тих вправ, які використовувалися для досягнення мети 1, але з регламентацією часу по шести

вищеназваних темах.

Вправа 1: мовна рецептивно-репродуктивна. Мета: Навчити читати, розуміти і перекладати з іноземної мови на рідну і з рідної мови на іноземну словосполучення і речення з раніше вивченою лексикою за темами «Вогні», «Буї», «Небезпеки», «Якірні стоянки», «Припливи і течії» і з теми, що вивчається, «Настанови». Інструкція: Прочитайте словосполучення і речення з кожного абзацу окремо, перекладіть представлені в них словосполучення і речення на рідну мову, а потім ті самі словосполучення і речення на іноземну мову при їх сприйнятті на слух.

Course, alter course, lay off course, shape course, bring, bring in line, bring on with, bring to bear, keep, keep an offing, keep in line, ahead, astern, alignment, bear, bring to bear, directions, guide, haul, head, maintain, make for, proceed, round, steer for, work for, from westward, close to the shore, well open, when berthing, when close to the rock, when abreast of the landmark., to reach the anchorage, to be liable to constant alterations.

Keep this mark astern; Proceed with this mark astern to avoid this shallow patch; Bring this flashing light in line with a pillar buoy surmounted by two black cones points down; This pile in line with a pillar buoy leads westward of the underwater ridge to a safe anchorage; Keep this objects in line to proceed to a quarantine anchorage with a depth of 12 feet in low water ordinary neaps. The channel, marked by red can and green conical buoys surmounted by cylindrical and conical topmarks and exhibiting lights, must be steered for, currents exceed 6 knots at springs.

Вправа 6: передмовленнєва селективна з регламентацією часу. Мета: Навчити вибирати необхідну смислову інформацію для правильної орієнтації в порту. Інструкція: Виберіть з поданих речень за зазначений час лише ті, які не суперечать навігаційним правилам.

За 40 секунд:

1. You should steer for a pillar red and white buoy showing an occulting white light which is moored to indicate safe approach to the convenient temporary anchorage where neap tides attain the rate of two knots at springs.

2. At the point where the flood stream sets northward, a spar buoy painted in black and yellow vertical bands exhibiting a white flashing light (3 flashes in a group) indicates a wreck lying to the west of the sheltered anchorage, you should steer keeping this mark to the west.
3. Keep on the port side of the fairway in order to keep isolated dangers westward of the permanent anchorage where counter currents meet, the dangers are indicated by black and red horizontally striped buoys showing white lights.
4. Care must be taken to avoid a pillar buoy showing very quick light 9 flashes in a group and indicating a spit lying in the western part of an exposed anchorage with bad holding ground, soundings over it are expressed in feet.
5. Tidal streams are felt in the bay where a spherical painted yellow buoy showing a yellow light indicates dangerous patch to the East of a fair anchorage with good holding ground, care must be taken to avoid the patch.
6. The anchorage is prohibited at springs due to strong currents and a dangerous underwater rock which is indicated by a pillar buoy surmounted by two black cones points up and exhibiting a continuous flashing white light, the soundings at the anchorage cannot be depended on.

Вправа 7: передмовленнева трансформаційна з регламентацією часу.

Мета: Навчити трансформувати навчальну тематичну інформацію в форми, відповідні навігаційним правилам. Інструкція: Прочитайте речення і трансформуйте їх в форми, відповідні навігаційним правилам.

1. Alter course to avoid a spherical buoy showing a flashing yellow light indicating a detached shoal lying close to a convenient anchorage where the flood stream sets eastward and the ebb northward.
2. Keep an offing from a black with a yellow band buoy exhibiting a white flashing light (3 flashes in a group) and marking a sunken rock lying to the west of an excellent anchorage, soundings over which are expressed in feet, sand and mud.
3. Bring in line yellow spar buoys showing a white isophase light indicate safe approach to a quarantine anchorage (no dangers), over which tidal streams affect the rate of 5 knots at springs

4. Pillar buoys exhibiting very quick lights showing 6 white flashes indicate a wreck to the south of the fairway leading to a sheltered anchorage, where currents retard and reverse, ground-sand.
5. One should take care to avoid pillar black over yellow buoy showing a quick white light and indicating a drying bank to the north of the passage leading to a temporary anchorage with depths of 20 feet at high water ordinary neaps.
6. Steer for a yellow with a black band buoy exhibiting a white flashing light (9 flashes) marks a shoal head lying to the East, where anchorage is prohibited because of foul ground and shallow depths especially at low water springs.

Для досягнення мети 3 пропонується виконання завдань, пов'язаних з описовими характеристиками вогнів, буїв, небезпек, якірних стоянок, припливів, течій і настанов: передмовленневих, мовленневих й інтегрованих, останні з яких спрямовані на навчання виконання виробничих завдань. Названі вправи можуть бути рецептивними, репродуктивними і продуктивними.

Вправа 1: передмовленнева рецептивна. Мета: Повторити читання аббревіатур для розуміння змісту навчальних лоцій про вогні, буї, небезпеки, якірні стоянки, припливах, течії і настанови. Інструкція: Прочитайте навчальні лоції, розшифруйте аббревіатури вогнів і перекладіть їх на рідну мову

1. Shape the course for a vertically striped white and red spherical buoy showing Oc.W (4) 6 sec 13 m 11 M indicates safe navigable waters and clear way to a fair anchorage with sufficient depths during springs and neaps as well as absence of any banks, bars or patches on your way.
2. When approaching a sheltered anchorage with a depth of 16 feet at high water ordinary springs, take care to avoid yellow buoys with black horizontal bands showing VQ(9) 4 sec 24f 13 M indicating that you should pass this detached spit marked by these buoys from the West.
3. Anchorage where tidal streams are hardly felt may be obtained 1 mile northward from a pillar horizontally striped black and red buoy exhibiting Fl. (2) 4 sec 14m 15 M meaning a sunken rock lying below the buoy, alter course to proceed clear of the rock.

4. Don't steer for the anchorage shown on the chart as it is dangerous during strong currents attaining the rate of 8 knots and is marked by a black buoy with a yellow band showing Q(3) 3 sec 30f 15 M indicating a wreck to the West
5. Keep an offing from a prohibited anchorage with contrary currents which produce eddies and whirlpools is marked by pillar yellow over black buoy showing VQ(6)+LFl indicating pinnacle rock lying to the North.
6. One should lay off the course bearing in mind that a black over yellow buoy showing Q 34f 13 M indicates that if you want to obtain a permanent sheltered anchorage soundings over which are expressed in feet you should pass a cluster of rocks marked by this buoy from the North.

Вправа 8: інтегрована, виробнича. Мета: Навчити на основі прочитаних в автентичних лоціях настанов і рекомендацій при проході зазначених викладачем акваторій, пояснювати як і які з цих настанов можна застосувати до вашого судна під час його проведення з місць якірних стоянок в порт, враховуючи приливно-відпливні течії в даній місцевості, небезпеки при підходах до порту, буї та знаки, що огорожують їх, а також попереджувальні вогні,. Інструкція: На основі прочитаних в лоціях настанов і рекомендацій при проході зазначених викладачем акваторій, розкажіть як і які з цих настанов можна застосувати до вашого судна під час його проведення з місць якірних стоянок в порт.

“Nagashima Kaikyo (32°10' N, 130°05' E) is the S part of the main channel leading from seaward to Yatsushiro Kai and is entered between Nagasaki Hana the SW extremity of Naga Shima, and the rocks and islets SE of Gesu Shima 3 1/2 miles NW.

Tidal streams. In Nagashima Kaikyo, the stream is going from 1 hour after LW and S-going from 1 hour after HW at Yatsushiro Kai; it attains its maximum rate of about 6 knots in the channel about 3 miles N of O Saki.

Pilotage. Pilots for Minamata Ko and Yatsushiro Ko board 1 mile S of To Shima. To Shima, conical, 145 m (474 ft) high and fringed with reefs, lies on the W side of the fairway 1 mile NNW of Saki; a light-tower stands on the E extremity of the island.

Dangers. In Se, reefs that dry, lie about midway between the W side of To Shima and the shore NW of it. A light-buoy is moored close S of In Se, and another light-buoy is moored close S of a rock 4 cables NE of In Se. Aka Shima, a cliffy islet with a remarkable pointed rock 8 m (27 ft) high close off its N end, lies on the W side of the main fairway, 9 cables NE of To Shima.

Ugu Shima is a prominent island in the form of a truncated cone, 259 m (851 ft) high situated 4 miles NE of Aka; on its summit are some clumps of pine trees. The channel N of Ugu Shima is partially blocked by a reef; a light-tower stands on Kajiki Saki, a headland N of the N extremity of Ugu Shima.

Kamimate Shima, a rocky islet 13 m high and surmounted by a light-tower, lies 4 cables E of Ugu Shima and is the junction between Nagashima Kai and Hachiman Seto.

Anchorage. A number of small bays and inlets lie on both sides of Nagashima Kaikyo; they afford shelter to small vessels with local knowledge.

Directions for Nagashima Kaikyo. It is advisable to enter Nagashima Kaikyo near slack water to avoid overfalls. Fog is frequently encountered during the summer months. Approaching from seaward, steer with To Shima Light-tower ahead, bearing 005 when abreast the N summit on Gesu Shima, alter course NNE to pass midway between Aka Shima and Naruse Hana, the NW extremity of Naga Shima; thence alter course to bring Mate Shima Light-tower ahead, bearing about 051°, to pass about 1 mile SE of Shimomate Shima, an islet 19 m (61 ft) high, situated on a rocky shoal on the NW side of the main fairway when abreast Kami mate Shima, alter course to 018 into Hachiman Seto and thence as directed at 3.38.

Caution. Large numbers of fishing vessels operate in the vicinity of the channels leading to Yatsushiro Kai.”

(p. 110 Admiralty Sailing Directions, Japan Pilot Volume 2, 7th edition 1979, published by the Hydrograper of the Navy)

Вправа 9: інтегрована, виробнича. Мета: Навчити показувати на карті можливі шляхи руху судна з місця якірної стоянки в порту на основі прочитаних настанов, з урахуванням постійних і припливно-відпливних течій, показаних на карті, а також небезпек, огорожених буями і знаками, з

попереджувальними відповідними вогнями. Інструкція: Покажіть на карті можливі шляхи руху судна з місця якірної стоянки в порту.



VII. Сьомий блок вправ спрямований на навчання читання лоцій а) про портові правила, б) про портові правила, настанови, припливи і течії, якірні стоянки, небезпеки, буї і вогні і виконання виробничих дій, пов'язаних з ними. Для цього необхідно досягнення трьох цілей навчання: 1) набуття знань ізольованої лексики за темою «Портові правила» 2) формування навичок вживання словосполучень і речень за темою «Портові правила», «Повчання», «Припливи і течії», «Якірні стоянки», «Небезпеки», «Буї» і «Вогні»; 3) розвиток читацьких умінь сьомого порядку та відповідних їм виробничих умінь сьомого порядку.

Для досягнення мети 1 пропонується виконання тих самих вправ, що і для досягнення мети 1 за темами 1, 2, 3, 4, 5 і 6.

Вправа 1: мовна, презентаційна, семантизаційна. Мета: Ввести нову лексику і розкрити її зміст. Інструкція: а. Прочитайте нові слова з перекладом і запишіть їх у словник; б. Прочитайте ці слова в різних режимах (самостійно, хором за викладачем, індивідуально, по черзі).

1. regulation	-	припис	4. caution	-	обережність
2. breach	-	порушення	5. hoist	-	піднімати
3. blast	-	гудок	6. entry	-	вхід

Так як в наступних вправах будуть використовуватися інші незнайомі слова і вирази, назвемо їх: *craft, whistle, damage, ashes, refuse, warship, pratique, cast off, power driven vessel, ports of any consequence, strictly adhere to, keep out of the way, certificates can be issued, indicated by notice boards.*

Вправа 3: мовна, селективна. Мета: Навчити вибирати необхідну лексичну інформацію для опису портових правил. Інструкція: Виберіть з даних словосполучень лише ті, які описують портові правила і запишіть їх.

1. obey regulations	3. hoist a flag	5. issue certificates
2. keep out of the way	4. refuse a meal	6. observe a breach

Вправа 4: мовна, трансформаційна. Мета: Навчити трансформувати навчальну лексику в різні мовні форми. Інструкція: Прочитайте словосполучення, представлені в активному стані і трансформуйте їх в пасивний.

1. they adhere to rules	3. port issues certificates	5. notice boards indicate positions
2. they hoist a flag	4. ships observe a breach	6. they obey regulations

Для досягнення мети 2 пропонується виконання вправ, які б виробляли мовленнєві автоматизми за темами «Вогні», «Буї», «Небезпеки», «Якірні стоянки», «Припливи і течії», «Настанови», «Портові правила», а також тих вправ, які використовувалися для досягнення мети 1, але з регламентацією часу за семи вищеназваними темами.

Вправа 1: мовна рецептивно-репродуктивна. Мета: Навчити читати, розуміти і перекладати з іноземної мови на рідну і з рідної мови на іноземну словосполучення і речення з раніше вивченою лексикою за темами «Вогні», «Буї», «Небезпеки», «Якірні стоянки», «Припливи і течії», «Настанови» і за темою, що вивчається, «Портові правила». Інструкція: Прочитайте словосполучення і речення з кожного абзацу окремо, перекладіть представлені

в них словосполучення і речення на рідну мову, а потім ті самі словосполучення і речення на іноземну мову при їх сприйнятті на слух.

Regulations, port regulations, to prescribe regulations, to obey regulations, to breach regulations, to adhere to regulations, to strictly adhere to port regulations, breach of regulations, to observe a breach of port regulations, crafts observe a breach port regulations, to give a blast on observing breach of port regulations, caution, keep caution, power driven vessels keep caution, crafts act with caution, to keep caution one should keep out of the way.

Port regulations should be strictly adhered to; Keep caution to proceed with this mark astern to avoid this rocky ledge; Any power driven vessel should bring this occulting light in line with a pillar buoy surmounted by two black cones points down; Notice boards indicate that his pile in line with a pillar buoy leads westward of the underwater ridge to a safe anchorage; Warships should keep this objects in line to proceed to a quarantine anchorage with a depth of 16 feet in low water ordinary springs. Vessels received free pratique should make for the channel, marked by red can and green conical buoys surmounted by cylindrical and conical topmarks and exhibiting lights, but proceed with caution as currents in the channel may exceed 6 knots at neaps.

Вправа б: передмовленнева селективна з регламентацією часу. Мета: Навчити вибирати необхідну смислову інформацію для правильної орієнтації в порту. Інструкція: Виберіть з поданих речень за зазначений час лише ті, які не суперечать навігаційним правилам.

За 40 секунд:

1. In accordance with port regulations you should steer for a pillar red and white buoy showing an occulting white light which is moored to indicate safe approach to the convenient temporary anchorage where neap tides attain the rate of two knots.
2. Any sailing vessel should keep out of the way of a power driven vessel at the point where the flood stream sets northward, and a spar buoy painted in black and yellow vertical bands exhibiting flashing lights (3 flashes) indicates a wreck lying west of the sheltered anchorage, ships should steer keeping this mark to the west.

3. When making for the port keep on the port side of the fairway in order to keep isolated dangers westward of the permanent anchorage where counter currents meet, the dangers are indicated by black and red horizontally striped buoys showing white lights.
4. Port regulations should be strictly adhered to and caution must be taken to avoid a pillar buoy showing very quick light 9 flashes in a group and indicating a spit lying in the western part of an exposed anchorage with bad holding ground, soundings over it are expressed in feet.
5. Notice boards indicate that tidal streams are felt in the bay where a spherical painted yellow buoy showing a yellow light indicates dangerous patch to the East of a fair anchorage, good holding ground, care must be taken to avoid the patch.
6. The anchorage is prohibited for warships at springs due to strong currents and a dangerous underwater rock which is indicated by a pillar buoy surmounted by two black cones points up and exhibiting a continuous flashing white light, the soundings at the anchorage cannot be depended on.

Вправа 7: передмовленнева трансформаційна з регламентацією часу.

Мета: Навчити трансформувати навчальну тематичну інформацію в форми, відповідні навігаційним правилам. Інструкція: Прочитайте речення і трансформуйте їх в форми, відповідні навігаційним правилам.

За 40 секунд:

1. All sailing and power driven vessels should alter course to avoid a spherical buoy showing a flashing yellow light indicating a detached shoal lying close to a convenient anchorage where the flood stream sets eastward and the ebb northward.
2. Small crafts should strictly adhere to regulations and keep an offing from a black with a yellow band buoy exhibiting a white flashing light (3 flashes in a group) and marking a sunken rock lying to the west of an excellent anchorage, soundings over which are expressed in feet.
3. Make for yellow spar buoys showing a white isophase light indicating safe approach to a quarantine anchorage (no dangers), over which tidal streams affect the rate of 5 knots at springs

4. Pillar buoys indicated by notice boards exhibiting very quick lights showing 6 white flashes indicate a wreck to the south of the fairway leading to a sheltered anchorage, where currents retard and reverse, ground-sand.
5. In order not to breach regulations one should take caution to avoid pillar black over yellow buoy showing a quick white light and indicating a drying bank to the north of the passage leading to a temporary anchorage with depths of 20 feet at high water ordinary neaps.
6. After receiving free pratique steer for a yellow with a black band buoy exhibiting a white flashing light (9 flashes in a group) marks a shoal head lying to the East, where anchorage is prohibited because of foul ground and shallow depths especially at low water springs.

Для досягнення мети 3 пропонується виконання завдань, пов'язаних з описовими характеристиками вогнів, буїв, небезпек, якірних стоянок, припливів, течій, настанов і портових правил: передмовленнєвих, мовленнєвих й інтегрованих, останні з яких спрямовані на навчання виконання виробничих завдань. Названі вправи можуть бути рецептивними, репродуктивними і продуктивними.

Вправа 1: передмовленнєва рецептивна. Мета: Повторити читання аббревіатур для розуміння змісту навчальних лоцій про вогні, буї, небезпеки, якірні стоянки, припливи, течії і настанови. Інструкція: Прочитайте навчальні лоції, розшифруйте аббревіатури і перекладіть їх на рідну мову

1. Take due caution to make for a vertically striped white and red spherical buoy showing Oc.W (4) 6 sec 13 m 11 M indicates safe navigable waters and clear way to a fair anchorage with sufficient depths during springs and neaps as well as absence of any banks, bars or patches on your way.
2. All power driven vessels when approaching a sheltered anchorage with a depth of 16 feet at high water ordinary springs, take care to avoid yellow buoys with black horizontal bands showing VQ(9) 4 sec 24f 13 M indicating that you should pass this detached spit marked by these buoys from the West.

3. Notice boards indicate that an anchorage where tidal streams are hardly felt may be obtained 1 mile northward from a pillar horizontally striped black and red buoy exhibiting Fl. (2) 4 sec 14m 15 M meaning a sunken rock lying below the buoy, alter course to pass clear of the rock.
4. Don't steer for the anchorage shown on the chart and give a blast if observing a breach of this regulation as it is dangerous during strong currents attaining the rate of 8 knots and is marked by a black buoy with a yellow band showing Q(3) 3 sec 30f indicating a wreck to the West.
5. Obey regulations and keep an offing from a prohibited anchorage with contrary currents which produce eddies and whirlpools is marked by pillar yellow over black buoy showing VQ(6)+LFl indicating pinnacle rock lying to the North.
6. All power driven vessels should make for the harbour bearing in mind that a black over yellow buoy showing Q 34f 13 M indicates that if you want to obtain a permanent sheltered anchorage soundings over which are expressed in feet you should pass a cluster of rocks marked by this buoy from the North.

Вправа 8: інтегрована, виробнича. Мета: Навчити на основі прочитаних автентичних лоцій про портові правила певного порту, а також про настанови і рекомендації при підході і заході в цей порт, коментувати, як ці правила і рекомендації можна застосувати до судна під час якірної стоянки або під час проведення судна з місць якірних стоянок в порт, враховуючи припливно-відпливні течії в даній місцевості, небезпеки при підходах до порту, буї, що огорожують їх і попереджувальні вогні. Інструкція: На основі прочитаної в лоціях автентичної інформації про портові правила певного порту, а також про настанови і рекомендації при підході і заході в цей порт, розкажіть, як ці правила і рекомендації можна застосувати до вашого судна під час якірної стоянки або під час проведення судна з місць якірних стоянок в порт.

“Reggio di Calabria Chart 992, plan of Reggio di Calabria

General information

12.35 *Position and function.* Reggio di Calabria (38°07.45N 15°39'.01E) is situated on the E side of Stretto di Messina. The town was totally destroyed by an earthquake in

1908 and has been completely rebuilt. In 2001 it had a population of 180 353. When seen from N the town appears as a multi-coloured row of two-storied houses. The port is situated between Torrente Montevergine, close N of the harbour entrance, and Torrente Annunziata, which flows through the town, and enters the sea just S of the harbour.

Port Authority. Reggio di Calabria Port Authority, Capitaneria di Porto, 89100 Reggio Calabria, RC Italy.

Limiting conditions. Controlling depth. There is a charted depth of 9.8 m in the entrance; depths within the harbour are generally greater.

Tidal levels. Mean spring range about 0.3 m; mean neap range negligible. See Admiralty Tide Tables.

Maximum size of vessel. Vessels not exceeding 200 m in length and 10 m in draught.

Anchorage. North of the harbour is Rada di Pentimele (12.44). South of the harbour is Rada dei Giunchi (12.45). A prohibited anchorage area (12.25) is established SW of Rada dei Giunchi.

Harbour regulations for Reggio di Calabria and Villa San Giovanni:

All vessels entering or leaving should proceed with care and at the minimum speed necessary for their manoeuvrability. They must manoeuvre so as to be able to see the harbour basin or the outer harbour in order that they can immediately remain clear when they see other vessels leaving or entering. Hydrofoils must not navigate on their foils within the harbour.

All vessels entering or leaving the harbours are forbidden to exceed 5 kn; to pass through the harbour entrance at the same time as another vessel; or to use the whistle/siren except as required by the International Regulations for Preventing Collisions at Sea

Small craft, within 1 mile of the harbour entrance must give way to vessels entering or leaving. Vessels impeded by small craft should sound at least four blasts.

Vessels are forbidden to stop or anchor within 5 cables of the harbour entrance.

Vessels leaving have precedence over vessels arriving, but vessels should not begin to leave if another vessel is already entering. Naval vessels have precedence over merchant vessels. Ferries have precedence over naval and merchant vessels.

Ferries which reverse direction must do so outside the harbour entrance. Between sunset and sunrise, having completed half the turn, they must extinguish the lights at the

stern and light those at the bow. In all other situations ferries must observe the regulations for avoiding collisions at sea.

Fishing, including fishing for sport, is prohibited within 1 mile of the harbour entrance. Vessel reporting for tankers and the carriage of dangerous substances see Admiralty List of Radio Signals Volume 6(3).

Tidal information. The currents and tidal streams of the Stretto di Messina are very strong at the entrance to the harbour. In particular the scendente reaches the Calabrian coast with streams of considerable velocity. According to the wind, the point of incidence of these streams moves between the bay at Catona (3 miles N) and the end of the mole at Porto di Reggio Calabria, at which point, especially in winter, the rate of the current is sufficient to severely impede the manoeuvre of vessels. Thus the currents at the entrance to the harbour present anomalies which are well-known only to those with local knowledge.

Directions. Vessels entering the harbour should steer for a Ponente, before turning S to enter the harbour. They should then pass clear of, but no more than 1 cable E of the mole, as the eddy currents making off the entrance to the harbour may affect their manoeuvring. When passing through the entrance a berth of about 30 m should be given to some above-water blocks close to the E side of the entrance. With S winds, vessels should berth alongside the mole heading S. With N winds, vessels may be turned inside the harbour. In winter, vessels should moor with two anchors before securing to any of the quays, holding ground is good.

Useful marks: Molo di Ponente Head Light (green metal column on pedestal, 10 m in height) (38°07'.69N 15°38.96E) exhibited from the head of the mole Entrance; E side light (red column) (38°07'.64N 15°39'.07E) exhibited from the S end of Molo di Sottoflutto; Church (belfry, yellowish spire) (Chiesa di Santa Caterina) (38°07' 42N 15°39' 25E), rising from among the bright red roofs of the town 3 cables SE of the entrance.”

(p. 455, 456 *Admiralty Sailing Directions, Mediterranean Pilot Volume 1, 14th edition 2011*)

Вправа 9: інтегрована, виробнича. Мета: Навчити вказувати на карті можливі шляхи руху судна з місця якірної стоянки в порту на основі

прочитаних портових правил, настанов, з урахуванням постійних і припливно-відпливних течій, показаних на карті, а також небезпек, огорожених буями і знаками, з попереджувальними відповідними вогнями. Інструкція: Вкажіть на карті можливі шляхи руху вашого судна з місця якірної стоянки в порту.



VIII. Восьмий блок вправ спрямований на навчання читання лоцій, що складаються з рідкісних навігаційних особливостей, дізнатися про які заздалегідь неможливо. Тому, для досягнення такої мети курсанти мають навчитися самостійно семантизувати їх зміст у спонтанному режимі. Цьому може сприяти система вправ, що складається з трьох груп. *Перша група вправ* призначена для розвитку умінь: а) мовної та контекстуальної здогадки значення незнайомих слів і виразів; б) самостійного вибору з двомовного словника мовного матеріалу, що утрудняє розуміння прочитаного. *Друга група вправ* призначена для розвитку умінь осмислення змісту прочитаних навчальних лоцій, а *третья група* – для розвитку виробничих умінь на основі сприйнятої інформації з автентичних лоцій.

Звідси, вправами першої групи будуть: а) рецептивно-асоціативні, б) перекладні. Вправами другої групи – рецептивно-ознайомчі, а третьої – інтегровані виробничі. Розглянемо їх.

Вправи першої групи: а)

Вправа 1: рецептивно-асоціативна. Мета: Навчити здогадуватися про значення незнайомих мовних явищ на основі асоціативних зв'язків. Інструкція: Прочитайте речення і скажіть, яке значення передають в них підкреслені слова або вирази. Назвіть асоціації, які виникли у вас для семантизації цих мовних явищ.

The pinnacles lying to the west endanger safe passage of vessels. – The word “endanger” which can be associated with the verb “to danger” means “threaten”.

1. The beacon leads towards the anchorage between the northern extremity of the reef and a detached shoal.
2. Low red cliffs are situated on the mainland eastward of the southernmost island.
3. This off-shore spit extends northwestward from the shoal southward of the creek described above.
4. There are two two ridges of sand, the eastern of each dries about 6 feet, the sea breaks heavily over these banks.
5. Due to the distance the icebreaker may not hear the signal made by the steamer.

Вправа 2: рецептивно-контекстуальна. Мета: Навчити здогадуватися про значення незнайомих мовних явищ по контексту. Інструкція: Прочитайте речення і скажіть, яке значення передають в них підкреслені слова або вирази. Поясніть, чому ви так вирішили.

A post painted yellow with a black band and showing a very quick light 9 flashes in a group indicates danger lying to the East. – The word “post” means “pile, pillar”, it can be understood from the meaning of the whole sentence, as we know that constructions of such colour and shape have the corresponding meaning.

1. Anchorage with good shelter may be obtained in about 6 fathoms with K. island bearing 167⁰, the bed is coarse sand and shells.

2. Port authorities state that pilotage is compulsory on approaching the harbor entrance, pilot ladder should be rigged on the side required by the pilot.
3. When loading or discharging dangerous goods, any merchant vessel is required to hoist pennant “Bravo” of the International Code of Signals.
4. Anchorage is not recommended in this area because of foul ground consisting of rocks, stone, coral and weed.
5. Northern currents usually attain a velocity of one knot along this part of the coast.

Вправи першої групи: б)

Вправа 1: рецептивно-перекладна. Мета: Навчити розуміти значення лоцій, що вміщують незнайомі мовні явища. Інструкція: Прочитайте групи речень, пов'язаних за змістом, з навчальних лоцій і перекладіть їх на рідну мову.

1. Off the northern end of I. the current is usually west-going at a considerable rate, except during or after Northers. Variable currents may be experienced in this locality. The average rate is about three-quarters of a knot. The tidal range is about one foot. For deep draught vessels consulting tide tables is highly recommended.
2. Pilotage is compulsory for merchant vessels. Vessels must report their expected time of arrival and draught by radio 24 hours beforehand. Pilots meet vessels northwestward of the western breakwater or just within the entrance. Entry must be made during daylight hours.
3. Outer anchorage. Vessels may find anchorage in depths of about 10m, mud, westward of the head of the western breakwater, but the best berth is in M., where there is a quay and bollards on both sides. There is a good anchorage for small vessels with local knowledge drawing up to 12 feet about one cable offshore.

Вправи другої групи

Вправа 1: рецептивно-ознайомлююча. Мета: Навчити розуміти автентичні лоції. Інструкція: Прочитайте групи речень з автентичних лоцій і розкрийте зміст кожної з них англійською мовою.

Вправа 2: рецептивно-репродуктивна. Мета: Навчити розуміти значення автентичних лоцій і відтворювати його з опорою на питання. Інструкція:

Прочитайте групи речень з автентичних лоцій і дайте відповідь на питання, демонструючи розуміння прочитаного.

1. The inlet is a port of refuge and is conveniently situated for small vessels which cannot weather Cabo Ortegal in strong NE winds. During such winds it is easily entered and shelter is gained directly the entrance is reached. It is shallow and only suitable for vessels drawing less than 4m, it is used mainly for fishing vessels and coasters. Vessels with deeper draught seeking shelter should make for Ria de La Coruna in preference to this port.
 - a) In what weather is the inlet a convenient place of refuge?
 - б) What vessels is it suitable and used for?
 - в) Where should vessels with deeper draught seek shelter?
2. Visibility. Early morning fog, often thick, may be experienced. Fishing vessels in large concentrations may be encountered in the approaches to the inlets. It is imprudent, if unsure of one's position, to approach Ria de Ferrol or Ria de la Coruna at night with thick SW weather, when the lights on the coast cannot be seen as the vessel's position may be affected by currents.
 - a) During what time of the day can you face poor visibility?
 - б) What may be encountered in the approaches to the inlets?
 - в) Why is the approach to Ria de Ferrol or Ria de la Coruna at night not recommended?
3. Pilotage is compulsory and available 24 hours. Pilots board in the vicinity of 43°27'N 8°21'W, 1 mile SSW of Cabo Priorino, or 1 mile further W for vessels carrying hazardous cargoes. Tugs are available. Vessels are not to enter the fairway when winds exceed 40 knots or when visibility is less than 800m. Vessels reaching the outer limit of the port are to have anchors cleared away and ready for instant use.
 - a) Where do pilots board vessels carrying hazardous cargo?
 - б) When are vessels prohibited to enter the fairway?
 - в) What must vessels reaching the outer limit of the port do?

Вправа 3: рецептивно-продуктивна. Мета: Навчити розуміти зміст автентичних лоцій і пояснювати на їх основі свою професійну поведінку. Інструкція: Прочитайте групи речень з автентичних лоцій і поясніть свою професійну поведінку на основі змісту кожної з них.

1. An area to be avoided surrounding Ilha da Berlenga has been established, as shown on the chart, centered on position 39⁰26'N 9⁰30'W. Vessels of 300gt or more are prohibited to enter the area unless they are duly authorized vessels navigating between Portuguese ports and not carrying dangerous cargoes or other harmful substances. The ports of Viana de Castelo and Figueira da Foz can accommodate medium-sized vessels but entrance to these ports is often restricted in bad weather.
2. From a position W of Cabo Finisterre the passage leads S for about 250 miles, thence SSE for 7 miles, in deep water, to the exit from the Off Cabo da Roca TSS about 29 miles WSW of Cabo Raso, the charts are sufficient guide. The only charted dangers are lying off shore are Os Farilhoes and Ilha da Berlenga in the approaches to Cobo Carvoeiro which are described above.
3. A TSS for the use of the vessels approaching Strait of Gibraltar is established at Banco del Hoyo, as shown on the charts, between 35⁰56'N 6⁰12'W and a position 5 miles E. Passage through the narrows of Straight of Gibraltar from 35⁰56'N 5⁰45'W to a position 16 miles ENE is regulated by TSS with inshore traffic zones adjacent to both coastlines. Cadiz is the only real port of refuge on this coast, the other ports are fronted by bars, passage over which is restricted in heavy weather.

Вправи третьої групи

Вправа 1: інтегрована виробнича. Мета: Навчити виробничій поведінці, адекватній змісту прочитаних лоції. Інструкція: Прочитайте уривок з оригінальних лоцій і скажіть, чому ви не вчините наступним чином.

- I will not attempt to cross the bar without local knowledge especially in heavy swell.

General information. Kuala Santubong (1⁰45'N, 110⁰17'E) is entered between Tanjung Sedungus situated 6 miles SSW of Tanjung Sipang and Tanjung Batuboya. A bank, with depth of less than 1,8 m over it, extends 3 miles N of Tanjung

Sedungus. The fairway of Santubong Entrance lies between these two banks and passes between two detached 1,5 patches lying on the bar. There is a depth of 1,8 m over the bar. This bar is possibly subject to change because of its sandy nature and the freshets that occur; it should not be attempted without local knowledge. During the NE monsoons this entrance is not practicable due to the heavy swell on the bar.

Вправа 2: інтегрована виробнича. Мета: Навчити виробничій поведінці, адекватній змісту прочитаних лоції. Інструкція: Прочитайте уривок з автентичних лоцій і скажіть, якими будуть ваші вчинки в зв'язку з прочитаним.

Porto das Velas. General information. Porto das Velas, the principal town of Ilha de Sao Jorge, lies on the W side of a bay entered between Ponta da Queimada (38°40'N 28°12'W), a low rocky point from where a light (white round column, red bands, 5m in height) is exhibited, and Morro Grande (1 1/2 miles NW).

Pilotage is compulsory. From a position about 2 miles SSE of the port the line of bearing 348° of Velas Light leads into the bay passing WSW of dangers which fringe Ponta and the SE side of the bay to a distance of about 1 cable.

Anchorage may be obtained in a depth of 25 m on the entry leading line 3 1/2 cables from Velas Light on the alignment (304 1/4 °) of anchoring lights situated on the W side of the bay.

Вправа 3. Інтегрована виробнича. Мета: Навчити виробничій поведінці, адекватній змісту прочитаних лоції. Інструкція: Прочитайте уривок з автентичних лоцій і покажіть на карті, як ви проведете судно.

Approach. Entering the bay from N a good clearance should be given to the dangers off Ponta da Bala, and when entering from the S to Ilheu Negro de Montes a small islet, standing on foul ground extending 1 1/4 cables E from the root of the breakwater.

A light (red lantern on white structure, 15 m in height) is exhibited from the head of the breakwater.

Entry. From a position NE of the breakwater head the line of bearing, 285°, of Boa Viagem Light (black column on red cupola, 7m in height) leads to the port

entrance and on to the alignment of entrance leading lights situated at the head of the harbor:

Front light (red diagonal cross on white post, red bands, 7m in height)
(38°31'7"N 28°37'5"W)

Rear light (similar structure, 2m in height) (12m from front light).

Caution. Strong tidal streams may be experienced in the port approaches.

Вважаємо, що представлена система вправ забезпечить курсантам можливість не тільки читати і розуміти автентичні англomовні лоції, але і навчить їх практично застосовувати отриману в них інформацію для вирішення професійних проблем. Однак, передбачуваний рівень становлення таких умінь не може бути забезпечений виконанням вищеописаних вправ у вільному режимі, тим більше, що деякі з них мають свої специфічні особливості і свої оригінальні способи реалізації. Тому, в наступній частині нашої роботи представимо методичні рекомендації щодо виконання розробленої нами системі вправ.

Вважаємо за необхідне звернути увагу на те, що ми представляємо методичні рекомендації не після проведення експериментальної роботи, а до неї, щоб результати експерименту залежали не від педагогічної інтуїції викладачів, а від обґрунтованих нами принципів навчальної роботи

2.4. Методичні рекомендації щодо виконання розробленої системи вправ.

Як відомо, наша методична система з навчання майбутніх судноводіїв читання англomовних автентичних лоцій складається з восьми блоків вправ, перші сім з яких представляють собою досягнення трьох цілей навчання, першої – з набуття знань ізольованої лексики за кожною темою; другий – з формування навичок вживання словосполучень і речень за тією самою темою; третій – з розвитку читацьких та відповідних їм виробничих умінь.

Ці цілі досягаються однотипними вправами у всіх семи блоках і відрізняються лише тим, що в кожному наступному крім засвоєння нового

матеріалу, активізується весь раніше вивчений. Далі представимо методичні рекомендації щодо виконання кожного виду вправ для реалізації кожної з трьох цілей навчання в кожному з перших семи блоків. Методику виконання вправ восьмого блоку представимо окремо.

I. Методичні рекомендації щодо виконання вправ для досягнення першої цілі в кожному з семи блоків.

1. Для виконання всіх вправ під № 1 пропонуємо наступні методичні дії: викладач ділить дошку навпіл і в лівій частині дошки записує всю заплановану для вивчення лексику англійською мовою з транскрипцією за необхідності, а в правій частині дошки – її переклад. Першими незнайомі слова читають курсанти або на основі раніше вивчених правил читання, або за допомогою знаків транскрипції. Переклад читається мовчки. Такий пріоритет читання курсантами обумовлюється необхідністю залучення механічного повторення слів за викладачем. Потім, ці слова читаються викладачем для демонстрації зразкової фонетики. Студенти повторюють читання цих слів хором за викладачем. Потім студентам пропонується знову самостійно прочитати ці слова, використовуючи різні види ланцюжків: 1) з охопленням на одне попереднє слово; 2) з охопленням на два попередніх слова; 3) з охопленням на три попередніх слова. У таку роботу мають залучатися всі курсанти. Багаторазовість читання обумовлюється необхідністю введення інформації в оперативну пам'ять і недопущення її забування в межах одного заняття. Наступна методична дію полягає в запису поданих слів в словники з перекладом. Дана вправа завершується перекладом цих слів з англійської мови на рідній при закритій правій частині сторінки і з рідної мови на англійську при закритій лівій частині сторінки. Якщо всі курсанти продемонструють можливість такого перекладу, значить вони набули як рецептивні, так і репродуктивні знання цих слів і тому викладач може приступити до виконання вправи 2.

2. Для виконання всіх вправ під № 2 пропонуємо наступні методичні дії: викладач представляє на дошці першу з підстановчих таблиць, яка дозволяє

безпомилкове утворення словосполучень з тими словами, які вивчалися у вправі 1. Курсанти по черзі утворюють по 2-3 словосполучення і записують їх. Потім вони читають із зошитів утворені словосполучення в різних режимах: 1) один студент читає по-англійськи, інші відтворюють почуте рідною мовою; 2) два студента по черзі читають один одному записані словосполучення, третій перекладає на слух сприйняту інформацію. Робота за такою підстановчою таблицею проводиться аналогічно, але з ускладненням лише того, що студенти записувати не сприйняті на слух словосполучення, а ті, які написали самі за обмежений навчальний час. Робота за третьою підстановчою таблицею виконується студентами самостійно. Вони за регламентований час складають якомога більше словосполучень і записують їх. По закінченню отриманого часу студенти читають записане. Виділяються ті студенти, які за цей час безпомилково склали більше словосполучень. Успішне виконання цієї вправи закріплює набуті в попередній вправі мовні знання і дає підстави для переходу до наступної вправи.

3. Для виконання всіх вправ під № 3 пропонуємо наступні методичні дії: студенти переглядають представлені словосполучення, в яких одні мають відношення до початкової професійної тематики, а інші – ні. Студенти мають переглянути ці словосполучення і прочитати лише ті, які відповідають темі, що вивчається. До виконання даної вправи мають залучатися всі студенти групи, так як воно закріплює знання навчального мовного матеріалу і є першим кроком до розвитку відповідних професійних умінь.

4. Для виконання всіх вправ під № 4 пропонуємо наступні методичні дії: студентам пропонуються словосполучення і окремі речення для трансформації з представленої мовної форми в іншу, раніше вивчену. Вони по черзі читають по одному словосполученню і вимовляють його в необхідній мовній формі. Для набору повторень активізованих мовних форм робота виконується по ланцюжках, представлених у вправі 1. Потім ця вправа виконується письмово і завершується перекладом на слух почутих словосполучень і речень в різних граматичних формах.

Виконання цього комплексу вправ забезпечує студентам не тільки запам'ятовування навчальної лексики, але і можливість її вживання в різних граматичних варіантах, і тим самим дає підставу для переходу до виконання вправ для досягнення другої мети навчання.

II. Методичні рекомендації щодо виконання вправ для досягнення другої мети в кожному з семи блоків.

1. Для виконання всіх вправ під №1 пропонуємо наступні методичні дії: курсанти по одному один за одним читають по кілька словосполучень, а потім речень з першого абзацу, в якому представлена одна або кілька нових лексичних одиниць в поєднанні з раніше вивченими. В цей вид роботи залучаються всі студенти шляхом повторного читання цього самого матеріалу в зазначеному режимі. Наступним видом роботи є переклад цих самих словосполучень і речень по черзі з опорою на підручник. При цьому англійський варіант не вимовляється, а відтворюється відразу переклад візуально сприйнятого матеріалу. Залучаються всі студенти. Потім ці самі словосполучення і речення також по черзі перекладаються на слух спочатку з іноземної мови на рідну, а потім з рідної мови на іноземну. Для досягнення мети такого виду діяльності підручники всіх, хто слухає матеріал, мають бути закриті. Потім такі ж чотири види роботи здійснюються послідовно з кожним абзацом даної вправи, що передбачає більш ніж 40-кратне повторення кожної навчальної лексеми в поєднанні з раніше вивченими і веде до формування навичок вживання навчального мовного матеріалу

2. Для виконання всіх вправ під №2 пропонуємо наступні методичні дії: викладач записує на дошці на рідній мові всі навчальні мовні одиниці і в дужках біля кожної з них ставить цифру, яка вказує на кількість словосполучень і кількості речень, необхідних для самостійного письмового складання. Ця цифра не повинна бути менше трьох. Викладач дає 5 хвилин для початку виконання такої роботи в письмовій формі. Поки студенти пишуть, він підходить до кожного з них і просить усно вимовити не менше трьох словосполучень і трьох речень з будь-яким із зазначених їслів. Якщо студент

безпомилково виконав цю роботу, він отримує право складати словосполучення і речення далі. Якщо студент не впорався з усним завданням, він підходить до дошки і виконує це завдання письмово для його подальшого коментування студентами. Таке письмове та усне складання словосполучень і речень з навчальним матеріалом удосконалить рівень формованих мовних навичок.

