

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

**ЦЕНТРАЛЬНОУКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ВОЛОДИМИРА ВИННИЧЕНКА**

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

НЕЧЕПОРУК ЯНА СЕРГІЇВНА

УДК 378(477)''195.../...20'':629.7.072] :81'243(043.5)

ДИСЕРТАЦІЯ

**ІНШОМОВНА ПІДГОТОВКА В ІСТОРІЇ РОЗВИТКУ
ВІТЧИЗНЯНОЇ ПРОФЕСІЙНОЇ ОСВІТИ У ЛЬОТНИХ
НАВЧАЛЬНИХ ЗАКЛАДАХ УКРАЇНИ
(ДРУГА ПОЛОВИНА ХХ -- ПОЧАТОК ХХІ СТОЛІТТЯ)**

13.00.01 – загальна педагогіка та історія педагогіки

Подана на здобуття наукового ступеня доктора педагогічних наук

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей,
результатів і текстів інших авторів мають посилання на джерело


_____ Я. С. Нечепорук

Науковий консультант:
Савченко Наталія Сергіївна,
доктор педагогічних наук, професор

Кропивницький – 2023

АНОТАЦІЇ

Нечепорук Я. С. Іншомовна підготовка в історії розвитку вітчизняної професійної освіти у льотних навчальних закладах України (друга половина XX – початок XXI століття). – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора педагогічних наук зі спеціальності 13.00.01 – загальна педагогіка та історія педагогіки. – Центральноукраїнський державний університет імені Володимира Винниченка. – Кропивницький, 2023.

У дисертації обґрунтовано теоретико-методологічні засади іншомовної підготовки у льотних навчальних закладах України другої половини XX – початку XXI ст.. Проаналізовано історіографію та джерельну базу обраної проблеми. Досліджено особливості реорганізації іншомовної професійної підготовки майбутніх авіаційних фахівців у льотних закладах освіти України середини XX – початку XXI ст.. В результаті здійснення та обґрунтування періодизації розвитку іншомовної професійної льотної підготовки України було виокремлено наступні історичні періоди: іншомовна підготовка у процесі зародження льотної освітньої системи цивільної авіації в умовах технічного переозброєння (1961–1970 рр.); міжнародне співробітництво та роль іншомовної підготовки майбутніх авіафахівців в освітній системі цивільної авіації (1971–1984 рр.); іншомовна підготовка під час трансформації мереж і структур загальної і вищої освіти, зокрема авіаційної (1985–1992 рр.); перехід до загальноприйнятих міжнародних стандартів і вимог до іншомовної професійної льотної підготовки за часів незалежності України (1993–2007 рр.).

Аналіз питання історико-педагогічних передумов зародження системи підготовки авіаційних кадрів здійснено відповідно до: 1) розвитку науково-технічного прогресу у сфері літакобудування та авіаційного

пасажироперевезення на початку ХХ ст.; 2) виникнення і становлення льотної іншомовної професійної підготовки у контексті історичних умов та факторів, що обумовили необхідність володіння авіаційними фахівцями іноземною мовою, до яких віднесено, насамперед, міжнародне авіаційне співробітництво та вступ країни до організації цивільної авіації (ІКАО); 3) розвиток нормативно-правового забезпечення функціонування вищих льотних закладів освіти цивільної авіації та здійснення льотної іншомовної професійної підготовки. Доведено, що у досліджуваній період відбувається пошук місця іншомовної підготовки як складової системи освіти авіаційних фахівців: від повного її заперечення (на той час авіаційні фахівці не послуговувалися іноземною мовою як професійною, що обумовлювалося відсутністю міжнародних пасажироперевезень) до визнання її обов'язковості.

Досліджено зміст, форми, методи організації іншомовної підготовки льотних навчальних закладів у визначених періодах. Окреслено характерні особливості кожного періоду: I – державне визнання необхідності поліпшення стану вивчення та викладання іноземної мови; II – активізація роботи науково-педагогічного складу льотних закладів освіти у процесі складання навчальних програм та видання навчальних посібників з іноземної мови, що спираються на вимоги ІКАО; III – здійснення професійно орієнтованого навчання авіаційній англійській мові, враховуючи п'ять видів мовленнєвої діяльності; IV – загальна стандартизація процесу вивчення авіаційної англійської мови згідно з вимогами ІКАО. Актуалізовано перспективні можливості творчого використання результатів дослідження, що ефективно впливатимуть на стан професійної іншомовної підготовки у льотних закладах України та на рівень володіння іноземною мовою майбутніх авіафахівців.

Доведено, що, відповідно до кожного із зазначених періодів, відбувається: 1) зміна ставлення до іноземної мови, починаючи від усвідомлення необхідності спільної мови комунікації міжнародної цивільної

авіації, введення законодавчо закріпленої стандартної фразеології, а також підвищення вимог до мовленнєвих навичок та вмінь пілотів до визнання необхідності віднесення її до мови, що забезпечує безпечну професійну діяльність авіаційних фахівців; 2) зміна методичних підходів до навчання іноземній мові – свідомо-практичний, інтенсивний, комунікативний, компетентнісний; 3) реалізація компетентнісного підходу – від формування навичок іншомовного спілкування до формування комунікативної компетентності як складової системи професійних компетентностей авіаційних фахівців; 4) встановлення державних стандартів іншомовної підготовки авіаційних фахівців; 5) зміна вимог до професійної підготовки викладачів іноземної мови.

Унікальність роботи полягає в тому, що *вперше*: в історико-педагогічному дослідженні цілісно та всебічно охарактеризовано теорію і практику розвитку іншомовної підготовки в історії розвитку вітчизняної професійної освіти у льотних навчальних закладах України (друга половина ХХ – початок ХХІ століття), з'ясовано теоретичні, організаційні та змістові засади її розвитку.

Уточнено провідні аспекти, положення, що складають теоретичні основи професійної іншомовної підготовки в авіаційній галузі; поняттєвий апарат дослідження через характеристику поняття «система підготовки» в галузі професійної авіаційної освіти та іншомовної підготовки як її складової. Особливу увагу у дослідженні зацентовано на трансформації понять «підготовка» та «готовність» авіаційного фахівця до професійної діяльності. Іншомовна підготовка в професійній льотній освіті ХХ століття мала зовсім інше змістове наповнення та функцію на відміну від тих, які вона має у ХХІ столітті. У науковій роботі розкривається роль процесуальних аспектів професійної іншомовної підготовки у формуванні особистості майбутнього авіаційного фахівця.

Подальшого розвитку в дослідженні набули історіографія та класифікація джерельної бази дослідження; вивчення конкретно-історичних умов (соціальні, економічні, політичні) становлення та розвитку професійної іншомовної підготовки в авіаційній галузі; нормативно-законодавчої бази професійної іншомовної підготовки авіаційних фахівців в Україні другої половини ХХ – початку ХХІ століття; навчально-методичне забезпечення процесу іншомовної підготовки майбутніх авіафахівців в умовах дистанційної освіти.

Робота має практичне значення, яке полягає в тому, що одержана під час дослідження інформація апробована та впроваджена в освітній процес окремих льотних навчальних закладів України. Систематизовані та узагальнені положення, фактологічний матеріал, джерельна база дослідження можуть стати основою для подальших наукових розвідок з історії педагогіки; для розширення та оновлення змісту навчальних курсів з історії вітчизняної авіації, історії іншомовної професійної підготовки у сфері авіації, у процесі підготовки навчально-методичного забезпечення та укладанні підручників з авіаційної англійської мови.

Ключові слова: *професійна підготовка, іншомовна підготовка, авіаційна англійська мова, авіаційний фахівець.*

Necheporuk Y.S. – Foreign language training in the history of domestic professional education development in flight training institutions in Ukraine (the second part of the 20th century – the beginning of the 21st century). – Qualified scientific work on the rights of the manuscript.

Dissertation for the scientific degree of Doctor of Pedagogical Sciences, specialty 13.00.01 – general pedagogy and history of pedagogy. – Volodymyr Vynnychenko Central Ukrainian State University. – Kropyvnytskyi, 2023.

The dissertation substantiates the theoretical and methodological principles of foreign language training in flight training institutions of the second half of the 20th – beginning of the 21st century. The historiography and source base of the selected problem are analyzed. There were studied the peculiarities of the reorganization of professional foreign language training of future aviation specialists in aviation educational institutions of Ukraine in the middle of the 20th – beginning of the 21st centuries. As a result of the implementation and justification of the periodization of the foreign language professional flight training development in Ukraine, the following historical periods were distinguished: foreign language training in the process of civil aviation flight education system development in the conditions of technical rearmament (1961–1970); international cooperation and the role of foreign language training of future aviation specialists in the educational system of civil aviation (1971–1984); foreign language training during the transformation of networks and structures of general and higher education, in particular aviation (1985–1992); transition to generally accepted international standards and requirements for foreign language professional flight training during the independence of Ukraine (1993–2007). The analysis of the issue of historical and pedagogical prerequisites for the birth of the aviation personnel training system was carried out in accordance with: 1) the development of scientific and technical progress in the field of aircraft construction and air passenger transportation at the beginning of the 20th century; 2) the emergence and formation of flight foreign language professional training in the context of

historical conditions and factors that determined the need for aviation specialists to speak a foreign language, which include, first of all, international aviation cooperation and the country's entry into the Civil Aviation Organization (ICAO); 3) the development of regulatory and legal support for the functioning of higher flying institutions of civil aviation education and the implementation of flight foreign language professional training. It is proved that in the period under study, a search for a place for foreign language training as a component of the education system of aviation specialists is taking place: from its complete denial (at that time, aviation specialists did not use a foreign language as a professional language, which was due to the lack of international passenger transportation) to recognition of its obligation.

The organizational content, forms, and methods of foreign language training at flight schools in certain periods have been studied. The characteristic features of each period are outlined: I – state recognition of the need to improve the state of learning and teaching a foreign language; II – intensification of the work of the scientific and pedagogical staff of flight education institutions in the process of drawing up training programs and publishing foreign language training manuals based on ICAO requirements; III – implementation of professionally oriented training in aviation English, taking into account five types of speech activity; IV – general standardization of the aviation English language learning process in accordance with ICAO requirements. Prospective opportunities for creative use of research results have been updated, which will effectively influence the state of professional foreign language training in aviation institutions of Ukraine and the level of foreign language proficiency of future aviation specialists.

It has been proven that, in accordance with each of the specified periods, there is: 1) a change in the attitude towards a foreign language, starting from the awareness of the need for a common language of communication in international civil aviation, the introduction of a legally established standard phraseology, as well as an increase in the requirements for the speaking skills and abilities of pilots

to the recognition the need to refer it to the language that ensures the safe professional activity of aviation specialists; 2) change in methodical approaches to learning a foreign language – conscious-practical, intensive, communicative, competence-based; 3) implementation of the competence approach - from the formation of foreign language communication skills to the formation of communicative competence as a component of the professional competence system of aviation specialists; 4) establishment of state standards for foreign language training of aviation specialists; 5) changing the requirements for the professional training of foreign language teachers.

The professional foreign language training of future aviation specialists is interpreted as a holistic system based on an organic combination of traditional and innovative means of education based on the principle of their mutual complementation. The system of foreign language training of specialists in this field includes the following components: content, methods and techniques for the formation of professionally significant qualities, effective means, specific procedural principles, methods and criteria for assessing professional readiness for communication in a foreign language, the functioning of which is determined by the goals of professional training and the principles of constructing process models, which focus intersubject connections and relations in solving the pedagogical tasks of such training. It is emphasized that one of the main tasks of the system of training future pilots is not only the formation of a comprehensively developed individual capable of making non-standard decisions in special conditions, but also the formation of the future specialist's internal readiness to master the profession and professional self-realization. Taking into account the dynamic changes in the spheres of world politics and economy, the development of electronics and robotics, which leads to the active implementation of automated control systems at manufacturing enterprises of the rocket and space industry and the aviation industry, the professional training of specialists in the aviation industry is gaining new importance. It has been proven that the training of future specialists

in the aviation industry in higher educational institutions is designed to ensure the acquisition of systematic knowledge, professional skills and abilities, which are the basis of training professionals and to contribute to the formation of readiness for the effective performance of professional duties. The main professional functions of specialists in the aviation industry are: ensuring safe, regular and orderly movement of aircraft. This type of professional activity, in which the specialist must comply with all safety rules and ensure clarity in compliance with rules and instructions, requires a high level of knowledge of the English language

The uniqueness of the work lies in the fact that for the first time: the theory and practice of the development of foreign language training in the history of the development of domestic professional education in flight training institutions of Ukraine (the second half of the 20th – the beginning of the 21st century) are fully and comprehensively characterized in a historical-pedagogical study, the theoretical, organizational and substantive principles of its development; the leading aspects, provisions that make up the theoretical foundations of professional foreign language training in the aviation industry are clarified; the conceptual apparatus of the study through the characterization of the concept of «training system» in the field of professional aviation education and foreign language training as its component. The study paid special attention to the transformation of the concepts of «training» and «readiness» of an aviation specialist for professional activity. Foreign language training in professional flight education of the 20th century had a completely different content and function, unlike those it has in the 21st century. The scientific work reveals the role of the procedural aspects of professional foreign language training in the formation of the personality of a future aviation specialist. The historiography and classification of the source base of the research acquired further development in the research; study of specific historical conditions (social, economic, political) of formation and development of professional foreign language training in the aviation industry; normative and legislative framework of professional foreign language training of aviation

specialists in Ukraine in the second half of the 20th – beginning of the 21st century; informatization of the forms of its organization.

Prospective opportunities for creative use of research results have been updated, which will effectively influence the state of professional foreign language training in aviation institutions of Ukraine and the level of foreign language proficiency of future aviation specialists. Problems and actual directions of modernization of professional foreign language training of future specialists in the aviation industry are highlighted.

The work has a practical significance, which consists in the fact that the information obtained during the research has been tested and implemented in the educational process of individual flight training institutions of Ukraine. Systematized and generalized provisions, factual material, research source base can become the basis for further scientific explorations in the history of pedagogy; to expand and update the content of training courses on the history of domestic aviation, the history of foreign language professional training in the field of aviation, in the process of preparing educational and methodological support and compiling textbooks on the aviation English language.

Key words: *vocational training, foreign language training, aviation English, aviation specialist.*

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ
Наукові публікації, які відображають основні наукові результати
докторської дисертації

Статті у наукових періодичних виданнях, включених до переліку
наукових фахових видань України:

1. Нечепорук Я. С. Англійська мова, як одна із офіційних мов Міжнародної організації цивільної авіації. *Наукові записки. Серія: Педагогічні науки*. Центральноукраїнський державний педагогічний університет імені Володимира Винниченка. Випуск 182. 2019. С. 98–102. <https://doi.org/10.36550/2415-7988-2019-1-182-98-101>

2. Нечепорук Я. С. Історико-педагогічні особливості викладання іноземної мови в Радянському Союзі (50-80ті роки ХХ століття). *Наукові записки. Серія: Педагогічні науки*. Центральноукраїнський державний педагогічний університет імені Володимира Винниченка. Випуск 186. 2020. С. 146-150. <https://doi.org/10.36550/2415-7988-2020-1-186-146-150>

3. Нечепорук Я. С., Оніщук І. І., Усик Л. М., Аніщенко І. М., Василькевич С. С., Звоздецька В. Г. Іншомовна освіта як наукова категорія в контексті підготовки майбутніх педагогів. *Науковий часопис НПУ імені М. П. Драгоманова. Серія 15. Науково-педагогічні проблеми фізичної культури (фізична культура і спорт)*. Випуск 8(128)29. С. 132–141. [https://doi.org/10.31392/NPU-nc.series15.2020.8\(128\).29](https://doi.org/10.31392/NPU-nc.series15.2020.8(128).29)

4. Нечепорук Я. С. Поняття іншомовної професійної підготовки в льотній професійній освіті. *Наукові записки. Серія: Педагогічні науки*. Центральноукраїнський державний педагогічний університет імені Володимира Винниченка. Випуск 190. 2020. С. 221–224. <https://doi.org/10.36550/2415-7988-2020-1-190-221-224>

5. Нечепорук Я. С. Іншомовна готовність як необхідна складова майбутньої професійної діяльності авіаційних спеціалістів. *Наукові записки. Серія: Педагогічні науки*. Центральноукраїнський державний педагогічний

університет імені Володимира Винниченка. Випуск 192. 2021. С. 116-119.
<https://doi.org/10.36550/2415-7988-2021-1-192-116-119>

6. Нечепорук Я. С. Основні принципи викладання іноземної мови в авіаційних закладах освіти (середина ХХ ст. – початок ХХІ ст.). *Молодь і ринок*. Дрогобицький державний педагогічний університет імені Івана Франка Випуск № 3/189. 2021. С. 123-128. <https://doi.org/10.24919/2308-4634.2021.228863>

7. Нечепорук Я. С. Інноваційні тенденції тестування у сфері іншомовної підготовки авіаційних фахівців. *Освіта дорослих: теорія, досвід, перспективи*. Інститут педагогічної освіти і освіти дорослих імені Івана Зязюна Національної академії педагогічних наук України. Випуск 2(20). 2021. С. 117–125. [https://doi.org/10.35387/od.2\(20\).2021.117-125](https://doi.org/10.35387/od.2(20).2021.117-125)

8. Нечепорук Я. С. Мова для спеціальних цілей (LSP): Особливості історичного розвитку. *Збірник наукових праць Уманського державного педагогічного університету*. Випуск 2. 2021. С. 191-197. <https://doi.org/10.31499/2307-4906.2.2022.262962>

9. Нечепорук Я. С. Комунікативна взаємодія викладача і курсанта в процесі формування культури професійного мовлення у закладі льотної вищої освіти. *Наукові записки. Серія: Педагогічні науки*. Центральноукраїнський державний педагогічний університет імені Володимира Винниченка. Випуск 204. 2022. С. 214-218. <https://doi.org/10.36550/2415-7988-2022-1-204-214-218>

10. Нечепорук Я. С. Особливості іншомовної професійної підготовки у вітчизняних льотних навчальних закладах (50-60ті роки). *Вісник Національного університету «Чернігівський колегіум» імені Т.Г. Шевченка (серія: педагогічні науки)*. Випуск 17(173). 2022. С. 74–79. <https://doi.org/10.5281/zenodo.7083192>

11. Нечепорук Я. С. Реалізація державних критеріїв та кваліфікаційних характеристик авіаційного фахівця у процесі іншомовної підготовки (згідно з

нормативними документами 2019–2021 рр.). *Інноваційна педагогіка*. Випуск 47. 2022. С. 23-27. <https://doi.org/10.32843/2663-6085/2022/47.3>

12. Нечепорук Я. С. Провідні тенденції розвитку професійної іншомовної підготовки у вітчизняних льотних навчальних закладах (70-ті роки). *Актуальні питання гуманітарних наук: міжвузівський збірник наукових праць молодих вчених Дрогобицького державного педагогічного університету імені Івана Франка*. Випуск 52. Том 3. 2022. С. 159–164. <https://doi.org/10.24919/2308-4863/52-3-23>

13. Нечепорук Я. С. Професійна іншомовна підготовка як основа льотної освітньої галузі: історія та реальність. *Наукові записки Вінницького державного педагогічного університету імені Михайла Коцюбинського. Серія: педагогіка і психологія*. Випуск 70. 2022. С. 73–77. <https://doi.org/10.31652/2415-7872-2022-70-73-77>

Статті у закордонних наукових періодичних виданнях:

14. Necheporuk Yana Ukrainian aircraft construction as the precondition of emergence of domestic aviation education. *Pedagogy and Education Management Review*. Scientific Center of Innovative Researches, Tallinn, Estonia. Issue 1. 2020. P. 54-61. <https://doi.org/10.36690/2733-2039-2020-1-54>

15. Necheporuk Yana The conceptual aspects of vocational foreign language studying. *Pedagogy and Education Management Review*. Scientific Center of Innovative Researches, Tallinn, Estonia. Issue 1(3). 2021. P. 80–85. <https://doi.org/10.36690/2733-2039-2021-1-80>

16. Necheporuk Yana, Holovko Iryna, Radul Serhii Foreign language teaching in domestic non-linguistic educational establishments (historic review and development prospects). *Laplage em Revista (International)*. Vol. 7, n. 3D. 2021. P. 257-263. https://www.academia.edu/60405573/Foreign_language_teaching_in_domestic_non_linguistic_educational_establishments_historic_review_and_development_prospects

17. Savchenko Nataliia, Necheporuk Yana Foreign language preparedness

for vocational communication of students in flight educational institutions. *Revista Espacios Education*. Vol. 42(09). Art. 7. 2021. P. 82–90. <https://doi.org/10.48082/espacios-a21v42n09p07>

Монографія:

18. Нечепорук Я.С. Історія розвитку іншомовної підготовки фахівців льотної галузі в процесі професійної освіти (середина ХХ – початок ХХІ століття): монографія. Дніпро: Середняк Т.К., 2022. 243 с. ISBN 978-617-8111-53-3.

Статті у наукових періодичних виданнях, проіндексованих у базах даних Web of Science Core Collection та Scopus:

19. Medynska Alina, Vasylenko Olena, Lapshyna Olha, Krasnopera Tetiana, Necheporuk Yana, Bondarenko Oleksandra The Problem of Interactive English Language Learning in Distance Mode. *Postmodern Openings*, 13(3). 2022. P. 267-283. <https://doi.org/10.18662/po/13.3/489>

20. Kuchai Oleksandr, Skyba Kateryna, Demchenko Angela, Savchenko Nataliia, Necheporuk Yana, Rezvan Oksana The Importance of Multimedia Education in the Informatization of Society. *IJCSNS International Journal of Computer Science and Network Security*, Vol. 22 No. 4. 2022. P. 797-803. <https://doi.org/10.22937/IJCSNS.2022.22.4.95>

21. Habelko Olena, Bozhko Natalia, Gavrysh Iryna, Khltobina Oleksandra, Necheporuk Yana Characteristics of the Influence of Digital Technologies on the System of Learning a Foreign Language. *Ingenierie des Systemes d'Information*, Vol. 27, No 5. 2022. P. 835-841. <https://doi.org/10.18280/isi.270518>

Наукові публікації, які додатково відображають наукові результати докторської дисертації

Навчально-методичний посібник:

22. Нечепорук Я. С. Англomовна підготовка авіафахівців у закладах вищої освіти України. Навчально-методичний посібник. Дніпро: Середняк Т.К., 2022. 140 с. ISBN 978-617-8111-54-0.

Тези в матеріалах науково-практичних конференцій:

23. Нечепорук Я. С. Англійська мова – мова авіації. *Dynamics of the Development of World Science*. Vancouver, Canada, October 23-25, 2019. С. 253–258.

24. Нечепорук Я. С. Історичний нарис авіаційних освітніх закладів часів Радянського Союзу. *Perspectives of World Science and Education*. Osaka, Japan, May 20-22, 2020. С. 752-757.

25. Нечепорук Я. С. Сучасні освітні умови іншомовної підготовки спеціалістів авіаційної галузі України. *Science, Society, Education: Topical Issues and Development Prospects*. Kharkiv, Ukraine, April 12-14, 2020. С. 458–463.

26. Нечепорук Я. С. Нормативна база професійно-технічної та вищої освіти СРСР кінця ХХ століття. *Science, Society, Education: Topical Issues and Development Prospects*. Kharkiv, Ukraine, May 10-12, 2020. С. 550–553.

27. Нечепорук Я. С. Соціально-історичні передумови розвитку іншомовної професійної підготовки в цивільній авіації Радянського Союзу. *Modern Science: Problems and Innovations*. Stockholm, Sweden, December 13-15, 2020. С. 347–352.

28. Нечепорук Я. С. Передумови вступу Радянського союзу до міжнародної організації цивільної авіації. *Fundamental and Applied Research in the Modern World*. Boston, USA, March 17-19, 2021. С. 717–722.

29. Нечепорук Я. С. Щодо забезпечення ефективної професійної діяльності викладачів льотних закладів вищої освіти. *Український Учитель: в Контексті Глобалізаційних Процесів*. Кропивницький, Україна, Травень 2021 С. 78-81.

30. Нечепорук Я. С. Стандартизація вимог щодо рівня володіння іноземною мовою та їх місце в авіаційних закладах освіти. *European Scientific Discussions*. Rome, Italy, August 15-17, 2021. С. 155–159.

31. Нечепорук Я. С. Щодо методів ефективного оцінювання рівня володіння авіаційною англійською мовою. *Results of Modern Scientific Research and Development*. Madrid, Spaine, October 17-19, 2021. С. 273–278.

32. Нечепорук Я. С. Провідні тенденції розвитку навчально-методичного процесу навчання усного мовлення в льотних навчальних закладах України у 1960-х роках. *Recent Advances in Scientific World*. Monterrey, Mexico, December 18–19, 2021. <https://ojs.ukrlogos.in.ua/index.php/interconf/article/view/17470>

33. Нечепорук Я. С. Щодо методології дослідження процесу іншомовної підготовки в історії професійної освіти у льотних навчальних закладах. *International Scientific Innovations in Human Life*. Manchester, the United Kingdom, April 13-15, 2022. С. 347–350.

34. Нечепорук Я. С. Здобутки та перспективи розвитку діджиталізації професійної освіти в Україні. *Innovations and Prospects of World Science*. Canada, Vancouver, May 25–27, 2022. С. 494–497.

35. Нечепорук Я. С. Історичні маркери іншомовної підготовки у вітчизняних льотних закладах освіти середини ХХ століття. *Modern Science: Innovations and Prospects*. Stockholm, Sweden, June 25-27, 2022. С. 213–218.

36. Нечепорук Я. С. Кореляція державних освітніх вимог з професійною іншомовною підготовкою сучасного авіаційного фахівця. *Science, Innovations and Education: Problems and Prospects*. Tokio, Japan, June 28–30, 2022. С. 450–454.

37. Нечепорук Я. С. Принципові основи викладання авіаційної англійської мови в Україні наприкінці ХХ століття. *Modern Scientific Research: Achievements, Innovations and Prospects*. Berlin, Germany, June 19–21, 2022. С. 354–357.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ.....	21
ВСТУП.....	22
РОЗДІЛ 1. ІСТОРИКО-ПЕДАГОГІЧНІ ПЕРЕДУМОВИ ЗАРОДЖЕННЯ ВІТЧИЗНЯНОЇ СИСТЕМИ АВІАЦІЙНОЇ ПІДГОТОВКИ	41
1.1. Науково-технічний прогрес у сфері літакобудування на початку ХХ ст. як передумова виникнення вітчизняної авіаційної системи підготовки.....	41
1.2. Основні фактори формування іншомовної професійної підготовки в авіації України.....	57
1.2.1. Цивільна авіація країни у післявоєнний період: передумови швидкого розвитку галузі.....	57
1.2.2. Міжнародне співробітництво та вступ Союзу до Міжнародної організації цивільної авіації.....	67
1.2.3. Нормативно-правова база країни (1961–1990 рр.) щодо розвитку та функціонування навчальних закладів цивільної авіації та здійснення льотної іншомовної професійної підготовки.....	77
Висновки до першого розділу.....	96
Список літератури до першого розділу.....	99
 РОЗДІЛ 2. РОЗВИТОК ІНШОМОВНОЇ ПІДГОТОВКИ У ПРОФЕСІЙНІЙ ОСВІТІ ЛЬОТНИХ НАВЧАЛЬНИХ ЗАКЛАДІВ УКРАЇНИ (СЕРЕДИНА ХХ – ПОЧАТОК ХХІ СТОЛІТТЯ) ЯК ІСТОРИКО-ПЕДАГОГІЧНА ПРОБЛЕМА.....	109
2.1. Концепція та методологічні основи дослідження.....	109
2.2. Джерельна та історіографічна база дослідження іншомовної підготовки у професійній освіті льотних закладів України.....	135
2.3. Генеза розвитку іншомовної професійної підготовки авіаційних фахівців в Україні (середина ХХ – початок ХХІ ст.).....	161

2.3.1. Іншомовна підготовка в процесі зародження освітньої системи цивільної авіації в умовах технічного переозброєння (1961–1970 рр.).....	162
2.3.2. Міжнародне співробітництво та роль іншомовної підготовки майбутніх авіафахівців в освітній системі цивільної авіації (1971–1984 рр.).....	174
2.3.3. Іншомовна підготовка під час трансформації мереж і структур авіаційної освіти в Україні (1985–1992 рр.).....	182
2.3.4. Перехід до загальноприйнятих міжнародних стандартів і вимог до іншомовної професійної льотної підготовки за часів незалежності України (1993–2007 рр.).....	186
Висновки до другого розділу.....	196
Список літератури до другого розділу.....	206

РОЗДІЛ 3. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ТА ТЕРМІНОЛОГІЧНИЙ АПАРАТ ДОСЛІДЖЕННЯ.....

3.1. Поняття «система підготовки» в галузі професійної авіаційної освіти та іншомовної підготовки як її складової.....	216
3.2. Теоретичні засади підходу Language for Specific Purposes в процесі виникнення і реалізації професійної іншомовної підготовки у льотних навчальних закладах.....	244
3.3. Сучасний стан вимог Міжнародної організації цивільної авіації щодо іншомовної підготовки в льотних навчальних закладах України.....	271
3.4. Базові кваліфікаційні вимоги до викладачів авіаційної англійської мови та до процесу професійної іншомовної підготовки.....	284
Висновки до третього розділу.....	293
Список літератури до третього розділу.....	297

РОЗДІЛ 4. НАВЧАЛЬНО-МЕТОДИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРОЦЕСУ ІНШОМОВНОЇ ПРОФЕСІЙНОЇ ПІДГОТОВКИ В ЛЬОТНИХ НАВЧАЛЬНИХ ЗАКЛАДАХ У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХХ – ПОЧАТКУ ХХІ СТОЛІТТЯ.....

4.1. Провідні тенденції розвитку навчально-методичного супроводу іншомовної професійної підготовки в льотних навчальних закладах України у період 1961–1970 рр.....	304
4.2. Основні напрями розвитку навчально-методичного забезпечення іншомовної професійної підготовки в льотних навчальних закладах України у період 1971–1984 рр.....	326
4.3. Реорганізаційні засади навчально-методичного забезпечення іншомовної професійної підготовки в льотних закладах освіти України впродовж 1985–1992 рр.....	337
4.4. Особливості навчально-методичного змісту іншомовної професійної підготовки в льотних навчальних закладах України у період незалежності 1993–2007 рр.....	348
Висновки до четвертого розділу.....	367
Список літератури до четвертого розділу.....	371

РОЗДІЛ 5. ПЕРСПЕКТИВИ, ТЕНДЕНЦІЇ ТА НАПРЯМИ МОДЕРНІЗАЦІЇ ІНШОМОВНОЇ ПІДГОТОВКИ ФАХІВЦІВ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ У СУЧАСНИХ УМОВАХ376

5.1. Вплив світової школи цивільної авіації на підготовку авіаційних фахівців України.....	376
5.2. Інтеграція науково-освітніх ресурсів як механізм підвищення конкурентоспроможності вітчизняної іншомовної підготовки авіаційних фахівців ХХІ ст.....	391
5.2.1. Типи сучасних авіаційних навчальних закладів та центрів як компоненти національної системи підготовки авіаційних кадрів в Україні.....	391
5.2.2. Льотна Академія Національного авіаційного університету як приклад трансформації класичного радянського авіаційного навчального закладу у сучасну систему закладів вищої освіти	395

5.3. Впровадження результатів дослідження та їхній вплив на функціонування моделей здобуття іншомовної професійної підготовки авіаційних фахівців XXI ст.....	400
Висновки до п'ятого розділу.....	427
Список літератури до п'ятого розділу.....	430
ВИСНОВКИ.....	435
ДОДАТКИ.....	443

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

ICAO (ІКАО) – International civil aviation organization (Міжнародна організація цивільної авіації)

EASA – European Aviation Safety Agency

ICAEA – International Civil Aviation English Association

IATA – International Air Transport Association (Міжнародна асоціація повітряного транспорту)

ESL – English as a second language

LSP – Language for specific purposes

TESL – Teacher of English as a second language

CEFR – Common European Framework of Reference for Languages

IELTS – International English Language Testing System

TOEFL – Test of English Language as a Foreign Language

iBT – Internet Based Test

PBT – Paper Based Test

CPE – Certificate of Proficiency in English

CAE – Certificate in Advanced English

FCE – First Certificate of English

PET – Preliminary English Test

KET – Key English Test

УПР – управління повітряним рухом

АМПС – програма викладання англійської мови для професійного спілкування

НВП – Настанова по виконанню польотів

ВСТУП

Актуальність дослідження. В Україні проблема оволодіння іноземною мовою стала одним із найважливіших напрямів державної політики в галузі вищої освіти, оскільки те, що невелика кількість фахівців володіють іноземною мовою, обмежує можливості держави в освоєнні нових технологій, гальмує міжнародну інтеграцію української науки і виробництва.

Враховуючи прискорений процес глобалізації та інтеграції, що спостерігається в усіх політичних, економічних та соціальних галузях, слід також визнати й активне поширення тенденції розвитку міжнародної науково-технічної співпраці українських фахівців з їх закордонними колегами. Успішна комунікація передбачає якісну мовну підготовку.

За роки своєї незалежності Україна ратифікувала основні конвенції в галузі освіти, що були прийняті під егідою ЮНЕСКО і Ради Європи, підписала Болонську угоду, почавши в XXI ст. перехід на рівневу вищу освіту і показала у такий спосіб, що державна політика України спрямована на інтеграцію у світовий простір. Інтеграція у світове економічне співтовариство передбачає визнання нової ролі іноземної мови як міжнародного інструменту професійного спілкування, що сприяє підвищенню мотивації вивчення іноземних мов технічними спеціалістами держави. Серед них особливе місце посідають фахівці авіаційної галузі. Міжнародна організація цивільної авіації (International Civil Aviation Organization, ICAO) визнає однією із обов'язкових умов діяльності авіаційного персоналу – володіння англійською мовою на робочому рівні (the 4th Operational Level).

Все це сформувало для України, як для інвестиційно привабливої країни, потребу у вивченні та оволодінні англійською мовою, як мовою міжнародного спілкування фахівців авіаційній галузі. Аналіз літератури і стану практики мовної підготовки авіаційних кадрів засвідчив, що напрям

розвитку іншомовної підготовки у вищих льотних навчальних закладах країни в основному відповідає світовим тенденціям, однак перед українськими льотними вищими закладами освіти стоїть завдання пошуку нових організаційних форм іншомовної підготовки льотного персоналу, як у межах традиційних систем, так і в розширенні загальнонавчальних форм іншомовної підготовки іншими, альтернативними засобами, що рекомендовані Міжнародною організацією цивільної авіації. Поряд із цим, аналіз сучасної літератури з різноманітних питань іншомовної підготовки в льотних навчальних закладах свідчить про необхідність дослідження вітчизняного культурно-історичного досвіду організації іншомовної підготовки в закладах вищої освіти: відтворення цілісної картини іншомовної підготовки у льотних навчальних закладах України в окреслений історичний період є важливим і актуальним завданням історико-педагогічної науки. Присутня необхідність розглянути як зміна освітніх парадигм вплинула на вирішення проблеми іншомовної підготовки фахівців льотної галузі.

Аналіз наукової літератури засвідчив, що вчені багато уваги приділяли проблемі іншомовної підготовки фахівців різних галузей. Так, зокрема, видатні мовознавці (Н. І. Гез, Г. О. Китайгородська, М. В. Ляховицький, О. О. Миролубов, Ю. І. Пасов, Є. С. Полат, Г. В. Рогова, С. К. Фоломкіна, С. Ф. Шатілов та ін.) розглядали іноземну мову як один із унікальних засобів спілкування. Особливостям іншомовної підготовки вчителів іноземної мови присвячені праці (В. М. Базуріна, В. В. Баркасі, О. М. Волченко, М. О. Князян, Р. Ю. Мартинова, С. Ю. Ніколаєва, В. В. Черниш та ін.). Вплив іноземної мови на рівень професійної культури фахівців немовних спеціальностей вивчали (Д. О. Білінський, Я. А. Бойко, К. Г. Вишневська, С. М. Кожушко, С. В. Козак, С. Ю. Ніколаєва, О. Б. Тарнопольський та ін.). Питання іншомовної професійної компетентності фахівців нефілологічного та технічного спрямувань розглядали (Л. Б. Дяченко, О. В. Глузман, В. І. Луговий та ін.). Різним аспектам мовної підготовки та її ролі у

професійної спрямованості студентів присвячено дослідження (Л. Я. Бірюк, Р. М. Вернидуб, Н. В. Глушаниці, Т. В. Калинюк, Н. В. Осіпчук, Л. В. Панової, О. Б. Тарнопольського, О. В. Хоменко та ін.). Питання щодо особливостей професійної іншомовної підготовки фахівців нелінгвістичних спеціальностей розкрито у працях (Н. М. Бібік, С. П. Кожушко, О. М. Леонтєва, Є. І. Пасової, О. Б. Тарнопольського та ін.).

Наразі підготовка авіаційних фахівців у закладах вищої освіти авіаційного профілю регламентується загальними, галузевими державними та міжнародними нормативно-правовими актами (Закони України «Про освіту» (2017 р.) та «Про вищу освіту» (2014 р.), Стратегія розвитку вищої освіти в Україні на 2022–2032 рр. (2022 р.), вимогами та стандартами Міжнародної Організації цивільної авіації (International Civil Aviation Organization, ICAO).

З метою покращення якості іншомовної підготовки відповідно до чинних законодавчих документів, слід здійснити системне вивчення та аналіз історико-педагогічного досвіду з метою, по-перше, застосування прогресивних методик, що застосовуються у сучасній іншомовній освіті, та, по-друге, уникнення можливих помилкових кроків у цій сфері.

Враховуючи вищезазначене, актуальним є необхідність дослідження та вивчення процесу іншомовної підготовки майбутніх авіаційних фахівців у період другої половини ХХ – початку ХХІ ст. Саме цей період в історії іншомовної підготовки майбутніх авіаційних фахівців характеризувався численними процесами реформування в системі вивчення іноземних мов (активний пошук нових форм, методів і засобів навчання; комп'ютеризація освітнього процесу в авіаційних навчальних закладах; стандартизація підготовки фахівців авіаційної галузі та підвищення вмотивованості майбутніх фахівців шляхом визначення та ознайомлення студентів/курсантів з чіткими вимогами щодо володіння іноземною мовою в процесі професійної авіаційної діяльності; застосування та ефективне впровадження міжнародних

вимог і стандартів підготовки авіаційних фахівців у сфері вивчення авіаційної іноземної мови).

Наразі педагогічна наука поповнюється дослідженнями, що вивчають питання щодо різноманітних аспектів підготовки майбутніх фахівців, а саме: становлення та розвитку вищої освіти України (П. С. Атаманчук, В. В. Безлюдна, Л. Д. Березівська, Н. М. Величко, С. У. Гончаренко, Н. М. Гупан, Є. В. Коршак, О. С. Ляшенко, Г. М. Мешко, Н. Г. Ничкало, В. А. Семиченко, Н. В. Слюсаренко, О. В. Сухомлинська, Н. О. Терентьева, К. Г. Трибулькевич, М. І. Шут та ін.); вивчення іноземної мови у закладах вищої освіти України (О. О. Заболотська, А. Ю. Долапчі, Г. І. Карловська, Г. О. Китайгородська, А. В. Котова, Л. Ю. Лічман, К. Д. Матійчук, Н. О. Микитенко, В. В. Мироненко, Л. К. Морська, С. Ю. Ніколаєва, Н. М. Примина та ін.). Зазначимо, що проблема іншомовної підготовки фахівців авіаційної сфери стала об'єктом досліджень провідних українських науковців: у доробках Б. С. Алякринського, А. Б. Колосова, А. Ф. Пчелінова та ін. розглянуто питання мовлення авіаційних операторів; О. М. Васюкович дослідила проблему формування професійної готовності майбутніх авіадиспетчерів до ведення радіообміну у нестандартних ситуаціях. Є. Б. Токарь розглядала педагогічну діагностику як засіб управління якістю підготовки майбутніх пілотів до ведення радіообміну. І. Б. Файнман вивчала проблему формування готовності майбутніх авіадиспетчерів до професійної самореалізації у процесі підготовки до ведення радіообміну. Однак аналіз джерельної бази дає підстави стверджувати, що історико-педагогічний аспект вивчення іноземних мов у закладах авіаційного профілю не був предметом системного вивчення й окремого аналізу.

Освітній процес у закладах вищої освіти авіаційного профілю має свою специфіку, що посилюється наступними *суперечностями* між:

– необхідністю використання загальної та авіаційної англійської мови для виконання професійних обов'язків фахівцями льотної галузі і повільним

процесом удосконалення програм з професійної англійської мови для підвищення рівня іншомовної підготовки в закладах авіаційної освіти;

– потребою організації якісного процесу іншомовної підготовки у закладах освіти авіаційного спрямування на базі міжнародних стандартизованих вимог, з урахуванням національних особливостей та відсутністю історико-педагогічних досліджень, що стосуються аналізу стану іншомовної підготовки у льотних навчальних закладах;

– наявністю потреби в авіаційному персоналі на міжнародному ринку праці та відсутністю складених екзаменів з фахових дисциплін англійською мовою в процесі професійної підготовки в льотних навчальних закладах України, що дало б можливість отримати ліцензію пілота європейського зразка та працевлаштуватись за кордоном;

– необхідністю практичного засвоєння професійної англійської мови і відсутністю іншомовного професійного середовища в межах льотних закладів освіти;

– реальним внеском саме українських учених та педагогів у розвиток проблем авіаційної галузі та іншомовної підготовки авіафахівців й відсутністю детального висвітлення окресленого аспекту.

Виявлені суперечності підтверджують необхідність вивчення, аналізу та узагальнення іншомовної підготовки в історії розвитку вітчизняної професійної освіти у льотних навчальних закладах України (друга половина ХХ – початок ХХІ століття).

Отже, недостатня розробленість наукової проблеми, її актуальність, наявність суперечностей і необхідність їхнього розв'язання зумовили вибір теми дослідження **«Іншомовна підготовка в історії розвитку вітчизняної професійної освіти у льотних навчальних закладах України (друга половина ХХ – початок ХХІ століття)»**. Відповідно до Закону України «Про освіту» (2017 р.) термін «заклад вищої освіти» вживається замість

терміну «вищий навчальний заклад», тому в роботі їхнє використання є взаємозамінним і тотожним.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційне дослідження виконано відповідно до науково-дослідної теми кафедри педагогіки та менеджменту освіти Центральноукраїнського державного педагогічного університету імені Володимира Винниченка (нині кафедра педагогіки та спеціальної освіти Центральноукраїнського державного університету імені Володимира Винниченка) «Соціально-професійне становлення особистості» (державний реєстраційний № 0116U003481).

Тему дисертації затверджено на засіданні вченої ради Кіровоградського державного педагогічного університету імені Володимира Винниченка (нині Центральноукраїнський державний університет імені Володимира Винниченка) (протокол № 13 від 22 червня 2017 року).

Мета дослідження – на основі цілісного історичного аналізу педагогічної теорії і практики виявити навчально-методичні тенденції та особливості вивчення іноземної (англійської) мови у закладах освіти авіаційного профілю у другій половині XX – на початку XXI ст. та визначити основні напрями застосування історико-педагогічного досвіду в сучасній практиці.

Відповідно до теми і мети визначено такі **завдання дослідження**:

1. Обґрунтувати теоретико-методологічні засади дослідження.
2. Проаналізувати історіографію та джерельну базу дослідження.
3. Проаналізувати особливості реорганізації іншомовної професійної підготовки майбутніх авіаційних фахівців у льотних навчальних закладах України середини XX – початку XXI ст.
4. Визначити та обґрунтувати періодизацію розвитку іншомовної професійної льотної підготовки України.

5. Дослідити зміст, форми, методи організації іншомовної підготовки льотних навчальних закладів у визначених періодах її розвитку.

6. Актуалізувати перспективні можливості творчого використання результатів дослідження, що ефективно впливатимуть на стан професійної іншомовної підготовки у льотних закладах України та на рівень володіння іноземною мовою майбутніх авіафахівців.

Об’єкт дослідження – генеза вивчення іноземних мов у закладах вищої освіти авіаційного профілю.

Предмет дослідження – тенденції вивчення іноземних мов та розвиток їх теоретичних основ і практики у процесі іншомовної професійної підготовки льотних навчальних закладів України середини ХХ – початку ХХІ ст.

Хронологічні межі дослідження охоплюють 1961–2007 рр. Вибір *нижньої хронологічної межі* (1961 р.) зумовлений Постановою № 468 від 27 травня 1961 р. «Про поліпшення вивчення іноземних мов», у якій визначено необхідність удосконалення процесу викладання іноземних мов у загальноосвітніх школах, середніх спеціальних і вищих навчальних закладах.

Верхня хронологічна межа (2007 р.) пов’язана із виданням Резолюції А36-11 Асамблеї ІКАО щодо «Знання англійської мови для ведення радіотелефонного зв’язку». Практична реалізація резолюції була здійснена у березні 2008 р., коли усі країни-члени ІКАО звітували щодо впроваджених заходів щодо забезпечення положень Резолюції.

Даний документ зазначає, що у разі невиконання вимог резолюції до 5 березня 2011 р. країна-учасник має оновити та направити до Міжнародної організації цивільної авіації власний план удосконалення процесу іншомовної підготовки для льотного персоналу та шляхи його впровадження. У резолюції також наполегливо рекомендується на регулярній основі оновлювати даний план після березня 2011 р. до моменту забезпечення повної відповідності міжнародним вимогам. Рекомендовано визначити у

плані, коли і яким чином країна-учасник забезпечить повне дотримання вимог щодо володіння мовою і як країна-учасник зменшуватиме ризики, пов'язані з недотриманням вимог протягом періоду удосконалення та стандартизації процесу іншомовної підготовки.

Концептуальні засади дослідження. Концепція дослідження передбачає осмислення процесу професійної іншомовної підготовки у вітчизняних льотних закладах освіти протягом окресленого періоду. Процес професійної іншомовної підготовки майбутніх фахівців авіаційної галузі визначається соціально-політичними чинниками розвитку держави, характером загальної державної освітньої політики, активним використанням іноземної авіаційної техніки (літаки, тренажери), необхідністю застосування стандартизованих програм Міжнародної організації цивільної авіації щодо підготовки та тестування (визначення рівня володіння англійською мовою) авіаційного персоналу.

Провідною ідеєю наукової роботи є дослідження соціально-педагогічних, освітньо-методичних засад, що безпосередньо впливали на зміст, структуру, форми, методи та особливості процесу розвитку іншомовної підготовки у льотних навчальних закладах України протягом окресленого хронологічними межами історичного періоду.

Вивчення теорії та практики іншомовної підготовки в історії розвитку вітчизняної професійної освіти у льотних навчальних закладах України (друга половина ХХ – початок ХХІ ст.) можливе за умови застосування системного підходу. Згідно із зазначеним підходом іншомовна підготовка у льотних навчальних закладах розглядається як цілісна система із різними взаємозалежними складовими: суспільство, державна політика, галузь цивільної авіації, міжнародна співпраця, нормативно-правове, матеріально-технічне та кадрове забезпечення тощо.

Розвиток іншомовної підготовки у вітчизняних закладах льотної освіти був досліджений як тривалий та неперервний процес у певних хронологічних

межах. Явище іншомовної підготовки існувало та функціонувало, змінюючи, залежно від історичного періоду, певні особливості свого змісту та сутності.

Дослідивши генезу розвитку іншомовної професійної підготовки авіаційних фахівців в Україні, стало можливим здійснити періодизацію цього процесу, виокремивши такі періоди: іншомовна підготовка у процесі зародження льотної освітньої системи цивільної авіації в умовах технічного переозброєння (1961–1970 рр.); міжнародне співробітництво та роль іншомовної підготовки майбутніх авіафахівців в освітній системі цивільної авіації (1971–1984 рр.); іншомовна підготовка під час трансформації мереж і структур загальної і вищої освіти, зокрема авіаційної (1985–1992 рр.); перехід до загальноприйнятих міжнародних стандартів і вимог до іншомовної професійної льотної підготовки за часів незалежності України (1993–2007 рр.).