к специально составленному и представленному в учебнике переводному упражнению, которое в своей левой части содержит по 2 словосочетания и по 2 предложения с каждой из изучаемых лексем; а в своей правой части – их перевод.

3. Для виконання всіх вправ під №3 пропонуємо наступні методичні дії: студенти звертаються до спеціально складеної і представленної у підручнику перекладної вправи, яка в своїй лівій частині містить по 2 словосполучення і по 2 речення з кожною навчальною лексемою; а в своїй правій частині – їх переклад. Студенти мають навчитися виконувати прямий і зворотний переклад цього матеріалу за вказаний у вправі час, щоб остаточно сформувати навички вживання нової лексики на мовному рівні. Для цього перший методичний крок полягає в читанні мовчки, а потім вголос словосполучень, а потім речень по-англійськи за вказаний час, другий крок полягає у відтворенні цього матеріалу рідною мовою за зазначений час при закритому перекладі цих словосполучень і речень, а третій крок складається у відтворенні цих словосполучень і речень англійською мовою за зазначений час при їх закритому англомовному варіанті. Здатність студентів виконати такий регламентований у часі прямий і зворотний переклад буде свідчити про сформованість у них навичок вживання цього матеріалу в умовах передмовленневої практики.

4. Для виконання всіх вправ під №4 пропонуємо наступні методичні дії: усне складання словосполучень з навчальним мовним матеріалом без підготовки за зазначений час з опорою на підстановчу таблицю; потім запис якомога більшої кількості таких словосполучень в зошиті і повторне усне відтворення складених лексичних комбінацій. Робота ускладнюється тим, що наступна підстановча таблиця передбачає складання за зазначений час без

попередньої підготовки якомога більшої кількості речень з тим самим навчальним лексичним матеріалом. Викладач підходить до кожного студента і слухає його речення. Після закінчення відповіді інші студенти групи говорять чи були помилки у відповіді їх однокурсника і які. Потім після усної відповіді, проведеної без підготовки, студент отримує право записати свої речення. Такий вид роботи ускладнює прояв навичок в тому, що їх функціонування обумовлюється спонтанною передмовленнєвою діяльністю.

5. Для виконання всіх вправ під №5 пропонуємо наступні методичні дії: студенти побіжно, за 10 секунд, переглядають кожену групу речень (по 3 речення в кожній) і знаком (+) відзначають лише те, яке відповідає рішенню нескладного виробничого завдання. Ті студенти, які правильно вибрали речення, переглядають за 10 секунд наступну групу речень, а ті, які помилилися, отримують додатковий час для осмислення змісту речень першої групи і вибору з них того, що відповідає рішенню виробничого завдання. Таким чином, здатність виконати таку вправу буде свідчити не тільки про міцну сформованість навичок вживання навчального мовного матеріалу, а й можливості їх реалізації для вирішення найпростіших виробничих завдань.

6. Для виконання всіх вправ під №6 пропонуємо наступні методичні дії: студенти отримують групи речень, в яких спеціально містяться виробничі помилки. Вони мають за регламентований час, що складає по десять секунд на кожену групу речень, трансформувати неправильні за змістом речення в правильні в їх професійному аспекті. Здатність виконати таку вправу буде свідчити про готовність мовних навичок для їх реалізації в ускладнених виробничих обставин, а також про їх готовність для розвитку на їх основі виробничих умінь в їх іншомовному супроводі.

III. Методичні рекомендації щодо виконання вправ для досягнення третьої мети в кожному з семи блоків.

1. Для виконання всіх вправ під №1 пропонуємо наступні методичні дії: курсанти читають мовчки, а потім вголос кожне з представлених речень, в яких є аббревіатури, що позначають вогні. Робота проводиться в парах, один студент

після читання речення вголос слухає переклад свого однокурсника, наступне речення однокурсник читає вголос, розшифровуючи аббревіатури, а той, хто його слухає, перекладає це речення. Ті студенти, які в процесі виконання цього завдання, допускали більшу кількість помилок, викликаються по черзі до дошки і знову читають по одному реченню, а присутні перекладають ці речення на слух при закритих підручниках. Такі методичні дії призводять до розвитку здібностей читати аббревіатури і розуміти їх виробничий зміст всім без винятку студентам.

2. Для виконання всіх вправ під №2 пропонуємо наступні методичні дії: студентам пред'являються по 4 речення англійською мовою близькі за змістом і одне речення до цих чотирьох рідною мовою. Студенти мають за 15 секунд знайти до цього речення відповідний англійський еквівалент з отриманих чотирьох англійських. Після закінчення 15 секунд кожен студент має підняти картку з цифрою, що відповідає обраному реченню. Якщо ця цифра правильна, він може перейти до перегляду наступної групи речень і виконання аналогічного завдання. Якщо ця цифра вказує на речення, яке не відповідає перекладу, студент отримує додатковий час для осмислення прочитаного. Робота завершується тим, що студенти, які часто помилялися, виконують цю вправу повторно. Їх контролюють інші студенти.

3. Для виконання всіх вправ під №3 пропонуємо наступні методичні дії: студенти отримують словосполучення, що позначають різні види навігаційних особливостей. Вони мають сказати по-англійськи як кожна з особливостей можна впізнати і обійти. Робота виконується по ланцюжку, один студент читає словосполучення, інший виконує пояснювальні професійно орієнтовані дії. Ті студенти, яким важко було у виконанні цієї вправи в описаному режимі, отримують завдання виконати її письмово вдома.

4. Для виконання всіх вправ під №4 пропонуємо наступні методичні дії: студенти отримують протилежне виробниче завдання, в якому вони мають за наявними розпізнавальними знаками, визначити навігаційну особливість. Для цього вони по черзі читають речення і після кожного усно викладають

передбачувану в інструкції (в реченні) навігаційну особливість. Робота виконується в двох режимах: в першому – один студент читає речення, інший викладає навігаційну особливість, у другому – при закритих підручниках один студент читає речення, інші, сприймаючи його на слух, вимовляють можливу навігаційну особливість, виходячи з його змісту. Ті студенти, які допускали більшу кількість помилок, отримують то саме завдання для виконання його в письмовому вигляді вдома.

5. Для виконання всіх вправ під № 5 пропонуємо наступні методичні дії: студенти отримують інструкцію правильної виробничої поведінки в залежності від викладених в реченнях виробничих обставин, робота виконується в трійках. Один студент читає інструкцію, інший перекладає її на рідну мову, а третій говорить, як він буде діяти в світлі кожної з них. Студенти, які не змогли у виконанні цієї вправи, отримують завдання перекласти всі представлені інструкції на рідну мову в письмовому вигляді.

6. Для виконання всіх вправ під № 6 пропонуємо наступні методичні дії: студентам даються речення з автентичних лоцій, що представляють собою виробничі інструкції. Вони мають прочитати мовчки кожен з них і сказати, як вони будуть діяти як судноводії відповідно до сприйнятого змісту. Для виконання цього завдання до дошки запрошується один студент, який по черзі читає перші інструкції. Інші студенти, прослухавши кожен з них, пропонують свої варіанти виконання виробничого завдання. Робота триває в іншому режимі. Кожну інструкцію окремо читає викладач, а потім два студента в діалогічній формі спілкування пояснюють свою професійну поведінку за кожною з інструкцій, аргументуючи її відповідними професійними знаннями.

7. Для виконання всіх вправ під № 7 пропонуємо наступні методичні дії: студентам роздаються навігаційні карти різних регіонів, на яких зображені всі можливі навігаційні особливості, вивчені до цього моменту. Студенти мають знайти їх і сказати, як вони будуть впливати на проведення судна. Для цього студенти виписують в зошит знайдені на мапі навігаційні особливості і письмово описують значення кожної з них. Потім кожен студент проектує на

дошку свою карту, підходить до неї і показує рух судна з урахуванням цих особливостей. Викладач зі студентами слухають його і після закінчення висловлювання, задають йому уточнюючі питання. Робота триває до тих пір, поки кожен студент не виконає подібне професійне завдання в його англомовному викладі.

8. Для виконання всіх вправ під № 8 пропонуємо наступні методичні дії: студентам роздаються навігаційні карти різних регіонів. Кожен студент має спочатку письмово, а потім усно описати проведення судна з урахуванням навігаційних особливостей отриманої карти. Перед усним викладом проведення судна карта проектується на дошку через проектор. Студент підходить до карти і пояснює свої професійні дії. Інші студенти дають уточнюючі питання або оскаржують презентовану інформацію. Робота триває до тих пір, поки кожен студент не представить свою версію проведення судна на своїй карті.

Вважаємо, що виконання розроблених вправ у вищеописаному режимі забезпечить читання автентичних лоцій, що враховують типові навігаційні особливості, властиві різним регіонам. Накопичений в результаті виконання цих вправ лінгвопрофесійний досвід створить передумови для навчання читання лоцій, що складаються із рідкісних навігаційних особливостей. Методику виконання вправ з навчання читання таких ускладнених лоцій уявімо далі.

Для навчання читання ускладнених лоцій на основі самостійної семантизації незнайомих мовних явищ і тим самим розвитку умінь мовної контекстуальної здогадки, виконуються розроблені нами вправи за такою методикою:

У вправі 1 студентам пропонуються словосполучення і вирази, написані на картках, в яких незнайомі мовні елементи підкреслені. Студенти мають, після прочитання кожного словосполучення або виразу, записати переклад підкреслених елементів і сказати на основі яких асоціацій такий переклад був запропонований. Вправа виконується спочатку самостійно (кожен працює зі своєю карткою), а потім разом з аудиторією. Кожен студент читає вголос по

одному висловлюванню, вимовляє його переклад і аргументовано пояснює своє розуміння значення нових мовних явищ. Така послідовна робота здійснюється до тих пір, поки всі речення в кожній картці не будуть озвучені з їх перекладом, а також всілякі асоціації для їх розуміння.

У вправі 2 студентам пропонуються вже не окремі словосполучення і вирази з незнайомими словами, а мікротексти, дані в картках. У них незнайомі слова і вирази також підкреслені. Прочитавши мовчки перший мікротекст, студент записує значення підкресленого незнайомого мовного явища, а потім готується до усного пояснення правомірності запропонованого варіанту його розуміння. Для того, щоб залучити інших студентів до участі в цій роботі, прочитане речення проектується на дошку за допомогою проектора. Якщо виявляється, що переклад запропонованого студентом мовного явища виявився неадекватним, інші курсанти групи можуть запропонувати свої варіанти і обґрунтувати їх.

Для переходу цієї підготовчої мовної діяльності у передмовленнєву, тобто можливості розуміння незнайомих мовних явищ на основі мовної контекстуальної здогадки при читанні навчальних лоцій, студентам пропонується виконання розроблених нами вправ за такою методикою: для виконання вправи 1 студенти отримують зв'язні тексти навчальних лоцій, в кожному з яких є незнайомі мовні явища. Їх завдання полягає у письмовому перекладі кожного такого тексту. Після закінчення роботи вони здають свої переклади викладачеві для перевірки. На наступному занятті при аналізі виконаних завдань викладач проектує на екран ті навчальні лоції, які були зрозумілі неправильно. Курсанти читають спроектовані на екран лоції мовчки, а потім роблять їх усний переклад. Викладач звертає увагу студентів на ті мовні явища, які були перекладені неправильно і пояснює їх реальний зміст. Для уточнення правильного розуміння прочитаних навчальних лоцій, викладач може давати питання щодо змісту кожної з них. Відповіді студентів будуть свідчити про рівень розуміння прочитаного.

Для навчання читання ускладнених лоцій на основі самостійного вибору з двомовного словника навчального матеріалу, неможливого для самостійної семантизації, виконуються розроблені нами вправи за такою методикою:

У вправі 1 студентам пропонуються уривки автентичних лоцій для їх читання на основі повного розуміння всіх мовних явищ, що становлять їх, у тому числі й незнайомі. Для цього студенти отримують право звернутися до двомовного словника з метою вибору значення незнайомих мовних явищ, які вони мають записати в словники з перекладом і транскрипцією. Далі, зміст кожної зрозумілої автентичної лоції викладається студентами англійською мовою. Якщо при викладі змісту студенти допускають помилки, то право на їх корекцію отримують самі однокурсники.

У вправі 2 студентам пропонуються уривки з автентичних лоцій для їх швидкого читання та відповідей на питання, які подаються письмово після кожної з них. Робота виконується самостійно. Відповіді на питання записуються. По завершенню відповідей на питання студенти усно відтворюють зміст кожної лоції. Студенти мають право давати навідні і уточнюючі питання.

У вправі 3 студентам пропонуються уривки з автентичних лоцій, але не тільки для їх читання і розуміння, а для пояснення на їх основі своєї професійної поведінки. Виконання такої вправи полягає в тому, що студент читає вголос даний йому уривок з автентичної лоції, а потім пояснює присутнім, як він буде діяти як судноводій у представлених у лоції обставин. Робота триває до тих пір, поки кожен студент не прочитає почергово хоча б дві із запропонованих лоцій, і тим самим не пояснить свою професійну поведінку в різних обставинах. Коригувати студента в процесі його відповіді можуть викладачі і студенти.

Як ми раніше говорили, остання третя група вправ спрямована на розвиток виробничих умінь на основі читання автентичних лоцій. Методика їх виконання наступна: у вправі 1 студенти отримують уривки автентичних лоцій для їх читання і пояснення відмови від виконання будь-яких виробничих

процесів з наявного переліку, записаних під кожною лоцією. Робота виконується таким чином, що перелік виробничих процесів на підставі значення однієї з лоцій (по якій відповідає студент) проектується на екран. Текст самої лоції не проектується. Відповідальний повинен показати указкою на ті пропозиції, в яких виражені неадекватні виробничі дії по суті у лоції. Якщо прослухана ним виробнича поведінка відповідає нормам професійної діяльності, його відповідь вважається закінченою. Якщо ні, студенти долучаються до дискусії, що дозволяє аргументовано відкинути неправильні дії судноводія.

У вправі 2 студентам пропонуються автентичні лоції для їх читання і пояснення свої виробничої поведінки. При її викладі в рамках даної вправи ускладнення полягає в тому, що у студента немає вибору з правильних і неправильних варіантів. Він має самостійно викласти свої професійні знання в їх англomовному супроводі. До оцінки відповіді студентів в даному випадку мають залучатися фахівці профільних дисциплін, які володіють іноземною мовою, тому що на даному етапі увага всієї навчальної роботи перемикається з форми викладу думок на їх професійну значущість.

У вправі 3 студентам пропонується читання автентичних лоцій і прояв їх розуміння шляхом викладення різних варіантів проведення судна в залежності від акваторії, що покривається, за допомогою пропонованої карти. Для цього студенти читають мовчки подані уривки автентичних лоцій і кожен по черзі після читання одного уривка проектує на дошку свою карту і пояснює англійською мовою, як він в зв'язку з навігаційними особливостями даної акваторії проведе судно. Для оцінки виконання такої вправи також можуть залучатися профільні фахівці.

Вважаємо, що розроблена система вправ і вищевикладені методичні рекомендації щодо неї дозволять навчити майбутніх судноводіїв не тільки читати автентичні лоції, але і професійно вести себе при проведенні судна в залежності від їх змісту.

Для практичної перевірки цього припущення ми провели експериментальну апробацію нашої системи вправ в умовах формуючого експерименту і експериментального навчання, детально про які мова піде у наступному розділі нашого дослідження.

Висновки до другого розділу

1. Методика навчання читання англомовних автентичних лоцій майбутніх судноводіїв ґрунтується на дидактичних і методичних принципах. Дидактичні принципи полягають: у взаємозв'язку навчання з реаліями сучасного життя; в інтеграції процесу навчання читання та процесу вирішення виробничих завдань; у системності та послідовності навчання як іншомовної читацької, так і професійної діяльності; в обов'язковому засвоєнні на одному занятті нового матеріалу і його різнопланового з'єднання з раніше вивченим; у самостійності і активності навчання вмотивованими реаліями виробничих завдань; у накопиченні навчального матеріалу, що дозволяє застосування знань всіх вивчених мовних одиниць для виконання поступово ускладнюючих виробничих процесів.

Методичні принципи полягають: у використанні довірливої опори на усне мовлення, тобто необов'язкового усного випередження в роботі над навчальною лексикою; в урахуванні випередження професійної діяльності, що забезпечує наявність професійних знань до набуття вмінь іншомовного способу їх сприйняття при читанні; у можливості самостійного трактування суті нетипових виробничих ситуацій в їх англомовному супроводі. При цьому перший тип трактування ґрунтується на мовній здогадці, тобто на асоціативному зв'язку форми слова і його значення, а другий ґрунтується на контекстуальній здогадці, тобто вживанні незнайомих слів у знайомому мовному оточенні; а також в миттєвого взаємозв'язку граматичної форми речення та його змісту.

2. Лінгводидактична модель процесу навчання читання англомовних автентичних лоцій майбутніх судноводіїв є восьмиступеневою методичною діяльністю, в якій її перший ступінь націлений на навчання читання лоцій про вогні, другий – про буї, знаки і вогні, третій – про безпеки, буї, знаки і вогні, четвертий – про якірні стоянки, безпеки, буї, знаки і вогні, п'ятий – про припливи і течії, якірні стоянки, безпеки, буї, знаки і вогні, шостий – про настанови, припливи і течії, якірні стоянки, безпеки, буї, знаки і вогні ,

сьомий – про портові правила, про настанови, припливи і течії, якірні стоянки, небезпеки, буї, знаки і вогні, восьмий – про лоції, що складаються з рідкісних навігаційних особливостей. Така послідовність навчально-педагогічних дій обумовлюється необхідністю поступового наростання лінгвістичних мовленнєвих і виробничих труднощів, а також нівелюванням можливостей забування попереднього лінгвомовленнєвого і професійного матеріалу. Навчання на перших семи ступенях ґрунтується на досягненні мовних, мовленнєвих і професійних цілей, а на 8 ступені – на досягненні здатності самостійного трактування незнайомих мовних явищ в навчальних, а потім в автентичних лоціях, в яких ці явища вживаються. Розуміння останнього типу лоцій підтверджується здатністю виконання професійної діяльності майбутніми судноводіями.

3. Система вправ з навчання читання автентичних англомовних лоцій майбутніх судноводіїв є, відповідно до розробленої лінгводидактичної моделі, восьмиблоковою, в якій *перший блок вправ* спрямований на навчання читання лоцій про вогні. *Другий* спрямований на навчання читання лоцій про буї, знаки і вогні. *Третій* спрямований на навчання читання лоцій про небезпеки, буї, знаки і вогні. *Четвертий* спрямований на навчання читання лоцій про якірні стоянки, небезпеки, буї, знаки і вогні. *П'ятий* спрямований на навчання читання лоцій про припливи і течії, якірні стоянки, небезпеки, буї, знаки і вогні. *Шостий* спрямований на навчання читання лоцій про настанови, припливи і течії, якірні стоянки, небезпеки, буї, знаки і вогні. *Сьомий* спрямований на навчання читання лоцій про портові правила, настанови, припливи і течії, якірні стоянки, небезпеки, буї, знаки і вогні. *Восьмий* спрямований на навчання читання лоцій про рідкісні навігаційні особливості та усі вищезазначені.

При цьому кожен з восьми блоків вправ завершується виконанням поступово ускладнюючими виробничими завданнями, що базуються на смислового змісті кожного з них.

Кожен з названих блоків вправ для досягнення всіх перших цілей складається з таких: мовних презентаційних, мовних семантизаційних, мовних

підстановчих, мовних селективних, мовних трансформаційних, що забезпечує набуття знань лексики з навчальних тем.

Кожен з названих блоків вправ для досягнення всіх других цілей складається з таких: передмовленнєвих рецептивно-репродуктивних, передмовленнєвих селективних, передмовленнєвих трансформаційних, передмовленнєвих репродуктивних, передмовленнєвих перекладних, передмовленнєвих продуктивних. Всі вони виконуються з регламентацією часу для формування навичок вживання навчального мовного матеріалу для вирішення виробничих завдань.

Кожен з названих блоків вправ для досягнення всіх третіх цілей складається з таких: передмовленнєвих рецептивних, передмовленнєвих асоціативних, передмовленнєвих репродуктивних, мовленнєвих рецептивно-продуктивних, мовленнєвих інтеграційно-рецептивних, мовленнєвих інтеграційно-репродуктивних, мовленнєвих інтеграційно-продуктивних. Всі мовленнєві вправи забезпечують можливість вирішення поступово ускладнюючих виробничих завдань при читанні автентичних лоцій.

Восьмий блок вправ складається з трьох груп, *перша* з яких складається з рецептивно-асоціативних і перекладних вправ, призначених для розвитку умінь мовної та контекстуальної здогадки, а також миттєвого взаємозв'язку граматичної форми речення та його змісту; *друга* складається з рецептивно-ознайомчих вправ, призначених для розвитку умінь осмислення змісту прочитаних навчальних лоцій; *третья* складається з інтегрованих виробничих вправ, призначених для розвитку виробничих умінь на основі сприйнятої інформації з англомовних автентичних лоцій.

Ефективність розробленої системи вправ забезпечується методичними рекомендаціями щодо її виконання.

РОЗДІЛ III. ЕКСПЕРИМЕНТАЛЬНО-ДОСЛІДНА АПРОБАЦІЯ МЕТОДИКИ НАВЧАННЯ ЧИТАННЯ АНГЛОМОВНИХ ЛОЦІЙ МАЙБУТНІХ СУДНОВОДІВ

Ефективність розробленої системи вправ перевірялася в процесі проведення формувального експерименту і експериментального навчання з майбутніми судноводіями протягом третього року навчання іноземної мови. Для визначення учасників цих двох видів експериментів напередодні проводився констатуючий експеримент зі студентами, які закінчили другий курс і вивчали іноземну мову протягом перших двох років. Результати констатуючого експерименту, дали можливість визначити учасників контрольних і експериментальних груп з урахуванням відбору в експериментальні групи (ЕГ) тих груп студентів, які проявили більш низькі результати володіння англійською мовою, а в контрольні групи (КГ), навпаки, увійшли студенти груп, які продемонстрували більш високий рівень англомовних знань та мовленнєвих умінь.

Для проведення всіх трьох названих видів експериментальної роботи був розроблений критеріальний апарат оцінювання мовних знань і мовленнєвих умінь студентів.

Детальніший аналіз ходу і результату проведення всіх видів експериментальної роботи, а також визначення критеріального апарату для оцінювання як вихідного рівня володіння іноземною мовою студентами, що закінчили другий рік навчання, так і для оцінювання результатів досягнення умінь читання автентичних лоцій і відповідних професійних умінь студентами, що закінчили третій рік навчання будуть представлені в третьому розділі цього дослідження.

3.1. Критеріальний апарат оцінювання ефективності розробленої методики

У процесі вирішення теоретичних завдань дослідження нами була розроблена восьмиетапна модель навчання читання автентичних англомовних

лоцій майбутніх судноводіїв. Як представлено у моделі, кожен з цих етапів складається з наступного структурного змісту: 1) знання загально-навчальної і професійної лексики з тематичним нарощуванням її обсягу від етапу до етапу; 2) передмовленнєві вміння розуміння окремих речень навчальних лоцій, що складаються з тематичного наростання їх обсягу від етапу до етапу; 3) мовленнєві вміння розуміння повних (нескорочених) навчальних лоцій з тематичним наростанням лексичного наповнення від етапу до етапу; 4) професійні навігаційні вміння на основі прочитаних автентичних лоцій, що складаються не тільки з вивченого лексичного матеріалу, але й зі специфічних, нестандартних мовних явищ. Виходячи з цього структурного змісту, критеріями оцінювання ефективності розробленої методики будуть наступні:

- 1) *мовний* – в межах знання нової і раніше засвоєної тематичної лексики;
- 2) *передмовленнєвий* – в межах вміння розуміння обмеженої за обсягом інформації (1-2 речення), що складається з нової тематичної і раніше вивченої лексики;
- 3) *мовленнєвий* – в межах вміння розуміння повних навчальних лоцій, що складаються з нової і раніше вивченої тематичної лексики;
- 4) *виробничий* – в межах вміння виконання навігаційних дій на основі побіжного і швидкого розуміння змісту автентичних лоцій, що складається з вивчених і нетипових мовних одиниць.

I. Мовний критерій характеризується наступними показниками: 1) рецептивне розуміння ізольованої лексики; 2) її репродуктивне відтворення англійською мовою з опорою на рідну.

Рівнями оцінювання кожного з названих показників вважатимемо високий, середній, достатній і низький.

Відповідно до першого показника:

Високим рівнем рецептивних знань нової і раніше вивченої лексики буде вважатися можливість підбору з усього вивченого англійського матеріалу його правильного україномовного еквівалента за регламентований час, з правом допущення 0-1 помилки.

Середнім рівнем рецептивних знань нової і раніше вивченої лексики буде вважатися можливість підбору з усього вивченого англомовного матеріалу його правильного україномовного еквівалента за регламентований або збільшений час не більше, ніж на 10%, з правом допущення 2-3 помилок.

Достатнім рівнем рецептивних знань нової і раніше вивченої лексики буде вважатися можливість підбору з усього вивченого англомовного матеріалу його правильного україномовного еквівалента за регламентований або збільшений час не більше, ніж на 15%, з правом допущення 4-5 помилок.

Низьким рівнем рецептивних знань нової і раніше вивченої лексики буде вважатися підбір з усього вивченого англомовного матеріалу його правильного україномовного еквівалента за збільшений більше, ніж на 15% від регламентованого часу і з допущенням 5 і більше помилок.

Відповідно до другого показника:

Високим рівнем репродуктивних знань нової і раніше вивченої лексики буде вважатися можливість письмового перекладу з української мови на англійську всього вивченого лексичного матеріалу за регламентований час, з правом допущення 0-1 семантичної помилки, тобто помилки відповідності перекладу значення лексем. Орфографічні помилки враховуються лише тоді, коли ведуть до спотворення значення слів.

Середнім рівнем репродуктивних знань нової і раніше вивченої лексики буде вважатися можливість письмового перекладу з української мови на англійську всього вивченого лексичного матеріалу за регламентований або збільшений час не більше, ніж на 10%, з правом допущення 2-3 семантичних помилок.

Достатнім рівнем репродуктивних знань нової і раніше вивченої лексики буде вважатися можливість письмового перекладу з української мови на англійську всього вивченого лексичного матеріалу за регламентований або збільшений час не більше, ніж на 15%, з правом допущення 4-5 семантичних помилок.

Низьким рівнем репродуктивних знань нової і раніше вивченої лексики буде вважатися письмовий переклад з української мови на англійську всього вивченого лексичного матеріалу за збільшений більше, ніж на 15% від регламентованого часу і з допущенням 5 і більше семантичних помилок.

II. Передмовленнєвий критерій характеризується з наступних показників:

- 1) розуміння змісту прочитаного; 2) відтворення змісту прочитаного; 3) застосування змісту прочитаного в навчально-професійній діяльності.

Рівнями оцінювання кожного з названих показників вважатимемо високий, середній, достатній і низький.

Відповідно до першого показника:

Високим рівнем розуміння значення прочитаних навчальних обмежених за обсягом лоцій буде вважатися можливість регламентованого в часі перекладу прочитаного на українську мову без допущення семантичних помилок.

Середнім рівнем розуміння значення прочитаних навчальних обмежених за обсягом лоцій буде вважатися можливість перекладу прочитаного на українську мову за регламентований або збільшений час не більше, ніж на 10%, з правом допущення 1 семантичної помилки.

Достатнім рівнем розуміння значення прочитаних навчальних обмежених за обсягом лоцій буде вважатися можливість перекладу прочитаного на українську мову за регламентований або збільшений час не більше, ніж на 15%, з правом допущення 2 семантичних помилок.

Низьким рівнем розуміння значення прочитаних навчальних обмежених за обсягом лоцій буде вважатися переклад прочитаного на українську мову за збільшений більше, ніж на 15% від регламентованого часу і з допущенням 3 і більше семантичних помилок.

Відповідно до другого показника:

Високим рівнем відтворення значення навчальних обмежених за обсягом лоцій буде вважатися можливість регламентованих в часі відповідей на деталізуючі спеціальні питання за змістом прочитаного без допущення смислових помилок.

Середнім рівнем відтворення значення навчальних обмежених за обсягом логій буде вважатися можливість відповідей на деталізуючі спеціальні питання за змістом прочитаного за регламентований або збільшений час не більше, ніж на 10%, з правом допущення 1 смислової помилки.

Достатнім рівнем відтворення значення навчальних обмежених за обсягом логій буде вважатися можливість відповідей на деталізують спеціальні питання за змістом прочитаного за регламентований або збільшений час не більше, ніж на 15%, з правом допущення 2 смислових помилок.

Низьким рівнем відтворення значення навчальних обмежених за обсягом логій буде вважатися можливість відповідей на деталізують спеціальні питання за змістом прочитаного за збільшений більше, ніж на 15% від регламентованого часу і з допущенням 3 і більше семантичних помилок.

Відповідно до третього показника:

Високим рівнем застосування змісту прочитаного в навчально-професійній діяльності буде вважатися можливість регламентованого в часі вибору правильних виробничих дій з ряду запропонованих без допущення професійних помилок.

Середнім рівнем застосування змісту прочитаного в навчально-професійній діяльності буде вважатися можливість вибору правильних виробничих дій з ряду запропонованих за регламентований або збільшений час не більше, ніж на 10% з правом допущення 1 професійної помилки.

Достатнім рівнем застосування змісту прочитаного в навчально-професійній діяльності буде вважатися можливість вибору правильних виробничих дій з ряду запропонованих за регламентований або збільшений час не більше, ніж на 15% з правом допущення 2 професійних помилок.

Низьким рівнем застосування змісту прочитаного в навчально-професійній діяльності буде вважатися вибір правильних виробничих дій з ряду запропонованих за збільшений більш, ніж на 15% від регламентованого часу, і з допущенням 3 і більше професійних помилок.

III. Мовленнєвий критерій характеризується наступними показниками: 1) швидкість читання мовчки повної за обсягом навчальної лоції, об'ємом від 900 до 1000 слів; 2) точність сприйняття прочитаного; 3) адекватність застосування прочитаного в навчально-професійній діяльності.

Для визначення рівнів оцінювання швидкості читання повної за обсягом навчальної лоції мовчки звернемося до результатів досліджень З.Кличнікової. Аналізуючи психологічні особливості навчання читання іноземною мовою, З.Кличнікова встановила, що темп читання англomовного тексту вголос для дорослої людини становить 3-4 слова в секунду, а при читанні мовчки середній темп читання прискорюється в 3 рази і становить до 12 слів в секунду [92, с.27]. Такий прискорений темп читання мовчки обумовлюється наступним: відсутністю необхідності продукування звуків, можливістю швидкого перегляду слів у безпаузному режимі, редукування ряду звуків у внутрішньому мовленні, а також у скороченні розумових операцій з інтонування речень.

Однак, в нашому випадку розумова діяльність курсантів буде посилюватися, тому що їм необхідно зрозуміти не просто значення прочитаного, а кожне його слово, за допомогою якого виражена суть навігаційного кроку судноводія. Подальший синтез таких технічно значущих явищ призведе до всебічного сприйняття опису тієї чи іншої акваторії. Такі розумові операції вимагають певних тимчасових затрат і тому читання мовчки автентичних лоцій, важливих для безпечного проведення судна, вимагатимуть більшої затрати часу. Наші експериментальні дослідження показали, що читання автентичних лоцій мовчки в реальних умовах навігації можливе за час, збільшений приблизно в 3 рази по відношенню до читання про мовчки будь-якого художнього тексту. Тому середнім темпом читання англomовних автентичних лоцій мовчки будемо вважати сприйняття і осмислення 3-х слів на секунду. Звідси випливає, що читання автентичної лоції об'ємом в 900-1000 слів буде вважатися високорівневим при затраті на нього 300 секунд або 5 хвилин.

Рівнями оцінювання першого показника – швидкості читання, так само як і двох інших, будемо вважати високий, середній, достатній і низький.

Відповідно до першого показника:

Високим рівнем швидкості читання мовчки повною за обсягом навчальної лоції об'ємом в 900-1000 слів буде вважатися можливість її читання за 5 хвилин.

Середнім рівнем швидкості читання мовчки повною за обсягом навчальної лоції об'ємом в 900-1000 слів буде вважатися можливість її читання за 6 хвилин.

Достатнім рівнем швидкості читання мовчки повною за обсягом навчальної лоції об'ємом в 900-1000 слів буде вважатися можливість її читання за 7 хвилин.

Низьким рівнем швидкості читання мовчки повною за обсягом навчальної лоції об'ємом в 900-1000 слів буде вважатися її читання більш, ніж за 7 хвилин.

Сигналом закінчення читання курсантами запропонованої лоції і визначення темпу їх читання буде підняття руки.

Відповідно до другого показника:

Високим рівнем точності сприйняття прочитаного буде вважатися можливість регламентованих в часі письмових відповідей на альтернативні питання до кожного професійно-значимого елементу кожного речення прочитаної лоції з правом допущення 0-1 смислової помилки.

Середнім рівнем точності сприйняття прочитаного буде вважатися можливість регламентованих в часі письмових відповідей на альтернативні питання до кожного професійно-значимого елементу кожного речення прочитаної лоції зі збільшенням часу на відповіді не більше, ніж на 10% з правом допущення 2-3 смислових помилок.

Достатнім рівнем точності сприйняття прочитаного буде вважатися можливість регламентованих в часі письмових відповідей на альтернативні питання до кожного професійно-значимого елементу кожного речення прочитаної лоції зі збільшенням часу на відповіді не більше, ніж на 15% з правом допущення 4-5 смислових помилок.

Низьким рівнем точності сприйняття прочитаного будуть вважатися письмові відповіді на альтернативні питання до кожного професійно-значимого елементу кожного речення прочитаної лоції зі збільшенням часу більше, ніж на 15% і з допущенням 5 і більше смислових помилок.

Відповідно до третього показника:

Високим рівнем адекватності застосування прочитаного в навчально-професійній діяльності буде вважатися можливість регламентованого в часі викладу закінчення до 30 перерахованих виробничих дій на основі їх представленого початку, з правом допущення 0-1 професійної помилки.

Середнім рівнем адекватності застосування прочитаного в навчально-професійній діяльності буде вважатися можливість викладу закінчення до 30 перерахованих виробничих дій на основі їх представленого початку за регламентований або збільшений час не більше, ніж на 10% з правом допущення 2-3 професійних помилок.

Достатнім рівнем адекватності застосування прочитаного в навчально-професійній діяльності буде вважатися можливість викладу закінчення до 30 перерахованих виробничих дій на основі їх представленого початку за регламентований або збільшений час не більше, ніж на 15% з правом допущення 4-5 професійних помилок.

Низьким рівнем адекватності застосування прочитаного в навчально-професійній діяльності буде вважатися виклад закінчення до 30 перерахованих виробничих дій на основі їх представленого початку за збільшений більше, ніж на 15% час і з допущенням 5 і більше професійних помилок.

IV. Виробничий критерій характеризується наступними показниками:
1) читання реальної навігаційної інформації об'ємом в 900-1000 слів;
2) готовність до виробничої реакції на прийняту в автентичних лоціях інформацію; 3) адекватність виробничих процесів реальним навігаційним умовам.

Відповідно до першого показника:

Високим рівнем читання реальної навігаційної інформації об'ємом в 900-1000 слів буде вважатися темп її читання мовчки за 5 хвилин і прояв її розуміння шляхом вибору з кожної трійки речень (всього 30трійок) однієї правильної за регламентований час з правом допущення 0-1 смислової помилки.

Середнім рівнем читання реальної навігаційної інформації об'ємом в 900-1000 слів буде вважатися темп її читання мовчки за 6 хвилин і прояв її розуміння шляхом вибору з кожної трійки речень (всього 30трійок) однієї правильної за регламентований або збільшений час не більше, ніж на 10% з правом допущення 2-3 смислових помилок.

Достатнім рівнем читання реальної навігаційної інформації об'ємом в 900-1000 слів буде вважатися темп її читання мовчки за 7 хвилин і прояв її розуміння шляхом вибору з кожної трійки речень (всього 30трійок) однієї правильної за регламентований або збільшений час не більше, ніж на 15% з правом допущення 4-5 смислових помилок.

Низьким рівнем читання реальної навігаційної інформації об'ємом в 900-1000 слів буде вважатися темп її читання мовчки більш ніж за 7 хвилини і прояв її розуміння шляхом вибору з кожної трійки речень (всього 30трійок) однієї правильної за збільшений час більше, ніж на 15% з допущенням 5 і більше смислових помилок.

Відповідно до другого показника:

Високим рівнем готовності виробничої реакції на сприйняту в автентичних лоціях інформацію буде вважатися регламентоване в часі письмове пояснення виробничої дії на кожне значиме повідомлення лоції з правом допущення 0-1 професійної помилки.

Середнім рівнем готовності виробничої реакції на сприйняту в автентичних лоціях інформацію буде вважатися регламентоване в часі або збільшене не більше, ніж на 10% від усього часу, на письмове пояснення виробничої дії на кожне значиме повідомлення лоції з правом допущення 2-3 професійних помилок.

Достатнім рівнем готовності виробничої реакції на сприйняту в автентичних лоціях інформацію буде вважатися регламентоване в часі або збільшене не більше, ніж на 15% від усього часу на письмове пояснення виробничої дії на кожне значиме повідомлення лоції з правом допущення 4-5 професійних помилок.

Низьким рівнем готовності виробничої реакції на сприйняту в автентичних лоціях інформацію буде вважатися перевищення більше, ніж на 15% по відношенню до регламентованого часу, на письмове пояснення виробничої дії на кожне значиме повідомлення лоції з допущенням 5 і більше професійних помилок.

Орфографічні помилки при письмовому викладі виробничих дій не враховувалися.

Відповідно до третього показника:

Високим рівнем адекватності виробничих дій реальним навігаційним умовам буде вважатися демонстрація проведення судна на карті за регламентований час на основі прочитаної автентичної лоції без допущення професійних помилок.

Середнім рівнем адекватності виробничих дій реальним навігаційним умовам буде вважатися демонстрація проведення судна на карті на основі прочитаної автентичної лоції за регламентований або збільшений час не більше, ніж на 10% з правом допущення 1 професійної помилки.

Достатнім рівнем адекватності виробничих дій реальним навігаційним умовам буде вважатися демонстрація проведення судна на карті на основі прочитаної автентичної лоції за регламентований або збільшений час не більше, ніж на 15% з правом допущення 2 професійних помилок.

Низьким рівнем адекватності виробничих дій реальним навігаційним умовам буде вважатися демонстрація проведення судна на карті на основі прочитаної автентичної лоції за збільшений час більше, ніж на 15% з допущенням 2 і більше професійних помилок.

Описані вище критерії оцінювання результатів навчання читання автентичних лоцій і виконання на їх основі виробничих дій будуть використані при проведенні формувального експерименту і експериментального навчання. Для визначення вихідного рівня оволодіння вивченої професійної лексики за перші два роки навчання і розуміння текстів за фахом, що складаються з цієї лексики, будуть використані перші два критерії з чотирьох. При цьому в другому критерії виробничий показник перевірятися не буде.

3.2. Хід і результати констатувальний експерименту

Констатувальний експеримент проводився на базі судноводійного факультету Національного університету «Одеська морська академія» з курсантами, які закінчили другий рік навчання в червні 2014 року. Мета проведення констатувального експерименту полягала в тому, щоб визначити рівень оволодіння англійською мовою, і зокрема в таких його аспектах як лексичні знання та вміння читання професійних текстів усіма 200 курсантами.

За місяць до початку літньої сесії для пояснення студентам мету і суть проведення констатувального експерименту ми запросили всіх в конференц-зал разом з їх викладачами і проінформували студентів про те, що їм належить виконати наступне:

1) виявити знання всього раніше вивченого лексичного матеріалу, як загальнонавчального, так і професійного, шляхом підбору з усього вивченого англійського матеріалу (об'ємом в 1000 лексичних одиниць за два роки навчання) його правильного українськомовного еквівалента за регламентований час. Перевірка буде здійснюватися за допомогою довільно обраних студентами карток із загального числа 25 штук. У кожній з карток буде 40 лексичних одиниць і відповідно, 40 українських еквівалентів, написаних в довільній послідовності. Студентам необхідно взяти одну з карток і за 5 хвилин в кінці листа написати цифри відповідно до обраного еквівалента. Наведемо приклад однієї такої картки.

Картка №1

*для перевірки рецептивних знань вивченого за два роки навчання в НУ
ОМА лексичного матеріалу¹*

1. minority	1. перо руля	21. release	1. меншість
2. internal	2. труба	22. bulwark	2. небезпека
3. barrier	3. відділ	23. external	3. ураган
4. requirement	4. люк	24. hazard	4. рятувальний жилет
5. department	5. кильова качка	25. lifejacket	5. впливати
6. stowage	6. дозвіл	26. heavyweight	6. танкер
7. rudder	7. вимога	27. crate	7. компас
8. pitching	8. небезпека	28. trimming	8. гавань
9. funnel	9. розподіл	29. deadweight	9. ящик
10. hatch	10. укладання	30. to shift	10. торговий
11. stern	11. назад	31. to affect	11. морехідність
12. tanker	12. дедвейт	32. seaworthiness	12. фальшборт
13. merchant	13. бар'єр	33. gang	13. важковаговик
14. precipitation	14. змістити	34. range	14. опади
15. gale	15. неуправляючий	35. compass	15. злив
16. disabled	16. бригада	36. hazard	16. наймати
17. astern	17. діапазон	37. to guide	17. Навколишнє середовище
18. permission	18. корма	38. harbour	18. морська практика
19. environment	19. зовнішній	39. to hire	19. направляти
20. collision	20. внутрішня хвиля	40. seamanship	20. Зіткнення

2) виконати письмовий переклад 40 слів і словосполучень з української мови на англійську за 15 хвилин; орфографічні та граматичні помилки, які не змінюють зміст прочитаного, враховуватися не будуть. Прикладом такої картки може бути наступна.

Картка №2

*для перевірки репродуктивних знань вивченого за два роки
навчання в НУ ОМА лексичного матеріалу*

¹ Приклади інших карток для перевірки рецептивних знань вивченої лексики, так само як і приклади інших карток для перевірки репродуктивних знань вивченої лексики представлені в додатках.

1. перо керма		21. меншість	
2. труба		22. небезпека	
3. відділ		23. ураган	
4. люк		24. рятувальний жилет	
5. кільова качка		25. впливати	
6. дозвіл		26. танкер	
7. вимога		27. компас	
8. небезпека		28. гавань	
9. розподіл		29. ящик	
10. укладання		30. торговий	
11. назад		31. мореплавство	
12. дедвейт		32. фальшборт	
13. бар'єр		33. важковаговик	
14. змістити		34. опади	
15. некерований		35. слив	
16. бригада		36. наймати	
17. діапазон		37. довкілля	
18. корми		38. морська практика	
19. зовнішній		39. направляти	
20. внутрішня хвиля		40. зіткнення	

3) Прочитати текст за професійним спрямуванням об'ємом у 300-350 лексичних одиниць за 10 хвилин. Прикладом такого тексту може бути наступний.

Текст №1

для перевірки швидкості читання мовчки професійно орієнтованої інформації¹

The main parts of a ship

The main parts of a ship are the hull, the engines, the propellers, and the rudder.

The main body of a ship is called *the hull*. The hull is the watertight shell of a ship. It is divided into a number of horizontal surfaces called *decks*. *Bulkheads* are walls built between the decks, forming compartments. Each compartment has special doors that, when closed, make it watertight. Those dividing up compartments are known as *tweendecks* on which the cargo rests. If water floods one compartment because of an accident, closing the doors will trap the water there and prevent it from flooding other compartments. Watertight compartments enable a ship to float even with a hole in its hull. The hull is divided into three parts: fore end, midships and after end.

The hull contains the engine room, cargo space and a number of tanks. In dry cargo ships the cargo space is divided into holds, in liquid cargo ships it is divided into tanks. At the fore end of the hull are the fore peak tanks and at the after end are the after peak tanks. They are used for fresh water and water ballast. The space between the holds and the bottom of the hull contains double bottom tanks. These are used for ballast water and fuel. Ballast (ship's extra weight) is used to

¹ Приклади інших текстів для перевірки швидкості читання мовчки професійно орієнтованої інформації, так само як і приклади питань до інших відповідних текстів для перевірки розуміння прочитаного подані в додатках.

increase stability. Most ships use seawater as ballast. As a ship takes on cargo, the ballast water is pumped out.

The deck at the top of the hull is called the *main deck*. This deck covers the holds where the cargo is stowed. All the structures above the main deck make up the *superstructure*. At the fore end is the forecastle. At the after end the bridge superstructure and the poop are combined.

The *bridge* of a vessel is the navigating centre of the ship where her course is determined. It is generally situated aft. Included on the navigating bridge is *the helm*, and also large amount of *nautical equipment*, including radar sets, a gyro compass, a radio direction finder, etc. The bridge is in direct communication with all parts of the vessel.

The overall shape of a hull is designed to make the ship as *stable* (steady) as possible. A ship must not *roll* (rock from side to side) or *pitch* (rock from front to back) too much. Most modern ships also use stabilizing systems to reduce rolling.

The engine is fitted near the bottom of the ship in the engine room. The engine drives the propeller at the stern of a ship. The engines of most ships are steam turbines, gas turbines, or diesel engines. The largest and fastest ships have steam turbines. Steam produced in the boilers spins the bladed wheels of the turbine. The turbine, through a series of *gears*, drives the propeller shaft and makes the propeller revolve. On turboelectric ships, the turbine turns a generator that produces electricity for a motor. The motor, in turn, drives the propeller. Almost all merchant ships use oil as the fuel to heat the boilers that create the steam. On nuclear-powered ships, a nuclear reactor creates the steam. Many of the most advanced ships have gas turbines. Gas turbines work much like steam turbines but use hot gases instead of steam.

The propellers, also called *screws*, move a ship through the water. The engine turns a shaft that juts out underwater from the stern. The propeller is bolted to the end of the shaft. Most propellers have four blades. As a propeller turns, it screws itself through the water and so pushes the ship forward. Most small ships have one propeller. Many larger vessels have two propellers, and very big ships have four. Additional screws increase a ship's power and make the vessel easier to maneuver. For example, a twin-screw ship can be swung around quickly by going forward on one propeller and backward on the other. Some ships have an extra propeller called a *bow thruster*. This propeller, which is located in the bow, turns the ship more rapidly than stern propellers alone.

The rudder is a large flat piece of metal that steers a ship. It is hinged to the stern (right aft below the water line) and so can be swung like a door. The rudder is connected to the *helm* (steering wheel) on the ship's bridge. When a sailor at the helm turns the wheel to the right, the rudder moves to the right, causing the stern to swing left and the bow to swing right. When the helm is turned to the left, the rudder and bow swing to the left.

4) написати відповіді на 15 запитань до тексту (без опори на текст) за 15 хвилин. Прикладом таких питань до тексту № 1 можуть бути наступні.

Питання до тексту №1 для перевірки розуміння його змісту

1. What does the term hull mean?
2. What do bulkheads prevent ships from?
3. What are watertight compartments enable a ship to do?
4. What does the hull contain?
5. What do we call the main deck?
6. What is the superstructure? Where is it located?
7. What are double bottom tanks and what are they used for?
8. Where is the bridge situated?
9. What equipment does the bridge accommodate?
10. In what way is the overall shape of a hull designed?

11. What is the engine? What does it drive?
12. How many types of engines do you know? What is the difference between them?
13. What purpose do the propellers serve for?
14. What is bow thruster? When is it especially helpful?
15. Where is the rudder situated? What purpose does it serve?

Студенти попереджали про: 1) обов'язкову участь у контрольній роботі за 3 тижні; 2) проведенні контрольної роботи іншим викладачем з метою отримання об'єктивних даних.

Для пояснення способу оцінювання результатів знань і умінь студентів після проведення контрольної роботи, викладачі отримали розроблені нами критерії з відповідними показниками та рівнями їх оцінювання.

Далі представляємо таблицю 1 участі викладачів у проведенні констатувальному експерименті:

Таблиця 1

участия преподавателей английского языка Судоводительского факультета Национального Университета «Одесская Морская Академия» в проведении констатирующего эксперимента

№ п/п	ПІБ викладача	Підгрупи, в яких працює викладач	К-сть студентів у підгрупі	Підгрупи, в яких викладач проводив експеримент
1	Молодцова В.В.	4, 5	11, 14	9, 16
2	Калиніна Р.М.	1, 6	12, 14	2, 10
3	Малецька І.О.	2, 3	13, 11	8, 3
4	Русавська О.О.	7, 10	14, 13	1, 4
5	Пріміна Н.М. (експериментатор)	8, 12	12, 13	5, 7
6	Сальник В.В.	9, 15	12, 12	11, 14
7	Галянт Г.В.	11, 13	14, 13	6, 12
8	Бондаренко Є.В.	16, 14	11, 11	15, 13

Як видно з таблиці, об'єктивність оцінювання результатів забезпечувалась незнанням викладачами тих студентів, яких вони перевіряли.

Мовний та мовленнєвий матеріал, поданий для перевірки лексики і умінь читання текстів за професійним спрямуванням складався на основі підручника англійської мови, за яким навчалися студенти протягом другого курсу навчання.

Методика навчання читання професійних текстів здійснювалася за підручником англійської мови для студентів судноводійних факультетів авторів Н. Івасюк, О.Цобенко, Н. Загребельної. Її суть полягала в пред'явленні студентам професійних текстів, що складаються із 40-50 незнайомих лексем, представлених в кінці підручника в рамці без перекладу. До початку читання тексту студенти записували в словники нові слова з перекладом, який диктувався викладачем. Потім студенти читали текст вголос по невеликих частинах і перекладали прочитане на українську мову з опорою на раніше записаний переклад незнайомих слів. Наступна методична дія полягала у відповідях на питання до тексту, що охоплюють його основний зміст без деталізації викладених професійних дій. Завершальним етапом роботи над текстом було його повторне читання вдома і підготовка до обговорення прочитаного змісту на наступному занятті. Спеціальна робота над засвоєнням лексики не проводилася і в наступному професійному тексті вона повторювалася в обсязі не більше 10-20%.

Результати володіння професійною лексикою й вміннями читання професійних текстів за першим і третім критерієм (третій – без перевірки професійної діяльності) представлені в таблиці 2.

Таблиця 2
результатів проведення констатуючого експерименту з визначення рецептивних і репродуктивних знань вивченої лексики і умінь швидкого читання і розуміння професійних текстів¹

ПІБ студентів у цифровому вираженні за групами	Мовний критерій								Мовленнєвий критерій							
	Рецептивний показник				Репродуктивний показник				Швидкість читання				Точність сприймання			
	В	С	Д	Н	В	С	Д	Н	В	С	Д	Н	В	С	Д	Н
1			+					+			+				+	
2		+				+				+				+		
3	+				+				+						+	
4			+				+					+				+
5		+				+				+				+		
6		+				+				+						+
7			+				+					+				+
8	+				+				+				+			

¹ Представляємо лише результати знання лексики і вміння розуміння прочитаного на прикладі двох підгруп. Результати досягнень цих знань і умінь студентами інших 14 підгруп представлені в додатках.

9		+				+				+				+		
10			+					+			+				+	
11			+					+				+				+
12		+				+				+				+		
13				+				+				+				+
14		+						+				+				+
15		+						+			+				+	
16				+				+				+				+
17			+					+				+			+	
18				+				+				+				+
19				+				+				+			+	
20		+						+			+					+
21		+				+				+				+		
22			+					+				+			+	
23			+					+				+				+
24		+						+				+			+	
25			+					+			+					+

Як видно з таблиці, рецептивні знання вивченої лексики є лише у 50% курсантів, а репродуктивні – у 28%. Вважаємо, що такі результати обумовлені відсутністю у застосованій методиці спеціальних вправ з дотекстового засвоєння мовного матеріалу, що дозволяє в подальшому розуміти і відтворювати прочитане. Останнє виражається в тому, що тільки 3% всіх піддослідних проявили високий рівень розуміння професійних текстів, 19% - середній рівень, 32% - достатній рівень, не зрозуміли професійний текст - 46% піддослідних. При цьому слід зазначити, що складність розуміння обумовлювалася не тільки незнанням лексики, а й невмінням швидкого читання тексту мовчки. А між тим, саме така здатність читання має розвиватися у майбутніх судноводіїв, тому що той друкований матеріал, який їм необхідно зрозуміти, слід сприймати побіжно, абсолютно адекватно написаному, а також професійно реагувати на сприйняту друковану інформацію.

Недоліки застосованої на другому курсі методики навчання читання професійних текстів майбутніх судноводіїв ми врахували при розробці експериментальної методики, перевірка якої здійснювалася в процесі формуючого експерименту.

3.3. Формувальний експеримент і аналіз результатів його проведення

Для організації формуючого експерименту ми запросили 1 вересня наступного навчального року всіх учасників констатувального експерименту, в кількості 196 осіб (4 відрахували) разом з їх викладачами в конференц-зал для продовження експериментальної роботи. Ми оголосили курсантам, що ті групи студентів, які проявили нижчі результати при проведенні констатувального експерименту, будуть вчитися за розробленою нами експериментальною методикою. Інша частина курсантів, яка проявила кращі результати під час констатувального експерименту, буде продовжувати навчання читання професійних текстів за підручником «Navigation» автора С. Збандуто. При цьому всі студенти, як ЕГ, так і КГ протягом третього року навчання будуть вчитися читати не довільні професійно-орієнтовані тексти, а спеціальні автентичні письмові матеріали, що описують акваторії всіх портів світу. Такі матеріали називаються лоціями.

Всі присутні були проінформовані про те, що в кінці навчального року досягнута ними результативність в читанні автентичних лоцій буде перевірятися за такими трьома критеріями як: мовний, мовленнєвий та професійний з урахуванням показників для кожного з них і рівнями визначення досягнення знань лексичного матеріалу і умінь читання, розроблених нами. Другий критерій (передмовленнєвий) не використовувався нами при підведенні підсумків навчання за експериментальною методикою ні в ЕГ, ні в КГ. Це зумовлювалося тим, що його проміжні показники потрібні були лише для спостереження за ходом експериментальної роботи. В кінці її проведення використовувалися лише три названі критерії, які дозволяють оцінити вищеназвані результати навчання. Ми також звернули увагу курсантів і їхніх викладачів на значимість розвитку умінь професійної діяльності на основі отриманої в лоціях інформації. Кожен викладач отримав брошуру з детальним описом критеріального апарату для визначення іншомовних і професійних знань і умінь. Крім того, ми оголосили, що кількість навчального часу з навчання читання автентичних англomовних лоцій для студентів ЕГ і КГ буде

однаковим, відрізнятись буде лише методика навчання читання в ЕГ і КГ. В ЕГ вона буде відповідати викладеній в нашій дисертації концепції і здійснюватися на основі представлених нами методичних рекомендацій. Навчання студентів КГ читання англомовних автентичних лоцій відбуватиметься за такою методикою шляхом:

- 1) читання слів і виразів з певної теми (наприклад, «Вогні») в обсязі 20 лексичних одиниць з їх перекладом на рідну мову;
- 2) читання і перекладу невеликих за обсягом (3-4 рядки) навчальних лоцій;
- 3) відповідей на 8-10 питань з усіх 20 навчальних лоцій з правом пошуку відповідей у відповідних реченнях;
- 4) постановки питань до кожного підкресленого слова в п'яти реченнях;
- 5) заповнення пропущених прийменників в реченнях, розкриття в інших реченнях дужок і письмового перекладу 8-10 речень англійською мовою.

Вся ця робота здійснюється за 2 академічні години.

Протягом наступних двох академічних годин триває активізація навчального лексичного матеріалу і читання на його основі навчальних текстів. Кожен такий текст перекладається на рідну мову і представляється з опорою на узагальнюючі питання. Далі студентам пропонуються 5 речень, в кожному з яких виділяється по одному слову для постановки відповідного питання. Студенти тренуються у вживанні прийменників, правильному використанні граматичних форм шляхом розкриття дужок та переказ речень з навчальної тематики з рідної мови на англійську.

Таким чином, на вивчення 20 лексичних одиниць витрачається 4 академічні години, протягом яких здійснюється навчання читання навчальних тематичних лоцій. Наступна група лексичних одиниць в тому самому обсязі 20 вводиться на п'ятій і шостій академічній годині і на їх основі читаються такі самі малі за обсягом навчальні лоції, але лише з відповідною новою тематикою (наприклад, «Буї»), а попередні лексичні одиниці в лоціях нової тематики не повторюються, в перерахованих вище видах вправ не використовуються, в

узагальнених текстах не вживаються і, відповідно, навчальні лоції не розширюються ні в смисловому, ні в лінгвістичному аспектах.

Для початку проведення формуючого експерименту розподіл студентів в КГ і ЕГ представляло собою наступну картину, подану в таблиці № 3.

Таблиця 3

Розподіл студентів в контрольні та експериментальні групи в залежності від результатів експерименту, що констатує

№ підгруп	К-сть студентів	К-сть студентів, які продемонстрували																Підгрупи Е/К
		Рецептивні знання на рівні				Репродуктивні знання на рівні				Темп читання на рівні				Точність сприйняття				
		В	С	Д	Н	В	С	Д	Н	В	С	Д	Н	В	С	Д	Н	
1	12	2	5	5	0	2	5	2	3	2	5	2	3	1	4	3	4	К
2	13	0	5	4	4	0	1	7	5	0	1	3	9	0	1	5	7	Э
3	11	1	5	2	3	1	2	5	3	1	3	2	5	1	2	6	2	К
4	11	1	4	4	2	1	3	4	3	1	4	0	6	1	2	2	6	К
5	13	0	5	7	1	0	4	7	2	0	2	3	8	0	1	5	7	Э
6	13	2	6	5	0	1	3	5	4	1	1	7	4	0	3	4	6	К
7	14	0	7	4	3	0	4	5	5	0	3	5	6	0	2	4	8	Э
8	12	1	7	4	0	0	4	5	3	1	3	4	4	0	3	5	3	К
9	12	0	6	4	2	0	4	4	4	0	5	1	6	0	3	3	6	Э
10	13	1	6	2	4	1	3	4	4	1	3	3	6	1	3	3	6	К
11	14	1	5	5	3	0	4	6	4	1	4	1	8	0	5	1	8	Э
12	13	0	6	6	1	0	2	5	6	0	5	1	7	0	1	5	7	Э
13	12	1	6	3	2	0	3	6	3	1	3	3	5	0	3	4	5	К
14	11	1	3	4	3	1	2	1	7	1	2	1	7	0	1	5	5	Э
15	11	0	4	3	4	0	1	4	6	0	4	0	7	0	0	5	6	Э
16	11	1	6	3	1	1	2	4	4	1	5	1	4	0	4	5	2	К

Як видно з цієї таблиці, контрольними підгрупами стали: 1, 3, 4, 6, 8, 10, 13, 16; всього з 95-ти курсантами. Експериментальними підгрупами стали 2, 5, 7, 9, 11, 12, 14, 15; всього з 101-им курсантом.

При цьому слід зазначити, що рівні знань вивченої лексики, так само як і рівні темпу читання і точності сприйняття прочитаних професійних текстів у студентів ЕГ і КГ відрізнявся незначно. Так, студенти ЕГ в констатувальному експерименті за рецептивністю знань лексики проявили нижчі результати по

відношенню до студентів КГ на 10%; по відношенню до репродуктивних знань лексики – на 16%, по відношенню до темпу читання – на 8%, по відношенню до точності сприйняття прочитаного – на 13%. Такі дані обумовлюються тим, що для студентів судноводійного факультету вищих морських навчальних закладів англійська мова є профільюючим предметом.

До початку формуючого експерименту з викладачами, які працювали в експериментальних групах, було проведено 6-годинний методичний семінар з вивчення суті розробленої нами методики та методичних рекомендацій, які допомагають виконанню всіх видів вправ.

У процесі проведення формуючого експерименту ми спостерігали за його ходом і стежили за чітким виконанням наших методичних рекомендацій викладачами, які працюють в експериментальних підгрупах. Для проведення контрольних зрізів в кінці навчального року студентам ЕГ і КГ пропонувалися такі завдання відповідно до кожного критерію:

I. Відповідно до мовного критерію та його першого показника, який передбачає перевірку рецептивного засвоєння всієї лексики за третій рік навчання в кількості 600 лексичних одиниць за 52 академічні години, студентам пропонувалося 15 карток по 40 одиниць в кожній. Завдання полягало в тому, щоб за 5 хвилин підібрати до англомовних лексичних одиниць україномовний еквівалент і записати цю відповідність в цифровому вираженні. Прикладом такої картки може бути наступна.

Картка №1

*для перевірки рецептивних знань вивченого за третій рік навчання в НУ
ОМА лексичного матеріалу¹*

1. alternatimg	1. кабельтов	21. prohibited	21. якірна стоянка
2. anchor	2. заборонений	22. clay	22. відлив
3. angle	3. швартувати	23. abreast	23. направляти
4. cable	4. укриття	24. shelter	24. увінчувати
5. fathom	5. ясний	25. conspicuous	25. вказівка
6. pillar	6. омивається	26. to accelerate	26. слідувати
7. eclipse	7. сажень	27. branch	27. підтримувати
8. wreck	8. дно	28. to commence	28. порушення
9. to moor	9. глина	29. ebb	29. смуга

¹ Приклади інших карток для перевірки рецептивних знань вивченої лексики, так само як і приклади інших карток для перевірки репродуктивних знань вивченої лексики представлені в додатках.

10. to erect	10. стовп	30. to slacken	30. свисток
11. stripe	11. змінний	31. spring	31. затемнення
12. to surmount	12. якір	32. alignment	32. курс
13. bank	13. прискорювати	33. to guide	33. зола
14. ridge	14. на траверзі	34. to proceed	34. створ
15. awash	15. бурун	35. course	35. затонуле судно
16. breaker	16. кут	36. direction	36. сповільнювати
17. sheltered	17. відгалуження	37. to maintain	37. укритий
18. ground	18. зводити	38. breach	38. гряда
19. bottom	19. починати	39. whistle	39. банка
20. anchorage	20. ґрунт	40. ashes	40. сизигія

Відповідно до мовного критерію та його другого показника, який передбачає перевірку репродуктивного засвоєння всієї лексики за третій рік навчання в кількості 600 лексичних одиниць за 52 академічні години, студентам пропонувалося 15 карток по 40 лексичних одиниць у кожній. Завдання полягало в тому, щоб за 15 хвилин написати переклад слів і словосполучень на англійську мову. Орфографічні та граматичні помилки, які не змінюють зміст прочитаного, не враховувалися.

Прикладом такої картки може бути наступна.

Картка №1

*для перевірки репродуктивних знань вивченого за третій рік навчання в
НУ ОМА лексичного матеріалу*

1. кабельтов		1. якірна стоянка	
2. заборонений		2. відлив	
3. швартувати		3. направляти	
4. укриття		4. увінчувати	
5. ясний		5. вказівка	
6. омивається		6. слідувати	
7. сажень		7. підтримувати	
8. дно		8. порушення	
9. глина		9. смуга	
10. стовп		10. свисток	
11. змінний		11. затемнення	
12. якір		12. курс	
13. прискорювати		13. зола	
14. на траверзі		14. створ	
15. бурун		15. затонуле судно	
16. кут		16. сповільнювати	
17. відгалуження		17. укритий	
18. зводити		18. гряда	
19. починати		19. банка	
20. ґрунт		20. сизигія	

Перевірка рецептивних і репродуктивних лексичних знань відповідно до мовного критерію проходила наступним чином: студенти ЕГ і КГ запрошувалися в аудиторії таким чином, що в кожній з них були присутні по дві підгрупи з викладачем, які не працюють в них. Курсантів розсаджували по одному за парту і в довільному порядку на початку викладач роздавав їм картки для перевірки рецептивних знань лексики. У міру закінчення роботи, студенти здавали картки, а викладач фіксував витрачений час кожного курсанта. Потім викладач також в довільному порядку роздавав картки для перевірки репродуктивних знань лексики. І також фіксував час виконання цієї роботи.

II. Відповідно до мовленнєвого критерію та його першого показника, який передбачає перевірку швидкості читання мовчки за 15 хвилин повної за обсягом навчальної лоції об'ємом від 900 до 1000 слів, студентам ЕГ і КГ пропонувалися тексти, що описують акваторії різних портів. Прикладом такої навчальної лоції може бути наступна.¹

Текст №1

A white flashing light is exhibited at an elevation of 43 feet from a red and white circular tower and dwellings, 40 feet in height, situated on Cape Saint Mary. See sketch on chart 290. Vessels can communicate by day with this light tower by means of the International Code of Signals.

Two leading lights are exhibited, the front light at an elevation of 12 feet, from a light structure situated on the northern side of Zamalin Harbour close to the coast and about 8 cables southward of Calf Point of the eastern extremity of Can Island; and the rear light at an elevation of 20 feet from a square hut situated about three quarters of a cable northward of the front light. These light in line bearing 346 lead into Zaval Harbour.

A black conical buoy marks the south-eastern edge of the foul ground extending about 6 cables north-eastward from Emerald Island on the north-western side of the channel. Too much reliance should not be placed on the position of that buoy, especially after heavy gales.

Hid Reef, the outer part of which lies 2 miles south-eastward of Medal Point, and its inner end about one mile off the western side off Annett Island shows three rocks which dry from 4 to 6 feet with the narrow passage between them. The outer rock is marked on its northern side by a red conical buoy with a diamond topmark. Its recommended to be given a wide berth.

Two 18m3 patches are situated about 15 miles north-eastward and 11 miles north-westward respectively of L Island and there is a bank with depths of from 16m to 18m over it, about 16 miles northward from the same island. A 12m8 patch lies about 34 miles north eastward of this Island. Four 8m3 banks lie between 7 and 20 miles north-north westward from the same patch. Thus using this passage is not recommended, especially at neaps.

Vessels of deep draught waiting to cross the bank may obtain anchorage in depth of from 8 to 11m, the ground is sand, between Calf Point and Can Island. Temporary anchorage may be

¹ Приклади інших текстів для перевірки швидкості читання про себе інших навчальних лоцій, а також приклади альтернативних питань до кожного значущого елементу представлені у додатках.

obtained in depths of from 12m to 29m off Zamalin Harbour situated between Calf Point and the western extremity of Can Island, 5 miles south-westward. The anchorage is sheltered from winds from west, but with winds from other directions the anchorage is dangerous. Off Zamalin Harbour the depths are as a rule too great for convenient anchorage, but vessels occasionally anchor under the northern shore about one mile eastward of Point B. A number of mooring buoys have been placed around the anchorage and are in charge of the harbor master. Regulations governing anchorage in the bay and the use of mooring buoys are given in the following section.

Masters or agents of all vessels are required to give at least 24 hours' advance notice of the time of arrival of such vessels into the territorial waters to the harbor master of the port of arrival. Vessels seeking shelter from the sea shall give advance notice as early as possible. No master of a vessel or any other person whomsoever shall deposit, discharge or throw into the waters of Zamalin Harbour any ballast or any material that will sink except in pursuance of a written permit authorizing the same, signed by the harbor master of the given port. It is forbidden to dump ashes or any material which will sink from any wharf or vessel alongside the wharf. Vessels desiring to discharge ballast must first obtain a written permission from the harbor master.

All vessels are required to slow down on observing launch or tug displaying by day a square flag divided diagonally, the upper and lower triangles being red and blue respectively and the side triangles white, or exhibiting at night a red fixed light. These signals indicate that an official under the authority of the harbor master wishes to board the vessel. Should the flag be hauled up and down repeatedly or the waving of the red light be continued after speed has been reduced, the way shall be taken off the vessel and she may not proceed until further notice has been received from the official.

Vessels carrying explosives are forbidden to dock without first obtaining a written permit from the harbor master.

Immediately outside the bar there is a slight current to the northward and westward, known as the coast eddy current. The currents at the San Francisco light vessel are described in some detail under currents at lightships, page 286. The currents most affecting navigation in this vicinity are the tidal currents. Across the bar the flood current converges toward the entrance, so that it is felt sooner around Calf Point than around Point B. The ebb current spreads from the entrance over the bar, but the main strength is west-south-westward, parallel with the southern edge of the Four Fathom Bank, and through the Main Ship Channel. It is not strong across the Four Fathom Bank, and is hardly felt at all in the B. Channel, where, on the contrary, during the middle of the ebb a slight eddy current has been observed setting east-south-eastward. In the vicinity of Hid Reef the currents attain a considerable velocity within a few minutes after slack on both flood and ebb.

The navigation of the southern end of B. Channel presents no difficulty. A vessel using the middle passage, should pass between L. and P. giving the latter a berth of about 12 cables. A vessel of deep draught, if proceeding into the Main Ship Channel, should steer south-eastward from a position about 4 cables north-eastward of P., until the northern extremity of the fort of Saint Nikola bears about 022, when she may alter course for the entrance when the light-tower on R. bears 003. A vessel approaching by the northern passage must pass through S. and steer a mid-channel course between O. and the mainland, passing 4 cables north-eastward of P., whence she should steer as directed above.

Відповідно до мовленнєвого критерію та його другого показника, який передбачає перевірку точності сприйняття прочитаного, студентам пропонувалося 30 альтернативних питань до кожного важливого елементу кожного речення прочитаної лоції. Прикладом таких питань до тексту № 1 можуть бути наступні питання з перевірки розуміння його змісту.

Питання до тексту №1

1. Is a white flashing light exhibited at an elevation of 43 feet from a red and white circular or green square tower?
2. Can vessels communicate by day with this light tower by means of the International Code of Signals or the Morse Code?
3. Of two leading lights is the front light or the rear light exhibited at an elevation of 12 feet?
4. Is the rear light at an elevation of 20 feet exhibited from a square hut situated northward or southward of the front light?
5. Do these light in line bearing 346 lead into Zaval Harbour or into Zamalin Harbour?
6. Does a black conical buoy or a white can buoy mark the south-eastern edge of the foul ground?
7. Should one not put too much reliance on the position of that buoy before or after heavy gales?
8. Does the Hid Reef or Calf Point show three rocks which dry from 4 to 6 feet with the narrow passage between them?
9. Is the outer rock marked on its northern or southern side by a red conical buoy with a diamond topmark?
10. Is this outer rock marked by a red conical buoy with a diamond topmark recommended to be given a wide berth or to pass close to?
11. Are two 18m³ patches situated about 15 miles north-eastward or north-westward of L Island?
12. Is using the passage with four 8m³ banks lying between 7 and 20 miles north-north westward from the patch not recommended at neaps or at springs?
13. May vessels of deep or small draught waiting to cross the bank obtain anchorage in depth of from 8 to 11m?
14. May temporary or permanent anchorage be obtained in depths of from 12m to 29m off Zamalin Harbour situated between Calf Point and the western extremity of Can Island?
15. Is the anchorage off Zamalin Harbour safe or dangerous with winds from the east?
16. Are the depths off Zamalin Harbour as a rule too great or too small for convenient anchorage?
17. Are masters of all vessels required to give at least 12 or 24 hours' advance notice of the time of arrival of such vessels into the territorial waters to the harbor master of the port of arrival?
18. Shall vessels seeking shelter from the sea or desiring to enter the harbour give advance notice as early as possible?
19. Is it forbidden or allowed to dump ashes or any material which will sink from any wharf or vessel alongside the wharf?
20. Must vessels desiring to discharge ballast first obtain a written or oral permission from the harbor master?
21. Are all vessels required to slow down or to speed up on observing launch or tug displaying by day a square flag divided diagonally?
22. Do these signals indicate that an official under the authority of the harbor master wishes to communicate with you by VHF or to board the vessel?
23. If the flag is hauled up and down repeatedly shall the vessel proceed or stop until further notice has been received from the official?
24. Are vessels carrying explosives permitted or forbidden to dock without obtaining a written permit from the harbor master?
25. Are the currents most affecting navigation in this vicinity ebb or tidal currents?
26. Do the currents in the vicinity of Hid Reef attain a considerable velocity within a few minutes before or after slack on both flood and ebb?
27. Should a vessel using the middle passage between L. and P. give the latter a berth of about 12 or 21 cables?
28. Should a vessel of deep draught, if proceeding into the Main Ship Channel, should steer north-westward or south-eastward from a position about 4 cables north-eastward of P.?

29. Proceeding from the fort of Saint Nikola should a vessel alter course for the entrance when the light-tower on R. bears 003 or 030?
30. Must a vessel approaching by the northern passage pass through S. and steer a mid-channel course between O. and the mainland or keep as close to the mainland as possible?

Відповідно до мовного критерію та його третього показника, який передбачає перевірку адекватності застосування прочитаного в навчально-професійній діяльності, студентам пропонувалося пояснення професійної поведінки за 20 хвилин в 30 виробничих ситуаціях, початок яких представлявся. Прикладом можуть бути ситуації з перевірки навчально-виробничих умінь на основі запрограмованого початку виробничих дій.

Ситуації до тексту № 1

1. On observing a white flashing light exhibited at an elevation of 43 feet from a red and white circular tower...
2. If you need to see the sketch of a white light situated on Cape Saint Mary...
3. If vessels need to communicate by day with this light tower they can do this by means...
4. If you see two leading lights exhibited on the northern side of Zamalin Harbour close to the coast ...
5. When you bring these lights in line bearing 346 ...
6. If you come across a black conical buoy marking the south-eastern edge of the foul ground...
7. If you place too much reliance on the position of that buoy, especially after heavy gales...
8. On condition you approach rocks which dry from 4 to 6 feet with the narrow passage between them...
9. When you see the outer rock marked on its northern side by a red conical buoy with a diamond topmark...
10. When you are approaching the area of 18m³ patches situated about 15 miles north-eastward and 11 miles north-westward respectively of L Island and a bank with depths of from 16m to 18m over it...
11. Using the passage with four 8m³ banks lying between 7 and 20 miles north-north westward from the patch is not recommended especially...
12. If you are navigating a vessel of deep draught and are waiting to cross the bank you may...
13. If you need a temporary anchorage, it may be obtained...
14. When the winds at the anchorage are from the northern direction...
15. In case you need an anchorage in the bay or you want to use the mooring buoys...
16. If you need to inform the time of arrival of your vessel into the territorial waters to the harbor master of the port of arrival..
17. If your vessels is seeking shelter from the sea...
18. If you need to deposit, discharge or throw into the waters of Zamalin Harbour any ballast or any material that will sink...
19. In case you dump ashes or any material which will sink from any wharf or vessel alongside the wharf...
20. On condition your vessel desires to discharge ballast, it must first...
21. When observing launch or tug displaying by day a square flag divided diagonally, the upper and lower triangles being red and blue respectively and the side triangles white, or exhibiting at night a red fixed light...

22. Should the flag be hauled up and down repeatedly or the waving of the red light be continued after speed has been reduced...
23. If your vessel is carrying explosives, you are forbidden to dock without first obtaining...
24. If you meet the currents most affecting navigation in this vicinity...
25. When you navigate parallel with the southern edge of the Four Fathom Bank, and through the Main Ship Channel...
26. If you are to pass the Four Fathom Bank, and through the B. Channel...
27. If you navigate the B. Channel and your vessel is using the middle passage...
28. When navigating a vessel of deep draught if proceeding into the Main Ship Channel...
29. When you steer for the northern extremity of the fort of Saint Nikola and it bears about 022, then you may ...
30. A vessel approaching by the northern passage must pass...

Перевірка швидкості читання мовчки повних за обсягом навчальних лоцій відповідно до мовленнєвого критерію проходила наступним чином: студенти залишалися в тих самих аудиторіях по одній людині за партою і отримували від викладачів навчальні лоції для читання за регламентований час. У процесі отримання лоцій тексти не відкривалася. Коли всі лоції були роздані, курсанти одночасно відкрили їх і почали читати мовчки. У міру завершення читання, лоції здавалися викладачам, а вони фіксували час, витрачений на читання.

Перевірка точності сприйняття прочитаного відповідно до мовленнєвого критерію проходила наступним чином: викладачі роздавали кожному студенту картки з 30 альтернативними питаннями до прочитаної лоції так, що під час їх роздачі студенти питань не бачили. Коли всі картки були роздані, за командою викладача студенти відкрили їх і починали письмово відповідати на питання за регламентований час. У міру виконання роботи, студенти здавали картки і відповіді до них, а викладач фіксував час, за який ця робота була виконана кожним студентом.

Перевірка адекватності застосування прочитаного в навчально-професійній діяльності відповідно до мовленнєвого критерію проходила наступним чином: викладачі роздавали кожному студенту картки, в яких було описано початок 30 виробничих дій відповідно до прочитаної кожним студентом лоції так, що під час роздачі студенти їх змісту не бачили. Потім за командою викладача студенти відкрили картки і починали писати закінчення кожної з 30 представлених виробничих дій. У міру виконання роботи, студенти

здавали картки, а викладач фіксував час, за який ця робота була виконана кожним студентом.

III. Відповідно до виробничого критерію і його першого показника, який передбачає перевірку умінь читання реальної навігаційної інформації (автентичних лоцій) в обсязі 900-1000 слів, студентам пропонувалося прочитати мовчки таку лоцію за 20 хвилин і проявити її розуміння шляхом вибору з кожної трійки речень (всього 30 трійок) однієї правильної за 10 хвилин.

Прикладом такої автентичної лоції і завдання для перевірки її розуміння може бути наступними.¹

Автентична лоція №1

MATSUSHIMA TO SASEBO KO

Chart 2026

4.36 Between Kurokama Saki (32°57' N. 129°38' E), the entrance point to the N approach to Matsushima Suido and Egawano Hana on the E side of the S approach to Terashima Suido (4.39), 4 miles NNE, *the coast is fringed with reefs and small islets which extend up to 2 cables offshore.*

Anchorage. Nanatsugama Ura, a long narrow inlet entered S of Egawano Hana, affords an excellent sheltered anchorage for small vessels in its N part in depths from 5 m to 14 m. A submarine cable is landed on the E shore of the inlet near the entrance.

Kakinoura Shima (33°01' N, 129°35' E) is situated on the W side of the S approach to Terashima Suido, about 5 miles NNW of Matsu Shima and is separated from Shima (4.38), close NE, by Nakatono Seto, a narrow channel obstructed by reefs.

Imo Shima is a group of rocky islets, the highest of which is 10 m (32 ft.), lying on foul ground within 1-mile S of the SW extremity of Kakinoura Shima. Sakito Shima, 76 m (248 ft. high, with Mitoko Shima, 46 m (150 ft.) high, W of it, lies on a shoal which extends about miles WNW from the SW end of Kakinoura Shima. A light-tower stands on Mitokono Hana, the W extremity of Mitoko Shima, and an auxiliary light illuminates a white beacon on a reef 1 cable W of the point.

Heavy tide rips are formed off Mitokono Hana at Springs.

Sakito on the W side of Kakinoura Shima, is a bunkering and coal port; but in 1972, the number of vessels using the port was small. The shores of Sakito Ko, particularly those of the outer harbour are fringed with reefs.

Pilotage. A pilot is recommended and, if notified in advance, will board outside the NW harbour limit indicated on the chart.

Landmark. A white chimney, 88 m in height, stands 5 cables NE of the entrance to the inner harbour.

Anchorage. Anchorage in depths of about 18 m can be obtained SW of Muta Shima, the N entrance point of the inner harbour, clear of the fairway. Temporary anchorage can be obtained in

1. Приклади інших автентичних лоцій для перевірки швидкості читання мовчки і завдання для перевірки їх розуміння дані в додатках.

a depth of 25 m, sand, on the line of the outer set of leading lights and nearly on a line joining Mitokono Hana and Tsuru Saki, the NW extremity of Kakinoura Shima; this berth is exposed NW and in the autumn an anchorage farther E is preferable.

The SW-going tidal stream sometimes attains a considerable rate in the anchorage.

Caution. *Fishing nets are laid in the harbour and at night fishing boats may be encountered without lights.*

Kakinoura leading lights are exhibited from three towers (grey iron tripod: triangle point up topmark), about 11 m in height, situated on the E side of Sakito Ko; these lights in line, bearing 102°, lead towards the entrance of the inner harbour.

Futsunoura leading lights are exhibited from three towers (grey iron tripod: triangle point up topmark), 10 m in height, situated at the head of the inner harbour; these lights in line, bearing 044°, lead through the fairway which is marked on each side by light-buoys.

The inner harbour is restricted and will only accommodate 3 vessels of about 3,000 tons. It branches into three arms; Kakino Ura extending N, Fuku Ura extending NE and Mizuno Ura extending SSE.

There are three wharves, with depths from 4 m to 9 m alongside, on the N side of Mizuno Ura; there are anchorages and mooring buoys in the other two arms of the harbour.

Facilities and supplies. Tugs are available; minor repairs can be carried out; fresh water can be supplied.

O Shima lies to the NE of Kakinoura Shima; Yuri Take, 208 m (682 ft.) high, lies almost in the centre of the island and on its summit is a clump of pine trees which is prominent. *Both the N and S coasts of O Shima are fringed with rocks and reefs and should be given a wide berth.*

Tera Shima, 70 m high, lies close off the E side of O Shima and is separated from it by a narrow channel obstructed by reefs; it is spanned by three overhead cables with a minimum vertical clearance of about 18 m.

Magome Ko (33°02' N, 129°37' E) is situated on the E side of O Shima; *Shima Shipyard where there is a graving dock with a capacity of 150,000 tons, lies on reclaimed land close N.*

The approach to O Shima Shipyard is from the NE passing S of Hashi Shima, 30 m (68 ft.) high, which is the E of two islets lying within 1 mile E of the NE extremity of O Shima. The fairway of the approach leads between Oki Sone, a rock with a depth of 0.3 m (1 f) lying 24 cables SSW of Hashi Shima, and Nakano Se, 2 cables SSE of Oki Sone.

A light-buoy marks the W side of Matake Se, a drying rock 2 cables N of the N extremity of Tera Shima. From a position W of this light-buoy, a channel marked by leading beacons, leads S and W to the inner harbour. Local knowledge is necessary for entry.

There are dolphin berths, with depths from 5 m to 10 m alongside, on the SE side of the reclaimed land. Wharves used by vessels loading cement, and by ferries, are situated in the inner harbour.

Directions for Terashima Suido. A depth of 14.6 m can be carried through Terashima Suido; *in its narrowest part the fairway is about 1 cable wide. Approaching from S, make for a position about 3 cables E of Kabuto Shima, then steer 010° with the middle of Hashi Shima ahead on that bearing. When Aka Se is in line with the NE extremity of Shima, bearing about 354°, alter course to 023° to bring the W edge of Kabuto Shima. astern bearing 203°, and pass W of Yobuko Sone; when abreast Miyogi Se Light-buoy, alter course 010° and bring Takabo Yama, a conical hill 230 m (757 ft.) high and surmounted by a clump of trees, in line with Yobukono Hana, 2 miles N of Egawano Hana (4.36), bearing 190° astern, until clear of the strait.*

Завдання для перевірки розуміння автентичної лоції №1

1. a) Between Kurokama Saki and Egawano Hana the coast is fringed with reefs and small islets which extend up to 2 cables offshore.
 б) Between Kurokama Saki and Egawano Hana the coast fringes reefs with small islets which extend up to 2 cables offshore.
 в) Between Kurokama Saki and Egawano Hana the coast is fringed with reefs which extend up to 2 cables to the islands.
2. a) Nanatsugama Ura, a long narrow inlet affords an excellent sheltered anchorage for small vessels in depths from 5 m to 14 m.
 б) Nanatsugama Ura, a long narrow inlet affords an excellent sheltered anchorage for deep draught vessels in depths from 5 m to 14 m.
 в) Nanatsugama Ura, a long narrow inlet affords temporary anchorage for deep sea vessels in depths from 5 m to 14 m.
3. a) A submarine cable is landed on the W shore of the island near the entrance.
 б) A submarine cable is landed on the E shore of the inlet near the entrance.
 в) A fish haven is landed on the E shore of the inlet near the entrance.
4. a) Kakinoura Shima is separated from Shima by a narrow spit in the channel.
 б) Kakinoura Shima is separated from Shima by a narrow channel obstructed by reefs.
 в) Kakinoura Shima is separated from Shima by a narrow channel with a good depth.
5. a) Imo Shima is a group of small islands, the highest of which is 10 m.
 б) Imo Shima is a group of shallow banks, the deepest of which is 10 m.
 в) Imo Shima is a group of rocky islets, the highest of which is 10 m.
6. a) A light-tower stands on Mitokono Hana, the W extremity of Mitoko Shima.
 б) A light-vessel lies on Mitokono Hana, the W extremity of Mitoko Shima.
 в) A light-beacon stands on Mitokono Hana, the W extremity of Mitoko Shima.
7. a) An auxiliary light illuminates a red buoy on a reef 1 cable W of the point.
 б) An auxiliary light illuminates a white beacon on a reef 1 cable W of the point.
 в) An auxiliary light illuminates a black-and-white staff on a reef 1 cable W of the point.
8. a) Heavy tide rips are formed off Mitokono Hana at Neaps.
 б) Heavy tide rips are formed off Mitokono Hana at Springs.
 в) Heavy tide rips are formed off Mitokono Hana in winter.
9. a) Sakito on the W side of Kakinoura Shima, is a passenger port.
 б) Sakito on the W side of Kakinoura Shima, is a container and ro-ro port.
 в) Sakito on the W side of Kakinoura Shima, is a bunkering and coal port.
10. a) The shores of Sakito Ko, particularly those of the outer harbour are fringed with shoals.
 б) The shores of Sakito Ko, particularly those of the inner harbour are fringed with spits.
 в) The shores of Sakito Ko, particularly those of the outer harbour are fringed with reefs.
11. a) A pilot is recommended and boards outside the NW harbour limit indicated on the chart.
 б) A pilot is compulsory and boards outside the NW harbour limit indicated on the chart.
 в) A pilot is not available to board outside the NW harbour limit indicated on the chart.
12. a) Anchorage in depths of about 18 m can be obtained SW of the N point clear of the fairway.
 б) Anchorage in depths of about 18 m can be obtained NW of the N point in the fairway.
 в) Anchorage in depths of about 18 m can be obtained SE of the N point close to the fairway.
13. a) Temporary anchorage can be obtained on the line of the inner set of leading lights.
 б) Permanent anchorage can be obtained on the line of the outer set of leading lights.
 в) Temporary anchorage can be obtained on the line of the outer set of leading lights.
14. a) Kakinoura Shima berth is not exposed NW and in autumn is especially preferable.
 б) Kakinoura Shima berth is exposed NW and in autumn an anchorage farther E is preferable.
 в) Kakinoura Shima berth is exposed NW in autumn as well as an anchorage farther E.
15. a) The SW-going tidal stream sometimes attains a considerable rate in the anchorage.
 б) The SW-going tidal stream sometimes produces swirls at the anchorage.