Доведено, що, відповідно до кожного із зазначених періодів, відбувається: 1) зміна ставлення до іноземної мови, починаючи від усвідомлення необхідності спільної мови комунікації міжнародної цивільної авіації, введення законодавчо закріпленої стандартної фразеології, а також підвищення вимог до мовленнєвих навичок та вмінь пілотів до визнання необхідності віднесення її до мови, що забезпечує безпечну професійну діяльність авіаційних фахівців; 2) зміна методичних підходів до навчання іноземній мові – свідомо-практичний, інтенсивний, комунікативний, компетентнісний; 3) реалізація компетентнісного підходу – від формування навичок іншомовного спілкування до формування комунікативної компетентності як складової системи професійних компетентностей авіаційних фахівців; 4) встановлення державних стандартів іншомовної підготовки авіаційних фахівців; 5) зміна вимог до професійної підготовки викладачів іноземної мови.

Концепція дослідження ґрунтована на *методологічному, теоретичному й практичному* концептах.

У методологічному концепті відображено взаємозв'язок фундаментальних наукових підходів: *історико-педагогічний* (забезпечує історичний аналіз педагогічних явищ та систем); *хронологічний* (дає можливість досліджувати розвиток процесів та подій у хронологічній послідовності) *та діяхронний* (ґрунтується на вивченні окремих мовних явищ, розвитку системи мови у цілому в їх історичній послідовності та дає можливість визначення тенденцій вивчення іноземної мови в закладах вищої освіти авіаційного профілю); *феноменологічний* (уможливлює розкриття значення деяких суб'єктивних подій та історичних процесів, передбачає відмову від ідеалізації та упередженості і дозволяє досліднику вільно викладати результати свого пізнання); *системний* (комплексний всебічний розгляд соціальних об'єктів і явищ як єдиного цілого з урахуванням усіх взаємозв'язків об'єктів, їх властивостей і накладених обмежень та дослідження певних об'єктів як складних систем); *діяльнісний* (розглядає спрямованість освітнього процесу на розвиток ключових компетентностей і наскрізних умінь особистості, застосування теоретичних знань на практиці, формування здібностей до самоосвіти і командної роботи, успішну інтеграцію в соціум і професійну самореалізацію); *парадигмальний* (уможливлює визначити модель постановки проблеми та береться за зразок вирішення дослідницьких завдань щодо умов теоретичної діяльності, є сукупністю ідей, цінностей та переконань, визначених і визнаних у наукових колах окреслених періодів, дає змогу дослідити зміну методів іншомовної підготовки); *антропологічний* (реалізує концепцію природовідповідності виховання та дає змогу проаналізувати головний імператив епохи: людина як земна істота не може взаємодіяти з природою та суспільством поза певними нормами, цінностями, традицією і культурою); *особистісний* (передбачає гуманістичну спрямованість, пріоритет індивідуальності, самоцінності студента, який є суб'єктом навчального процесу; співвіднесення освітніх технологій на всіх рівнях освіти із закономірностями професійного

становлення особистості; визначення змісту освіти відповідно до рівня розвитку сучасних соціальних, інформаційних, виробничих технологій і майбутньої професійної діяльності); *компетентнісний* (дає можливість визначити мету, зміст, форми, технології та результат іншомовної професійної підготовки майбутніх авіаційних фахівців у льотних закладах України у досліджуваній період); *акмеологічний* (дозволяє визначити низку факторів і умов, що обумовлювали формування готовності майбутніх авіаційних фахівців до самореалізації в іншомовній діяльності, а також проаналізувати їх зміну протягом досліджуваного періоду).

Зазначені підходи ґрунтуються на сукупності методологічних *принципів*: узгодженості та спільності цілей, єдиної основи, неповної детермінованості, неперервності процесу коригування цілей системи, сатисфакції, комплексності підходу, повної системи.

Теоретичний концепт репрезентує систему вихідних концептуальних положень, дає змогу виявити провідні теорії, ідеї, законодавчо-нормативні засади, систему дефініцій, опис досліджуваних явищ, їх аналіз, узагальнення й синтез, а також особливостей педагогічної системи підготовки зазначених фахівців до професійної діяльності, що ґрунтоване на загальнопедагогічних і специфічних принципах навчання.

Практичний концепт відображає інтеграцію теорії з практикою. На основі вибраної методології й запропонованих концептуальних положень, проаналізованих провідних тенденцій зміни змістовного навчально-методичного наповнення іншомовної професійної підготовки в льотних закладах освіти України окреслена імплементація результатів дослідження в роботу з курсантами та слухачами, можливість оновлення змісту, форм, методів, технологій навчальних курсів з історії вітчизняної авіації, теорії професійної освіти та іноземної мови професійного спрямування.

Теоретичну основу дослідження становлять:

– філософські концепції українських учених щодо розвитку вищої освіти (В. П. Андрущенко, В. Г. Кремень, В. С. Лутай, В. О. Огневюк та ін.);

– концептуальні положення методології історико-педагогічної науки українських науковців (О. Є. Антонова, Л. М. Артющкіна, П. С. Атаманчук, Ю. К. Бабанський, В. В. Безлюдна, Л. Д. Березівська, О. В. Вознюк, І. М. Голопич, С. У. Гончаренко, Н. М. Гупан, Н. П. Дічек, О. А. Дубасенюк, М. Б. Євтух, В. І. Загвязинський, В. Г. Захарченко, О. М. Касьянова, І. А. Колесникова, П. В. Копнін, В. В. Краєвський, О. В. Крушельницька, Н. М. Кушнарєнко, О. Є. Місечко, Н. Г. Ничкало, В. Н. Перцева, О. Б. Петренко, Є. Ю. Пліско, Н. О. Ромаєв, О. М. Рудь, О. М. Семенов, Н. М. Сіранчук, С. О. Сисоєва, О. В. Сухомлинська, М. І. Томчук, В. М. Федяєва, І. О. Фомічова, Г. С. Цехмістрова, Н. Н. Чайченко, Д. В. Чернілевський, В. М. Шейко та ін.);

– загальнопедагогічні підходи (В. П. Андрущенко, О. Д. Бондарєвська, Н. В. Бордовська, Б. С. Гершунський, В. Г. Кремень, Ю. В. Пелєх та ін.);

– теоретичні засади вивчення іноземної мови у закладах вищої освіти України (О. О. Заболотська, Г. І. Карловська, Г. О. Китайгородська, А. В. Котова, Л. Ю. Лічман, К. Д. Матійчук, Н. О. Микитенко, В. В. Мироненко, Л. К. Морська, С. Ю. Ніколаєва, Н. М. Примина та ін.);

– праці, в яких висвітлено історичний аспект розвитку іншомовної освіти (А. Ю. Долапчі, М. О. Князян, Б. І. Лабінська, Т. В. Литнєва, О. Є. Місечко, В. М. Махінов, Ю. В. Шелєст, О. С. Шмирко й ін.);

– теоретичні засади вивчення проблеми іншомовної підготовки фахівців авіаційної сфери (Б. С. Алякринського, А. Б. Колосова, А. Ф. Пчелінова, О. М. Васюкович, Є. Б. Токарь, І. Б. Файнман та ін.).

Відповідно до завдань використано комплекс **методів дослідження:**

– *історико-педагогічні* – до цієї групи методів належать ретроспективний, хронологічно-структурний, зіставно-порівняльний аналіз

наукової літератури й архівних матеріалів. Зазначена група наукових методів дослідження дозволила дібрати та виокремити провідні історико-педагогічні явища, факти, ідеї в часовій динаміці, інтерпретувати існуючу кількість наукових думок щодо процесу розвитку іншомовної підготовки у системі вітчизняної льотної освіти другої половини ХХ – початку ХХІ ст.;

– *загально-наукові* – аналіз, синтез, індукція, дедукція, узагальнення, ретроспекція, порівняння – були застосовані для аналітичного аналізу джерел дослідження, формування понятійного та категорійного апарату, висновків та узагальнень;

– *структурно-системний* метод використано з метою побудови структури дослідження, виокремлення складників іншомовної підготовки у вітчизняних льотних закладах освіти, класифікації та систематизації наукових публікацій, що стосувались процесу розвитку авіаційної іншомовної підготовки;

– *метод наукової класифікації* застосований під час аналізу джерельної бази дослідження, основних причин становлення та розвитку іншомовної підготовки у вітчизняних льотних закладах освіти другої половини ХХ – початку ХХІ ст.;

– *діахронний метод* (метод періодизації) було використано для визначення хронологічних меж періодів розвитку іншомовної підготовки у вітчизняних льотних закладах освіти другої половини ХХ – початку ХХІ ст.

Джерельну базу дисертаційного дослідження становлять опубліковані та неопубліковані матеріали, які зберігаються в архівних фондах Державного архіву Кропивницької області, Державного архіву Київської області, архівів авіаційних закладів освіти, зокрема, Льотної академії Національного авіаційного університету, Національного авіаційного університету; наукові праці та публікації провідних вітчизняних та зарубіжних учених середини ХХ – початку ХХІ ст. (монографії, дисертації, автореферати, підручники, навчальні та методичні посібники, статті);

законодавчі та нормативні акти, статистичні збірники, матеріали з'їздів, конференцій, галузеві стандарти вищої освіти, нормативні документи, навчальні плани, навчальні програми, у яких висвітлено вітчизняний і зарубіжний досвід змісту професійної підготовки майбутніх фахівців авіаційної галузі; вимоги та стандарти Міжнародної організації цивільної авіації; фонди бібліотек: Національної бібліотеки України імені В. І. Вернадського.

Наукова новизна і теоретичне значення одержаних результатів дослідження полягає в тому, що *вперше*:

– цілісно та всебічно охарактеризовано теорію і практику іншомовної підготовки в історії розвитку вітчизняної професійної освіти у льотних навчальних закладах України (друга половина ХХ – початок ХХІ ст.), з'ясовано її теоретичні, організаційні та змістові засади; визначено та обґрунтовано періодизацію іншомовної підготовки в історії розвитку вітчизняної професійної освіти у льотних навчальних закладах України в означених хронологічних межах:

1) (1961–1970 рр.) іншомовна підготовка у процесі зародження льотної освітньої системи цивільної авіації в умовах технічного переозброєння;

2) (1971–1984 рр.) іншомовна підготовка майбутніх авіафахівців в освітній системі цивільної авіації в період міжнародного співробітництва;

3) (1985–1992 рр.) іншомовна підготовка під час трансформації мереж і структур загальної і вищої освіти, зокрема авіаційної;

4) (1993–2007 рр.) іншомовна підготовка в період переходу до загальноприйнятих міжнародних стандартів і вимог до іншомовної професійної льотної підготовки за часів незалежності України;

– проаналізовано нормативно-правове забезпечення та динаміку розвитку іншомовної підготовки майбутніх авіаційних фахівців;

– виокремлено та проаналізовано провідні тенденції зміни змістовного навчально-методичного наповнення іншомовної професійної підготовки в льотних навчальних закладах України в кожному з визначених періодів;

– конкретизовано та охарактеризовано різницю щодо вимог до викладачів з авіаційної англійської мови;

Уточнено:

– провідні аспекти, положення, що складають теоретичні основи професійної іншомовної підготовки в авіаційній галузі;

– поняттєвий апарат дослідження: «професійна підготовка», «готовність до діяльності», «професійна іншомовна підготовка майбутніх авіаційних фахівців».

Подальшого розвитку в дослідженні набули:

– історіографія та класифікація джерельної бази дослідження;

– вивчення конкретно-історичних умов (соціальні, економічні, політичні) становлення та розвитку професійної іншомовної підготовки в авіаційній галузі; нормативно-законодавчої бази професійної іншомовної підготовки авіаційних фахівців в Україні другої половини ХХ – початку ХХІ ст.; навчально-методичне забезпечення процесу іншомовної підготовки майбутніх авіафахівців в умовах дистанційної освіти.

До наукового обігу введено маловідомі та раніше невідомі архівні матеріали, які забезпечують усебічне дослідження теорії і практики розвитку професійної іншомовної підготовки авіаційних фахівців в Україні другої половини ХХ – початку ХХІ ст.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що проаналізовані, систематизовані та узагальнені фактологічні матеріали, джерельна база та архівні документи можуть бути основою для майбутніх наукових робіт з історії педагогіки; для доповнення та оновлення змісту навчальних курсів з іноземної мови професійного спрямування, історії вітчизняної авіації, теорії професійної освіти, у процесі підготовки

навчально-методичного матеріалу та укладанні підручників, посібників із фахових дисциплін; для використання в діяльності авіаційних закладів освіти, льотних шкіл та навчальних льотних центрів вітчизняних авіакомпаній, спеціалізованих мовних шкіл, що викладають авіаційну іноземну мову. Результати проведеного дослідження імплементовано в роботу з курсантами та слухачами: під час читання курсів «Іноземна мова», «Професійна англійська мова», «Основи авіації», що є в переліку обов'язкових навчальних дисциплін освітньо-професійної програми «Льотна експлуатація повітряних суден» у льотних закладах України (Національний авіаційний університет, Льотна академія НАУ, Кременчуцький льотний коледж ХНУ та ін.).

Результати дослідження **впроваджено** в освітній процес Кременчуцького льотного коледжу Харківського Національного університету внутрішніх справ (№ 3/961 від 9 серпня 2022 р.), Кіровоградського льотного училища Національного авіаційного університету (№ 2 від 11 серпня 2022 р.), Слов'янського фахового коледжу Національного авіаційного університету (№ 379 від 15 серпня 2022 р.), Національного авіаційного університету (№ 02/1114 від 17 серпня 2022 р.), Льотної академії Національного авіаційного університету (№ 0108/1121 від 22 серпня 2022 р.) та Навчального центру ПАТ «МААК «УРГА»» (№ 686/9 від 30 серпня 2022 р.).

Особистий внесок автора. У статті «Іншомовна освіта як наукова категорія в контексті підготовки майбутніх педагогів» (у співавторстві з І. І. Оніщук, Л. М. Усик, І. М. Аніщенко, С. С. Василькевич, В. Г. Звоздецька) розглянуто іншомовну освіту з аксіологічної позиції, розтлумачено її як цінність на рівні держави, суспільства і особистості, зазначено ефективність іншомовної підготовки як елементу функціональної грамотності, професійної компетентності та інтегральної якості особистості (внесок автора 35%). У статті «Foreign language teaching in domestic non-linguistic educational

establishments» (у співавторстві з Iryna Holovko, Serhii Radul) досліджено історичне становлення процесу викладання мови для спеціальних цілей у вітчизняних льотних закладах освіти (внесок автора 40%). У статті «Foreign language preparedness for vocational communication of students in flight educational institutions» (у співавторстві з Savchenko Nataliia) доведено, що ефективність процесу підготовки до професійного іншомовного спілкування у льотних навчальних закладах забезпечується за умов багаторівневого характеру та комунікативної спрямованості навчання, інтеграції освітніх педагогічних технологій і використання спеціалізованих тренажерів та симуляторів (внесок автора 60%). У статті «The Problem of Interactive English Language Learning in Distance Mode» (у співавторстві з Alina Medynska, Olena Vasylenko, Olha Lapshyna, Tetiana Krasnoper, Oleksandra Bondarenko) розглянуто інтерактивний підхід до вивчення мови в онлайн-класі EFL, представлено новий погляд на впровадження інтерактивних методів для розвитку комунікативної компетентності студентів. Встановлено, що інтерактивний підхід сприяє живому спілкуванню в онлайн-налаштуваннях EFL, підвищує мотивацію та автономію студентів, а також сприяє швидкій реакції прийняття рішень (внесок автора 35%). У статті «The Importance of Multimedia Education in the Informatization of Society» (у співавторстві з Oleksandr Kuchai, Kateryna Skyba, Angela Demchenko, Nataliia Savchenko, Oksana Rezvan) проаналізовано роль мультимедійної освіти у формуванні інформаційного суспільства, описано різноманітні способи використання мультимедійних технологій в освітньому процесі (внесок автора 37%). У статті «Characteristics of the influence of digital technologies on the system of learning a foreign language» (у співавторстві з Habelko Olena, Bozhko Natalia, Gavrysh Iryna, Khltobina Oleksandra) розглянуто іноземну мову як предмет, який передбачає створення штучного мовного середовища для учнів, що зумовлює варіативне включення різноманітних цифрових засобів навчання в нові перспективи. За результатами дослідження сформовано функціональну

модель, яка демонструє процес вивчення іноземних мов шляхом використання сучасних цифрових технологій (внесок автора 35%).

Апробація та впровадження результатів дослідження. Основні положення та результати дисертаційного дослідження презентовано на наукових і науково-практичних конференціях різного рівня: *міжнародних*: II Міжнародна науково-практична конференція «Dynamics of the Development of World Science» (Канада, Ванкувер, 2019), IX Міжнародна науково-практична конференція «Perspectives of World Science and Education» (Японія, Осака, 2020), V Міжнародна науково-практична конференція «Science, Society, Education: Topical Issues and Development Prospects» (Україна, Харків, 2020), VI Міжнародна науково-практична конференція «Science, Society, Education: Topical Issues and Development Prospects» (Україна, Харків, 2020), X Міжнародна науково-практична конференція «Modern Science: Problems and Innovations» (Швеція, Стокгольм, 2020), VIII Міжнародна науково-практична конференція «Fundamental and Applied Research in the Modern World» (США, Бостон, 2021), X Міжнародна науково-практична конференція «European Scientific Discussions» (Італія, Рим, 2021), VIII Міжнародна науково-практична конференція «Results of Modern Scientific Research and Development» (Іспанія, Мадрид, 2021), I Міжнародна науково-практична конференція «Recent Advances in Scientific World» (Мексика, Монтеррей, 2021), X Міжнародна науково-практична конференція «International Scientific Innovations in Human Life» (Великобританія, Манчестер, 2022), X Міжнародна науково-практична конференція «Innovations and Prospects of World Science» (Канада, Ванкувер, 2022), X Міжнародна науково-практична конференція «Modern Science: Innovations and Prospects» (Швеція, Стокгольм, 2022), XII Міжнародна науково-практична конференція «Science, Innovations and Education: Problems and Prospects» (Японія, Токіо, 2022), XIII Міжнародна науково-практична конференція «Modern Scientific Research: Achievements, Innovations and Prospects» (Німеччина, Берлін, 2022); *регіональних*: Науково-

практична Інтернет-конференція «Український учитель: в контексті глобалізаційних процесів» (Україна, Кропивницький, 2021).

Кандидатську дисертацію на тему «Формування готовності курсантів до професійного іншомовного спілкування в системі «Пілот-Диспетчер» за спеціальністю 13.00.04 – теорія і методика професійної освіти, захищено у липні 2015 року у Класичному приватному університеті м. Запоріжжя, її матеріали в тексті докторської дисертації не використовувалися.

Публікації. Результати дисертаційного дослідження висвітлено у 37 наукових публікаціях (з них 31 – одноосібна), серед яких: *наукові публікації, які відображають основні наукові результати докторської дисертації*: 13 статей у наукових періодичних виданнях, включених до переліку наукових фахових видань України; 4 статті у закордонних наукових періодичних виданнях; 1 монографія; 3 статті (у співавторстві) у наукових періодичних виданнях, проіндексованих у базах даних Web of Science Core Collection та Scopus; *наукові публікації, які додатково відображають наукові результати докторської дисертації*: 1 навчально-методичний посібник, 15 тез.

Структура та обсяг дисертації. Робота складається зі вступу, п'яти розділів, висновків до них, загальних висновків, списку використаних джерел (337 найменувань на 37 сторінках), 17 додатків (на 37 сторінках). Робота містить 1 рисунок (на 0,4 сторінки), 1 таблицю (на 0,4 сторінки). Загальний обсяг дисертації становить 480 с., основний текст – 384 с.

РОЗДІЛ 1. ІСТОРИКО-ПЕДАГОГІЧНІ ПЕРЕДУМОВИ ЗАРОДЖЕННЯ ВІТЧИЗНЯНОЇ СИСТЕМИ ПІДГОТОВКИ АВІАЦІЙНИХ КАДРІВ УКРАЇНИ

1.1. Науково-технічний прогрес у сфері літакобудування на початку XX ст. як передумова виникнення вітчизняної авіаційної системи підготовки

Історичними передумовами зародження системи підготовки льотних кадрів цивільної авіації України були активні витки розвитку авіації та авіабудування в Україні. Першими, хто відкрили небо для польоту людини літаком були брати Орвілл та Уїлбер Райти, саме вони вважаються авторами першого пілотованого польоту на моторному аероплані «Флайєр-1». Ця історична подія для авіаційного світу тривала 12 секунд і мала дальність 37 метрів. Невеличке, проте, вагоме досягнення відкрило нову сторінку в історії авіації. Згодом у 1904 році брати Райти досягли значних успіхів і могли втримувати літак у повітрі протягом 5 хвилин, а вже у 1905 році – подолали 39 км за 38 хвилин. І лише у 1906 році брати офіційно отримали патент на свій винахід, і згодом у 1908 році світ дізнався про досягнення.

В цей час (початок XX століття) ще існує інтерес до дирижаблів, проте їм в спину вже дихає молодий різновид повітроплавання – авіація. Її швидкий розвиток був зумовлений відносною дешевизною, адже аероплани будували з фанери, дерева і легких труб. Проте вагомішою умовою стала напружена ситуація у світі та передчуття Першої світової війни. Саме переваги аеропланів у швидкості, маневреності та легкості змусили уряди великих країн інвестувати не лише у модне дирижаблебудування, а й у необхідну військову авіацію. Україна та Київ, хоча і вважались провінцією імперії, проте у технічному розвитку не поступались або ж навіть перевершували Москву та Пітербург. Матеріальне забезпечення концентрувалось саме там,

проте генії інженерної думки були зосереджені на українській землі. За перше десятиліття ХХ ст. тут було побудовано 40 модифікацій аеропланів. У Севастополі школа авіації, створена раніше за московську, випускає військових льотчиків. В Києві з 1909 року активно працює Спілка повітроплавання, що створена на базі авіагуртка при КПІ, організовує показові польоти, збирає кошти для будівництва літальних апаратів, будує аеродром на Куренівці [42].

Аналіз праць вітчизняних і зарубіжних науковців та представників української діаспори з історії військової авіації України 1917–1920 рр. здійснено у дисертації В.В. Мараєвої [37]. Дослідниця акцентує, що про застосування аеропланів у якості транспортних засобів, створення і організацію діяльності повітряних ліній, посередництвом яких встановлювали оперативний кур'єрський зв'язок між найважливішими містами України, йдеться в статті «Начало воздушных сообщений в Украине» [34; 35; 36]. Організації першої в світі регулярної міжнародної поштової авіалінії присвячені роботи Я.І. Янчака у співавторстві з В.В. Чижевським та В.В. Аксенчиком, опубліковані у 1998 та 2001 рр. [79]. У цих статтях мова йде про організацію авіалінії за маршрутом Відень – Краків – Львів – Проскурів (Хмельницький) – Київ. Перші рейси були суто урядовими і військовими, але через деякий час вони перетворились у цивільний авіапоштовий зв'язок. Про організацію і діяльність авіапошти на території України за часів УНР йдеться в матеріалі, опублікованому у книзі «Україна на крилах» [74].

Саме кінець ХІХ століття став одночасно періодом становлення Київського політехнічного інституту та початком активного розвитку авіаційної галузі. КПІ розпочав свою роботу у 1898 році. На той час інститут налічував чотири відділення: інженерно-будівельне, механічне, хімічне та сільськогосподарське. А вже наступного року розпочалась діяльність щодо створення актуального на той час повітроплавного відділення. Очолив його

професор М.А. Артем'єв. За його ініціативи відділення розширювалось за рахунок секції повітроплавання. Її, в свою чергу, очолив професор С.П. Тимошенко. Згодом секція була реорганізована у відомий Повітроплавний гурток, в якому окремо вивчались принципи будови та функціонування аеропланів, гелікоптерів, орнітоптерів і двигунів. Гурток був не лише місцем підвищення якості авіаційної інженерної освіти, а й осередком формування творчого технічного мислення та виховання організаторських навичок у майбутніх спеціалістів.

У гуртку поєднувалася науково-дослідна та конструкторсько-технологічна робота, яка на той період була дуже плідною. Уже в 1907 – 1908 роках професор Артем'єв проводив дослідження з моделлю «махово-пропелера», взимку 1908–1909 рр. він разом із відомим авіатором Б.М. Делоне випробовували великі моделі планерів (з розмахом крил до 3-х метрів), запускаючи їх катапультною з потужною пружиною від вагонного буфера. Пізніше М.А. Артем'єв разом з професором КПІ О.С. Кудашевим брав участь у спорудженні перших у Києві планера і літака [23].

Як зауважує Д.В. Зеркалов, пристрасним пропагандистом ідей авіації і планеризму був професор КПІ Микола Борисович Делоне, який ще у 1896 році розпочав систематичні дослідження з моделями планерів в Новій Олександрії поблизу Варшави, де завідував кафедрою в Інституті сільського господарства. З 1906 року, з моменту створення Повітроплавної секції в КПІ, Микола Делоне стає беззмінним керівником гуртка, а потім і Київського Повітроплавного товариства, одним з організаторів якого був саме він. Цей перший на півдні Росії авіаційний осередок об'єднав не лише відомих на той час професорів, інженерів і конструкторів, а й студентів КПІ.

Члени гуртка відвідували лекції професорів КПІ й університету св. Володимира, самі виступали з рефератами і науковими доповідями з питань авіації, будували і випробовували літаючі моделі, повітряні змії, планери. Наприкінці 1908 року до Києва приїхав професор Микола Єгорович

Жуковський з публічною лекцією «Успіхи повітроплавання», під час якої демонструвалися кінокадри авіаційної хронічки. На прохання студентів цю лекцію повторив Микола Борисович Делоне у великій фізичній аудиторії КПІ. У подальшому професор Делоне неодноразово виступав з лекціями про повітроплавання і планеризм у Києві, Харкові, Полтаві, Умані, Катеринославі, Єлисаветграді, Москві, Орлі і Вільнюсі [15].

У 1909 року професор М.Б. Делоне разом із викладачами Київського політехнічного інституту І.М. Ганицьким і Гарфом та своїми синами побудували свій перший планер – біплан з балансуєчим управлінням. Згодом М.Б. Делоне побудував ще три планери. 1909 року очолюваний професором М.Б. Делоне Повітроплавний гурток КПІ об'єднав близько 200 ентузіастів. Сам він розробив і читав курс лекцій з повітроплавання. Члени гуртка вивчали теоретичні основи і техніку авіації, намагалися будувати планери і літаки. Серед них студенти КПІ, майбутні авіатори І.І. Сікорський, Ф.І. Билінкін, О.Д. Карпека, Г.П. Адлер та інші [23].

Велику роль у пропаганді ідей авіації і повітроплавання відіграли виставки Київського товариства повітроплавання. Київське товариство повітроплавання підготувало найбільшу кількість авіаційних конструкторів. Студенти та викладачі КПІ за роки існування товариства створили близько 40 різних типів літаків. Імена київських ентузіастів авіації стали відомі далеко за межами Києва й України, а Д.П. Григорович, П.М. Нестеров, І.І. Сікорський прославилися на весь світ. Для їх спорудження використовувалися різні приміщення: аерогараж політехнічного інституту, власні кустарні майстерні, ангари, а ремонтом літаків займалися авіаційні майстерні КПІ.

5 червня 1910 року на Сирецькому іподромі Києва відбувся перший політ літака, виготовленого (крім двигуна) з вітчизняних матеріалів. Побудував літак і літав на ньому Олександр Сергійович Кудашев. Кудашев, інженер-залізничник, виконував обов'язки екстраординарного професора на кафедрі стійкості споруд КПІ. Після участі в Реймському авіаційному тижні у

Франції (1909 рік) і польотів з авіатором О.М. Єфімовим в Ніцці він серйозно зацікавився створенням літака нового типу. Хоча пізніше О.С. Кудашев відійшов від конструкторської діяльності, його внесок у вітчизняне літакобудування важко переоцінити [23].

Однією з найяскравіших постатей київської школи літакобудування був видатний конструктор Ігор Іванович Сікорський (1889–1972 рр.). Восени 1907 року він вступає до КПІ, де навчається до 1911 року. Він стає одним з активних учасників гелікоптерної секції Київського товариства повітроплавання, яку очолював один з братів Касьяненків – Андрій Іванович. Влітку 1908 року І.І. Сікорський приступив до розробки свого першого гелікоптера, а в 1909 році до його спорудження. На жаль, спроби його практичного застосування не мали успіху [23].

Одночасно з випробуванням гелікоптера в 1910 році І.І. Сікорський розпочав створення свого першого аероплану разом із сином київського купця Ф.І. Билінкіним, що вже мав певний досвід у цій справі. Біплан був названий БІС №1 (Билінкін, Йордан, Сікорський). Потім він був перебудований на літак БІС №2, на якому 3 червня 1910 року в присутності спортивних комісарів Київського товариства повітроплавання І.І. Сікорський виконав вдалий політ по прямій довжиною 182 м на висоті 1,2 м тривалістю 12 с. Надалі було здійснено близько 50 польотів на висоті 10 м, але з малою тривалістю. На своєму наступному літаку С-3 І.І. Сікорський склав екзамен на звання пілота-авіатора та отримав пілотське посвідчення з номером 64. На загальних зборах Імператорського Технічного товариства 21 січня 1912 року І.І. Сікорському вручили присуджену йому Радою товариства медаль «За корисні праці з повітроплавання і за самостійну розробку аероплану власної системи, що мало прекрасні результати». У квітні 1912 року Балтійський вагонний завод придбав у І.І. Сікорського виняткові права на біплан С-6А і запросив його на посаду головного конструктора авіаційного відділу.

Технічний персонал нового відділу склали головним чином київські конструктори, що переїхали на запрошення І.І. Сікорського [23].

Д.В. Зеркалов акцентує, що до числа основоположників української авіації справедливо входять уродженці Черкас брати Євген, Григорій, Андрій та Іван Касьяненки. Після створення при КПП Повітроплавного гуртка Є.І. Касьяненко очолив секцію «Аероплани», а А.І. Касьяненко – «Гелікоптери». Окрім наукової й організаційної роботи, вони вели плідну конструкторську діяльність. За період з 1910 до 1921 роки братами створено шість літаків, частково дуже оригінальних за схемою і задумом. Так, варто згадати літак «Касьяненко-4» – моноплан з двигуном малої потужності. Євген Касьяненко особливо пропагував ідею малопотужного літака широкого застосування. Окрім спорудження літаків, брати Касьяненки займалися розробкою повітряних гвинтів, які в роки Першої світової війни вони випускали серійно в Авіаційних майстернях КПП [86].

Наступним, кого слід згадати серед відомих вітчизняних авіаконструкторів – це киянин Д.П. Григорович. Ще будучи студентом Київського політехнічного інституту він в 1908–1909 рр. зацікавився авіацією і вирішив побудувати власний літак в Аерогаражі політехнічного інституту.

Початок Першої світової війни припиняє роботу «Гуртка повітроплавання», адже більшість його членів було мобілізовано до авіачастин. Проте з 1915 року КПП знову розпочинає роботу в галузі авіації, головним чином спрямовані на ремонт трофейних літаків. Відновлює свою роботу майстерня «Аерогараж», призначений для складання літаків. В ньому будувались літаки типу «Альбатрос» та створювалися нові конструкції. Слід зауважити, що майстерні політеху масово розробляли та випускали гвинти власної конструкції. Такі запчастини називали «Брати Касьяненки». Вони застосовувались на військовій повітряній техніці та були більш міцнішими за французькі аналоги. Військове керівництво замовляло їх у великій кількості

адже ці гвинти розвивали велику тягу, що в свою чергу, підвищувало швидкість польоту.

На базі створеної у 1921 році дослідної лабораторії двигунів та авіабудування в структуру КПІ на механічному факультеті було введено авіаспеціалізацію. Її було відкрито за ініціативи професора В.Ф. Боброва. З 1922 року відновлюється робота авіагуртка, який згодом трансформується в Авіаційне науково-технічне товариство. Активні студенти-учасники зазначеного товариства могли йти на авіаспеціалізацію, що передбачало протягом двох останніх триместрів вивчення цілого ряду предметів, спецкурсів та виконання відповідного проекту. Згодом в КПІ був організований авіаційний факультет.

У 1925 році у Київському політехнічному інституті відбувся перший випуск інженерів авіаційної спеціалізації механічного факультету. Враховуючи тематику дипломних робіт, слід зробити висновок, що коло наукових і технологічних інтересів був доволі широким: розробка пасажирського літака, винищувача, двомісного навчально-тренувального літака, двигунів різної потужності [85].

У 1933 році авіаційний факультет КПІ був перетворений на Київський авіаційний інститут, нині Національний авіаційний університет. Але КПІ не припинив вкладати свої сили у розвиток авіації. Багато хто з випускників КПІ, як і раніше, кожен у свій спосіб, рухали вперед авіацію і космонавтику. Ще у 1932 році вступив на авіаційний факультет КПІ майбутній генеральний конструктор космічних ракет В.М. Челомей, який закінчив вже Київський авіаційний інститут.

Традиції у створенні важких літаків, започатковані І.І. Сікорським, продовжив інший випускник КПІ – Костянтин Олексійович Калінін. Ще будучи студентом КПІ, у 1922 році нащадок запорізького козака Калини-Малини на київському заводі «Ремвоздух-6» створив перший серійний пасажирський літак К-1. Серійно випускати літак почали у Харкові. Там був

створений Харківський авіазавод. Пасажирські літаки К-4 і К-5 майже двадцять років були основними пасажирськими літаками СРСР. На жаль, у 1938 році інженер К.О. Калінін був безпідставно репресований.

КПІ став першим щаблем у великому шляху Сергія Павловича Корольова. Навчаючись у КПІ з 1926 до 1928 року, С.П. Корольов саме тут закінчив курси інструкторів планерного пілотажу, збудував планер КППР-3. Саме студентом КПІ він вперше познайомився з працями К.Е. Ціолковського, саме тут великий майбутній конструктор виношував ідеї реактивного руху, які він у подальшому так успішно розвивав.

Студентом КПІ був Олександр Олександрович Мікулін – відомий творець авіаційних двигунів. Його двигунами був оснащений літак, на якому легендарні пілоти В.П. Чкалов та М.М. Громов здійснили наддальній переліт через Північний полюс, потім двигуни О.О. Мікуліна підняли в повітря найбільший для свого часу літак «Максим Горький». У роки Великої Вітчизняної війни саме двигунами Мікуліна оснащувались штурмовик Іл-2 і бомбардувальник Пе-8, а в мирний час – пасажирський реактивний лайнер Ту-104.

У 1931 році диплом КПІ одержав Архип Михайлович Люлька – ще один знаменитий конструктор авіаційних двигунів, двічі Герой Соціалістичної Праці. Це йому належать ідея та практичне втілення турбокомпресорного повітряно-реактивного двигуна, що одержав найширше застосування.

Щодо розвитку безпосередньої діяльності цивільної авіації на території сучасної України, то вона повністю залежала від тодішньої політики Радянського Союзу. У період заснування Союзу Соціалістичних республік, до якого входила і УРСР, Повітряний Флот потребував кваліфікованих льотно-технічних кадрів. Відповідно до потреб молоді та швидко зростаючої галузі у висококваліфікованих кадрах, збільшилася кількість вищих та середньо-спеціальних навчальних закладів Аерофлоту. У липні

1930 року в країні з'явився перший навчальний заклад – Ленінградський інститут ЦПФ, а в серпні 1933 року – Київський авіаційний інститут ЦПФ. У вересні 1935 року відкрились перші в ЦПФ курси вищої льотної підготовки. 16 грудня 1940 року на базі навчальних ескадрилей виникли одразу чотири училища цивільної авіації: Сасовське, Червонокутське, Бугурусланське та Єгор'євське авіаційно-технічні училища. Тоді ж, у грудні 1940 року, була створена радіотехнічна ескадрилья, на базі якої вже після війни, у жовтні 1947 року, відкрилось Ризьке авіаційне училище спеціальних служб Цивільної авіації.

Усі наукові та навчальні заклади ЦПФ створювались не наново. Вони виростили з уже існуючих первинних організацій, авіаційних клубів і гуртків, більшість з яких працювали за ініціативою простих громадян, які захоплювались авіацією. І вже на цій базі держава створювала найбільші наукові та освітні структури, що отримували офіційний статус і великі можливості для виховання багатьох поколінь пілотів, технічних спеціалістів і вчених.

Перший політ літака з поштою в Україні відбувся 1921 за маршрутом Харків – Київ – Катеринослав – Севастополь. Першу регулярну поштово-пасажирську повітряну лінію Москва – Харків було відкрито 1 травня 1921. На ній працювали найбільші літаки того часу – «Ілля Муромець», швидкість яких становила 100–115 км/год. 12 березня 1923 у Харкові було засновано Добровільне товариство авіації та повітроплавання України і Криму, а двома тижнями пізніше – авіаційне товариство повітряних авіасполучень «Укрповітряшлях», завданням якого було організувати регулярні повітряні рейси між містами України, а також між Україною та іншими республіками. У цей період значну участь у розвитку цивільної авіації відіграла громадськість [16]. Так, від листопада 1923 на Харківський аеродром представникам товариства повітряних сполучень передано літаки, придбані на добровільні пожертви громадян. Як правило, аероплани називали на честь

ключових галузей промисловості та профсоюзів: «Донецький шахтар», «Сталінський пролетарій», «Харківський металіст», «Червоний киянин». У 1923–1924 рр. в Україні було розширено авіаційну інфраструктуру, зокрема, побудовано центральну повітряну станцію, ангар і авіамайстерні в Харкові, аеродроми в Києві, Одесі, Полтаві, Єлисаветграді (нині Кропивницький), підготовлено посадкові майданчики в Миргороді, Лубнах, Кременчуці, Первомайську [8]. Функціонування безпосередньо цивільної авіації розпочалось регулярними рейсами між Харковом, Одесою та Києвом. 25 травня 1924 року з Харкова (на той час столиця України) до Києва відбувся перший регулярний рейс пасажирського літака, який доставив до Києва керівництво авіаційної компанії «Укрповітрошлях» та журналістів у кількості 8 осіб [17].

У 1923 році фірма «Дорн'є» звернулась до радянського керівництва із пропозицією видачі їй концесії для виробництва своїх літаків в Радянському Союзі. Ініціатором співробітництва з боку СРСР було товариство «Укрповітрошлях», яке планувало організувати спільне з фірмою «Дорн'є» виробництво пасажирських літаків на авіаційному заводі «Антара» у Симферополі. Однак радянське керівництво не підтримало цю ідею, адже країні насамперед необхідні були військові літаки [69].

Не зважаючи на активний розвиток власного літакобудування, перші шість літаків для пасажирських перевезень були придбані у німецького авіаконструктора Клаудіуса Дорн'є. Разом із літальними апаратами купували і запасні двигуни, необхідні запчастини та орендували екіпаж льотчиків Фата і Неута.

У травні 1924 розпочалися регулярні польоти на двох повітряних трасах України: Харків – Полтава – Київ та Харків – Єлисаветград – Одеса, загальною довжиною 1090 км. Аероплани на цих трасах літали двічі на тиждень, льотний сезон тривав 5 місяців. Згодом було уведено в експлуатацію нові повітряні лінії: Харків – Курськ – Орел – Москва (670 км)

та Харків – Артемівськ – Ростов-на-Дону (400 км), а також встановлено повітряний зв'язок із Закавказзям. 1928 року відкрито першу в Україні й другу в СРСР міжнародну повітряну лінію Харків – Баку – Пехлеві (Іран). У 1930 літаки товариства «Укрповітряшлях», крім міжобласних авіаліній, обслуговували велику союзну магістраль Москва – Баку, що проходила через Кавказ над Чорноморським узбережжям (3200 км). За кілька років було відкрито пасажирську гідроавіалінію Одеса – Батумі, довжина якої перевищувала інші подібні траси СРСР.

Відповідно до загальної політики централізації, що панувала в СРСР, 23 жовтня 1930 було створено Всесоюзне об'єднання цивільного повітряного флоту, яке 25 лютого 1932 перетворено на головне управління, що дістало назву «Аерофлот». 19 травня 1934 в його структурі було 12 територіальних управлінь, зокрема Українське управління цивільного повітряного флоту.

Зауважимо, що авіаційний парк цивільного повітряного флоту Радянського Союзу на той час становили літаки, розроблені та збудовані в Українській РСР. Так, у листопаді 1929 над Харковом піднявся в повітря дослідний пасажирський літак К-5, який міг перевозити 8 пасажирів зі швидкістю 150–160 км/год. на відстань 800 км. Найшвидшим пасажирським літаком у Європі (другим у світі) був літак ХАІ-1, створений 1932 року у Харківському авіаційному інституті колективом під керівництвом конструктора Й.Г. Немана. Перший політ на цій машині здійснив український льотчик Б.Н. Кудрін. Цей шестимісний літак уперше мав висувні шасі. Його максимальна швидкість (324 км/год.) перевищувала швидкість винищувачів того часу. Окрім того, на повітряних лініях України було експлуатовано й інші літаки, зокрема, ПС-35, ПС-84, Сталь-7 та інші. Від 1940 на повітряних трасах почали курсувати нові вітчизняні швидкісні літаки ПС-9 на 9 місць, 14-місний із двома двигунами ПС-89 та інші. Уже протягом 1940 було перевезено понад 33 600 пасажирів [18].

Розвиток цивільних авіаперельотів передбачав, по-перше, необхідність правового регулювання цього процесу, зокрема вимог до пілотів; по-друге, підготовки авіаційних кадрів, здатних виконувати нагальні завдання, пов'язані з цим процесом.

Визначальною подією у правовому сенсі на початку ХХ ст. стало прийняття Паризької Конвенції 1919 року про повітряне пересування, яка являла собою багатосторонній договір, що регулював стосунки між державами щодо використання повітряного простору і діяльності авіації. Додаток В: «Сертифікат льотної придатності» та Додаток Е: «Мінімальні умови, необхідні для отримання ліцензії пілота або штурмана» Конвенції визначали умови видачі сертифіката льотної придатності, тести, які необхідно пройти, рівень знань, необхідний для отримання ліцензії пілота-туриста, пілота громадського транспорту, пілота повітряного шару, пілота дирижабля та штурмана [81]. Зазначені вимоги стосувалися теоретичних знань з аеродинаміки, будови літальних апаратів тощо та практичної підготовки пілотів і штурманів, тобто суто професійних знань. Зауважимо, що вони не містили вимог щодо іншомовної підготовки авіаційних фахівців, оскільки іноземна мова не розглядалася на той час як складова їх фахової підготовки. Однак, зазначений нормативний акт мав значний вплив на подальший розвиток вітчизняного законодавства у сфері авіації, а також міжнародного законодавства щодо безпеки польотів та підготовки авіаційних фахівців.

Визначною подією в історії становлення вітчизняної цивільної авіації стало рішення про прийняття Декрету в 1921 році «Про повітряні пересування». Це був перший законодавчий акт у сфері регулювання польотів на території Радянського Союзу. Декрет запровадив вимоги щодо обліку аеродромів, посадочних майданчиків, ангарів та інших споруд, а також льотного складу і літаків; встановив допуски щодо керування повітряними суднами лише особам, які пройшли випробування на звання

пілота; визначив організацію польотів іноземних літаків над територією СРСР. Основним фундаментом розвитку радянської авіації стала військова авіація.

У 1922 році при Головповітрофлот створюється Інспекція цивільного флоту, головною метою якої була розробка заходів щодо використання літаків у народному господарстві. Інспекція визначала типи пасажирських літаків, строки їх експлуатації та порядок користування аеродромами, відбір до цивільної авіації льотного та технічного складу, нагляд і загальний технічний контроль над повітряними лініями. За час своєї роботи Інспекція затвердила низку нормативних актів, зокрема: Правила про видачу пілотських свідоцтв, про реєстрацію повітряних суден, про видачу посвідчень про придатність повітряних суден до польотів, про розпізнавальні знаки, про вогні і сигнали повітряних суден і про порядок здійснення польотів від 3 жовтня 1922 р., Правила про ведення книг повітряних суден та Інструкція про порядок здійснення митного нагляду повітряних суден від 12 жовтня 1922 р., Інструкція щодо здійснення польотів від 20 вересня 1923 року та ін.

9 лютого 1923 року Рада Праці та Оборони СРСР прийняли постанову про організацію при Головповітрофлот Ради цивільної авіації для керівництва та управління всіма сторонами діяльності цивільної авіації країни. Створена раніше Інспекція стала виконавчим органом Ради. Ця постанова законодавчо визначила цивільну авіацію як самостійну галузь народного господарства, а дата 9 лютого 1923 року стала офіційною датою народження цивільної авіації СРСР. У цей же час створюються перші авіатранспортні товариства з акціонерним капіталом: «Доброльот» – Російське товариство добровольчого повітряного флоту, «Укрповітрошлях» – в Україні та «Закавіа» – на Кавказі. Головними завданнями акціонерних товариств стали організація повітряних ліній для перевозки пасажирів, пошти і вантажів, будівництво та експлуатація аеродромів, ангарів та інших споруд.

Вимоги до підготовки пілотів містилися у перших повітряних кодексах СРСР 1932 р., який діяв усього лише три роки, та 1935 р. Так, останній у ст. 19 закріплював, що «особи, які входять до льотнопідйомного складу екіпажу, повинні залежно від посади мати спеціальну технічну (теоретичну і практичну) та повітряно-правову підготовку, перевірену контрольними випробуваннями» [Додаток А].

Закріплені у правових актах різного рівня вимоги до авіаційних фахівців визначали зміст їх підготовки у навчальних закладах. Водночас від їх підготовки безпосередньо залежав розвиток сфери літакобудування та авіаційного пасажироперевезення на початку ХХ століття. Зауважимо, що в організації навчального процесу навчальні заклади, в яких здійснювалася така підготовка, зокрема КПУ, ХАІ, велику увагу приділяли розробці моделі освіти майбутніх авіаційних фахівців. Так, із самого початку підготовки інженерних кадрів у Київській політехніці була закладена освітянська модель європейських технічних університетів (зокрема, Паризької вищої політехнічної школи, Аахенського та Віденського технічних університетів). Ця модель передбачала органічне поєднання глибокої фундаментальної природничо-наукової підготовки з математики, фізики, хімії, механіки та інших дисциплін із загальноінженерною та набуття практичних професійних навичок з майбутньої спеціальності на виробництві і в наукових установах [7]. Отже, у вітчизняній системі підготовки авіаційних кадрів України реалізовувалась модель дуальної освіти, яка поєднувала теоретичне навчання у вузі з набуттям практичних навичок безпосередньо на виробництві.

Значне місце у підготовці авіаційних фахівців посідало формування комунікативних навичок. Як зазначалося у матеріалах «Комісії з питання про вищі технічні навчальні заклади», поєднання різних спеціальностей в одному навчальному закладі дає можливість спілкування між студентами та, що не менш важливо, – між викладачами, що має позитивно впливати на процес викладання та навчання [29].

Щодо іншомовної підготовки авіаційних фахівців у досліджуваній період, то слід виходити із загальної політики СРСР до вивчення іноземних мов у навчальних закладах різного рівня [38]. Так, у перші десятиліття після революції 1917 р. панувало ставлення до іноземної мови як до буржуазного забобону, явища буржуазної культури. Тому у технічних вищих навчальних закладах іноземна мова майже не викладалася. Таке становище зберігалось практично до середини 30-х років. Однак, зауважимо, що 16 січня 1923 р. було прийнято Декрет Ради народних комісарів (далі – РНК) «Про надання вищим навчальним закладам та науковим установам права обміну науковими виданнями з вищими навчальними закладами та науковими установами інших країн», відповідно до якого відносив освітню функцію було віднесено не лише до внутрішньої функції держави, а й до зовнішньої, що зумовлювалося закріпленням міжнародного співробітництва. Це давало право вищим навчальним закладам у порядку обміну отримувати закордонні видання іноземними мовами, без участі органів Головного управління у справах літератури та видавництва, у кількості не більше трьох примірників кожного видання; закордонні ж видання російською мовою – по одному примірнику кожного видання, згідно з переліком, попередньо затвердженим Головним управлінням у справах літератури та видавництва. Окрім того, ці навчальні заклади мали пільги щодо безкоштовного пересилання поштою та перевезення шляхом сполучення обмінюваних видань, а також їх безмитного ввезення [24].