- b) The SW-going tidal stream sometimes causes slack water at the anchorage.
16. a) Fishing boats may be encountered without lights in the harbour at night.
 b) Pilot boats may be encountered without lights in the harbour at night.
 b) Passenger vessels may be encountered without lights in the harbour at night.
17. a) Kakinoura leading lights are exhibited from a grey iron triangle point up topmark.
 b) Kakinoura leading lights are exhibited from a grey iron square topmark.
 b) Kakinoura leading lights are exhibited from a grey wooden triangle point down.
18. a) Kakinoura leading lights bearing 102° , lead towards the harbour pilot boarding point.
 b) Kakinoura leading lights bearing 102° , lead towards the entrance of the inner harbour.
 b) Kakinoura leading lights bearing 102° , lead towards the outer anchorage.
19. a) Futsunoura leading lights are situated at the head of the inner harbour.
 b) Futsunoura leading lights are situated at the head of the outer anchorage.
 b) Futsunoura leading lights lead towards the entrance of the inner harbour.
20. a) Futsunoura leading lights in line lead through the fairway which is marked by light-buoys.
 b) Futsunoura leading lights in line lead through the fairway marked by yellow spheres.
 b) Futsunoura leading lights in line lead towards the harbour pilot boarding point.
21. a) The inner harbour is restricted and will only accommodate 5 vessels of about 5,000 tons.
 b) The inner harbour is restricted and will only accommodate 4 vessels of about 4,000 tons.
 b) The inner harbour is restricted and will only accommodate 3 vessels of about 3,000 tons.
22. a) There are two wharves, with depths from 14 m to 19 m alongside on the N side of Mizuno Ura
 b) There are three wharves, with depths from 4 m to 9 m alongside, on the N side of Mizuno Ura
 b) There are four wharves, with depths from 2 m to 5 m alongside, on the N side of Mizuno Ura
23. a) Tugs are available; minor repairs can be carried out; fresh water can be supplied.
 b) Tugs are not available, but minor repairs can be carried out and fresh water can be supplied.
 b) Tugs are not available; repairs can't be carried out, but fresh water can be supplied.
24. a) N and S coasts of O Shima are clear of dangers and there are excellent anchorages.
 b) N and S coasts of O Shima are full of wrecks and should be given a wide berth.
 b) N and S coasts of O Shima are fringed with rocks and reefs and should be given a wide berth.
25. a) Tera Shima is spanned by three overhead cables with a minimum vertical clearance of 18 m.
 b) Tera Shima is spanned by two overhead cables with a minimum vertical clearance of 28 m.
 b) Tera Shima is spanned by some overhead cables with a minimum vertical clearance of 38 m
26. a) A lighthouse marks the W side of Matake Se, a drying rock 3 cables N of Tera Shima.
 b) A light-buoy marks the W side of Matake Se, a drying rock 2 cables N of Tera Shima.
 b) An unlit beacon marks the W side of Matake Se, a drying rock 5 cables N of Tera Shima.
27. a) Wharves used by vessels loading cement, and by ferries, are situated in the inner harbour.
 b) Wharves used by vessels loading cement, and by ferries, are situated in the outer harbour.
 b) Wharves used by vessels loading cement, and by ferries, are situated at the anchorage.
28. a) Terashima Suido has a depth of 16.6m; in its narrowest part the fairway is about 2 cable wide.
 b) Terashima Suido has a depth of 14.6m; in its narrowest part the fairway is about 1 cable wide.
 b) Terashima Suido has a depth of 4.6m; in its narrowest part the fairway is about 4 cable wide.
29. a) Approaching from S, steer 010° with the middle of Hashi Shima ahead on that bearing.
 b) Approaching from S, steer 010° with the middle of Hashi Shima astern on that bearing.
 b) Approaching from S, steer 010° with the middle of Hashi Shima abreast of that bearing.
30. a) When Aka Se is in line with the NE extremity of Shima, bearing 354° , call for a pilot.
 b) When Aka Se is in line with the NE extremity of Shima, bearing 354° , alter course to 023° .
 b) When Aka Se is in line with the NE extremity of Shima, bearing 354° , steer for it.

Перевірка умінь читання реальної навігаційної інформації в обсязі 900-1000 слів і розуміння її змісту відповідно до виробничого критерію проходила наступним чином: студентам в довільному порядку роздавали автентичні лоції для читання мовчки за 20 хвилин. Читання починалося одночасно і по його закінченні студенти здавали прочитані лоції викладачам. Коли всі лоції були здані, кожен студент отримував картку, що складалася із 30 груп речень по 3 в кожній із завданням обвести номер того речення в кожній групі, яке відповідало прочитаній лоції за 10 хвилин. По закінченню виконання роботи, студенти здавали картки викладачам, які фіксували затрачений на неї час.

Відповідно до виробничого критерію і його другого показника, який передбачає перевірку готовності виробничої реакції на сприйняту з автентичною лоції інформації, студентам пропонувалося письмове пояснення виробничої поведінки на кожне, виділене курсивом, повідомлення в лоції за 15 хвилин. Орфографічні помилки при письмовому викладі виробничих дій не враховувалися.

Перевірка готовності виробничої реакції на сприйняту в автентичних лоціях інформацію відповідно до виробничого критерію проходила наступним чином: студентам знову роздавали прочитані ними лоції і вони письмово викладали англійською мовою за 20 хвилин свої виробничі дії в зв'язку з виділеними в лоціях курсивом навігаційними характеристиками. У міру закінчення роботи, вони здавали лоції і свої письмові роботи викладачам, які фіксували час, витрачений на їх виконання.

Відповідно до виробничого критерію і його третього показника, який передбачає перевірку вміння адекватності виробничих дій реальним навігаційним умовам, студентам пропонувалася демонстрація проведення судна на карті за 5 хвилин на основі тієї самої прочитаної автентичної лоції з коментуванням англійською мовою своїх виробничих дій.

Перевірка адекватності виробничих дій реальним навігаційним умовам відповідно до виробничого критерію проходила наступним чином: всі присутні студенти залишалися на своїх місцях без будь-яких матеріалів для їх

подальших відповідей. Один студент підходив до столу викладача, отримував навігаційну карту, відповідну прочитаній лоції і усно викладав своє виробничу поведінку. Викладач фіксував два положення: адекватність професійних знань і англомовну нормативність їх викладу. На усну відповідь студент отримував 5 хвилин. Після закінчення відповіді він виходив з аудиторії. Опитування кожного з решти студентів проходило в такому самому режимі.

Результати проведення формуючого експерименту з навчання читання англомовних автентичних лоцій зі студентами ЕГ і КГ представлені в таблиці № 4 на с. 177 (ціла таблиця представлена у додатках).

Як видно з таблиці, студенти КГ і ЕГ досягли приблизно однакових результатів у рецептивному засвоєнні лексики. Так, за регламентований час, студенти КГ з 600 слів на високому та середньому рівнях засвоїли 470, а студенти ЕГ на високому та середньому рівнях засвоїли 509 слів. При цьому, низький рівень результатів рецептивного засвоєння лексики проявили 11 студентів контрольних груп і 10 студентів експериментальних груп, що цілком зрозуміло, тому що практично всі неуспішні студенти виявилися учасниками ЕГ.

Репродуктивний рівень засвоєння лексики у студентів ЕГ виявився вищим, ніж у студентів КГ на 18%. Цей результат обумовлений тим, що в експериментальній методиці в активному вжитку всі навчальні лексичні одиниці системно повторюються з раніше засвоєними. У контрольній методиці такі методичні дії відсутні, що веде до забування попереднього матеріалу при вивченні наступного.

Саме тому, швидкість читання навчальних лоцій у студентів КГ виявилася повільнішою нормативною на 24%, а у студентів ЕГ – на 15%. Не навчилися швидко читати навчальні лоції 28 осіб КГ і 20 осіб ЕГ. Такий невеликий розрив в досягненні темпу читання обумовлений тим, що студенти ЕГ в констатувальному експерименті з цього виду мовленнєвої діяльності продемонстрували значно гірші результати, ніж їх однолітки, що потрапили в КГ.

При перевірці умінь читання автентичних лоцій виявилось, що студенти КГ не вміють їх читати швидко через нерозуміння багатьох рідкісних слів, а також загальнонавчальної лексики. Це підтверджується тим, що тільки 41 студент КГ зумів прочитати пред'явлені їм автентичні лоції за встановлений час, а більшості з них цю роботу вдалося виконати за час, що перевищує зазначений темп. Тому прояв виробничих реакцій на сприйняту в автентичних лоціях інформацію був зі значним запізненням у 26 з 95 студентів, з допустимим, середнім запізненням на 2 хвилини – у 33 студента, а з незначним або без запізнення – у 36 студентів. Більшість студентів ЕГ в кількості 66 досягли високих і середніх результатів в темпі читання автентичних лоцій і лише 35 з них прочитали їх в уповільненому темпі.

Що стосується виробничої реакції на прочитану в автентичних лоціях інформацію, то в ЕГ вона виявилася на високому та середньому рівнях у __ студентів, а в КГ лише у 36 студентів, що підтверджує правомірність нашої методики, орієнтованої не лише на навчання читання автентичних лоцій, а й на навчання професійної діяльності на основі сприйнятого змісту.

Останні дані нашої перевірки, відповідні адекватності виробничих дій реальним навігаційним умовам у студентів ЕГ виявилися значно вищими, ніж у студентів КГ. Про це свідчать такі цифрові показники як: правильність виробничих дій за матеріалами прочитаних автентичних лоцій у студентів ЕГ майже в 2 рази перевищила аналогічні дані у студентів КГ. Також, вважаємо за необхідне зазначити лексико-граматичну нормативність мовлення студентів ЕГ по відношенню до студентів КГ. Так, описуючи свою мовленнєву поведінку, рух судна по карті на основі характеристики тієї чи іншої акваторії, студенти ЕГ допускали в середньому не більше 3 помилок у мовленні, а студенти КГ – понад 9, що свідчить про методичну правомірність розробленої нами методики.

В цілому, порівняння результатів навчання читання автентичних лоцій студентів ЕГ і КГ дозволяє вважати експериментальну методику ефективною, а висунуту гіпотезу нашого дослідження – підтвердженою. Однак, слід визнати, що досягнуті позитивні результати реалізації експериментальної методики в

деякій мірі обумовлені тим, що викладачі-експериментатори перебували в умовах постійної підтримки їх методичних дій авторкою розробленої методичної системи, яка не тільки регулярно відвідував заняття в ЕГ, але і стежила за тим, щоб викладачі працювали відповідно до розроблених нею методичними рекомендаціями. Тому для перевірки ефективності розробленої методики в реальних умовах навчання ми провели її дослідну апробацію і направили в такі вищі навчальні заклади як: Національний Університет «Одеська морська академія»; Азовський Морський Інститут Національного Університету «Одеська морська академія»; Херсонська Державна Морська Академія; Національний Університет «Одеська морська академія» Дунайський Інститут; Київська Державна Академія Водного Транспорту імені Гетьмана Петра Сагайдачного по 30 підручників для роботи за ними. Ми також направили в ці ВНЗ по одному примірнику методичних рекомендацій для викладачів. Навчання проводилося в цих ВУЗах за нашими підручниками протягом одного року, тобто на 3 курсі підготовки майбутніх судноводіїв. Ніякі інші допоміжні дії з боку експериментатора в цих ВУЗах не надавалися. Після закінчення третього року навчання ми отримали узагальнені результати, які, відповідно до виробничого критерію, виявилися наступними: темп читання автентичних лоцій у всіх учасників дослідного навчання в кількості 114 осіб виявився у середньому 150 слів за хвилину, що на 15 % нижчий, ніж у студентів ЕГ, але на 8 % вищий, ніж у студентів КГ. Виробнича реакція на сприйняту в автентичних лоціях інформацію в учасників дослідного навчання виявилася на 29 % нижчою, ніж у студентів ЕГ, але на 23 % вищою, ніж у студентів КГ. Правильність виробничих дій відповідно до навігаційними ситуаціями у студентів досвідченого навчання виявилася на 28 % нижчою, ніж у студентів ЕГ, але на 36 % вищою, ніж у студентів КГ. Лексико-граматична нормативність мовлення учасників дослідного навчання виявилася на 22 % нижчою, ніж у студентів ЕГ, але на 28 % вищою, ніж у студентів КГ.

Ці дані не тільки підтверджують ефективність розробленої методики, але і свідчать про її технологічність.

В цілому, вирішені в нашому дослідженні завдання дозволили запропонувати один із можливих варіантів вдосконаленої методики навчання англомовних лоцій майбутніх судноводіїв та одночасно показати можливість застосування умінь, що розвиваються, в процесі вирішення виробничих завдань. Подальші дослідження даної проблеми ми вбачаємо у розробці методики взаємопов'язаного навчання інших видів виробничої діяльності майбутніх судноводіїв, таких як зв'язок по УКХ, складання судової документації англійською мовою та інше.

Висновки до третього розділу

В процесі проведення експериментально-дослідної апробації методики навчання читання англомовних автентичних лоцій майбутніх судноводіїв було встановлено наступне:

1. Критеріями оцінювання ефективності розробленої методики є: 1. Мовний з показниками: рецептивного розуміння ізольованої лексики і її репродуктивного відтворення англійською мовою. 2. Передмовленневий з показниками: розуміння змісту прочитаного, відтворення змісту прочитаного, застосування змісту прочитаного в навчально-професійній діяльності. 3. Мовленневий з показниками: швидкості читання мовчки повної за обсягом навчальної лоції, об'ємом від 900 до 1000 слів; точності сприйняття прочитаного, адекватності застосування прочитаного в навчально-професійній діяльності. 4. Виробничий з показниками: читання реальної навігаційної інформації в обсязі 900-1000 слів, готовності виробничої реакції на сприйняту в автентичних лоціях інформацію, адекватності виробничих процесів реальним навігаційним умовам.

2. Результати констатувального експерименту в світлі мовного критерію показали, що лише 50% його учасників володіють усією вивченою лексикою на рецептивному рівні, а 28% - на репродуктивному рівні. Звідси, лише 3% всіх піддослідних проявили високий рівень розуміння професійних текстів, 19% - середній рівень, 32% - достатній рівень, не зрозуміли професійний текст - 46%

студентів. Отримані дані показали неправомірність навчання читання професійних текстів без урахування їх лінгвістичної і смислової зв'язності. Студенти забувають більше, ніж на 50% навчального мовного матеріалу при переході від однієї теми професійної діяльності до іншої.

Результати формуючого експерименту показали, що незважаючи на те, що за експериментальною методикою займалися ті курсанти, які в констатувальному експерименті виявили нижчий рівень знань професійної лексики і умінь читання професійних текстів з її використанням, зуміли досягти вищого рівня читання автентичних лоцій, ніж успішніші студенти, що потрапили в КГ. Це, відповідно до мовного критерію, проявилось в тому, що студенти ЕГ перевершили студентів КГ у рецептивному засвоєнні лексики – на 7%, а в її репродуктивному засвоєнні – на 18%. Відповідно до мовленнєвого критерію, студенти ЕГ перевершили студентів КГ в швидкості читання мовчки навчальних лоцій на 9%, в точності розуміння змісту цих самих лоцій – на 15%, а в адекватності застосування прочитаного в навчально-професійній діяльності – на 24%. Відповідно до виробничого критерію, студенти ЕГ перевершили студентів КГ в уміннях читання реальної навігаційної інформації (автентичних лоцій) в обсязі 900-1000 слів на 32%, в готовності виробничої реакції на сприйняту з автентичної лоції інформацію на 37%, а в адекватності виробничих дій реальним навігаційним умовам – на 49%.

ЗАГАЛЬНІ ВИСНОВКИ

Проведене в дисертації дослідження теоретичних основ навчання читання англomовних лоцій майбутніх судноводіїв та розробка відповідної їм методики дають підстави для наступних висновків:

1. Існуючі методи навчання читання професійно спрямованих текстів студентів немовних спеціальностей можуть бути використані для навчання читання англійських автентичних лоцій майбутніх судноводіїв в частині їх психолого-педагогічної концепції попереднього засвоєння термінологічного апарату для розуміння змісту прочитаного, а також в частині перцептивної і смислової переробки інформації, запропонованої З. Кличниковим, І. Берманом, І. Румянцевою. Інші ж аспекти проаналізованих методів не забезпечують можливості повного розуміння лоцій в обмежений час, що є професійною необхідністю майбутніх судноводіїв для безпечного проведення судна. Тому пропоновані в них такі читацькі дії як інтуїтивне розуміння окремих частин тексту, двояке трактування будь-яких понять, власна інтерпретація значення окремих положень лоцій – неприйнятні для методики навчання читання навігаційних матеріалів.

2. Термін «лоція» представляє собою інтегроване лінгвомовленнєве поняття, що означає в *професійному аспекті* специфічний англomовний текстовий матеріал, в якому описуються водні шляхи, прибережні зони, стиснення акваторії і правила навігації в них; характеризуються гідрометеорологічні умови, фарватери і створи; надаються відомості про глибини, ґрунти, якірні місця, течії і їх напрямки, час великої і малої води. У *лінгвістичному аспекті* лоція – це специфічний термінологічний апарат, лексика морської тематики, граматика, що відображає статичні дії, що в цілому висловлює складні навігаційні умови проведення судна в існуючих акваторіях. Психологічними особливостями навчання читання лоцій в аспекті *перцептивної переробки* іншомовної інформації є: 1) знання значень всіх слів, що вживаються в лоціях; 2) знання значень всіх граматичних форм як ключових, так і допоміжних мовних явищ; 3) вміння швидко ідентифікувати

граматичні форми мовних явищ по їх граматичними ознаками; 4) здатність швидко семантизувати значення речень на основі легкого і швидкого розуміння значень всіх складових його елементів. В аспекті *сміслової переробки* змісту лоцій психологічними особливостями є: 1) уявлення, тобто уява про смислову інформацію, що поступово розширюється; 2) підвищений рівень мотивації однозначного (точного) розуміння змісту прочитаного через можливу небезпеку; 3) аналіз і синтез інформації, що поступово розширюється з тексту в текст; 4) трансформація системного аналізу та системно ускладнюючого синтезу у згорнуті умовиводи; 5) моделювання схеми професійної поведінки на основі прочитаних лоцій.

3. Лінгводидактична модель процесу навчання читання англомовних лоцій майбутніх судноводіїв ґрунтується на: 1) *дидактичних принципах* взаємозв'язку навчання з реаліями сучасного життя; інтеграцією процесу навчання читання та процесу вирішення виробничих завдань; системності та послідовності навчання як іншомовно-читацької, так і професійної діяльності; обов'язкового засвоєння на одному занятті нового мовного матеріалу і його різнопланового з'єднання з раніше вивченим; накопичення навчального матеріалу, що забезпечує використання знань всіх вивчених мовних одиниць для виконання мовних, а звідси, і виробничих процесів, що поступово ускладнюються; 2) *методичних принципах* використання довільної опори на усне мовлення в роботі над навчальною лексикою; врахування випереджаючого розвитку вмінь професійної діяльності над засвоєнням іншомовного матеріалу для розвитку вмінь читання англомовних навігаційних матеріалів; можливості самостійного трактування суті нетипових виробничих ситуацій в їх англомовному супроводі; послідовності навчально-педагогічних дій, що забезпечує поступове наростання лінгвомовленневих і виробничих труднощів; нівелювання забування попереднього лінгвомовленневого і професійного матеріалу при вивченні наступного. Названі принципи навчання реалізуються в лінгводидактичній моделі процесу навчання читання англомовних лоцій майбутніх судноводіїв, яка представляє собою восьмиступеневу методичну

діяльність. Її *перший* ступінь націлений на навчання читання лоцій про вогні, *другий* – про буї, знаки і вогні, *третій* – про безпеку, буї, знаки і вогні, *четвертий* – про якірні стоянки, безпеку, буї, знаки і вогні, *п'ятий* – про припливи і течії, якірні стоянки, безпеку, буї, знаки і вогні, *шостий* – про настанови, припливи і течії, якірні стоянки, безпеку, буї, знаки і вогні, *сьомий* – про портові правила, настанови, припливи і течії, якірні стоянки, безпеку, буї, знаки і вогні, *восьмий* – про лоції, що складаються з рідкісних навігаційних особливостей. Навчання на перших семи ступенях ґрунтується на досягненні мовних, мовленнєвих і професійних цілей, а на восьмому ступені ґрунтується на досягненні здатності самостійного трактування незнайомих мовних явищ в навчальних, а потім в автентичних лоціях, в яких ці явища вживаються. Розуміння останнього типу лоцій підтверджується здатністю виконання професійної діяльності майбутніми судноводіями.

4. Система вправ з навчання читання англомовних лоцій майбутніх судноводіїв є восьмиблоковою системою вправ, в якій кожен блок відповідає кожному ступеню навчання.

Кожен з перших семи блоків вправ для досягнення всіх перших цілей вміщає такі: мовні презентаційні, мовні семантизаційні, мовні підстановчі, мовні селективні, мовні трансформаційні, які забезпечують набуття знань лексики з тем, що вивчаються.

Кожен з перших семи блоків вправ для досягнення всіх других цілей вміщає такі: передмовленнєві рецептивно-репродуктивні, передмовленнєві селективні, передмовленнєві трансформаційні, передмовленнєві репродуктивні, передмовленнєві перекладні, передмовленнєві продуктивні. Всі вони виконуються з регламентацією часу для формування навичок вживання навчального мовленнєвого матеріалу і вирішення виробничих завдань.

Кожен з перших семи блоків вправ для досягнення всіх третіх цілей вміщає такі: передмовленнєві рецептивні, передмовленнєві асоціативні, передмовленнєві репродуктивні, мовленнєві рецептивно-продуктивні, мовленнєві інтеграційно-рецептивні, мовленнєві інтеграційно-репродуктивні,

мовленнєві інтеграційно-продуктивні. Всі мовленнєві вправи забезпечують можливість вирішення виробничих завдань, що поступово ускладнюються, при читанні автентичних лоцій.

Восьмий блок вправ складається з трьох груп, перша з яких вміщає рецептивно-асоціативні і перекладні вправи, призначені для розвитку умінь мовної та контекстуальної здогадки, а також миттєвого взаємозв'язку граматичної форми речення та його змісту; друга вміщає рецептивно-ознайомчі вправи, призначені для розвитку умінь осмислення змісту прочитаних навчальних лоцій; третя вміщає інтегровані виробничі вправи, призначені для розвитку виробничих умінь на основі сприйнятої інформації з англomовних автентичних лоцій.

5. Оцінювання ефективності розробленої методики здійснювалося за наступними критеріями: 1. Мовним з показниками: рецептивного розуміння ізольованої лексики і її репродуктивного відтворення англійською мовою. 2. Передмовленнєвим з показниками: розуміння змісту прочитаного, відтворення змісту прочитаного, застосувати зміст прочитаного в навчально-професійній діяльності. 3. Мовленнєвим з показниками: швидкості читання мовчки повної за обсягом навчальної лоції, що складається з 900 – 1000 слів; точності сприйняття прочитаного, адекватності застосування прочитаного в навчально-професійній діяльності. 4. Виробничого з показниками: читання реальної навігаційної інформації в обсязі 900-1000 слів, готовності виробничої реакції на прийняту інформацію в автентичних лоціях, адекватності виробничих процесів реальним навігаційним умовам.

Експериментально-дослідна апробація розробленої методики в процесі формувального експерименту показала, що за мовним критерієм студенти ЕГ перевершили студентів КГ у рецептивному засвоєнні лексики – на 7%, а в її репродуктивному засвоєнні – на 18%. Відповідно до мовленнєвого критерію, студенти ЕГ перевершили студентів КГ у швидкості читання мовчки навчальних лоцій на 9%; в точності розуміння змісту цих самих лоцій – на 15%, а в адекватності застосування прочитаного в навчально-професійній діяльності

– на 24%. Відповідно до виробничого критерію, студенти ЕГ перевершили студентів КГ в умінні читання реальної навігаційної інформації (автентичних лоцій) в обсязі 900-1000 слів на 32%, у готовності виробничої реакції на прийняту інформацію з автентичних лоцій – на 37%, а в адекватності виробничих процесів реальним навігаційним умовам – на 49%

Результати дослідного навчання, які визначалися відповідно до виробничого критерію, показали, що темп читання автентичних лоцій у піддослідних в кількості 424 осіб виявився 150 слів за хвилину, що на 15 % нижче, ніж у студентів ЕГ, але на 8 % вищий, ніж у студентів КГ. Виробнича реакція на прийняту в автентичних лоціях інформацію в учасників дослідного навчання виявилася на 29 % нижчою, ніж у студентів ЕГ, але на 23 % вищою, ніж у студентів КГ. Правильність виробничих процесів відповідно до навігаційних ситуацій у студентів дослідного навчання виявилася на 28 % нижчою, ніж у студентів ЕГ, але на 36 % вищою, ніж у студентів КГ. Лексико-граматична нормативність мовлення учасників дослідного навчання виявилася на 22 % нижчою, ніж у студентів ЕГ, але на 28 % вищою, ніж у студентів КГ.

Отримані дані не тільки підтвердили ефективність розробленої методики, але й засвідчили її технологічність.

Виконана наукова робота не претендує на вичерпні результати з навчання читання англомовних лоцій майбутніх судноводіїв, а демонструє лише один з можливих варіантів вирішення даної проблеми. Її подальше дослідження ми бачимо в розробці методики навчання усного прийому інформації англійською мовою від портової влади і берегових служб, яка коректує проведення судна відповідно до викладеного в лоціях.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Августинovich Н.Л. Обучение чтению и переводу текстов по специальности на 1-2 курсах фармацевтического вуза: (на материале английского языка) Текст.: дис. . канд.пед.наук/Н.Л. Августинovich. М., 1977. -207с.
2. Ананьев Б. Г. Психология чувственного познания / Б. Г. Ананьев. – М., 1960. – 372 с.
3. Артемов В. А. Психология обучения иностранным языкам / В. А. Артемов. – М., 1969. – 279 с.
4. Арцишевський Р. А. Світоглядна освіта в умовах переходу до інформаційного суспільства // Педагогічна і психологічна наука України. Збірник наукових праць до 15-річчя АПН України у 5 томах. / Том 2. Дидактика, методика, інформаційні технології. - К.: «Пед. думка», 2007. - 368с.
5. Ахманова О. С. Словарь лингвистических терминов / О. С. Ахманова. – М. : Советская энциклопедия, 1969. – 608 с.
6. Бабанский Ю. К. Интенсификация процесса обучения / Ю. К. Бабанский. – М., 1987. – 80 с.
7. Барабанова Г. В. Когнитивно-коммуникативные аспекты обучения профессионально-ориентированному чтению в неязыковом вузе: [монография] / Г. В. Барабанова. – Симферополь: Таврия, 2003. – 256 с.
8. Барабанова Г. В. Методика навчання професійно-орієнтованого читання в немовному ВНЗ: [монографія] / Г. В. Барабанова. – К.: «ІНКОС», 2005. – 315 с.
9. Баранова Н. В. Обучение лексике для чтения общественно-политической литературы в старших классах школ с преподаванием ряда предметов на иностранном языке. автореф. дис. на соискание ученой степени канд. пед. наук: спец. 13.00.02 «Теория и методика обучения: германские языки» / Н. В. Баранова. – К., 1987. – 23 с.

- 10.Бахарева М. А. Аналитическое чтение и перевод иностранного текста в старших классах: [В помощь преподавателю иностранного языка] / М. А. Бахарева, В. С. Цетлин. – М., 1950. – С. 37-42.
- 11.Бахарева М. А. Дополнительное чтение на иностранном языке и принципы отбора текстов для него / М. А. Бахарева // Иностранные языки в школе. – 1948. – № 5. – С. 26-29.
- 12.Безденежных М. Л. Формирование и расширение потенциального словарного запаса учащихся старших классов при обучении немецкому языку: автореф. дис. на соискание ученой степени канд. пед. наук: спец.13.00.02 «Теория и методика обучения: германские языки» / М. Л. Безденежных – М., 1969. – 33 с.
- 13.Беляев Б. В. Очерки по психологии обучения иностранным языкам / Б. В. Беляев. – М., 1965. – 227 с.
- 14.Беляев Б.В. Психологические основы усвоения лексики иностранного языка: Пособие для преподавателей и студентов. – М.: Просвещение, 1964. – 136 с.
- 15.Берман И. М. Методика обучения английскому языку в неязыковых вузах / И. М. Берман. – М.: Высш. шк., 1970. – 230 с.
- 16.Беспалько В. П. Опыт разработки и использования критериев качества усвоения знаний / В. П. Беспалько // Советская педагогика. – 1968. – № 4. – С. 64-69.
- 17.Бех П. О. Концепція викладання іноземних мов в Україні: [проект] / П. О. Бех, Л. В. Биркун // Іноземні мови. – 1996. – № 2. – С. 3-8.
- 18.Бим И. Л. Обучение иностранным языкам: поиск новых путей / И. Л. Бим // Иностранные языки в школе. – 1989. – № 1. – С. 19-26.
- 19.Бирюк О. В. Методика формування соціокультурної компетенції майбутніх учителів у навчанні читання англомовних публіцистичних текстів : дис... канд. пед. наук: 13.00.02 / Бирюк Ольга Василівна. – К., 2006. – 209 с.

- 20.Блонский П. П. Педагогика: [кн. для препод. и студ. высш. пед. учеб. заведений / Под. ред. В.А. Сластенина] / П. П. Блонский. – М. – 1999. – 288 с.
- 21.Богатырев А. И. Моделирование в теории развивающего образования / А. И. Богатырев, И. М. Устинова. – М.: Просвещение, 2006. – С.4-65.
- 22.Богоявленский Д. Н. Психология усвоения знаний в школе / Д. Н. Богоявленский, Н. А. Менчинская. – М.: АПН РСФСР, 1959. – 347 с.
- 23.Бордюговский М. Ю. Когнитивный аспект в теории и практике создания учебных материалов и пособий по обучению чтению специальной литературы студентов–нефилологов, второй курс, строительные вузы: дис. ... канд. пед. наук: 13.00.02 / Бордюговский Михаил Юрьевич. – М., 1995. – 364 с.
- 24.Борзова Е. В. Диалогическая речь как цель и средство обучения английского языка / Е. В. Борзова // Иностранные языки в школе. – 1985. – № 2. – С. 14-19.
- 25.Борисов В. С. Повышение эффективности обучения чтению оригинальных газетных текстов на английском языке в языковом вузе (на материале газеты «Морнинг Стар»): автореф. дис. на соискание ученой степени канд. пед. наук: спец. 13.00.02 «Теория и методика обучения и воспитания (иностранные языки)» / В.С.Борисов. – М., 1980. – 16 с.
- 26.Борисов Ю. Б. Обучение чтению на начальном этапе в школе: автореф. дис. на соиск. ученой степени канд. пед. наук.: спец. 13.00.02 «Теория и методика обучения и воспитания (иностранные языки)» / Ю.Б.Борисов. – М., 1964. – 16 с.
- 27.Брудный А. А. Понимание как компонент психологии чтения // Проблемы социологии и психологии чтения / А. А. Брудный. – М., 1975. – С.162-172.
- 28.Бухбиндер В. А. Работа над лексикой / В. А. Бухбиндер. – К., 1986. – 336 с.

- 29.Вавилова М. Г. Задание как мотив-стимул при обучении чтению на иностранном языке / М. Г. Вавилова // Иностранные языки в высшей школе. – 1980. – Вып. 15. – С.36-41.
- 30.Вавилова М. Г. Обучение пониманию текста при чтении на иностранном языке во взрослой аудитории: автореф. дис. на соискание ученой степени канд. пед. наук: спец. 13.00.02 «Теория и методика обучения и воспитания (иностранные языки)» / М. Г. Вавилова. – М., 1981. – 24 с.
- 31.Вдовина Т. О. Методика навчання майбутніх учителів іноземної мови читання англійських художніх текстів: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. пед. наук: спец. 13.00.02 «Теорія і методика навчання (германські мови)» / Т. О. Вдовина – К., 2003. – 19 с.
- 32.Порівняльна лексикологія англійської та української мов [Текст] : посіб. для перекладацьких відділень вузів / Л. Г. Верба. - Вінниця : Нова книга, 2003.
- 33.Вильчек Э. В. Единицы монологической речи / Э. В. Вильчек // Очерки методики обучения на иностранных языках / Под. ред. В. А. Бухбиндера. – К., 1980. – С.201-206.
- 34.Витлин Ж. Л. Навыки и умения в психологии и методике обучения языкам / Ж. Л. Витлин // Иностранные языки в школе. – 1999. – № 1. – С.21
- 35.Воронина Г. И. Организация работы с аутентичными текстами молодежной прессы в старших классах школ с углубленным изучением немецкого языка / Г. И. Воронина // Иностранные языки в школе. – 1995. – №6. – С. 56-61.
- 36.Востриков А. А. Теория и технология продуктивного обучения в начальной школе: дис. ... д-ра пед. наук: 13.00.01 / Востриков Андрей Андреевич. – Т., 2000 – 504 с.
- 37.Выготский Л. С. Избранные психологические исследования: Мышление и речь / Л. С. Выготский. – М.: Изд-во АПН РСФСР, 1956. – 519 с.

38. Гальперин И. Р. Текст как объект лингвистического исследования / И. Р. Гальперин. – М.: Наука, 1981. – 139 с.
39. Гальперин П. Я. Заметки о психологических основах обучения речи на иностранном языке / П. Я. Гальперин // Функциональный подход к обучению речи на иностранном языке. – Воронеж : Изд-во Воронеж. гос. ун-та, 1980. – С. 18–21.
40. Гальскова Н. Д. Современная методика обучения иностранным языкам / Н. Д. Гальская. – М.: АРКТИ, 2000. – 165 с.
41. Гапонова С. В. Комплекси вправ для формування іншомовної компетенції у переглядовому читанні інформаційних газетних статей / С. В. Гапонова // Іноземні мови. – 2008. – № 1. – С. 3–7.
42. Гапонова С. В. Психологічні аспекти побудови підсистеми вправ для формування іншомовної компетенції у переглядовому читанні газетних інформаційних статей / С. В. Гапонова // Іноземні мови. – 2007. – № 4. – С. 10–15.
43. Гаражкина Г. А. Обучение чтению оригинальных иноязычных текстов на 1 курсе неязыкового вуза на основе использования догадки (на материале немецкого языка): автореф. дис. на соискание ученой степени канд. пед. наук: спец. 13.00.02 «Теория и методика обучения и воспитания (иностранные языки)» / Г. А. Гаражкина. – Л., 1984. – 23 с.
44. Гез Н. И. Методика обучения иностранным языкам в средней школе / Н. И. Гез, М. В. Ляховицкий, А. А. Миролубов, С. К. Фоломкина и др. – М.: Высшая школа, 1982. – 373 с.
45. Глушко Т. В. Дидактические принципы процесса интегрированного обучения англоязычной периодики: матеріали 15 міжнародної науково-методичної конференції: в 2-х ч. – [Ч.2 « Управління якістю підготовки фахівців»] / Т. В. Глушко. – Одеса: ОДАБА, 2010. – С. 42-43.
46. Глушко Т. В. Лингвистические особенности англоязычных газетных текстов и тенденций их изучения: матеріали міжнарод. науково-практ. конф. [«Проблеми і перспективи соціально-економічного розвитку

- регіону в умовах євроінтеграційних процесів»]. – Чернівці, Технодрук, 2008. – С. 251-253.
47. Глушко Т.В. Шляхи подолання лінгвістичних труднощів у процесі читання англійських газетних текстів / Т.В. Глушко // Науковий вісник Південноукраїнського національного педагогічного університету ім. К.Д. Ушинського: зб. наук. пр. – Одеса, 2012. - №7-8. – С.91-95.
48. Глушко Т.В. Історія навчання читанню суспільно-політичних текстів англійською мовою/ Т.В. Глушко// Науковий вісник Південноукраїнського національного педагогічного університету ім. К.Д. Ушинського: зб. Наук. пр. – Одеса, 2012. - №7-8. – С.34-40.
49. Глушко Т. В. Моделювання процесу навчання читання англійської періодици / Т. В. Глушко // Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету ім. Володимира Гнатюка. Серія: педагогіка. – Тернопіль, 2014. - № 2. – С. 96-103.
50. Глущенко Н.А. Основы интеграции науки, образования и производства / Н. А. Глущенко // Успехи современного естествознания. – 2009. – № 5 – С. 32-33.
51. Гончаренко С. У. Український педагогічний словник / С.У. Гончаренко. – К. : Либідь, 1997. – 374 с.
52. Гончаренко С. У. Педагогічні дослідження : методологічні поради молодим науковцям / С. У. Гончаренко. – К. ; Вінниця: ДОВ “Вінниця”, 2008. – 278 с.
53. Гончаренко С. У. Інтеграція наукових знань і проблема змісту освіти / С. У. Гончаренко // Постметодика. – 1994. – № 2 (б). – С. 2–4.
54. Гончаренко С. Педагогічні закони, закономірності, принципи. Сучасне тлумачення. / С. У. Гончаренко. – Рівне: Волинські обереги, 2012. – 192 с.
55. Гурвич П.Б. Основы обучения устной речи на языковых ф-тах: [курс лекций в 2-х ч.] / П.Б.Гурвич. – Владимир, 1974,. – Ч.2. – 176 с.
56. Данилов М. А. Дидактика / М. А. Данилов, Б. П. Есипов. – М., 1957. – 311 с.

57. Дахин А.Н. Педагогическое моделирование: сущность, эффективность и неопределенность / А. Н. Дахин // Педагогика. – 2003. – № 4. – С. 21-26.
58. Дегтярџова Ю. В. Методика навчання студентів вищих немовних навчальних закладів читання англійською мовою для ділового спілкування: дис. ... кандидата пед. наук : 13.00.02 / Дегтярџова Юлія Володимирівна. — К., 2006. — 325 с.
59. Дмитриев В.И. и др. Навигация и логика / Учебник для вузов (3-е издание переработанное и дополненное) / Под общ. ред. д.ф.т.н., проф. В.И. Дмитриева. – М.: «МОРКНИГА», 2009. – 458 с.
60. Дидактика средней школы / Под ред. М. Н. Скаткина. – М., 1982. – 235 с.
61. Добраев Л.П. Смысловая структура текста и проблемы его понимания / Л.П. Добраев. – М.: Педагогика, 1982. – 176 с.
62. Егоров Т. Г. Психология овладения навыком чтения / Т. Г. Егоров. – М.: Учпедгиз, 1953. – 264 с.
63. Ерешко М. В. Системно-деятельностный подход к обучению грамматическим аспектам чтения / М. В. Ерешко, О. М. Чумачева // Иностранные языки в школе. – 1991. – № 4. – С. 26-33.
64. Ермакова Л. А. Обучение чтению на английском языке (первый этап неязыкового вуза): автореф. дис. на соискание ученой степени канд. пед. наук: 13.00.02 «Теория и методика обучения и воспитания (иностранные языки)» / Л. А. Ермакова. – М., 1988. – 18 с.
65. Ермолаев Г.Г. Морская логика: Учебник для вузов морского транспорта. 4-е изд., переработанное и дополненное – М.: Транспорт, 1982 – 392 с.
66. Жельвис В.И. Опыт систематизации англо-русских лакун / В. И. Жельвис, И. Ю. Марковина // Исследование проблем речевого общения. – М.: Наука, 1979. – 214 с.
67. Жинкин Н. И. О кодовых переходах во внутренней речи / Н. И. Жинкин // Вопросы языкознания. – 1964. – № 6. – С. 26-38.
68. Жинкин Н. И. Речь как проводник информации / Н. И. Жинкин. – М.: Наука, 1982. – 156 с.

69. Журавлев А. П. Символическое значение языкового знака / А. П. Журавлев // Речевое воздействие. Проблемы прикладной лингвистики. – М.: Прогресс, 1972. – С. 81-104.
70. Загальноєвропейські Рекомендації з мовної освіти: вивчання, викладання, оцінювання / Науковий керівник українського видання д.п.н., проф. С. Ю. Ніколаєва. - К. : Ленвіт, 2003. - 273 с.
71. Загвязинский В. И. Методология и методы психолого-педагогического исследования / В. И. Загвязинский, Р. А. Атазанов. – М. : Изд. центр “Академия”, 2001. – 208 с.
72. Зарубина Н. Д. Текст: Лингвистический и методический аспекты / Н. Д. Зарубина. – М.: Русский язык, 1981. – 113 с.
73. Звегинцев В. А. Теоретическая и прикладная лингвистика / В. А. Звегинцев. – М.: Просвещение, 1968. – 336 с.
74. Зверев И. Д. Межпредметные связи как педагогическая проблема / И. Д. Зверев. М.: Наука. - 1994. – С. 10-16.
75. Зимняя И. А. Взаимодействие видов речевой деятельности как психологическая основа взаимосвязанного обучения в преподавании неродного языка / И. А. Зимняя // Взаимосвязанные обучения видам речевой деятельности в практике преподавания русского языка как иностранного: сб. науч. тр. Моск. гос. ин-та иностр. яз. им. М. Тореза. – М., 1989. – С. 12-17.
76. Зимняя И. А. Педагогическая психология: [учеб. для вузов] / Ирина Алексеевна Зимняя. – М.: Логос, 2001. – 384 с.
77. Зимняя И. А. Психология обучения неродному языку / И. А. Зимняя. – М., 1989. – 219 с.
78. Зимняя И. А. Репродуктивность и продуктивность в обучении иностранным языкам / И. А. Зимняя // Иностранные языки в школе. – 1992. – № 1. – С. 16-19.
79. Зинченко П. И. Непроизвольное запоминание / П. И. Зинченко. – М., 1961. – С. 207-216.

80. Зонтова С.Є. Когнітивний підхід до навчання іншомовної лексики / С. Є. Зонтова // Проблеми сучасної педагогічної освіти: зб. наук. праць. – Ялта: РВВ КГУ, 2005. – Вип. 8. – Ч. 2. – С. 89–93.
81. Иванов А. О. Английская безэквивалентная лексика и ее перевод на русский язык / А. О. Иванов. – Л.: Изд-во ЛГУ, 1985. – 92 с.
82. Ивенская Д. С. Синтетическое чтение в средней школе / Д. С. Ивенская // Вопросы методики обучения иностранным языкам. – М., 1956. – С. 150-161.
83. Ильин М. С. Основы теории упражнений по иностранному языку / М. С. Ильин. – М.: Педагогика, 1975. – 151 с.
84. Ильина В. И. Продуктивность кратковременной и долговременной памяти в условиях чтения и аудирования / В. И. Ильина // Методика и психология обучения иностранным языкам в высшей школе: сб. науч. тр. МГПИИЯ им. М. Горького. – М., 1972. – Вып. 69. – С. 393.
85. Ильясов И. И. Структура процесса учения / И. И. Ильясов. – М., 1986. – 200 с.
86. Исакович Е.А. Моделирование коммуникативного иноязычного пространства в процессе диалогического взаимодействия в условиях культурно-досуговой деятельности: дис. канд. пед. наук: специальность 13.00.02 — «Теория и методика обучения и воспитания (иностраный язык)»/ Е.А.Исакович. – М., 2009. – 234 с.
87. Исхакова Ф. С. Обучение правильной неподготовленной диалогической речи / Ф. С. Исхакова // Иностранные языки в школе. – 1976. – № 4. – С. 54-57.
88. Карапчук А.В. Работа над аутентичными текстами / А. В. Карапчук // Иностранные языки в школе. – 1998. – № 6. – С. 14-21.
89. Карпов И. В. Психологическая характеристика процесса понимания и перевода учащимися иностранного текста / И. В. Карпов // Теория и методика учебного перевода / Под ред. К. А. Ганшиной, И. В. Рахманова. – М., 1950. – С.67-79.

90. Китайгородская Г. А. Методика интенсивного обучения иностранным языкам: [учеб. пособие. для преп. вузов и студ. пед. ин-тов] / Г. А. Китайгородская. – М.: Высш. школа, 1982. – 141 с.
91. Китайгородская Г. А. Интенсивное обучение иностранному языку / Г. А. Китайгородская. – М.: Русский язык, 1992. – 255 с.
92. Клычникова З. И. Психологические особенности обучения чтения на иностранном языке: [пособие для учителя] / З. И. Клычникова. – [2-е изд. испр.]. – М.: Просвещение, 1983. – 207 с.
93. Клепко С. Ф. Філософія освіти в європейському контексті / С. Ф. Клепко. – Полтава: ПОІППО, 2006. – 328 с.
94. Клепко С. Інтеграція і поліформізм знання у вищій освіті / С. Клепко // Частина III. Філософія освіти. Фундаментальні проблеми філософії освіти. - № 3 (5). - 2006. - С. 22-33.
95. Князян М. О. Самостійно-дослідницька діяльність майбутніх учителів іноземних мов: теорія і практика [монографія] / М. О. Князян. - Ізмаїл : Сміл, 2006. – 242 с.
96. Колесникова И. Л. Профессионально-направленное обучение коммуникативному чтению на старших курсах (английский язык как 2-я специальность): автореф. дис. на соискание ученой степени канд. пед. наук: 13.00.02 «Теория и методика обучения и воспитания (иностранные языки)» / И. Л. Колесникова. – Л., 1986. – 20 с.
97. Колкова М. К. Обучение контекстуальной догадке о значении слова при чтении иноязычных текстов (в неязыковом вузе): автореф. дис. на соискание ученой степени канд. пед. наук: спец. 13.00.02 «Теория и методика обучения и воспитания (иностранные языки)» / М. К. Колкова. – Л., 1973. – 25 с.
98. Коменский Я. А. Великая дидактика // Коменский Я. А. и др. Педагогическое наследие / Сост. В. М. Кларин, А. Н. Джуринский. – М., 1989. – С. 11-106.

99. Комков И. Ф. Методика преподавания иностранных языков / И. Ф. Комков. – Минск: «Высшая школа», 1979. – 352 с.
100. Ковырялг А. А. Методы исследования в профессиональной педагогике / А. А. Ковырялг. – Таллин: Валгус, 1987. – 334 с.
101. Кордонова А. В. Лінгводидактичні особливості процесу іншомовного самонавчання / А. В. Кордонова // Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету імені Володимира Гнатюка. Серія : Педагогіка. - 2012. - № 3. - С. 86-90.
102. Корж Т. М. Навчання студентів технічних ВНЗ анотування англійських професійно орієнтованих текстів : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. пед. наук : спец. 13.00.02 «Теорія і методика навчання (германські мови)» / Т.М.Корж. – К. , 2008. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.nbu.gov.ua/ard/2008/08ktmpot.zip>
103. Коряковцева Н. Ф. Обучение чтению на английском языке на I курсе языкового вуза Н. Ф. Коряковцева // Сб. научных трудов МГПИИЯ им. М.Тореза. – М., 1978. – Вып. 130. – С. 181.
104. Котоваева Г. Н. Методика формирования основных умений чтения в неязыковом вузе (немецкий язык): автореф. дис. на соискание ученой степени канд. пед. наук: 13.00.02 «Теория и методика обучения и воспитания (иностранные языки)» / Г. Н. Котоваева. – Орджоникидзе, 1983. – 194 с.
105. Краевский В. В. Теоретические основы процесса обучения в советской школе / В. В. Краевский, И. Я. Лернер, И. К. Журавлев и др. / Под ред. В. В. Краевского, И. Я. Лернера. – М.: Педагогика, 1989. – 316 с.
106. Крупник К. И. Влияние характера незнакомых слов на понимание текста / К. И. Крупник // Сб. научн. тр. МГПИИЯ им. М. Тореза. – М., 1972. – Вып. 69. – С. 395-405.
107. Крупник К. И. К проблеме обучения чтению на иностранном языке / прогнозирование вероятности понимания слов: автореф. дис. на соискание ученой степени канд. пед. наук: 13.00.02 «Теория и методика

- обучения и воспитания (иностранные языки)» / К.И.Крупник. – М., 1968. –33 с.
108. Крылова Е. В. Принципы отбора и организации системы текстов для проблемного обучения иноязычному чтению в условиях профессиональной коммуникации / Е. В. Крылова, Т. С. Серова // Проблемность в обучении иностранным языкам в вузе: межвуз. сб. науч. тр. – Пермь, 1994. –С. 158-193.
109. Крылова Е.В. Макротекст как средство коммуникативного обучения иностранному языку в неязыковом вузе / Е.В. Крылова // Коммуникативное обучение иностранным языкам: межвуз. сб. науч.тр. – Пермь-Москва, 1998. – С. 246-250.
110. Кузнецов О. А. Быстрое чтение / О. А. Кузнецов, Л. Н. Хромов. – М., 1976. – 48 с.
111. Кузьменко О. Д. Учебное чтение, его содержание и формы / О. Д. Кузьменко, Г. В. Рогова // Иностранные языки в школе. – 1970. – № 5. – С. 22-23.
112. Лезер Ф. Рациональное чтение: Более быстрое и основательное / Франц Лезер. – М.: Педагогика. 1980. – 160 с.
113. Леонтьев А. А. Психолингвистические единицы и порождение речевого высказывания / А. А. Леонтьев. – М.: Наука, 1969. – 307 с.
114. Леонтьев А. А. Психолингвистический аспект языкового значения / А. А. Леонтьев // Принципы и методы семантических исследований. – М.: Наука, 1976. – С. 46-73.
115. Леонтьев А. А. Психологические единицы и порождение речевого высказывания / А. А. Леонтьев. – М., 1969. – 307 с.
116. Леонтьев А. А. Слово в речевой деятельности / А. А. Леонтьев. – М., 1965. – 245 с.
117. Леонтьев А. А. Язык, речь, речевая деятельность / А. А. Леонтьев. – М., 1999. – 214 с.

118. Лернер И. Я. Дидактические основы методов обучения / И. Я. Лернер. – М., 1981. – 240 с.
119. Лернер И. Я. Процесс обучения и его закономерности / И. Я. Лернер. – М., 1980. – 96 с.
120. Лингвистический энциклопедический словарь / Гл. ред. В. Н. Ярцева. – М.: Сов. энциклопедия, 1990. – 684 с.
121. Логинова Г. П. Роль лингвистической компетенции в обучении чтению в неязыковом вузе / Г. П. Логинова // Сб. науч. тр. МГПИИЯ им. Тореца. – М., 1985. – Вып. 257. – С. 120-133.
122. Лурия А. Р. Основные проблемы психолингвистики / А. Р. Лурия. – М.: Изд-во МГУ, 1975. – 253 с.
123. Лысанова Н. В. Педагогические основы обучения иноязычному информативному чтению: дис. на соискание ученой степени канд. пед. наук: 13.00.01/ Лысанова Наталья Витальевна. – Якутск, 1999. – 201 с.
124. Любарська О. М. Інтеграційні процеси в освіті / О.М.Любарська [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://lib.chdu.edu.ua/pdf/zb_i_nuku/13/5.pdf.
125. Ляховицкий М. В. Сущность и специфика экспериментального исследования в методике обучения английскому языку / М. В. Ляховицкий // Иностранные языки в школе. – 1969. – № 4. – С. 20–30.
126. Малюга О.С. Навчання професійно орієнтованого читання наукових англomовних текстів студентів-магістрів аграрних спеціальностей дис... канд. пед. наук, 2007. - 220 с.
127. Мартинова Р. Ю. Системно-комунікативний спосіб навчання іноземних мов / Р. Ю. Мартинова // Укр. патент. – № 48831-А. – 2002.
128. Мартинова Р. Ю. Цілісна загальнометодична модель навчання іноземних мов: [монографія] / Р. Ю. Мартинова. - К. : Вища шк., 2004. – 454 с. – Бібліогр.: С. 433-454.
129. Мартынова Р. Ю. Виды интегрированных процессов обучения профессиональной деятельности студентов неязыковых вузов /

- Р.Ю. Мартынова. – Науковий вісник ПНПУ імені К. Д. Ушинського. Збірка наукових праць. – № 9-10. – Одеса. – 2010. – С. 80-88.
130. Мартынова Р. Ю. Дидактический принцип полного усвоения изучаемого материала / Р. Ю. Мартынова // Наука і освіта. – 2003. – № 3 – С. 78-88.
131. Мартынова Р. Ю. Зависимость целей обучения иностранным языкам от социального заказа общества / Р. Ю. Мартынова // Наука і освіта. – 2002. – № 1. – С. 152-156.
132. Мартынова Р. Ю. Контроль, оценивание и коррекция результатов учебной деятельности школьников – неотъемлемые составные процесса обучения / Р. Ю. Мартынова // Наука і освіта. – 2002. – № 6. – С. 18-21.
133. Мартынова Р. Ю. Сутність і структура процесуальної інтеграції професійної та іншомовної мовленнєвої діяльності / Р. Ю. Мартынова // Наук. вісн. міжнар.гум.універ. - Одеса, 2012. – Вип. 4. – С. 63-69.
134. Мартынова Р. Ю. Диалектические предпосылки педагогической интеграции / Р. Ю. Мартынова // Наукові записки Тернопільського національного університету імені В. Гнатюка // Серія: Педагогіка. - № 2. - 2013. – С. 100.
135. Миролюбов А. А. История отечественной методики обучения иностранным языкам / А. А. Миролюбов. – М.: СТУПЕНИ. ИНФРА-М, 2002. – 448 с.
136. Морська Л. І. Підготовка вчителя іноземних мов до використання сучасних інформаційних технологій у професійній діяльності / Л. І. Морська // Іноземні мови : Науково- методичний журнал . – К. : Ленвіт, 2005. – N4 . – С.19-21.
137. Маслова А. В. Навчання англійського наукового писемного мовлення магістрантів у процесі аналізу фахових досліджень з педагогіки [Текст] : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.02 / Маслова Аліна Вікторівна ; Держ. закл. "Південноукр. нац. пед. ун-т ім. К.Д.Ушинського". – Одеса, 2015. - 20 с.

138. Олексенко А.А. Навигация. Учебник для вузов – 3-е издание, переработанное и дополненное. / А.А. Олексенко, С.Л. Шапиро. – СПб. – Режим доступа: http://www.sealib.com.ua/navigation/nav_locia.html.
139. Оловянникова Г. Н. Обучение продуктивному чтению как средство повышения успешности овладения иностранным языком (на примере технического вуза): автореф. дис. на соискание ученой степени канд. пед. наук: 13.00.02 «Теория и методика обучения и воспитания (иностраные языки)»/ Г. Н. Оловянникова. – Л., 1987. – 22 с.
140. Основы дидактики / Под ред. Б. П. Есипова. – М.: Просвещение, 1967. – 472 с.
141. Палтышев Н.Н. Педагогическая гармония [Текст] : учебно-методическое пособие / Н. Н. Палтышев. - К. : Магістр-S, 1996. – 103 с.
142. Пассов Е. И. Коммуникативный метод обучения иноязычному говорению: [пособие для учителей иностранных языков]. – 2-е изд. / Е. И. Пассов. – М. : Просвещение, 1991. – 223 с.
143. Педагогічний словник // За ред. Н. Д. Ярмаченка. – К.: Педагогічна думка, 2001. – 516 с.
144. Плахотник В. М. Взаимосвязь устной и письменной речи: Очерки методики обучения устной речи на иностранных языках / В. М. Плахотник // Иностранные языки в школе. – 1993. – № 3. – С. 50-56.
145. Плахотник В. М. Взаимосвязь устной и письменной речи / В. М. Плахотник // Иностранные языки в школе. – 1993. – № 3. – С. 50–56.
146. Плахотник В. М. Навчання іноземних мов у середній школі : концепція та її реалізація / В. М. Плахотник // Іноземні мови. – 1995. – № 1. – С. 9–12.
147. Плахотник В. М. Обучение техники чтения на английском языке / В. М. Плахотник // Радянська школа. – 1968. – № 2. – С. 47-55.
148. Полякова Т. Ю. Ситуативный подход в профессиоанльно-ориентированном обучении чтению на старшем этапе технического вуза

- // Профессиональная ориентированность обучения ин. языков условиях неязыкового вуза: сб. тр. МГПИИЯ им. М. Тореца. – М., 1987. – Вып. 302. – С. 60.
149. Английский язык для бакалавров: учебное пособие для высшего профессионального образования / И. Ю. Попова, И. Р. Рыбина. - Орел: ФГБОУ ВПО «Госуниверситет - УНПК», 2014. – 280 с.
150. Попова З.Д. Язык и сознание: теоретические разграничения и понятийный аппарат / З. Д. Попова, И. А. Стернин // Язык и национальное сознание. Вопросы теории и методологии. – Воронеж: ВГУ, 2002. – С.8-50.
151. Примина Н. Н. Анализ методов обучения иноязычному чтению профессионально направленных текстов. – 2016. – С. 87-93.
152. Примина Н.Н. К вопросу о методах обучения чтению иноязычной профессиональной документации специалистов морского флота. – ОНМА, Судноплавство: «Перевезення, технічні засоби, безпека». - Одесса, 2013. – С.75-78.
153. Примина Н. Н. Критериальный аппарат оценивания языковых знаний и речевых умений будущих судоводителей. – Днепропетровск, 2016. – С.88-93.
154. Примина Н. Н. Лингводидактическая модель процесса обучения чтению англоязычных аутентичных лоций будущих судоводителей. – Наука і освіта, 2016. – С. 97-101.
155. Примина Н.Н. Лоции как учебные тексты для чтения будущих судоводителей / Міжнародна науково-практична конференція «Психологія та педагогіка: необхідність впливу науки на розвиток практики в Україні»/. – Львів, 28-29 березня 2014 р. – С113-115.
156. Примина Н.Н. Об опыте обучения иноязычному профессиональному чтению разнопрофильных специалистов/ Н.Н. Примина. – «Актуальні проблеми сучасної дошкільної та вищої освіти». – Одеса, ПНПУ імені К. Д. Ушинського, 29-30 жовтня 2016 р. – С.67-73.

157. Примина Н.Н. Организация процесса экспериментального обучения чтению аутентичных лоций будущих судоводителей / Н.Н. Примина. – Міжнародна науково-практична конференція «Тенденції розвитку психології та педагогіки». – Київ, 4-5 листопада, 2016 р. – С.87-91.
158. Примина Н. Н. Психологические механизмы смысловой переработки информации в процессе обучения будущих судоводителей иноязычному чтению.
159. Примина Н.Н. Психологические особенности обучения будущих судоводителей чтению аутентичных лоций. – Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету імені В.Гнатюка. Серія:Педагогіка. 2014. - №2. – С. 141-146.
160. Примина Н. Н. Развитие профессиональных умений будущих судоводителей на основе прочитанных англоязычных лоций. – Научный журнал «Судовождение / SHIPPING & NAVIGATION» 2016. – С. 54-61.
161. Примина Н.Н. Результаты проведения формирующего эксперимента по обучению чтению будущих судоводителей англоязычных лоций/ Н. Н. Примина // – XI Международная научно-практическая конференция «Достижения высшей школы – 2016». - София, Болгария, 15-22.11.2016 г. – С. 76-82.
162. Примина Н.Н. Теоретические основы обучения чтению профессиональной иноязычной литературы будущих судоводителей. – ОНМА: “Морські перевезення та інформаційні технології в судноплаванні”. – Одесса, 2014р.
163. Примина Н.Н. Этапы подготовки будущих судоводителей к чтению англоязычных аутентичных лоций/ Н.Н. Примина. – ОНМА Науково-технічна конференція: «Річковий та морський транспорт: інфраструктура, судноплавання, перевезення, безпека», 16-17 листопада 2016 р. – С.56-64.
164. Пустосмехова Л. Н.Телепередача як опора в організації мовної гри під час уроків іноземних мов / Л.Н.Пустосмехова // Іноземні мови у шкільництві. – 2002. – №6. – С. 6-10.

165. Радецька С.В. Методика навчання майбутніх економістів професійно спрямованого читання англійською мовою з використанням комп'ютера : дис... канд. пед. наук: 13.00.02 / Київський національний лінгвістичний ун-т. — К., 2004. — 265 с.
166. Репкина Л. И. Обучение профессионально ориентированному чтению текстов психолого-педагогической направленности на основе функционального подхода : английский язык, неязыковой вуз : диссертация ... кандидата педагогических наук : 13.00.02 / Репкина Людмила Ивановна.- Москва, 2011.- 257 с.
167. Рапопорт И. А. Опыт тестирования техники чтения / И. А. Рапопорт // Иностранные языки в школе. — 1973. — № 1. — С.34-42.
168. Рахманов И. В. Рецептивное и репродуктивное усвоение иностранного языка в средней школе / И. В. Рахманов // Иностранные языки в школе. — 1952. — № 4. — С.42-56.
169. Рогова Г. В. Методика обучения английскому языку на начальном этапе в общеобразовательных учреждениях: [пособие для учителей и студ. пед. вузов] / Г. В. Рогова, И. Н. Верещагина. — М., 1988. — 231 с.
170. Рогова Г. В. Содержание обучения иностранному языку в школе / Г. В. Рогова // Иностранные языки в школе. — 1974. — № 3. — С. 76-77.
171. Рогова Г. В. Цели и задачи обучения иностранным языкам / Г. В. Рогова // Иностранные языки в школе. — 1974. — № 4. — С. 70-76.
172. Розов О.А. Методика обучения беспереводному чтению на иностранном языке в 5-8 кл. средней школы. Владимир, 1971 - 187с.
173. Рубинштейн С. Л. Основы общей психологии / С. Л. Рубинштейн. — СПб.: ЗАО Издательство «Питер», 1999. — 720 с.
174. Рубо И. Г. Психологический анализ стратегий чтения научного текста: автореф. дис. на соискание ученой степени канд. психол. наук: спец.19.00.01 «Общая психология, психология личности, история психологии» / И. Г. Рубо. — М., 1988. — 25 с.
175. Рульков Д.И. Навигация и лоция// Д.И. Рульков. — Издательство «Транспорт», 1973. — 232 с.

176. Савченко О. Я. Дидактика початкової школи: підручник для студ. пед ф-тів / О. Я. Савченко. – К. : Генеза, 2002. – 368 с.
177. Саксонова А. П. Интегрированные знание будущих специалистов / А.П.Саксонова // Интеграция образования. - № 4.- 2005. - С. 27-33.
178. Саєнко Н. В. Періодична преса як засіб оволодіння іноземною мовою студентами вищих технічних навчальних закладів: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. пед. наук: спец.13.00.09 «Теорія навчання» / Н. В. Саєнко. – Харків, 2003. – 20 с.
179. Серова Т. С. Психологические и лингводидактические аспекты обучения профессионально-ориентированному иноязычному чтению в вузе / Т. С. Серова. – Свердловск, 1988. – 232 с.
180. Серова Т.С. Психологические и лингводидактические аспекты обучения профессионально-ориентированному иноязычному чтению в вузе. – Свердловск: Изд-во Уральский ун-т, 1988. – 229 с.
181. Скалкин В. Л. Основы обучения устной иноязычной речи / В. Л. Скалкин. – М.: Русс. яз., 1981. – 248 с.
182. Скалкин В. Л. Обучение диалогической речи / В.Л.Скалкин. – К.: Издательство «Радянська школа», 1989. – 158 с.
183. Скаткин М. Н. Проблемы современной дидактики / М. Н. Скаткин. – [2-е изд.]. – М.: Педагогика, 1984. – 95 с.
184. Скляренко Н. К. Обучение речевой деятельности на английском языке в средней школе: [пособие для учителей] / Н.К.Скляренко, Е.И.Онищенко, С.Л.Захарова. – К: Рад.школа, 1988. – С.109-116.
185. Скляренко Н. К. Сучасні вимоги до вправ для формування іншомовних мовленнєвих навичок і вмінь / Н. К. Скляренко // Іноземні мови. – 1999. – № 3. – С. 3-7.
186. Скрипченко В. М. О сущности системного подхода к процессу обучения иностранным языкам. – [В кн.: анализ содержания курса ин. яз.] / В. М. Скрипченко. –Томск, 1976. – Вып. 3. – С. 69-76.

187. Смирнова С. А. Педагогические теории, системы, технологии / С. А. Смирнова. - М. : Академия, 2003. - 512 с.
188. Смирнов А. А. Проблемы психологии памяти / А. А. Смирнов. - М., 1966. - 422 с.
189. Соколов А. Н. Внутренняя речь и мышление / А. Н. Соколов. - М.: Просвещение, 1967. - 86 с.
190. Соколов А. Н. Внутренняя речь при изучении иностранного языка / А. Н. Соколов // Вопросы психологии. - 1960. - № 5. - С. 101.
191. Соколов А. Н. Психологический анализ понимания иностранного текста / А. Н. Соколов // Изд. АПН РСФСР. - 1947. - Вып. 7. - С. 184-185.
192. Соколова О. В. Методическая диагностика потенциальных трудностей в овладении иностранными языками на основе исследования иноязычных способностей обучаемых: автореф. дис. на соискание ученой степени канд. пед. наук 13.00.02 «Теория и методика обучения и воспитания (иностранные языки)» / О. В. Соколова. - М., 1994. - 18 с.
193. Сонгаль А. Г. Методика обучения профессиональному диалогическому общению на краткосрочных специализированных курсах (Английский язык) Текст. / А. Г. Сонгаль. Автореферат дис. . канд. пед. наук-М.: МГЛУ, 1991.-24 с.
194. Сорокина Л. Н. Принципы написания программированного пособия по чтению иностранной литературы в неязыковом вузе: [методические записки по вопросам преподавания иностранных языков в вузе (Проблемные вопросы обучения чтению)] / Л. Н. Сорокина. - М., 1970. - С. 36-38.
195. Старков А. П. Обучение английскому языку в средней школе / А. П. Старков. - М., 1978. - 224 с.
196. Стравчинская Г. И. Проблемы обучения технике чтения на начальном этапе: автореф. дис. на соискание ученой степени канд. пед. наук: спец.13.00.02 «Теория и методика обучения и воспитания (иностранные языки)» / Г. И. Стравчинская. - М., 1970. - 23 с.

197. Ступин Л.П. Лексикография английского языка. М.: Высшая школа, 1985. - 168 с.
198. Тарнопольский О. Б. Методика англоязычного погружения в обучении английскому языку и специальным дисциплинам в экономических вузах: [монография] / Под общей и научной редакцией О. Б. Тарнопольского, В. Е. Момота, С. П. Кожушко. – Днепропетровск: ДУЕП, 2008. – 236 с.
199. Тарнопольский О. Б. Методика обучения английскому языку для делового общения: [учебное пособие] / О. Б. Тарнопольский, С. П. Кожушко. – К: Ленвит, 2004. – 192 с.
200. Тарнопольский О. Б. Методика обучения английскому языку на 1 курсе технического вуза / О. Б. Тарнопольский. – К.: Вища школа, 1989. – 160 с.
201. Тарнопольский О. Б. Основы оптимизации обучения иностранному языку в неязыковом вузе: автореф. дис. на соискание ученой степени докт. пед. наук: спец: 13.00.02 «Теория и методика обучения и воспитания (иностранные языки)» / О. Б. Тарнопольский. – М., 1992 – 56 с.
202. Тарсина И. Э. Пути преодоления структурно-грамматических трудностей при чтении на немецком языке в старших классах узбекской школы / И. Э. Тарсина. – М., 1978. – С. 73.
203. Теоретические основы содержания общего среднего образования / Под ред. В. В. Краевского, И. Я. Лернера. – М.: Педагогика. – 352 с.
204. Толкачева И. П. Методика обучения чтению газет на английском языке (к проблеме скоростного чтения): автореф. дис. на соискание ученой степени канд. пед. наук: спец.13.00.02 «Теория и методика обучения и воспитания (иностранные языки)» / И. П. Толкачева. – М., 1978. – 23 с.
205. Торсуева, И.Г. Интонация и смысл высказывания [Текст] / И.Г. Торсуева. – М.: Либроком, 2009. – 111 с.

206. Трет'якова Т. О. Методика формування комунікативної компетенції в читанні літератури за фахом в інтенсивному курсі вивчення англійської мови (початковий етап, немовний вуз): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. пед. наук: спец. 13.00.02 «Теорія і методика навчання (германські мови)» / Т. О. Трет'якова. – К., 1992. – 17 с.
207. Тюников Ю. С. Методика выявления и описания интегративных процессов в учебно-воспитательной работе СПТУ / Ю. С. Тюников. - М. : АПН СССР, 1988. - 46 с.
208. Ульянова Н.П. FOCUS ON SPEAKING (Fluency activities book for second year students) / Н.П. Ульянова, Н.И. Овчинникова, О.В. Ивашенко, Е.Ю. Чайка, М.В. Нестругина. – Воронеж: Изд-во ВГУ, 2008. – 47 с.
209. Усата В. В. Навчання розуміння предикативних фразеологічних одиниць у процесі читання англомовного газетного тексту у вищому навчальному закладі: дис. на здобуття наук. ступеня канд. пед. наук: 13.00.02/ Усата Віта Вікторівна. – Одеса, 1998. – 219 с.
210. Ушинский К. Д. Избранные педагогические сочинения / К. Д. Ушинский. – М.: Учпедгиз, 1954. – Т. 2: Вопросы обучения. – 733 с.
211. Фоломкина С. К. Методика рецептивного и репродуктивного овладения иностранным языком / С. К. Фоломкина // Иностранные языки в школе. – 1950. – № 3. – С. 50-61.
212. Фоломкина С. К. К проблеме отбора текстов для чтения на иностранном языке / С. К. Фоломкина // Актуальные вопросы обучения иностранного языка в средней школе. – М., 1973. – 189 с.
213. Фоломкина С. К. Обучение чтению на иностранном языке в неязыковом вузе / С. К. Фоломкина. – М.: Высшая школа, 1987. – 207 с.
214. Федорец Г. Ф. Межпредметные связи педагогики с психологией: Учебное пособие к спецкурсу / Г.Ф. Федорец. – Л.: ЛГПИ, 1988. – 87 с.
215. Федорец Г. Ф. Об интегрированных функциях ведущих идей учебных дисциплин / Г. Ф. Федорец // Межпредметные связи в учебно-познавательной деятельности учащихся / ред. кол. Сорокин Н. А. и др. -

- Тула, 1983. – С. 3-13.
216. Федорец Г. Ф. Проблемы интеграции в теории и практике обучения. (Предпосылки. Опыт) / Науч. ред. З. И. Васильева. - Л. : Лен.гос.пед.интим. А. И. Герцена. – 1989. – 93 с.
217. Федосеев П. Н. Философия и интеграция знания. Взаимодействие общества и природы: философско-методологический аспект экологических проблем / П.Н.Федосеев. – М.: Наука, 1986. – с.
218. Фрумкина Р.М. Психолингвистика / Р. М. Фрумкина. – М.: Академия, 2006. – 320 с.
219. Циммерман Г. А. Обучение профессионально ориентированному чтению студентов юридической специальности : специализация "международное право" : диссертация ... кандидата педагогических наук : 13.00.02.- С.-Пб., 2007.- 222 с.
220. Цетлин В. С. Знания, умения и навыки в обучении иностранному языку / В. С. Цетлин // Иностранные языки в высшей школе. – 1969. – Вып. 5. – С. 37.
221. Цетлин В. С. Реальные ситуации общения на уроке / В. С. Цетлин // Иностранные языки в школе. – 2000. – № 3. – С. 24–26.
222. Чапаев Н. К. Структура и содержание теоретико-методологического обеспечения педагогической интеграции: дис. доктора пед. наук / Н.К.Чапаев. - Екатеринбург, 1998. - 208 с.
223. Чалий // Неперервна професійна освіта. - К: АПНУ, 2000. - С. 158 - 1 Чалий О. В. Синергетика: інтеграційні тенденції в освіті / О. В. Чалий // Неперервна професійна освіта. - К.: АПНУ, 2000. – С. 158-175.
224. Чебыкин А. Я. Теория и методика эмоциональной регуляции учебной деятельности / А. Я. Чебыкин. – Одесса, 1999. – 158 с.
225. Чепелева Н. В. Психологія читання тексту студентами вузів / Н. В. Чепелева. – К. : Либідь, 1990. – 100 с.
226. Черниш В. В. Навчання англомовного читання та аудіювання із застосуванням аудіо книжок художніх творів. автореф. дис. на здобуття

- наук. ступеня канд. пед. наук: спец. 13.00.02 «Теорія і методика навчання (германські мови)» / В. В. Черниш. – К., 2001. – 20 с.
227. Шатилов С. Ф. Методика обучения иностранным языкам в средней школе / С. Ф. Шатилов. – М., 1986. – 221 с.
228. Шатилов С. Ф. Совершенствование методики обучения иностранному языку в средней школе / С. Ф. Шатилов // Межвуз. сб. науч. трудов. – Л., 1989. – 139 с.
229. Швейцер А.Д. Перевод и лингвистика / А.Д.Швейцер. – М.: Воениздат, 1973. – 279 с.
230. Шевченко Н. И. Методика обучения ознакомительному чтению на английском языке в неязыковом вузе: автореф. дис. на соискание ученой степени канд. пед. наук: спец.13.00.02 «Теория и методика обучения и воспитания (иностранные языки)» / Н. И. Шевченко. – М., 1978. – 20 с.
231. Шеншев Л. В. Общие моменты мышления в процессах усвоения математики и иностранного языка / Л. В. Шеншев // Вопросы психологии: шестой го издания / Ред. Б. М. Теплов, М. В. Соколов. – Москва: Изд-во Академии педагогических наук РСФСР, 1960. – № 4. – С. 9-23.
232. Шишло М.З. Обучение будущих судоводителей аудированию в профессиональном радиообмене по УКВ на море : Английский язык, морская академия : диссертация ... кандидата педагогических наук : 13.00.02. - Пятигорск, 2002. - 259 с.
233. Шкляева А. С. Аналитическое чтение на иностранном языке в практике советской школы / А. С. Шкляева. – Казань, 1956. – С. 62-67.
234. Шярнас В. И. Очерки по лингводидактике / В. И. Шярнас. – Вильнюс: Мокслас, 1976. – 211 с.
235. Щерба Л. В. Преподавание иностранных языков в средней школе. Общие вопросы методики / Л. В. Щерба. – М.: Изд-во АПН РСФСР, 1947. – 96 с.

236. Щерба Л.В. О тройном аспекте языковых явлений и об эксперименте в языкознании / Л. В. Щерба // Языковая система и речевая деятельность. Л.: Наука. Ленингр. отд-ние, 1974. – С. 24-39.
237. Щерба Л.В. Языковая система и речевая деятельность / Л. В. Щерба. – Л.: Наука, Ленингр. отд-ние, 1974. – 428 с.
238. Эльконин Д. Б. Экспериментальный анализ этапа обучения чтению. – [В кн.: « Вопросы психологии учебной деятельности младших школьников»] / Д. Б. Эльконин. – М., 1962. – С 16.
239. Юдин Б. Г. Взаимосвязь общественных, естественных и технических наук / Б.Г.Юдин. – М.: Наука, 1980. – 56 с.
240. Яблонська Т.М. Дидактичні засади навчання іншомовного читання молодших школярів: автореф. дис. канд. пед. наук: спеціальність 13.00.04. - теорія і методика професійної освіти / Т.М.Яблонська. – Київ 2004. – 23 с.
241. Якунина, Н. В. Анализ состояния пассажирских перевозок общественным транспортом в зарубежных странах и контрактная политика в перевозках / Якунина Н. В., Кабанова О. В., Фот А. П. // Транспорт Урала, 2013. - № 3 (38). - С. 84-88.
242. Ярбус А. Л. Роль движений глаз в процессе чтения / А. Л. Ярбус. – М., 1965. – 167 с.
243. Admiralty Sailing Directions, China Sea Pilot Volume II, published by the Hydrographer of the Navy, 1998. – P.85.
244. Admiralty Sailing Directions, West coast of Spain and Portugal Pilot, published by the Hydrographer of the Navy, 2005. - P.5.
245. Alderson, C. (1984). Reading in a foreign language: a reading problem or a language problem. In Alderson, C& urquhart, A. H. (Eds.), Reading in Foreign language (pp.114-141). London: Longman.
246. Allen J. P. B. Teaching the Communicative use of English / J. P. B. Allen, H. G. Widdowson // The Communicative Approach to Language Teaching, Oxford, Oxford Univ. Press, 1981. – P. 122–142.

247. Anderson R.C., Pearson P.D. A schema-theoretic view of basic processes in reading comprehension //Handbook of reading research / Ed. by P.D. Pearson. New York, 1984. –P. 27.
248. Anthony E.M. Approach, Method and Technique// English Language Teaching. London. – 1963. – Vol. 17. – P. 63-67.
249. Barker L. Communication / D. Barker, L. Barker. – New Jersey : Englewood Cliffs, 1993. – 481 p.
250. Breen M. P. Authenticity in the language classroom / M. P. Breen. – Applied Linguistics, Vol.6. – 1985. – P. 60–70.
251. Brown G. Listening to Spoken English / G. Brown. – London : Longman, 1977. – 175 p.
252. Brown G. The Language Teacher's Role in the Communicative Syllabus / G. Brown // Spoken Language : British Studies in Applied Linguistics. – Edinburgh, 1985. – P. 3–14.
253. Buhlmann, R. Das Lesen von Fachtexten Text. / R. Buhlmann // In: Werkstattgesprache New York. Lesen in der Fremdsprache. Publikationen des Goethe-Instituts. Munchen, 1981. – s. 55-124.
254. Cannavan J.J., King M.L. Development of reading skills. Boston: Allyn and Bacon, 1968. –P. 14-28.
255. Carrell, P.L. (1991). Second language reading: reading ability or language proficiency? Applied Linguistics 12: 159-179.
256. Carrell, P., Devine, Y., and Eskey, D. (1988). Interactive Approaches to second language reading. Cambridge: Cambridge University Press.
257. Carroll, J. M., & Snowling, M. J. (2004). Language and phonological skills in children at high risk of reading difficulties. The Journal of Child Psychology and Psychiatry and Allied Disciplines, 45(3), 631-640.
258. Celce-Murcia, M. (2001). Teaching English as a second foreign language (third edition). Heinle & Heinle.
259. Chastain, K. (1988). Developing second language skills: Theory and practice (3rd ed.). Chicago: HBJ.

260. Coady, J. (1979). A psycholinguistic model of the ESL reader. In R. Mackay, B. Barkman, & R. R. Jordan (Eds.), *Reading in a second language* (pp. 5–12). Rowley, MA: Newbury.
261. Coltheart, V., Laxon, V., Richard, M., & Elton, C. (1988). Phonological recoding in reading for meaning by adults and children. *Journal of Experimental Psychology: Learning, Memory, and Cognition*, 14, 387–397.
262. Cupples, L. and Holmes, V.M. (1992). “Evidence for a Difference in Syntactic Knowledge between Skilled and Less Skilled Adult Readers.” *Journal of Psycholinguistic Research*, 21: 249-273.
263. Cziko, G. A. (1978). Differences in first- and second-language reading: The use of syntactic, semantic and discourse constraints. *Canadian Modern Language Review*, 34, 473–489.
264. (1980). Language competence and reading strategies: A comparison of first and second language oral reading errors. *Language Learning*, 30, 101–114.
265. Davies, F. (1995). *Introducing Reading*. London: Penguin English.
266. Ehlers, S. *Lesen als Verstehen. Zum Verstehen fremdsprachlicher literarischer Texte und zu ihrer Didaktik* Text. / S. Ehlers Gesamthochschule Kassel (GhK), 1992. -112 s.
267. Engan, L. (2002), *Phonological and Reading Comprehension*, *Reading and Writing: An Interdisciplinary Journal* 15: 613-631.
268. Eskey D. *Interactive Models for Second Language Reading: perspectives on instruction*. In: P.L. Carrell, J. Devine, D.E. Eskey, *Interactive Approaches to Second Language Reading*. Cambridge: CUP, 1993. – P. 223-238.
269. Goodman K.S. *Psycholinguistic universals in the reading process*, “The psychology of second language learning”. Cambridge, 1971. – P. 43.
270. Glushko T. V. *Language components of teaching content of English periodicals reading* / T. V. Glushko // *Stredoevropsky vestnik pro vedu a vyzkum*. – Praha: Publishing house Education and Science, 2014. – NR 9(11). – S. 78-86.

271. Grabe, W. (2004). Research on teaching reading. *Annual Review of Applied Linguistics*, 24, 44-69.
272. Granger C. *Play games with English*. London, 1983. – 74 p.
273. Grellet Fr. *Developing Reading Skills. A Practical Guide to Reading Comprehension Exercises*. – Cambridge University Press, 1981. – P. 14-28.
274. Grzesik, J. *Textverstehen lernen und lehren Text*. / J. Grzesik Stuttgart: Klett, Verlag für Wissen und Bildung, 1990. – 405 s.
275. Harris, M. and Coltheart, M. (1986). *Language Processing in Children and Adults: An Introduction*. London: Rutledge and Kegan Paul.
276. Jackson, M.D. (1980). “Further Evidence for Relationship between Memory Access and Reading Ability.” *Journal of Verbal Learning and Verbal Behavior*, 19: 683-694.
277. Jackson, M.D. and McClelland, J.L. (1979). “Processing Determinants of Reading Speed.” *Journal of Experimental Psychology: General*, 108: 151-181.
278. Koda, K. (2005). *Insights into second language reading: a cross-linguistic approach*. Cambridge, UK: New York, NY: Cambridge University Press.
279. Krumm, H. J. *Neue Wege in der Deutschlehrerausbildung Text*. / H. J. Krumm // *Fremdsprache Deutsch. Zeitschrift für Praxis des Deutschunterrichtes*, 1994. – s. 6-11.
280. Lesaux, N.K. and Siegel, L.S. (2003). *The Development of Reading in Children Who Speak English as a Second Language*. *Developmental Psychology*, 39, 6, 1005-1019.
281. Lier L. *Interaction in the Language Curriculum. Awareness, Autonomy and Authenticity* / L. Lier. – London, 1996. – 156 p.
282. Mason, M. (1980). “Reading Ability and Encoding of Item and Location Information.” *Journal of Experimental Psychology: Human Perception and Performance*, 6: 89-98.
283. McLeod, B., & McLaughlin, B. (1986). *Restructuring or automatization? Reading in a second language*. *Language Learning*, 36, 109–127.

284. Murphy R. *English Grammar in Use*. – Cambridge University Press, 1994. – P. 350.
285. Nation, K., & Snowling, M. J. (2004). Beyond phonological skills: Broader language skills contribute to the development of reading. *Journal of Research in Reading*, 27(4), 342-356.
286. Papalia Anthony. *Interaction of Reader and Text*. In: *Interactive Language Teaching*. Ed. By W.M.Rivers. –Cambridge University Press, 1987. – P. 71-81.
287. Primina N.N. *The SYSTEM OF EXERCISES on teaching future navigators how to read sailing directions in English // The unity of science*. – GENEVA, 2016. – P. 68-75.
288. Proctor, C. P., Carlo, M. S., August, D., & Snow, C. E. (2005). Native Spanish-Speaking Children Reading in English: Toward a model of comprehension. *Journal of Educational Psychology*, 97, 246-56.
289. Rainer, E.W. *Aktiv und kreativ lernen: projektorientierte Spracharbeit im Unterricht (Deutsch als Fremdsprache) Text*. / E.W. Rainer Max Hueber Verlag, 2004. – 207 s.
290. Richard A. Spears. *Dictionary of American Slang and Colloquial Expressions*. Lincolnwood, 1989.
291. Thomson C. *New Word Order // Lingua Franca*, 1999. – P. 28-37.
292. Richard A. Spears. *American Idioms Dictionary*. M., 1991.
293. Rubenstein, H., Lewis, s. S., & Rubenstein, M. A. (1971). Evidence for phonemic receding in visual word recognition. *Journal of verbal Learning & verbal Behavior*, 10 (6), 645-657.