Підхід до вивчення іноземних мов змінюється з середини 30-х років після проголошення РНК гасла: «Іноземні мови – у маси!». Важливим у цьому сенсі була Постанова РНК СРСР, ЦК ВКП(б) від 23 червня 1936 року «Про роботу вищих навчальних закладів та про керівництво вищою школою» [Додаток Б], яка регламентувала питання прийому до вищих навчальних закладів: «Усі вступники до вищих навчальних закладів піддаються вступним іспитам з таких предметів: а) російська мова (письмовий твір), б) граматики,

в) література, у вузах же, де викладання ведеться іншими мовами, також іспит з мови, якою ведеться викладання у цьому ЗВО, г) політграмота, д) математика, е) фізика, ж) хімія, а з 1937 р. з однієї з іноземних мов (англійська, німецька, французька)» [48].

Наступним важливим кроком щодо іншомовної підготовки у вищих навчальних закладах, зокрема й авіаційних фахівців, стало ухвалення постанови РНК СРСР «Про викладання німецької, англійської та французької мов» від 16 вересня 1940 р., яка визначала обсяг знань з іноземної мови, а саме; «кожен студент, який закінчує вищу школу, повинен вміти вільно читати спеціальну літературу та користуватися розмовною мовою іноземною мовою» [Додаток В]. З цією метою пропонувалося «запровадити у вищих навчальних закладах викладання іноземних мов протягом 4 років навчання по 2-3 години на тиждень». При цьому передбачалося, що студенти, які не склали іспит з іноземної мови за останній курс, не допускалися до державного іспиту або захисту дипломного проекту [47].

Таким чином, можна стверджувати, що починаючи з середини 30-х років ХХ ст. вивчення іноземної мови у вищих навчальних закладах України, зокрема й авіаційних, стає обов'язковим. Однак, іншомовна підготовка фахівців у сфері авіації не мала професійного спрямування та обмежувалася лише умінням читати спеціальну літературу та користуватися розмовною мовою [40].

Аналіз досліджуваного питання свідчить, що науково-технічний прогрес у сфері літакобудування та авіаційного пасажироперевезення на початку ХХ століття створив умови для побудови вітчизняної системи підготовки авіаційних кадрів України, в якій реалізовувалась модель дуальної освіти, що характеризується поєднанням теоретичного навчання з набуттям практичних навичок. Зауважимо, що у досліджуваний період відбувається пошук місця іншомовної підготовки як складової системи освіти авіаційних фахівців: від повного її заперечення (до середини 30-х

років XX століття) до визнання її обов'язковості. Акцентовано, що на той час авіаційні фахівці не послуговувалися іноземною мовою як професійною, що обумовлювалося відсутністю міжнародних пасажироперевезень, а також нормативного врегулювання цього питання.

1.2. Основні фактори формування іншомовної професійної підготовки в авіації України

Історію виникнення та становлення льотної іншомовної професійної підготовки слід розглядати у контексті факторів, що мали значний вплив на формування професійної авіаційної освіти у цілому. До них ми відносимо: розвиток цивільної авіації СРСР у післявоєнний період, розвій міжнародного авіаційного співробітництва, вступ СРСР до Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), а також нормативно-правове забезпечення функціонування вищих льотних навчальних закладів цивільної авіації та здійснення льотної іншомовної професійної підготовки. Розглянемо зазначені фактори більш детально [Додаток Д].

1.2.1. Цивільна авіація країни у післявоєнний період: передумови швидкого розвитку галузі

У роки Великої Вітчизняної війни (1941–1945 рр.) Цивільний повітряний флот (ЦПФ) радянської країни доволі швидко переорієнтувався на військовий лад [4]. Його система управління була оперативно змінена на вирішення першочергових завдань військового часу. У жовтні 1941 року основна частина апарату Головного управління ЦПФ СРСР за рішенням державного комітету оборони (ДКО) була евакуйована в тил, звідки в подальшому і здійснювалось керівництво всією діяльністю Цивільної авіації. В лютому 1942 року у складі ДКО з'явився спеціальний орган – «Транспортний комітет», головним завданням якого стала організація

управління всіма видами транспорту і реалізація принципу єдності курівництва у надзвичайних умовах. Війна завдала великих втрат усій транспортній системі СРСР. Зруйнованими виявились 65 тис. кілометрів залізничних шляхів, 13 тис. мостів, 4,1 тис. станцій і т.п. [68]. Великі втрати відчула і цивільна авіація країни. Були виведені з ладу 57 аеропортів, авіаремонтні підприємства у Харкові, Ростові-на-Дону, Ленінграді, більшість радіовузлів, бензосховища, склади, навчальні заклади та інші об'єкти ЦПФ [25]. Але вже у 1944 році відсоток перевезень для потреб народного господарства склав 56%, інші 44% припадали на обслуговування фронтних частин Радянської армії [4]. Наприкінці 1945 року цивільний повітряний флот країни загалом закінчив перебудову своєї системи для роботи у мирних умовах. Всі його фронтні частини, а також навчальні авіаційні ескадрильї, що готували пілотів для Військово-повітряних сил, за короткий проміжок часу (2-3 місяці) були розформовані, а особовий склад, літаки, технічне та господарське майно передано до територіальних управлінь і навчально-тренувальних загонів ЦПФ.

Після закінчення війни необхідності у єдиному органі управління не було. Більше того, бюрократичний інститут такого плану міг би стримати у мирний час розвиток різноманітних видів транспорту, що мають загальне призначення, але відрізняються один від одного різними технологічними рівнями і головне специфікою експлуатації. Окрім цього, велика територія країни створювала додаткові складності в управлінні. Все це підштовхнуло керівництво країни до швидкого переходу до галузевої системи управління різноманітними видами транспорту.

За наказом Міністерства Збройних сил СРСР від 18 вересня 1946 року, всі підрозділи Цивільного повітряного флоту були передані територіальним управлінням [25]. Радянський Союз зміг за короткий проміжок часу відновити зруйнований транспортний комплекс, що підтвердило високу ефективність діючої на той час системи управління транспортом. Перевага

галузевого підходу в управлінні обумовлювалась низкою причин: по-перше, масштабом проблем в економіці післявоєнного періоду; по-друге, важливістю підвищення оперативності під час прийняття рішень, виявлення довіри до спеціалістів галузі; по-третє, необхідністю збереження елементів централізованого управління під час вирішення господарських задач; по-четверте, недопущення ослаблення адміністративно-політичного впливу на господарюючі суб'єкти (територіальні управління Цивільної авіації СРСР).

Галузева система управління, зокрема, Цивільної авіації охопила всю територію країни (враховуючи її окремі господарські суб'єкти), по якій в усіх напрямках постійно передавалась інформація. Вона відображала всі види, об'єм та фінансові показники господарської діяльності територіальних управлінь Цивільної авіації і потрапляла, в залежності від функціональних ознак, до структури (відділу) центрального штабу галузі – ГУ ЦПФ СРСР. У 1946 році у його складі з'явилось Управління інженерно-авіаційної служби.

Швидке відновлення і подальший розвиток цивільної авіації були б неможливі без широкого використання науково-технічних досягнень, цілеспрямованості дослідницької роботи (інноваційної діяльності) та впровадження її результатів у щоденну практику. Багато цікавих розробок виникли у Науково-дослідному інституті цивільного флоту (НДІ ЦПФ) та у Державному проектно-дослідному інституті «Аеропроект», що були створені ще у 1930 році.

Новації розроблялись системно й одночасно за декількома напрямками. Найбільш важливим серед них стали:

- проведення комплексних робіт щодо випробовування та введення в експлуатацію нових типів літаків, а також науково-дослідницьких і дослідно-конструкторських робіт щодо створення та удосконалення систем, агрегатів і приладів, що забезпечують регулярність і безпеку польотів (технологічна група інноваційних продуктів);

- доопрацювання і внесення суттєвих доповнень до діючих правил технічної та комерційної експлуатації авіаційної техніки (застосування нових процесів, використання виробничих інновацій);
- впровадження нових організаційно-управлінських форм і методів праці (організаційно-управлінські інновації) в галузі;
- розширення географії польотів, введення в експлуатацію нових авіаліній (а отже, нових аеропортів, злітно-посадкових смуг, комплексів технічного обслуговування) освоєння нових видів робіт в народному господарстві;
- розробка та впровадження оптимальних авіамаршрутів, найбільш економічних режимів польоту, застосування методології збільшення тривалості польоту, методології збільшення ресурсів авіаційної техніки і запасних частин, раціональне використання мережевих графіків обслуговування техніки (тобто логічних і маркетингових інновацій).

Після перемоги над фашизмом населення країни, кожна радянська людина відчувала моральний підйом, люди отримали ті сили, натхнення та азарт, що сприяли досягненню грандіозних цілей. Результати післявоєнної п'ятирічки не стали б на стільки значущими за відсутності такого феномену, як соціальна активність і система управління галузями народного господарства, що динамічно розвивалась, серед них була і галузь цивільної авіації. У 1950 році обсяг пасажирських перевезень на повітряному транспорті порівняно з рівнем 1940-го року збільшився у 3,8 разів. Загальний обсяг перевезень перевершив його у 6,3 рази. Загальна протяжність повітряних ліній зросла до 300,5 тис. км і значно перевищила планове завдання у 175 тис. км. Результати виявились досить переконливими, особливо порівняно з іншими видами транспорту. На залізничному, морському і річковому транспорті обсяг перевезень у цей час ще не досяг довоєнного рівня, а на автомобільному – збільшився у 1,8 рази.

Основним завданням на перші п'ять повоєнних років стало збільшення парку літаків цивільної авіації та розширення повітряних ліній, які зв'язували столиці та обласні центри союзних республік. Окрім того, планувалося налагодження повітряного зв'язку на місцевих авіалініях. Нарощування потужності авіаційного парку відбувалося насамперед за рахунок переобладнання військових літаків для пасажирських, поштових та вантажних перевезень. Так, 125 військово-транспортних літаків Лі-2 переобладнали у пасажирський варіант із 21 кріслом. Понад 260 літаків По-2 також переобладнали для пасажирських перевезень. Санітарні літаки С-2 стали обслуговувати населення та брати участь у протиепідемічних заходах. Близько 200 літаків По-2 переобладнали в сільськогосподарський варіант. Окрім того, йшов процес оновлення літакового парку. У короткий термін було створено 9 нових транспортних авіазагонів та 17 авіазагонів спеціального застосування. Аерофлот продовжував також відкривати та освоювати нові траси. Наприклад, з Ленінграда почалися польоти до Таллінна, Риги, Вільнюса, Мінська, з Мінська – до Харкова, Ростов-на-Дону, Мінеральних Вод і Калінінграда. Загальна протяжність повітряних трас (з урахуванням міжнародних ліній Аерофлоту) до 1947 досягла 172 тис. км, тоді як у довоєнному 1940 вона дорівнювала 146 тис. км. [32].

Важливого значення набуває відновлення роботи та відкриття нових аеропортів. Зокрема, в Україні працював аеропорт «Київ» у Жулянах, який починаючи з 1924 року виконував рейси до Харкова двічі на тиждень. У 1933 році для цивільних літаків відкрили новий аеропорт Києва в Броварах і запустили рейси до Харкова, а потім в Москву, Кишинів, Луганськ, Одесу, Вінницю, Умань. До війни звідси вилітали по 50 літаків в день. Під час другої світової війни цей аеропорт було повністю знищено і у післявоєнні роки авіаційне сполучення відновилося з аеропорту в Жулянах. До 1950 року побудували всю необхідну інфраструктуру, у тому числі аеровокзал, який міг пропускати 200 осіб на годину. У той час з Жулян літали невеликі літаки

Іл-14, Іл-12, Лі-2 в обласні центри України і великі міста СРСР. Також були і міжнародні рейси – до Будапешту, Софії, Відня. З 1958 року після реконструкції злітної смуги аеропорт зміг примати приймати новий на той час гвинтовий літак Ан-10, який міг перевозити за раз від 100 до 170 пасажирів залежно від моделі [1].

Перехід до епохи реактивної пасажирської авіації, яку відкрив літак Ту-104 17 червня 1955 р вимагав нових підходів до будівництва аеропортів і злітно-посадочних смуг. Щоб дотримати усі норми безпеки і подолати обмеження, що існували для аеропортів у межах міст, був запропонований проект спільного використання військового аеродрому поблизу м. Бориспіль. 30 червня 1959 року був підписаний наказ начальника Головного управління ЦПФ № 265 про створення аеропорту, а вже 7 липня 1959 року було прийнято перший рейс Москва – Київ – Москва. За перший рік своєї діяльності, яка спочатку здійснювалася в польових умовах (шести наметах), а потім у тимчасових приміщеннях, аеропорт «Бориспіль» вийшов на третє місце за обсягом пасажирських перевезень серед аеропортів України (після Сімферополя і Жулян). З 1960 року аеропорт «Бориспіль» прийняв свої перші рейси з інших країн — Угорщини, Австрії та Болгарії. Проект аеровокзалу був розроблений у 1961 р. інститутом «Київпроект», а його урочисте відкриття та введення в експлуатацію відбулося в 1965 р.. Пропускна здатність, за тодішніми нормами, становила 1400 осіб на внутрішні і 200 на міжнародні рейси. Аеровокзал був другий за величиною в СРСР після «Домодедово», і одним з найбільших в Європі [62].

Розширення дипломатичних, торгових, культурних та інших зв'язків Радянського Союзу із зарубіжними країнами сприяло зростанню міжнародних повітряних сполучень. У 1945 р. почалися регулярні повітряні перевезення в 14 країн трасами, що зв'язали Москву зі столицями Австрії, Німеччини, Швеції, Фінляндії, Польщі, Чехословаччини, Угорщини, Югославії, Румунії, Болгарії, Ірану, Афганістану, Монголії і м. Хамі

(Західний Китай). Спочатку на міжнародних лініях використовувалися транспортні літаки, і з осені 1948 р. – пасажирські. До кінця 1948 р. цивільний повітряний флот (далі – ЦПФ) перевіз на міжнародних авіалініях 5,5 тис. пасажирів. У 1950 р. пасажирів перевезли майже 27 тис. У 1955 р. Аерофлот підтримував регулярне повітряне сполучення з 14 державами та перевіз 70 тис. пасажирів [32]. Активні міжнародні авіап перевезення здійснювалися з аеропорту Шереметьєво, який у 1960 році був переданий до Головного управління ЦПФ. Так, у 1960 році виконувався міжнародний рейс за маршрутом Шереметьєво – Бухарест – Софія, у 1962 році було відкрито новий маршрут Москва – Гавана – Москва, у 1964 році у Шереметьєво регулярно літали літаки 18 зарубіжних авіакомпаній, аеродромі приземлялися до десятка повітряних суден різних типів. Зауважимо, що до кінця 1965 року Аерофлот мав угоди про повітряні сполучення з 47 державами світу, серед яких Японія, Франція, Індія та інші країни. У 1967 році відбувся перший рейс з аеропорту Шереметьєво до Нью-Йорка.

З метою керівництва повітряним рухом на трасах, в зоні аеродромів і особливо при заході літаків на посадку в 1950 р. у ЦПФ було введено посаду керівника польотів. На неї призначалися досвідчені пілоти, які отримали додаткову спеціальну підготовку. Водночас технічне переоснащення Аерофлоту у поєднанні з підготовкою особового складу ЦПФ до роботи в нових умовах сприяли поліпшенню управління повітряним рухом, підвищенню регулярності та безпеки польотів.

Окрім того, Аерофлот у постійно зростаючому обсязі надавав допомогу у відновленні та розвитку цивільної авіації країнам Східної Європи та Азії. У повоєнний період у низці країн було організовано змішані товариства цивільної авіації: Транспортно-авіаційне болгаро-радянське товариство (ТАБРТ), радянсько-угорська авіаційна корпорація Malév (МАЛІЕВ), радянсько-китайське товариство цивільної авіації SKOGA (СКОГА) та інші. Відповідно до угод про співробітництво Радянський Союз постачав у ці

країни різноманітну авіатехніку, обладнання, забезпечував підготовку національних авіаційних кадрів. Коли особовий склад цивільної авіації цих країн був підготовлений до експлуатації сучасної авіаційної техніки, потреба у змішаних товариствах відпала. Літаки та авіаційне обладнання були передані створеним у цих країнах підприємствам і відомствам цивільної авіації. У наступні роки Аерофлот активно розвивав співпрацю з ними [32].

Динамічне зростання авіаперевезень та інших видів робіт цивільної авіації в усіх напрямках народної господарської діяльності створили підґрунтя для інноваційного розвитку галузі. Найбільш важливими з них, на нашу думку, стали перераховані нижче.

Так, була створена і успішно застосовувалася система планування розвитку цивільної авіації. У розробці перспективних планів активно брали участь науково-дослідні інститути Цивільного повітряного флоту (ЦПФ) і планово-економічні підрозділи територіальних управлінь та підприємств Аерофлоту. Галузеві науково-дослідні інститути багато зробили для вирішення питань підвищення рівня безпеки і поліпшення регулярності польотів, інноваційного становлення техніко-економічних показників літакового парку і авіаційних двигунів. Їх дослідження і досвідчені випробування дозволили розробити і ввести стандарт і технології взаємодії Аерофлоту з промисловістю під час освоєння нової авіаційної техніки, сприяли позитивним змінам її економічних, технічних характеристик, що стосуються в тому числі безпеки польотів. перспективні наукові доробки прикладного характеру, створені в цей час підрозділами науково-дослідницьких інститутів спільно з підприємствами Аерофлоту, мали велике значення для народного господарства. Авіація швидкими темпами впроваджувалась у такі галузі народного господарства, як сільське господарство, бавовництво, рибальство, лісове господарство, медично-санітарна допомога, метеорологія та ін. Спеціальних літаків для роботи на всіх цих напрямках промисловість країни тоді не випускала. Однак, діючи

спільно, експлуатаційні підприємства, наукові підрозділи та авіаремонтний комплекс успішно проводили доопрацювання машин, що залишились після війни, винаходили численні пристосування для авіаційної техніки, успішно використовуючи їх для вирішення багатопрофільних завдань економіки країни.

Одночасно в галузі розроблялися нові методи і методики застосування авіації, що надалі стали основою численних регламентів, інструкцій, технологічних карт, норм часу і режимів роботи літаків в різних галузях народного господарства. Вони, у свою чергу, сприяли підвищенню організованості й економічності виконання польотних завдань. Активне використання внутрішніх інновацій, безумовно, зіграло важливу роль у розвитку галузі та підвищення народно-господарського статусу Цивільної авіації СРСР.

Збільшення та оновлення літакового парку Аерофлоту, постійне зростання обсягів як внутрішніх, так і міжнародних повітряних перевезень та авіаційних робіт у народному господарстві вимагали підготовки значної кількості фахівців. Зокрема, у 1947 році підрозділи Аерофлоту відчували суттєву нестачу у кадрах: не вистачало 656 пілотів, 166 штурманів, 131 бортмеханіка, 1618 техніків з експлуатації, 1883 інженери всіх спеціальностей та інших категорій працівників. У зв'язку із цим Рада Міністрів СРСР 27 червня 1947 р. прийняла постанову № 2242-616с «Про реорганізацію навчальних закладів Головного управління ЦПФ», відповідно якої було відновлено діяльність Київського інституту інженерів ЦПФ. Рік по тому у КП ЦПФ було відкрито заочне відділення, створено навчально-консультативні пункти у Києві, Куйбишеві, Москві, Ростові-на-Дону та Тбілісі [75].

Отже, у післявоєнний період були створені передумови для формування галузевої системи підготовки та навчання кадрів, яка повинна стати одним із найважливіших елементів системи розвитку цивільного

повітряного флоту країни. Саме тоді виникла необхідність у підготовці висококваліфікованих кадрів цивільної авіації і створенні резерву фахівців різного профілю.

Перші вищі і середні навчальні заклади галузі створювалися, як правило, на базі навчально-просвітницьких осередків, гуртків, клубів, біля витоків яких стояли ініціативні, закохані в авіацію люди – досвідчені пілоти і авіатехніки. Підготовка спеціалістів у вищих і середньо-спеціальних навчальних закладах здійснювалася в підрозділах навчального профілю, що діяли безпосередньо в територіальних управліннях. Вона проходила у навчально-тренувальних загонах, окремих навчальних ескадрильях, навчальних аеродромах, школах авіамеханіків і молодших авіаційних спеціалістів. Первинна підготовка авіаторів для експлуатації нової авіаційної техніки нерідко йшла безпосередньо на авіабудівних заводах. Згодом навчальні збори льотного і інженерно-технічного складу ЦПФ регулярно проводилися безпосередньо на підприємствах авіаційної промисловості в ході освоєння нової льотної техніки.

Таким чином, вже в 1948 році Аерофлот мав добре розвинену базу для навчання і підготовки кадрів, а також перепідготовки працівників галузі всіх спеціальностей. У ці ж роки почалася регулярна робота двомісячних курсів підвищення кваліфікації інженерів авіазагонів і аеропортів, а для підготовки та перепідготовки керівних працівників Аерофлоту в Ленінграді відкрилися дворічні курси. При навчально-тренувальних загонах територіальних управлінь ЦПФ у великих містах СРСР почали функціонувати навчально-консультаційні пункти. Такі своєчасні і необхідні трансформації в галузевій системі освіти дозволили багатьом рядовим працівникам Аерофлоту без відриву від виробництва отримати вищу, а деяким – другу вищу освіту, стати в подальшому відомими керівниками і спеціалістами Цивільної авіації.

1.2.2. Міжнародне співробітництво та вступ Союзу до Міжнародної організації цивільної авіації

Міжнародна організація цивільної авіації – заснована відповідно до Чиказької конвенції про цивільну авіацію 1944 року, є спеціалізованою установою ООН, що займається організацією і координацією міжнародного співробітництва держав у всіх аспектах діяльності цивільної авіації. Учасниками ІКАО є близько 190 держав, у тому числі, на основі правонаступництва, й Україна. СРСР вступив до ІКАО 10 листопада 1970 року. Статутним документом міжнародної організації цивільної авіації та міжнародного повітряного права є Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька конвенція 1944 рік). Штаб-квартира розташована у місті Монреаль (Канада).

З 9 вересня 1992 року Україна стала членом ІКАО, приєднавшись до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (заява Прем'єр-міністра України від 28.07.1992 Уряду США про приєднання України до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Чикаго, 07.12.1944)). Крім Чиказької конвенції Україна є Стороною у 28 багатосторонніх угодах міжнародного повітряного права під егідою ІКАО, включаючи Угоду про транзит при міжнародних повітряних сполученнях (м. Чикаго, 1944 р.), Кодифіковану Конвенцію про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, яка з 06.05.2009 замінила собою в Україні так звану «Варшавську систему» (остання складається з Конвенції з уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (м. Варшава, 1929 рік), Протоколу про зміни до Варшавської конвенції 1929 року (м. Гаага, 1955 рік), Конвенції, що доповнює Варшавську конвенцію 1929 року (м. Гвадалахара, 1961 рік), 5 конвенцій та Монреальського протоколу (1971 рік), що охоплюють різні аспекти авіаційної безпеки, боротьби з незаконним захопленням повітряних суден.

В Києві функціонують два Європейських регіональних навчальних центри ІСАО: Центр з авіаційної безпеки (на базі ДМА «Бориспіль» та Національного авіаційного університету) – з 1996 року та Центр з підготовки державних інспекторів з безпеки польотів та державних інспекторів з питань льотної придатності цивільних повітряних суден (на базі Національного авіаційного університету) – з 2001 року.

За результатами прийнятої Спільної декларації П'ятого Саміту «Східного партнерства» (24.11.2017, м. Брюссель) країни-учасники підтвердили важливість якнайшвидшого укладення Угоди про спільний авіаційний простір з Україною.

Як уже зазначалося, друга світова війна стала потужним каталізатором технічного розвитку літакобудування, що характеризувалося створенням широкої мережі пасажирських і вантажних перевезень. Усе викладене вимагало створення стандартів та процедур мирної глобальної аеронавігації. З цією метою, після низки досліджень, ініційованих Сполученими Штатами Америки, а також різних консультацій, проведених з основними союзниками, уряд США надіслав 55 державам запрошення взяти участь у Міжнародній конференції з цивільної авіації, що відбулася в Чикаго в 1944 році. Зрештою 54 із 55 запрошених держав взяли участь у Чиказькій конференції і на момент її завершення – 7 грудня 1944 року, 52 з них підписали нову Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію.

Чиказька конвенція ставила своєю основною метою, щоб «міжнародна цивільна авіація могла розвиватися безпечним і упорядкованим чином, щоб міжнародні повітряні сполучення могли встановлюватися на основі рівності повітряним шляхом і здійснюватися раціонально та економічно» [31].

Крім того, Чиказька конвенція формально втілила надію на створення спеціалізованої Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) з метою встановлення та підтримки інтенсивного міжнародного співробітництва, якого вимагала глобальна мережа повітряних перевезень, що зароджувалася.

Передбачаючи звичайні затримки з ратифікацією конвенції, конференція Чикаго далекоглядно підписала Тимчасову угоду, якою передбачалося створення Тимчасової ІКАО (ПІКАО) для виконання функцій тимчасового консультативного та координаційного органу. ПІКАО складалася з Тимчасової ради та Тимчасової асамблеї; з червня 1945 року Тимчасова рада, до складу якої входили представники 21 держави-члена, стала постійно збиратися в Монреалі, Канада. Перша Тимчасова Асамблея ПІКАО була проведена в Монреалі в червні 1946 року. 4 квітня 1947 року після отримання достатньої кількості повідомлень про ратифікацію Чиказької конвенції тимчасовий характер ПІКАО втратив значення, і вона офіційно стала називатися ІКАО. Першу офіційну Асамблею ІКАО було проведено в Монреалі у травні того ж року [27].

До сьогодні ІКАО є однією з найавторитетніших, ефективних і представницьких міжнародних організацій. У своїй діяльності ІКАО встановлює міжнародні стандарти і правила, виконання яких необхідно для забезпечення безпеки, регулярності та економічної ефективності міжнародних повітряних сполучень. Кожна держава бере на себе зобов'язання виконувати і впроваджувати ці правила у свої нормативні документи ІКАО, які регламентують діяльність цивільної авіації.

Нормативними документами ІКАО регламентується регулювання міжнародної цивільної авіації у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки (захист від актів незаконного втручання), повітряного транспорту, охорони навколишнього середовища від впливу авіації, повітряного права.

Головним постійно діючим керівним органом ІКАО є Рада, що включає в себе 36 держав, що обираються Асамблеєю строком на три роки і очолюється Президентом Ради. Рада обирає свого Президента строком на три роки з можливістю бути переобраним. Сальваторе Шаккітано, шостий і теперішній Президент Ради ІКАО, був обраний 25 листопада 2019 року строком на три роки, починаючи з 1 січня 2020 року.

Як зазначалось в одному із документів Асамблеї ІКАО, застосування Стандартів та Рекомендаційних практик (САРПС) на національному рівні здійснюється за допомогою наступних способів: «Деякі держави включають положення Додатків до їх національного законодавства або правила. Інші держави видають такий матеріал в якості керівництв або інструкцій з експлуатації, дуже часто із посиланням на законодавчі акти. Врешті решт деякі держави застосовують менш офіційний підхід в просто розповсюджують тексти ІКАО для використання на місцях, доповнені інструкціями, що закликають враховувати місцеві умови, або ж без таких доповнень». Остання тактика притаманна для практики застосування регламентів ІКАО в Радянському Союзі.

В перші роки після вступу СРСР до ІКАО, коли не дуже чітко була представлена юридична природа міжнародних авіаційних регламентів, Міністерство цивільної авіації вдалося до «введення в дію» деяких регламентів ІКАО за допомогою наказів міністра цивільної авіації. Так, наказом міністра ЦА № 31 від 21 січня 1972 р. були введені в дію в цивільній авіації СРСР стандарти і рекомендації Додатка 9 до Чиказької конвенції «у зв'язку із вступом СРСР до ІКАО з метою введення єдиного порядку здійснення формальностей під час міжнародних повітряних авіаперевезень всіма підприємствами цивільної авіації СРСР». Подібні дії помилково визначались у радянській юридичній літературі як акт інкорпорації у радянське право стандартів і рекомендацій ІКАО Насправді, лише окремі регламенти Додатків 9 були дійсно «введені» в ці документи. Решта правил – як зазначає, Н.І. Васильєв, – відносились до вказаних формальностей і лише підтверджували існуючу радянську практику» [9, с. 15]. У подальшому міністерство відмовилось від введення в дію регламентів ІКАО за допомогою наказів.

З огляду на хронологію історичних подій слід зазначити, що Радянський Союз ухилявся від членства в Міжнародній організації цивільної

авіації з моменту формування в 1944 році. Однак, стрімкий розвиток цивільної авіації в Радянському Союзі та розширення географії міжнародних польотів у післявоєнний час неухильно призвели до необхідного розвитку міжнародного співробітництва в розробці та дотриманні єдиних норм і правил безпечного перевезення пасажирів, вантажів і виконання авіаційних робіт. Для СРСР вона набрала юридичної сили лише 14 листопада 1970 року [84].

Тодішній Міністр цивільної авіації Борис Павлович Бугайов підготував рішення Ради Міністрів СРСР про приєднання Радянського Союзу до Міжнародної конвенції про цивільну авіацію (Чиказька конвенція 1944 року) та вступу до ІКАО. У свою чергу Міністр закордонних справ СРСР А.А. Громико в доповіді 15 жовтня 1970 року повідомив, що 14 жовтня 1970 року, відповідно до Статті 92 Конвенції, СРСР став повноправним членом ІКАО. Було створено Представництво СРСР при ІКАО в м. Монреаль (Канада), де розташована штаб-квартира ІКАО. Представник Радянського Союзу увійшов у постійно діючий керівний орган цієї організації – Раду, а також в усі комітети і комісії.

Одночасно зазначеним рішенням була створена міжвідомча Комісія у справах ІКАО. Головою Комісії був назначений Міністр цивільної авіації, заступниками голови – заступник Міністра авіаційної промисловості і заступник Міністра оборони (Головнокомандуючий ВПС). У склад Комісії також входили виконавчий секретар і члени Комісії – представники союзних міністерств та відомств, діяльність яких була тісно пов'язана з цивільною авіацією. Особовий склад Комісії затверджувався Комісією Президіума Ради Міністрів із зовнішньоекономічних питань.

Для розробки окремих питань, пов'язаних із участю в ІКАО, Комісія створила із спеціалістів міністерств і відомств робочі комітети з основних напрямлень діяльності ІКАО. Так, у рамках Комісії функціонували на постійній основі Аеронавігаційний комітет, Комітет повітряного транспорту,

Комітет льотної придатності, Адміністративно-юридичний комітет, Комітет щодо незаконного втручання, Комітет технічної допомоги. Комітети Комісії формували секції з досвідчених та висококваліфікованих спеціалістів відповідних міністерств і відомств, конструкторських бюро, відомчих науково-дослідних інститутів, що розглядали конкретні питання програми діяльності ІКАО. Наприклад, у рамках Аеронавігаційного комітету були створені секції із всепогодних польотів, аеродромні секції, з авіаційного зв'язку, з аеронавігаційної інформації та інші.

Комісія СРСР у справах ІКАО регулярно (не рідше ніж два рази на рік) проводила засідання, на яких обговорювались актуальні питання, пов'язані з участю в роботі ІКАО, заслуховували звіти Представництва при ІКАО, а також повідомлення відповідних міністерств і відомств щодо питань про їх діяльність, пов'язаної з членством в ІКАО.

Справжні досягнення та успіхи СРСР в діяльності ІКАО були обумовлені цілеспрямованою щоденною роботою постійно діючого органу Комісії – його секретаріату. Секретаріат був координуючим органом Комісії, що здійснював взаємодію і зв'язок з секретаріатом ІКАО та Представництвом СРСР при ІКАО, що володіли повною інформацією про події, тенденції і напрямки діяльності ІКАО та основних авіаційних держав світу.

До складу секретаріату Комісії СРСР у справах ІКАО, який очолював виконавчий секретар, добирали висококваліфікованих з практичним досвідом спеціалістів у різноманітних напрямках діяльності повітряного транспорту. Першим виконавчим секретарем Комісії у справах ІКАО був А.П. Стромов. Посадовець був компетентним, відповідальним і системно-дисциплінованим. Анатолій Петрович Стромов мав ґрунтовні знання в галузі організації міжнародних перельотів, досвід роботи в чотирьохсторонній міжнародній місії в Берліні, знання англійської та німецької мов, хороші організаторські здібності, природня акуратність – все ці якості стали в нагоді і принесли велику користь авіаційній справі.

Згідно з інформацією, що була оприлюднена в статті газети The New York Times від 21 жовтня 1970 року, стор.94, рішення Радянського Союзу про зміну свого статусу зі спостерігача на члена ІКАО могло бути наслідком викрадення літака «Аерофлот» до Туреччини. Це був перший у СРСР захват та угон пасажирського літака Ан-24Б рейсу № 244, що відбувся 15 жовтня 1970 року та перший випадок, коли під час уgonу літака був вбитий член екіпажу – бортпровідниця Надія Курченко. Чиновники відомства відзначали, що радянська заява була подана деякий час потому [84].

У будь-якому випадку, Радянський Союз відтепер міг брати участь у будь-яких заходах, спрямованих на вирішення проблем несанкціонованого захвату літаків, що поставали перед міжнародною цивільною авіацією. Підвищена зацікавленість СРСР у роботі ІКАО була підтверджена доповіддю Москви про позитивне голосування за резолюцію Міжпарламентської Асамблеї із закликом до екстрадиції викрадачів літаків.

Після інциденту СРСР мав визнати, що майбутній розвиток міжнародної цивільної авіації значною мірою сприяє створенню і збереженню дружби і взаєморозуміння між державами і народами світу, а зловживання нею може призвести до порушення загальної безпеки.

Загальні принципи Конвенції полягали у тому, що кожна Держава визнавала повний та виключний суверенітет на повітряний простір над своєю територією. Також Конвенція застосовувалась лише по відношенню до цивільних повітряних суден і не застосовувалась до державних повітряних суден. Державними повітряними суднами вважались військові, митні та поліцейські борти. Ніяке державне повітряне судно країни-члена ІКАО не має право здійснювати польоти чи посадки над територією іншої держави без дозволу, отриманого на основі спеціального погодження. Держави також мали передбачати безпечність навігації цивільних повітряних суден, під час видання регламентів для своїх державних повітряних суден.

Наразі участь України в ІКАО має пріоритетне значення для відстоювання політичних, економічних та оборонних інтересів нашої країни, для підвищення її ролі у міжнародній авіаційній спільноті. Будучи членом ІКАО Україна тією чи іншою мірою впливає на формування політики ІКАО в усіх сферах її діяльності з урахуванням державних інтересів, захищає та підтримує рішення, згідно з якими українська цивільна авіація здійснює безперешкодну експлуатацію українських повітряних суден та авіаційної техніки українського виробництва на міжнародних авіалініях. Саме участь у роботі Міжнародної організації цивільної авіації дає можливість отримувати інформацію щодо закордонного авіаційного досвіду та втілювати його у вітчизняну практику. ІКАО надає Україні інформацію, щодо принципових та практичних проблем стосовно цивільної авіації.

Отже, спочатку створення ІКАО пріоритетними для країн-членів Конвенції стали питання розроблення принципів міжнародного повітряного сполучення, задоволення потреб населення у безпечних і регулярних повітряних перевезеннях, забезпечення планомірного зростання міжнародної цивільної авіації, сприяння безпеці польотів на міжнародних авіалініях; заохочення будівництва й експлуатації цивільних літаків, створення авіаліній, аеропортів і аеронавігаційного обладнання [31]. Як бачимо, вимогам до володіння іноземною мовою як одним із засобів забезпечення безпеки міжнародних перельотів на час прийняття Конвенції не приділялося уваги.

Необов'язковість знань з авіаційної англійської мови віддзеркалювалася й на вимогах до вивчення іноземної мови у льотних навчальних закладах СРСР, що зводилася до викладання предмета «Іноземна мова» та формування загальних комунікативних мовленнєвих компетенцій для забезпечення спілкування курсантів в академічному середовищі [38]. Новим стимулом для модернізації процесу вивчення іноземної мови стала ухвалення постанови Ради Міністрів СРСР від 27.05.1961 «Про покращення

вивчення іноземних мов» [Додаток Г], відповідно до якої «Міністерству вищої та середньої спеціальної освіти СРСР належало у 2-місячний термін внести зміни до навчальних планів університетів для того, щоб особи, які закінчують їх, вільно володіли іноземною мовою; усунути елементи лібералізму щодо оцінки знань студентів з іноземних мов; вжити заходів щодо широкого розгортання у вищих навчальних закладах позааудиторної роботи, що сприяє підвищенню рівня знань студентів з іноземних мов» [67].

Вперше лише у 1998 році, з огляду на сумний досвід ряду авіаційних подій та інцидентів, безпосередньо або побічно пов'язаних з недостатньою мовної компетентністю пілотів і авіадиспетчерів, Асамблея ІКАО сформулювала резолюцію А32-16 «Знання англійської мови для ведення радіотелефонного зв'язку», в якій зазначила, «беручи до уваги, що розслідування недавніх великих авіаційних пригод вказало на недостатнє знання та розуміння англійської мови льотними екіпажами та диспетчерами повітряного руху як на сприятливий фактор, беручи до уваги, що для запобігання таким авіаційним подіям є важливим, щоб ІКАО розробила методи та способи контролю за тим, що всі Договірні держави вживають заходи до того, щоб персонал, що займається управлінням повітряним рухом, та льотні екіпажі, що виконують польоти в повітряному просторі, де потрібне використання англійської мови, вміли вести та розуміли радіотелефонні переговори англійською мовою, настійно рекомендує Раді доручити Аеронавігаційній комісії терміново розглянути це питання і завершити роботу щодо посилення відповідних положень Додатка 1 і Додатка 10, щоб зобов'язати Договірні держави вжити заходів до того, щоб їх персонал, що займається керуванням повітряним рухом, та льотні екіпажі, що виконують польоти в повітряному просторі, де потрібне використання англійської мови, вміли вести і розуміли радіотелефонні англійською мовою» [82].

Вимоги до вивчення іноземної мови авіаційними спеціалістами, визначені ІКАО, знайшли відображення й у вітчизняному законодавстві,

зокрема у наказі Міністерства цивільної авіації від 08.04.1985 № 77 «Про затвердження і введення в дію Настанов з виконання польотів у цивільній авіації СРСР (НВП ЦА-85)» щодо особливостей підготовки екіпажів до виконання міжнародних польотів: «Члени екіпажу, допущені до виконання міжнародних польотів, мають знати: командир повітряного судна, другий пілот, штурман та бортрадист – радіотелефонну фразеологію англійською мовою, бортінженер (бортмеханік) та бортоператор – англійська мова в обсязі, необхідному для забезпечення технічного обслуговування повітряного судна» [53]. Подібні вимоги містяться і в наказі Міністерства транспорту України «Про затвердження Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні» № 486 від 07.12.98. Так, розділ 4.28. «Володіння мовою» регламентує, що пілоти літаків та вертольотів і ті штурмани, які повинні вести радіотелефонний зв'язок на борту повітряного судна, а також диспетчери служби руху та оператори авіаційних станцій повинні демонструвати спроможність розмовляти мовою, яка використовується для радіотелефонного зв'язку, та розуміти її (4.28.1; 4.28.2). Щодо пілотів літаків та вертольотів, штурманів, диспетчерів служби руху та операторів авіаційних станцій, які безпосередньо здійснюють радіотелефонний зв'язок, то вони повинні демонструвати спроможність розмовляти мовою, яка використовується для радіотелефонного зв'язку, та розуміти її на рівні не нижче 4-го згідно зі шкалою оцінювання рівнів володіння мовою для ведення радіотелефонного зв'язку [61].

Згодом Аеронавігаційна комісія створила Дослідницьку групу з визначення вимог щодо рівня володіння загальною англійською мовою (PRICESG) для сприяння Секретаріату в проведенні всебічного дослідження існуючих положень, що стосуються всіх аспектів мовного зв'язку в системі «Повітря – земля» і «земля – земля», а також, за необхідністю, розробки нових положень. У березні 2003 року Рада ІКАО затвердила поправки до Додатків 1, 6, 10, 11 і документ «Правила аеронавігаційного обслуговування.

Організація повітряного руху», що стосуються питань мовної компетентності в міжнародній цивільній авіації [83].

Отже, вступ СРСР до ІКАО слід розглядати як фактор, що сприяв не лише забезпеченню планомірного розвитку міжнародної цивільної авіації, безпеці польотів на міжнародних авіалініях, а також створенню нових авіаліній, аеропортів, а й обумовив необхідність володіння авіафахівцями іноземною мовою і як результат – їх готовність до здійснення професійної діяльності [39].

1.2.3. Нормативно-правова база країни (1961–1990 рр.) щодо розвитку та функціонування навчальних закладів цивільної авіації та здійснення льотної іншомовної професійної підготовки

Нормативно-правову базу СРСР щодо розвитку та функціонування вищих льотних навчальних закладів цивільної авіації можна поділити на три групи: до першої слід віднести нормативні акти щодо становлення авіаційної галузі у цілому (Закони СРСР, постанови Ради Міністрів СРСР, укази Президіуму Верховної Ради СРСР тощо), до другої – нормативно-правові акти, які регулюють питання розвитку вищої освіти (закони СРСР у сфері вищої освіти), до третьої – правові акти, присвячені питанням створення та функціонування вищих льотних навчальних закладів цивільної авіації (накази, настанови тощо МЦА).

Так, у перші післявоєнні роки розвиток авіації передбачався відповідно до Закону СРСР «Про п'ятирічний план відновлення і розвитку народного господарства СРСР на 1946–1950 роки» від 18.03.1946, в якому ставилися завдання «збільшити парк літаків цивільного авіаційного транспорту за рахунок сучасних пасажирських та транспортних літаків; збільшити мережу повітряних ліній до 175 тис. км. Відновити та розвинути повітряні сполучення, насамперед на найважливіших напрямках, що зв'язують Москву з

Центрами союзних республік та обласними містами, а також повітряні сполучення районів Півночі, Сибіру та Далекого Сходу. Відновити та розвинути місцеві повітряні лінії, що зв'язують центри союзних та автономних республік з віддаленими районами. Відновити 16 аеропортів для експлуатації сучасних важких та швидкісних транспортних літаків. Відновити та побудувати 20 аеровокзалів у існуючих та новобудовах, що будуються» [66].

Управління цивільною авіацією в СРСР відносилось виключно до компетенції СРСР. Цивільна авіація була частиною соціалістичного народного господарства країни. Керівництво діяльністю цивільної авіації було покладено на всесоюзне Міністерство цивільної авіації СРСР (МЦА СРСР). Указом Президіуму Верховної Ради СРСР від 27 липня 1964 року було засновано Міністерство цивільної авіації СРСР (МЦА СРСР). В Указі акцентувалося, що МЦА СРСР створюється на базі Державного управління цивільно-повітряного флоту при Раді Міністрів СРСР як загальносоюзне міністерство з метою покращення керівництва цивільним повітряним флотом і забезпечення подальшого розвитку цивільної авіації. На Міністерство цивільної авіації СРСР було покладено керівництво повітряним транспортом в країні.

Компетенція МЦА СРСР на той час була визначена Повітряним кодексом СРСР, Загальним положенням про Міністерства СРСР, Постановою Ради Міністрів СРСР «Про додаткове розширення прав міністрів СРСР», Положенням про Міністерство цивільної авіації СРСР.

Повітряний кодекс СРСР (ПК СРСР) визначає порядок діяльності цивільної авіації з метою охорони інтересів держави, забезпечення безпеки польотів повітряних суден та забезпечення потреб народного господарства і громадян. ПК СРСР детально регламентує права та обов'язки МЦА СРСР і його місцевих органів, що стосуються повітряних суден, екіпажів і аеродромів, внутрішньодержавних і міжнародних рейсів, внутрішніх і

міжнародних повітряних перевезень, застосування авіації в народному господарстві, притягнення до адміністративної відповідальності за порушення діючих на той час правил цивільної авіації.

Відповідно до ст. 6 ПК СРСР, МЦА СРСР мало право, керуючись Повітряним кодексом і Основними правилами польотів у повітряному просторі СРСР, видавати «обов'язкові для всіх державних, кооперативних і громадських організацій і громадян правила, настанови та інструкції, що регулюють експлуатацію повітряних суден, будівництво і експлуатацію аеродромів, польоти цивільних повітряних суден, перевезення пасажирів, багажу, вантажу і пошти, в тому числі й міжнародні польоти й перевезення, та інші правила, настанови та інструкції з питань, що входять до його компетенції».

Найбільш загальні питання компетенцій Міністерства Цивільної авіації СРСР визначені в Загальному положенні про Міністерства СРСР. Загальне положення підкреслює, що Міністерство СРСР є центральним органом державного управління, що здійснювало керівництво відповідної галузі народного господарства. Воно відповідальне перед партією, державою і радянським народом за стан і подальший розвиток галузі, науково-технічних прогрес і технічний рівень виробництва і якість її продукції. Головними задачами Міністерства СРСР є: забезпечення загального розвитку дорученої йому галузі; виконання завдань державного плану і забезпечення жорсткого дотримання державної дисципліни; підвищення ефективності виробництва; впровадження новітніх досягнень науки і техніки; впровадження наукової організації праці і управління; покращення житлових і культурно-побутових умов працівників; створення безпечних умов праці на виробництві. Загальне положення детально визначає функції Міністерства СРСР в галузі планування, науки й техніки, капітального будівництва, матеріально-технічного забезпечення, фінансів і кредиту, кадрів, праці і заробітної плати, економічних, науково-технічних і культурних зв'язків із зарубіжними

країнами. Міністерства СРСР організовували роботу на основі поєднання колегіальності та монокерівництва в обговоренні й вирішенні всіх питань щодо керівництва галуззю, із визначенням точної відповідальності посадових осіб за доручену справу. Загальне положення визначає організаційну будову Міністерства СРСР, права і обов'язки Міністра та утворених при Міністерстві СРСР органів.

Рада Міністрів СРСР Постановою від 25 березня 1969 року № 224 затвердила Положення про Міністерства цивільної авіації. Положення підкреслює, що МЦА здійснює керівництво повітряним рухом країни. Поряд із виконанням передбачуваних Загальним положенням про Міністерство СРСР функцій, МЦА визначає основні напрями розвитку цивільної авіації; розробляє і затверджує або ж представляє на затвердження плани повітряних перевезень; організовує перевезення пасажирів, багажу, вантажу і пошти на внутрішніх і міжнародних повітряних трасах; відкриває нові повітряні лінії; встановлює розклад руху повітряних суден і організовує його виконання; організовує у встановленому порядку польоти і управління повітряним рухом; здійснює заходи щодо забезпечення безпеки і регулярності польотів; впроваджує нові методи і засоби управління літаками; організовує технічну експлуатацію і технічне обслуговування цивільних повітряних суден; веде Державний реєстр цивільних аеродромів СРСР; видає у встановленому порядку дозволи на експлуатацію повітряних суден і аеродромів; видає свідоцтва на право керування повітряним судном і свідоцтва про допуск до управління повітряним рухом, обслуговування літаків і вертольотів та до інших робіт льотному, диспетчерському, інженерно-технічному складу та іншим працівникам цивільної авіації; проводить заходи щодо раціонального і ефективного використання флоту; виконує авіаційні роботи для сільського і лісового господарства та інших галузей народного господарства; організовує розробку 17 тактико-технічних вимог для нових видів авіаційної техніки; здійснює в установленому порядку контроль за якістю отриманої від

промислового виробництва авіаційної техніки; проводить заходи щодо подальшого розвитку міжнародних повітряних сполучень; здійснює підготовку і перепідготовку спеціалістів з вищих і середніх спеціалізованих навчальних закладів системи МЦА та інше [39].

Окрім перерахованих вище актів, компетенція МЦА визначалась законами СРСР, указами Президіуму Верховної Ради СРСР, постановами та розпорядженнями Ради Міністрів СРСР та іншими нормативними актами. Міністерство цивільної авіації очолює Міністр, який призначався у відповідності до Конституції СРСР Верховною Радою СРСР, а в період між сесіями – Президіумом Верховної Ради СРСР з подальшим винесенням на погодження Верховною Радою СРСР. Міністр цивільної авіації СРСР ніс персональну відповідальність за виконання покладених на міністерство задач і обов'язків, встановлював ступінь відповідальності заступників Міністра, начальників управлінь та керівників інших підрозділів Міністерства за діяльність підприємств, організацій і установ системи МЦА. Міністр має заступників, які призначаються Радою Міністрів СРСР. Розподіл обов'язків між Міністром і заступниками Міністра визначається наказами Міністерства цивільної авіації. Міністру безпосередньо підпорядковані начальники управлінь цивільної авіації, начальник ордену Леніна Вищого авіаційного училища цивільної авіації, а також низка управлінь та відділів центрального апарату МЦА (управління зовнішніх відносин, планово-економічні управління, відділ організації праці й заробітної плати та інші). У Міністерстві цивільної авіації була утворена колегія у складі: Міністра (голова), начальника Політуправління цивільної авіації, заступника Міністра (за посадою), а також інших керівних працівників МЦА. Члени колегії призначались Радою Міністрів СРСР.

Колегія МЦА на регулярних засіданнях розглядала основні питання розвитку цивільної авіації, обговорювала питання практичного керівництва підприємствами, підбір і розстановка кадрів, безпеки польотів тощо. Рішення

колегії, як правило, втілювались в життя наказами Міністра цивільної авіації. У разі розбіжностей в думках Міністр мав право приймати своє рішення, доповідаючи Раді Міністрів СРСР про існуючі інші точки зору, а члени Колегії мали право повідомляти свою думку безпосередньо Раді Міністрів СРСР. Для розгляду пропозицій щодо основних напрямків розвитку науки і техніки в цивільній авіації, визначення науково-обґрунтованої єдиної технічної політики в цивільній авіації було створено науково-технічну раду (НТР). Її склад затверджувався Міністром цивільної авіації. У складі НТР було створено бюро ради, секції з найважливіших галузевих проблем та тимчасові комісії по окремим науково-технічним питанням. НТР працювала за планами, що були затвержені колегією МЦА. Робота ради проходила у формі пленарних засідань ради, засідань бюро ради, а також засідань секцій. Пленарні засідання скликалися не рідше ніж два рази на рік, засідання бюро і секцій відбувались за необхідністю. Науково-технічна рада діяла на основі Положення про науково-технічну Раду, затвердженого наказом Міністра цивільної авіації № 273 від 29 квітня 1968 року. Важливе значення в роботі МЦА займало систематичне проведення активів Міністерства цивільної авіації.

Відділи та управління апарату МЦА можна було класифікувати, об'єднавши їх в групи за призначенням у здійсненні поставлених перед Міністерством завдань: виробничо-галузеві управління і відділи; функціональні управління і відділи; управління та відділи, які обслуговують центральний апарат МЦА. Виробничо-галузеві управління і відділи керували певними частинами виробничої діяльності підприємств і організацій МЦА. Зокрема, вони організовували польоти, повітряні перевезення, експлуатацію повітряних суден і наземних споруд (аеродромів); управління повітряним рухом; застосування авіації в окремих галузях народного господарства. До виробничо-галузевого органу центрального апарату МЦА відносились: Управління льотної служби; Управління рухом літаків; Управління

перевезень і комерційної експлуатації; Управління застосування авіації в народному господарстві та інші.

Виробничо-галузеві управління і відділи здійснювали оперативно-технічне керівництво. Їх вказівки могли направлятися однойменним службам підпорядкованих їм підрозділам, а також керівникам підприємств і організацій (Управлінням, об'єднаний авіазагін і т.д.). Так, згідно з Положенням про управління льотної служби начальник УЛС мав право видавати і давати усні вказівки підприємствам і підрозділам цивільної авіації з питань, віднесених до його компетенції.

Функціональні управління та відділи виконували, головним чином, контрольні, консультативні функції. Керівники цих управлінь і відділів не мали права безпосередньо здійснювати керівництво підпорядкованими Міністерству підприємствами та організаціями. Як правило, свої пропозиції вони представляють Міністру або його заступнику і лише після затвердження Міністром (Заступником Міністра) у формі наказу або інструкції втілювались в життя.

До функціональних управлінь та відділів відносились: планово-економічне управління, управління кадрів, управління зовнішніх відносин, юридичний відділ та ін.

Управління та відділи, які обслуговують центральний апарат Міністерства цивільної авіації, були призначені аби здійснювати матеріально-побутове та технічне обслуговування центрального апарату. До таких служб відносились господарське управління, канцелярія МЦА і ін.

Для підвищення якості керівництва підлеглими організаціями необхідно було чітко визначення компетенцій управлінь і відділів, їх взаємодії, з тим щоб виключити дублювання і віддачу суперечливих вказівок. Ця вимога особливо важливо для управлінь, що виконують виробничо-галузеві функції. Так, Положення про управління льотної служби МЦА зазначало, що начальник УЛС здійснює взаємодію управління льотної

служби з авіаційними відомствами СРСР, Головною інспекцією цивільної авіації, управліннями і відділами Міністерства з вирішення питань, що належать до керівництва і регламентації льотної роботи, підготовки та перепідготовки льотного складу та інших питань, що велись УЛС.

Повітряний кодекс СРСР покладав на Міністерство цивільної авіації інспектування всієї цивільної авіації незалежно від відомчої приналежності (ст. 7 ПК СРСР). Для цієї мети в складі центрального апарату МЦА була створена Головна інспекція цивільної авіації.

Основним призначенням інспекції було забезпечення законності в державному управлінні. Інспектування – складна форма діяльності, що включала в себе елементи нагляду, контролю, перевірки виконання, консультування. Для інспекції були характерні такі ознаки: оперативність в діях, наявність достатніх повноважень, швидкість і ефективність усунення виявлених недоліків, залучення громадськості до роботи по усуненню порушень, застосування дієвих форм впливу на порушників.

Діяльність Головної інспекції спрямована на досягнення високої безпеки польотів і ліквідації аварійності в цивільній авіації СРСР. Головна інспекція контролювала забезпечення безпеки польотів шляхом інспектування та перевірки стану льотної роботи, експлуатації та ремонту повітряних суден і наземного обладнання для польотів на всіх повітряних трасах, у всіх підприємствах і організаціях МЦА СРСР, в авіаційних підрозділах інших міністерств, відомств і організацій (крім авіації Добровільного товариства сприяння авіаційному флоту (ДТСААФ)).

Функції Головної інспекції включали контрольню-наглядову та організаційно-правову діяльність. До контрольню-наглядових функцій відносяться:

- систематична перевірка дотримання вимог Повітряного кодексу СРСР, основних правил польотів у повітряному просторі СРСР, настанов по здійсненню польотів цивільної авіації (НЗП ЦА), наказів та інструкцій МЦА

СРСР усіма посадовими особами підприємств і організацій Міністерства цивільної авіації, а також інших центральних органів виконавчої влади, що мали у своєму відомстві цивільні повітряні судна;

- контроль за постановкою і якістю підготовки екіпажів до польотів в різних умовах, за своєчасністю перевірок техніки пілотування та управління літаком;

- перевірка техніки пілотування і управління літаком командного і льотного складу, а також відповідності присвоєного йому класу і встановленого мінімуму погоди;

- перевірка стану цивільних повітряних суден і наземного обладнання для польотів і їх відповідності встановленим вимогам забезпечення безпеки польотів;

- контроль за дотриманням встановлених правил льотної і технічної експлуатації повітряних суден і наземного обладнання для польотів, а також за своєчасною постановкою на ремонт цивільних повітряних суден;

- систематична перевірка виконання настанов, наказів та інструкцій МЦА з питань безпеки польотів в управліннях та відділах апарату МЦА з подальшою доповіддю Міністру цивільної авіації СРСР про результати перевірки;

- контроль за змістом видавництва інструкцій з льотної та технічної експлуатації цивільних повітряних суден, програм і методичних вказівок зі спеціальної та льотної підготовки;

- контроль за якістю навчання льотних і технічних кадрів в навчальних закладах і підрозділах МЦА та інших центральних органах виконавчої влади;

- контроль за правильністю класифікації та розслідування льотних пригод на місцях, за своєчасністю та правильністю розбору, вивчення причин льотних пригод і проведених профілактичних заходів на місцях і в центральному апараті МЦА, а також в підрозділах інших центральних органів виконавчих відомств;

- контроль за організацією та проведенням пошуків зниклих при польотах цивільних повітряних суден;

- контроль за проведенням щорічних перевірок знань командно-керівним і льотним складом наказів, настанов та інструкцій МЦА з питань безпеки польотів.

Організаційно-правова діяльність включає:

- розробку правил класифікації фахівців цивільної авіації СРСР та порядок допуску їх до роботи на цивільних літаках і повітряних лініях;

- ведення реєстру цивільних повітряних суден Союзу РСР і видачу документів на право їх експлуатації;

- класифікацію цивільних повітряних суден;

- участь у відкритті та прийманні нових повітряних ліній СРСР;

- участь в розробці льотно-технічних вимог до повітряних суден, а також стандартів і норм обладнання повітряних ліній;

- участь в роботі комісій по експлуатаційних випробувань нової авіаційної техніки;

- розробку правил класифікації льотних пригод у цивільній авіації, порядку їх розслідування, обліку та вивчення;

- вивчення причин льотних пригод;

- участь у вивченні та узагальненні досвіду роботи безаварійних підрозділів і екіпажів і деякі інші питання відповідно до Положення про Головну інспекцію.

У процесі здійснення контрольно-наглядових функцій посадові особи інспекції були наділені широкими повноваженнями, які надавали їм можливість оперативно і ефективно впливати на порушників, усувати виявлені недоліки. Так, начальник Головної інспекції мав право відстороняти від посади, від виконання польотів, керування рухом повітряних суден і обслуговування матеріальної частини осіб, які порушують вимоги Повітряного кодексу СРСР, Основних правил польотів, НВП ГА та інших

керівних документів МЦА, якщо ці порушення загрожували безпеці польотів; забороняти польоти; накладати штрафи до 30 руб. відповідно до ст. 141 і 142 ПК СРСР.

Всі вказівки на місцях представників Головної інспекції, дані на підставі вимог Повітряного кодексу СРСР, Основних правил польотів, настанов, інструкцій і наказів МЦА, обов'язкові до виконання і можуть бути скасовані лише Міністром або начальником Головної інспекції цивільної авіації.

У складі Головної інспекції була організована Вища кваліфікаційна комісія (ВКК). ВКК призначалась наказом міністра цивільної авіації за поданням начальника Головної інспекції. На ВКК покладалась розробка всіх питань, пов'язаних з присвоєнням класів фахівцям цивільної авіації, і видачею їм свідоцтв; керівництво класифікацією фахівців цивільної авіації та контроль за діяльністю місцевих кваліфікаційних комісій (МКК); присвоєння другого і першого класу пілотам і першого класу штурманам і бортінженерам на підставі матеріалів МКК; перевірка матеріалів, що подавались на видачу свідоцтв льотному складу, і облік свідоцтв, розбір скарг на рішення МКК з присвоєння класів.

При МЦА було створено управління льотної служби, до функцій якого, зокрема, належала «розробка програми підготовки та підвищення кваліфікації льотного складу у навчально-тренувальних загонах (ескадрильях) та на підприємствах; розгляд та надання висновків щодо навчальних планів, програм, підручників та навчальних посібників для льотних навчальних закладів цивільної авіації» [59].

Правова база СРСР щодо розвитку вищої освіти у досліджуваній період характеризується ухваленням низки нормативних актів з питань розвитку вищої освіти. Так, у прийнятому 24 грудня 1958 році законі СРСР «Про зміцнення зв'язку школи з життям та про подальший розвиток системи народної освіти в СРСР» були сформульовані завдання вищої школи, до яких

віднесено: «підготовка висококваліфікованих фахівців, вихованих на основі марксистсько-ленінського учення, які опанували новітні досягнення вітчизняної та зарубіжної науки і техніки, добре знають практику справи, здатних не тільки повністю використовувати сучасну техніку, а й створювати техніку майбутнього; виконання науково-дослідних робіт, що сприяють вирішенню завдань комуністичного будівництва; підготовка науково-педагогічних кадрів; підвищення кваліфікації фахівців, зайнятих у різних галузях народного господарства, культури та освіти; поширення наукових та політичних знань серед трудящих. Окрім того, визначено завдання щодо розробки та здійснення заходів з метою розвитку вищої освіти у союзних республіках щодо упорядкування мережі вищих навчальних закладів у країні, наближення вузів до виробництва та об'єднання однопрофільних вузів; розширення та зміцнення матеріально-технічної бази вищих навчальних закладів, оснащення лабораторій університетів та технічних вишів електронними машинами, прискорювачами та іншим новітнім обладнанням; створення спеціалізованих видавництв та поліграфічної бази для повного забезпечення потреб у навчальній літературі студентів вищих та середніх спеціальних навчальних закладів, що особливо навчаються без відриву від виробництва; зміцнення матеріально-технічної бази вечірньої та заочної вищої та середньої спеціальної освіти, що забезпечує широке використання кіно, радіо, телебачення та інших сучасних науково-технічних засобів [51].

Заслуговує на увагу Постанова ЦК КПРС, Ради Міністрів СРСР від 03.09.1966 № 729 (ред. від 30.03.1990) «Про заходи щодо покращення підготовки фахівців та вдосконалення керівництва вищою та середньою спеціальною освітою в країні» [44] щодо виокремлення недоліків у роботі Міністерства вищої та середньої освіти СРСР та союзних республік, які полягали у відсутності систематичної роботи з підвищення кваліфікації викладачів ЗВО, забезпечення підготовки і видання необхідними тиражами повноцінних стабільних підручників для вузів, у недостатній увазі до

розробки питань, пов'язаних з перспективами розвитку вищої освіти, до планування підготовки спеціалістів, покращення навчально-матеріальної бази ЗВО відповідно до сучасних вимог навчального процесу і організації науково-дослідної роботи. Постанова передбачає створення інститутів і факультетів підвищення кваліфікації, розробку положення про виробничу практику студентів, видання наукової та науково-методичної літератури (збірки наукових праць за напрямом ЗВО, матеріали наукових конференцій, тести лекцій, підручники і навчальні посібники).

Зазначені положення набули розвитку відповідно до нових умов у Законі СРСР від 19.07.1973 № 4536-VIII «Про затвердження Основ законодавства Союзу РСР та союзних республік про народну освіту», розділ 7 яких присвячено питанням вищої освіти. Порівнюючи головні завдання ЗВО, наведені в законі СРСР «Про зміцнення зв'язку школи з життям та про подальший розвиток системи народної освіти в СРСР» від 24 грудня 1958 р., слід акцентувати на спрямуванні на забезпеченні гармонійного, всебічного розвитку студентів у Законі СРСР від 19.07.1973 № 4536-VIII. Увага приділяється формуванню у студентів глибоких та міцних теоретичних знань, практичних навичок за спеціальністю, сучасного економічного мислення, акцентується на екологічному, правовому, естетичному та фізичному вихованні. Окрім того, порушуються питання щодо підготовки та підвищення кваліфікації науково-педагогічних та наукових кадрів; створення підручників та навчальних посібників [54].

Відповідно до союзного законодавства ухвалювалися відповідні нормативно-правові акти союзних республік. Так, Закон УРСР «Про народну освіту» від 28.06.1974 № 2778-VIII також визначав головні завдання вищих навчальних закладів, до яких належали: «підготовка висококваліфікованих спеціалістів, які володіють марксистсько-ленінською теорією, глибокими теоретичними знаннями і практичними навичками з спеціальності; постійне вдосконалення якості підготовки спеціалістів з урахуванням вимог сучасного

виробництва, науки, техніки та культури і перспектив їх розвитку; виконання науково-дослідних робіт, які сприяють підвищенню якості підготовки спеціалістів, суспільному і науково-технічному прогресу; створення підручників і навчальних посібників; підготовка науково-педагогічних кадрів; підвищення кваліфікації викладацького складу вищих і середніх навчальних закладів, а також спеціалістів з вищою освітою, зайнятих у відповідних галузях народного господарства» [63].

Отже, законодавство у сфері вищої освіти формувалося відповідно до вимог часу та окреслювало пріоритетні напрями розвитку вищої освіти, які отримували своє практичне втілення у галузевому законодавстві та визначало напрями діяльності ЗВО в конкретній сфері.

Зауважимо, що станом на 1964 рік була створена система навчальних закладів з підготовки авіаційних фахівців, яка готувала кадри для новоствореного Міністерства цивільної авіації, до якої входили 3 вищих навчальних заклади: Київський інститут інженерів ЦА (КІІ ЦА), Ризький інститут інженерів ЦА (РІІ ЦА), Вище авіаційне училище ЦА (ВАУ ЦА) Ульяновська та Кіровоградська школи вищої льотної підготовки (ШВЛП); Сасовське, Бугурусланське, Краснокутське та Кременчуцьке льотні училища; Виборзьке, Омське, Слов'янське, Троїцьке, Єгор'євське, Кірсанівське авіаційно-технічні училища; Криворізьке, Ризьке та Рильське училища спецслужб [26].

70-ті роки ХХ ст. характеризуються організацією семи нових навчальних закладів ЦА: Академія ЦА (1971 р.), Актюбинське вище льотне училище (1975 р.), Московський інститут ЦА (1971 р.), Кіровоградське льотно-штурманське училище (1971 р.), Ленінградське (1972 р.), Мінське (1975 р.), Фрунзенське (1974 р.) авіатехнічні училища, які вели підготовку за 13-тма новими спеціальностями, спеціалізаціями та напрямками. Станом на 1975 рік Міністерство ЦА мало 5 вузів, 5 льотних, 2 льотно-технічних, 11 технічних училищ, в яких здійснювалася підготовка за 49-тма

спеціальностями, спеціалізаціями та напрямками, з них: 24 – у вузах, 12 – у технічних училищах. За 1971–1975 рр. в училищах ЦА було підготовлено 47 862 особи.

Що стосується ЗВО з підготовки авіаційних фахівців, то аналіз нормативно-правових актів щодо функціонування вищих льотних навчальних закладів цивільної авіації свідчить про виконання ними завдань з питань:

1) *перепідготовки та підвищення кваліфікації льотного складу*, яке врегульоване у наказах МЦА СРСР від 09.10.1970 № 572 «Про вдосконалення системи підвищення кваліфікації керівних працівників Міністерства цивільної авіації» та від 31 січня 1977 р. № 22 «Про підвищення кваліфікації керівних працівників і фахівців цивільної авіації», а також Інструкції «З відбору та підготовки льотного складу цивільної авіації для переучування на повітряні судна ЦА», затвердженої Міністром ЦА. Ці нормативні акти передбачали можливість створення курсів підвищення кваліфікації керівних працівників і фахівців цивільної авіації при вищих навчальних закладах цивільної авіації, ШВЛП та у навчально-тренувальних загонах; строк навчання на курсах підвищення кваліфікації керівних працівників, що становив 2 місяці; періодичність направлення керівних працівників на курси підвищення кваліфікації – кожні 5 років після закінчення цих курсів або вищих та середніх спеціальних навчальних закладів за профілем виконуваної роботи [49]. Відповідно до наказу МЦА СРСР від 31 січня 1977р. № 22 «Про підвищення кваліфікації керівних працівників і фахівців цивільної авіації», перепідготовка льотного складу, керівників польотів та диспетчерів служб руху на нові типи літаків та гелікоптерів здійснювалася у школах вищої льотної підготовки, Кременчуцькому льотному училищі, навчально-тренувальних загонах (за програмами ШВЛП) строком 4 місяці. Наказ закріплював вимогу розробки

Положення про факультети і курси підвищення кваліфікації керівних працівників і спеціалістів цивільної авіації [45].

2) *якості підготовки спеціалістів*, що регламентувалося вказівками МЦА СРСР від 02.06.1977 № 9.1-14 «Про введення у дію «Професійно-кваліфікаційної карти відгуку на випускника льотного училища цивільної авіації», від 06.06.1977 № 9.1-15 «Про введення в дію «Вимог до випускника льотного училища ЦА» та від 29.09.1978 № 165/у «Про покращення підготовки пілотів у льотних навчальних закладах цивільної авіації», а також наказом МЦА СРСР від 17.12.1980 № 165 «Про підвищення вимогливості до оцінки теоретичної підготовки та техніки пілотування курсантів льотних училищ та льотного складу цивільної авіації». З метою покращення підготовки пілотів у льотних навчальних закладах цивільної авіації передбачалося не допускати до льотної та диспетчерської роботи випадкових або нездатних до цієї складної діяльності людей, виключити випадки випуску недисциплінованих та не підготовлених до практичної роботи у цивільній авіації фахівців. Висувалася вимога щодо відрахування з льотних училищ курсантів, непридатних до льотної роботи, які показали в процесі навчання слабкі теоретичні знання та практичні навички, низькі моральні якості та особисту дисципліну (особливо вживання спиртних напоїв). Заборонялося поновлювати на навчання осіб, відрахованих із навчальних закладів цивільної авіації через недисциплінованість, теоретичну та льотну неуспішності. При цьому, якість підготовки фахівців вважалася головним показником у роботі льотних навчальних закладів, яка враховувалася у роботі командно-керівного та інструкторського складу навчальних закладів при визначенні розмірів винагороди за вислугу років [52]. Окрім того, з метою подальшого вдосконалення підготовки пілотів, а також зміцнення зв'язків льотних навчальних закладів із виробничими підприємствами цивільної авіації вводилися в дію професійно-кваліфікаційна карта відгук на випускника льотного училища цивільної авіації та вимоги до випускника

льотного училища ЦА, на підставі яких начальниками управлінь цивільної авіації склалися відгуки на випускників льотних закладів освіти протягом першого року роботи та після допуску до польотів як командир повітряного судна для об'єктивної оцінки їхньої професійної підготовки та вносення конкретних пропозицій щодо покращення підготовки та виховання пілотів [43].

Відповідно до вказівки МЦА СРСР від 06.06.1977 № 9.1-15 «Про введення в дію «Вимог до випускника льотного училища ЦА», вимоги передбачали вищу кращу професійну підготовку випускника та містили оцінку необхідних знань, навичок та умінь, а також морально-політичних і психофізіологічних властивостей та якостей, якими має володіти випускник льотного училища ЦА із середньою спеціальною освітою. Вимоги були основою для розробки науково обґрунтованих типових навчальних планів та програм теоретичної та льотної підготовки, а також для вдосконалення чинних програм [73].

Згідно з наказом МЦА СРСР від 17.12.1980 № 165 «Про підвищення вимогливості до оцінки теоретичної підготовки та техніки пілотування курсантів льотних училищ та льотного складу цивільної авіації», заборонялося переводити на наступний курс курсантів льотних училищ, які отримали підсумкову оцінку «задовільно» з техніки пілотування на літаку початкового навчання, а також розглядати питання про переведення їх до навчальних закладів на спеціальності, не пов'язані з льотною експлуатацією повітряних суден. Випускникам вищих та середніх льотних училищ, які склали державні іспити з техніки пілотування із загальною оцінкою «задовільно» або «незадовільно», а також з усіх спеціальних дисциплін з оцінкою «задовільно», видавати диплом встановленого зразка, але без льотної кваліфікації, тобто без видачі свідоцтв пілота цивільної авіації. При цьому заохочувалися випускники вищих льотних училищ, які закінчували училище з відзнакою, мали зразкову поведінку та берали активну участь у

громадській роботі, яким присвоювався третій клас пілота. Водночас випускникам вищих льотних училищ, які не відповідали цим вимогам, надавалася кваліфікація пілота четвертого класу. Такі ж вимоги висувалися до осіб льотного складу, які переучувалися на нові типи повітряних суден: у разі, якщо вони показали в процесі переучування задовільні знання на іспитах з теоретичних дисциплін і в екзаменаційних польотах, то до польотів на типі повітряного судна, що освоювався, такі особи не допускалися [40].

3) *здійснення науково-дослідницьких робіт з питань льотної придатності цивільних повітряних суден*, відповідно до Постанови Ради Міністрів СРСР від 23.04. 1975 № 323 «Про затвердження Положення про державну комісію з безпеки польотів цивільної авіації СРСР і Державний авіаційний реєстр цивільної авіації СРСР» щодо виконання вищими навчальними закладами науково-дослідних робіт з проблем льотної придатності цивільних повітряних суден, двигунів та обладнання, придатності до експлуатації аеропортів, цивільних аеродромів, повітряних трас та їх обладнання.

4) *підготовки кадрів, зокрема підготовки пілотів-інструкторів*, що регулюється наказом МЦА СРСР від 08.04.1971 № 173 «Про вдосконалення системи підготовки пілотів-інструкторів льотних навчальних закладів цивільної авіації» та вказівкою МЦА СРСР від 29.12.1977 № 30.1.7-1937 «Щодо відбору льотного складу на інструкторську роботу в льотних навчальних закладах ГА». Відповідно до цих нормативних актів, ставилася вимога відбирати на інструкторську роботу кандидатів (на всі типи повітряних суден), які володіють льотно-методичними здібностями, високими діловими та морально-політичними якостями, позитивно проявили себе на практичній роботі, мають диплом про відповідну спеціальну освіту та рекомендовані командуванням на інструкторську роботу до льотного навчального закладу, а також найкращих випускників-пілотів, здатних виконувати роботу з навчання та виховання майбутніх пілотів цивільної

авіації. Відбір кандидатів проводити з наступним обговоренням та затвердженням на педагогічній раді навчального закладу [50].

Щодо здійснення льотної іншомовної професійної підготовки, то на неї вплинуло ухвалення у досліджуваний період наказу Міністерства освіти № 953 від 21 вересня 1955 «Про поліпшення викладання іноземних мов», Постанови Ради Міністрів СРСР від 27 травня 1961 року «Про поліпшення вивчення іноземних мов», наказу міністра вищої та середньої освіти СРСР від 08.01.1962 року № 9 «Про затвердження Положення про дворічні вищі педагогічні курси з підготовки висококваліфікованих викладачів іноземної мови для вищих навчальних закладів» тощо. Зокрема, Постанова визначала проблеми у викладанні іноземних мов, а також шляхи подальшого розвитку навчання іноземним мовам. Наказ Міністерства освіти передбачав необхідність систематичної перевірки рівня знань, умінь і навичок з іноземної мови, здійснення добору методистів з іноземних мов до обласних інститутів удосконалення вчителів тощо. Відповідно до Наказу міністра вищої та середньої освіти СРСР, передбачалося створення дворічних Вищих педагогічних курсів для підвищення кваліфікації викладачів вузів.

На подальший розвиток викладання іноземної мови за професійним спрямуванням вплинув випуск у 1984 р. першого видання «Керівництва» ІКАО, а пізніше, у березні 2003 року, затвердження Радою ІКАО поправок до Додатків 1, 6, 10, 11 і документа «Правила аеронавігаційного обслуговування. Організація повітряного руху», що стосуються питань мовної компетентності в міжнародній цивільній авіації. Більш детально зазначені нормативно-правові акти будуть охарактеризовані у наступних підрозділах дослідження [41].

Висновки до першого розділу

У розділі здійснено аналіз історико-педагогічних передумов зародження вітчизняної системи підготовки авіаційних кадрів, нормативно-правової бази щодо розвитку та функціонування льотних закладів освіти цивільної авіації та здійснення льотної іншомовної професійної підготовки, факторів формування іншомовної професійної підготовки в Україні, основ Міжнародного співробітництва та вступу країни до Міжнародної організації цивільної авіації, що дозволило об'єктивно представити еволюцію процесу підготовки авіаційних кадрів.

Доведено, що науково-технічний прогрес у сфері літакобудування та авіаційного пасажироперевезення на початку ХХ ст. створив умови для побудови системи підготовки авіаційних кадрів України. Складна ситуація у світі змусила очільників найрозвинутіших країн інвестувати у військову, а згодом і у цивільну авіацію. Певні історичні документи доводять, що Україна на той час була чи не найбільшим інтелектуальним осередком авіаційної галузі.

Досліджено головні вимоги до підготовки авіаційних фахівців, в якій реалізовувалась модель дуальної освіти, що характеризується поєднанням теоретичного навчання з набуттям практичних навичок. Охарактеризовано формування системи підготовки майбутніх авіаційних фахівців, визначено роль професорсько-викладацького складу у підготовці авіаційного персоналу.

Акцентовано на значенні міжнародних правових актів, зокрема Паризької Конвенції 1919 р., для розвитку авіації та підготовки фахівців. Доведено, що у цей час відбувається пошук місця іншомовної підготовки як складової системи освіти авіаційних фахівців: від повного її заперечення (на той час авіаційні фахівці не послуговувалися іноземною мовою як

професійною, що обумовлювалося відсутністю міжнародних пасажироперевезень) до визнання її обов'язковості.

Встановлено, що історію виникнення та становлення льотної іншомовної професійної підготовки слід розглядати у контексті чинників, що мали значний вплив на формування професійної авіаційної освіти у цілому: розвиток цивільної авіації у післявоєнний період, розвиток міжнародного авіаційного співробітництва, вступ країни до Міжнародної організації цивільної авіації, а також нормативно-правове забезпечення функціонування вищих льотних навчальних закладів цивільної авіації та здійснення льотної іншомовної професійної підготовки. Охарактеризовано основні напрями розробки новацій у льотній сфері: випробовування та введення в експлуатацію нових типів літаків, а також здійснення науково-дослідницьких і дослідно-конструкторських робіт щодо створення та удосконалення систем, агрегатів і приладів, що забезпечують регулярність і безпеку польотів; доопрацювання і внесення суттєвих доповнень до діючих правил технічної та комерційної експлуатації авіаційної техніки; впровадження нових організаційно-управлінських форм і методів праці (організаційно-управлінські інновації) в галузі; розширення географії польотів, введення в експлуатацію нових авіаліній (а, отже, і нових аеропортів, злітно-посадкових смуг, комплексів технічного обслуговування); розробка та впровадження оптимальних авіамаршрутів, найбільш економічних режимів польоту, застосування методології збільшення тривалості польоту, раціональне використання мережевих графіків обслуговування техніки (тобто логічних і маркетингових інновацій). Виявлено, що у післявоєнний період були створені передумови для формування галузевої системи підготовки та навчання кадрів цивільної авіації, яка повинна була стати одним із найважливіших елементів системи розвитку цивільного повітряного флоту країни.

З'ясовано, що міжнародне співробітництво та вступ країни до Міжнародної організації цивільної авіації стали одним із факторів забезпечення планомірного розвитку міжнародної цивільної авіації, безпеки польотів на міжнародних авіалініях, обумовили необхідність володіння авіафахівцями іноземною мовою і як результат – їх готовність до здійснення професійної діяльності. Доведено, що вимоги до вивчення іноземної мови авіаційними фахівцями, визначені Міжнародною організацією цивільної авіації, знайшли відображення у законодавстві щодо особливостей підготовки льотних екіпажів до виконання міжнародних польотів.

Аналіз нормативно-правової бази щодо розвитку та функціонування вищих льотних навчальних закладів цивільної авіації як фактору формування професійної авіаційної освіти здійснювався за трьома напрямками: перший – нормативні акти щодо становлення авіаційної галузі у цілому, другий – нормативно-правові акти, які регулюють питання розвитку вищої освіти, третій – правові акти, присвячені питанням створення та функціонування вищих льотних навчальних закладів цивільної авіації.

Список літератури до першого розділу

1. Аеропорт «Київ» в Жулянах відзначив 97-річчя: опубліковані унікальні історичні знімки. (2021). Вилучено з: <https://iev.aero/press-centre/news/546>
2. Арие, М.Я. (1986). *Дирижабли*. Киев: Наукова думка, 264 с.
3. Баркасі, В.В. (2017). Професійні компетенції майбутніх викладачів іноземних мов у сучасному суспільстві. *Науковий журнал «Молодий вчений»*, квітень № 4.1 (44.1), С. 56–59.
4. Безбородов, Г.Ф. (1967). *Гражданская авиация СССР*. Москва: Транспорт. 124 с.
5. Бірюк, Л.Я. (2016). Компетентнісний підхід як методологічне підґрунтя формування професійної компетентності майбутнього викладача. *Вісник Глухівського національного педагогічного університету імені Олександра Довженка. Серія: Педагогічні науки*. Випуск 30. С. 7–12.
6. Бобейко, Л.В., Калижников, М.Е., Косовский, С.Г., Николаенко, В.П. & Торубаров, В.И. (1990). *Крылатые года*. Страницы истории Харьковского высшего авиационного ордена Красной Звезды училища летчиков им. Дважды героя ССР С.И. Грицевца. Харьков: Прапор.
7. Бобир, М.І. (2013). *Механіко-машинобудівний – віхи славного шляху. До 115-річчя Київської політехніки*. Вилучено з: https://kpi.ua/mmi_about
8. *Будівництво повітряних станцій товариства «Укрповітряшлях». Становлення цивільної авіації в Україні (1921 – 1932 роки)*, (2004). Історія цивільної авіації України. Київ, Розд. III. С. 108–113.
9. Васильев, Н.И. (1981). *Международные авиационные регламенты: юридическая природа и практическое применение*. (автореф. дис... канд. юрид. наук.). Москва, 19 с.

10. Вернидуб, Р.М. (2015). Виклики інформаційного суспільства і професійна підготовка учителя: потенціал дослідництва. *Europäische Fachhochschule*. Stuttgart, Germany. Вип.1. С. 102–103.

11. *Воздушный кодекс Союза ССР: Постановление ЦИК СССР № 14, СНК СССР № 1713 от 07.08.1935.* Вилучено з: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=28986#EddA5BTsvawZvS0o>

12. Глушаниця, Н.В. (2020). Лінгвістичні особливості англійського авіаційного радіотелефонного дискурсу. *Актуальні питання гуманітарних наук*. Випуск 29. Том 1. С. 70–76.

13. Горяшко, А.М. (1982). *Гражданская авиация Украины*. Киев: «Техніка», 143 с.

14. Логинов, Е.Ф. & Одинцова, В.Ф. (1968). *Гражданская авиация СССР 1917 – 1967*. Москва: Транспорт, 319 с.

15. Гребенніков, В.М. *Делоне Микола Борисович*. Вилучено з: <http://er.nau.edu.ua/handle/NAU/16396>

16. Гребенніков, В.М. (2001). Початок авіаери в Україні. *АВІА-2001: III Міжнародна науково-технічна конференція*. Київ, Т. 1. С. 1.14–1.17.

17. Гусаченко, І. (2003). Сто років польоту: З історії розвитку повітроплавання. *Дзеркало тижня*. 13–19 грудня (№ 48). С. 19.

18. Давиденко, М.Ф., Костюх, М.Г. & Скрипець, А.В. (2001). *Авіація цивільна*. Енциклопедія Сучасної України: електронна версія. НАН України, НТШ. Київ: Інститут енциклопедичних досліджень НАН України. Вилучено з: https://esu.com.ua/search_articles.php?id=42359

19. *Енциклопедія авіації Київського аероклубу* (1998). Київ, «Просвіта», 400 с.

20. Єрємін, С.К. (1965). *Хроніка Аерофлоту. Частина друга (1962 – 1963 рр.)* Москва: Редиздат Аэрофлота, 199 с.

21. Єршомін, С.К. (1968). *Хроніка Аерофлоту. Частина друга (1964 – 1966 рр.)* Москва: Редиздат Аерофлота, 207 с.
22. Єршомін, С.К. (1962). *Хроніка Аерофлоту. Частина перша (1959 – 1961 рр.)* Москва: Редиздат Аерофлота, 233 с.
23. Зеркалов, Д.В. (2012). *НТУУ «КПІ». Минуле і сьогодення.* Монографія. Київ: «Основа». 735 с. Вилучено з: <http://www.zerkalov.kiev.ua/sites/default/files/r1-3kpi.pdf>
24. Зульфугарзаде, Т.Е. & Апоницький, С.В. (2013). *Особливості правового забезпечення освітньої політики Росії у післяреволюційний період.* Історичні, філософські, політичні та юридичні науки, культурологія та мистецтвознавство. Питання теорії та практики. Тамбов: Грамота, №6. Ч. 1. С. 56–63.
25. *История гражданской авиации СССР.* (1983). Москва: Воздушный транспорт, 154 с.
26. *История отечественной гражданской авиации.* (1996). Москва: Воздушный транспорт. 584 с.
27. *Історія ІКАО та Чиказької конвенції.* Вилучено з: <https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/RU/default.aspx>
28. Карацуба, С.И. (1972). Киевское общество воздухоплавания. *Из истории авиации и космонавтики.* Вып.15, 75 с.
29. *Київський політехнічний інститут: Нарис історії.* (1995), За ред. Беляков Г.Ф., Василенко Є.С. та ін. Київ: Наукова думка, 320 с.
30. *Книга спілки авіаспортсменів України.* (1996). Луганськ, 120 с.
31. *Конвенція про міжнародну цивільну авіацію. (1944 р.).* Конвенція від 07.12.1944. Вилучено з: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text
32. Котов, Н.А. (2009). *История гражданской авиации России. Часть 2 С 1945 года до начала XXI века.* Университет ГА Санкт-Петербург, 98 с.
33. Литньова, Т.В. & Разінкіна, О.В. (2012). Трансформація цілей навчання іноземної мови в Україні в контексті європейських освітніх

тенденцій. *Вісник Житомирського державного університету імені Івана Франка*. Вип. 66. С. 93–96. Вилучено з: http://nbuv.gov.ua/UJRN/VZhDU_2012_66_22

34. Мараев, Р. (1993). Авиация гетмана П. Скоропадского. *Аэрохобби*. № 1. С. 14–16.

35. Мараев, Р. (1994). Начало воздушных сообщений в Украине. *АэроХобби*. № 2. С. 14–15.

36. Мараев, Р. (1992). Украинский воздушный флот в гражданской войне. *Аэрохобби*. № 2. С. 11–14.

37. Мараєва, В.В. (2008). *Українська військова авіація в умовах боротьби за національну державність (грудень 1917 – листопад 1920 рр.):* (дис... канд.іст.наук) Нац. академія оборони України. Київ. 227 с.

38. Нечепорук, Я.С. (2020). Історико-педагогічні особливості викладання іноземної мови в Радянському союзі (50-80 ті роки). *Наукові записки. Випуск 186. Серія: Педагогічні науки*. Кропивницький: РВВ ЦДПУ ім. В. Винниченка, С. 146–150.

39. Нечепорук, Я.С. (2022). Провідні тенденції розвитку професійної іншомовної підготовки у вітчизняних льотних навчальних закладах (70-ті роки). *Актуальні питання гуманітарних наук*. Випуск 52. Том 3. С. 159–164.

40. Нечепорук, Я.С. (2022). Професійна іншомовна підготовка як основа льотної освітньої галузі: історія та реальність. *Наукові записки Вінницького державного педагогічного університету імені Михайла Коцюбинського. Серія: педагогіка і психологія*. Випуск 70. С. 73–78.

41. Нечепорук, Я.С. (2022). Реалізація державних критеріїв та кваліфікаційних характеристик авіаційного фахівця у процесі іншомовної підготовки (згідно з нормативними документами 2019-2021 рр.). *Інноваційна педагогіка*. Випуск 47. С. 23–28.

42. Никитюк, Т. (2008). Взлет и забвение. Портрет Федора Андерса в интерьере истории воздухоплавания. *Зеркало недели. Украина*. Выпуск 30.

Вилучено з: https://zn.ua/SOCIUM/vzlet_i_zabvenie_portret_fedora_andersa_v_in_teriere_istorii_vozduhoplavaninya.html

43. *О введении в действие «Профессионально-квалификационной карты отзыва на выпускника летного училища гражданской авиации»:* Указание МГА СССР от 02.06.1977 №9.1-14. Вилучено з: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&cacheid=7359B4CB8FBD6E191642503738B01258&SORTTYPE=0&BASENODE=411&ts=t7081DTRotKt fHNB&base=ESU&n=22975&rnd=TOdCSQ#hMeA1DTrKezfAvw6>

44. *О мерах по улучшению подготовки специалистов и совершенствованию руководства высшим и средним специальным образованием в стране:* Постановление ЦК КПСС, Совмина СССР от 03.09.1966 № 729. Вилучено з: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&rnd=YXOuw&base=ESU&n=599#YbFHCDTtKzsg15dB>

45. *О повышении квалификации руководящих работников и специалистов гражданской авиации:* Приказ МГА СССР от 31.01.1972 № 22. Вилучено з: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&cacheid=7F6D1A88834431C0F6263ACA64751AC4&SORTTYPE=0&BASENODE=41-2&base=ESU&n=23203&rnd=TOdCSQ#DRfq3DTwaChzt9Lo>

46. *О повышении требовательности при оценке теоретической подготовки и техники пилотирования курсантов летных училищ и летного состава гражданской авиации:* Приказ МГА СССР от 17.12.1980 № 165. Вилучено з: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&cacheid=9BC76F079E9848A1ACDAD55A6E547F2B&SORTTYPE=0&BASENODE=41-1&ts=7KydDDTtkxR9vWEgy&base=ESU&n=23047&rnd=YXOuw#xTzdDDTgt0euvuTo1>

47. *О преподавании немецкого, английского и французского языков:* Постановление СНК СССР от 16.09.1940 № 1696. Вилучено з: <https://istmat.org/node/18832>

48. *О работе высших учебных заведений и о руководстве высшей школой*: Постановление СНК СССР, ЦК ВКП(б) от 23.06.1936. Вилучено з: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=19104#mvtу8ВТАbUZKS4U61>

49. *О совершенствовании системы повышения квалификации руководящих работников Министерства гражданской авиации*: Приказ МГА СССР от 09.10.1970 № 572. Вилучено з: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&cacheid=B68F793E4BD7C82A6629D2D811DB0F7B&SORTTYPE=0&BASENODE=411&ts=og5IDDTSMHtl2jj91&base=ESU&n=21406&rnd=YXOuw#VvVIDDTkxUKzZxfk>

50. *О совершенствовании системы подготовки пилотов-инструкторов летных учебных заведений гражданской авиации*: Приказ МГА СССР от 08.04.1971 № 173 (Извлечение) Вилучено з: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&cacheid=7F6D1A88834431C0F6263ACA64751AC4&SORTTYPE=0&BASENODE=41-2&base=ESU&n=21303&rnd=TOdCSQ#Up2r3DTgansFYWkC>

51. *Об укреплении связи школы с жизнью и о дальнейшем развитии системы народного образования в СССР*: Закон СССР от 24.12.1958. Вилучено з: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=9934#bcko9DTOgjCrc8pD1>

52. *Об улучшении подготовки пилотов в летных учебных заведениях гражданской авиации* : Указание МГА СССР от 29 сентября 1978 г. N 165/у. Вилучено з: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&cacheid=7F6D1A88834431C0F6263ACA64751AC4&SORTTYPE=0&BASENODE=41-2&base=ESU&n=23205&rnd=TOdCSQ#wLJq3DT8orsRuHGZ1>

53. *Об утверждении и введении в действие Наставления по производству полетов в гражданской авиации СССР (НПП ГА-85)*: Приказ МГА СССР от 08.04.1985 № 77. Вилучено з: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&cacheid=7F6D1A8883443>

1C0F6263ACA64751AC4&SORTTYPE=0&BASENODE=41-
2&base=ESU&n=9736&rnd=TOdCSQ#4Pmp3DTmSu65qju51

54. *Об утверждении Основ законодательства Союза ССР и союзных республик о народном образовании*: Закон СССР от 19.07.1973 № 4536-VIII. Вилучено з: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&rnd=YXOuW&base=ESU&n=606&dst=100383&field=134#MWSFADTsDJMjY1pf3>

55. Осіпчук, Н.В. (2017). Сучасний стан навчання іноземних мов у вітчизняних та зарубіжних вищих технічних навчальних закладах. *Оновлення змісту, форм та методів навчання і виховання в закладах освіти*. Вип. 16. С. 271–273. Вилучено з: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ozfm_2017_16_84

56. *Очерки развития авиации в Украине*. (1966). Київ: ЦУНБ НАНУ, 371 с.

57. Пелагенко, А.П. (2003). *Цивільна авіація України: історико-аналітичний огляд*. Київ: Редакція журналу «Аеробізнес», 128 с.

58. Полат, Е.С. (2009). Метод проектов на уроках иностранного языка. *Иностранные языки в школе*. № 2–3. С. 37–45.

59. *Положение об управлении летной службы Министерства гражданской авиации СССР*, утвержденное МГА СССР 06.02.1973. Вилучено з: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&cacheid=7F6D1A88834431C0F6263ACA64751AC4&SORTTYPE=0&BASENODE=41-2&base=ESU&n=21214&rnd=TOdCSQ#PCH56DTEdQA3qO3f1>

60. *Про вищу освіту* (Закон України) від 01.07.2014 № 1556-VII. (2014). Відомості Верховної Ради (ВВР). № 37–38. 2004 с.

61. *Про затвердження Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні* (Наказ Міністерства транспорту України) № 486 від 07.12.98. Вилучено з: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0833-98#Text>

62. *Про історію аеропорту «Бориспіль»: як все починалось*. Вилучено з: https://www.avianews.com/aviation_history/2018/03/05/borispol_airport_beginn

ing/?fbclid=IwAR0hwybJTIGYDdcYe4q8q3IimASquB9_FsJHBjuWSLGmonHX-5sVHsFcJLI

63. *Про народну освіту* (Закон УРСР) від 28.06.1974 № 2778-VIII. Вилучено з: <https://ips.ligazakon.net/document/Г742778?an=2>

64. *Про схвалення Стратегії розвитку вищої освіти в Україні на 2022-2032 роки*: Розпорядження КМУ від 23 лютого 2022 р. № 286-р, Київ. Вилучено з: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/286-2022-%D1%80#Text>

65. *Про освіту* (Закон України) від 05.09.2017 № 2145-VIII. Відомості Верховної Ради. 2017. № 38–39. ст. 380.

66. *Про п'ятирічний план відновлення і розвитку народного господарства СРСР на 1946 – 1950 роки* Закон СРСР від 18.03.1946. Вилучено з: <https://russianguiant.ru/2022/03/18/18D0%BC%D0%B0%D1%80%D1%82%D0%B0-1946-%D0%B3%D0%BE%D0%B4%D1%83-%D0%BF%D1%80%D0%B8%D0%BD%D1%8F%D1%82-%D0%B7%D0%B0%D0%BA%D0%BE%D0%BD-%D0%BE-%D0%BF%D1%8F%D1%82%D0%B8%D0%BB%D0%B5%D1%82/>

67. *Про покращення вивчення іноземних мов*. Постанова Ради Міністрів СРСР від 27. 05. 1961. Вилучено з: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=9043#opOdVCT0y1WY19Os>

68. Пуятин, В.Д., & Газдиев, Я.М. (2009). Государственный контроль и управление путями сообщения России: историко-правовой аспект. *Вестник транспорта*. № 6. С. 10.

69. Соболев, Д.А., & Хазанов, Д.Б. (2000). *Немецкий след в истории отечественной авиации*. Москва: «Русское авиационное акционерное общество» (РУСАВИА), 336 с.

70. Стефанович, Д. (2007). Дирижабль Андерса піднявся в київське небо: (Грані історії). *Демократична Україна*, №123, С. 27.