ДОДАТКИ

Додаток А

Незнайомі лексичні одиниці по темі № 1 “Вогні”

light (alternating, fixed, flashing, front, group-flashing, group-occulting, leading, masthead, navigation, occulting, rear, revolving, riding, stern, unwatched) structure, (base, column, dwelling, hut, lattice work, lighthouse, light-ship, light-vessel, mast, framework, pile, pillar, pole, post, staff, structure, flat-roofed structure, truncated structure, tower), materials (brick, concrete, iron, steel, stone, wood, wooden), shapes (angle, circular, hexagonal, octagonal, pyramidal, quadrangular, rectangular, square, triangular), eclipse, elevation, exhibit, flash, height, lantern, obscure, show, visibility, visible.

Незнайомі лексичні одиниці по темі № 2 “Буї та знаки”

Ball, band, beacon, buoy, buoyage, barrel, can, cask, chequered, conical, fairway, floating, leading, mooring, patch, pillar, spar, spherical, spindle, striped, unlit, whistle, cone, cross, cylinder, erect, establish, mark, moor, inverted, painted, point, shape, stripe, surmount, topmark, wreck, diamond shaped, point down (downwards), point up (upwards), points apart, points together, vertically striped, horizontally striped.

Незнайомі лексичні одиниці по темі № 3 “Небезпеки”

Attached, awash, bank, bar, breaker, clear, cliff, cluster, detached, ledge, patch, reef, ridge, rock, pinnacle, submerged, sunken, shallow, shoal, spit, wreck, least depth, fathom, clearing marks, off-shore, to pass clear of, to close smth, to give a wide berth, well off.

Незнайомі лексичні одиниці по темі № 4 “Якірні стоянки”

Abreast, afford, anchor, anchorage, berth, bottom, coarse, conspicuous, convenient, coral, clay, drag, draw, exposed, fine, fringe, gravel, mud, pebbles, prohibited, quarantine, roadstead, rock, safe, sand, shells, sheltered, shingle, silt, sticky, stiff, stones, temporary, weed, be at anchor, cast anchor, drop anchor, heavy draught, lie at anchor, ride at anchor, weigh anchor, heavy sea, fair wind, foul wind, good holding ground, foul ground, swinging room.

Незнайомі лексичні одиниці по темі № 5 “Припливи і течії”

Accelerate, attain, average, branch, commence, current, deflect, diurnal, ebb, eddy, exceed, flood, flow, level, mean, neap, range, rate, retard, reverse, rotary, semi-diurnal, set, slacken, spring, stream, tidal, slack, average rate, contrary current, high water, high water neaps, low water, low water springs, mean high water, allowance for current.

Незнайомі лексичні одиниці по темі № 6 “Настанови”

Ahead, alignment, approach, astern, attempt, avoid, bear, bring, care, conspicuous, course, directions, guide, haul, landmark, liable, maintain, make for, proceed, respective, roadstead, round,

soundings, track, to steer for, to alter course, to bring in line, constant alterations, to give a berth, to keep an offing, to keep astern, to keep further from, to keep in line, to keep close in, to take care, to exercise caution.

Незнайомі лексичні одиниці по темі № 7 “Портові правила”

Action, ashes, authority, blast, breach, by-law, cast off, caution, certain, craft, deratization, entry, hawser, hoist, issue, permission, power driven vessel, prescribe, pratique, refuse, regulation, requirement, rubbish, warship, whistle, to discharge overboard, to get acquainted, to keep out of the way, to make for, rat guard, to strictly adhere to, traffic regulations, waste oil.

Додаток Б

Картки з перевірки репродуктивних знань вивченого за два роки навчання в НУ ОМА лексичного матеріалу

Картка №2

1. widespread	1. корпус
2. to estimate	2. постановити
3. multilingual	3. тиск
4. to stipulate	4. розклад
5. to ensure	5. залишати
6. check list	6. багатомовний
7. hull	7. прохід
8. bulkhead	8. прогноз
9. winch	9. свисток
10. bow	10. перегородка
11. draught	11. надувний
12. flagstaff	12. судно
13. forecast	13. встановити
14. pressure	14. остійність
15. swell	15. одночасно
16. to discharge	16. штормовий
17. vessel	17. переконатися
18. abandon	18. корозійний
19. shore	19. поширений
20. digital	20. вантажити
21. satellite	21. ніс
22. grounding	22. посадка на мілину
23. rough	23. трубопровід
24. inflatable	24. лебідка
25. whistle	25. астрономічний
26. alleyway	26. змашувати
27. bale	27. заморожений
28. refrigerated	28. флагшток
29. to lubricate	29. числення
30. pipeline	30. хвиля
31. to load	31. осад
32. corrosive	32. розвантажувати
33. stability	33. проводка
34. stiff	34. жорсткий
35. reckoning	35. цифровий
36. celestial	36. вузол
37. simultaneously	37. берег
38. pilotage	38. стос
39. sextant	39. секстант
40. knot	40. супутник

1. communication	1. на ходу
2. to process	2. роса
3. to suffice	3. скасовувати
4. circumstances	4. шкіпер
5. handling	5. обробляти
6. maintenance	6. зв'язок
7. propeller	7. виставляти
8. compartment	8. укладання
9. rolling	9. близькість
10. to screw	10. кільова качка
11. pitching	11. гвинт
12. ferry	12. кут
13. coaster	13. бути достатнім
14. cloudiness	14. аварійна ситуація
15. dew	15. обладнання
16. aircraft	16. перешкода
17. to hoist	17. кріпити
18. to cancel	18. піднімати
19. equipment	19. обставини
20. skipper	20. паром
21. vicinity	21. бортова хитавиця
22. washing	22. буксир
23. angle	23. ремінь
24. to display	24. звернення
25. harness	25. Замивання
26. bucket	26. каботажне судно
27. blast	27. пункт призначення
28. compulsory	28. відсік
29. emergency	29. обов'язковий
30. to fasten	30. вкручувати
31. stowage	31. підвітряного боку
32. stevedore	32. обслуговування
33. channel	33. вантажник
34. obstacle	34. хмарність
35. to endanger	35. повітряний транспорт
36. to disembark	36. спускати
37. lee	37. відро
38. destination	38. канал
39. tugboat	39. гудок
40. underway	40. загрожувати

1. commodity	1. впевненість
2. hard currency	2. розлив
3. confidence	3. насос
4. fluency	4. вологий
5. watch	5. тесля
6. carpenter	6. тверда валюта
7. watertight	7. віддалений
8. stability	8. водонепроникний
9. poop	9. товар
10. pump	10. забруднювати
11. derrick	11. зв'язуватися
12. warehouse	12. комбінезон
13. lighter	13. вхід
14. ore	14. вахта
15. spill	15. швидкість
16. humid	16. штат
17. remote	17. остійність
18. to communicate	18. вантажити
19. traffic	19. берегової знак
20. to transmit	20. стріла
21. deballasting	21. ют
22. valve	22. промер глибини
23. entry	23. рух
24. to contaminate	24. пакгауз
25. overalls	25. баржа
26. staff	26. визначати
27. barrel	27. руда
28. lubricant	28. пристрій
29. to load	29. широта
30. to seal	30. пірс
31. combustion	31. навик
32. crate	32. картон
33. cardboard	33. бочка
34. skill	34. передавати
35. landmark	35. слив баласту
36. sounding	36. лубрикант
37. to determine	37. ящик
38. pier	38. клапан
39. device	39. вибух
40. latitude	40. опечатувати

1. disseminate	1. танкер
2. frequently	2. повідомлення
3. willingness	3. трюм
4. unforeseeable	4. життєво важливий
5. hatch	5. остійність
6. quartermaster	6. поширювати
7. apprenticeship	7. складати
8. hold	8. управління
9. superstructure	9. лебедочнік
10. forecastle	10. часто
11. tanker	11. займистий
12. measure	12. рідина
13. barge	13. бажання
14. fertilizer	14. зв'язка
15. fluid	15. вимірювати
16. precipitation	16. мішок
17. pennant	17. непередбачений
18. to cover	18. труба
19. logbook	19. охоплювати
20. notification	20. фольга
21. residue	21. баржа
22. to insure	22. надбудова
23. reciprocal	23. кислота
24. vital	24. люк
25. bundle	25. вести судно
26. tube	26. судновий журнал
27. acid	27. сигнальний прапор
28. inflammable	28. добриво
29. to draw up	29. місце призначення
30. stability	30. рульової
31. handling	31. взаємний
32. winchman	32. хронометр
33. sack	33. переконатися
34. tinfoil	34. практика
35. to navigate	35. морської
36. destination	36. опади
37. chronometer	37. довгота
38. longitude	38. хронометр
39. echo sounder	39. ехолот
40. nautical	40. відходи

Картки з перевірки рецептивних знань вивченого за два роки навчання в НУ ОМА лексичного матеріалу

Картка №2

<ol style="list-style-type: none">1. корпус2. постановити3. тиск4. розклад5. залишати6. багатомовний7. прохід8. прогноз9. свисток10. перебирання11. надувний12. судно13. встановити14. остійність15. одночасно16. штормовий17. переконатися18. корозійний19. поширений20. вантажити21. ніс22. посадка на мілину23. трубопровід24. лебідка25. астрономічний26. змашувати27. заморожений28. флагшток29. числення30. хвиля31. осаду32. розвантажувати33. проводка34. жорсткий35. цифровий36. вузол37. берег38. стос39. секстант40. супутник	
---	--

- | | |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none">1. на ходу2. роса3. скасовувати4. шкіпер5. обробляти6. зв'язок7. виставляти8. укладання9. близькість10. кільова качка11. гвинт12. кут13. бути достатнім14. аварійна ситуація15. обладнання16. перешкода17. кріпити18. піднімати19. обставини20. паром21. бортова хитавиця22. буксир23. ремінь24. звернення25. Замивання26. каботажне судно27. пункт призначення28. відсік29. обов'язковий30. вкручувати31. підвітряного боку32. обслуговування33. вантажник34. хмарність35. повітряний транспорт36. спускати37. відро38. канал39. гудок40. загрожувати | |
|---|--|

<ol style="list-style-type: none">1. впевненість2. розлив3. насос4. вологий5. тесля6. тверда валюта7. віддалений8. водонепроникний9. товар10. забруднювати11. зв'язуватися12. комбінезон13. вхід14. вахта15. швидкість16. штат17. остійність18. вантажити19. берегової знак20. стріла21. ют22. промер глибини23. рух24. пакгауз25. баржа26. визначати27. руда28. пристрій29. широта30. пірс31. навик32. картон33. бочка34. передавати35. слив баласту36. лубрикант37. ящик38. клапан39. вибух40. опечатувати	
---	--

- | | |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none">1. танкер2. повідомлення3. трюм4. життєво важливий5. остійність6. поширювати7. складати8. управління9. лебедочник10. часто11. займистий12. рідина13. бажання14. зв'язка15. вимірювати16. мішок17. непередбачений18. труба19. охоплювати20. фольга21. баржа22. надбудова23. кислота24. люк25. вести судно26. судновий журнал27. сигнальний прапор28. добриво29. місце призначення30. рульової31. взаємний32. хронометр33. переконатися34. практика35. морської36. опади37. довгота38. хронометр39. ехолот40. відходи | |
|--|--|

Додаток В

Тексти з перевірки швидкості читання про себе професійно орієнтованої інформації.

Текст № 2

Ship's organization.

There are three main departments: deck department, engine room department and catering department.

Deck department.

The head of the deck department is also the master of the entire vessel, the *Captain*. He has absolute rights of control over the ship and all those (passengers as well as crew) who sail in her. As well as overseeing the navigation, a Captain's daily routine is largely taken up with paperwork, inspection tours, attending social events and meeting with the various heads of department. Also, international maritime law dictates that only the Captain is allowed to sign verification of the daily entries in the ship's log book, such entries providing an important record of nautical and navigational data, together with reports concerning passengers and crew.

Subordinate to the Master are mates first, or chief; second; third; and junior third, or fourth. The expressions "mate" and "officer", when referring to deck officers, are exactly synonymous.

The First Mate (The Chief Mate) is second in command and administers the deck department, which operates and maintains all parts of the ship except its propulsion machinery, and is in charge of cargo handling and stowage. Like the Captain, the First Mate generally stands no watch but is always on call.

The Second Mate is the navigator and usually stands the 4-to-8 watches so that star sights may be taken. He is responsible to the captain for all aspects of navigation (voyage planning, chart/publication correction, navigation equipment maintenance, and recently added GMDSS Communications responsibilities as well) while at sea, in charge of cargo watch while in port for the safe and efficient transfer of cargo.

The third and junior-third mates stand the other watches. The Third Officer is in charge of the life-saving equipment. He is responsible for all safety inspections, usually designated as medical officer, maintains navigation watch while at sea, in charge of cargo watch while in port. While on watch, a mate is in charge of the ship.

Deck Cadet is a student from one of the Maritime Academies doing a sea apprenticeship to become a Third Mate.

In the deck department, the carpenter, boatswain, and quartermasters (helmsmen) are petty officers. The boatswain (bosun) and carpenter are directly responsible to the chief officer, and the boatswain supervises the work of the crew. He is usually an experienced seafarer with rather more

service than most of the men under him. The carpenter is usually a qualified shipwright. The title is misleading since he may do very little carpentry in the course of a voyage. One of the carpenter's most important regular jobs is that of sounding all the tanks and bilges on the vessel. He is also responsible, under the chief officer, for lowering and raising the anchor. The carpenter has general charge of hatches and wooden structures. The boatswain is the foreman of the deckhands, or seamen. On large ships the boatswain may be assisted by boatswain's mates. Quartermasters steer the ship and maintain her Navigation Bridge.

Deckhands are called ordinary seamen, able-bodied seamen, or maintenance men. On the modern cargo ship the deck rating's or sailor's job is very varied and he finds himself doing almost any form of work from painting the topmast to steering the ship. On an outward voyage all cargo running gear will be overhauled, and wires and ropes will be made ready for each port of call. The sailor must be able to stand watches, steer, paint, sew, scrub, polish, scrape, splice, drive a winch, keep a lookout, slack away a backspring and do a hundred other jobs. Maintenance men do not stand watches.

Питання до тексту № 2

1. How many departments are there on board the ship? What are they?
2. Who has absolute rights of control over the ship? What else is he responsible for?
3. What does the international maritime law dictate?
4. Who is subordinate to the Master?
5. Who is in charge of cargo handling and stowage on board the ship?
6. What are the responsibilities of the Second Officer?
7. What aspects of navigation does the work of a Navigation Officer include?
8. What is the Third Officer responsible for?
9. What is every mate in charge of while he is on watch?
10. What is a deck cadet?
11. What does the boatswain supervise?
12. What are the carpenter's responsibilities on board the vessel?
13. What is the deck rating's or sailor's job?
14. What is sailor's job on board the ship?
15. What watches do maintenance men stand?

Classification of cargo ships

Cargo ships, or freighters, can be divided into four groups, according to the kind of cargo they carry. These groups are (1) *general cargo ships*, (2) *specialized ships*, (3) *liquid cargo ships*, and (4) *multipurpose ships*.

General cargo includes items which are packed (boxes, barrels, bags, packages) or not packed (pipes, bricks, machinery, rolls of wire). They usually have spacious holds which occupy the larger part of the hull. Refrigerator chambers to keep perishable foods, tanks for carrying vegetable oils and air-conditioned systems for furs that need special care are provided on modern vessels. However, the disadvantage is that loading and unloading takes a long time which causes delay.

Specialized ships - the cargo is carefully distributed according to its type and requirement of special conditions.

Liquid cargo vessels carry petroleum or other liquid cargo.

Dry bulk carriers haul coal, grain, iron ore, and similar products that can be loaded *in bulk* (loose) on the vessels.

Multipurpose ships carry different classes of cargo - for example, liquid and general cargo - at the same time.

Cargo ships can also be divided into two types according to the service they offer shippers—*liner service* or *tramp service*. Cargo liners run on fixed schedules along certain trade routes and charge published rates. They usually transport only general cargo. Some cargo liners also carry passengers. Those that carry more than 12 passengers are called *combination* or *passenger-cargo* ships. Tramp ships do not sail on regular trade routes or have regular schedules. They wander the sea lanes like taxicabs and can be hired to haul almost anything, anywhere, anytime. Tramps can be classed as deep-sea or short-sea tramps. Some of them are classed as coasters. They ply on coastal routes and up rivers to inland ports. Small shipping companies and private individuals operate these ships.

Reefer - they transport perishable foods such as fruit, vegetables, meat, fish and dairy. They sail at a speed of 18-22 knots which is higher than that of the common general-cargo ships because these perishable goods require faster delivery. Foodstuffs are kept in holds with good heat and freezing insulation. Reefers are equipped to carry not only frozen stuff but also goods which first have to be refrigerated to a specific temperature for transportation.

Timber carriers - one-decked ships designed to carry logs and beams.

Container ships eliminate the individual hatches, holds, and derricks of the traditional general cargo vessel. The hull of a container ship is simply an enormous warehouse divided into

cells by vertical guide rails. The cells are designed to hold cargo in prepackaged units called *containers*. These ships are classified as unit-load ships because freight is carried in huge boxes of standard size (units), usually from 10 to 40 t.

Roll-on/roll-off ships, also known as *ro-ro ships*, take containers mounted on a framework of wheels like a truck trailer. These ships have a stern opening and side openings. Ro-ro ships also haul cars, buses, house trailers, trucks, and any other cargo that can be rolled aboard. Ro-ro ships usually have 2-6 decks and look like huge parking lots with stern openings and lifting platforms to sort out trailers. Advantages: 1) independence of port facilities 2) quick door - to door service; 3) faster cargo handling rate; 4) the risk of damage or pilferage is reduced. Disadvantage of Ro-Ro ships: 1) considerable amount of cargo volume is occupied by vehicles or trailers; 2) considerable space below the lower deck cannot be used for trailers.

Bulk-carriers (bulkers) - designed to carry loose goods which constitute about 70% of all the shipments carried by sea. *Bulkers* are single-decked ships with no tweendecks in their holds but fitted out with various types of special cargo handling equipment. They transport fertilizer, grain, ore, salt, sugar, or any other cargo that can be piled loose into a hold. The cargo is often shot straight in to the holds and discharged by grabs pneumatic suction plants and other bulk handling methods. A modern seagoing bulker has the bridge and engine room near the stern. The rest of the ship is a level area of deck with a line of hatches. Motor-driven equipment on board quickly removes the enormous hatch covers.

Питання до тексту № 3

1. What are the main types of cargo ships?
2. What are general cargo ships?
3. What are multipurpose ships used for?
4. What are tramp ships?
5. What is the difference between cargo liners and tramps?
6. What types of tramps do you know?
7. What stuff do reefers carry?
8. What are timber carriers designed for?
9. What is the construction of a container ship?
10. Why are container ships classified as unit-load vessels?
11. What are some advantages of containerisation?
12. What are the disadvantages of containerisation?
13. What are bulk carriers designed for?
14. What do bulk carriers transport?
15. What is the construction of a modern seagoing bulker?

Service ships.

Service ships are vessels which serve the merchant fleets and operate in harbors, inland waters and water areas.

Ships providing navigation through different waters.

Hydrographic ships - Their purpose is to explore seas and oceans, gather data and report to hydrographic bureaus which on their part, compose maps and charts. Hydrographic ships inform seamen on possible weather changes as well. Besides which, they are in charge of all signaling devices and lightships at sea.

Pilot boats - small vessels that carry a pilot to a ship and then bring him back to the port. These pilots steer the ship through rivers and canals from one point to another by showing the safest way to go. They must be seaworthy as pilots go out in all weathers.

Lightships - Lightships look like ordinary ships, but they do not have engines, because they are towed into places which are dangerous for ships to pass through (e.g. shallows, rocks) and anchored there. They not only have a light, but also a foghorn, a radio beacon and meteorological equipment as well. Lightships have begun to decrease in number and are being replaced by navigation buoys.

Auxiliary ships. *Icebreakers* - They are important to shipping because northern ports and channels freeze up in winter. Ships must use these ports all the year round, therefore it is necessary to keep them open. They maintain navigation in winter by leading other vessels across ice tracks (and breaking ice-floes). Compared to common ships, icebreakers have a strong bow, powerful engines and different construction of the hull whose purpose is to make ice blocks lift up the vessel. The ship climbs up the thick ice and cracks it with its hull weight.

Tugboats tow barges along canals and rivers and guide huge passenger liners and freighters in and out of harbours. Tugs usually have the bridge and funnel well forward to leave a clear space aft for the tow rope which is attached to the towing hook or bits at the after end of the superstructure. They can be divided into four basic types. Some are designed as *river tugs* to work on rivers. Others are designed as *harbour tugs* and help ships in and out of ports and harbour. Two other types of tugs, which of growing importance are *coastal tugs* and oceangoing tugs. These go out to help ships in difficulty at sea. *Oceangoing tugs* take part in rescue and salvage work. They are equipped with pumps, fire-fighting apparatus, and comfortable accommodations for a large crew. Tugs must be designed to satisfy three important requirements. They must be stable in all conditions. They must also be maneuverable and be powerful enough to move ships of far greater size.

Ships providing safety. Rescue ships - powerful high-speed crafts, able to operate in any conditions and being equipped to save ships which have damage or have suffered an accident aboard and need urgent help. Rescue ships can give help in underwater repairs and provide medical assistance.

Fireboats - equipped to fight fire aboard ships and floating platforms (e.g. oil drills) by spraying foam and water from a distance of 60-100 meters.

A very important type of boat is the *lifeboat*. Lifeboats are of many different types. Lifeboats must be strong, stable and maneuverable and their crew must be well trained.

Ships with special purposes. Research vessels- ships used for exploring waterways, surveying the sea bottom and ocean processes, locating natural resources (petroleum, cobalt, copper, iron, etc.) and observing marine life. These ships have winches and other devices to assist research underwater vehicles and nets. They also have laboratories inside.

Training ships are for training cadets

Floating "houses" are hospitals, hotels, exhibitions, workshops, laboratories.

Питання до тексту № 4

1. What are service ships?
2. What is the purpose of Hydrographic ships?
3. What are pilot boats?
4. Why is seaworthiness the main requirements for every pilot boat?
5. In what way do lightships differ from ordinary ships?
6. What equipment do lightships carry?
7. Why are icebreakers so important to shipping?
8. What is the construction of an icebreaker's hull compared to common ships?
9. What are tugboats used for?
10. How many basic types are tugs divided into?
11. What three important requirements must tugs satisfy?
12. What are rescue ships designed for?
13. What are fireboats equipped with?
14. In what way do fireboats fight fires aboard ships?
15. What ships are used for exploring waterways and surveying the sea bottom?

1. Stowaways.

Stowaway is an unauthorized person boarding a ship and keeping out of sight for the purpose of sailing without paying the passage, naturally without the knowledge of the officers on board and other authorities from ashore.

Although stowaways are known to board ships at almost any port, the main routes they take tend to be from European departure points, to ports in Canada and the USA, and from African harbours to ports in Northern Europe and the USA.

Experience has shown that Container Ships are particularly vulnerable for the following reasons:

- Container ships regularly trade between Europe and North America and also between African and European ports.
- Empty containers offer ideal transportation opportunities for stowaways.
- There is a wide variety of hiding places aboard a container ship.
- The open plan of container ports and their low level of security makes them easily accessible and provides ample opportunity for potential stowaways.

Every effort must be made to prevent stowaways from boarding when a vessel is in port or lying at anchor. Gangway and anchor watches should be mounted and the watchkeepers should be diligent in their duties. Stowaways have been known to get on board by posing as stevedores, by hiding in empty containers with the collusion of stevedores and crew and by climbing up cables and boarding during the day or night. During the night, and during non-working periods, it is recommended that the gangway be raised to deter unauthorized boarding.

Even with the most thorough watchkeeping, determined stowaways will still find methods of getting on board. Regular searches of the vessel must always be carried out whilst in port and a carefully executed search of the entire vessel immediately prior to sailing. Routine ship-board searches are probably the most effective way of detecting stowaways.

When stowaway searches are carried out, an appropriate entry should be made in the ship's log.

Why are stowaways a problem? Stowaways on board cause legal problems for authorities in ports of call, financial problems for shipowners and states, and human problems for crews who have stowaways on board. In the worst cases, stowaways have outnumbered crews or been refused permission to be landed.

Stowaways create problems for a crew, but they are not criminals and should have their basic human rights respected and receive fair treatment while on board.

Actions to be taken when in Port

- When a vessel is in port, it becomes a positive target for anyone who might consider it to be a

convenient and free mode of transport. This is even more likely to be the case if the vessel's next port of call has become common knowledge.

- The risk becomes higher still if the vessel's next destination is a country known to be favoured by stowaways, such as Canada or the USA.

- There should be positive restriction and control of the movement of shoreside personnel on board the vessel. It is important however, to keep a check on the number of gangs on board, and the number of stevedores in each gang. A careful check should be made at the beginning and end of each shift and the correct number of stevedores should be accounted for.

- An efficient gangway watch should be maintained at all times. Each and every individual arriving at the gangway should be questioned to verify his right to board the ship. Good communication should be maintained between all personnel on duty; if you always give the impression of an efficient and high profile regime, this will deter most opportunist stowaways and thieves.

- Access to accommodation areas should always be restricted. Only essential accesses should remain open and unlocked and a regular check should be made of all accommodation areas. Anyone found in these areas, who is not associated with port operations, should be challenged and diplomatically asked to account for their presence.

- Anyone without a valid reason for being on board the vessel should be escorted ashore immediately and the relevant authorities informed.

Питання до тексту № 5

1. What is a stowaway?
2. What are the main routes they take?
3. Why are Container Ships particularly vulnerable for stowaways?
4. What makes Container Ships easily accessible for stowaways?
5. What must be made to prevent stowaways from boarding when a vessel is in port or lying at anchor?
6. What have stowaways been known to pose?
7. What are the other ways for stevedores to get on board?
8. What measures should be provided at night?
9. What is the most effective way of detecting stowaways?
10. What should be done when stowaway searches are carried out?
11. Why are stowaways a problem?
12. How should stowaways be treated on board?
13. What should be done when stevedores work on board the vessel?
14. What should be done to each and every individual arriving at the gangway?
15. What should be done to anyone without a valid reason for being on board the vessel?

Додаток Г

Таблиця 1

Результати проведення констатувального експерименту з визначення рецептивних і репродуктивних знань вивченої лексики і умінь швидкого читання і розуміння професійних текстів

ПІБ студентів у цифровому вираженні за підгрупами	Языковой критерий								Речевой критерий							
	Рецептивный показатель				Репродуктивный показатель				Скорість читання				Точність сприйняття			
	В	С	Д	Н	В	С	Д	Н	В	С	Д	Н	В	С	Д	Н
1			+					+			+				+	
2		+				+				+				+		
3	+				+				+					+		
4			+				+					+				+
5		+				+				+				+		
6		+				+				+					+	
7			+				+					+				+
8	+				+				+				+			
9		+				+				+				+		
10			+					+			+				+	
11			+					+				+				+
12		+				+				+				+		
13				+			+					+				+
14		+					+					+				+
15		+						+			+				+	
16				+			+					+				+
17			+					+				+			+	
18				+				+				+				+
19				+			+					+			+	
20		+						+			+					+
21		+				+				+				+		
22			+				+					+			+	

23			+				+					+				+
24			+				+					+			+	
25				+				+				+				+
26					+			+				+				+
27	+					+				+				+		
28			+				+			+				+		
29			+				+				+			+		
30			+				+				+				+	
31				+			+					+			+	
32				+			+					+			+	
33					+			+				+			+	
34			+				+				+				+	
35			+				+				+				+	
36				+				+				+				+
37			+				+				+				+	
38				+				+				+				+
39			+				+				+			+		
40				+				+				+				+
41				+			+					+				+
42			+				+				+			+		
43				+			+					+				+
44				+				+				+				+
45	+					+				+				+		
46				+			+					+				+
47			+				+				+				+	
48				+			+					+			+	
49			+				+				+			+		
50				+			+					+				+
51				+			+					+				+
52			+				+				+			+		
53				+			+					+				+

54		+				+				+				+		
55				+				+				+				+
56			+					+				+				+
57		+						+			+				+	
58			+					+				+				+
59	+					+				+			+			
60			+					+				+				+
61		+				+				+					+	
62			+					+				+				+
63			+					+				+				+
64		+				+				+					+	
65			+					+				+				+
66		+						+			+				+	
67			+					+				+				+
68		+						+			+					+
69		+						+			+				+	
70	+					+			+					+		
71	+				+					+				+		
72			+					+			+					+
73		+						+			+				+	
74		+				+				+				+		
75			+					+				+				+
76		+				+				+					+	
77		+				+				+					+	
78		+						+				+				+
79				+				+				+				+
80			+					+				+			+	
81			+					+			+					+
82		+				+				+				+		
83		+						+			+					+
84			+					+				+				+

85		+					+				+				+	
86				+				+				+				+
87		+				+				+				+		
88			+				+				+					+
89				+				+				+				+
90		+				+				+					+	
91			+					+				+				+
92		+				+				+					+	
93		+					+				+			+		
94			+					+				+				+
95			+				+					+			+	
96		+				+				+				+		
97		+					+				+				+	
98			+					+				+				+
99		+					+				+				+	
100	+					+			+					+		
101		+					+				+				+	
102				+				+				+				+
103		+					+				+				+	
104		+				+				+					+	
105			+					+				+				+
106		+					+			+				+		
107			+					+				+				+
108			+				+				+				+	
109		+				+				+					+	
110			+				+					+				+
111				+				+				+				+
112		+				+				+				+		
113		+				+				+				+		
114				+				+				+				+
115		+					+				+			+		

116			+				+					+				+
117				+				+				+				+
118		+				+				+				+		
119			+					+				+				+
120				+				+				+				+
121		+					+				+				+	
122		+				+				+					+	
123				+				+				+				+
124		+					+				+				+	
125	+				+				+				+			
126		+				+				+				+		
127		+				+				+				+		
128			+				+					+				+
129				+				+				+				+
130			+				+					+				+
131			+					+				+				+
132				+				+				+				+
133		+					+			+				+		
134		+				+				+				+		
135		+					+				+				+	
136			+				+					+				+
137		+				+				+				+		
138				+				+				+				+
139			+				+					+				+
140	+					+			+					+		
141		+				+				+					+	
142			+					+				+				+
143			+				+					+				+
144		+					+				+				+	
145			+					+				+				+
146		+					+			+					+	

147		+					+			+					+	
148				+				+				+				+
149			+					+				+				+
150			+					+				+				+
151		+				+				+					+	
152			+					+				+				+
153		+					+			+				+		
154				+				+				+				+
155		+					+				+				+	
156		+				+					+				+	
157			+					+				+				+
158			+				+					+				+
159		+					+			+				+		
160		+				+				+					+	
161				+				+				+				+
162	+					+			+					+		
163			+				+					+				+
164				+				+				+				+
165		+					+			+				+		
166		+					+				+				+	
167			+					+				+			+	
168				+				+				+				+
169	+					+				+				+		
170				+				+				+				+
171		+				+				+					+	
172			+					+				+				+
173		+				+					+				+	
174				+				+				+				+
175		+					+			+					+	
176			+					+				+			+	
177			+					+				+				+

178				+				+				+				+
179	+					+			+				+			
180		+					+			+					+	
181				+				+				+				+
182		+					+			+					+	
183			+					+				+			+	
184				+				+				+				+
185		+				+				+					+	
186			+				+					+				+
187				+				+				+				+
188		+					+			+					+	
189			+					+				+				+
190		+				+				+					+	
191		+					+				+				+	
192				+				+				+				+
193		+					+			+				+		
194			+					+				+			+	
195		+				+				+				+		
196			+					+				+			+	
197		+					+			+				+		
198			+					+				+				+
199	+					+				+				+		
200		+					+			+					+	

Додаток Д

Картки по перевірці рецептивних знань вивченого за третій рік навчання в НУ ОМА лексичного матеріалу.

Картка № 2

1. navigation	1. вимога
2. occulting	2. примітний
3. rear	3. створ
4. revolving	4. конус
5. unwatched	5. облік зносу течією
6. structure	6. повна вода в квадратуру
7. column	7. добовий
8. whistle	8. зручний
9. cone	9. мала вода, відлив
10. cross	10. попереду, по носі
11. cylinder	11. давати пеленг
12. erect	12. встановлювати
13. establish	13. дозвіл на свobod. практику
14. mark	14. створні знаки
15. moor	15. військове судно
16. inverted	16. свисток
17. painted	17. зводити
18. point	18. пройти чисто від
19. clearing marks	19. відзначати
20. to pass clear of	20. великий
21. to close smth	21. хрест
22. to give a wide berth	22. вершина
23. abreast	23. підходити, наближатися
24. afford	24. судноводіння
25. anchor	25. обертається
26. berth	26. швартовать
27. bottom	27. затьмарює
28. coarse	28. пофарбований
29. diurnal	29. на траверзі
30. convenient	30. задній
31. high water neaps	31. обслуговуються
32. low water	32. споруда
33. allowance for current	33. дозволяти
34. ahead	34. колона
35. alignment	35. обійти на великій відстані
36. bear	36. циліндр
37. conspicuous	37. причал
38. pratique	38. перевернутий
39. requirement	39. стати на якір
40. warship	40. ґрунт, дно

1. dwelling	1. підводний
2. anchorage	2. черепашки
3. range	3. круглий
4. lighthouse	4. невеликий
5. mast	5. плавучий
6. framework	6. швартові
7. concrete	7. пофарбований
8. pile	8. коса
9. patch	9. невеликий
10. post	10. гравій
11. shoal	11. несутніми
12. floating	12. облямовувати
13. leading	13. стовп, жердина
14. mooring	14. споруда
15. shells	15. ажурна опора
16. pillar	16. мілина
17. spherical	17. протягати
18. rate	18. протитечія
19. striped	19. швидкість
20. unlit	20. сажень
21. sunken	21. стовп
22. shallow	22. відкритий
23. spit	23. діапазон
24. wreck	24. заборонений
25. least depth	25. провідний
26. fathom	26. глина
27. clay	27. маяк
28. drag	28. послаблювати
29. exposed	29. щогла
30. fine	30. бетон
31. fringe	31. віха
32. gravel	32. сизигія
33. prohibited	33. якірна стоянка
34. slacken	34. відмінна глибина
35. spring	35. середня швидкість
36. average rate	36. триматися в стороні від
37. contrary current	37. найменша глибина
38. low water springs	38. ґратчаста опора
39. lattice work	39. мала вода в сизигію
40. to keep out of the way	40. затонуле судно

1. blast	1. увінчувати
2. brick	2. підводний
3. iron	3. гудок
4. band	4. порушення
5. beacon	5. смуга
6. breach	6. потік
7. silt	7. цегла
8. surmount	8. щільний
9. topmark	9. перевищувати
10. reef	10. примикаючий
11. ridge	11. квадратура
12. pinnacle	12. залізо
13. submerged	13. прилив
14. attached	14. рівень
15. roadstead	15. знак
16. safe	16. галька
17. by-law	17. рейд
18. sheltered	18. мул
19. shingle	19. середній
20. sticky	20. рейд
21. stiff	21. галька
22. exceed	22. укритий, захищений
23. flood	23. риф
24. flow	24. сповільнювати
25. level	25. безпечний
26. mean	26. виміри
27. near	27. в'язкий
28. mud	28. шлях судна
29. pebbles	29. круговий
30. retard	30. припис
31. reverse	31. правити на
32. rotary	32. відповідний
33. respective	33. сміття
34. roadstead	34. усічена споруда
35. soundings	35. підводна гряда, гребінь
36. track	36. міняти курс
37. to steer for,	37. середній рівень повної води
38. to alter course	38. загострена вершина
39. truncated structure	39. топова фігура
40. mean high water	40. повертати в зворотний бік

1. steel	1. затемнення
2. refuse	2. фарватер
3. angle	3. прискорювати
4. accelerate	4. досягати
5. attain	5. омивається
6. average	6. сталь
7. commence	7. тимчасовий
8. current	8. чотирикутний
9. deflect	9. відходи
10. diurnal	10. водорості
11. ebb	11. мілину
12. eddy	12. відлив
13. octagonal	13. кут
14. quadrangular	14. середній
15. eclipse	15. бурун, прибій
16. elevation	16. відхиляти
17. exhibit	17. циліндр
18. flash	18. денний, добовий
19. can	19. вир
20. chequered	20. восьмикутний
21. fairway	21. виставляти
22. awash	22. скеля
23. bank	23. проблиск
24. breaker	24. чотирикутний
25. cliff	25. бурхливе море
26. detached	26. відпрацьоване масло
27. temporary	27. велика осаду
28. weed	28. правила руху
29. cast anchor	29. висота над рівнем моря
30. heavy draught	30. постійну течію
31. lie at anchor	31. стояти на якорі
32. heavy sea	32. несприятливий вітер
33. foul wind	33. постійні зміни
34. good holding ground	34. пофарбований в шаховому порядку
35. traffic regulations	35. віддати якір
36. constant alterations	36. окремо лежить
37. to give a berth	37. триматися подалі від
38. to keep an offing	38. добре тримає ґрунт
39. to strictly adhere to	39. строго дотримуватися
40. waste oil	40. обійти на значній відстані

Картки по перевірці репродуктивних знань вивченого за третій рік навчання в НУ
ОМА лексичного матеріалу.

Картка № 2

<ol style="list-style-type: none"> 1. вимога 2. примітний 3. створ 4. конус 5. облік зносу течією 6. повна вода в квадратуру 7. добовий 8. зручний 9. мала вода, відлив 10. попереду, по носі 11. давати пеленг 12. встановлювати 13. дозвіл на свобод. практику 14. створні знаки 15. військове судно 16. свисток 17. зводити 18. пройти чисто від 19. відзначати 20. великий 21. хрест 22. вершина 23. підходити, наближатися 24. судноводіння 25. обертається 26. швартовать 27. затьмарює 28. пофарбований 29. на траверзі 30. задній 31. обслуговуються 32. споруда 33. дозволяти 34. колона 35. обійти на великій відстані 36. циліндр 37. причал 38. перевернутий 39. стати на якір 40. ґрунт, дно 	
---	--

- | | |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none">1. підводний2. черепашки3. круглий4. невеликий5. плавучий6. швартові7. пофарбований8. коса9. невеликий10. гравій11. несвітними12. облямовувати13. стовп, жердина14. споруда15. ажурна опора16. мілина17. протягати18. протитечія19. швидкість20. сажень21. стовп22. відкритий23. діапазон24. заборонений25. провідний26. глина27. маяк28. послаблювати29. щогла30. бетон31. віха32. сизигія33. якірна стоянка34. відмінна глибина35. середня швидкість36. триматися в стороні від37. найменша глибина38. гратчаста опора39. мала вода в сизигію40. затонуле судно | |
|--|--|

- | | |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none">1. увінчувати2. підводний3. гудок4. порушення5. смуга6. потік7. цегла8. щільний9. перевищувати10. примикаючий11. квадратура12. залізо13. прилив14. рівень15. знак16. галька17. рейд18. мул19. середній20. рейд21. галька22. укритий, захищений23. риф24. сповільнювати25. безпечний26. виміри27. в'язкий28. шлях судна29. круговий30. припис31. правити на32. відповідний33. сміття34. усічена споруда35. підводна гряда, гребінь36. міняти курс37. середній рівень повної води38. загострена вершина39. топова фігура40. повертати в зворотний бік | |
|--|--|

<ol style="list-style-type: none">1. затемнення2. фарватер3. прискорювати4. досягати5. омивається6. сталь7. тимчасовий8. чотирикутний9. відходи10. водорості11. мілину12. відлив13. кут14. середній15. бурун, прибій16. відхиляти17. циліндр18. денний, добовий19. вир20. восьмикутний21. виставляти22. скеля23. проблиск24. чотирикутний25. бурхливе море26. відпрацьоване масло27. велика осаду28. правила руху29. висота над рівнем моря30. постійну течію31. стояти на якорі32. несприятливий вітер33. постійні зміни34. пофарбований в шаховому порядку35. віддати якір36. окремо лежить37. триматися подалі від38. добре тримає ґрунт39. строго дотримуватися40. обійти на значній відстані	
--	--

Додаток Е

Приклади текстів для перевірки швидкості читання мовчки навчальних лоцій та приклади альтернативних питань до кожного значущого речення.

Навчальна лоція №2

Leading lights are exhibited close south-westward of the town; the front light is shown, at an elevation of 18 feet (5m5) from a red iron framework structure situated on the head of the Custom house pier; the rear light is exhibited at an elevation of 39 feet (11m9), from a red iron framework structure situated on the Custom house. The lights in line, bearing 303, lead to anchorage.

Leading lights are exhibited at elevations, of 31 and 40 feet (9m4 and 12m2), each from a white lantern on a green column on an octagonal base, 20 feet (6m1) in height, at the southern end of the port, and in line, bearing 308, lead through P. entrance. A light is exhibited on the mole.

Within B. the 5m5 line on the southern side is marked by black conical buoys numbered 1, 5, 7 and 9 from seaward and on the northern side by red can buoys numbered 2, 4, 6 and 8 red conical light buoy exhibiting a white occulting light having an eclipse of four seconds duration every eight seconds.

The northern side bank is marked by three black conical buoys each surmounted by a cone. This bank is subject to change. Two posts, each surmounted by a cone with a white vertical stripe, are situated close to the head of the southern mole. In line bearing 114 they lead across the bar. The north-eastern edge of the bar is marked by three wooden posts.

Official pilots for the lake ports can be obtained by application to the Captain of the port. Pilotage is compulsory in the river except for vessels in ballast drawing not more than 6 1/4 feet (1m9). Pilotage is not compulsory for the docks at Antwerp, but is undertaken by a private firm. Pilotage for T. canal is not compulsory, but as the channel is subject to frequent alteration it is not advisable for those without local knowledge. The pilot station is at T. In answer to the pilot signal, vessels are boarded by a pilot outside the bar if the weather permits of so doing. If the pilot cannot get out over the bar, but the channel is considered navigable by an in-coming vessel, signals for steering will be made by the pilot from the pilot boat by waving a blue flag. When weather conditions permit, a pilot can be obtained for conducting a vessel to G.