71. Троценко, А.М. (2002). *Аеропорти України*. Київ: Європейський ун-т, 251 с.
72. Троценко, А.М. (2004). *Історія цивільної авіації України*. Асоціація «Аеропорти України» Київ, 637 с.
73. Указание МГА СССР от 06.06.1977 № 9.1-15 «О введении в действие «Требований к выпускнику летного училища ГА». Вилучено з: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&cacheid=7359B4CB8FBD6E191642503738B01258&SORTTYPE=0&BASENODE=41-1&ts=t7O81DTRotKtfHNB&base=ESU&n=23209&rnd=TOdCSQ#Yym91DTAH e4da5fx>
74. *Україна на крилах*, (2001). Київ: Держ. департамент авіаційного транспорту України; Видавничий центр «АероХобі», 127 с.
75. Хороших, В.А. (2015). *Возрождение средне-специального профессионального образования для гражданского воздушного флота в послевоенный период (1945–1960 гг.)*. Национальная ассоциация ученых (НАУ) № II (7), С. 28–31.
76. Чемоданов, М.С. (1945). *Введение в языковедение*. Москва: Учпедгиз, 280 с.
77. Щерба, Л.В. (1926). Как надо изучать иностранные языки. *Об общеобразовательном значении иностранных языков. Вопросы педагогики*. Москва, вып. I, С. 99–105.
78. Эрлих, Э.Б. (1959). *Учебник немецкого языка*. Москва, 338 с.
79. Янчак, Я. & Аксенчик, В. (2001). *Линия первой в мире авиачты проходила через Львов, Хмельницкий и Киев*. По обе стороны. 11 мая. С. 17–24.
80. Янчак, Я. & Чижевський, В. (1998). *Першій лінії авіапошти – 80 років*. Площа Ринок. 25.03 – 08.04. С. 2.

81. *Convention portant réglementation de la navigation aérienne*. Вилучено з: https://archive.org/details/internationalconventionfortheregulationofaerialnavigationsignedatparis13october1919cmd1609_202001

82. *Eurocontrol* (2001). Guidelines for Common Core Content and Training Objectives for air Traffic Controllers Training (Phase 1: Revised)

83. *International Civil Aviation Organization* (2003), PANS-ATM (Document 4444)

84. *Soviet will join ICAO on Nov.14*, (1970). The New York Times Archives. Вилучено з: <https://www.nytimes.com/1970/10/21/archives/soviet-will-join-icao-on-nov-14-entryinto-aviation-agency-linked-to.html>

Архівні джерела:

Державний архів м. Києва

85. Ф. 308. Оп. 1. Спр. 282 Випуск 1924/25 навчального року Київського політехнічного інституту 27 арк.

86. Ф. 18. Оп. 1. Спр. 358 Гурток повітроплавання Київського політехнічного інституту 23 арк.

РОЗДІЛ 2. РОЗВИТОК ІНШОМОВНОЇ ПІДГОТОВКИ У ПРОФЕСІЙНІЙ ОСВІТІ ЛЬОТНИХ НАВЧАЛЬНИХ ЗАКЛАДІВ УКРАЇНИ (СЕРЕДИНА ХХ – ПОЧАТОК ХХІ СТОЛІТТЯ) ЯК ІСТОРИКО-ПЕДАГОГІЧНА ПРОБЛЕМА

2.1. Концепція та методологічні основи дослідження

Окреслюючи авторську концепцію дослідження проблеми іншомовної підготовки в історії розвитку вітчизняної професійної освіти у льотних навчальних закладах України в період другої половини ХХ – початку ХХІ ст., слід визначити термін «концепція». Так, відповідно до Академічного словника української мови, «концепція – система доказів певного положення, система поглядів на те чи інше явище [71]. Онлайн-словник іншомовних слів визначає це поняття як «систему поглядів на певне явище; спосіб розуміння, тлумачення якихось явищ, основоположна ідея теорії, загальний її задум» [70]. Згідно з Енциклопедією сучасної України, «концепція – система поглядів, понять про ті чи інші явища або процеси, спосіб їхнього розуміння, тлумачення; основна ідея будь-якої теорії, головний задум; ідея чи план нового, оригінального розуміння; конструктивний принцип художньої, технічної та інших видів діяльності» [16].

Наукова концепція – це трактування якого-небудь процесу або явища, основна точка зору на предмет і об'єкт дослідження, певний спосіб розуміння [47]; система поглядів, теоретичних положень, основних думок щодо об'єкта дослідження, які об'єднані певною головною ідеєю [21].

Концептуально проблема дослідження полягає у: 1) з'ясуванні теоретичних, організаційних та змістових засад розвитку іншомовної підготовки у процесі розвитку вітчизняної професійної освіти у льотних навчальних закладах України другої половини ХХ – початку ХХІ ст.; 2) визначенні сутності поняття «система підготовки» як складової

професійної авіаційної освіти, з огляду на трансформацію понять «підготовка» та «готовність» авіаційного фахівця до професійної діяльності; 3) виокремленні та обґрунтованні періодів розвитку іншомовної підготовки в означених хронологічних межах: 1961–1970 рр. – іншомовна підготовка у процесі зародження льотної освітньої системи цивільної авіації в умовах технічного переозброєння; 1971–1984 рр. – іншомовна підготовка майбутніх авіафахівців в освітній системі цивільної авіації у період активного міжнародного співробітництва в авіаційній галузі; 1985–1992 рр. – іншомовна підготовка під час трансформації мереж і структур авіаційної освіти в Україні на рубежі розпаду СРСР; 1993–2007 рр. – перехід до загальноприйнятих міжнародних стандартів і вимог до іншомовної професійної льотної підготовки за часів незалежності України; 4) аналізі нормативно-правового забезпечення та динаміки розвитку процесу іншомовної підготовки майбутніх авіаційних фахівців у визначений період; 5) визначенні провідних тенденцій розвитку навчально-методичного процесу іншомовної професійної підготовки в льотних навчальних закладах України в кожному з виокремлених періодів; 6) характеристиці основних проблем, тенденцій та напрямів модернізації вітчизняної системи підготовки авіаційних спеціалістів у сучасних умовах.

Загальну концепцію дослідження складають використані у процесі дослідження методологічні підходи, які забезпечують комплексне бачення, спрямованість дослідження, визначення структури, змісту, форм, методів і технології іншомовної підготовки у льотних навчальних закладах України у другій половині XX – початку XXI ст.

Складність і міждисциплінарний характер проблеми іншомовної підготовки в історії розвитку професійної освіти у льотних навчальних закладах України у другій половині XX – початку XXI ст. вимагає її дослідження на різних рівнях методології науки. Визначення методології

допомагає реалізувати концепцію дослідження, а також окреслити сукупність позицій, підходів і принципів наукової праці.

Проблеми розробки методологічних засад наукового дослідження були предметом розгляду в працях таких науковців, як Ю.К. Бабанський, І.М. Голопич, П.В. Копнін, В.О. Краєвський, О.В. Крушельницька, Н.М. Кушнарєнко, В.Н. Перцева, С.О. Сисоєва, Г.С. Цехмістрова, В.М. Шейко та ін.

Питанням методології науково-педагогічних досліджень присвячено чимало праць таких науковців, як О.Є. Антонова, Л.М. Артюшкіна, О.В. Вознюк, С. У. Гончаренко, О.А. Дубасенюк, В.І. Загвязинський, В.Г. Захарченко, О.М. Рудь, О.М. Семенов, Н.М. Сіранчук, М.І. Томчук, Н.Н. Чайченко, Д.В. Чернілевський та ін.

Етимологічно термін «методологія» (з грец. *methodos* – метод, спосіб пізнання і *logos* – вчення) означає вчення про метод діяльності, спосіб пізнання. У науці методологія розглядається з різних точок зору як: система принципів і способів організації та побудови теоретичної і практичної діяльності, а також вчення про цю систему [80]; загальна система теоретичних знань, які виконують роль провідних принципів наукового пізнання, шляхів та засобів реалізації наукового дослідження [75, с. 66]; учення про методи пізнання або систему наукових принципів, на основі яких базується дослідження і здійснюється вибір сукупності пізнавальних засобів, методів, прийомів [83, с. 78]; окрема наукова дисципліна, яка вивчає технологію проведення наукових досліджень; опис й аналіз етапів досліджень та низки інших проблем, а також вивчає методи, засоби та способи, за допомогою яких набуваються, визначаються, будуються різні системи знань [35, с. 65]; система визначених способів і прийомів, застосовуваних у тій або іншій сфері діяльності (в науці, політиці, мистецтві тощо), учення про цю систему, загальна теорія методу, теорія в дії [5, с. 19]; вчення про науковий метод пізнання або як систему наукових принципів, на

основі яких базується дослідження і здійснюється вибір сукупності пізнавальних засобів, методів, прийомів дослідження [84, с. 167].

Отже, методологія розглядається, по-перше, у широкому сенсі, як наука про систему загальних способів і принципів наукового пізнання (філософський рівень методології); по-друге, як наука про систему загальнонаукових принципів, методів, способів пізнання об'єкта, що застосовуються у переважній більшості наук (загальнонауковий рівень методології); по-третє, як система принципів, методів, способів пізнання об'єкта певної науки (конкретно науковий рівень методології); по-четверте, як система принципів, методів, способів пізнання, на основі яких базується конкретне наукове дослідження (методологія конкретного дослідження).

Виходячи з викладеного, аналіз методологічних основ дослідження іншомовної підготовки в історії вітчизняної професійної освіти у льотних навчальних закладах України буде здійснено за такими основними методологічними рівнями: філософським, загальнонауковим та конкретно науковим.

Філософська методологія є вищим рівнем методології науки, що визначає вихідні положення дослідження, загальну стратегію принципів пізнання особливостей явищ, процесів, сфер діяльності [84, с. 168].

Аналіз наукових джерел щодо методології наукової діяльності дозволяє до методологічних принципів дослідження іншомовної підготовки у льотних навчальних закладах України у другій половині XX – початку XXI ст. віднести [46]:

1) принцип об'єктивності, який виражається у всебічному урахуванні факторів, що зумовлюють розвиток іншомовної підготовки у льотних навчальних закладах України у досліджуваний період, умов, у яких він відбувається. Принцип об'єктивності передбачає об'єктивізм, усебічність, неупередженість у доборі і оцінці фактів дійсності, а також вимогу

доказовості, обґрунтованості, логіки дослідження і його висновків, альтернативний характер наукового пошуку;

2) усебічності вивчення педагогічних процесів і явищ, за якого виявляються зв'язки процесу розвитку іншомовної підготовки у льотних навчальних закладах України у другій половині ХХ – початку ХХІ ст. з іншими явищами або процесами. Методологічний принцип усебічності передбачає комплексний підхід до дослідження зазначеного педагогічного процесу, що виявився в аналізі історико-педагогічних передумов зародження вітчизняної системи підготовки авіаційних кадрів в Україні, організаційних та нормативно-правових засад іншомовної діяльності в льотних навчальних закладах, освітніх умов (форм, методів, технологій, навчально-методичного забезпечення процесу тощо) іншомовної професійної підготовки у льотних навчальних закладах.

3) принцип сутнісного аналізу передбачає вимогу розкриття суперечності предмета, який вивчається, його кількісної та якісної означеності, взаємозв'язку і взаємо переходів кількісних і якісних змін, руху до вищих стадій розвитку із збереженням усього позитивного;

4) принцип єдності історичного і логічного, що вимагає поєднання вивчення історії, а також перспектив його розвитку. З цього принципу випливає вимога наступності, урахування накопиченого досвіду, традицій наукового досягнення минулого. Зокрема, він дозволив здійснити періодизацію іншомовної підготовки у льотних навчальних закладах України у другій половині ХХ – початку ХХІ ст., визначити сучасний зміст іншомовної підготовки курсантів та перспективи розвитку цього процесу у вітчизняних льотних навчальних закладах;

5) принцип цілісності полягає у дотриманні цілісного підходу до освітніх систем. Він дозволяє здійснювати вичленування окремих сторін, елементів, етапів процесу іншомовної підготовки у льотних навчальних

зкладах України у другій половині ХХ – початку ХХІ ст. з метою їх вивчення;

б) принцип концептуальної єдності дослідження, що визначається виробленням власних концептуальних підходів до іншомовної підготовки фахівців у льотних навчальних закладах України в середині ХХ – на початку ХХІ ст. [13, с. 73–76].

Філософський рівень методології представлений у дисертаційному дослідженні діалектичним підходом до аналізу іншомовної підготовки фахівців у льотних навчальних закладах України у досліджуваний період. Діалектичний підхід до пізнання явищ педагогічної дійсності полягає у вивченні суперечностей у самій сутності предметів. При цьому діалектична суперечність визначається як взаємодія протилежних, взаємовиключних сторін об'єкта чи системи, які водночас діють у внутрішній єдності та взаємопроникненні і є джерелом саморуху та розвитку об'єктивного світу і пізнання [54, с. 24]. З огляду на дослідження проблеми іншомовної підготовки авіаційних фахівців у льотних навчальних закладах України в середині ХХ – на початку ХХІ ст., слід виокремити такі суперечності: між необхідністю використання англійської мови для виконання професійних обов'язків фахівцями авіаційної галузі і недостатнім рівнем іншомовної підготовки в закладах авіаційної освіти; потребою організації якісного процесу іншомовної підготовки у закладах освіти авіаційного спрямування на базі міжнародних стандартизованих вимог, з урахуванням національних та ментальних особливостей, та відсутністю історико-педагогічних досліджень, що стосуються аналізу стану вітчизняної іншомовної підготовки у льотних навчальних закладах; наявністю потреби в авіаційному персоналі на міжнародному ринку праці та відсутністю достатнього рівня підготовленості випускників вітчизняних авіаційних льотних навчальних закладів який би дозволив їм отримувати ліцензії європейського зразку, що в свою чергу вимагає добре володіти професійною іноземною мовою і, відповідно,

передбачає можливість працевлаштування за кордоном; необхідністю практичного засвоєння професійної англійської мови і відсутністю такої практики у льотних закладах освіти; реальним внеском саме українських вчених та педагогів у розвиток проблем авіаційної галузі та іншомовної підготовки авіафахівців зокрема й відсутністю детального висвітлення окресленого аспекту.

Загальнонауковий рівень методології представлений такими науковими підходами, як: історико-педагогічний, порівняльно-історичний, хронологічний та діахронічний, феноменологічний, системний, діяльнісний, парадигмальний, антропологічний.

Історико-педагогічний підхід передбачає розкриття проблеми іншомовної підготовки авіаційних фахівців у льотних навчальних закладах України в середині ХХ – на початку ХХІ ст. у ретроспективі, а також відтворення на цій основі генезису розвитку іншомовної професійної підготовки авіаційних фахівців в Україні, а саме: теоретичних засад та термінологічного апарату дослідження, навчально-методичного забезпечення, форм, методів, технологій процесу іншомовної професійної підготовки у льотних навчальних закладах у різні історичні періоди, що забезпечує історичний аналіз педагогічних явищ та систем, ґрунтуючись на історичній послідовності. Відповідно до цього підходу було використано ретроспективний метод, що дозволив дослідити питання генези розвитку іншомовної професійної підготовки авіаційних фахівців в Україні. Зокрема, ретроспективний метод допоміг проаналізувати зміни у ставленні до іноземної мови, починаючи від усвідомлення необхідності спільної мови комунікації міжнародної цивільної авіації, введення законодавчо закріпленої стандартної фразеології, а також підвищення вимог до мовних навичок та вмінь пілотів до визнання необхідності віднесення її до мови, що забезпечує безпечну професійну діяльність авіаційних фахівців; зміни до методологічних підходів до навчання іноземній мові – свідомо-практичний,

інтенсивний, комунікативний, компетентнісний; зміни до формування навичок іншомовної підготовки в льотних навчальних закладах у визначений період від іншомовного спілкування до формування комунікативної компетенції як складової системи професійних компетентностей авіаційних фахівців; зміни державних стандартів іншомовної підготовки авіаційних фахівців; зміни вимог до професійної підготовки викладачів іноземної мови.

За допомогою зазначеного методу було визначено низку схожих за своєю природою тенденцій щодо появи «мови для спеціальних цілей» – ESP (English for Specific Purposes) зокрема, 1. Вимоги сучасного світу, результатом яких стало ставлення до англійської мови як предмету вивчення практично для всього світу. Загальною метою типових програм викладання англійської мови для професійного спілкування (далі програма АМПС); 2. Революція у лінгвістиці, результат якої полягав у тому, що нові методики перенесли акцент з формальних рис мови на конкретне її застосування у певних ситуаціях спілкування, завдяки чому формується контекстний підхід до вивчення іноземної мови професійного спрямування. 3. Фокус на потребах того, хто навчається, результат – особливе значення стало надаватися особистості учня, його запитам, інтересам, ставленням до процесу навчання, а мотивація лягла в основу ефективності навчального процесу. Все це визначило методичні та дидактичні принципи, згідно з якими відповідність змісту навчання вимогам та інтересам учня має найважливіше значення.

Окрім того, історико-педагогічний підхід дозволив визначити основні проблеми, перспективи та тенденції і напрями модернізації вітчизняної системи підготовки авіаційних спеціалістів у сучасних умовах. Так, було досліджено провідні тенденції розвитку навчально-методичного процесу іншомовної професійної підготовки в льотних навчальних закладах України у другій половині ХХ – початку ХХІ століття. Зокрема, доведено, що у 60-ті спостерігалася тенденція вивчення іноземної мови, як складного предмета, що потребує засвоєння граматичних, фонетичних правил, заучування

напам'ять слів, висловів або ж навіть цілих речень. При цьому у ці роки стало можливим створення основи «іншомовної професійної підготовки» для майбутніх авіаційних спеціалістів. У 70-ті роки ХХ століття у вітчизняних льотних навчальних закладів спостерігається тенденція до активізації діяльності фахівців щодо професійної іншомовної підготовки, що полягала насамперед у появі професійно орієнтованих посібників для майбутніх авіаційних спеціалістів, а також вивченні умов організації процесу профільного навчання іноземної мови у немовних закладах освіти, зокрема питання координації навчання іноземної мови з профільними дисциплінам. Іншомовна підготовка у вітчизняних льотних закладах освіти у 80-ті роки ХХ століття характеризується формуванням процесу іншомовної підготовки для майбутніх авіаційних спеціалістів на п'яти видах навчальної діяльності: аудіювання, говоріння, читання, переклад, письмо. Найголовнішим досягненням вітчизняної іншомовної підготовки в льотних навчальних закладах у 90-х роках стало використання іноземних посібників для іншомовної підготовки льотного персоналу за стандартами та вимогами ІКАО. При цьому успішне оволодіння авіаційною англійською (англійська мова професійного спрямування (авіаційна)) забезпечується активною практичною роботою із зануренням у професійну атмосферу.

Порівняльно-історичний підхід дозволив здійснити аналіз і зіставлення соціально-педагогічних явищ, які дають можливість виявлення позитивних тенденцій у вивченні іноземних мов у галузевих закладах вищої освіти.

Так, зіставно-порівняльний метод дослідження дозволив дібрати та виокремити провідні історико-педагогічні явища, факти, ідеї в часовій динаміці, інтерпретувати існуючу кількість наукових думок щодо процесу розвитку іншомовної підготовки у системі вітчизняної льотної освіти другої половини ХХ – початку ХХІ століття. Зокрема, на підставі порівняльного аналізу наукової літератури, архівних джерел, навчальних програм визначеного у роботі періоду досліджено спільне та відмінне у процесі

розвитку іншомовної підготовки у льотних закладах освіти як в Україні, так і в інших країнах світу. Доведено, що у 60-ті роки ХХ століття відбулися позитивні зміни в організації освітнього процесу з опанування іноземними мовами у вищих закладах освіти, зокрема й у льотних училищах України, що виявилось у збільшенні випуску підручників, запровадженні принципів усного мовлення, акценті на діалогічному мовленні тощо. 70-ті роки ХХ століття в історії розвитку іншомовної підготовки у вітчизняних льотних навчальних закладах освіти характеризувалися формуванням професійної спрямованості у вивченні іноземної мови, розробкою програми з англійської мови для льотного складу, в основу якої було покладено комунікативний метод навчання, намаганням виробити єдині критерії до змісту та рівня підготовки з іноземної мови усіх членів екіпажу. 80-ті роки характеризуються необхідністю формування комунікативної компетентності, що забезпечує безпечну професійну діяльність авіаційних фахівців, а також необхідністю спільної мови комунікації міжнародної цивільної авіації. Наприкінці 90-х – початку 2000-х років відбувається перехід до загальноприйнятих міжнародних стандартів і вимог до іншомовної професійної льотної підготовки за часів незалежності України та вибору країною курсу на європейську інтеграцію.

На підставі зіставно-порівняльного методу охарактеризовано систему мовної підготовки у льотних навчальних закладах США та Європи та визначено вплив європейської (світової) школи цивільної авіації на підготовку авіаційних спеціалістів України.

Хронологічний та діахронний підходи були спрямовані на визначення хронологічних меж періодів розвитку іншомовної підготовки у вітчизняних льотних закладах освіти другої половини ХХ – початку ХХІ століття. Так, було здійснено періодизацію цього процесу та виокремлено такі періоди: іншомовна підготовка у процесі зародження льотної освітньої системи цивільної авіації в умовах технічного переозброєння (1961–1970 рр.);

міжнародне співробітництво та роль іншомовної підготовки майбутніх авіафахівців в освітній системі цивільної авіації (1971 – 1984 рр.); іншомовна підготовка під час трансформації мереж і структур загальної і вищої освіти СРСР, зокрема авіаційної, на рубежі розпаду СРСР (1985 – 1992 рр.); перехід до загальноприйнятих міжнародних стандартів і вимог до іншомовної професійної льотної підготовки за часів незалежності України (1993 – 2007 рр.).

Однак, ми повністю погоджуємося з думкою Н.М. Гупана, який стверджує, що окрім хронологічної ідентифікації педагогічного феномену, етапи мають на меті виокремлення його певних змістових компонентів [15]. Такими змістовними компонентами періодизації розвитку іншомовної підготовки у вітчизняних льотних закладах освіти другої половини ХХ – початку ХХІ століття є зміна ставлення до іноземної мови, починаючи від усвідомлення необхідності спільної мови комунікації міжнародної цивільної авіації, введення законодавчо закріпленої стандартної фразеології, а також підвищення вимог до мовних навичок та вмінь пілотів до визнання необхідності віднесення її до мови, що забезпечує безпечну професійну діяльність авіаційних фахівців; зміна методологічних підходів до навчання іноземній мові – свідомо-практичний, інтенсивний, комунікативний, компетентнісний; зміна у формуванні навичок іншомовної підготовки – від формування навичок іншомовного спілкування до формування комунікативної компетенції як складової системи професійних компетентностей авіаційних фахівців; зміна вимог до професійної підготовки викладачів іноземної мови.

При цьому *феноменологічний підхід* дозволив розкрити значення деяких суб'єктивних подій та історичних процесів на розвиток іншомовної підготовки у вітчизняних льотних закладах освіти другої половини ХХ – початку ХХІ століття. Так, подіями, які визначили межі обраного у дослідженні періоду, стали: нижньої хронологічної межі (1961 рік) –

Постанова Ради Міністрів СРСР № 468 від 27 травня 1961 року «Про поліпшення вивчення іноземних мов», в якій визначено необхідність удосконалення процесу викладання іноземних мов у загальноосвітніх школах, у середніх спеціальних і вищих навчальних закладах. Верхньої хронологічної межі (2007 рік) – видання Резолюції А36-11 Асамблеї ІКАО, що стосується знань з англійської мови для ведення радіотелефонного зв'язку в авіації.

Окрім того, на підставі *феноменологічного підходу* до найважливіших історичних подій, які суттєво вплинули на розвиток іншомовної підготовки в льотних училищах цивільної авіації, у дослідженні віднесено також:

видання наказу «Про поліпшення викладання іноземних мов» (1955 р.), який визначав вимоги до регулярної перевірки рівня знань, умінь і навичок, а також до підготовки кадрів учителів з іноземної мови;

проведення наради з питань іншомовної підготовки в системі освіти Радянського Союзу (1958 р.). на якій було запропоновано переробити програму, підручники, удосконалити методику викладання та запропонувати усне мовлення як пріоритетну мету іншомовної підготовки;

початок виконання «Аерофлотом» регулярних рейсів закордон. Тоді було прийнято локальне рішення – включати до складу екіпажу бортрадиста чи штурмана зі знанням англійської мови;

вступ СРСР до ІКАО 14 листопада 1970 року та створення у 70-ті роки ХХ століття системи навчальних закладів ЦА, яка включала станом на 1975 рік 5 вузів, 5 льотних, 2 льотно-технічних, 11 технічних училищ, в яких здійснювалася підготовка за 49-тьма спеціальностями, спеціалізаціями та напрямками;

вступ України до ІКАО у 90-ті роки ХХ століття; прийняття власного Повітряного Кодексу та встановлення повітряних міжнародних стосунків у сфері авіації з багатьма країнами світу;

закупівля та оренда літаків закордонного виробництва у двочленному складі екіпажу тощо.

Характеризуючи системний підхід, слід насамперед звернутися до поняття система.

Академічний тлумачний словник української мови визначає поняття «система» як: порядок, зумовлений правильним, планомірним розташуванням та взаємним зв'язком частин чого-небудь; форма організації, будова чого-небудь (державних, політичних, господарських одиниць, установ тощо); сукупність яких-небудь елементів, одиниць, частин, об'єднаних за спільною ознакою, призначенням; сукупність способів, методів, прийомів здійснення чого-небудь; будова, структура, що становить єдність закономірно розташованих та функціонуючих частин [71, с. 203].

Системний підхід при цьому характеризується як комплексний всебічний розгляд соціальних об'єктів і явищ як: єдиного цілого з урахуванням усіх взаємозв'язків об'єктів, їх властивостей і накладених обмежень [34, с. 24]; сукупність предметів і явищ навколишнього світу, за якої вони розглядаються як частини або елементи певного цілісного утворення [78, с. 232]; один із головних напрямів методології спеціального наукового пізнання та соціальної практики, мета і завдання якого полягає у дослідженнях певних об'єктів як складних систем [7, с. 55].

Як зауважує В.І. Корбутяк, з практичної точки зору, найбільш доцільним є застосування як основи системного мислення таких принципів:

принцип узгодженості та спільності цілей: власні цілі елементів систем повинні бути узгоджені одна з одною (тобто взаємопов'язані та взаємозалежні), а також із глобальними цілями наданнями системи;

принцип єдиної основи: взаємодія, обопільна передача ідей та іншої інформації між елементами системи повинна проводитися на єдиній основі – сукупності понять та визначень, що мають однакове трактування в межах системи як місткого цілого та її елементів, що сприяє генерації нових знань,

які спрямовані ні вирішення проблем, що виникають у системі й не можуть бути отримані самотійно в кожному елементі як в окремій системі;

принцип неповної детермінованості: наявність великої різноманітності причинно-наслідкових зв'язків усередині елементів систем, поміж ними та між ними й оточенням передбачають одержання та передання і повідомлення (як елемент комунікації) і розглядається з певним ступенем надійності;

принцип безперервності процесу коригування цілей системи: унікальність та тимчасовість системи, її новизна ті складність, міждисциплінарність та мінливість законодавчого оточення передбачає необхідність безперервного пильнування досягнення поставленої мети системи у фактично сталих умовах і за необхідності її коригування;

принцип сатисфакції: будь-які дії, зміни в системі, повинні бути спрямовані на задоволення потреб її елементів;

принцип комплексності підходу: полягає в необхідності розгляду та вирішення будь-якого питання (проблеми) з урахуванням історії її виникнення, близьких та подальших наслідків, орієнтації на подальший результат діяльності системи;

принцип повної системи: рівень деталізації розглянутих питань (проблем) повинен бути таким, щоб досягти поставленої мети, при цьому додаткова деталізація забезпечується лише в результаті виконання низки операцій та послідовного зменшення ступеня невизначеності [34, с. 3132].

У контексті нашого дисертаційного дослідження системний підхід до іншомовної підготовки авіаційних фахівців у льотних навчальних закладах України в середині ХХ – на початку ХХІ століття розглядається у площині зовнішніх зв'язків з іншими системами й об'єктами та внутрішніх зв'язків між окремими елементами. Так, система зовнішніх зв'язків дає можливість дослідити процес іншомовної підготовки авіаційних фахівців у контексті історико-педагогічних передумов зародження вітчизняної системи підготовки авіаційних кадрів України, зокрема у тісному зв'язку з наявними

соціально-економічними, політичними, правовими, освітніми умовами становлення вітчизняної системи підготовки авіаційних кадрів у досліджуваний період.

На рівні внутрішніх зв'язків системний підхід розглядається безпосередньо стосовно вивчення іноземної мови у льотних закладах України, зокрема при системному підході до вивчення іноземних мов предметом розгляду стає управління складними психофізіологічними процесами, які супроводжують вивчення іноземних мов, а також перебудовою мислення, що зумовлює мовлення відповідно до граматичних схем та смислових зв'язків системи іноземної мови [27, с. 13]. Загальна система мови поділяється на підсистеми, наприклад, граматики, фонетики, лексики тощо, системне вивчення яких спрямовується на розвиток комунікативної компетенції.

Діяльнісний підхід до аналізу проблеми іншомовної підготовки авіаційних фахівців у льотних навчальних закладах України в середині ХХ – на початку ХХІ ст. полягає в тому, що іншомовна підготовка авіаційних фахівців розглядається як педагогічна діяльність, що означає діяльність не окремої особи, а всієї педагогічної спільноти, яка є суб'єктом цієї діяльності. Отже, педагогічна діяльність – це, з одного боку, одна із функцій суспільства, з іншого – елемент структури того ж суспільства. Педагогічна діяльність щодо іншомовної підготовки авіаційних фахівців у льотних навчальних закладах України характеризується саме через призму діяльнісного підходу, який є основою педагогічного процесу та своїм результатом формує потребу майбутнього фахівця до участі у суспільній діяльності.

Аналізуючи діяльнісні принципи у педагогіці, О.В. Боровських та М.Х. Розов акцентують на необхідності виокремлення таких із них, як: перший діяльнісний принцип педагогіки: основна функція освіти – підготовка майбутнього фахівця до участі у діяльності людського суспільства. І тому мета освіти – набуття навичок діяльності. Причому

навичок обов'язково в узагальненій формі: оскільки зміна виду діяльності стає нормою, навички повинні мати універсальний характер, а узагальнення є одним із головних способів універсалізації. Другий діяльнісний принцип педагогіки – навчання людини є специфічним видом діяльності. При цьому науковці наголошують, що, незважаючи на ідентичність формулювань, другий діяльнісний принцип педагогіки не тотожний діяльнісному принципу педагогічної психології – оскільки під діяльністю у педагогіці розуміється не функція людини, а функція педагогічної спільноти. Навчання слід розглядати як процес, що відбувається у навчальному співтоваристві (класі, групі), в якому і учні, і викладачі виконують свої певні функції. При цьому «у процесі навчання викладачі і студенти знаходяться у взаємно збалансованому співвідношенні. Студент розглядається як важливий фактор в процесі навчання, який докорінно змінює роль педагога, який стає партнером, наставником, помічником і сприяє його навчанню» [7, с. 83]. І результати навчання слід розцінювати саме з погляду виконання цих функцій. Третій діяльнісний принцип педагогіки: специфіка педагогічної діяльності виявляється у тому, що вона є, у широкому сенсі, управлінською, організуючою і спрямовуючою діяльністю. Ось чому педагогічна логіка самої педагогічної діяльності виявляється синтетичною і зобов'язана поєднувати логіку цілей діяльності (підготовка фахівців до майбутньої діяльності), логіку об'єкта діяльності (навчальна діяльність, що здійснюється учнівською спільнотою) та логіку власної діяльності (навчальна діяльність педагогічної спільноти). Тут педагогічна діяльність розпадається на низку підфункцій – навчальних, виховних, організаційних, які обов'язково мають розглядатися як нерозривні частини єдиної діяльності [7, с. 39–41].

Основними методологічними положеннями застосування діяльнісного підходу, відповідно, є те, що діяльність має цілеспрямований характер. У сенсі нашого дослідження метою іншомовної підготовки авіаційних фахівців є формування фахівця, який здатний вирішувати проблеми безпечної

організації та проведення польотів згідно із сучасним рівнем вимог. Зазначена діяльність здійснюється в певних конкретно-історичних та соціально-культурних умовах, які визначають мету, методи, засоби, технології тощо іншомовної підготовки авіаційних фахівців у льотних закладах освіти із середини ХХ – до початку ХХІ століття, і кожен етап має свої особливості. Також діяльність спрямована на забезпечення суспільних та власних потреб суб'єкта, при цьому вона впорядковується різноманітними соціальними регуляторами, а також внутрішніми переконаннями її суб'єкта (в контексті досліджуваного предмета – державної політики у сфері авіаційної безпеки) [78, с. 231].

Актуальним для нашого дослідження є парадигмальний підхід до іншомовної підготовки у льотних навчальних закладах України у другій половині ХХ – початку ХХІ століття. Термін «парадигма» з'явився у науковій літературі на початку 60-х років минулого століття. Його дослідженню присвятили праці Є.В. Бондаревська, Б.С. Гершунський, Н.П. Дічек, О.М. Касьянова, І.А. Колесникова, Є.Ю. Пліско, Н.О. Ромаєв, І.О. Фомічова, О.В. Сухомлинська та ін.

Як зауважують автори соціально-політичної енциклопедії, парадигма (від грец. *paradeigma* – приклад, зразок) визначається як модель постановки проблем, що береться за зразок вирішення дослідницьких завдань; як умова певного виду теоретичної діяльності, що являє собою сукупність ідей, цінностей та переконань, визначених і визнаних у наукових колах [25].

Зауважимо, що середина ХХ – початок ХХІ століття – це дуже цікавий період, пов'язаний з глобальними перетвореннями у різних сферах життя, зокрема й у педагогіці. Досліджуваний період характеризується зміною освітньої парадигми, від парадигми авторитарної педагогіки до гуманістичної парадигми, яка виникла у другій половині ХХ століття як альтернатива авторитарній. Акцентуємо, що й у межах парадигми авторитарної педагогіки, зокрема, й в іншомовній підготовці майбутніх

фахівців у льотних навчальних закладах України, починаючи з 60-х років ХХ століття, з'являються інноваційні елементи навчання, що полягають у вивченні, крім основного фаху, також елементів професійно орієнтованої іноземної мови. А у 80-ті роки фокус в іншомовній підготовці авіаційних фахівців зсувається на особистість того, хто навчається, його інтереси, ставлення до процесу навчання тощо. При цьому парадигмальний підхід дав можливість дослідити зміну методів іншомовної освіти: перехід до свідомо-порівняльного методу, який витісняє граматико-перекладний (60-ті роки ХХ століття); розвиток інтенсивного методу та початок формування комунікативного методу (70–80-ті роки ХХ століття); закріплення компетентнісного підходу навчання іноземної мови (90-ті роки до нашого часу).

Серед загальнонаукових методологічних підходів вагоме місце посідає антропологічний підхід, який «реалізує концепцією природовідповідності виховання та дає змогу проаналізувати головний імператив епохи: людина як земна істота не може взаємодіяти з природою та суспільством поза певними нормами, цінностями, традицією і культурою» [74, с. 184]. У філософській та педагогічній науці проблема антропологічного підходу висвітлена у працях таких вітчизняних та зарубіжних науковців, як Б.М. Бім-Бад, Н.В. Гузій, В.П. Зінченко, С.Л. Кузьміна, Н.В. Радіонова, Г.С. Сковорода, В.О. Сухомлинський, Т.С. Троїцька, К.Д. Ушинський та інших.

Антропологізм як методологічний підхід, у свою чергу, є зорієнтованим на підготовку — цілісної людини в єдності її біологічних, політико-громадських, професійних, соціокультурних і духовних феноменів. Він забезпечує активність дій суб'єктів педагогічного процесу, спрямованість педагогічних технологій на саморозвиток, відповідність педагогічного впливу природі учня. Головними принципами реалізації інноваційних педагогічних технологій стають у цьому контексті культуровідповідність (культура виховання і виховання культурою); соціовідповідність (створення

сприятливих соціальних умов для успішного розвитку і саморозвитку учня); амбівалентність (організація педагогічного впливу, узгодженого з постійно змінюваними природними й внутрішньоособистісними умовами) тощо [1, с. 28].

Закон України «Про освіту» визначає, що метою освіти є всебічний розвиток людини як особистості та найвищої цінності суспільства, її талантів, інтелектуальних, творчих і фізичних здібностей, формування цінностей і необхідних для успішної самореалізації компетентностей, виховання відповідальних громадян, які здатні до свідомого суспільного вибору та спрямування своєї діяльності на користь іншим людям і суспільству, збагачення на цій основі інтелектуального, економічного, творчого, культурного потенціалу Українського народу, підвищення освітнього рівня громадян задля забезпечення сталого розвитку України та її європейського вибору [57].

З огляду на зазначене, іншомовна підготовка авіаційних фахівців ґрунтується на новій концепції освіти та спрямована на формування особистості, здатної до успішної комунікації в академічному, соціокультурному та професійному оточенні, має навички міжособистісних відносин і готовність до роботи у команді, що є вкрай важливим для майбутніх пілотів, здатна вирішувати проблеми безпечної організації та проведення польотів згідно із сучасним рівнем вимог не нижче 3 – 4 рівня за міжнародною шкалою ІСАО, має навички використання комп'ютерних та інформаційно-комунікаційних технологій як інструменту для набуття знань і умінь [67].

Основним завданням іншомовної підготовки авіаційних фахівців у льотних навчальних закладах України є також створення умов, які б сприяли всебічному й повному розвитку творчої, самостійної, мотивованої, відповідальної особистості, а також співпраці викладача та студента у

навчальній діяльності на основі морально-етичних, духовних та професійних пріоритетів.

Конкретнонауковий рівень методології у дисертаційному дослідженні представлений такими підходами, як: особистісний, компетентнісний, акмеологічний.

Традиційна система навчання завжди ґрунтувалася на ієрархічній структурі: керівництво вчителя – підлеглисть учня. Однак, сучасні трансформаційні процеси, що відбуваються в соціально-економічній, політичній, культурній сферах життя в Україні, обумовлюють реформування вітчизняної системи освіти щодо її гуманізації, яка полягає в утвердженні людини як найвищої соціальної цінності, найповнішому розкритті її здібностей та задоволенні різноманітних освітніх потреб, забезпеченні пріоритетності загальнолюдських цінностей, гармонії стосунків людини і навколишнього середовища, суспільства і природи [56]. Саме гуманістична спрямованість сучасної освіти актуалізує розвиток особистісного підходу як одного з методологічних підходів до іншомовної підготовки авіаційних фахівців в льотних закладах України у середині ХХ – на початку ХХІ століття.

Проблеми особистісного підходу до навчання стали предметом дослідження у працях таких дослідників, як П.О. Бех, П.П. Блонський, Г.П. Васянович, С.У. Гончаренко, І.А. Зязюн, В.Г. Кремень, В.О. Кудін, О.М. Пехота, О.С. Савченко, С.О. Сисоєва, В.О. Сухомлинський, А.В. Фурмана, І.С. Якиманська та інших науковців.

Як зауважує С.І. Подмазін, основною метою особистісно-орієнтованої освіти є підтримка людини, розвиток у ній механізмів самореалізації, саморозвитку, адаптації, саморегуляції, самозахисту, самовиховання, що є необхідним для становлення самобутнього особистісного образу й діалогічного, безпечного способу взаємодії з людьми, природою, культурою, цивілізацією [55, с. 142].

Особистісний підхід передбачає пріоритет індивідуальності, самоцінності студента, який є суб'єктом навчального процесу; співвіднесення освітніх технологій на всіх рівнях освіти із закономірностями професійного становлення особистості; визначення змісту освіти відповідно до рівня розвитку сучасних соціальних, інформаційних, виробничих технологій і майбутньої професійної діяльності; випереджувальний характер освіти, що забезпечує формування професійної компетентності майбутнього фахівця; урахування індивідуального досвіду студента, його потреби в самореалізації, самовизначенні, саморозвитку [81, с. 210].

Якщо розглядати іншомовну підготовку майбутніх авіаційних фахівців крізь призму особистісного підходу, то вона передбачає використання різних методик, активних форм і методів іншомовної підготовки майбутніх авіаційних фахівців, які дозволяють розкрити індивідуальні можливості і здібності студентів, наближення процесу навчання до реальних умов майбутньої професійної діяльності, залучення студентів до співпраці та співтворчості, педагогічної взаємодії з метою формування фахівця, який здатний вирішувати проблеми безпечної організації та проведення польотів згідно сучасного рівня вимог.

Загальною ідеєю компетентнісного підходу є компетентно орієнтована освіта, яка спрямована на комплексне засвоєння знань і способів практичної діяльності, завдяки яким людина успішно реалізує себе в різних сферах своєї життєдіяльності [43].

Компетентнісний підхід до викладання іншомовних дисциплін підготовки авіаційних фахівців у льотних закладах освіти закріплено у нормативних актах, зокрема, у Керівництві із впровадження вимог ІКАО до володіння мовою [59], Рекомендаціях до програм навчання авіаційній англійській мові [60]. Сформованість у майбутніх авіаційних фахівців комунікативної компетентності є результатом їх підготовки за освітньо-професійною програмою на першому (бакалаврському) рівні вищої освіти за

спеціальністю 272 «Авіаційний транспорт», відповідно до якої до загальних компетенцій належить здатність спілкуватися іноземною мовою (ЗК 02), а вільне спілкування з професійних питань іноземною мовою усно і письмово визначено як програмний результат навчання. Окрім того, загальні та професійні комунікативні компетентності є результатом вивчення навчальної дисципліни «Професійна англійська мова (авіаційна)» з урахуванням вимог освітньої програми відповідно до спеціальності та освітньо-професійної програми. До загальних компетентностей належить: здатність вільно спілкуватися англійською мовою як усно, так і письмово; здатність до пошуку, оброблення та аналізу інформації з різних англомовних джерел; здатність застосовувати набуті знання в практичних ситуаціях; здатність вчитися і оволодівати сучасними знаннями; здатність до адаптації та дії в новій ситуації; здатність працювати в команді та автономно. Професійні компетентності передбачають: здатність спілкуватися з професійних питань англійською мовою усно і письмово; здатність обговорювати навчальні та пов'язані зі спеціалізацією питання для досягнення порозуміння зі співрозмовником; здатність аналізувати англомовні джерела інформації; здатність вільно спілкуватися з диспетчером управління повітряного руху в штатних та особливих умовах; здатність вільно спілкуватися з усіма членами екіпажу та поза його межами; здатність знаходити нову інформацію, що міститься в англомовних матеріалах, у тому числі галузевих (як у друкованому, так і в електронному вигляді) [67].

Отже, використання компетентнісного підходу в контексті дослідження іншомовної підготовки дає можливість визначити мету, зміст, форми, технології та результат іншомовної професійної підготовки майбутніх авіаційних фахівців у льотних закладах України у досліджуваній період.

Демократизація суспільства, інтеграція України в єдиний економічний, культурний, освітній Європейський простір зумовлюють нові вимоги до підготовки професійно мобільних, конкурентних авіаційних фахівців,

здатних швидко пристосовуватись до нових умов праці, використовувати знання в незнайомих ситуаціях, готових до самоосвіти й самовдосконалення, міжособистісної та міжпрофесійної взаємодії. Формування особистості, що вирізняється динамізмом, конструктивністю, відповідальністю, критичним мисленням, творчістю, самостійністю, є суб'єктом навчального процесу та професійної діяльності, стає нагальною освітньою потребою [77, с. 31]. Ефективним, з огляду на викладене, є використання акмеологічного підходу до формування майбутнього спеціаліста у ЗВО. Поняття «акмеологія» походить від грецького («акме» – вершина, «логос» – наука) – наука про досягнення успіху у різних сферах життя.

Впровадження акмеологічного підходу у процес іншомовної підготовки авіаційних фахівців у льотних навчальних закладах України дозволив визначити низку факторів і умов, що обумовлювали формування готовності майбутніх авіаційних фахівців до самореалізації в іншомовній діяльності, а також проаналізувати їх зміну протягом досліджуваного періоду. До таких факторів слід віднести об'єктивні: зміст іншомовної підготовки та акмеологічні технології та суб'єктивні: особистісний потенціал курсанта та його акмеологічна спрямованість до іншомовної підготовки [49, с. 167].

Зазначені чинники створюють акмеологічне середовище, яке, на слухну думку Н.П. Осадчук, виконує такі завдання: змінює зміст і технології іншомовної освіти (поєднання традиційних навчальних технологій з інноваційними); виявляє та сприяє розвитку особистісного потенціалу курсантів; забезпечує психолого-педагогічну підтримку розвитку іншомовної компетентності майбутніх авіаційних фахівців із урахуванням їхніх індивідуальних особливостей; організовує навчання курсантів за самостійно розробленим проектом для досягнення вищого рівня іншомовної компетентності; формує їх готовність до свідомого виконання своїх соціальних ролей: як індивіда, особистості, суб'єкта діяльності та

індивідуальності; сприяє самовираженню курсантів у процесі іншомовної підготовки, задоволенню їх потреб, інтересів та стимулюванню творчої самореалізації через зростання акмеологічної спрямованості до розвитку іншомовної компетентності та формування позитивної Я-концепції; сприяє розвитку іншомовної компетентності як сукупності компетенцій, що дозволяють вірно орієнтуватися в сучасному просторі соціокультурних цінностей, забезпечують можливість здійснення спрямованого мовленнєвого спілкування з метою досягнення успіху в комунікації у середовищі іншомовної культури; забезпечує вироблення умінь цілепокладання, проектування та самокорекції дій із реалізації поставлених цілей; навчає позитивно та критично мислити, здійснювати системний аналіз проблемної ситуації, швидко ухвалювати рішення в умовах загрози вітальній безпеці; володіти навичками завчасної стійкості до невдач та стресових ситуацій [49, с. 167].

Дослідження іншомовної підготовки авіаційних фахівців у льотних закладах України у середині ХХ – на початку ХХІ століття дало підстави стверджувати, що вона є динамічною і залежить від зазначених об'єктивних і суб'єктивних факторів. Так, дослідження довело, що протягом визначеного періоду відповідно до них змінилося ставлення до вивчення іноземної мови, починаючи від усвідомлення необхідності спільної мови комунікації міжнародної цивільної авіації, введення законодавчо закріпленої стандартної фразеології, а також підвищення вимог до мовних навичок та вмінь пілотів до визнання необхідності віднесення її до мови, що забезпечує безпечну професійну діяльність авіаційних фахівців; відбулася зміна методологічних підходів до навчання іноземній мові – свідомо-практичний, інтенсивний, комунікативний, компетентнісний; необхідність формування навичок іншомовного спілкування змінилося на формування іншомовної комунікативної компетенції як складової системи професійних компетентностей авіаційних фахівців; встановлено державні стандарти

іншомовної підготовки авіаційних фахівців; відбулася зміна вимог до професійної підготовки викладачів іноземної мови; акмеологічні умови у льотних закладах сприяють підвищенню рівня іншомовної компетентності курсантів. Так, відповідно до навчального плану підготовки бакалаврів з авіаційного транспорту, окрім обов'язкового вивчення іноземної (англійської) мови та англійської мови професійного спрямування, передбачено факультативний курс професійної англійської мови (720 год., з них – 384 практичних занять та 336 – самостійних) за додатковою угодою [67].

Усі методологічні підходи послуговуються комплексом загальнонаукових методів – аналіз, синтез, індукція, дедукція, узагальнення, ретроспекція, порівняння – були застосовані для аналітичного аналізу джерел дослідження, формування понятійного та категорійного апарату, висновків та узагальнень. Використання тих методів дало можливість здійснити аналіз багатьох наукових джерел та виявити деякі протиріччя, що стосуються визначень основних методологічних понять та зробити висновок, що вони значною мірою пояснюються нерозробленістю питання про співвідношення підходів і методів загальнонаукових пізнавальних засобів загалом.

Методи порівняння, узагальнення, зокрема, сприяли здійсненню порівняльного аналізу поглядів науковців на стан та розвиток іншомовної підготовки авіаційних фахівців у визначений період, іншомовної підготовки спеціалістів льотної галузі у США, країнах Європи та в Україні; розробки навчальних програм тощо.

Метод наукової класифікації застосований під час аналізу джерельної бази дослідження, основних причин становлення та розвитку іншомовної підготовки у вітчизняних льотних закладах освіти другої половини ХХ – початку ХХІ століття. За допомогою цього методу виокремлено, зокрема, принципи іншомовної підготовки в цілому та в авіаційній професійній освіті. Так, до групи, підпорядкованої ідеї антропоцентризму, ми відносимо такі

принципи: формування орієнтованості на професійну діяльність, міжкультурності, обліку вікових особливостей курсантів, формування навчальної автономії і обліку індивідуальних траєкторій професійного розвитку (антропоцентричності). До ідеї безперервного і випереджаючого характеру освіти віднесено принципи іншомовної професіоналізації, випереджаючого професійного розвитку, моделювання квазіпрофесійної діяльності, модульності змісту підготовки, безперервності мовної підготовки, активної комунікативності, а також принцип багаторівневості іншомовної підготовки за стандартами ICAO для майбутніх авіаційних спеціалістів в умовах диверсифікації навчального процесу в льотних навчальних закладах. До ідеї синергетики та інтегративності – принципи обліку вимог соціально-професійного середовища, інтегративності, імпліцитності, комплексного формування професійної іншомовної компетентності, подвійної детермінації змісту підготовки, функціональності професійної іншомовної підготовки, проблемності навчання, варіативності змісту і технологій навчання, інтернаціоналізації підготовки та гармонізації міжнародних вимог до результатів мовної підготовки, автентичності матеріалів і видів діяльності, цілісності педагогічного процесу, інтерактивності, селективності, елективності, взаємопов'язаного розвитку мовленнєвих умінь і принцип адекватності та автентичності навчальних матеріалів.

Методи аналіз, синтез, індукція, дедукція, узагальнення, порівняння дали можливість визначити поняття «система підготовки майбутніх пілотів», під яким розуміємо комплекс змісту, методів і прийомів формування професійно значущих якостей, ефективних засобів, специфічних процесуальних принципів, методів і критеріїв оцінювання професійної готовності, функціонування яких детерміновано цілями професійної підготовки й принципами конструювання моделей процесу, які фокусують міжпредметні зв'язки та відносини у вирішенні педагогічних завдань такої підготовки. Визначено також поняття «професійна підготовка майбутніх

авіаційних спеціалістів», яка є цілісною системою, що базується на органічному поєднанні традиційних та інноваційних засобів навчання за принципом їх взаємного доповнення. Окрім того, на підставі зазначених методів здійснено аналіз трансформації сутності цих понять у досліджуваний період. При цьому готовність до професійної діяльності розглядається як результат підготовки, що виявляється у сформованості комплексу якостей, знань, практичних навичок і вмінь, станів та відносин, необхідних для досягнення соціально й особистісно значущих цілей і результатів.

Отже, зазначені методологічні підходи створюють методологічне підґрунтя для реалізації завдання щодо підготовки майбутніх авіаційних фахівців до успішної комунікації в їхньому академічному, соціокультурному та професійному оточенні, розвитку навичок міжособистісних відносин і готовності до роботи у команді, що є вкрай важливим для майбутніх пілотів.

Зауважимо, що методологічні підходи дослідження процесу іншомовної підготовки авіаційних фахівців еволюціонують разом із змінами, що відбуваються у системі освіти та у світовому просторі. Тому систематизація теоретичних, методичних та практичних факторів, на яких ґрунтується сучасна методологія іншомовної підготовки авіаційних фахівців, певною мірою дає можливість сформулювати нові можливості системи освіти у напрямку її модернізації для задоволення потреб сьогодення [24].

2.2. Джерельна та історіографічна база дослідження іншомовної підготовки у професійній освіті льотних закладів України

Іншомовна підготовка у професійній освіті льотних закладів України у досліджуваний період визначалася цілями і завданнями розвитку держави у цій галузі. Відповідно, цей процес слід аналізувати у його розвитку, тобто історично. Аналіз становлення авіаційної галузі, формування професійної авіаційної освіти в Україні та передумов виникнення льотної іншомовної

професійної підготовки, нормативно-правової бази СРСР щодо розвитку та функціонування вищих льотних навчальних закладів цивільної авіації дав змогу виокремити певні періоди цього процесу, а саме: іншомовна підготовка у процесі зародження льотної освітньої системи цивільної авіації в умовах технічного переозброєння (1961–1970 рр.); іншомовна підготовка майбутніх авіафахівців в освітній системі цивільної авіації в період міжнародного співробітництва (1971–1984 рр.); іншомовна підготовка під час трансформації мереж і структур авіаційної освіти в Україні на рубежі розпаду СРСР (1985–1992 рр.); іншомовна підготовка в період переходу до загальноприйнятих міжнародних стандартів і вимог до іншомовної професійної льотної підготовки за часів незалежності України (1993–2007 рр.).

Отже, аналіз джерельної та історіографічної бази дослідження іншомовної підготовки у професійній освіті льотних закладів України пропонуємо здійснити відповідно до виокремлених періодів.

В історії нашої країни був період, коли вивчення іноземних мов мало неперіоритетний характер, що позначилося й на іншомовній підготовці у професійній освіті льотних закладів.

У 50-ті роки почались мінімальні позитивні зрушення у бік ефективного вивчення іноземної мови. Міністерство освіти СРСР посилило увагу до вивчення іноземних мов і у 1955 році видало наказ «Про поліпшення викладання іноземних мов», в якому пропонувалось регулярно проводити перевірки рівня знань, умінь і навичок, укомплектувати всі обласні інститути удосконалення вчителів методистами з іноземних мов, а також «звільняти від викладання тих осіб, які не володіють мовою і методикою її викладання» [64]. У 1957 році була частково змінена цільова установка програми: «...в ній посилюється увага до оволодіння учнями навичками усного мовлення» [65]. Водночас усі ці часткові, хоча і важливі на той час, заходи не могли докорінно змінити процес іншомовної підготовки.

З метою підготовки урядового рішення Міністерство освіти провело навесні 1958 року Всеросійську нараду з питань іншомовної підготовки в системі освіти Радянського Союзу. Нарада зазначила низький рівень володіння іноземною мовою випускниками шкіл та дуже складне становище із кадрами вчителів іноземної мови: «З 48 тисяч викладачів цього предмету, 30 тисяч не мають спеціальної освіти» [73]. Було запропоновано переробити програму, підручники, удосконалити методику викладання та запропонувати усне мовлення як пріоритетну мету іншомовної підготовки. Нарада одногolosно висловила за поділ класів на групи для занять і збільшення годин на вивчення іноземної мови.

Велику увагу рішення наради приділило перепідготовці вчителів: підтверджується заборона допускати до викладання іноземної мови осіб без спеціальної підготовки; для забезпечення молоді матеріалом для читання, особливо сільських місцевостей, з 1958 року планується видавництво журналу «Дружба» трьома мовами.

Однак, кардинальне вирішення питання викладання іноземних мов слід було відкласти у зв'язку із серйозними змінами всієї системи загальної середньої освіти Радянського Союзу. Середня школа повинна була переорієнтуватись та змінити свої завдання: готувати не до вступу у вищі навчальні заклади, а до практичного життя. У грудні 1958 року Верховна Рада СРСР ухвалила Закон «Про зміцнення зв'язку школи з життям та подальший розвиток системи народної освіти», відповідно до якого вводилась обов'язкова восьмирічна освіта, виробниче навчання, а термін повної середньої освіти подовжувався до 11 років. Усе це вимагало докорінної зміни змісту освіти. Необхідно було виділити навчальний час для трудової та професійної підготовки, а також посилення навчальних предметів природничо-математичного циклу. У таких умовах питання вивчення іноземних мов було відкладено, а становище його дещо погіршилося, оскільки, згідно з новим навчальним планом, загальну кількість 20 тижневих

годин було розтягнуто на 7 років [66]. Отже, у 50-х роках ХХ століття іншомовна підготовка практично не мала професійного спрямування і передбачала загальну мовну підготовку.

Основним методом викладання іноземної мови у зазначений період у середніх та вищих закладах освіти, зокрема льотних, залишається перекладний (граматико-перекладний та лексико-перекладний). Однак, 50-ті роки ХХ ст. характеризуються поступовим переходом до свідомо-порівняльного методу, який витісняє граматико-перекладний. Основні положення свідомо-порівняльного методу були викладені у працях Л.В. Щерби, І.В. Рахманова, Г.Г. Цветкової, С.Б. Беляєва.

Саме в цей період з'явилися елементи профільного навчання іноземній мові у технічних закладах освіти. Вивчення цього предмета обмежувалося вивченням «спеціалізованої макромови». У центрі уваги перебували питання добору та виявлення лінгвістичних особливостей текстів і створення спеціалізованих навчальних та навчально-методичних посібників (І.Г. Венікова, З.М. Цветкова, Л.І. Чаурська та ін.). Більшість дослідників робить висновок про те, що для розвитку навичок читання літератури за спеціальністю та навичок усного мовлення необхідні полегшені спеціалізовані тексти. Новизна змісту спеціалізованих текстів, на їхню думку, підвищує інтерес до вивчення іноземної мови та розширює світогляд студентів щодо їх майбутньої спеціальності. У цей період дисципліна «Іноземна мова» не є важливою для більшості студентів [8]. Науковці говорять також про необхідність методологічних змін. Навчальна література, що використовується у процесі навчання повинна мати професійний характер для відпрацювання навичок усного мовлення. Спеціалізовані тексти дозволяють розвивати навички читання, а їх новизна стимулює пізнавальний інтерес майбутніх спеціалістів. Незважаючи на значні зусилля, зроблені дослідниками, слід зазначити, що у процесі формування механізму безперервної професійно-орієнтованої іншомовної підготовки не було

досягнуто практичних успіхів. Однак, методична наука вперше спробувала упорядкувати і систематизувати процес викладання іноземних мов, спираючись на принципи професійної орієнтації [46].

У роботі «Викладання іноземних мов у середній школі» Л.В. Щерба аргументує дуже важливу думку про зв'язок потреби у вивченні іноземної мови зі станом розвитку суспільства та завданнями, які останнє ставить у певний момент часу. Саме з погляду історії педагогіки науковець характеризує методи викладання іноземної мови, які були поширені наприкінці ХІХ – початку ХХ століття, зокрема граматико-перекладний, прямий тощо. Автор критично ставиться до зазначених методів, акцентуючи, що вони були спрямовані на пасивне володіння іноземною мовою. При цьому автор зауважує, що такий підхід до навчання іноземною мовою був обумовлений вимогами часу. Нові задачі, до яких Л.В. Щерба відносить, зокрема розширення міжнародних відносин, необхідність в освіті дорослих, в підготовці фахівців окремих спеціальностей, а саме: дипломатів, публіцистів, які зможуть писати іноземною мовою тощо, висувають необхідність розробки нових методів викладання іноземної мови, що ґрунтуються на свідомому її опануванні. Л.В. Щерба зауважує: «Необхідно визнати, що свідоме і лише свідоме вивчення іноземної мови має велике загальноосвітнє значення, а також поглиблює розуміння рідної мови» [85, с. 33].

При цьому науковець акцентує на практичній спрямованості вивчення іноземної мови, особливо у вищих закладах освіти. Оцінюючи рівень вивчення іноземної мови, він зазначає, що «не можна назвати знанням іноземної мови те, з чим закінчує вузи наша молодь, з цими знаннями неможливо вільно читати необхідну спеціальну літературу, тобто саме практичної користі немає» [85, с. 35]. Отже, науковець доходить висновку про необхідність розробки нової методики вивчення іноземної мови. Л.В. Щерба акцентує: «Для створення методики викладання важливо усвідомлювати ті практичні завдання, які можуть бути визначені життям в

галузі знання цих мов» [85, с. 35]. Таким чином, уперше науковець висловлює важливу думку про необхідність практичного спрямування вивчення іноземної мови та зв'язок її вивчення з майбутньою спеціальністю, тобто про фахове спрямування вивчення іноземної мови.

До завдань, які повинне вирішувати вивчення іноземної мови, Л.В. Щерба відносить:

- 1) уміння правильно читати і у разі необхідності перекладати зі словником необхідний матеріал;
- 2) уміння висловити свої бажання, задати запитання, а також зрозуміти відповіді;
- 3) уміння точно розуміти будь-який художній чи нехудожній текст будь-якої складності;
- 4) уміння підтримати розмову на будь-яку тему;
- 5) уміння грамотно писати наукові, технічні та літературні статті, ділові папери та листи;
- 6) уміння вільно говорити публічно [85, с. 35–37].

Важливою для подальшого розвитку вивчення іноземної мови є думка науковця про спадкоємність вивчення іноземної мови від середньої школи до вузу. Зокрема, він акцентує на необхідності забезпечення іноземній мові гідне місце в політехнічній школі.

У підсумку, автор доходить висновку, що новим методом вивчення іноземної мови, який буде відповідати новим завданням часу, забезпечувати більш високий рівень її вивчення та фахове спрямування, повинен стати свідомо-порівняльний. Л.В. Щерба протиставляє несвідоме вивчення мови свідомому, акцентуючи на важливості останнього.

Аналіз поглядів науковця дає нам підстави стверджувати, що Л.В. Щерба вперше виокремлює такі суттєві підходи до вивчення іноземної мови: по-перше, практична спрямованість володіння мовою; по-друге,

фахова спрямованість мовної підготовки; по-третє, спадкоємність вивчення іноземної мови – від школи до вузу; по-четверте, свідоме її вивчення.

Характеризуючи іншомовну підготовку пілотів і авіадиспетчерів у зазначений період в СРСР, у тому числі й в Україні, з огляду на викладене, зауважимо, що у цей період вивчення іноземної мови обумовлювалося такими завданнями часу: 1) необхідністю підвищувати кваліфікаційний рівень за рахунок знайомства з іноземною технічною літературою. Незважаючи на те, що переважна більшість літальних апаратів була вітчизняною, робота авіаційних конструкторів проводилась і з іноземною, трофейною технікою. Саме цей процес виявив недостатній рівень вивчення та викладання професійної іноземної мови в технічних освітніх закладах країни. 2) початком виконання «Аерофлотом» регулярних рейсів закордон. Тоді було прийнято локальне рішення – включати до складу екіпажу бортрадиста чи штурмана зі знанням англійської мови.

Однак, іншомовна підготовка фахівців цивільної авіації у 50-ті роки у закладах вищої освіти «ґрунтувалася лише на вивченні радіообміну англійською мовою в рутинних ситуаціях і у разі виникнення «особливих випадків у польоті»» [40] та мала на меті лише ознайомити курсантів із загальною професійною лексикою та ключовими фразами фразеології. Практична іншомовна підготовка пілотів та диспетчерів, у разі необхідності, здійснювалася у Центральному управлінні міжнародних повітряних сполучень, яке виконувало міжнародні перевезення, та у Навчально-тренувальному загоні.

Позитивно змінюється ставлення до вивчення іноземної мови, значення якої зростає як в суспільстві, так і серед фахівців галузей народного господарства, у період так званої «відлиги». Про це свідчить ухвалення Радою Міністрів СРСР постанови «Про поліпшення вивчення іноземних мов» від 27 травня 1961 року, в якій визначалося, що «знання іноземних мов фахівцями різних галузей науки, техніки і культури і широкими колами

трудящих нашої країни набуває особливо важливого значення». Окрім того, у постанові наголошувалося на таких недоліках мовної підготовки, як: низький рівень володіння іноземною мовою випускників загальноосвітніх шкіл; недостатні навички розмовної мови; серйозні недоліки у підготовці викладачів іноземної мови. Постановою передбачалися заходи, які б сприяли вивченню іноземної мови, зокрема й у сфері професійної освіти. Серед них видання нових підручників, зміна навчальних планів, організація дворічних курсів з підготовки викладачів іноземної мови для вищих навчальних закладів на базі педагогічних інститутів тощо [47].

У 60-ті роки ХХ ст. видається праця Б.В. Беляєва «Нариси з психології навчання іноземним мовам», в якій автор розвиває ідеї Л.В. Щерби та акцентує на практичній спрямованості та свідомому підході до вивчення іноземної мови. Незважаючи на те, що автором праці є психолог, він торкається багатьох педагогічних проблем вивчення іноземної мови, зокрема характеризує принципи свідомості та наочності у викладанні іноземної мови, необхідності практичного спрямування процесу навчання.

Так, розвиваючи погляди Л.В. Щерби, науковець зауважує: «Лише у результаті свідомого оволодіння іноземною мовою може настати справжнє володіння мовою. За такого володіння розуміння іноземної мови збігається в учнів з її сприйняттям, а власні думки одразу висловлюються іншомовними засобами» [3, с. 18]. Зі свідомого володіння, на думку науковця, впливає інтуїтивне (справжнє, повноцінне) володіння іноземною мовою. Дидактичний принцип свідомості вимагає, щоб навчальний матеріал (у тому числі й навички) засвоювався не механічно, а свідомо, тобто на підставі його розуміння [3, с. 73]. Внесок Б.В. Беляєва у розвиток свідомо-порівняльного методу вивчення іноземної мови полягає, на нашу думку, зокрема у тому, що науковець намагається продемонструвати, «як необхідно реалізувати принцип свідомості стосовно до практичного володіння іноземною мовою» [3, с. 73].

Насамперед Б.В. Беляєв акцентує на необхідності практичного засвоєння іноземної мови на підставі теоретичних знань: «Набуття теоретичних знань повинно лише сприяти процесу вироблення мовних навичок і умінь в результаті іншомовної діяльності» [3, с. 31]. Науковець обґрунтовує необхідність поєднання теорії і практики у вивченні іноземної мови. Насамперед, на його думку, необхідно повідомити тим, хто навчається, теоретичні відомості про мову, яка вивчається, що безумовно сприятиме більш швидкому формуванню мовних навичок, а лише після цього слід переходити до формування мовних навичок шляхом всебічного іншомовного практичного тренування учнів. При цьому науковець акцентує, що набуття теоретичних знань повинно лише сприяти процесу формування мовних навичок і умінь, вони повинні бути допоміжним засобом, що сприяє швидкому і міцному оволодінню іноземною мовою [3, с. 31].

Окрім того, науковець стверджує, що свідомому засвоєнню мови сприяє принцип наочності, застосування технічних засобів навчання. Необхідно наочно демонструвати тим, хто навчається, як саме іноземна мова, що вивчається, може і повинна використовуватися як засіб спілкування. А це означає, що учні повинні постійно слухати, говорити, читати і писати іноземною мовою [3, с. 73]. На думку Б.В. Беляєва, застосування технічних засобів навчання має на меті насамперед створити такі умови для вивчення іноземної мови, які максимально наближені до умов іншомовного оточення.

У «Нарисах з психології навчання іноземним мовам» автор торкається теми програмованого вивчення іноземної мови. Зрозуміло, що через брак на час, коли писалася праця, ґрунтовних наукових досліджень цього питання, науковець негативно ставиться до такого методу навчання і вважає його не результативним і неперспективним.

Слід також зазначити, що у досліджуваний період у світі з'явився такий напрям у викладанні іноземної мови як – Language for Specific Purposes (LSP). У Радянському Союзі він розвинувся у спеціальну або ж професійну

іноземну мову. Перед професійними навчальними закладами ставилось завдання створення галузевих навчальних посібників, що були орієнтовані на вивчення мов професійної спрямованості у вищій школі. Така ідеалізована тенденція була оформлена законодавством, але насправді не жваво втілювалась у життя. У цьому сенсі Постанова 1961 року мала суттєві протиріччя: «навички іншомовного спілкування» не могли формуватись через звичайну відсутність контактів з носіями мови і рідкістю міжнародних обмінів. Аналізуючи зазначений документ, слід зауважити, що він був спрямований на екстенсивний розвиток, не звертаючи увагу на сучасні особливості та методики вивчення іноземної мови як для загального вжитку, так і для професійної діяльності. Йшлося лише про відкриття додаткових загальноосвітніх шкіл із викладанням низки предметів іноземною мовою (не менше 700 за період 1961–1965 рр.).

Зауважимо, що з 1965 року ЗВО видавали збірники наукових праць з іноземної філології «Іноземна філологія» (Львів), «Методика викладання іноземних мов» (Київ). У них були надруковані наукові статті викладачів УРСР з іноземної та класичної філології, зарубіжної літератури та методики викладання мов [25].

Отже, підсумовуючи викладене, слід зазначити, що 50–60-ті роки ХХ століття характеризуються тенденцією відходу від існуючих традиційних методів навчання (перекладацького та прямого) та формуванням нових підходів, зокрема свідомо-порівняльного. Провідними ідеями стають по-перше, свідоме оволодіння іноземною мовою; по-друге, практичне спрямування навчання шляхом поєднання теорії і практики; по-третє, фахове спрямування іншомовної підготовки.

70–80-ті роки ХХ століття характеризуються падінням «залізної завіси», розширенням СРСР міжнародних зв'язків, що обумовлює значний інтерес до вивчення іноземної мови як мови професійного спілкування. При цьому дуже часто «вивчення іноземної мови авіаційними спеціалістами

відбувалося безпосередньо перед польотом екіпажу за кордон або ж у форматі інтенсивного навчання» [46, с. 126]. Отже, відповіддю на вимогу суспільства стала інтенсивна методика викладання іноземної мови, яка сприяла підготовці фахівців, «що володіють професійно-орієнтованими навичками і вміннями і користуються іноземною мовою як засобом здійснення професійної діяльності» [18]. Питання теорії і практики інтенсивного навчання іноземним мовам були викладені, зокрема, у науковій праці Г.О. Китайгородської «Методика інтенсивного навчання іноземним мовам». Під інтенсивним навчанням іноземної мови науковець розуміє «навчання, яке спрямоване в основному на оволодіння спілкуванням мовою, що вивчається, та спирається на такі психологічні резерви особистості і діяльності учнів, які не використовуються у звичайному навчанні, особливо – на управління соціально-психологічними процесами у групі та управління спілкуванням викладачів з учнями і учнів між собою, і зазвичай здійснюється в стислі терміни». Визначаючи мету інтенсивного навчання, Г.О. Китайгородська акцентує на його спрямованості у найкоротший термін опанувати вміннями іншомовного спілкування. Зміст інтенсивного навчання полягає в оволодінні комплексом навичок і умінь, необхідних і достатніх для ефективного здійснення діяльності в конкретній галузі, а також у володінні мовним матеріалом, що забезпечує формування, розвиток і використання цих навичок і умінь [28, с. 4–5].

Зауважимо, що інтенсивні методи вивчення професійної іноземної мови в цей період застосовувалися лише в тих випадках, коли був ліміт часу. Так для роботи, де потрібне було знання іноземної мови, слухачі мали оволодіти всіма видами іноземної мовленнєвої діяльності: говоріння, аудіювання, читання і письмо. Пріоритет на інтенсивних курсах віддавався усному мовленню. Для подібних курсів розроблялись спеціальні методики інтенсивного навчання. Але довгий час іншомовна підготовка авіаційних спеціалістів відбувалось шаблонно: заучування фразеології радіообміну,

необхідної для здійснення міжнародних рейсів та вивчення професійної лексики. Такі стандартні способи оволодіння елементарними одиницями мови зберігались у авіаційних навчальних закладах майже до кінця ХХ століття.

У 70-ті роки ХХ століття інтенсивне навчання було представлено у вигляді дослідної моделі, однак сприяло подальшому розвитку методики та формуванню комунікативного підходу до викладання іноземної мови.

У цей період з'являються праці таких радянських науковців, як Є.І. Пасов, С.Ф. Шатілов, В.А. Бухбіндер, І.Л. Бим, Г.В. Рогова, Н.І. Гез, О.М. Леонтьєв, П.Б. Гурвич, в яких увага акцентується на проблемах розвитку комунікативного навчання та сучасних методичних концепцій навчання іноземним мовам. Зокрема, П.Б. Гурвич визначає спеціальні принципи навчання іноземних мов, до яких відносить такі: 1) принцип комунікативності та мотивованості; 2) принцип усної основи, який учений розуміє як включення основної маси мовного матеріалу в експресивну мову; 3) принцип єдності та різноманітності цілей і шляхів навчання, що впливає з діалектичного характеру процесу засвоєння, в якому цілі та шляхи якісно взаємопроникають, але при цьому зберігають свою різноманітність; 4) принцип комплексного навчання всіх видів мовної діяльності та аспектів мови; 5) принцип співвіднесення з рідною мовою; 6) принцип співвіднесення з явищами іноземної мови – врахування інтерференції між явищами мови, що вивчається, використання подібності між раніше засвоєними та новими явищами тощо; 7) принцип взаємодоповнення довільного та мимовільного (з переважанням останнього); 8) принцип взаємодоповнення усвідомлених та автоматизованих дій; 9) принцип взаємодоповнення завченого та «творчого», з основною спрямованістю на друге. На думку науковця, цей принцип проявляється у розвитку всіх видів мовленнєвої діяльності («готові блоки» і комбінування), у навчанні лексики (заучування словотворчих зразків та утворення або розуміння слів, що не зустрічалися в мовному досвіді), у

навчанні граматиці (використання засвоєних моделей та їх самостійне розширення) тощо; 10) принцип взаємодоповнення спрямованих і вільних дій (з основним прицілом на розвиток останніх); 11) принцип перенесення мовних дій в умови, що змінилися, наприклад, перенесення вживання розмовних кліше в мовні ситуації, які не зустрічалися раніше, перенесення граматичних явищ у нові ситуації, поєднання їх з іншими, перенесення дії з передачі змісту тексту своїми словами на всі нові тексти, перенесення подібних граматичних операцій з однієї складної тимчасової форми дієслова в іншу тощо [16, с. 15–19].

Комунікативно зорієнтоване навчання іноземної мови стало предметом дослідження Є.І. Пасова у праці «Комунікативний метод навчання іншомовного говоріння» [52]. На думку науковця, «комунікативність передбачає мовну спрямованість навчального процесу, яка полягає в практичному користуванні мовою». Він виокремлює основні принципи комунікативного методу, до яких відносить: 1) принцип мовомисленнєвої активності, який має на увазі практичне спрямування навчання іноземній мові не як мету, а як засіб навчання. Цей принцип передбачає організацію навчального процесу у спосіб, коли особа, що навчається, залучена до процесу практичного користання мовою. На підставі зазначеного принципу науковець виводить методичні правила іншомовного навчання: постійна мовна практика на підставі мово мислення; усі вправи, що виконуються, повинні бути спрямовані на формування мовних навичок; мовомисленнєва активність, яка розуміється як така організація навчання, яка забезпечує внутрішню активність усіх співрозмовників, тобто йдеться про тісний зв'язок розвитку мовних умінь з комунікативною функцією мислення; мовна (комунікативна) цінність матеріалу, тобто цінність для конкретної ситуації і для конкретної категорії осіб; мовний характер уроку.

2) Принцип індивідуалізації за провідної ролі особистісного аспекту. Є.І. Пасов акцентує, по-перше, на індивідуальності особи, що навчається, як

основи індивідуалізації навчального процесу. При цьому слід враховувати індивідуальність людини у трьох аспектах: як індивіда, як суб'єкта і як особистості. По-друге, на провідній ролі особистісної індивідуалізації, що передбачає співвідношення прийомів навчання з особистісними, суб'єктними та індивідуальними якостями кожного, хто навчається. По-третє, індивідуалізація як засіб мотивації навчальної діяльності, що передбачає таку організацію навчальної діяльності, за якої особа буде виходити із власного «я».

3) Принцип функціональності. Є.І. Пасов розширює погляди А.П. Старкова, який уперше сформулював цей принцип, і розглядає його у контексті функціональності і моделювання мовного матеріалу; функціональності мовних одиниць під час процесу говоріння; функціональності під час відбору і організації матеріалу; функціональної єдності (комплексності) трьох елементів мовлення: лексики, граматики, фонетики, функціональності і свідомості; функціональності мовлення як основи без перекладного навчання. Науковець акцентує, що переклад як засіб навчання мовленню у межах комунікативного методу з позицій функціональності є неприйнятним.

4) Принцип ситуативності, при цьому ситуація розглядається а) як основа навчання, яка може бути як підставою, так і стимулом мовлення. Ситуація характеризується як динамічна система, яка формує потребу у цілеспрямованій діяльності, а також живить цю діяльність; б) як основу відбору організації мовного матеріалу. У цьому сенсі йдеться про змістовний бік іншомовного навчання; в) як умову формування навичок; г) як умову розвитку уміння.

5) Принцип новизни, який може торкатися форми мовного висловлювання, його змісту, засобів та умов навчання. Науковець розглядає новизну як основу гнучкості навичок, динамічності уміння; як основу інтелектуальної активності, що базується на взаємозв'язку новизни, пам'яті

та мислення; як основу продуктивності мовлення, яку він протиставляє репродуктивності; як основу інтересу, що передбачає постійне втілення новизни в усі елементи навчального процесу.

Виходячи з визначених принципів комунікативного методу іношомовного навчання, Є.І.Пасов аналізує загальні питання організації навчального процесу, а також методики формування і розвитку мовних навичок.

Іншим предметом дослідження багатьох науковців у зазначений період став методичний бік вивчення іноземної мови. У цьому сенсі значними є праці І.Л.Бім, зокрема «Теорія і практика вивчення німецької мови у середній школі. Проблеми і перспективи». Так, на думку І.Л.Бім, комунікативний підхід до вивчення іноземної мови відбиває передові тенденції в розвитку теорії і практики навчання. Він виник у результаті більш ширшого, ніж раніше, соціального погляду на природу мови як засобу спілкування.

У зазначеній праці науковець розглядає комунікативний підхід до вивчення іноземної мови з погляду його змісту, методів, цілей та функцій. Так, відносно до змісту навчання комунікативний підхід виявляється у переміщенні акценту з матеріалу на дію з ним. Відносно методів навчання комунікативний підхід реалізується як на рівні загальної стратегії, загального спрямування навчання (загального методу), так і на рівні методів-засобів, тобто методів у вузькому сенсі. Відповідно до цілей навчання зазначений метод виявився не лише у самому трактуванні кінцевих практичних цілей, але й у прагненні розчленувати та конкретизувати їх. З точки зору І.Л. Бім, з усіх функцій мови саме її комунікативна функція, тобто функція служити засобом спілкування, є об'єктивно основною. Насамперед це означає, що навчання іноземній мові повинно мати загальну комунікативну орієнтацію, спрямованість на кінцевий результат, а саме – на формування різнобічно розвинутої освіченої особистості, спроможної використовувати іноземну

мову як засіб спілкування та встановлення взаєморозуміння між народами. Це значить, по-друге, що оволодіння засобами мови – лексичними, фонетичними, граматичними повинно бути орієнтовано на практичне використання їх у мовній діяльності. Це означає, по-третє, що особи, які навчаються, оволодіти мотивованими мовними діями з метою вирішення комунікативних завдань, спрямованих, зокрема, на встановлення контакту, повідомлення або запит інформації, висловлення свого ставлення до предмета мовлення, співрозмовника тощо. Окрім того, І.Л. Бім акцентує на суттєвому значенні діяльнісного підходу до навчання, в основі якого лежить ідея про активність суб'єкта, що навчається, а також про процес навчання як про активну, свідому, творчу діяльність [4, с. 7, 9, 13, 15].

Зауважимо, що наведені погляди науковців є актуальними й у наш час, оскільки вони визначають такі принципові методичні положення іншомовної підготовки майбутніх фахівців авіаційної галузі, як комунікативність, практична спрямованість цілей навчання, функціональний підхід до відбору та подачі матеріалу, відбір матеріалу відповідно до комунікативно-пізнавальних інтересів осіб, що навчаються, стимулювання навчальної діяльності тощо.

У 1965 році Аврам Ноам Хомський вводить поняття «компетенція» стосовно теорії мови та трансформаційної граматики [82]. Як зауважує І.А. Зимня, перший етап, 60–70-ті роки ХХ століття, характеризуються запровадженням у науковий апарат категорії «компетенція», створенням передумов розмежування понять компетенція/компетентність. З цього часу в руслі трансформаційної граматики та теорії навчання мов починається дослідження різних видів мовної компетенції, вводиться поняття «комунікативна компетентність» (Д. Хаймс). 70–90-ті роки ХХ століття характеризуються використанням категорії компетенція/компетентність у теорії та практиці навчання мови (особливо нерідній). Третій етап дослідження компетентності як наукової категорії стосовно освіти, що

розпочався у 90-ті роки ХХ століття, характеризується всебічним аналізом поняття «професійна освіта» [22]. Окрім того, І.А. Зимня визначає комунікативну компетенцію як «сформовану здатність людини виступати суб'єктом комунікативної діяльності спілкування» [22, с. 27].

А.К. Маркова характеризує професійну педагогічну компетентність як «поінформованість вчителя про знання і вміння та їх нормативні ознаки, які необхідні для здійснення цієї праці; володіння психологічними якостями, бажаними для його виконання, реальна професійна діяльність відповідно до еталонів і норм». До змісту компетентності педагога вона включає процес (складові його – педагогічна діяльність, педагогічне спілкування, особистість) і результат (навченість і вихованість школярів) його праці. «Під час аналізу такої багатовимірної реальності, якою є праця вчителя, ми використовуватимемо три базові категорії радянської психології – діяльність, спілкування, особистість. Педагогічна діяльність, педагогічне спілкування та особистість – триосновні сторони праці вчителя. Здійснення педагогічної діяльності, педагогічного спілкування, самореалізація особистості вчителя складає процес його праці. Але праця вчителя визначається і його результатами: тими змінами у психічному розвитку учнів, що виникають під впливом його праці. Таким чином, навченість і вихованість школярів становлять ще дві сторони праці вчителя. Ці п'ять сторін праці вчителі виступатимуть у нашому аналізі основою п'яти блоків професійної компетентності вчителя [39, с. 6–7].

Компетентнісний підхід в іншомовній підготовці майбутніх фахівців авіаційної галузі у період переходу України до загальноприйнятих міжнародних стандартів і вимог у досліджуваній сфері за часів незалежності закріплений й у міжнародних нормативних документах, що регулювали питання підготовки авіаційних фахівців. Так, у 1996 році у Берні на симпозіумі ради з культурної освіти ЮНЕСКО було зроблено доповідь, в якій виділено п'ять ключових компетенцій, якими мають володіти усі молоді

європейці. Серед них акцентувалося на мовній компетенції як на володінні усною та письмовою мовою. При цьому висувалася обов'язкова умова знання другої мови як засобу запобігання соціальної ізоляції особи.

Окрім того, у 1996 році Ж. Делором, Головою Міжнародної комісії з освіти для XXI століття у рамках ЮНЕСКО, була підготовлена доповідь «Освіта. Прихований скарб» (Learning: The Treasure Within) [90], в якій виокремлено чотири компетенції в освіті: навчитися навчатися; навчитися працювати; навчитися жити та навчитися жити разом. 1997 року вийшла колективна робота зарубіжних дослідників-розробників проекту DeSeCo (definition – визначення, selection – добір і competencies – компетенції), в якій було введено поняття та розглянуто ключові компетенції в освіті. Як зауважує І.А. Зимня, поняття «ключові» має на увазі і функціональність, і багатofакторність, і багатоплановість, поширеність на всі сфери життя [23].

Загальноєвропейські компетенції володіння іноземною мовою: вивчення, викладання, оцінювання, розроблені у 2001 році за підтримки Департаменту з мовної політики Генерального директорату (DG IV) з освіти, культури, спадщини, молоді та спорту Ради Європи, визначають дефініції «компетенції» як суму знань, умінь та характерних рис, що дозволяє особистості виконувати певні дії; «загальні компетенції» – це ті, що не є специфічними для мовлення, але такі, що необхідні для будь-якого роду діяльності, у тому числі й мовленнєвої, «комунікативні мовні компетенції», що забезпечують людині можливість діяти, застосовуючи специфічні лінгвістичні засоби. Комунікативна компетенція має такі компоненти: лінгвістичні компетенції; соціолінгвістичні компетенції; прагматичні компетенції [19, с. 173].

Отже, результатом діяльності ЮНЕСКО, Ради Європи, Європейської Комісії, Міжнародного департаменту стандартів та інших організацій на початку XXI століття стало обґрунтування феномену «компетентність», його

сутнісних характеристик та інструментів формування й вимірювання набуття компетентностей [86, с. 156].

З 9 вересня 1992 року Україна стала членом ІКАО, приєднавшись до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію. Ще у 1979 р. на Спеціалізованій нараді щодо запобігання та розслідування авіаційних пригод представники авіаційних органів багатьох держав наголошувалося на необхідності вдосконалення заходів щодо запобігання авіаційних подій. У результаті Нарада рекомендувала ІКАО підготувати «Посібник із запобігання авіаційним подіям». У 1984 р. ІКАО випустило перше видання «Керівництва», в якому вперше розглядається взаємодія трьох груп аварійних факторів: людини, машини та довкілля [26]. Авіаційні події підтвердили той факт, що комунікативна взаємодія членів екіпажу є невід'ємною складовою безпеки польотів, вона може зіграти вирішальну роль у вирішенні небезпечної ситуації, що склалася. А отже, успіх діяльності пілотів залежить від рівня розвитку комунікативних компетенцій і від сформованих на цій основі умінь встановлювати взаємини з іншими членами екіпажу та організувати його для виконання поставлених завдань, а іноді й для вирішення завдань у критичних ситуаціях під час льотної діяльності [20].

У 1998 Асамблея ІКАО сформулювала резолюцію А32-16, що закликала дати вказівку Аеронавігаційній комісії розглянути в пріоритетному порядку проблему володіння англійською мовою і завершити виконання поставленого завдання щодо посилення відповідних положень, що містяться в Додатках 1 і 10, з метою зобов'язати Договірні держави вжити заходів, спрямованих на те, щоб персонал служби Управління повітряного руху та члени льотних екіпажів, що беруть участь у забезпеченні та виконанні польотів у повітряному просторі, де потрібно використання англійської мови, мали достатні навички для ведення радіотелефонного зв'язку англійською мовою [87]. Згодом Аеронавігаційна комісія створила Дослідницьку групу з визначення вимог щодо рівня володіння загальною англійською мовою

(PRICESG) для сприяння Секретаріату в проведенні всебічного дослідження існуючих положень, що стосуються всіх аспектів мовного зв'язку в системі «Повітря – земля» і «земля – земля», а також, за необхідністю, розробки нових положень.

У березні 2003 року Рада ІКАО затвердила поправки до Додатків 1, 6, 10, 11 і документ «Правила аеронавігаційного обслуговування. Організація повітряного руху», що стосуються питань мовної компетентності в міжнародній цивільній авіації [88], в якому була висвітлена інформація щодо надання підтримки державам у процесі виконання рекомендацій з підвищення вимог до володіння англійською мовою. У 2007 році Асамблея ІКАО прийняла резолюцію А36-11 «Знання англійської мови для ведення радіотелефонного зв'язку», в якій Раді доручалося надати допомогу Договірним державам у впровадженні вимог до знання мови за допомогою підтримки глобально узгоджених критеріїв мовного тестування [88, с. 3]. За минулі кілька років у світі було зроблено чимало зусиль, спрямованих на задоволення вимог ІКАО до знання мови, які, зокрема, включали в себе регіональні ініціативи Євроконтролю, Європейської групи аеронавігаційного планування (EANPG), Агентства з безпеки аеронавігації (ASECNA) і Центральноамериканської корпорації із забезпечення аеронавігаційного обслуговування (COCESNA). ІКАО рівною мірою брала участь у наданні активної підтримки державам щодо реалізації вимог з мовної компетентності. Зокрема, у червні 2009 року були опубліковані циркуляр № 318 «Критерії мовного тестування для глобального узгодження» і циркуляр № 23 «Рекомендації щодо програм навчання авіаційної англійської мови» [45, с. 99].

Перехід до загальноприйнятих міжнародних стандартів і вимог до іншомовної професійної льотної підготовки активізував дослідження проблем формування професійної комунікативної компетенції майбутніх авіаційних фахівців. До науковців, предметом наукових доробків яких стало

зазначене питання у досліджуваний період, слід віднести таких, як Н.П. Білоус, Н.В. Глушаниця, Є.В. Кміта, О.М. Коваленко, О.В. Ковтун, Н.І. Мельник, О.І. Москаленко, В.В. Півень, Т.С. Плачинда, Г.А. Пухальська, Т.В. Тарнавська, І.Б. Файнман, Ю.М. Щербина та інші.

У дисертаційних дослідженнях В.В. Півень, Є.В. Кміти, Т.В. Тарнавської, Ю.М. Щербини питання іншомовної комунікативної компетенції майбутніх авіаційних фахівців розглядається насамперед як компонент їх професійної надійності. Так, праця В.В. Півень присвячена теоретичному та експериментальному дослідженню проблеми професійної надійності льотного складу під час польотів на міжнародних повітряних трасах. Науковець аналізує причини зростання авіаційних подій і катастроф останнім часом, акцентуючи на основній з них – допуск авіаційного персоналу до роботи на міжнародних повітряних трасах без відповідного рівня підготовки, зокрема й мовної. На підставі аналізу досліджень встановлено, що ризик виникнення авіаційних інцидентів збільшується через відсутність у членів екіпажу повітряного судна надійних знань фразеології радіообміну англійською мовою. Використання закономірностей та принципів системної організації професійної підготовки дозволив авторові: обґрунтувати модель процесу навчання курсантів-пілотів ведення радіообміну англійською в рамках системи професійної підготовки; розробити дидактичне наповнення та організаційні аспекти процесу навчання курсантів-пілотів ведення радіообміну англійською мовою в очікуваних та екстремальних умовах польоту; навчати льотний склад і формувати його професійну надійність під час радіообміну англійською мовою в умовах емоційно насиченої поєднаної діяльності, що наближає процес до реальних умов польоту [54, с. 17].

Є.В. Кміта, акцентуючи на тому, що навчання веденню радіообміну на міжнародних повітряних трасах майбутніх пілотів є невід'ємною частиною процесу формування в них професійної культури і надійності, робить

висновок про можливість формування у них достатньо стійких навичок і вмінь володіння англійською мовою радіообміну як у звичайних, так і в ускладнених умовах польоту шляхом творчого застосування особистісно орієнтованої методики навчання в процесі квазіпрофесійної діяльності в умовах дефіциту часу. Науковець доводить, що найбільш оптимальною концепцією навчання іноземних мов є концепція особистісно орієнтованого навчання, основними достоїнствами якої є використання особистісно орієнтованих комунікативних ситуацій; забезпечення творчого, індивідуального і диференційованого підходів; переорієнтація навчального процесу на особистість курсанта та його професійний розвиток. При цьому він у сенсі дисертаційного дослідження розглядає особистісно орієнтовану методику навчання англійській мові майбутніх пілотів як сукупність систематизованих і цілеспрямовано скомпонованих методів, форм, прийомів і способів навчання курсантів-пілотів веденню радіообміну на міжнародних повітряних трасах в умовах дефіциту часу у ЗВО ЦА, принципів, правил їхнього творчого застосування, що спрямовані на особистісний і професійний розвиток особистості майбутнього пілота, на формування і розвиток у нього особистісної, професійної і психологічної готовності до ведення ефективного радіообміну в екстремальних ситуаціях польоту на міжнародних повітряних трасах [29].

Т.В. Гарнавська, досліджуючи методику навчання майбутніх диспетчерів керуванню повітряним рухом в екстремальних ситуаціях на міжнародних повітряних трасах [76], до завдань методики навчання майбутніх диспетчерів керуванню повітряним рухом в екстремальних ситуаціях на МПТ відносить формування іншомовних знань, навичок і вмінь, необхідних для прийняття й реалізації нестандартних рішень у вигляді команд екіпажам повітряних суден; здатності відтворення моделі динамічної повітряної обстановки згідно з інформацією, що передається екіпажами повітряних суден професійною англійською мовою; формування стійких

навичок прийняття і реалізації нестандартних рішень у вигляді вказівок пілотам повітряних суден професійною англійською мовою в екстремальних умовах професійної діяльності [75, с. 135]. Виходячи з визначених завдань, науковець обґрунтовує методику навчання майбутніх диспетчерів керуванню повітряним рухом на МПТ та пропонує включити до її змісту мовний компонент щодо формування здатності точно і стисло викладати думки, перефразувати, сприймати іноземну мову на слух в умовах відсутності візуального контакту. При цьому найбільш ефективним методом формування зазначеної здатності є аналіз авіаційних катастроф.

Зауважимо, що наведені наукові праці не ставили завданням обґрунтування педагогічних умов формування комунікативної компетентності, а розглядали її як необхідний компонент для виконання певної професійної діяльності. Проблема виявлення та обґрунтування педагогічних умов формування комунікативної компетентності майбутніх авіаційних фахівців стала предметом наукових доробок Г.А. Пухальської та О.В. Ковтун.

Комунікативну компетентність майбутнього пілота цивільної авіації Г.А. Пухальська [58] розуміє як базовану на знаннях та чуттєвому досвіді здатність орієнтуватися в ситуаціях службового, управлінського та педагогічного спілкування, усвідомлювати мотиви, стратегії поведінки, психічні стани як власні, так і комунікативних партнерів, освоювати технології взаємодії та техніки спілкування в різних ситуаціях. Виходячи з такого розуміння, науковець обґрунтовує структуру комунікативної компетентності пілота цивільної авіації та включає до неї такі компоненти: когнітивний (комунікативні знання), операційний (комунікативні навички та вміння), ціннісно-мотиваційний (комунікативна спрямованість) і креативний (комунікативна креативність). Як зауважує дослідниця, головне завдання полягає у формуванні комунікативної компетентності курсантів через спеціально створені педагогічні умови та ситуації. У цьому сенсі заслуговує

на увагу також виокремлення педагогічних умов формування під час наземної підготовки комунікативної компетентності майбутніх пілотів цивільної авіації, до яких належать: упровадження в навчальний процес методик і технологій особистісно орієнтованого та проблемного навчання; використання переваг модульно-рейтингової системи навчання в ході формування комунікативної компетентності майбутніх пілотів; застосування нових інформаційних технологій навчання на заняттях під час наземної підготовки, із застосуванням останніх досягнень педагогіки та психології в галузі комунікації й взаємодії між людьми; інтеграція льотного навчання з науками, що вивчають проблеми «людського фактора» в авіації. Отже, дисертаційне дослідження «Педагогічні умови формування комунікативної компетенції у майбутніх пілотів цивільної авіації» є спробою з'ясування, обґрунтування педагогічних умов та апробування системи їх реалізації під час наземної підготовки для формування комунікативної компетентності в майбутніх пілотів цивільної авіації, що дало можливість розробити практичні рекомендації викладачам та інструкторам щодо формування комунікативної компетентності майбутніх пілотів цивільної авіації у процесі їхньої професійної підготовки.

У дисертаційному дослідженні О.В. Ковтун «Теоретико-методологічні засади формування професійного мовлення у майбутніх фахівців авіаційної галузі» [30] розроблено та науково обґрунтовано концепцію формування професійного мовлення у майбутніх фахівців авіаційної галузі в навчально-виховному процесі профільного вишу, яка охоплює теоретико-методологічний і технологічний аспекти. Дослідниця доводить, що формування професійного мовлення майбутніх авіаторів зумовлюється спеціальною організацією фахового освітньо-мовленнєвого простору навчально-виховного процесу з урахуванням специфіки набуття майбутніми авіаторами системи міжмовних (українсько- та англійських) професійно-мовленнєвих умінь для забезпечення комунікації в режимі «повітря – земля»

і безпеки польотів та ефективного професійного спілкування у поза польотний час. При цьому професійно-мовленнєві уміння науковець розуміє як здатність авіаційного оператора до ефективної рецептивної і продуктивної мовленнєвої діяльності, пов'язаної з реалізацією функцій професійно-мовленнєвої комунікації і спілкування. Позитивним добутком О.В. Ковтун є здійснення класифікації професійно-мовленнєвих умінь авіаційних операторів за критерієм «інформаційні процеси» і на цій підставі виокремлення номенклатури професійно-мовленнєвих умінь, до яких належать уміння передачі, прийому та обробки інформації. Звідси основу професійно-мовленнєвої підготовки майбутніх операторів у ЗВО повинна становити робота з формування зазначеної номенклатури професійно-мовленнєвих умінь.

Отже, аналіз наукових доробок, міжнародних та вітчизняних нормативних документів у період переходу України до загальноприйнятих міжнародних стандартів і вимог, що регулювали питання підготовки авіаційних фахівців, за часів незалежності свідчить про закріплення компетентнісного підходу в іншомовній підготовці майбутніх фахівців авіаційної галузі. Розвиток компетентнісного підходу щодо іншомовної підготовки майбутніх фахівців, зокрема й у льотних навчальних закладах, був обумовлений необхідністю зміни парадигми навчання, зорієнтованої насамперед на викладача, а також усуненням протиріч між знаннями теоретичного матеріалу та труднощами у його практичному застосуванні для вирішення конкретних професійних завдань, між вимогами сучасних нормативних документів щодо іншомовної підготовки майбутніх фахівців та відсутністю методики навчання, що відповідала б їх підготовці відповідно до нових вимог.

Вивчення сучасної літератури та багатьох наукових досліджень з різних питань мовленнєвої освіти в технічних навчальних закладах свідчить про необхідність дослідження вітчизняного культурно-історичного досвіду

організації мовної підготовки в рамках вищої освіти для відтворення цілісної картини і з'ясування закономірностей розвитку мовленнєвої підготовки авіаційних кадрів.

Дослідження питання джерельної та історіографічної бази дослідження іншомовної підготовки у професійній освіті льотних закладів України дозволяє зробити висновок про те, що іншомовна підготовка у професійній освіті льотних закладів України у досліджуваній період визначалася цілями і завданнями розвитку держави у цій галузі. Аналіз зазначеного питання здійснено відповідно до таких періодів: іншомовна підготовка у процесі зародження льотної освітньої системи цивільної авіації в умовах технічного переозброєння (1961–1970 рр.); іншомовна підготовка майбутніх авіафахівців в освітній системі цивільної авіації в період міжнародного співробітництва (1971–1984 рр.); іншомовна підготовка під час трансформації мереж і структур авіаційної освіти в Україні на рубежі розпаду СРСР (1985–1992 рр.); іншомовна підготовка в період переходу до загальноприйнятих міжнародних стандартів і вимог до іншомовної професійної льотної підготовки за часів незалежності України (1993–2007 рр.). Визначено, що 60-ті роки ХХ століття характеризуються поступовим переходом до свідомо-порівняльного методу, який витісняє граматико-перекладний. 70–80-ті роки ХХ століття визначаються падінням «залізної завіси», розширенням СРСР міжнародних зв'язків, що обумовлює значний інтерес до вивчення іноземної мови як мови професійного спілкування. У цей період набувають розвитку інтенсивний метод та починає формуватися комунікативний підхід. 90-ті роки до нашого часу характеризуються переходом до загальноприйнятих міжнародних стандартів і вимог до іншомовної професійної льотної підготовки та закріпленням компетентнісного підходу навчання іноземної мови.

Беручи до уваги викладений вище матеріал, можна зробити висновок, що формування підходів та методів щодо вивчення іноземної мови у ХХ столітті, то був тривалий процес. Відповідно він дає змогу ґрунтовно

його дослідити у сфері особливостей викладання та вивчення авіаційної англійської мови. Наразі професійно-орієнтоване навчання іноземних мов у закладах вищої технічної освіти, зокрема авіаційної, стало пріоритетним на сучасному етапі глобалізації та інтернаціоналізації освітнього процесу, знайшло своє відображення в державних документах.

2.3. Генеза розвитку іншомовної професійної підготовки авіаційних фахівців в Україні (середина ХХ – початок ХХІ ст.)

Проблема оволодіння іноземними мовами стала в Україні одним з пріоритетних напрямів у сфері вищої професійної освіти, оскільки той факт, що небагато фахівці володіють іноземними мовами, обмежує можливості держави в освоєнні інноваційних технологій, гальмує міжнародну інтеграцію вітчизняної науки і виробництва. Особливо це стосується авіаційної галузі, як такої, де англійська мова вважається умовою допуску працівника до безпосередньої професійної діяльності.

Аналіз сучасної літератури та багатьох наукових досліджень з різних питань мовленнєвої освіти в технічних навчальних закладах свідчить про необхідність дослідження вітчизняного культурно-історичного досвіду організації мовної підготовки в рамках вищої освіти для відтворення цілісної картини і з'ясування закономірностей розвитку мовленнєвої підготовки авіаційних кадрів. В історії вивчення іноземних мов у вищій професійній освіті присутні моменти, що дозволяють зв'язати різні історичні епохи і показати як окремі рішення, прийняті в один історичний період, сприяють або заважають вирішенню завдань іншого.

Актуальні аспекти професійної освіти, підготовки висококваліфікованих багатогранно розвинених фахівців і ролі мовленнєвої підготовки у формуванні професійної спрямованості студентів розглядалися в працях сучасних провідних учених вищої школи І.С. Артем'євої,

В.І. Байденко, В.С. Жураковського, О.М. Леонтович, О.А. Макєєвої, В.В. Мануйлова, Р.П. Мільруд.

2.3.1. Іншомовна підготовка в процесі зародження освітньої системи цивільної авіації в умовах технічного переозброєння (1961–1970 рр.)

Як уже зазначалося, протягом усього радянського періоду зміст вищої професійної освіти фахівця визначався, перш за все, потребами держави і вже потім запитамі самої особи. Розвиток вітчизняної іншомовної підготовки в льотних навчальних закладах середини ХХ століття залежав від різноманітних факторів: політичних, освітніх, соціальних. Тому, під час формулювання періодизації наукового дослідження ми спирались не лише на зміни у методичних принципах викладання іноземної мови в льотних навчальних закладах, але й на історичні події, що суттєво впливали на розвиток цивільної авіації в цілому та іншомовної підготовки авіаційних спеціалістів зокрема. Так наприклад, досліджуючи іншомовну підготовку в процесі зародження льотної освітньої системи цивільної авіації в умовах технічного переозброєння (1961–1970 рр.), слід акцентувати, на історії розвитку галузі цивільної авіації у Радянському Союзі, оскільки саме це обумовлювало необхідність підготовки майбутніх авіаційних фахівців. Початок 60-х років ХХ століття характеризувався швидкими темпами розвитку «Аерофлоту», який стає світовим лідером в області пасажирських авіаперевезень, офіси, якого були представлені практично в усьому світі. Цьому успіху сприяло насамперед введення в експлуатацію нової авіатехніки – сучасних лайнерів, окремі з яких не мали аналогів у світовій цивільній авіації. Змінювався не тільки технологічний уклад авіакомпанії, а й стратегія її розвитку – нові літаки вимагали обслуговування на якісно іншому рівні, у зв'язку з чим модернізувалися старі аеропорти, будувалися нові, розвивалася

авіаційно-технічна база, змінювалася технологія обслуговування пасажирів. З огляду на викладене, зростала необхідність у створенні та реформуванні льотних навчальних закладів з метою підготовки висококваліфікованих авіаційних кадрів, які б мали такий рівень фахової підготовки, який міг би забезпечити нові потреби держави. Зокрема, на базі Кіровоградського військового авіаційного училища льотчиків дальньої авіації (60-е вище авіаційне училище льотчиків ВПС), розформованого у 1960 році у зв'язку із рішенням радянського уряду про скорочення Збройних Сил СРСР, була створена Кіровоградська школа вищої льотної підготовки цивільного повітряного флоту (КШВЛП ЦПФ). Основним завданням цього навчального закладу була підготовка та перепідготовка нових льотних кадрів. КШВЛП ЦПФ проіснувала з 1960 до 1978 рік і внесла величезний внесок у справу підготовки для Аерофлоту і авіакомпаній багатьох країн світу висококваліфікованих авіаційних фахівців. КШВЛП ЦПФ мала відділення з підготовки штурманів, з 1965 року – з підготовки диспетчерів, а також здійснювала перепідготовку льотного складу. Відповідно до звіту про навчально-льотну роботу КШВЛП ЦПФ за 1964 рік, польоти школа здійснювала на літаках АН-24, ІЛ-14, ЛІ-2, АН-2 з п'яти навчальних польових аеродромів та з базового аеродрому Кіровоград. У 1964 році закінчили школу 82 штурмана-курсанта; льотній практиці навчалися 194 курсанта-штурмана по другому року навчання (на літаках ІЛ-14) і 174 курсанта-штурмана по першому року навчання (на літаках АН-2). Окрім того, КШВЛП ЦПФ готувала авіаспеціалістів для Кореїської Народно-демократичної Республіки [Додаток Е].

Починаючи з середини 60-х років підписуються історичні міжурядові угоди, які дозволяють «Аерофлоту» вийти на трансатлантичні та трансконтинентальні траси. Радянські літаки вперше летять до Алжиру, Бангладешу, В'єтнаму, Гани, Гвінеї, Іраку, Ірану, Йорданії, Кампучії (Камбоджі), Канади, на Кіпр, до Італії, Лівану, Лівії, Малайзії, Марокко,

Нігерії, Пакистану, Республіки Конго, Сінгапуру, у Танзанію, Туніс, Туреччину, Північний Ємен, Сирію, Сомалі, ФРН, на Цейлон (Шрі-Ланка), в Центрально-Африканську Республіку, Швейцарію, Південний Ємен та Японію. Відкривається пряме авіасполучення між СРСР та США. Ці ж роки на увійшли до історії «Аерофлоту» як найаварійніші, коли внаслідок значного збільшення вантажних та пасажирських авіапотоків почали виникати збої у комунікації між пілотами та наземним контролем. Найчастіше аварії були пов'язані з тим, що пілоти літали фактично наосліп – без метеозабезпечення та диспетчерського контролю [69].

Розширення міжнародних зв'язків «Аерофлоту» відбилися необхідності формування нових підходів до вивчення іноземних мов, закріплених у постанові Ради Міністрів СРСР від 27 травня 1961 року «Про поліпшення вивчення іноземних мов». Уперше визнавалося, що «знання іноземних мов фахівцями різних галузей науки, техніки і культури і широкими колами працюючих нашої країни набуває особливо важливого значення» [47]. Постанова давала об'єктивний аналіз стану справ у сфері викладання та вивчення іноземних мов в системі освіти країни: «У переважній більшості особи, які закінчують загальноосвітні середні школи, середні спеціальні і вищі навчальні заклади, іноземною мовою володіють слабо: незначний запас слів і формальне знання граматики не дозволяють їм перекладати іноземні тексти без словника. Особливо недостатні навички розмовного мовлення. В даному випадку постанова містила істотне протиріччя – «навички іноземної мови» не могли формуватися через відсутність контактів з носіями мови і рідкістю міжнародних обмінів, недоступних для більшості населення країни. Серйозні недоліки є в підготовці викладачів іноземної мови» [47].

У цьому плані, зокрема, пропонувалися наступні заходи:

– поліпшення програм з іноземних мов для шкіл і видання згідно з ними нових підручників із зверненням «особливої уваги на те, щоб зміст їх

максимально сприяв виробленню в учнів навичок розмовної мови і перекладу іноземного тексту без словника»;

– видання книг та підручників іноземними мовами як для викладачів, так і для учнів;

– запровадження поділу класів і груп на підгрупи;

– введення у вечірніх (змінних) школах додаткових факультативних занять з іноземної мови по дві години на тиждень;

– заборона викладання іноземних мов учителями інших предметів, які слабо володіють іноземними мовами;

– відсторонення викладачів іноземних мов, які не мають достатньої підготовки, з подальшим направленням їх на курси підвищення кваліфікації або звільненням від роботи;

– розширення мережі стаціонарних і заочних курсів іноземних мов для дорослих, з прирівнюванням викладачів курсів іноземних мов щодо навчального навантаження, оплати праці, а також пільг, переваг та пенсійного забезпечення до вчителів середніх шкіл;

– з урахуванням побажань батьків і за їх рахунок, дозвіл організації груп для занять з іноземних мов в дитячих садках і в початкових класах загальноосвітніх шкіл;

– поліпшення підготовки вчителів іноземних мов для шкіл (удосконалення навчальних планів, програм і підручників для університетів і педагогічних вузів (факультетів), що здійснюють підготовку вчителів іноземних мов, організація педагогічної практики і практичних занять студентів з оволодіння мовою і т. п.);

– організація в університетах і в педагогічних інститутах підготовки вчителів загальноосвітніх дисциплін для роботи в школах з викладанням низки предметів іноземною мовою;

– дозвіл ректорам вищих навчальних закладів організувати курси для студентів, що бажають вдосконалити свою підготовку з іноземних мов;

- організація в провідних педінститутах і університетах іноземних мов дворічних вищих педагогічних курсів з підготовки висококваліфікованих викладачів іноземної мови для вищих навчальних закладів;

- відбір адаптованих зарубіжних художніх фільмів іноземними мовами для навчальних цілей;

- виготовлення звичайних і довгограючих грамплатівок і тонфільмів із записом уроків з іноземних мов відповідно до програм шкіл, технікумів і ЗВО.

Отже, Постанова визначила проблеми у викладанні іноземних мов, по-перше, ті, які пов'язані з діяльністю вчителя: розробка прийомів та методів навчання та виховання, створення та використання засобів навчання, організаційні форми навчання та контроль успішності навчання; по-друге, пов'язані з діяльністю учня: ефективність прийомів навчання, а також засобів їх навчання та виховання; по-третє, проблеми, що забезпечують розвиток методичної науки: зв'язок із суміжними науками, методи дослідження, історія самої науки [41, с. 7]. Окрім того, у зазначеному нормативному акті намічені шляхи подальшого розвитку навчання іноземним мовам, що стосувалися, зокрема, заходів щодо поліпшення підготовки вчителів іноземних мов. Так, передбачалося створення дворічних Вищих педагогічних курсів для підвищення кваліфікації викладачів вузів, поділ студентських груп на підгрупи до 7–9 студентів для вивчення іноземної мови. Планувалося також створення нової єдиної системи навчання іноземних мов – від дитячого садка до курсів після закінчення вузів.

Однак, реалізація запланованих у Постанові заходів на практиці зазнала значних труднощів, що були викликані насамперед браком відповідних кадрів. Так, у 1960/61 навчальному році у міських школах РРФСР викладало 5,7 % вчителів без освіти, а сільській місцевості їх кількість сягала 28,8 %. Водночас потреба в учителях швидко зростала, з 1961/62 навчального року почався розподіл класів на групи, який передбачалося завершити до 1967/68

навчального року. Починається навчання у дитячих садках та початковій школі. У результаті зростає кількість шкіл, де мова зовсім не викладалася [41, с. 127]. Подібна ситуація склалася й у вищих навчальних закладах. З метою вирішення кадрової проблеми на виконання Постанови у 1962 році наказом міністра вищої та середньої освіти СРСР від 08.01.1962 року № 9 було затверджене Положення про дворічні вищі педагогічні курси з підготовки висококваліфікованих викладачів іноземної мови для вищих навчальних закладів. Положення передбачало прийом осіб не старше 35 років, які мали вищу освіту, стаж роботи після закінчення вузу 2 роки та знання з іноземної мови в обсязі педагогічного інституту іноземних мов. Особи, що закінчили курси, направлялися на роботу до вузів на посаду старших викладачів. Закінчення курсів зараховувалося для них у разі присвоєння їм звання доцента. Найкращі слухачі могли бути направлені у відрядження на стажування за кордон терміном на 6 місяців. Останнє положення мало суттєве значення, оскільки у досліджуваний період викладачам іноземних мов бракувало знань про країни, чії мови вони викладали, тобто навчальний процес не характеризувався зануренням у культуру країни, мова якої вивчалася, тобто йшлося про відсутність культурологічного компоненту.

Не набули також поширення й факультативні заняття з іноземної мови, оскільки їх відвідування не мало подальшого практичного застосування. Як правило, для вступу до вишів необхідно було складати іспит з рідної мови, літератури, математики, фізики, тому знання з іноземної мови у цьому сенсі залишалися незатребуваними.

Як зауважує О.О. Миролубов, 60-ті роки характеризуються гострими дискусіями з основних проблем методики. Вітчизняна методика виявилася невідповідною до нового завдання – розвитку в учнів та студентів насамперед мовлення. Подібне становище змусило методистів та вчителів терміново шукати нові підходи, методи та прийоми, щоб забезпечити навчання мовлення. У першій половині 60-х років розгортаються дискусії на

І Міжнародному семінарі з викладання іноземних мов (листопад 1961 р.), Всеросійській нараді з питань викладання іноземних мов (лютий 1962 р.), а також на численних конференціях вузівських працівників та вчителів [41, с. 127]. У червні 1962 року у Воронежському державному університеті пройшла Всесоюзна конференція викладачів іноземних мов (340 учасників з 84 ЗВО 49 міст СРСР). На конференції вчені з Воронежського державного університету представили новітні методичні принципи свідомо-практичного методу, з якого і почалася перебудова викладання іноземних мов [10, с. 80]. За словами Б.В. Беляєва, цей спосіб слід назвати свідомим, оскільки навчання мови має починатися з усвідомленого вивчення мовних фактів (усвідомлення фонетичного, лексичного та граматичного матеріалу) і практичним, оскільки практика (різного роду вправи, особливо усні) є домінуючою у навчанні іноземній мові.

Під час наукового дослідження та спробі порівняльного аналізу пізнавальних підходів, методів і засобів вивчення англійської мови (в нашому випадку авіаційної) було виявлені деякі протиріччя, що стосуються визначень основних методологічних понять. З труднощами щодо правильності застосування зазначених понять доводиться стикатися доволі часто у різних наукових джерелах. Вони значною мірою пояснюються нерозробленістю питання про співвідношення підходів і методів загальнонаукових пізнавальних засобів загалом. У цілому це зрозуміло, бо поняття справді досить близькі за змістом і часто вживаються як синонімічні чи принаймні взаємозамінювані. Зокрема, дослідники пишуть про комунікативний чи інтенсивний, чи граматико-перекладний методи або ж (у цьому самому розумінні) про комунікативний, інтенсивний чи граматико-перекладний підходи. З подібною взаємозамінюваністю можна стикнутися на всіх рівнях соціально-історичного дослідження та пізнання іншомовної підготовки у вітчизняних льотних навчальних закладах цивільної авіації.

Проте, історичні характеристика та аналіз того чи іншого підходу чи методу дає нам можливість правильно визначити його методологічну сутність.

Витоки, наприклад, комунікативного підходу слід шукати в британських традиціях викладання мови. На думку J.C. Richards та T.S. Rodger, сьогодні європейські та американські експерти з викладання мови розглядають комунікативний напрям у викладанні мови як підхід, а не метод, метою якого є комунікативна компетенція у викладанні мови і який прагне включити всі чотири мовні навички в комунікативні вправи. Комунікативний підхід має підтримувати концепцію навчання мови, яка зосереджується на функціональному та комунікативному потенціалі. Його можна інтерпретувати та адаптувати різними способами. На думку J.C. Richards та T.S. Rodger, це пов'язано з тим, що вчителі та експерти з викладання мови з «різних освітніх традицій можуть ідентифікувати себе з ним і, отже, інтерпретувати його по-різному». Тим не менш, ключовою характеристикою комунікативного викладання мови є спілкування: «Навчання мови – це вчитися спілкуватися» [89]. На жаль, подібна взаємозаміна змісту визначень відбувається і з іншими методологічними поняттями, що використовуються у процесі іншомовної підготовки. Враховуючи таку тенденцію, що спостерігається протягом даного наукового дослідження, слід зробити висновок, що вона характерна саме в процесі аналізу підходів, методів, засобів іншомовної підготовки.

З огляду на перевагу свідомо-практичного методу у викладанні іноземних мов, змінюються існуючі та набувають розвиток нові принципи навчання. Так, пріоритетним стає принцип мовленнєвої спрямованості, обумовлений насамперед скеруванням на розвиток у студентів уміння усного мовлення та читання. Аналіз змісту підручників з англійської мови В.Р. Гундрізер, А.С. Ланда «Підручник англійської мови для вищих технічних навчальних закладів» (1963 р.) свідчить про перевагу в ньому вправ, спрямованих на розвиток мовленнєвої діяльності студентів. Автори

підручника пропонують такий порядок вивчення матеріалу. У разі проведення заняття, на якому вводяться нові звуки, перше заняття слід прочинати з пояснення артикуляції и у зв'язку із цим закріплювати правила читання на спеціальних типових словах, наведених у підручнику. Друге заняття починається з пояснення граматичного матеріалу і закріплення його на підставі наведених вправ, друга ж година заняття відводиться для читання і перекладу текстів або окремих речень. Заняття, на яких не вивчаються нові звуки або правила читання, автори пропонують проводити за такою схемою: I заняття – 1-ша год. – обговорення нового граматичного матеріалу, з яким студенти ознайомилися вдома. Закріплення його на тренувальних вправах, що містять знайомий лексичний матеріал; 2-га год. першого заняття та друге заняття (2 год.) передбачає читання і переклад текстів, а також роботу над лексикою текстів [14, с. 5–6]. Отже, з двох занять, які автори відводять на вивчення однієї теми, 3 год. присвячено розвитку мовлення та читання і 1 год. – формуванню знань з граматики, що вповні відповідає вимогам свідомо-практичного методу у викладанні іноземних мов.

Окрім того, порівняльний аналіз підручників з англійської мови 50-х років та виданих у 60-ті роки, свідчить про спрямування останніх на розвиток у студентів діалогічного мовлення. Якщо попередні підручники з англійської мови, що містили питання типу: «Ти – майбутній пілот?», «Ти вчишся в інституті?», «Ти любиш свою професію?» тощо, передбачали побудову діалогу у вигляді запитання – відповіді, то діалоги, запропоновані у підручниках зазначених вище авторів, потребували навичок обміну репліками різного характеру. Вони сприяли формуванню навичок вільного користування новою лексикою, уміння розуміти мову співрозмовника, швидко реагувати на його висловлювання, а також здатності продовжувати діалог [79, с. 54].

Надання пріоритету формуванню навичок діалогічного мовлення мало суттєве значення для професійного мовлення майбутніх авіаційних фахівців, оскільки такий тип мовлення характеризує їх професійне спілкування.

Розвитку навичок усного мовлення, відповідно до Постанови, сприяло також застосування технічних засобів навчання, зокрема аудіовізуальних, грамплатівок, навчальних та художніх фільмів. На початку 60-х років входить поняття «мовна лабораторія». У мовних лабораторіях знайшли місце не лише лінгафонні пристрої, а й розвинена система проєкційної апаратури. Таким чином, у методиці стали складатися два поняття – загальне (мовна лабораторія) і більш вузьке (лінгафонний пристрій). З переходом радянської вищої школи на кабінетну систему навчання у методиці був зроблений наступний крок. В ужиток запроваджено поняття «кабінет іноземної мови», що включає як звукотехнічну і проєкційну апаратуру, а й інше навчальне устаткування, необхідне для проведення уроків, підготовки до них та організації позакласної роботи [38, с. 8]. Однак, застосування ТЗО на заняттях з англійської мови на початку 60-х років не набуло обов'язкового поширення і вивчалось лише як особистий досвід окремих викладачів.

Як зауважувалося, Постанова 1961 року була спрямована на створення цілісної системи іншомовного навчання, що ґрунтувалася на принципі наступності підготовки від школи до вишу. Реалізація принципу наступності здійснювалася за таких педагогічних умов: 1) моніторинг успішності з іноземних мов у середній школі, на вступних іспитах та у студентів-першокурсників; 2) співробітництво педагогів середніх та вищих навчальних закладів з питань наступності у змісті навчання іноземних мов та організації навчального процесу; 3) поінформованість учнів середніх шкіл про сфери застосування іноземних мов, залучення їх до участі у клубах, товариствах, які співпрацювали з міжнародними юнацькими організаціями, що сприяло формуванню у школярів інтересу до іноземних мов, спонукало до вступу до інституту та на факультети іноземних мов. Моніторинг якості

знань (успішності) студентів у вузі здійснювався на трьох етапах: випускному іспиті за середню школу, вступному – в інституті та на першому курсі вузу. Так, за даними досліджень (І.Ф. Плетенєва), на вступному іспиті до інституту було підтверджено такі оцінки: «5» – 50%, «4» – 25%, «3» – 25 %. Зміст навчання у вищій школі характеризувався: 1) розвитком мовних умінь: у читанні – зі словником – оригінальна навчальна та наукова література за спеціальністю; – без словника – художня література середньої проблеми; в усному мовленні: формування лексичних, граматичних та фонетичних навичок. 2) розвитком умінь з лексики: ~ 3500-4000 лексичних одиниць та фразеологічних оборотів, вживаних типів словосполучень та мовних оборотів, а також продуктивних засобів словотвору. 3) з граматики: продуктивні синтаксичні моделі, мовні зразки. До тематики I курсу входив повторювальний курс зі шкільної програми. 4) з фонетики: фонетичні явища; опис фонетичного устрою; інтонаційного ладу (мелодія, тембр); система фонетичних засобів оформлення мови [51, с. 14–15].

Отже, можемо констатувати, що 60-ті роки ХХ століття відбулися позитивні зміни в організації освітнього процесу з опанування іноземними мовами у вищих закладах освіти, зокрема й у льотних училищах України, що виявилось у збільшенні випуску підручників, запровадженні принципів усного мовлення, акценті на діалогічному мовленні тощо.

Аналіз звіту про навчально-льотну роботу КШВЛП ЦПФ за 1964 рік дає підстави зробити два важливих висновки у сенсі досліджуваної теми. По-перше, центром методичної роботи у КШВЛП ЦПФ, як і в усіх льотних навчальних закладах у досліджуваний період був методичний кабінет, у якому зосереджувалася довідкова література, основні підручники з авіаційних і спеціальних галузей знань, а також методичні розробки, здійснені викладачами та льотно-командним складом школи. По-друге, у середині 60-х років викладанню іноземної мови не приділялося пріоритетного значення, про що свідчить аналіз засідань методичної ради та методичних

розробок. Так, відповідно до звіту, за 1964 рік було проведено 12 методичних засідань, на яких розглядалися питання щодо: завдань викладацького складу циклів соціально-економічних дисциплін з посилення ідейно-політичного виховання курсантів у світлі XXII з'їзду КПРС та червневого Пленуму ЦК КПРС; стану навчання і виховання курсантів і слухачів; єдності вимог до навчання і виховання, планування та обліку навчального процесу, впровадження у практику підготовки кадрів програмованого методу навчання, аналізу відкритих уроків тощо. За 1964 рік викладачами школи було складено 52 методичні розробки, з них: з історії КПРС – 4, політичної економії – 8, конструкції та експлуатації літаків – 10, аеродинаміки – 14, конструкції і експлуатації двигунів – 16 [92]. Вивчення досліджуваного питання свідчить також про відсутність спеціальних підручників з англійської мови для льотних училищ, а майбутні авіаційні фахівці у КШВЛП ЦПФ на другому році навчання (3 і 4 семестр) вивчали предмет «Іноземна мова» [91], отже, отримували знання із загальної англійської мови, вчилися за підручниками для технічних навчальних закладів, що не давало можливості набути необхідних знань з професійного мовлення [Додаток Ж].

Така проблема авіаційної англійської у вітчизняній цивільній авіації виникла ще у 50-ті рр., коли Аерофлот розпочав регулярні польоти за кордон. Тоді було прийнято локальне рішення – включати до складу екіпажу бортрадиста чи штурмана зі знанням англійської, що не могло вирішити повною мірою проблему. Центральне управління міжнародних повітряних сполучень, яке здійснювало міжнародні перевезення на той час, розпочало навчання англійської мови для екіпажів та диспетчерів у своєму Навчально-тренувальному загоні. Отже, знання з професійного іноземного мовлення фахівці авіаційної галузі набували не в льотних навчальних закладах під час навчання, а згодом, під час трудової діяльності.

2.3.2. Міжнародне співробітництво та роль іншомовної підготовки майбутніх авіафахівців в освітній системі цивільної авіації (1971–1984 рр.)

Важливою подією, яка суттєво вплинула на розвиток викладання англійської мови в льотних училищах цивільної авіації, став вступ СРСР до ІКАО 14 листопада 1970 року [45]. Відповідно до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію від 07.12.1944 р., цілями і завданнями Організації є розробка принципів і методів міжнародної аеронавігації та сприяння плануванню і розвитку міжнародного повітряного транспорту з тим, щоб:

- a) забезпечувати безпечний і упорядкований розвиток міжнародної цивільної авіації у всьому світі;
- b) заохочувати мистецтво конструювання та експлуатації повітряних суден у мирних цілях;
- c) заохочувати розвиток повітряних трас, аеропортів та аеронавігаційних засобів для міжнародної цивільної авіації;
- d) задовольняти потреби народів світу в безпечному, регулярному, ефективному та економічному повітряному транспорті;
- e) запобігати економічним втратам, викликаним нерозумною конкуренцією;
- f) забезпечувати повну повагу прав Договірних держав і справедливі для кожної Договірної держави можливості використовувати авіапідприємства, зайняті в міжнародному повітряному сполученні;
- g) уникати дискримінації стосовно Договірних держав;
- h) сприяти безпеці польотів у міжнародній аеронавігації;
- i) надавати спільне сприяння розвитку міжнародної цивільної аеронавтики в усіх її аспектах [47].

Отже, Чиказька конвенція встановила основні принципи роботи міжнародної авіації, запровадила міжнародні стандарти та рекомендовану практику (Standards and Recommended Practices, SARPs) У зв'язку з цим, у досліджуваній період відбувається усвідомлення необхідності спільної мови комунікації міжнародної цивільної авіації, введення законодавчо закріпленої стандартної фразеології, а також підвищення вимог до мовних навичок та вмінь пілотів [72, с. 107].

Нові вимоги до роботи з кадрами, підвищення якості підготовки спеціалістів, до системи освіти у цілому було висунуто на XXIV з'їзді КПРС, який відбувся з 30 березня до 9 квітня 1971 року. Директивні вказівки з'їзду про вдосконалення підготовки кадрів мали особливо важливе значення для цивільної авіації, оскільки Аерофлот постійно оснащувався складною авіаційною технікою, розвивався швидкими темпами і являв собою одну з найбільш передових, розвинутих галузей народного господарства. 70-ті роки ХХ ст. характеризуються організацією семи нових навчальних закладів ЦА: Академія (1971 р.), Актюбинське вище льотне училище (1975 р.), Московський інститут (1971 р.), Кіровоградське льотно-штурманське (1971 р.), Ленінградське (1972 р.), Мінське (1975 р.), Фрунзенське (1974 р.) авіатехнічні училища, які вели підготовку за 13-тма новими спеціальностями, спеціалізаціями та напрямками. Станом на 1975 рік Міністерство ЦА мало 5 вузів, 5 льотних, 2 льотно-технічних, 11 технічних училищ, в яких здійснювалася підготовка за 49-тма спеціальностями, спеціалізаціями та напрямками, з них: 24 – у вузах, 12 – у технічних училищах. За 1971 – 1975 рр. в училищах ЦА було підготовлено 47 862 особи.

Значно зріс і зміцнився у ці роки міжнародний авторитет навчальних закладів, їх роль у підготовці авіа спеціалістів для закордонних, особливо для соціалістичних країн та країн, що розвиваються. За 1971–1975 роки підготовлено 647 спеціалістів з 62 країн, а також 3279 спеціалістів пройшли перепідготовку і підвищення кваліфікації. Провідна роль у цьому процесі належала КШВЛП. Так, якщо у 1972 р. у КШВЛП було перепідготовлено 102 авіаспеціалісти, то у 1976 р. – 256 осіб. За ці роки змінився і склад іноземних слухачів, більшість з яких склали представники країн Азії та Африки. Це призводило до збільшення терміну їх навчання, що обумовлювалося низьким рівнем їх попередньої підготовки і поганим знанням російської та англійської мов [94, с. 23].

Процес підготовки іноземних слухачів протягом 70-80х років був доволі складним та неоднозначним. В той час, коли подібний освітній процес слід було розглядати, як можливість удосконалення рівня іншомовної підготовки у іноземних курсантів та викладачів, більшість викладацького складу просто користувались послугами перекладачів, порушуючи інколи правила викладацької етики. У матеріалах наукової конференції зазначається, що інколи, протягом навчального процесу, викладачі дозволяли собі нетолерантно ставитись до іноземців, висловлюючи певні образливі репліки: «...от бачих вуха довгі відростив, а все пролітає повз» ще й просили у перекладача обов'язково це перекладати. Поза всіляких сумнівів, викладацький склад льотних закладів освіти визнавав, що роботи з іноземними курсантами було більше, вона була складніша та інтенсивніша, проте оплата праці викладацького та інструкторського складу лишалась незмінною. Подібні тенденції псували загальний характер процесу підготовки іноземних курсантів та робили його добровільно-примусовим, адже країна та льотний навчальний заклад виконували «інтернаціональний обов'язок комуніста та вносили свою частку у розвиток світового революційного процесу». Курсанти-іноземці протягом навчання були забезпечені, по можливості навчального закладу, підручниками, копіями схем систем літака та двигуна. Проте проблема навчального матеріалу залишалась доволі актуальною. Термін підготовки курсанта-іноземця становив приблизно 6 місяців і в архівних документах зазначалось, що 40% цього часу відводилось суто на диктування конспектів англійською мовою. Тому можна констатувати той факт, що брак іншомовної підготовки у викладачів спричиняв проблеми у процесі загальної льотної підготовки курсантів-іноземців. Запорукою успішного закінчення льотного закладу за часів СРСР було успішне складання теоретичної та практичної (льотної) підготовки. Практична підготовка також передбачала залучення працівників кафедр іноземних мов, як перекладачів, до складу екіпажу. Подібне

додаткове безоплатне навантаження було причиною неефективної примусової роботи перекладачів під час найголовнішого етапу льотної підготовки – польотів в якості пілотів повітряних суден [94, с. 25].

На початку 70-х років ХХ ст. створюється також можливість вироблення єдиних позицій у вітчизняній методиці, що довели рішення І Всеросійського семінару методистів іноземних мов у П'ятигорську. Предметом дослідження таких радянських науковців, як Є.І. Пасов, С.Ф. Шатілов, І.Л. Бім, Г.В. Рогова, Н.І. Гез, О.М. Леонт'єв, П.Б. Гурвич стає комунікативний підхід до викладання іноземної мови. Представники цього підходу визначили основні його риси: «1. Практична спрямованість навчання. 2. Диференційований підхід до навчання, що виявляється в урахуванні специфіки кожного виду мовної діяльності. 3. Комплексний підхід до організації мовного матеріалу, що уможливорює оволодіння вимовної, граматичної і лексичної сторонами мови у їх єдності з урахуванням мовних зразків. 4. Комунікативна спрямованість навчання, що знаходить своє вираження насамперед у характері вправ. 5. Інтенсифікація навчального процесу» [37]. У працях зазначених науковців визначається практична мета вивчення іноземної мови – навчання іншомовної комунікації, спілкування іноземною мовою. Отже, у 70-ті роки ХХ ст., методологічні принципи навчання іноземної мови, викладені у дослідженнях Є.І. Пасова, С.Ф. Шатілова, І.Л. Бім, Н.І. Гез, О.М. Леонт'єва П.Б. Гурвича та інших науковців, були покладені в основу комунікативного методу вивчення іноземних мов, зокрема й у льотних навчальних закладах. Відповідно до принципів, зокрема практичного спрямування вивчення іноземної мови як засобу навчання, особистісного спрямування навчання, функціональності навчального матеріалу, мотивованості, новизни, комплексності, ситуативності тощо, вивчення мовного матеріалу передбачало формування практичних навичок щодо застосування знань з іноземної мови для різних цілей, залежно від різних комунікативних ситуацій (наприклад, неформальне,

офіційне та професійне спілкування), для читання і розуміння текстів різного типу, відтворення і створення текстів з метою підтримання розмови тощо. Усі набуті знання мали реалізуватися в різних комунікативних актах, зокрема й у професійному спілкуванні. Реалізація зазначеного підходу на практиці характеризується використанням ділових ігор як одного із основних видів навчання, який дозволяє моделювати реальні ситуації спілкування з метою оволодіння студентами такими видами мовленнєвої діяльності, як говоріння, читання, аудіювання, письмо; обмеженим використанням рідної мови; не заучуванням граматичних правил, а їх інтуїтивним використанням під час мовлення; вивчення лексики у певному контексті. Комунікативний підхід вивчення іноземної мови дозволяє сформувати навички свідомого використання граматичних та лексичних форм, необхідних для виконання комунікативних завдань. Граматичні та лексичні правила освоюються у процесі спілкування, що дозволяє навчити студентів говорити іноземною мовою не лише вільно, але й правильно. Отже, застосування комунікативного методу мало основну мету – навчити майбутніх авіаційних фахівців грамотно розмовляти англійською мовою в різних ситуаціях на рівні, необхідному для професійної діяльності.

Комунікативний підхід до вивчення іноземної мови став пріоритетним під час розробки навчальної програми з курсу англійської мови для спеціальності 1611 – експлуатація повітряного транспорту (спеціалізація – льотна експлуатація), виконаної у 1979 році кафедрою іноземних мов Кіровоградського вищого льотного училища ЦА (КВЛУ ЦА – з 1978 р.) [94]. Розробка такої програми була важливим кроком у розвитку іншомовної підготовки фахівців льотних навчальних закладів України, оскільки до цього часу їх підготовка з іноземної мови здійснювалася відповідно до програми з англійської мови для немовних спеціальностей вищих навчальних закладів (1975 року).

Зміст програми був розрахований на вивчення англійської мови протягом двох курсів (чотирьох семестрів: I-IV), з них: I курс – 130 год. (I сем. – 72 год., II – 58 год.); II курс – 78 год. (III сем. – 56 год., з них: 28 год. обов'язкових занять і 28 год. – факультативних; IV – сем. – 22 год. – факультативні заняття); III курс – 55 год. (V сем. – 55 год. обов'язкових занять). Після I, II, III семестрів передбачено складання заліків, після закінчення курсу – екзамена.

Основна мета курсу – практичне оволодіння курсантами англійською мовою, з тим, щоб вони: 1. Володіли навичками ведення радіотелефонних перемовин за програмою «повітря – земля»; 2. Читали літературу за спеціальністю з метою отримання необхідної інформації; 3. Мали можливість отримати необхідну інформацію під час читання газетних статей. Програма передбачала формування таких професійних знань, як: правила повітряної навігації, конструкція літака і його складових частин, робота приладів, радіо та електрообладнання тощо. Як зазначають автори програми, для цього необхідне поєднання різних навичок і умінь, як участь у загальному мовному спілкуванні, так й уміння читати та аналізувати спеціальну літературу англійською мовою. Програма розрахована на курсантів, які починають та продовжують вивчення англійської мови.

Основним джерелом отримання знань для тих, хто починає вивчення англійської мови, є «Підручник англійської мови для льотного та диспетчерського складу міжнародних авіаліній» (1972 р.), автори: Р.Ф. Гобанова, Р.І. Доктор, В.Н. Жиліна та інші, а також додаткові матеріали, здобуті викладачами у результаті вивчення досвіду роботи радянських аеропортів та наявних записів перемовин за маршрутом на міжнародних авіалініях. Як матеріали для осіб, які продовжують навчання, використовуються адаптовані та неадаптовані матеріали для спеціалістів цивільної авіації з різних галузей знань, у тому числі й бюлетні ІКАО. Газетна лексика вивчається за матеріалами публікацій газети «Московские

новости» англійською мовою. Основними видами навчальної роботи є аудіювання, говоріння, читання, переклад, допоміжним – письмо. Вивчення граматики не є самоціллю, вона вивчається у практичному курсі англійської мови. Позитивним є розробка авторами вимог до лексичного, морфологічного, синтаксичного, граматичного мінімуму, а також вимог до заліків та екзамену. Зміст екзамену включає читання зі словником оригінальної літератури за фахом з точним передаванням змісту прочитаного у формі письмового перекладу. Обсяг тексту не менше 1200 друкованих знаків за одну академічну годину. Ведення радіотелефонних перемовин «повітря – земля» (у межах 21 уроку для осіб, що продовжують вивчення англійської мови і 19 уроків – для осіб, що починають вивчення англійської мови в училищі, за підручником Р.Ф. Гобанової). Переклад радіотелефонних перемовин з російської англійською мовою, відповіді на запитання, повторення команд.

Як бачимо, запропонована програма з англійської мови спрямована насамперед на формування навичок професійного мовлення, вироблення вимог до змісту та обсягу знань курсантів з різних розділів мовознавства, що мало позитивне значення за умови відсутності документа щодо єдиних вимог до змісту і рівня знань майбутніх авіаційних фахівців. На жаль, зазначена програма почала втілюватися у навчальний процес лише на початку 80-х років ХХ століття.

Однак, зауважимо, що у 70-ті роки іншомовна підготовка у льотних навчальних закладах не задовольняла потреби професійного спілкування, у зв'язку з чим вивчення іноземної мови авіаційними спеціалістами, необхідної для фахової діяльності, відбувалося у форматі інтенсивного навчання. Як зазначалося у підрозділі 2.2, найбільш активно ідеї інтенсивного навчання іноземної мови в розроблялися Г.О. Китайгородською. Слід зазначити при цьому, що повною мірою її ідеї були реалізовані лише зі створенням в

1986 році Центру інтенсивного навчання іноземним мовам при Московському державному університеті.

Зауважимо, що у 70-ті роки затребуваним інтенсивним методом вивчення іноземної мови також стала суггестопедія. Для вивчення іноземної мови тут надзвичайно важливі психологічне налаштування та емоційний стан учнів, а викладач повинен створювати атмосферу, яка знімає боязкість і страх помилок під час говоріння. Суггестопедія активно використовувала музику, рух, сценічну дію для розслаблення присутніх на заняттях і налаштування їх на процес говоріння, спочатку під керівництвом викладача, а пізніше – самостійно. Однак, цей метод доволі недоцільно було реалізувати на заняттях у навчальних закладах, оскільки він, по-перше, потребував розробки спеціального сценарію, в якому відводилася певна роль кожному з присутніх. По-друге, за даними Г.К. Лозанова, йому вдавалося завдяки використанню резервів мимовільної пам'яті ввести за один місяць на розмовному рівні біля двох тисяч слів, однак у СРСР викладачі не мали спеціальної підготовки для проведення подібних занять, тому на практиці забезпечити хоч скільки-небудь близькі результати не уявлялося можливим. Отже, хоча досвід науковця становить інтерес лише як демонстрація потенційних можливостей людини [32, с. 21], його елементи до сьогодні використовуються під час навчання іноземної мови у ЗВО.

Окрім того, у досліджуваний період значного поширення у викладанні іноземної мови у льотних училищах ЦА набуває демонстраційний метод. У Методичних вказівках з організації навчального процесу у КВШЛП ЦА, підготовлених викладачами навчального закладу, Л.М. Горецький характеризує цей метод як основний і додатковий під час вивчення дисциплін, зокрема й іноземної мови. Як основний, він сприяє формуванню правильних уявлень про об'єкт, що вивчається, глибокому розумінню процесів і явищ, формуванню професійних умінь та навичок. Як додатковий – спрямований на краще запам'ятовування, засвоєння знань, підготовку до

самостійної практичної роботи. Демонстраційний метод передбачає використання наочностей: натуральних, образотворчих, графічних, символічних, електрифікованих (макети, моделі, креслення, схеми, таблиці, фотографії тощо), а також технічних засобів навчання (ТЗН). Демонстраційний метод може застосовуватися як під час пояснення матеріалу, так і під час контрольних заходів, самостійної роботи та інших видів як аудиторної, так і позааудиторної роботи. У КШВЛП ЦА демонстраційний метод широко використовувався під час навчання іноземної мови. Наприклад, під час вивчення теми «Конструкція літака і його кабіни» використовуються макети кабіни літака та панелі приладів. Наочність при цьому сприяє більш легкому засвоєнню та запам'ятовуванню нової професійної лексики.

Отже, 70-ті роки ХХ століття в історії розвитку іншомовної підготовки у вітчизняних льотних навчальних закладах освіти характеризуються формуванням професійної спрямованості у вивченні іноземної мови, розробкою програми з англійської мови для льотного складу, в основу якої було покладено комунікативний метод навчання, намаганням виробити єдині критерії до змісту та рівня підготовки з іноземної мови усіх членів екіпажу.

2.3.3. Іншомовна підготовка під час трансформації мереж і структур авіаційної освіти в Україні (1985–1992 рр.)

У середині 80-х років пасажиропотік на міжнародних лініях «Аерофлоту» перевищив три мільйони людей. Це стало можливим завдяки збільшенню числа міжнародних ліній, які спільно експлуатували «Аерофлот» та авіакомпанії соціалістичних країн: болгарська «Балкан», німецька «Інтерфлюг», угорська «Малев» та чехословацька «ЧСА». Завантаженість таких рейсів досягла 80% [69]. У цей період Міністерство цивільної авіації видає наказ «Про затвердження та введення в дію Настанови щодо

здійснення польотів у цивільній авіації СРСР», яка була розроблена відповідно до вимог відповідних нормативних актів СРСР, зокрема Повітряного кодексу Союзу РСР, Положення про використання повітряного простору СРСР, Основних правил польотів у повітряному просторі СРСР для авіації всіх відомств, а також міжнародних договорів СРСР у сфері цивільної авіації, зокрема Чиказької конвенції 1944 р. Цей документ був основним нормативним актом Міністерства цивільної авіації СРСР, що регламентував правила, організацію, забезпечення та виконання польотів, а також управління повітряним рухом. Відповідно до нього, підготовка екіпажів до виконання міжнародних польотів передбачала спеціальну мовну підготовку: командир повітряного судна, другий пілот, штурман та бортрадист – радіотелефонну фразеологію англійською мовою, бортінженер (бортмеханік) та бортоператор – англійська мова в обсязі, необхідному для забезпечення технічного обслуговування повітряного судна. Під час перетину державного кордону СРСР та виконання польотів у повітряному просторі іноземної держави екіпажі повітряних суден Аерофлоту, що виконують міжнародні польоти, здійснюють радіозв'язок відповідно до міжнародних стандартів англійською мовою, використовуючи встановлену фразеологію радіообміну між екіпажами та диспетчерами [48].

Окрім того, різкий перелом у ставленні до авіаційної англійської відбувся на початку 90-х рр., коли авіакомпанії почали закуповувати або брати в оренду літаки закордонного виробництва у двочленному складі екіпажу. Тепер, поряд з радіообміном з диспетчером, екіпаж мав взаємодіяти з кабінною приладовою інформацією, у тому числі й сприймати повідомлення англійською від автоінформатора в момент повідомлення від нього про критичні режими польоту літака. Більше того, необхідно було знати технічну англійську для вивчення Керівництва з льотної експлуатації літака, що видавалося виробником тільки англійською. Це, своєю чергою, висунуло вимоги до знання англійської мови, як для пілотів у зв'язку зі

скороченням членів екіпажу, так і для інженерно-технічного персоналу, обслуговуючого даний тип літака зарубіжного виробництва. Зазначені вимоги до рівня знань з англійської мови, їх професійна необхідність не лише для членів екіпажу, а й для інженерно-технічного персоналу свідчить, по-перше, про розширення суб'єктів іншомовного професійного навчання, по-друге, про необхідність формування у майбутніх авіаційних фахівців не просто комунікативних навичок, а комунікативної компетенції як складової системи професійних компетенцій спеціалістів досліджуваної галузі.

У 1984 році у Лондоні з'являється наукова праця Дж. Равена «Компетентність у сучасному суспільстві», присвячена широкому аналізу поняття «компетентність». На думку науковця, компетентність являє собою складне явище, яке «складається з великої кількості компонентів, багато з яких відносно незалежні один від одного, ці компоненти можуть замінювати один одного як складові ефективної поведінки» [59, с. 253].

Компетентнісний підхід характеризується насамперед практичною спрямованістю сформованих навичок і має діяльнісний характер. Тому ключовими для характеристики компетентностей є слова «готовність» і «здатність». Виходячи з цього компетентність визначається як здатність чи готовність застосувати знання та вміння, навички, здібності та психологічні якості, необхідні для виконання завдання на високому рівні відповідно до цілей і умов перебігу навчального процесу. Так, у науковій літературі визначено: «компетентність – це здатність застосовувати набуті знання, вміння, навички, способи діяльності, власний досвід у житті й навчанні»; «компетентність – це здатність людини виконувати: а) професійні обов'язки на основі отриманих під час професійної підготовки у вищих навчальних закладах теоретичних знань і практичних умінь; б) складні завдання та певні дії шляхом мобілізації психологічних ресурсів» [36, с. 170]; «здатність правильно і доречно використовувати мову залежно від конкретної ситуації

спілкування» [32]. Отже, науковці відносять комунікативну компетентність до базових компетентностей.

Так, починаючи з 80-х років у методиці іншомовного навчання майбутніх авіаційних фахівців закріплюється компетентнісний підхід у вивченні іноземної мови. Йдеться, зокрема, про комунікативну компетентність як ключову у системі професійних компетентностей авіаційних фахівців. На формування комунікативної компетентності майбутніх авіаційних фахівців була спрямована затверджена у 1981 році навчальна програма з англійської мови для спеціальності 1611 – експлуатація повітряного транспорту (спеціалізація – льотна експлуатація) [94], за якою здійснювалася підготовка інженерів-пілотів у КВЛУ ЦА. У програмі акцентується на тому, що практичне володіння мовою є невід’ємним органічним компонентом сучасної підготовки спеціалістів вищих навчальних закладів. Під практичним володінням при цьому розуміється використання англійської мови майбутніми фахівцями в їх професійній діяльності [Додаток Л].

Загальний обсяг годин за навчальним планом становив 194 год., з них 34 год. факультативні вивчаються протягом III та IV семестрів. Підсумковий контроль здійснюється у формі заліків та екзамену. Зазначена програма закріпила необхідність використання набутих інженерами-пілотами знань з англійської мови для ведення радіотелефонного зв’язку «повітря – земля» під час польотів за кордоном, а також для читання спеціальної літератури з фахових питань з метою отримання необхідної інформації, що обумовлює розвиток у курсантів, по-перше, розмовних навичок та навичок участі у мовному спілкуванні (уміння задати запитання, дати відповідь на нього, висловити свою думку); по-друге, уміння читати спеціальну літературу англійською мовою. З метою формування навичок читання спеціальної літератури викладачами кафедри іноземної мови КВЛУ ЦА були розроблені навчальні посібники для аудиторного та поза аудиторного читання, які

містили адаптовані тексти оригінальної літератури зі спеціальності. Окрім того, розвиток міжнародних перельотів вплинув на необхідність включення до програми окремих розмовних тем з метою полегшити радянським пілотам перебування за кордоном. Екзамен з іноземної мови курсантами передбачає 1) письмовий переклад спеціального тексту за фахом обсягом 1200–1300 друкованих знаків за 60 хв. для осіб, які продовжують навчання, та 1000–1100 друкованих знаків для початківців; 2) усний екзамен з ведення радіотелефонного зв'язку: переклад інформації англійською мовою, відповіді на запитання, читання однієї з вивчених робіт за маршрутом.

Отже, порівняльний аналіз наведених програм з англійської мови 1979 та 1981 років дозволяє зробити висновок, що остання програма містить вимоги до підготовки льотних фахівців, обумовлені необхідністю формування їх комунікативної компетентності, що забезпечує безпечну професійну діяльність авіаційних фахівців, а також необхідністю спільної мови комунікації міжнародної цивільної авіації.

2.3.4. Перехід до загальноприйнятих міжнародних стандартів і вимог до іншомовної професійної льотної підготовки за часів незалежності України (1993–2007 рр.)

Компетентнісний підхід до іншомовної підготовки майбутніх фахівців, зокрема й у авіаційній сфері, набув поширення у 90-ті роки ХХ століття, у період набуття Україною незалежності та вибору країною курсу на європейську інтеграцію. Важливою подією цього періоду у сенсі нашого дослідження є насамперед вступ України до ІСАО, що змінило ставлення до іншомовної підготовки у ЗВО у цілому та авіаційних, зокрема. Україна стала членом ІСАО, приєднавшись до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька конвенція) 09.09.1992 року, у травні 1993 року прийняла власний Повітряний Кодекс та встановила повітряні міжнародні стосунки у сфері

авіації з багатьма країнами світу. У цей період розвиток усіх мовних навичок (читання, говоріння, письмо, аудіювання) набуває професійно-орієнтованого характеру [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 206].

Однак, до введення ІСАО вимог до володіння загальною англійською мовою, літати та керувати повітряним рухом можна було і без знання англійської. За існуючими програмами підготовки авіаційних спеціалістів обов'язкові спеціальні знання вимагалися лише від бортрадистів, а диспетчери працювали через перекладача. Такий стан речей призвів до численних авіаційних подій, причиною яких стало незадовільне володіння авіаційною англійською мовою комунікантів системи «повітря– земля». Так, з 1998 до 2007 року у галузі цивільної авіації сталося 16 катастроф, 31 аварія та 76 серйозних інцидентів. Унаслідок катастрофи літака Як-42 в аеропорту Салоніки (Греція) загинуло 74 особи, Як-42 в аеропорту Трабзон (Туреччина) – 75 осіб, Ан-140 в аеропорту Ісфахан (Іран) – 48 осіб. Сталися три катастрофи транспортних літаків Іл-76 та Іл-78 [33].

У зв'язку із цим Рада ІСАО у березні 2003 року прийняла комплекс Стандартів та Рекомендованої практики (SARPS) [62], що посилили вимоги до володіння англійською мовою пілотами та диспетчерами УПР, які беруть участь у виконанні та забезпеченні міжнародних польотів. Відповідно до цих вимог до володіння англійською мовою, у всіх випадках, коли це можливо, слід використовувати стандартну фразеологію ІКАО. У разі, якщо фразеологія не може бути застосована, необхідно, аби пілоти та диспетчери УПР могли продемонструвати мінімальний рівень володіння розмовною мовою. При цьому найбільш серйозна увага звертається на глибину володіння авіаційною англійською у пілотів та диспетчерів. Тобто зазначені авіаційні спеціалісти повинні були продемонструвати знання з англійської мови на рівні 4 за шкалою ІСАО, наведеною у Стандартах. Рівень 4 вважається мінімальним рівнем володіння, у якому забезпечується прийнятний рівень безпеки польотів. Однак, набуття чинності вимог до

володіння спільною англійською мовою у 2008 році висвітлювало проблему браку кваліфікованих кадрів. Тому за заявами низки держав, ІКАО ухвалило рішення відкласти термін запровадження вимог до володіння англійською мовою на рівні 4 за шкалою ІКАО на три роки до 5 березня 2011 року, які на сьогодні набули чинності. Зауважимо, що у 2010 році були внесені додатки до зазначених Стандартів, які підвищили вимоги до авіаційної мови фахівців. На сьогодні вимоги ІКАО до мовної компетенції складаються з набору п'яти холистичних критеріїв, які представляють характеристики професійного рівня володіння мовою та визначають контекст, у якому відбувається обмін повідомленнями, та дескрипторів робочого рівня 4 шкали оцінки мовних знань ІКАО. «Холистичні критерії» мають на увазі оцінку комунікативної компетенції в цілому, тоді як дескриптори кваліфікаційної шкали призначені для оцінки окремих мовних умінь. 4-ий робочий рівень шкали оцінки мовних знань ІКАО передбачає вимоги до:

1) вимови, яка характеризується тим, що на вимову, наголос, ритм та інтонацію мають вплив рідна мова чи регіональні особливості, але це лише в окремих випадках перешкоджає розумінню. Оцінка робочого рівня 4, безумовно, не свідчить про бездоганну вимову; це мінімально допустимий з міркувань безпеки рівень володіння даною навичкою для ведення авіаційного радіотелефонного зв'язку. Хоча він і поступається професійному рівню.

2) граматичної структури і будови речення. Основні граматичні конструкції та будова речень використовуються уміло і, як правило, усвідомлено. Можливі помилки, зокрема, у незвичайних чи несподіваних ситуаціях, проте вони рідко впливають на зміст. Особи, які отримали оцінку робочого рівня 4, добре володіють базовими граматичними конструкціями. Вони достатньо добре знають основні правила граматики, щоб будувати висловлювання, що виражають потрібний зміст. Вони припускаються «локальних», які не впливають на зміст висловлювання, а іноді й «глобальних», що можуть змінити зміст, помилок, але у цілому ефективно

здійснюють комунікацію. Як правило, вони не намагаються використовувати складні граматичні конструкції, оскільки такі спроби призводять до значної кількості помилок, що знижує ефективність комунікації.

3) словникового запасу. Словниковий запас та правильність його використання, як правило, достатні для ефективного спілкування на загальні, конкретні та пов'язані з роботою теми. У незвичайних або у несподіваних ситуаціях за відсутності достатнього словникового запасу можуть часто використовуватися парафрази. Такий рівень навичок, як правило, дозволяє особам ефективно спілкуватися на робочі теми, але іноді вони можуть потребувати уточнення сенсу почутого. У разі незрозуміння, вдаються до парафраз і домагаються правильного розуміння повідомлення.

4) швидкості мовлення. Особа підтримує розмову протягом певного часу у належному темпі. Іноді швидкість мови порушується під час переходу від використання стандартних оборотів або завчених мовних штампів до невимушеного обміну, проте це не перешкоджає ефективному спілкуванню. В обмеженому обсязі може використовувати емоційні елементи та зв'язки. «Слова-паразити» не перешкоджають розумінню. На цьому рівні може відзначатися уповільнення мови, пов'язане з добором необхідних слів, але в цілому підтримується досить рівний темп мови, а деяка уповільненість не має негативного впливу на здатність того, хто говорить, адекватно брати участь у діалозі. Якщо цього вимагає ситуація, випробуваний може підтримувати швидкість мови, що перевищує рекомендовану норму ІКАО – 100 слів за хвилину.

5) розуміння. в основному правильне розуміння загальних, конкретних та пов'язаних з роботою тем, коли акцент або варіації досить зрозумілі для міжнародного співтовариства користувачів. У разі виникнення у особи лінгвістичних або ситуаційних труднощів або у разі несподіваного повороту подій сенс може бути менш зрозумілим або вимагати уточнення. У дескрипторі навичок спілкування на робочому рівні 4 пояснюється

необхідність у володінні пілотами та диспетчерами УПР прийомами уточнення змісту почутого. У разі нерозуміння ясно сформульованого несподіваного повідомлення навіть після уточнення, особам слід присудити кваліфікацію нижчого рівня.

б) спілкування. реагує, як правило, негайно, належним чином та інформативно. Ініціює та підтримує обмін навіть при непередбаченому повороті подій. Правильно усуває явне непорозуміння за допомогою перевірки, підтвердження чи уточнення. Пілоти та диспетчери УПР, чия компетенція відповідає рівню 4, мають добре володіти комунікативними навичками, що дозволяють перевірити, підтвердити чи уточнити ситуацію чи повідомлення.

Отже, зазначені рівні комунікативної компетентності авіаційних фахівців визначають вимоги до їх іншомовної підготовки у льотних училищах на сучасному етапі.

Важливим є також закріплення у Керівництві із впровадження вимог ІСАО до володіння мовою компетентнісного підходу до іншомовної підготовки пілотів та диспетчерів УПР. Загальна комунікативна компетентність складається з лінгвістичних, соціолінгвістичних та прагматичних компетенцій. Під лінгвістичною компетенцією розуміється знання та осмислене використання лексичних, граматичних, семантичних, фонологічних засобів конкретної мови чи мов. Соціолінгвістична компетенція включає знання соціального (у тому числі професійного) контексту, в якому використовується мова. Прагматична компетенція складається з низки навичок, що дозволяють використовувати мовні засоби у певних функціональних цілях відповідно до конкретної ситуації чи контексту.

Компетентнісний підхід до іншомовної підготовки закріплено й у Рекомендаціях до програм навчання авіаційній англійській мові [60], які закріплюють положення щодо розробки та складання програм навчання з

авіаційної англійської мови, проведення навчання з авіаційної англійської мови, професійних профілів та досвіду викладачів авіаційної англійської мови, підготовки викладачів авіаційної англійської мови. Відповідно до Рекомендацій, окрім розмовної мови професійної діяльності, навчання авіаційної англійської має у принципі слідувати комунікативному підходу до вивчення мови, приділяючи основну увагу виробленню мовних навичок, сприйняття на слух та навичок спілкування. Хоча основу мовного спілкування складають граматики, синтаксис, словник та навички читання, першочергове завдання навчання авіаційному англійському – це мовний зв'язок. Навчання має також забезпечити досягнення слухачами мовної компетенції на рівні щонайменше робочого рівня 4 за шкалою ICAO у всіх шести аспектах володіння мовними навичками. Рекомендації містять також приклади послідовного комунікативного підходу до навчання мови: інтерактивні вправи на розуміння мовлення, що спонукають слухачів до усних відповідей; обмін інформацією та парні рольові ігри у класі; мовні практичні вправи на розвиток словникового запасу та володіння граматичними конструкціями; використання графічних наочних посібників та чисельних даних для стимулювання мовної діяльності у процесі відтворення робочої обстановки льотного складу та диспетчерів та відпрацювання ситуацій; групові заняття з вирішення завдань, що розвивають навички спілкування та швидкість мови. Щодо тривалості курсу навчання, Рекомендації пропонують мінімальну та максимальну кількість годин, що становить відповідно 200 та 400 год. Суттєвими є вимоги до підготовки викладачів авіаційної англійської мови, зокрема диплом або ступінь магістра в галузі викладання англійської мови як іноземної (TEFL/TESL) або викладання англійської мови носіям інших мов (TESOL); досвід викладання тематичних спецкурсів (ТБК) англійської мови; знайомство з авіаційним зв'язком та оперативними ситуаціями та обстановкою; глибоке знання документа 9835 та вимог ICAO до мовної

компетенції; досвід викладання за комунікативними методиками; знайомство з аспектами мови, які можуть бути вирішальними з погляду безпеки; здатність оцінювати володіння мовою з погляду ситуаційної дієвості, а чи не лінгвістичної правильності; поінформованість про різницю між стандартною фразеологією та розмовною мовою в радіотелефонному обміні; поінформованість про особистісні обмеження операційної компетенції як лінгвіста та лінгвістичної компетенції як чинного фахівця тощо.

Однак, аналіз освітньо-професійної програми «Льотна експлуатація повітряних суден» першого (бакалаврського) рівня вищої освіти за спеціальністю 272 «Авіаційний транспорт» спеціалізація «Льотна експлуатація повітряних суден» галузі знань 27 «Транспорт», розробленої НАУ (2021 р.) [50], робочої програми обов'язкової навчальної дисципліни «Іноземна мова (англійська) галузі знань 27 «Транспорт» [Додаток П], за спеціальністю 272 «Авіаційний транспорт» Національного аерокосмічного університету ім. М.Є. Жуковського «Харківський авіаційний інститут» (2021 р.) свідчить про недотримання окремих вимог. Так, зазначена освітньо-професійна програма, визначаючи програмні компетенції, до загальних компетенцій відносить здатність спілкуватися іноземною мовою (ЗК 02). Окрім того, вільне спілкування з професійних питань іноземною мовою усно і письмово визначено як програмний результат навчання. Однак, недоліком зазначеної освітньо-професійної програми є невіднесення здатності спілкуватися іноземною мовою у професійній сфері до фахових компетентностей. Такий підхід суперечить закріпленому ІКАО положенню щодо фахової значимості володіння англійською мовою фахівцями авіаційної сфери як професійної необхідності та обов'язкової умови забезпечення здійснення безпечних польотів на міжнародних трасах.

Метою обов'язкової навчальної дисципліни «Іноземна мова (англійська) галузі знань 27 «Транспорт», за спеціальністю 272 «Авіаційний транспорт», відповідно до робочої програми за першим бакалаврським

рівнем [61], є формування у студентів засобами іноземної мови загальних та професійних мовних компетенцій, опанування такого рівня знань, навичок і вмінь, який забезпечуватиме необхідну для фахівця комунікативну спроможність спілкуватися усно і письмово іноземною мовою з професійних питань. Кількість навчальних годин – 180, співвідношення кількості годин аудиторних занять до самостійної і індивідуальної роботи становить: для денної форми навчання – 96/84 год. Згідно з вимогами освітньо-професійної програми студенти повинні досягти таких компетентностей: знання та розуміння предметної області та розуміння професійної діяльності; здатність до письмових та усних комунікацій іноземною мовою; здатність знаходити, обробляти та аналізувати інформацію з різних джерел; здатність працювати самостійно і в команді, налагоджувати комунікаційні зв'язки; здатність до пошуку, аналізу, використання та інтерпретації інформації для вирішення професійних завдань.

Навчальний план за спеціальністю 272 «Авіаційний транспорт» за другим (магістерським) рівнем освіти, затверджений вченою радою КЛА НАУ (2016 р.) включає вивчення дисципліни «Англійська мова професійного спрямування» [Додаток Р]. До компетентностей, якими повинен оволодіти здобувач, віднесено здатність до використання основної авіаційної термінології, перекладу спеціальних текстів, подальшого розвитку навичок аудіювання та мовлення, ведення вільної бесіди зі спеціалістами аналогічного профілю на професійні теми. Здобувачі за результатами навчання повинні знати: основи фонетичного, лексичного і граматичного матеріалу з англійської мови та специфічну термінологію професійної англійської мови, яка дозволяє використовувати у своїй роботі документи ІКАО. Вміти: сприймати на слух усні повідомлення і висловлювання та адекватно реагувати на них, читати тексти відповідного рівня складності на загальноосвітні та професійні теми, вільно формулювати та викладати свої думки та спостереження; спілкуватися в умовах професійної діяльності і за її

межами як за передбачуваних, так і за непередбачуваних обставин на загальні та професійні теми; використовувати базову авіаційну термінологію, що дозволяє читати та використовувати в практичній роботі документи міжнародних авіаційних організацій.

До переліку навчальних дисциплін вільного вибору за освітньо-науковим рівнем «бакалавр» спеціальності: 272 «Авіаційний транспорт», спеціалізації: 272.02 «Льотна експлуатація повітряних суден» належить дисципліна «Додатковий курс англійської мови (В-2), яка забезпечує формування у здобувачів вищої освіти комунікативної компетентності на рівні В2 згідно загальноєвропейської мовної шкали оцінювання. Курс здійснює розвиток мовних компетенцій, необхідних для розуміння та аналізу усних і письмових автентичних текстів, для презентації та обговорення результатів своєї професійної діяльності англійською мовою в усній та письмовій формах [67].

Аналіз наведених нормативних актів дає підстави для висновку, що вони відображають компетентнісний підхід до викладання іншомовних дисциплін підготовки авіаційних фахівців, який як зауважує І.І. Галімська, зумовлює і дещо іншу структуру навчальних програм, у яких інакше розставлені пріоритети: на першому місці – характеристики компетентностей як мети програми (дисципліни); потім – шляхи їх формування; далі – відбір змісту матеріалу, який сприятиме розв'язанню конкретних завдань і розвиватиме компетентності [11, с. 43].

Однак, на сьогодні основною проблемою у вивченні цих предметів залишається віднесення їх, а також кафедр до загальноосвітніх. Водночас, як уже зазначалося, ІКАО відносить незадовільне знання та застосування авіаційної англійської до серйозного фактору ризику у забезпеченні безпеки польотів. З огляду на викладене, можна запропонувати віднести кафедри/цикли іноземної мови до спеціальних – профілюючих, що вимагатиме відповідного матеріально-технічного забезпечення, підготовки та

підвищення кваліфікації викладачів іноземної мови за вимогами ІСАО. Необхідно також внести зміни до освітньо-професійних програм авіаційних спеціалістів щодо іноземної мови з метою приведення їх у відповідність до вимог ІСАО як до визначення фахових компетенцій, так і до кількості годин на вивчення авіаційної іноземної мови.

Отже, аналіз питання генези розвитку іншомовної професійної підготовки авіаційних фахівців в Україні дозволяє здійснити періодизацію цього процесу, виокремивши такі періоди: іншомовна підготовка у процесі зародження льотної освітньої системи цивільної авіації в умовах технічного переозброєння (1961–1970 рр.); міжнародне співробітництво та роль іншомовної підготовки майбутніх авіафахівців в освітній системі цивільної авіації (1971–1984 рр.); іншомовна підготовка під час трансформації мереж і структур авіаційної освіти в Україні на рубежі розпаду СРСР (1985–1992 рр.); перехід до загальноприйнятих міжнародних стандартів і вимог до іншомовної професійної льотної підготовки за часів незалежності України (1993–2007 рр.).

Відповідно до них відбуваються: 1) зміна ставлення до іноземної мови, починаючи від усвідомлення необхідності спільної мови комунікації міжнародної цивільної авіації, введення законодавчо закріпленої стандартної фразеології, а також підвищення вимог до мовних навичок та вмінь пілотів до визнання необхідності віднесення її до мови, що забезпечує безпечну професійну діяльність авіаційних фахівців; 2) зміна методологічних підходів до навчання іноземній мові – свідомо-практичний, інтенсивний, комунікативний, компетентнісний; 3) зміна від формування навичок іншомовного спілкування до формування комунікативної компетенції як складової системи професійних компетентностей авіаційних фахівців; 4) встановлення державних стандартів іншомовної підготовки авіаційних фахівців; 5) зміна вимог до професійної підготовки викладачів іноземної мови.

Висновки до другого розділу

У даному розділі проаналізовано розвиток іншомовної підготовки у професійній освіті льотних навчальних закладів України (середина ХХ – початок ХХІ ст.) як історико-педагогічну проблему, здійснено аналіз джерельної та історіографічної бази дослідження іншомовної підготовки в історії розвитку вітчизняної професійної освіти у льотних навчальних закладах України, виокремлено і обґрунтовано періодизацію розвитку іншомовної професійної підготовки авіаційних фахівців в Україні (середина ХХ – початок ХХІ ст.).

Аналіз методологічних основ дослідження проблеми іншомовної підготовки в історії розвитку вітчизняної професійної освіти у льотних навчальних закладах України (друга половина ХХ – початок ХХІ століття) було здійснено за основними методологічними рівнями: філософським, загальнонауковим та конкретнонауковим. Визначено, що філософська методологія є вищим рівнем методології як науки і визначає вихідні положення дослідження, загальну стратегію принципів пізнання особливостей явищ, процесів, сфер діяльності.

Загальнонауковий рівень методології представлений наступними підходами: історико-педагогічний, порівняльно-історичний, хронологічний та діяхронічний, феноменологічний, системний, діяльнісний, парадигмальний, антропологічний.

Історико-педагогічний підхід передбачає розкриття проблеми іншомовної підготовки авіаційних фахівців у льотних навчальних закладах України в середині ХХ – на початку ХХІ ст. у ретроспективі, а також відтворення на цій основі генези іншомовної професійної підготовки авіаційних фахівців в Україні, а саме: теоретичних засад дослідження, навчально-методичного забезпечення, форм, методів, технологій процесу іншомовної професійної підготовки у льотних навчальних закладах у

виокремлені періоди, що забезпечує аналіз педагогічних явищ та систем, ґрунтуючись на історичній послідовності. Проаналізовано зміни у ставленні до іноземної мови, починаючи від усвідомлення необхідності спільної мови комунікації міжнародної цивільної авіації, введення законодавчо закріпленої стандартної фразеології, а також підвищення вимог до мовних навичок та вмінь пілотів до визнання необхідності віднесення її до мови, що забезпечує безпечну професійну діяльність авіаційних фахівців; методичних змін щодо навчання іноземній мові – свідомо-практичний, інтенсивний, комунікативний, компетентнісний методи; зміни до формування навичок іншомовної підготовки в льотних навчальних закладах у визначений період; зміни державних стандартів іншомовної підготовки авіаційних фахівців; зміни вимог до професійної підготовки викладачів іноземної мови. Окреслений підхід дозволив визначити основні проблеми, перспективи та тенденції і напрями модернізації системи підготовки фахівців авіаційної галузі.

Порівняльно-історичний підхід дозволив здійснити аналіз і зіставлення соціально-педагогічних явищ, які дають можливість виявлення позитивних тенденцій у вивченні іноземних мов у галузевих закладах вищої освіти.

Хронологічний та діяхронний підходи були спрямовані на визначення хронологічних меж періодів розвитку іншомовної підготовки у вітчизняних льотних закладах освіти другої половини ХХ – початку ХХІ ст. та на вивчення окремих мовних явищ, розвитку системи мови у цілому в їх історичній послідовності, що дало можливість визначити тенденції вивчення іноземної мови в закладах вищої освіти авіаційного профілю. Застосування хронологічного підходу дозволило здійснити періодизацію досліджуваного процесу.

Феноменологічний підхід дозволив розкрити значення деяких суб'єктивних подій та історичних процесів, що вплинули на розвиток іншомовної підготовки у вітчизняних закладах льотної освіти другої

половини ХХ – початку ХХІ ст.: Постанова № 468 від 27 травня 1961 р. «Про поліпшення вивчення іноземних мов» (1961 р.), в якій визначено необхідність удосконалення процесу викладання іноземних мов у загальноосвітніх школах, у середніх спеціальних і вищих навчальних закладах; наказ «Про поліпшення викладання іноземних мов» (1955 р.), який визначав вимоги до регулярної перевірки рівня знань, умінь і навичок, а також до підготовки кадрів учителів з іноземної мови; проведення Народи з питань іншомовної підготовки в системі освіти (1958 р.), на якій було запропоновано переробити програму, підручники, удосконалити методика викладання та запропонувати усне мовлення як пріоритетну мету іншомовної підготовки; початок виконання «Аерофлотом» регулярних рейсів за кордон. Тоді було прийнято локальне рішення – включати до складу екіпажу бортрадиста чи штурмана зі знанням англійської мови; вступ Союзу до Міжнародної організації цивільної авіації 14 листопада 1970 р. та створення у 70-ті рр. ХХ ст. системи навчальних закладів цивільної авіації, яка включала станом на 1975 р. 5 вузів, 5 льотних, 2 льотно-технічних, 11 технічних училищ, в яких здійснювалася підготовка за 49-тьма спеціальностями, спеціалізаціями та напрямками; вступ України до ІКАО у 90-ті рр. ХХ ст.; прийняття власного Повітряного Кодексу та встановлення повітряних міжнародних стосунків у сфері авіації з багатьма країнами світу; закупівля та оренда літаків закордонного виробництва у двочленному складі екіпажу; видання Резолюції А36-11 Асамблеї ІКАО, що стосується знань з англійської мови для ведення радіотелефонного зв'язку в авіації (2007 р.).

Системний підхід до іншомовної підготовки авіаційних фахівців у льотних навчальних закладах України в середині ХХ – на початку ХХІ ст. розглядається у площині зовнішніх зв'язків з іншими системами й об'єктами та внутрішніх зв'язків між окремими елементами. Система зовнішніх зв'язків дала можливість дослідити окреслений процес у тісному зв'язку з наявними соціально-економічними, політичними, правовими, освітніми умовами

становлення вітчизняної системи підготовки авіаційних кадрів у досліджуваний період. На рівні внутрішніх зв'язків системний підхід розглядається безпосередньо стосовно вивчення іноземної мови у льотних закладах України (управління складними психофізіологічними процесами, які супроводжують вивчення іноземних мов, а також перебудовою мислення, що зумовлює мовлення відповідно до граматичних схем та смислових зв'язків системи іноземної мови. Загальна система мови поділяється на підсистеми, наприклад, граматики, фонетики, лексики тощо, системне вивчення яких спрямовується на розвиток комунікативної компетентності).

Діяльнісний підхід до аналізу проблеми іншомовної підготовки авіаційних фахівців у льотних навчальних закладах України в середині ХХ – на початку ХХІ ст. полягає в тому, що іншомовна підготовка авіаційних фахівців розглядається як педагогічна діяльність, що означає діяльність не окремої особи, а всієї педагогічної спільноти, яка є суб'єктом цієї діяльності.

Парадигмальний підхід дозволив охарактеризувати досліджуваний період зміною освітньої парадигми, від парадигми авторитарної педагогіки до гуманістичної парадигми, яка виникла у другій половині ХХ ст. як альтернатива авторитарній. У межах парадигми авторитарної педагогіки, зокрема, й в іншомовній підготовці майбутніх фахівців у льотних навчальних закладах України, починаючи з 60-х рр. ХХ ст., з'являються інноваційні елементи навчання, що полягають у вивченні, крім основного фаху, також елементів професійно орієнтованої іноземної мови. А у 80-ті рр. фокус в іншомовній підготовці авіаційних фахівців зсувається на особистість того, хто навчається, його інтереси, ставлення до процесу навчання тощо. При цьому парадигмальний підхід дав можливість дослідити зміну методів іншомовної освіти: перехід до свідомо-порівняльного методу, який витісняє граматико-перекладний (60-ті рр. ХХ ст.); розвиток інтенсивного методу та початок формування комунікативного методу (70–80-ті рр. ХХ ст.);

закріплення компетентнісного підходу навчання іноземної мови (1993–2007 рр.).

Антропологічний підхід реалізує концепцією природовідповідності виховання та дає змогу проаналізувати головний імператив епохи: людина як земна істота не може взаємодіяти з природою та суспільством поза певними нормами, цінностями, традицією і культурою. Антропологізм як методологічний підхід, у свою чергу, є зорієнтованим на підготовку цілісної людини в єдності її біологічних, політико-громадських, професійних, соціокультурних і духовних феноменів. Він забезпечує активність дій суб'єктів педагогічного процесу, спрямованість педагогічних технологій на саморозвиток, відповідність педагогічного впливу природі курсанта. Іншомовна підготовка авіаційних фахівців сьогодні ґрунтується на новій концепції освіти та спрямована на формування особистості, здатної до успішної комунікації в академічному, соціокультурному та професійному оточенні, має навички міжособистісних відносин і готовність до роботи у команді, що є вкрай важливим для майбутніх пілотів, здатна вирішувати проблеми безпечної організації та проведення польотів згідно із сучасним рівнем вимог не нижче 3-го, 4-го рівня за міжнародною шкалою ІСАО, має навички використання комп'ютерних та інформаційно-комунікаційних технологій як інструменту для набуття знань і умінь.

Конкретнонауковий рівень методології у дисертаційному дослідженні представлений такими підходами, як: особистісний, компетентнісний, акмеологічний.

Гуманістична спрямованість сучасної освіти актуалізує особистісний підхід як один з методологічних підходів до іншомовної підготовки авіаційних фахівців в льотних закладах України у середині ХХ – на початку ХХІ ст.. В роботі розглянуто іншомовну підготовку майбутніх авіаційних фахівців крізь призму особистісного підходу, що передбачає використання різних методик, активних форм і методів іншомовної підготовки майбутніх

авіаційних фахівців, які дозволяють розкрити індивідуальні можливості і здібності студентів, наближення процесу навчання до реальних умов майбутньої професійної діяльності, залучення студентів до співпраці та співтворчості, педагогічної взаємодії з метою формування фахівця, який здатний вирішувати проблеми безпечної організації та проведення польотів згідно сучасного рівня вимог.

Використання компетентнісного підходу в контексті дослідження іншомовної підготовки дало можливість визначити мету, зміст, форми, технології та результат іншомовної професійної підготовки майбутніх авіаційних фахівців у льотних закладах України у досліджуваній період.

Впровадження акмеологічного підходу у процес іншомовної підготовки авіаційних фахівців у льотних навчальних закладах України дозволив визначити низку факторів і умов, що обумовлювали формування готовності майбутніх авіаційних фахівців до самореалізації в іншомовній діяльності, а також проаналізувати їх зміну протягом досліджуваного періоду. До таких факторів слід віднести об'єктивні: зміст іншомовної підготовки, акмеологічні технології та суб'єктивні чинники: особистісний потенціал курсанта та його акмеологічна спрямованість до іншомовної підготовки.

Зазначені підходи ґрунтуються на сукупності методологічних принципів: узгодженості та спільності цілей, єдиної основи, неповної детермінованості, безперервності процесу коригування цілей системи, сатисфакції, комплексності підходу, повної системи.

Аналіз джерельної та історіографічної бази дослідження іншомовної підготовки у професійній освіті льотних закладів України здійснювалося відповідно до виокремлених періодів. Цей аналіз дозволив констатувати залежність іншомовної підготовки у професійній освіті льотних закладів України у досліджуваній період від цілей і завдань розвитку держави у цій галузі. Різні етапи становлення і розвитку нашої держави визначали характер

іншомовної підготовки льотного персоналу. Початок ХХ ст. відзначався пролетаризацією вищої освіти та загальною ізоляцією країни від активного міжнародного співробітництва. Тому іншомовна складова професійної освіти була вилучена з навчальних програм та набула факультативного характеру. Згодом, саме середина ХХ ст. стала етапом, коли загалом розпочався процес підвищення якості льотної освіти та іншомовної підготовки зокрема. Він (процес) сприяв поверненню іноземних мов до навчальних програм технічних закладів вищої освіти.

Встановлено, що у 50-ті рр. почались мінімальні позитивні зрушення у бік ефективного вивчення іноземної мови. 50–60-ті рр. ХХ ст. характеризуються тенденцією відходу від існуючих традиційних методів навчання (перекладацького та прямого) та формуванням нових методів, зокрема свідомо-порівняльного. Провідними ідеями стають по-перше, свідоме оволодіння іноземною мовою; по-друге, практичне спрямування навчання шляхом поєднання теорії і практики; по-третє, фахове спрямування іншомовної підготовки. З метою підготовки урядового рішення Міністерство освіти провело навесні 1958 р. загальнодержавну нараду з питань іншомовної підготовки в системі освіти, зазначивши низький рівень володіння іноземною мовою випускниками шкіл та дуже складне становище із кадрами вчителів іноземної мови. Велику увагу рішення Народи приділило перепідготовці вчителів: підтверджується заборона допускати до викладання іноземної мови осіб без спеціальної підготовки; для забезпечення молоді матеріалом для читання, особливо сільських місцевостей, з 1958 р. планується видавництво журналу «Дружба» трьома мовами. Однак, кардинальне вирішення питання викладання іноземних мов було відкладено у зв'язку із серйозними змінами всієї системи загальної середньої освіти. Отже, у 50-х рр. ХХ ст. іншомовна підготовка практично не мала професійного спрямування і передбачала загальну мовну підготовку.

Відзначається, що помітним покращенням процесу іншомовної підготовки стає Постанова від 27 травня 1961 р. «Про поліпшення вивчення іноземних мов», яка визначила проблеми у викладанні іноземних мов: діяльність вчителя, розробка прийомів та методів навчання та виховання, створення та використання засобів навчання, організаційні форми навчання та контроль успішності за навчанням та діяльністю курсанта, ефективність прийомів навчання.

Протягом 70–80-х рр. ХХ ст. помітним стає розширення міжнародних зв'язків, що обумовлює значний інтерес до вивчення іноземної мови як мови професійного спілкування. У цей період набувають розвитку інтенсивний метод та у методиці викладання іноземної мови починає формуватися комунікативний метод. Комунікативний метод до вивчення іноземної мови також став пріоритетним під час розробки навчальної програми з курсу англійської мови для спеціальності 1611 – експлуатація повітряного транспорту (спеціалізація – льотна експлуатація), виконаної у 1979 р. кафедрою іноземних мов Кіровоградського вищого льотного училища цивільної авіації.

Визначено, що тенденції іншомовної підготовки в льотних закладах освіти 90-х рр. характеризувались активізацією вивчення фразеології та технічної англійської, адже авіакомпанії почали закуповувати або брати в оренду літаки закордонного виробництва, що передбачало лише два члена екіпажу. Від авіаційних фахівців тепер вимагалось не лише взаємодіяти в екіпажі чи з диспетчером, але й розуміти Керівництво з льотної експлуатації літака, що видавалося виробником лише англійською.

Період з 90-х рр. до нашого часу характеризується переходом до загальноприйнятих міжнародних стандартів і вимог до іншомовної професійної льотної підготовки та закріпленням компетентнісного підходу навчання іноземної мови. Компетентнісний підхід в іншомовній підготовці майбутніх фахівців авіаційної галузі у період переходу України до

загальноприйнятих міжнародних стандартів і вимог у досліджуваній сфері за часів незалежності закріплений й у міжнародних нормативних документах, що регулювали питання підготовки авіаційних фахівців.

Аналіз закордонних видань дозволив зробити висновок, що на сьогодні європейські та американські експерти з викладання мови розглядають комунікативний напрям у викладанні мови як підхід, а не метод, метою якого є комунікативна компетентність у викладанні мови. Комунікативний підхід має підтримувати концепцію навчання мови, яка зосереджується на функціональному та комунікативному потенціалі. Україна стала членом ІСАО, приєднавшись до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька конвенція) 09.09.1992 р., у травні 1993 р. прийняла власний Повітряний Кодекс та встановила повітряні міжнародні стосунки у сфері авіації з багатьма країнами світу. У цей період розвиток усіх мовленнєвих навичок (читання, говоріння, письмо, аудіювання) набуває професійно-орієнтованого характеру.

Аналіз генези розвитку іншомовної професійної підготовки авіаційних фахівців в Україні дозволив здійснити періодизацію цього процесу, виокремивши такі періоди: I – іншомовна підготовка у процесі зародження льотної освітньої системи цивільної авіації в умовах технічного переозброєння (1961–1970 рр.); II – міжнародне співробітництво та роль іншомовної підготовки майбутніх авіафахівців в освітній системі цивільної авіації (1971–1984 рр.); III – іншомовна підготовка під час трансформації мереж і структур загальної і вищої освіти, зокрема авіаційної (1985–1992 рр.); IV – перехід до загальноприйнятих міжнародних стандартів і вимог до іншомовної професійної льотної підготовки за часів незалежності України (1993–2007 рр.). Зміст кожного з них містив особливі історичні засади та соціально-педагогічні характеристики.

Доведено, що відповідно до них відбуваються: 1) зміна ставлення до іноземної мови, починаючи від усвідомлення необхідності спільної мови

комунікації міжнародної цивільної авіації, введення законодавчо закріпленої стандартної фразеології, а також підвищення вимог до мовних навичок та вмінь пілотів до визнання необхідності віднесення її до мови, що забезпечує безпечну професійну діяльність авіаційних фахівців; 2) зміна методичних підходів до навчання іноземній мові – свідомо-практичний, інтенсивний, комунікативний, компетентнісний; 3) перехід від формування навичок іншомовного спілкування до формування комунікативної компетентності як складової системи професійних компетентностей авіаційних фахівців; 4) встановлення державних стандартів іншомовної підготовки авіаційних фахівців; 5) зміна вимог до професійної підготовки викладачів іноземної мови.

Список літератури до другого розділу

1. Асріян, В.Л. (2012). Ситуаційні завдання і рольові ігри в системі навчання майбутніх пілотів авіаційній англійській мові. *Культура народів Причорномор'я*. № 233. С. 170–172.
2. Аносов, І.П. (2004). *Антропологізм як чинник гуманізації освіти (теоретико-концептуальні основи)*. Національний педагогічний ун-т ім. М.П.Драгоманова. Київ, 44 с.
3. Беляев, Б.В. (1965). *Очерки по психологии обучения иностранным языкам: пособие для преподавателей и студентов*. Издание 2-е, переработанное и дополненное. Москва: Просвещение, 227 с.
4. Бим, И.Л. (1988). *Теория и практика обучения немецкому языку в средней школе*. Учебное пособие. Москва: Просвещение, 255 с.
5. Бірта, Г.О. (2014). *Методологія і організація наукових досліджень*. «Центр учбової літератури», Київ, 142 с.
6. Бойван, О.С. & Цмок, Г.П. (2019). Діяльнісний підхід (Learning by Doing Approach) як джерело мовленнєвих стимулів для розвитку комунікативних умінь студентів на заняттях із розмовної практики. *Вісник студентського наукового товариства Донецького національного університету імені Василя Стуса*. Том 2. Вінниця: ДонНУ імені Василя Стуса, Вип. 11. Т. 2. 222 с.
7. Боровских, А.В. & Розов, Н.Х. (2010). *Деятельностные принципы в педагогике и педагогическая логика*. Пособие для системы профессионального педагогического образования, переподготовки и повышения квалификации научно-педагогических кадров. Москва: МАКС Пресс, 80 с.
8. Бухлова, Н. (2007). *Як навчити учня вчитися: поради та рекомендації*. Шкільний світ. Київ, 128 с.
9. Важинський, С.Е. & Щербак, Т.І. (2016). *Методика та організація наукових досліджень*. Сумський ДПУ імені А.С.Макаренка, Суми, 260 с.

10. Ведель, Г.Е. (2003). Соображения об истории отечественной методики обучения иностранным языкам. *Вестн. Воронеж. гос. ун-та. Сер. Лингвистика и межкультурная коммуникация*. № 2. С. 65–83.

11. Галімска, І.І. & Галімський, В.О. (2021). Компетентнісний підхід до професійно-прикладної фізичної підготовки авіаційних фахівців. *Наукові записки. Серія: Педагогічні науки*. Кропивницький: РВВ ЦДПУ імені Володимира Винниченка, Випуск 192. 270 с.

12. Глузман, А.В. (1996). *Университетское педобразование: опыт системного исследования*. Монографія. Інститут педагогіки і психології проф. образования АПН України, Київ, 312 с.

13. Гончаренко, С.У. (2008). *Педагогічні дослідження: Методологічні поради молодим науковцям*. Київ-Вінниця: ДОВ «Вінниця» 267 с.

14. Гундрізер, В.Р. & Ланда, А.С. (1963). *Учебник английского языка: для ВТУЗОВ*. Издание 4-е, сокращенное. Москва Государственное издательство «Высшая школа», 367 с.

15. Гупан, Н.М. (2016). Проблеми хронології в сучасних історико-педагогічних дослідженнях. *Український педагогічний журнал*. № 1. С. 116–121.

16. Гурвич, П.Б. (1967). *Становление методики как науки. Вопросы методики преподавания иностранных языков*. Тула, Тульский государственный педагогический институт им. Л.Н. Толстого, 259 с.

17. *Енциклопедія Сучасної України*. [Електронна версія]: Редколегія: І.М. Дзюба, А.І. Жуковський, М.Г. Железняк та ін.; НАН України, НТШ. Київ: Інститут енциклопедичних досліджень НАН України. Вилучено з: <https://esu.com.ua>

18. Журбенко, Н.Л. & Шинкарева, А.И. (2018). Методика преподавания иностранных языков в неязыковых вузах с 50-х годов XX века по настоящее время. *Интернет-журнал «Мир науки»*, №3. Вилучено з: <https://mir-nauki.com/PDF/51PDMN318.pdf>.

19. *Загальноєвропейські Рекомендації з мовної освіти: вивчення, викладання, оцінювання.* (2003). Науковий редактор українського видання доктор пед. наук, проф. С.Ю. Ніколаєва. Київ, *Ленвіт*, 273 с.
20. Задкова, О. & Бродова, О. (2019). Особливості комунікативної взаємодії пілотів у процесі вирішення проблемних ситуацій як складова професійної надійності. *Вісник Національного авіаційного університету.* №12. С. 43–47.
21. Зацерковний, В.І. (2017). *Методологія наукових досліджень.* ВНДУ ім. М. Гоголя, Ніжин. 236 с.
22. Зимняя, И.А. (2003). Ключевые компетенции – новая парадигма результата образования. *Высшее образование сегодня.* № 5. С. 34–42.
23. Зимняя, И.А. (2004). *Ключевые компетентности как результативноцелевая основа компетентностного подхода в образовании: авторская версия.* Москва: Исслед. центр проблем качеств. подгот. спец., 40 с.
24. Иваненко, С.В. (2020). Методологическая основа концепции контроля изучения иностранных языков студентами неязыковых специальностей. *Вісник післядипломної освіти. «Серія «Педагогічні науки».* Випуск 10(39). С. 88–102.
25. Іщенко, М.П. (2012). *Соціально-політична енциклопедія.* Наукове видання: «ІнтролігаТОР», С. 389–390.
26. Кайдалов, Л. (2018). *Человеческий фактор в авиации – реальность и мифы.* Вилучено з: <https://www.aex.ru/docs/4/2018/12/19/2855/>
27. Камянова, Т.Г. (2014). Коммуникативная ценность системного похода к изучению иностранных языков. *Современная высшая школа: инновационный аспект.* № 1. С. 10–17.
28. Китайгородская, Г.А. (1986). *Методика интенсивного обучения иностранным языкам.* Учебное пособие. Высшая школа, Москва, 103 с.

29. Кміта, Є.В. (2005). *Методика навчання пілотів веденню радіообміну на міжнародних повітряних трасах в умовах дефіциту часу* (автореф. дис... канд. пед. наук), Національний аграрний ун-т. Київ, 20 с.

30. Ковтун, О.В. (2013). *Теоретико-методологічні засади формування професійного мовлення у майбутніх фахівців авіаційної галузі.*(автореф. дис... д-ра пед. наук). ПНПУ, Одеса, 44 с.

31. *Конвенція про міжнародну цивільну авіацію* (1944). Міжнародний документ від 07.12.1944. Вилучено з: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038?find=1&text=%D0%B1%D0%B5%D0%B7%D0%BF%D0%B5%D0%BA#Text

32. *Конспект лекцій з дисципліни «Методика навчання іноземних мов» : для студентів 5 курсу ф-ту «Референт-перекладач», які навчаються за спец.035 Філологія (Переклад).* Народна українська академія. Харків: Вид-во НУА, 2018. 64 с.

33. *Концепція Державної цільової програми безпеки польотів на період до 2015 року.* (2009) Розпорядження Кабінету Міністрів України від 5 березня 2009 р. № 273-р. Вилучено з: <https://www.kmu.gov.ua/npas/200890904>

34. Корбутяк, В.І. (2010). *Методологія системного підходу та наукових досліджень.* Навчальний посібник. Рівне: НУВГП, 2010. 176 с.

35. Крушельницька, О.В. (2006). *Методологія та організація наукових досліджень.* Навчальний посібник. Київ, Кондор, 206 с.

36. Лаврухіна, Т.В. (2012). *Формування ключових компетентностей майбутніх авіаційних диспетчерів як умова готовності до професійної діяльності. Актуальні проблеми соціології, психології, педагогіки.* Вип. 16. С. 168–174.

37. Лазарева, Ю.Е. (1971). *Первый Всероссийский семинар методистов по иностранным языкам.* ИЯШ. № 4., С. 87–89.

38. *Лингафон на уроке английского языка.* (1978). Пособие для учителей сред. школы. Москва, Просвещение, 143 с.

39. Маркова, А.К. (1993). *Психология труда учителя*. Книга для учителя. Москва: Просвещение, 192 с.

40. Макаров, Р. Н. (1988). *Методические рекомендации по физической психофизиологической подготовке летного и курсантского состава гражданской авиации*. Москва: Воздушный транспорт, 344 с.

41. *Методика навчання іноземних мов у загальноосвітніх навчальних закладах: теоретичні засади*. (2012). Навч. посіб. у схемах і таблицях. Запоріжжя: Вид-во ЗНУ, 115 с.

42. Миролубов, А.А. (2002). *История отечественной методики обучения иностранным языкам*. Москва: СТУПЕНИ, ИНФРА-М, 448 с

43. Мирончук, Н.М. (2020). *Теоретичні і методичні основи контекстної підготовки майбутніх викладачів вищої школи до самоорганізації у професійній діяльності* (дис... д-ра пед.наук. Житомир: держ. ун-т ім. Івана Франка. Житомир, 429 с.

44. Мокій, М.С. (2014). *Методологія наукових досліджень*. Вилучено з: https://stud.com.ua/51005/filosofiya/metodologiya_naukovih_doslidzhen

45. Нечепорук, Я.С. (2019). Англійська мова як одна із офіційних мов міжнародної організації цивільної авіації. *Наукові записки. Серія: Педагогічні науки*. Центральноукраїнський державний педагогічний університет імені Володимира Винниченка. С. 98–102.

46. Нечепорук, Я.С. (2021). Основні принципи викладання іноземної мови в авіаційних закладах освіти (середина ХХ ст. – початок ХХІ ст.). *