A reef extends about 3 cables off the eastern side of the island, and about 7 cables off its northern end. A bank, with depths of from 3m7 to 5m5 over it extends about 2 cables off G. point, the western extremity of the island, and fringes its south-western coast. Depths of from 7m3 to 9m1 are found between a quarter of a mile and half a mile off the western and south-western sides of the island. Depths of less than 18m3 extend about 1 1/4 miles south-westward about three-quarters of a

mile westward and 1 3/4 miles north north-eastward from the island. A 14m6 patch lies about 1 3/4 miles southward of C. point.

The best anchorage for small vessels is in 6.4 to 7.3 m, muddy bottom, midway between the end of the Port S. Wharf and N. Island. Large vessels can anchor anywhere between the Port S. and the F point Wharves, avoiding the 18-foot (5.5m) spot 250 yards eastward of the warehouse near the middle of the former. This anchorage affords good shelter in northerly or westerly weather, but is exposed in southerly or south-easterly weather. South-east gales occur two or three times during the winter season.

Masters or agents of all vessels are required to give at least 24 hours' advance notice of the time of arrival of such into the territorial waters of the United States to the Coast Guard Captain of the Port located in the port of arrival. If the vessel is to arrive at a United States port where there is no assigned Coast Guard Captain of the Port such information should be reported to the local Coast Guard District Commander. Vessels which, during the course of their voyage, do not navigate any portions of the high seas are exempt from this requirement. Vessels seeking shelter from the sea shall give advance notice as early as possible.

A surface current with a considerable rate has been observed setting erratically around P.; but observations at a depth of 9 feet (2m7) showed a rate of about half a knot and that it was due mainly to the tidal streams.

Directions: From a position near G. light-and-whistle buoy a vessel should bring S. leading lights into line bearing 053, which will lead through the dredged channel over the bar, altering course to 066° as soon as B. South leading lights are in alignment on that bearing; this alignment should be followed for about 7 cables until B. North leading lights are in line bearing 049. Thence this transit should be maintained until the vessel is northward of J. light- tower, thereafter being guided by the buoyed channel to E. Attention is drawn to the two shoal patches in the channel off F.

Питання до навчальної лоції № 2

1. Are leading lights are exhibited close south-westward or north-eastward of the town?
2. Is the front or the rear light shown, at an elevation of 18 feet (5m5) from a red iron framework structure?
3. Is the rear light exhibited from a red iron framework structure or a white concrete post situated on the Custom house?
4. Do the lights in line, bearing 303, lead to anchorage or to the roadstead?
5. Are leading lights or clearing marks exhibited each from a white lantern on a green column on an octagonal base?
6. Do leading lights in line, bearing 308 lead through P. entrance or into the channel?
7. Is a light exhibited on the mole or at sea?

8. Is the 5m5 line Within B. on the southern side is marked by black conical buoys or by red cylinders?
9. Is this line marked on the northern side by red can buoys or blue conical beacons?
10. Is the northern side bank marked by three black conical buoys each surmounted by a cone or a cross?
11. Is this bank stable or is it a subject to change?
12. Do the two posts, each surmounted by a cone with a white vertical stripe, in line bearing 114 lead across the bar or along the canal?
13. Is the north-eastern edge of the bar marked by three wooden posts or by two iron staffs?
14. Can official pilots for the lake ports be obtained by application to the Captain of the port or the ship's Master?
15. Is pilotage is compulsory in the river except for vessels in ballast or the vessels carrying explosives?
16. Is pilotage compulsory or recommended for the docks at Antwerp?
17. As T. channel is a subject to frequent alteration, is pilotage there compulsory or advisable for those without local knowledge?
18. Are vessels boarded by a pilot outside or inside the bar if the weather permits of so doing?
19. If the channel is considered navigable by an in-coming vessel, will signals for steering be made by the pilot from the pilot boat by waving a blue or a green flag?
20. Can a pilot be obtained for conducting a vessel to G in any weather or only when weather conditions permit?
21. Does a reef extend about 3 cables off the eastern side of the island or from the pier?
22. Does a bank, with depths of from 3m7 to 5m5 over it extends about 2 cables off the western extremity of the island or off the eastern side of the island? and fringes its south-western coast.
23. Does a bank or a reef fringe the south-western coast of the island?
24. Are depths of 7m3 or patches with the same depth over them found between a quarter of a mile and half a mile off the western side of the island?
25. Does a 14m6 patch lie about 1 3/4 miles southward or northward of C. point?
26. Is the best anchorage or prohibited anchorage for small vessels, muddy bottom, situated midway between the end of the Port S. Wharf and N. Island?
27. Can large or small vessels anchor anywhere between the Port S. and the F. point eastward of the warehouse?
28. Does this anchorage afford good shelter in northerly or westerly weather, but exposed in southerly or south-easterly weather?

29. Are Masters or agents of all vessels required to give at least 24 or 12 hours' advance notice of the time of arrival?
30. Is a rate of about half a knot observed in a depth of about 9 feet and caused mainly by the tidal streams or currents?

Виробничі ситуації з перевірки навчально-виробничих умінь на основі запрограмованого початку виробничих процесів № 2

1. Leading lights are exhibited close south-westward of the town; these lights in line, bearing 303...
2. Leading lights are exhibited at elevations, each from a white lantern on a green column on an octagonal base, 20 feet in height, at the southern end of the port, and in line, bearing 308 lead ...
3. Within B. the 5m5 line on the southern side is marked by black conical buoys numbered 1, 5, 7 and 9 from seaward and on the northern side ...
4. The northern side bank is marked by three black conical buoys each surmounted by a cone. This bank is ...
5. Two posts, each surmounted by a cone with a white vertical stripe, are situated close to the head of the southern mole. In line bearing 114 they lead ...
6. Official pilots for the lake ports can be obtained by ...
7. Pilotage is compulsory in the river except for vessels ...
8. Pilotage is not compulsory for the docks at Antwerp, but ...
9. Pilotage for T. canal is not compulsory, but as the channel is subject to frequent alteration it is not advisable ...
10. In answer to the pilot signal, vessels are boarded by a pilot outside the bar if the weather ...
11. If the pilot cannot get out over the bar, but the channel is considered navigable by an in-coming vessel...
12. When weather conditions permit, a pilot can be obtained ...
13. A reef extends about 3 cables off the eastern side of the island, and should be given a berth of about 7 cables off ...
14. A bank, with depths of from 3m7 to 5m5 over it extends about 2 cables off G. point, the western extremity of the island, and fringes ...
15. Depths of from 7m3 to 9m1 are found between ...
16. A 14m6 patch lies about 1 3/4 miles southward of ...
17. The best anchorage for small vessels is in 6.4 to 7.3 m, muddy bottom lies ...
18. Large vessels can anchor anywhere between the Port S. and the F point Wharves, avoiding ...
19. This anchorage affords good shelter in northerly or westerly weather, but is exposed ...

20. Masters or agents of all vessels are required to give at least 24 hours' advance notice ...
21. If the vessel is to arrive at a United States port where there is no assigned Coast Guard Captain of the Port ...
22. Vessels which, during the course of their voyage, do not navigate any portions of the high seas are exempt from ...
23. Vessels seeking shelter from the sea shall give advance notice ...
24. A surface current with a considerable rate has been observed ...
25. Observations at a depth of 9 feet showed a rate of about half a knot and that it was due mainly to ...
26. From a position near G. light-and-whistle buoy a vessel should bring...
27. S. leading lights in line bearing 053 will lead through ...
28. South leading lights are in alignment on that bearing; this alignment should be followed for about ...
29. North leading lights are in line bearing 049. Thence this transit should be maintained until the vessel ...
30. Attention should be given to the two shoal patches ...

Навчальна люція №3

About 1 3/4 miles north-westward of O. a dam extends for about 2 miles from the coast of A.; a wall at its eastern end forms the north-western side of M Four lights are exhibited from this wall; the south-western, at an elevation of 22 feet (6m7), from a red lantern on a tank with white steps, 13 feet (4m0) in height, situated on the south-eastern extremity of the southern groyne. The other three lights, at the same elevation, and from similar structures, situated, respectively, at the head of the third and fifth groynes from southward and at the north-eastern extremity of the wall.

Three black can buoys and a black spar buoy, the positions of which are not shown on the chart, mark the channel in B. The edges of the dredged area in the eastern part of S are marked by spar buoys.

A beacon with black triangular topmark, stands in B. about half a cable northward of the northern end of K. The edges of the shoal water in the western and northern parts of B. are marked by a number of beacons A can buoy, painted in red and white horizontal bands is moored about half a mile northward of P. and marks the outer edge westward of the head of the western pier.

Two rectangular leading beacons painted white with an orange vertical stripe and fitted with a whistle are situated on the eastern side of the Hot Harbour. They sound a signal at night for life saving purposes and exhibit fixed revolving lights which can be visible at the distance of 5 miles.

Pilotage is compulsory everywhere in the waters of the Canal Zones. Vessels are boarded either on arrival inside the breakwaters or at the anchorage. Vessels desiring a pilot to meet them

outside the breakwaters should remain there and make a signal to that effect Pilots leave out-going vessels only after passing the light-beacon situated about 1 1/4 cables westward of C. mole and when the vessel is steadied on her course. If desired the pilot will accompany the vessel to just within the breakwaters. An extra charge will be made if the pilot is required to take the vessel through the breakwaters, either in ward or outward bound. In fine weather, the pilot boards vessels outside the estuary but in bad weather, he will direct the vessel with a blue flag from the quay head. The flag held vertically, indicates that the bar can be taken, and that the vessel should continue her present course, if the flag is inclined to the pilot's right, the vessel should alter course to port, if to his left, she should alter course to starboard So long as the flag is held upright, the vessel should keep a steady course. Should it be dangerous for the vessel the bar, the flag is waved. In addition to this signal, two pendants, one with a white fly, and the other blue with yellow stripes, are displayed at quay head, indicating that the harbour is closed, owing to the bar being impracticable pilotage is compulsory for foreign vessels of more than 50 tons.

The bar outside the entrance is semicircular in form, the area with 11 m or less, extending from a point 1/2 mile westward from Point B. to a point nearly 1 mile off-shore 3 miles southward from Point L. The extreme outer point is 5 1/2 miles south-westward from Point B. This is also the narrowest part, the distance between the inner and outer 11 m curves being little over 1/4 mile. The northern part is the shoalest and is known as Four Fathom Bank, within the limits of which is a small area of less than 7.3 m locally known as the which name is said to have originated from the fact that schooners from B. Bay frequently lost their deck loads of potatoes while crossing it Over the remainder of the bar (except the dredged portion of the Main Ship Channel) the depths range from 31 to 36 feet (9.4 to 1 m), the deepest water being found near the southern end, which is nearly 1 mile wide. The depths as a rule vary but little year to year, with a slight tendency to increase. The depths in ap proaching are regular and decrease gradually to about fathoms (14.6 m) and then abruptly to the crest of the bar. Inside the bar he depth increases slowly and regularly to the entrance.

Anchorage may be had within the limits defined in the above regulations, but the swinging room is limited, and vessels seldom anchor, preferring to go to one of the mooring buoys maintained rare but is by the city. During heavy northerly weather, which occasionally occurs during the winter months, the anchorage is un comfortable, and vessels at the wharves may have to haul out into he stream.

Inner harbour, vessels over 20 feet draft must not exceed 6 nautical miles per hour; under 20 feet draft must not exceed 10 nautical miles per hour.

No master of a vessel or any other person whomsoever shall deposit, discharge, or throw into the waters of Angeles Bay within the corporate limits of the city of Port Angeles, any ballast

material that will sink, except in pursuance of a written permit authorizing the same, signed by the harbour master of the city of Port Angeles.

At Freetown the tidal streams are considerably influenced by the currents; inshore, southward of F. cape, the current usually sets southward; further northward, however, a northerly set may be experienced, particularly during the south-west monsoon. The influence of this counter-current rapidly diminishes offshore and about 20 miles from the coast the current usually sets southward.

Directions. A vessel proceeding through C. channel from south-eastward, if coming from the vicinity of O. (Lat. 43°37' N., 15°35' E.), should follow the directions given on page 293. After passing northward of P. and the dangers off-lying S., she should keep near K until past the group of islets in the entrance to the channel. Thence she should steer in mid channel passing north-eastward of S. and between C., on the western side, and B. (43 53' N., 15°15' E.), on the eastern side. Approaching from a vessel should steer for M and eastward of that islet.

Питання до навчальної лоцїї № 3

1. Does a dam extend for about 2 miles from the coast of A or from a wall at its eastern end?
2. Does a wall or a breakwater at its eastern end form the north-western side of M?
3. Are two or four lights exhibited from the wall?
4. Is a red lantern or a white light on a tank with white steps, 13 feet in height, situated on the south-eastern extremity of the southern groyne?
5. Are the other three lights, at the same elevation, and from similar structures, situated at the north-eastern or southern extremity of the wall?
6. Do two white beacons or three black can buoys, the positions of which are not shown on the chart, mark the channel in B?
7. Are the edges of the dredged area in the eastern part of S are marked by spar buoys or by pillar beacons?
8. Does a beacon with black triangular topmark or a lighthouse stand in B. about half a cable northward of the northern end of K?
9. Are the edges of the shoal water or a rock in the western and northern parts of B. marked by a number of beacons?
10. Does a can buoy or lighted beacon, painted in red and white horizontal bands mark the outer edge westward of the head of the western pier?
11. Are two rectangular leading beacons situated on the eastern side of the Hot Harbour painted white with an orange vertical stripe fitted with a whistle or a conical topmark?
12. Do these leading beacons sound a signal at all times or only at night for life saving purposes?
13. Is pilotage compulsory or recommended everywhere in the waters of the Canal Zones?

14. Are the vessels boarded on arrival inside the breakwaters or at the anchorage?
15. Should vessels desiring a pilot to meet them outside the breakwaters make a signal to that effect or contact the Pilot Station by VHF?
16. Do pilots leave out-going vessels before or after passing the light-beacon?
17. Will the pilot accompany the vessel to just within the breakwaters or to the berth?
18. Will an extra charge be made if the pilot is required to take the vessel through the breakwaters or is this a free service?
19. Will the pilot board vessels outside or inside the estuary in fine weather?
20. Will the pilot direct the vessel with a blue flag from the quay head or from the port entrance in bad weather?
21. Does the flag held vertically indicate that the vessel should continue her present course or that she should stop and wait for further instructions?
22. Is the flag inclined to the pilot's right indicate that the vessel should alter course to port or to starboard?
23. Is the flag waved or kept still if it is dangerous for the vessel to cross the bar?
24. Do the two pendants displayed in addition at quay head, indicate that the harbour is closed or free for entering?
25. Is pilotage compulsory or advisable for foreign vessels of more than 50 tons owing to the bar being impracticable?
26. Is the northern part known as Four Fathom Bank the shoalest or the deepest?
27. Do the depths vary a little year to year with a slight tendency to increase or to decrease?
28. Is the anchorage safe or uncomfortable during heavy northerly weather, which occasionally occurs during the winter months?
29. Should vessels over 20 or 30 feet draft not exceed 6 nautical miles per hour in the inner harbour?
30. Are the tidal streams considerably influenced by the currents or by the monsoons at Freetown?

*Виробничі ситуації з перевірки навчально-виробничих умінь на основі
запрограмованого початку виробничих процесів № 3*

1. Three black can buoys and a black spar buoy, the positions of which are not shown on the chart...
2. The edges of the dredged area in the eastern part of S are marked ...
3. The edges of the shoal water in the western part of B. are marked by ...
4. A can buoy, painted in red and white horizontal bands is moored about half a mile northward of P. and marks ...

5. Two rectangular leading beacons painted white with an orange vertical stripe and fitted with a whistle sound a signal at night for ...
6. Pilotage is compulsory everywhere in ...
7. Vessels are boarded either on arrival inside the breakwaters or ...
8. Vessels desiring a pilot to meet them outside the breakwaters should remain there and make ...
9. Pilots leave out-going vessels only after passing ...
10. If desired the pilot will accompany the vessel to ...
11. An extra charge will be made if the pilot is required to ...
12. In fine weather, the pilot boards vessels ... but in bad weather...
13. The flag held vertically, indicates that the bar can be taken, and that the vessel should ...
14. If the flag is inclined to the pilot's right, the vessel should alter course to port, if to his left, she should ...
15. So long as the flag is held upright, the vessel should ...
16. If the flag is waved it is dangerous for the vessel ...
17. Two pendants, one with a white fly, and the other blue with yellow stripes, are displayed at quay head, indicating that ...
18. Owing to the bar being impracticable pilotage is compulsory for ...
19. The northern part is the shoalest and is known as ...
20. Over the remainder of the bar (except the dredged portion of the Main Ship Channel) the depths range ...
21. The deepest water being found ... which is nearly 1 mile wide.
22. The depths as a rule vary but little year to year, with a slight tendency to-
23. Anchorage may be had within the limits defined in the above regulations, but the swinging room is limited, and vessels ...
24. During heavy northerly weather, which occasionally occurs during the winter months, the anchorage is ...
25. Inner harbour, vessels over 20 feet draft must not ...
26. No master of a vessel or any other person whomsoever shall deposit, discharge, or throw into the waters ...
27. At Freetown the tidal streams are considerably influenced by the currents; further northward, however, ships may experience ...
28. Directions. A vessel proceeding through C. channel from south-eastward, if coming from the vicinity of O. should ...
29. After passing northward of P. and the dangers off-lying S., the ship should ...
30. Approaching from a vessel should steer for ...

W. light is exhibited, at an elevation of 180 feet (54m9), from a red, square, stone tower, 171 feet (52m1) in height, situated on the western end of C. S. leading lights are situated about 2 1/4 miles east-eastward of W. lighthouse. The front light is exhibited, at an elevation of 35 feet (10m7), from a mast with square daymark; the rear light from a framework tower, 92 feet (28m0) in height, standing about 2 cables farther east-south-eastward. These two lights in line, bearing 102, lead through the entrance to S.

The waters are marked in accordance with the following lateral system of buoyage: The term "starboard-hand" denotes that side which would be on the right hand of the mariner when approaching or entering a harbour, river or estuary from seaward. The term "port-hand denotes the left hand of the mariner in the same circumstances. In channels which are open to the sea at either end, the following rules for applying the system are observed. Vessels proceeding in a southerly direction along the Atlantic coast northerly and westerly direction along the Gulf coast and in a northerly direction along the Pacific coast considered as proceeding in outwards. Note. Lighted buoys, sound buoys, and buoys, which may be used to mark the centre-lines and the sides of channels, have no shape significance.

Buoys marking the starboard side of a channel and buoys marking wrecks or obstructions which must be left on the mariner starboard hand, are coloured red and are conical in shape. They may also be distinguished by having even numbers painted on them in white. If lighted, the light may be white or red, and its characteristic, fixed, flashing, occulting or quick flashing. Quick-flashing light buoys are used to mark important turns, wrecks, etc. where particular caution is required.

Buoys marking the port side of a channel and buoys marking wrecks or obstructions which must be left on the mariner's port hand, are coloured black and are can-shaped; they may also be distinguished by having odd numbers painted on them in white. If lighted, the light may be white or green, and characteristic, fixed, light-buoys flashing, occulting or quick-flashing. Quick-flashing light-buoys are used to mark important turns, wrecks, etc., where particular caution is required.

Buoys marking the centre-line of a channel are painted in black and white vertical stripes; they are not numbered but may be distinguished by having letters painted on them. The shape of these buoys has no significance.

Pilotage is divided into Zones I and II, the dividing line between which is at the entrance to canal. Pilots for both zones must observe the Customs and Quarantine regulations. In addition to the pilots for Zone I and Zone II there are Harbour pilots.

Pilotage is not compulsory, but pilotage dues must be paid by all vessels exceeding 500 tons, even if a pilot is not employed. Deep-draught vessels are advised to embark a Zone II pilot since

these pilots, besides being familiar with the locality are conversant with local navigation rules and procedure in thick weather.

Pilotage in canal is carried out by special canal pilots who must be conveyed as passengers if so required.

A shoal, with a depth of 10m 1 over it, lies about 22 miles eastward of B. rock and about 6 miles off the edge of M. bank. 4. This small black barren rock (Lat. 12°02' N., Long. 83°02' W.) is 4 feet (1m2) high, and receives its name from the sea occasionally spurting up through a hole, like the spouting of a whale. It is situated about 38 miles eastward of B. bluff. There are depths of 18m3 within a quarter of a mile of this rock, and depths of less than 36m6 extend about 1 1/2 miles east-south-eastward and 1 1/4 miles eastward from it 5. Two 18m3 patches are situated about 15 miles north-eastward and 11 1/4 miles north-westward, respectively of L. island, and there is a bank, with depths of from 16m5 to 18m3 over it, about 16 miles northward of the same island.

Anchorage can be had anywhere in the channel and off S., except in a lane 1,000 feet wide, the centre line of which extends southward from the south end of Atlantic Street (street along west water front of S. and leading to the F. Railroad wharf) to the ferry wharf at C. Anchorage can be had in the channel eastward of this lane in depths of 5.5 to 12.8 m. A fairway must be left clear for passing vessels. Vessels outside the entrance, waiting for a pilot, will find good anchorage in 11.0 to 16.4 m anywhere eastward the line joining the bell and whistling buoys. The anchorage grounds above the municipal piers occupied by naval craft when the fleet is in home waters.

ITALIAN PORTS: Sailing vessels, boats under steam or otherwise, and tugs or other small craft within a radius of the entrance or within the waters of the above port must keep clear of all steam vessels entering leaving. Steam vessels observing a breach of these regulations should give not less than four blasts on their whistle or sirens.

Inside Cape S. the tidal streams follow the direction of the channel. At the anchorage off own, the easterly stream commences about 5 hours before high water at Freetown and the westerly stream about one hour after high water. In the rainy season the stream is very strong, some attaining a rate of 5 knots.

The navigation of the southern end of S. canal presents no difficulty. A vessel using the middle passage, should pass between L. and P giving the latter a berth of about 11/2 cables. Vessel with deep draught, if proceeding into S. canal, should steer south-eastward from a position about 4 cables north-eastward of p., until the northern extremity of the fort of Sv. Nikola bears about 022° and is open south-eastward of the light-tower on H, when she may steer for the northern extremity of the fort of Sv. Nikola, bearing 0220 and alter course for the entrance when the light-tower on R. A vessel approaching by the northern passage must pass through S. and steer a mid-channel course

between O. and the mainland, passing 4 cables north-eastward of P., whence she should steer as directed above.

Питання до навчальної лоції № 4

1. Is W. light exhibited, at an elevation of 180 feet from a red, square, stone tower or from a conical post 171 feet in height, situated on the western end of C.?
2. Are S. leading lights situated about 2 1/4 miles east-eastward of W. lighthouse or of N. breakwater?
3. Is the front light exhibited at an elevation of 35 feet from a mast with square daymark or from a framework tower?
4. Is the rear light exhibited from a from a square mast or from a framework tower, 92 feet in height, standing about 2 cables farther east-south-eastward?
5. Do these two lights in line bearing 102, lead through the entrance to S or to the anchorage?
6. Does the term "starboard-hand" denote the side which would be on the right or left hand of the mariner when approaching or entering a harbour, river or estuary from seaward?
7. Are vessels proceeding in a southerly direction along the Atlantic coast northerly and westerly direction considered as proceeding inwards or outwards?
8. Do the lighted buoys, sound buoys, and buoys, which may be used to mark the centre-lines and the sides of channels have no colour or shape significance?
9. Are buoys marking wrecks or obstructions which must be left on the mariner starboard hand, coloured red or green?
10. May buoys marking wrecks or obstructions be distinguished by having even or uneven numbers painted on them in white?
11. May the light exhibited by these buoys be flashing white or isophase yellow?
12. Are quick-flashing light buoys used to mark important turns, wrecks or places of permanent anchorage?
13. Are the buoys marking wrecks or obstructions which must be left on the mariner's port hand coloured black or red and do are they cone or can-shaped?
14. Are buoys marking the centre-line of a channel painted in red or in black and white vertical stripes?
15. Is the dividing line between Zones I and II is at the entrance to canal or into the port?
16. Must pilots for both zones observe the Customs or Harbour regulations.
17. Is pilotage compulsory or optional?
18. Must pilotage dues be paid by all vessels or only by ships not employing the pilot?
19. Is pilotage in the canal carried out by special canal pilots or by passengers if so required?

20. Does a shoal, with a depth of 10m l over it, lie about 22 miles eastward of B. rock or of the edge of M. bank.
21. Is his small black barren rock situated about 38 miles eastward or westward of B. bluff?
22. Are there depths of 18m3 over the rock or within a quarter of a mile of this rock?
23. Are the two 18m3 patches situated about 15 miles north-eastward of L. island or from a bank northward of the same island?
24. Can anchorage can be had anywhere in the channel and off S., except in a lane 1,000 feet wide, or opposite the pier?
25. Must a fairway must be left clear for passing or for anchoring vessels?
26. Is the anchorage grounds above the municipal piers occupied by naval craft or by merchant marine?
27. Must sailing vessels and other small craft or large merchant ships within a radius of the entrance or within the waters of the above port keep clear of all steam vessels entering or leaving?
28. Should steam vessels observing a breach of these regulations give not less than four or six blasts on their whistle?
29. Is the westerly stream rather weak or strong in the rainy season inside Cape S.?
30. Does the navigation of the southern end of S. canal present much or no difficulty?

Виробничі ситуації з перевірки навчально-виробничих умінь на основі запрограмованого початку виробничих процесів № 4

1. W. light is exhibited, at an elevation of 180 feet from a red, square, stone tower, 171 feet in height, situated ...
2. The leading lights are situated about 2 1/4 miles east-eastward of W. lighthouse, and when in line, bearing 102, lead through ...
3. The term "starboard-hand" denotes that side which would be on the right hand of the mariner when approaching or entering ...
4. The term "port-hand denotes the left hand of the mariner ...
5. Vessels proceeding in a southerly direction along the Atlantic coast and in a northerly direction along the Pacific coast are considered as ...
6. Lighted buoys, sound buoys, and buoys, which may be used ... have no shape significance.
7. Buoys marking marking the starboard side of a channel and buoys marking wrecks or obstructions which must be left by the mariner on ...
8. Quick-flashing light buoys are used to mark ... where particular caution is required.
9. Buoys marking the port side of a channel and buoys marking wrecks or obstructions which must be left by the mariner...

10. Pilotage is divided into Zones I and II, the dividing line between which is ...
11. Pilotage is not compulsory, but pilotage dues must be paid by all vessels exceeding ...
12. Deep-draught vessels are advised to embark ...
13. Pilotage in canal is carried out by special canal pilots who must be ...
14. A shoal, with a depth of 10m l over it, lies about 22 miles eastward of B. rock and should be given a berth of .
15. There are depths of 18m3 within a quarter of a mile of this rock, and depths of less than 36m6 extend about ...
16. Two 18m3 patches are situated about 15 miles north-eastward and 11 1/4 miles north-westward, respectively of ...
17. Anchorage can be had anywhere in the channel and off S., except ...
18. A fairway must be left clear for ...
19. Vessels outside the entrance, waiting for a pilot, will find good anchorage in ...
20. The anchorage grounds above the municipal piers occupied by ...
21. Sailing vessels, boats under steam or otherwise, and tugs or other small craft within a radius of the entrance or within the waters of the above port must ...
22. Steam vessels observing a breach of these regulations should ...
23. Inside Cape S. the tidal streams follow the direction of ...
24. At the anchorage off own, the easterly stream commences about 5 hours before high water at Freetown and the westerly stream about ...
25. In the rainy season the stream is very strong and ...
26. The navigation of the southern end of S. canal presents ...
27. A vessel using the middle passage, should ...
28. If proceeding into S. canal, ships should steer ...
29. From the northern extremity of the fort of Sv. Nikola, bearing 022 ships should alter course for ...
30. A vessel approaching by the northern passage must pass ...

Навчальна лоція №5

S. light (28°28' N., Long. 120°14' W.) is exhibited, at an elevation of 28 feet (8m5), from a dark grey hexagonal tower, 21 feet (6m4) in height, situated on the root of M. This light is difficult to distinguish at a distance owing to numerous powerful lights on the mole. A light is exhibited, at an elevation of 35 feet (10m7) from a small round concrete tower on the head of M. A light is exhibited, at an elevation of 26 feet (7m9), about 80 yards (73m1) from the head of M. A light is exhibited, at an elevation of 17 feet (5m2), from a hut, situated on the head of M.

To indicate that there is no passage between these islets, this bank is marked by three circular stone beacons on square bases, each 5 feet (1m5) high, the northern painted black and surmounted by a cone, the southern painted red and surmounted by a cylinder, and the middle beacon painted red and black and surmounted by a ball. An iron pole beacon, painted red and black in horizontal bands, surmounted by a red ball, and 23 feet (7m0) high, stands on this rock. On the northern side of H., about half a mile south-eastward of P., its north-western extremity, two beacons, painted in blue and white bands, each surmounted by a white disk, half a cable apart and bearing 175 in line, indicate the direction of a telegraph cable as shown on the chart. A white conical buoy is moored about 8 cables northward of the beacons. Anchoring and trawling are prohibited in the vicinity of the cable. An iron staff, 10 feet (3m0) high, surmounted by a framework ball, both painted red and black in horizontal bands, marks this shoal, but it is liable to be washed away and cannot be relied upon. This beacon is difficult to distinguish even in favourable visibility.

Pilotage between the sea and B. is carried out by the sea pilots and above B. point by river pilots. The sea pilots are embarked and disembarked from the pilot vessel, which cruises in the vicinity, and northward of V. light-vessel (Lat. 53°52' N., Long. 7°53' E.). River pilots are stationed at B. Pilots for D. are stationed at E.

Pilotage in the neighbourhood of Venezia is divided into two sections. The first section begins from a line joining P. lighthouses, and includes P. and C. (Lat. 45°14' N., Long. 12°18' E.) The second section comprises the channels which, from the interior of P. and L., lead to the various anchorages off Venezia. The first section is subdivided into two sectors outer and inner; outer is comprised between the line joining P. lighthouses and that joining lighthouses; the inner sector embraces the remainder. In the first section pilotage is optional both on arrival and except in the second section it is compulsory for vessels, some for those not over 250 tons register, dredging vessels, and other belonging to the Naval service.

Anchorage may be had anywhere in the outer harbour except in areas within 1,000 feet of the established pierhead lines. Anchoring or mooring in any channel of the harbour is prohibited unless the vessel be securely moored both fore and aft. Anchoring or mooring in the turning basin is forbidden under all circumstances. There are 200 acres of anchorage grounds between the 30 foot (9.1m) contour and the breakwater, and 300 acres of additional anchorage between the 20 and 30 foot (6.1 and 9.1m.) contours. The "Santa Ana" a local and exceptional wind of considerable strength from the eastward, is the only wind dangerous to vessels anchored inside the breakwater. With such a wind all small vessels should seek shelter in the inner harbour, but large vessels with good ground tackle will have no difficulty in holding on.

Bengal rocks consist of two groups, of which the north-western, which is of a black colour and dries 3 feet (0m9), lies 4 1/2 miles westward of S. point; shoal ground with a depth of 9 feet (2m7) at its outer end, extends 1/2 miles further westward. The reef extending from I. is marked by two white square beacons westward of C., these two beacons in line, bearing about 291 lead through the entrance, and when a third and similar beacon, on the northern part of C. comes in sight, the anchorage can be steered for. This entrance is generally used with winds between north and east.

EAST LONDON: At certain of the harbours where pilotage is not compulsory the Administration may, for reason of Convenience and in the interests of shipowners, appoint pilots who are servants of the Administration. Immediately upon arrival at a harbour of any ship having on board inflammable liquids in bulk, the master shall furnish particulars thereof in writing to the Port Captain. The master of every such ship shall, while remaining within the limits of the harbour, conspicuously display by day a red flag no less than 3 feet square, with a white circular centre 6 inches in diameter, and by night a red light at the masthead or where it can best be seen but not less than 20 feet above the deck.

It is also reported that, between Shoals of A. light-and-whistle buoy and Cape S., the stream sets northward with the rising tide at Freetown and southward with the falling tide, at an estimated rate of one knot at springs and half a knot at neaps.

A fresh wind against the flood stream rises a heavy sea in the shallow S., but as soon as the stream turns, the sea moderates appreciably and the passage through the channel becomes practicable. With the south-west-going tidal stream in the offing and strong westerly wind blowing, it is advisable not to enter until the north-east-going stream has well set in, at 2 hours or less before high water at H., by this time the sea will have abated and there will be less danger of a ground swell. Strong westerly to north-westerly winds cause a heavy ground swell, making it dangerous to enter Z. In these circumstances there are probably better chances of making a safe entry at H. Off K. (Lat. 51°50' N., Long. 3°59' E.) the channel is very narrow and a sharp turn southward has to be made when passing from S. into N. The buoyage is the only guide.

Питання до навчальної лоції № 5

1. Is S. light is exhibited, at an elevation of 28 feet from a dark grey hexagonal tower or from a horizontally striped white and red lighthouse?
2. Is this light difficult to distinguish at a distance owing to reduced visibility or to numerous powerful lights on the mole?
3. Is a light exhibited at an elevation of 35 feet (10m7) from a small round concrete tower or from a rectangular post on the head of M?

4. Is the rock or the bank marked by three circular stone beacons on square bases, each 5 feet (1m5) high?
5. Is an iron pole beacon, painted red and black in horizontal bands, surmounted by a green cone or by a red ball?
6. Do the two beacons, painted in blue and white bands, each surmounted by a white disk, half a cable apart and bearing 175 in line, indicate the direction of a telegraph cable or a quarantine anchorage as shown on the chart?
7. Are anchoring and trawling allowed or prohibited in the vicinity of the cable?
8. Does an iron staff, 10 feet (3m0) high, surmounted by a framework ball, both painted red and black in horizontal bands, mark the rock or the shoal?
9. Is this iron staff liable to be washed away or can be relied upon?
10. Is his beacon easy or difficult to distinguish in favourable visibility?
11. Is pilotage between the sea and B. carried out by the sea or by river pilots?
12. Are the sea pilots embarked and disembarked from the pilot vessel, which cruises in the vicinity or northward of V. light-vessel?
13. Are river pilots stationed at B. or at E.
14. Is pilotage in the neighbourhood of Venezia divided into two or four sections?
15. Does the first section begin from a line joining P. lighthouses or from the line of breakwaters?
16. Does the second section comprise the channels which leads to the various anchorages or berthing places?
17. Is the first section subdivided into two or three sectors?
18. Is in the first section pilotage compulsory or optional on arrival?
19. Is in the second section pilotage compulsory for vessels below or over 250 tons register?
20. May Anchorage be had anywhere in the outer harbour or except some areas?
21. Is anchoring or mooring in any channel of the harbour allowed or prohibited?
22. Is anchoring or mooring in the turning basin permitted or forbidden under all circumstances?
23. Is "Santa Ana a local and exceptional wind or current of considerable strength from the eastward?
24. Is this the only wind or just one of the winds dangerous to vessels anchored inside the breakwater?
25. Should all vessels or only small vessels seek shelter in the inner harbour with such a wind?
26. Do Bengal rocks consist of two or more groups, of which the north-western is of a black colour and dries 3 feet?

27. Should the master of any ship having on board inflammable liquids in bulk, furnish particulars thereof in writing to the Port Captain immediately upon arrival at a harbour or 24 hours in advance?
28. Does the stream set northward or southward with the rising tide at Freetown?
29. Does a fresh wind against the flood stream or against the current rise a heavy sea in the shallow S?
30. Is the buoyage or the chart the only guide in the area?

Виробничі ситуації з перевірки навчально-виробничих умінь на основі запрограмованого початку виробничих процесів № 5

1. S. light is exhibited, at an elevation of 28 feet (8m5), from a dark grey hexagonal tower, 21 feet (6m4) in height, situated ...
2. This light is difficult to distinguish at a distance owing ...
3. A light is exhibited, at an elevation of 35 feet (10m7) from a small round concrete tower on ...
4. To indicate that there is no passage between these islets, this bank is marked by ...
5. An iron pole beacon, painted red and black in horizontal bands, surmounted by a red ball, and 23 feet (7m0) high, stands ...
6. On the northern side of H., about half a mile south-eastward of P., its north-western extremity, two beacons, painted in blue and white bands, each surmounted by a white disk, indicate ...
7. Anchoring and trawling are prohibited in the vicinity ...
8. An iron staff, 10 feet (3m0) high, surmounted by a framework ball, both painted red and black in horizontal bands, marks ...
9. This iron staff is liable to be washed away and ...
10. This beacon is difficult to distinguish even ...
11. Pilotage between the sea and B. is carried out by ...
12. The sea pilots are embarked and disembarked from ...
13. Pilotage in the neighbourhood of Venezia is divided into ...
14. The first section begins from a line joining P. lighthouses, and includes
15. The second section comprises the channels which, from the interior of P. and L., lead to ...
16. The first section is subdivided into two sectors outer and inner; outer is comprised between ...
17. In the first section pilotage is ...
18. In the second section pilotage is compulsory for ...
19. Anchorage may be had anywhere in the outer harbour except ...
20. Anchoring or mooring in any channel of the harbour is prohibited unless
21. Anchoring or mooring in the turning basin is ...
22. The "Santa Ana" is the only wind dangerous to vessels anchored ...

23. With such a wind all small vessels should ...
24. But large vessels with good ground tackle will ...
25. The reef extending from I. is marked by two white square beacons westward of C., these two beacons in line, bearing about 291 lead ...
26. When a third and similar beacon, on the northern part of C. comes in sight, the anchorage can ...
27. This entrance is generally used ...
28. Immediately upon arrival at a harbour of any ship having on board inflammable liquids in bulk, the master shall ...
29. The master of every such ship shall, while remaining within the limits of the harbour...
30. With the south-west-going tidal stream in the offing and strong westerly wind blowing, it is advisable ...

Додаток Є

Приклади автентичних лоцій для перевірки швидкості читання мовчки та завдання для перевірки їх розуміння.

Автентична лоція №2

Puerto de Benalmadena

Chart 2.38

Position. Puerto de Benalmadena (36°35'N 4°30'W) lies 8 miles NE of Punta de Calaburras and 1 mile NE of Punta Negra. The town of Benalmadena is visible from seaward, lying 1 mile N of Torre Benalmadena, and standing on one of the spurs of Sierra Mijas.

Anchorage can be obtained about 1 mile NE of Puerto de Benalmadena, off the beach fronting the popular resort of Torremolinos, in a depth of about 25 m. Care should be taken to avoid straying into the fish havens lying NE of Benalmadena, as shown on the chart.

Shoals. Several shoals lie to the S of Puerto de Benalmadena. Harbour. Puerto de Benalmadena is a large artificial yacht harbour protected by breakwaters with the entrance open SW at the S end of the harbour. The outer breakwater is called Dique Sur. Vessels up to 34 m LOA can be accommodated there.

Depths inside the marina vary between 2 and 6 m.

Directions. The approach requires care in heavy weather owing to the rocky outcrop Laja de Bermeja. Many vessels have been wrecked on this shoal and lesser depths than charted may exist over their remains.

Rock. Laja Bermeja has a least depth of 2.5 m and lies about 11/4 cables SW of the harbour entrance. The sea nearly always breaks over it and a light (E cardinal day mark on beacon, yellow band, 7 m in height) (36°35' N 4°30' W) stands on the shoal.

Useful marks:

Light (conical masonry tower, green band, 5 m in height) (36°35'N 4°30'W) standing at the SW head of Dique Sur at the entrance to the harbour.

Light (E cardinal mark on conical masonry tower, 5 m in height) (36°35'N 4°30' W), standing at the NE head of Dique Sur.

Light (conical masonry tower, green band, 3 m in height) standing on Dique Sur about 480 m E of the SW head.

Light (conical masonry tower, red band, 3 m in height) standing at the head of the breakwater on the W side of the entrance to the harbour.

It is reported that these lights are difficult to see on account of the mass of shore lights in the area. Torre Bermeja (low, rounded tower) (36°35' N 4°30' W) standing close to Benalmadena Marina

is only barely visible. It marks the start of the 8 mile long beach which stretches N from the port as far as Malaga.

Torre Benalmadena (36°34' N 4°34' W) stands on a cliff top 1 miles W of Punta Negra. It is not very visible.

Topography. Ensenada de Malaga is easily identified by the mountainous scenery behind it to the N: SW are Sierra Mijas and on its N side rise the Sierra de Malaga which extends E to Tetas de Malaga, two prominent peaks easily identified especially from the E, rising close to Cerro de San Anton, 3 miles NE of Malaga. Santo Pitar is a rounded mountain 7 miles NE of Malaga. The shore between Torremolinos and Malaga is low and flat, rising inland to the foothills of the mountains. The town of Torremolinos, 1 mile N of Punta Torremolinos (36°36' N 4° 29' 86W), a small rocky point, stands on the slopes of Sierra Mijas and shows up well from E. A large number of blocks of flats and hotels stand close to the coast in this area. The city of Malaga, which stands on both sides of Rio Guadalmedina, is situated on level ground N and W of the harbour and on its E side ascends the lower slopes of Monte Gibralfaro and other hills.

Natural conditions. Winds from S or SW in winter usually fall off towards the land whilst it might be blowing hard from SW in the offing; winds from NNW are most common at the head of the bay.

The bay is dangerous during strong SE winds. It has been reported that with SE winds a heavy swell rolls into the bay and breaks in depths of 9 m SW of the harbour.

Tidal streams in Ensenada de Malaga have been observed to set approximately 240° and 060°, with a rate of about 1/2 kn at springs. It is reported that the streams run more strongly in the vicinity of the Dique del Oeste. Offshore the tidal streams are negligible compared with the currents.

Current. About 3 miles offshore the current sets E which is the main Mediterranean current. However it has been observed that close inshore the current has formed an eddy and, in the vicinity of Malaga, sets W. The direction of the wind, the state of the sea and the tide have considerable influence on the rate and direction of the current. On the meridian of Malaga, the rate of the main E-going current in the offing may be considerable, but that of the eddy is insufficient to affect navigation.

Arrival information. Outer anchorages. Designated dangerous cargo anchorages A, B and C are established as shown on the chart. These anchorages offer shelter from SW and NW winds, and from tidal streams setting NE. A general designated anchorage area lies close NW of dangerous cargo anchorage A, as shown on the chart. Anchoring should not be attempted during strong NE to SE winds with accompanying tides. Pilotage is compulsory for vessels over 500 gt and is available 24 hours. Pilots can be obtained by making the usual signals or by establishing contact on VHF; they board 5

cables SSE from the harbour entrance. The pilot boats are white with a black letter P on their bows and fly a flag with a white letter P on a blue background. Tugs are available.³

Завдання для перевірки розуміння автентичної лоції № 2

1. a) The town of Benalmadena is visible from seaward, lying 1 mile N of Torre B.
 б) The town of Benalmadena is visible from shore, lying 1 mile N of Torre B.
 в) The town of Benalmadena is not visible from seaward, lying 3 m N of Torre B.
2. a) Anchorage can be obtained on the beach fronting the popular resort.
 б) Anchorage can be obtained off the beach in a depth of about 25 m.
 в) Anchorage can be obtained off the beach, in a depth of about 15 m.
3. a) Care should be taken to avoid straying into the fish havens lying NE of B.
 б) Care should be taken to avoid straying into off shore shoals lying NE of B.
 в) Care should be taken to avoid stranding over shallow banks shown on the chart.
4. a) Lots of shoals lie to the S of Puerto de Benalmadena.
 б) Several shoals lie to the S of Puerto de Benalmadena.
 в) Several shoals lie to the S of Puerto de Benalmadena.
5. a) Puerto de B. is a large artificial yacht harbour encumbered by rocks.
 б) Puerto de B. is a large artificial yacht harbour protected by breakwaters.
 в) Puerto de B. is a large artificial yacht harbour sheltered by coral reefs.
6. a) Vessels up 34 m LOA can be accommodated at the inner breakwater.
 б) Vessels up 54 m LOA can be accommodated at the outer breakwater.
 в) Vessels up 34 m LOA can be accommodated at the outer breakwater.
7. a) Depths outside the marina vary between 2 and 6 m.
 б) Depths inside the marina vary between 6 and 8 m.
 в) Depths inside the marina vary between 2 and 6 m.
8. a) The approach requires care in bad weather owing to the heavy swell.
 б) The approach requires care in heavy weather owing to the steep cliffs.
 в) The approach requires care in heavy weather owing to the rocky outcrop.
9. a) The sea breaks over the rock and a light (E cardinal day mark on beacon, yellow band) stands on the shoal.
 б) The sea breaks over the rock and a light (W cardinal day mark on beacon, yellow body, black band) stands on the shoal.

³ Приклад автентичних лоцій додатку № 7 узяті зі ст.92-93; 102-103, 117, 181-183 ADMIRALTY SAILING DIRECTIONS Mediterranean Pilot Volume 1, Fourteenth Edition 2011, published by the United Kingdom Hydrographic Office.

- в) The sea breaks over the rock and a light (S cardinal beacon, yellow over black) stands on the shoal.
10. a) Light (conical tower, green band, 5m in height) stands at the entrance to the harbour.
 б) Light (conical tower, green band, 5 m in height) stands on the port side of the channel.
 в) Light (conical tower, green band, 5m in height) stands at the entrance of the channel.
11. a) Light (conical masonry tower, red band, 3 m in height) stands off the breakwater on the E side of the harbour.
 б) Light (conical masonry tower, red band, 3 m in height) stands at the head of the breakwater on the W side of the entrance to the harbour.
 в) Light (conical masonry tower, red band, 3 m in height) stands in the roadstead on the S side of the harbour.
12. a) These lights are difficult to see on account frequent fogs and mists.
 б) These lights are difficult to see on account of lots of shore lights in the area.
 в) These lights are difficult to see on account of high rock in the area.
13. a) Torre Bermeja, low, rounded tower, marks the start of the 8 mile shallow patch which stretches N from the port as far as Malaga.
 б) Torre Bermeja, low, rounded tower, marks the start of the 8 mile long beach which stretches N from the port as far as Malaga.
 в) Torre Bermeja, low, rounded tower, marks the start of the 8 mile long narrow spit which stretches N from the port as far as Malaga.
14. a) Torre Benalmedena standing on a cliff top W of Punta Negra is not very visible.
 б) Torre Benalmedena standing on a cliff top W of Punta Negra is clearly visible.
 в) Torre Benalmedena standing on a cliff top W of Punta Negra is at times obscured by thick fog.
15. a) Two prominent peaks are easily identified from the E, rising close to San Anton, 3 miles NE of Malaga.
 б) Two prominent peaks are difficult to distinguish from the E, rising close to San Anton, 3 miles NE of Malaga.
 в) Two prominent peaks are obscured from the E, rising close to San Anton, 8 miles NE of Malaga.
16. a) The town of Torremolinos is a small rocky point which stands on the slopes of Sierra Mijas and shows up well from E.
 б) The town of Torremolinos is an extensive low point which stands on the slopes of Sierra Mijas and shows up well from E.
 в) The town of Torremolinos is a narrow sandy spit which extends from the slopes of Sierra Mijas and shows up well from E.
17. a) Winds from N or NW in winter usually fall off towards the land.

- 6) Winds from S or SW in winter usually fall off towards the land.
 7) Winds from E or SE in winter usually fall off towards the island.
18. a) It might be blowing hard from SE in winter.
 6) It might be blowing hard from NW in spring.
 7) It might be blowing hard from SW in the offing.
19. a) Winds from SSW are most common at the head of the bay.
 6) Winds from NNW are most common at the head of the bay.
 7) Winds from WNW are most common at the head of the bay.
20. a) The bay is dangerous during strong NE winds.
 6) The bay is dangerous during fresh SW winds.
 7) The bay is dangerous during strong SE winds.
21. a) With SE winds a heavy swell rolls into the bay
 6) With SE winds the sea breaks heavily in the harbour.
 7) With SE winds a the bay is fully protected from the sea.
22. a) Tidal streams in Malaga set approximately 240° and 060° , with a rate of about 1/2 kn at springs.
 6) Tidal streams in Malaga set approximately 260° and 040° , with a rate of about 1 kn at springs.
 7) Tidal streams in Malaga set approximately 280° and 030° , with a rate of about 2 kn at springs.
23. a) Near the shore the tidal streams are negligible compared with the currents.
 6) Offshore the currents are negligible compared with the tidal streams.
 7) Offshore the tidal streams are negligible compared with the currents.
24. a) About 3 miles offshore the current sets E which is the main Mediterranean current.
 6) About 6 miles offshore the current sets W which is the main Mediterranean current.
 7) About 9 miles offshore the current sets N which is the main Mediterranean current.
25. a) Close inshore the current forms an eddy and, in the vicinity of Malaga, sets W.
 6) Off the coast the current forms an eddy and, in the vicinity of Malaga, sets W.
 7) In the channel the current forms an eddy and, in the vicinity of Malaga, sets W.
26. a) The pilot boats are white with a black letter P on their bows and fly a flag with a white letter P on a blue background.
 6) The pilot boats are blue with a white letter P on their bows and fly a flag with a white letter P on a blue background.
 7) The pilot boats are white with a black letter P on their bows and fly a flag with a red letter P on a white background.
27. a) Anchorages A, B and C offer shelter from SW and NW winds, and from tidal streams setting NE.
 6) Anchorages A, B and C offer bad shelter from SW and NW winds, and from tidal streams setting NE.

- в) Anchorages A, B and C offer shelter except from SW and NW winds, and from tidal streams setting NE.
28. a) Anchoring is recommended during strong NE to SE winds with accompanying tides.
 б) Anchoring should not be attempted during strong NE to SE winds with accompanying tides.
 в) Anchoring is not advised during strong NE to SE winds with accompanying tides.
29. a) Pilotage is compulsory for vessels over 500 gt and is available 24 hours.
 б) Pilotage is not compulsory for vessels over 500 gt and is available 24 hours.
 в) Pilotage is advisable for vessels over 500 gt and is available 24 hours.
30. a) Pilots can be obtained by making the usual signals or by establishing contact on VHF; tugs are available.
 б) Pilots can be obtained by making the usual signals or by establishing contact on VHF; tugs are not available
 в) Pilots can be obtained by hoisting the flag G; tugs are available.

Автентична лоція № 3

Chart 2035

General information

Description. Christchurch Bay lies between Hengistbury Head (50°43'N, 1°45'W) (6.114) and Hurst Point, 7 miles E; the land bordering the bay is low.

Bathing area, marked by yellow buoys and shown on the chart, fronts the coast between Hengistbury Head and Chewton Bunny, 11 miles NE, and is in use from April to October. Within this area mariners are not to exceed 8 kn and are to proceed with extreme caution, giving way to swimmers.

Directions. The anchorage should be approached S and E of Christchurch Ledge, a narrow rocky ledge which extends 2 miles SE from Hengistbury Head, passing between Christchurch Ledge and Dolphin Bank, 2 miles SE noting Dolphin Sand (50°39'N, 1°46'W) (6.120) which fronts the approach to the bay. **Lambeth Buoy** (special seasonal) is moored close NE of the outer end of the ledge.

Clearing marks: The line of **leading lights** bearing 333° of Christchurch Priory (50°43'.9N, 1°46' 5W) (6.121) open SW of the coastguard station on Warren Hill, 11/4 miles SSE clears SW of Christchurch Ledge.

Anchorage can be obtained 1 mile E of Hengistbury Head, as shown on the chart, in depths of 6 to 7 m, good holding ground. Small craft can anchor closer inshore.

Charts 2172 plan of Christchurch Harbour

2035 Small craft

Christchurch Harbour, situated N of Hengistbury Head, mostly dries and is only suitable for small craft of up to 200 m in length and 1.6 m draught.

Dangers. A narrow spit of shingle and sand extends about 8 cables NNE from Hengistbury Head and the entrance to the harbour lies between this spit and the coast. The Run, the inner part of the entrance channel, leads in a SW direction nearly parallel with the shore. The entrance channel is buoyed in summer. The town of Christchurch stands a little above the junction of River Avon and River tour, about 1 mile NW of the harbour entrance; the channel between The Run and Christchurch is marked by buoys (port and starboard).

Tidal streams in The Run are very strong with an average rate of 3 to 5 kn; the outgoing stream may attain a rate of 7 kn. See also diagram on chart 2172.

Local knowledge is essential as the position of the entrance channel and depths over the bar frequently change and the buoys are moved accordingly. Fishermen may sometimes offer their services as pilots.

Directions. The line of bearing 285° of Christchurch Priory leads in the approach to the vicinity of the channel entrance. Entry later than an hour after the second HW is inadvisable.

Anchorage. There is no designated anchorage within the harbour and swinging room is limited on account of the large number of moorings. The quay and moorings Superintendent at Mudeford will give guidance as to space available during summer months.

Berths. Mudeford Quay, on the sea wall which fronts Haven House on the N side at the in end of The Run, has a depth of 2 m alongside. A light (metal mast, 5 m in height) is exhibited from the quay. In 1977 Town Quay Christchurch, had a depth of 0.6 m alongside.

Port regularities.

Arrival information.

Port radio. A port radio station operates from the harbour office throughout 24 hours, for details see the relevant Admiralty List of Radio Signals.

Vessel traffic service. A vessel traffic service operates from the port and the position of Reporting Points are shown on the chart. Mariners in vessels of 25 m LOA, or more, transitting the harbour should report to Poole Harbour Control, for details see the relevant Admiralty List of Radio Signals.

Notice of ETA required. ETA should be sent 24 hours in advance to Poole Harbour Control and the port agents, indicating requirement for a pilot when appropriate, for details see the relevant Admiralty List of Radio Signals.

Facilities are as shown on the chart Rescue, see 6.115

1. a) The land bordering the Christchurch Bay is steep-to.
 b) The land bordering the Christchurch Bay is high.
 B) The land bordering the Christchurch Bay is low.
2. a) Bathing area is marked by yellow buoys shown on the chart and fronts the coast.
 b) Bathing area is marked by green buoys shown on the chart and fronts the bay.
 B) Bathing area is marked by red buoys shown on the chart and fronts the fairway.
3. a) Within the bathing area mariners are not to exceed 18 kn.
 b) Within the bathing area mariners are to proceed with a pilot onboard.
 B) Within the bathing area mariners are to proceed with extreme caution.
4. a) The anchorage should be approached S and E of a narrow rocky ledge.
 b) The anchorage should be approached N and E of Christchurch Ledge
 B) The anchorage should be approached N and E of a narrow rocky ledge.
5. a) Christchurch Ledge is a narrow rocky ledge which extends 2 miles SE from Hengistbury Head.
 b) Christchurch Ledge is an extensive patch which extends 2 miles SE from Hengistbury Head.
 B) Christchurch Ledge is a steep-to rock which extends 3 miles SE from Hengistbury Head.
6. a) Dolphin Sand (50°39'N, 1°46'W) fronts the approach to the bay.
 b) Dolphin Sand (50°39'N, 1°46'W) fronts the entrance into the bay.
 B) Christchurch Ledge (50°39'N, 1°46'W) fronts the approach to the bay.
7. a) Lambeth Buoy (special seasonal) is moored close to the outer end of the ledge.
 b) Lambeth Buoy (cardinal seasonal) is moored close to the outer end of the ledge.
 B) Lambeth Buoy (lateral seasonal) is moored close to the inner end of the ledge.
8. a) The line of leading lights bearing 333° clears SW of Dolphin Sand.
 b) The line of leading lights bearing 333° clears SW of Christchurch Ledge.
 B) The line of leading lights bearing 333° clears SW of a shallow patch.
9. a) Anchorage N of Hengistbury Head is in depths of 8 to 9 m, good holding ground
 b) Anchorage E of Hengistbury Head is in depths of 6 to 7 m, good holding ground
 B) Anchorage S of Hengistbury Head is in depths of 6 to 7 m, poor holding ground
10. a) Small craft can anchor closer inshore at Hengistbury Head.
 b) Small craft can anchor further from the land at Hengistbury Head.
 B) Small craft can anchor at quarantine anchorage near Hengistbury Head.
11. a) Christchurch Harbour mostly dries and is only suitable for deep draught craft.
 b) Christchurch Harbour mostly dries and is only suitable for small craft.
 B) Christchurch Harbour is only suitable for craft of over 200 m in length.
12. a) A narrow spit extends about 8 cables NNE from Hengistbury Head.
 b) An extensive patch extends about 8 cables NNE from Hengistbury Head.

- b) A coral reef extends about 8 cables NNE from Hengistbury Head.
13. a) The entrance to the harbour lies between this spit and the coast.
 b) The entrance to the harbour lies between this shoal and the rock.
 c) The entrance to the harbour lies between this ledge and the reef.
14. a) The inner part of the entrance channel leads in a SW direction nearly parallel with the shore.
 b) The inner part of the entrance channel, leads in at the right angle to the shore.
 c) The inner part of the entrance channel, leads to the anchorage well off the shore.
15. a) The entrance channel is buoyed in winter.
 b) The entrance channel is buoyed in spring and autumn.
 c) The entrance channel is buoyed in summer.
16. a) The channel between The Run and Christchurch is marked by buoys (port and starboard).
 b) The channel between The Run and Christchurch is marked by buoys (pillar and spar).
 c) The channel between The Run and Christchurch is marked by buoys (can and conical).
17. a) Tidal streams in The Run are very strong with an average rate of 3 to 5 knots.
 b) Tidal streams in The Run are rather weak with an average rate of 1 to 2 knots.
 c) Tidal streams in The Run are imperceptible with an average rate of 1/4 knot.
18. a) The outgoing stream may attain a rate of 5 kn.
 b) The outgoing stream may attain a rate of 7 kn.
 c) The outgoing stream may attain a rate of 9 kn.
19. a) Local knowledge is essential as the depths over the bar frequently change.
 b) Local knowledge is not necessary as the depths over the bar are rather constant.
 c) Local knowledge is not essential as the entrance channel doesn't often change.
20. a) Fishermen may sometimes offer their services as masters.
 b) Fishermen may sometimes offer their services as pilots.
 c) Fishermen may sometimes offer their services as deckhands.
21. a) The line of bearing 285° of Christchurch Priory leads in the approach to the vicinity of the channel entrance.
 b) The line of bearing 285° of Christchurch Priory leads to the anchorage in the vicinity of the channel entrance.
 c) The line of bearing 285° of Christchurch Priory leads well clear of the reef to the channel entrance.
22. a) Entry later than an hour after the second HW is inadvisable.
 b) Entry earlier than an hour before the second HW is inadvisable.
 c) Entry later than two hours after the first HW is inadvisable.
23. a) Swinging room is limited on account of the large number of wrecks.

- б) Swinging room is limited on account of the large number of moorings.
- в) Swinging room is limited on account of the large number of small crafts.
24. а) Mudford Quay which fronts Haven House on the S side of The Run, has a depth of 7 m alongside.
- б) Mudford Quay which fronts Haven House on the E side of The Run, has a depth of 4 m alongside.
- в) Mudford Quay which fronts Haven House on the N side of The Run, has a depth of 2 m alongside.
25. а) A light (wooden post, 9 m in height) is exhibited from the quay.
- б) A light (metal mast, 5 m in height) is exhibited from the quay.
- в) A light (concrete staff, 7 m in height) is exhibited from the quay.
26. а) In 1977 Town Quay Christchurch had a depth of 0.6 m alongside.
- б) Nowadays Town Quay Christchurch has a depth of 0.6 m alongside.
- в) Last year Town Quay Christchurch had a depth of 0.6 m alongside.
27. а) A port radio station operates from the harbour office in the night time.
- б) A port radio station operates from the harbour office in the daytime.
- в) A port radio station operates from the harbour office throughout 24 hours.
28. а) Vessels of 25 m LOA or more, transitting the harbour should report to Poole Harbour Control.
- б) Vessels of 25 m LOA or more, anchoring in the harbour should report to Poole Harbour Control.
- в) Vessels of 25 m LOA or more, loading in the harbour should report to Poole Harbour Control.
29. а) ETA should be sent 48 hours in advance to Harbour Control and the port agents.
- б) ETA should be sent 24 hours in advance to Harbour Control and the port agents.
- в) ETA should be sent 12 hours in advance to Harbour Control and the port agents.
30. а) Requirement for a pilot when appropriate should be sent 6 hours in advance.
- б) Requirement for a pilot when appropriate should be sent 12 hours in advance.
- в) Requirement for a pilot when appropriate should be sent 24 hours in advance.

Автентична лоція № 4

Charts 3428, 3427

General information

Position The town of Brest (48° 23'N, 4° 29'W) is situated on the N side of Rade de Brest.

Directions. Rade de Brest is approached through Avant-Goulet and Goulet de Brest and is entered from Goulet de Brest between Pointe du Portzic (48°22'N, 4°32'W) and Pointe des Espagnols, about 1 mile S.

Port de Commerce, the commercial harbour, is entered from the E side of Rade-Abri through Passe de l'Ouest the usual passage, or from Rade de Brest through Passe de l'Est, at the E end of Port de Commerce.

Port regulations. Entry to the port is dependant upon draught and height of tide; vessels of up to 320 m LOA and 10.6 m draught can use the port, subject to tide.

The length of vessels which can be accommodated between the moles in Port de Commerce is limited by the difficulty of manoeuvring them. Vessels of 220 m in length can cross this part of the port to enter No 1 Dry Dock in its NE corner, but with fresh winds the berthing of vessels in excess of 150 m in length is difficult.

Outer anchorages. Grande Rade de Brest. Mariners may anchor anywhere in Grande Rade clear of the prohibited areas (8.127). Anchor berths are assigned by PC Rade and shown on the chart. Spoil ground, shown on the chart, is situated S of Pointe des Espagnols (48°20'N, 40°31'W) Anchorage is not recommended within an area of 500 m radius, formerly used as a spoil ground, in which the holding ground is poor, situated in position 137 distant 3900 m from Pointe du Portzic Light.

Waiting anchorage. An anchorage, radius 360 m, shown on the chart in a prohibited anchorage area (8.127), for mariners awaiting a pilot to berth, is situated 5 cables SW of the head of Jetée Sud. It is completely sheltered from SW winds but exposed to E winds, which make the anchorage dangerous.

Baie de Roscanvel (40°19'N, 40°32'W) offers good shelter in W winds; there is anchorage in depths from 12 to 22 m in the entrance to the bay clear of the prohibited areas (8.127), and the holding ground of sand and mud is good. A mooring buoy is situated at the entrance to the bay 5 cables N of Ile Longue.

Dangers. Banc du Corbeau, which extends up to 2 miles from the shore on the NE side of Grande Rade Banc du Caro, Basse de l'Armorique and a dangerous rock lie on the E side of the roadstead 174 miles N, 8 cables NNE, 3 cables NW and 2 cables SW, respectively, of Isle Ronde (48°19'N, 4°27'W). Basse du Renard marked on its W side by Basse du Renard Light-buoy (W cardinal) lies near the centre of the roadstead 8 cables NW of the same isle.

Tidal stream during the first three hours of the rising tide runs from Pointe des Espagnols towards Isle Long thence towards Ile Trébéron; thereafter until LW the stream runs N. There is little stream in the bay at any time. During the rising stream there may be a weak eddy running from Pointe de Lanvéoc towards Pointe de l'Ile Long. During the falling tide there may be a very weak stream running WSW into the bay, an NNE along the coast of Ile Longue, but the greater part of the stream runs from Pointe de Lanvéoc towards Pointe de l'Ile Long.

Leading lights:

Front light (white round tower) (48°22'N, 4°29'W)

Rear light (intensified direction light on Le Chateau ramparts) (118 m NNW of the front mark) .

The alignment (344°) of these marks, together with the E tower of Pont de Recouvrance (8.139) which stands on the same alignment, or at night in the white sector (342° -346°) of the front light, leads through Passe Sud passing between the head of Jetée Sud and the S end of Jetée Est into Rade-Abri. Below-water foundations extend about 15 m from the head of each jetty leaving a navigable width of about 1 1/4 cables.

Entry is prohibited to the following areas: Within an area up to a distance of 2 cables of the coast surrounding the naval port at Ile Longue. In the measurement station situated W of Pointe de Lanvéoc (48 18'N, 4°28'W), within 1 cable of the jetty situated close W of and in the vicinity of an oil jetty situated 4 cables E of the same point.

Entry is restricted: In an acoustic measurement range in Anse de Fret situated E of Ile Longue (48°19'N, 4°30'W) In an occasional acoustic measurement range marked by four light-buoys (special) centred about 7 cables NE of Pen-ar-Vir (48°18'N, 4°25'W); the restriction only applies when the buoys are in position. For details see 8.134.

Завдання для перевірки розуміння автентичної лоції № 4

1. a) Entry to the port is dependant upon draught and height of tide.
 - б) Entry to the port is dependant upon width and length of a ship.
 - в) Entry to the port is dependant upon force and direction of wind.
2. a) Vessels of up to 520 m LOA and 20.6 m draught can use the port.
 - б) Vessels of up to 320 m LOA and 10.6 m draught can use the port.
 - в) Vessels of up to 200 000 deadweight can use the port, subject to tide.
3. a) Vessels of 220 m length can obtain port pilot to enter Dry Dock in its NE corner.
 - б) Vessels of 220 m length can cross the port to approach Dry Dock in SW corner.
 - в) Vessels of 220 m length can cross the port to enter Dry Dock in its NE corner.
4. a) With fresh winds the berthing of vessels in excess of 150 m in length is difficult.
 - б) With southern winds the berthing of ships more than 150 m in length is difficult.
 - в) With winds from the north the berthing of vessels over 150 m length is difficult.
5. a) Mariners may not anchor in the vicinity of Grande Rade as it's a prohibited area.
 - б) Mariners may anchor anywhere in Grande Rade clear of the prohibited areas.
 - в) Mariners may anchor anywhere in the prohibited area except in Grande Rade.
6. a) Anchorage is not recommended within an area of 500 m radius in which the holding ground is poor.
 - б) Anchorage is recommended within an area of 500 m radius in which the holding ground is poor.
 - в) Anchorage is recommended within an area of 500 m radius in which the holding ground is excellent.

7. a) Spoil ground, shown on the chart, is situated N of Pointe des Espagnols.
b) Spoil ground, shown on the chart, is situated W of Pointe des Espagnols.
b) Spoil ground, shown on the chart, is situated S of Pointe des Espagnols.
8. a) An anchorage for mariners awaiting a pilot to berth, radius 360 m is shown on the chart in a prohibited anchorage area.
b) An anchorage for mariners awaiting a pilot to berth, radius 360 m, shown on the chart is a prohibited anchorage area.
b) An anchorage for mariners awaiting a pilot to berth, radius 360 m shown on the chart used to be a prohibited anchorage area due to rocks.
9. a) The anchorage for mariners waiting for a pilot is situated 15 cables NW of the head of Jetée Sud.
b) The anchorage for mariners waiting for a pilot is situated 5 cables SW of the head of Jetée Sud.
b) The anchorage for mariners waiting for a pilot is situated 0,5 cables SE of the head of Jetée Sud.
10. a) The anchorage is completely sheltered from SW winds but exposed to E winds, which make it dangerous.
b) The anchorage is completely sheltered from NW winds but exposed to E winds, which make it sheltered.
b) The anchorage is partially sheltered from NW winds but exposed to W winds, which make it dangerous.
11. a) Baie de Roscanvel (40°19'N, 40°32'W) doesn't offers protection in W winds.
b) Baie de Roscanvel (40°19'N, 40°32'W) offers good shelter from winter winds.
b) Baie de Roscanvel (40°19'N, 40°32'W) offers good shelter in W winds.
12. a) There is anchorage in depths from 12 to 22 m in the entrance to the Roscanvel bay clear of the prohibited areas.
b) There is anchorage in depths from 2 to 22 m in the entrance to the Roscanvel bay close to the prohibited areas.
b) There is anchorage in depths from 10 to 22 m in the entrance to the Roscanvel bay in the vicinity of the prohibited areas.
13. a) The anchorage of Baie de Roscanvel has bad holding ground of rock and weed.
b) The anchorage of Baie de Roscanvel has poor holding ground of silty mud.
b) The anchorage of Baie de Roscanvel has good holding ground of sand and mud.
14. a) A mooring buoy is situated at the entrance to the bay 5 cables N of Ile Longue.
b) A lateral buoy is situated at the entrance to the bay 5 cables N of Ile Longue.
b) A leading light is situated at the entrance to the bay 5 cables N of Ile Longue.
15. a) Banc du Corbeau is a danger which extends up to 2 miles from the shore on the NE side of Grande Rade Banc du Caro.

- 6) Banc du Corbeau is a sheltered anchorage which extends up to 2 miles from the shore on the NE side of Grande Rade Banc du Caro.
- 7) Banc du Corbeau is a safe refuge which extends up to 2 miles from the shore on the NE side of Grande Rade Banc du Caro.
16. a) An extensive patch lies on the E side of the roadstead 3 cables NW and 2 cables SW, respectively, of Isle Ronde.
- 6) A dangerous rock lies on the E side of the roadstead 3 cables NW and 2 cables SW, respectively, of Isle Ronde.
- 7) A reef which is steep-to lies on the E side of the roadstead 3 cables NW and 2 cables SW, respectively, of Isle Ronde.
17. a) Basse du Renard is marked on its W side by a light-buoy (western cardinal).
- 6) Basse du Renard is marked on its W side by an isolated danger mark.
- 7) Basse du Renard is marked on its W side by a light-buoy (isophase light).
18. a) Basse du Renard lies near the NW from the roadstead, 8 cables NW of the isle.
- 6) Basse du Renard lies near the centre of the roadstead 8 cables NW of the isle.
- 7) Basse du Renard lies near the centre of the harbour 8 cables NW of the island.
19. a) Tidal stream during the first 3 hours of the falling tide runs towards Isle Long.
- 6) Tidal stream during the first 3 hours of the rising tide runs away from Isle Long.
- 7) Tidal stream during the first 3 hours of the rising tide runs towards Isle Long.
20. a) Thereafter from Ile Trébéron the stream runs N until Low Water.
- 6) Thereafter from Ile Trébéron the stream runs S until Low Water.
- 7) Thereafter from Ile Trébéron the stream runs N until High Water.
21. a) There is a strong stream in the bay at any time.
- 6) There is little stream in the bay at any time.
- 7) There is no stream in the bay at any time.
22. a) During rising stream there may be a weak eddy running from Pointe de Lanvéoc.
- 6) During high slack there may be a weak eddy running from Pointe de Lanvéoc.
- 7) During ebb stream there may be a weak eddy running from Pointe de Lanvéoc.
23. a) During falling tide there may be a very weak stream running WSW into the bay.
- 6) During rising tide there may be a very weak stream running WSW into the bay.
- 7) During falling tide there may be a very strong stream running SW into the bay.
24. a) The front leading light is a white round tower.
- 6) The front leading light is a vertically striped cylindrical structure.
- 7) The front leading light is a red conical lighthouse.
25. a) The rear light is a group flashing green light on Le Chateau ramparts.

- б) The rear light is a continuous occulting light on Le Chateau ramparts.
- в) The rear light is an intensified direction light on Le Chateau ramparts.
26. а) The alignment (344°) of these marks, together with the E tower which stands on the same alignment leads over an extensive patch at the entrance.
- б) The alignment (344°) of these marks, together with the E tower which stands on the same alignment leads to the anchorage in the vicinity of Passe Sud.
- в) The alignment (344°) of these marks, together with the E tower which stands on the same alignment leads through Passe Sud.
27. а) Below-water foundations extend about 15 m from the head of each jetty leaving a navigable width of about 1 1/4 cables.
- б) Below-water foundations extend about 15 m from the head of the last jetty leaving a navigable width of about 1 1/4 miles.
- в) Above-water foundations extend about 15 m from the anchorage leaving a navigable width of about 4 cables.
28. а) Entry is permitted within an area up to a distance of 2 cables of the coast surrounding the naval port.
- б) Entry is prohibited within an area up to a distance of 2 cables of the coast surrounding the naval port.
- в) Entry is possible only at daytime within an area up to a distance of 2 cables of the coast surrounding the naval port.
29. а) Entry is not allowed within 1 cable of the jetty situated close W and in the vicinity of an oil jetty situated 4 cables E of the same point.
- б) Entry is permitted within 1 cable of the jetty situated close W and in the vicinity of an oil jetty situated 4 cables E of the same point.
- в) Entry is prohibited within 10 cables of the jetty situated close W and in the vicinity of an oil jetty situated 4 cables E of the same point.
30. а) In an acoustic measurement range in Anse de Fret the restriction only applies when the buoys are in position.
- б) In an acoustic measurement range in Anse de Fret the restriction only applies when the lights are exhibited.
- в) In an acoustic measurement range in Anse de Fret the restriction only applies when the signals are sounded from the lighthouse.

General information

Description. Baie de Saint-Brieuc is entered between Pointe de Minard and Cap Fréhel, about 25 miles ESE. Its shores are formed by cliffs broken by sandy beaches and the bay is encumbered by large rocky flats.

Ance d'Yffiniac, a wide inlet which dries completely at the head of the bay, is entered between Pointe du Roselier (48°33'N, 2°43'W) and Pointe du Grouin, 1 3/4 miles SE. Riviere Le Gouet, leading to Le Légué, flows into the W side of Anse d'Yffiniac between Pointe de l'Aigle (48°32'N, 2°43'w) and Pointe de Cesson, 3 cables S.

Route 10.62 A channel, 3 miles wide, between Plateau de Rohein (48°39'N, 2°38'W) and Roches de Saint-Quay on the W side of the bay, gives access to the head of the bay.

Pilotage is compulsory for all vessels over 45 m LOA.

Boarding places. The pilot boards vessels which are intending to use the charted approach channel 2-3 miles W of Rohein, as shown on the chart; mariners in other vessels should approach No 1 Buoy (48°32'.5N, 2°42'.3W). In bad weather the pilot boards near No 1 Buoy, as shown on the chart.

Notification for a pilot should be sent 24 hours in advance. In case of any difficulty mariners should communicate with their agents or with the Bureau du Port de Légué, for details see the relevant Admiralty List of Radio Signals.

Waiting anchorages. Owing to shallow water in the channel the pilot vessel is unable to put to sea until about 2 hours before HW. For Le Légué the pilot boards vessels anchored within the pilotage area awaiting entry when the height of water permits entry to the outer port.

Port regulations. Approach channel, about 1 mile wide, leads into Baie de Saint-Brieuc round the W side of Grand Léjon from a position 7 miles N to a position 5 miles S of Grand Léjon Light. The use of the channel is compulsory for vessels 1600 grt laden with hydrocarbons or carrying dangerous substances.

Mariners in vessels of over 1600 grt carrying dangerous substances should establish contact on entering the charted approach channel and should maintain a continuous watch on VHF; mariners in any other vessels intending to enter this channel should first establish listening watch on VHF. Bréhat Signal Station (48°51'N, 3°00'W) is designated for communication between vessels using the channel and the port authorities.

Mariners at anchor or in transit in Baie de Saint-Brieuc should make contact with Saint-Quay-Portrieux Signal Station (48°39'N, 2°50'W) For details see the relevant Admiralty List of Radio Signals.

Tidal streams. The maximum spring rate in each direction is 3 kn.

Off the entrance to Baie de Saint-Brieuc the tidal streams attain a maximum spring rate of 3 kn; the in-going stream runs E for a shorter period than the out-going stream but it is slightly stronger.

Off Grand Lejon the maximum spring rate in each direction is 3/4 kn. Off Petit Lejon (48°42'N, 2°37'W) they run similarly but begin about an hour earlier.

Principal landmarks: Grand Lejon Lighthouse (red tower white bands, 25 m in height) (48°45'N, 2°40'W)

Saint-Quay Church (spire) (48°39'.2N, 2°50'0W) standing 4 cables W of Pointe de Saint-Quay; a signal station stands on the point.

Lighthouse (grey square tower green lantern, 33 m in height) and an old disused lighthouse standing 3 cables S of the cape; a fog signal hut stands on the extremity of the cape.

Directions. Approach channel. From a position N of Grand Léjon from which a light is exhibited the track leads initially SSW through the approach channel shown on the chart passing (with positions given from Rohein (48°39'N, 2°38'W)): Between Grand Léjon (6 miles NNW), a rocky shoal with a number of above water rocks, and Bancs de Sable to a position NW of Grand Léjon when the approach channel then leads SSE. A dangerous wreck (position doubtful) (48°45'N, 2°45'W) is charted W of the approach channel. Thence WSW of Basses (5 miles NNW); thence: WSW of a dangerous wreck (3 miles N) which lies 5 cables W of Petit Léjon, a rocky shoal marked on its W side by a buoy (W cardinal), to the waiting anchorage or pilot boarding place for Le Légué as required.

Leading lights: Front mark. Pors Moguer Daymark: White tower (48°42'N, 20°54'W) Rear mark: Plouha Belfry (spire) , 1 mile SW of the front mark.

The alignment (213°) of these marks clears SE of Bancs Sable. Useful marks: L'ost Pic Light (two white towers, red tops, 15 m in height) (48°47'N, 2°56'W) Rohein Light (48° 39 N, 26°38'W) (10.74)

Завдання для перевірки розуміння автентичної лоції № 5

1. a) The shores of the bay are formed by cliffs broken by sandy beaches.
 б) The shores of the bay are formed by steep reefs and by rocky beaches.
 в) The shores of the bay are formed by corals broken by cliffy beaches.
2. a) The bay is encumbered by small white stones.
 б) The bay is encumbered by large rocky flats.
 в) The bay is encumbered by muddy patches.
3. a) A wide inlet which dries completely at the head of the bay is entered 1 3/4 m SE
 б) A wide inlet which breaks heavily in bad weather is entered 1 3/4 m SE.
 в) A wide inlet which extends away from the head of the bay is entered 1 3/4 m SE
4. a) A channel between Plateau de Rohein and Roches de Saint-Quay on the W side of the bay, leads ships out of the bay.

- 6) A channel between Plateau de Rohein and Roches de Saint-Quay on the W side of the bay, gives access to the head of the bay.
- 7) A channel between Plateau de Rohein and Roches de Saint-Quay on the W side of the bay, shows the way to the anchorage in the middle of the bay.
5. a) Pilotage is compulsory for all vessels over 45 m LOA.
- 6) Pilotage is not obligatory for all vessels over 45 m LOA.
- 7) Pilotage is advisable for all vessels over 45 m LOA.
6. a) The pilot boards vessels which are intending to use the charted approach channel 2-3 miles W of Rohein.
- 6) The pilot boards vessels which are intending to anchor in the channel 2-3 miles W of Rohein.
- 7) The pilot boards vessels which are intending to bunker in the channel miles W of Rohein.
7. a) At nighttime the pilot boards near No 1 Buoy, as shown on the chart.
- 6) In bad weather the pilot boards near No 1 Buoy, as shown on the chart.
- 7) In winter time the pilot boards near No 1 Buoy, as shown on the chart.
8. a) Notification for a pilot should be sent 24 hours in advance.
- 6) Notification for a pilot should be sent upon arrival at the port.
- 7) Notification for a pilot should be sent at arriving at the pilot station.
9. a) Owing to shallow water in the channel the pilot vessel is unable to put to sea until about 2 hours before HW.
- 6) Owing to shallow water in the channel the pilot is unable to board until about 2 hours before HW.
- 7) Owing to shallow water in the channel the pilot vessel is unable to put to sea until about 2 hours after LW.
10. a) The pilot boards vessels anchored within the pilotage area awaiting entry when the height of water permits entry to the outer port.
- 6) The pilot boards vessels anchored within the pilotage area awaiting entry when the channel is clear.
- 7) The pilot boards vessels anchored within the pilotage area awaiting entry when the port authorities permit entry to the outer port.
11. a) The use of the quarantine anchorage is compulsory for vessels 1600 grt laden with hydrocarbons or carrying dangerous substances.
- 6) Taking pilot is compulsory for vessels 1600 grt laden with hydrocarbons or carrying dangerous substances.
- 7) The use of the approach channel is compulsory for vessels 1600 grt laden with hydrocarbons or carrying dangerous substances.

12. a) Vessels of over 1600 grt carrying liquids in bulk should establish contact on entering the charted approach channel and maintain a continuous watch on VHF.
- б) Vessels of over 1600 grt carrying dangerous substances should establish contact on entering the charted approach channel and maintain a continuous watch on VHF.
- в) Vessels of over 1600 grt carrying dangerous substances should take pilot on entering the approach channel and maintain a continuous watch on VHF.
13. a) Mariners in any other vessels intending to enter this channel should establish listening watch on VHF.
- б) Mariners in any other vessels intending to enter this channel should inform the port authorities.
- в) Mariners in any other vessels intending to enter this channel should give appropriate sound signals.
14. a) Bréhat Signal Station (48°51'N, 3°00'W) is designated for communication between vessels using the channel and the port authorities.
- б) Bréhat Signal Station (48°51'N, 3°00'W) is designated for communication between vessels requiring a pilot and the port authorities.
- в) Bréhat Signal Station (48°51'N, 3°00'W) is designated for communication between vessels requiring urgent assistance and the port authorities.
15. a) Mariners adrift or out of control should make contact with the Signal Station.
- б) Mariners requiring anchorage or a pilot should contact the Signal Station.
- в) Mariners at anchor or in transit should make contact with the Signal Station.
16. a) The maximum spring rate in each direction is 3 kn.
- б) The maximum neap rate in each direction is 3 kn.
- в) The maximum tidal rate in each direction is 3 kn.
17. a) The in-going stream runs for a shorter period than the out-going stream but it is slightly stronger.
- б) The in-going stream runs for a longer period than the out-going stream but it is slightly stronger.
- в) The in-going stream runs for a shorter period than the out-going stream but it is slightly weaker.
18. a) Off Grand Lejon the minimum spring rate in each direction is 3/4 kn.
- б) Off Grand Lejon the maximum spring rate in each direction is 3/4 kn.
- в) Off Grand Lejon the maximum neap rate in each direction is 3/4 kn.
19. a) Off Petit Lejon tides run similarly but begin about an hour earlier.
- б) Off Petit Lejon tides run similarly but begin about an hour later.
- в) Off Petit Lejon ebbs run similarly but begin about an hour later.
20. a) Grand Lejon Lighthouse is a white pillar with blue bands, 35 m in height.
- б) Grand Lejon Lighthouse is a white tower with red bands, 15 m in height.
- в) Grand Lejon Lighthouse is a red tower with white bands, 25 m in height.

21. a) Saint-Quay Church stands 4 cables W of Saint-Quay; a signal station stands off the point.
 б) Saint-Quay Church stands 4 cables W of Pointe de Saint-Quay; a signal station stands 2 miles from the point.
 в) Saint-Quay Church stands 4 cables W of Pointe de Saint-Quay; a signal station stands on the point.
22. a) Lighthouse is grey square tower green lantern, 33 m in height.
 б) Lighthouse is white conical tower red lantern, 33 m in height.
 в) Lighthouse is vertically striped tower white lantern, 33 m in height.
23. a) A structure exhibiting a flashing light stands on the extremity of the cape.
 б) A fog signal hut stands on the extremity of the cape.
 в) A new wreck beacon hut stands on the extremity of the cape.
24. a) Grand Léjon, 6 miles NNW is a rocky shoal with a number of above water rocks
 б) Grand Léjon is an extensive patch with a number of above water rocks.
 в) Grand Léjon, 1 mile NNW is a drying rock with a number of above water rocks.
25. a) From a position N of Grand Léjon from which a light is exhibited the track leads initially SSW through the approach channel shown on the chart.
 б) From a position N of Grand Léjon from which a light is exhibited the track leads initially SSW to the anchorage position shown on the chart.
 в) From a position N of Grand Léjon from which a light is exhibited the track leads initially SSW to the pilot boarding position shown on the chart.
26. a) A dangerous wreck (position doubtful) is charted W of the approach channel.
 б) A dangerous wreck (position approximate) is charted W of the approach channel
 в) A dangerous wreck (existence doubtful) is charted W of the approach channel.
27. a) A dangerous drying patch (3 miles N) lies 5 cables W of Petit Léjon.
 б) An underwater shoal (3 miles N) lies 5 cables W of Petit Léjon.
 в) A dangerous wreck (3 miles N) lies 5 cables W of Petit Léjon.
28. a) A rocky shoal is marked on its W side by a buoy (port side lateral buoy).
 б) A rocky shoal marked on its W side by a buoy (western cardinal buoy).
 в) A rocky shoal marked on its W side by a buoy (isolated danger buoy).
29. a) Rear mark (spire) is established 1 mile SW of the front mark.
 б) Rear mark (spire) is established 2 miles SW of the front mark.
 в) Rear mark (spire) is established 3 miles NW of the front mark.
30. a) L'ost Pic Light consists of three white towers, black tops, 25 m in height.
 б) L'ost Pic Light consists of two red towers, white tops, 15 m in height.
 в) L'ost Pic Light consists of two white towers, red tops, 15 m in height.

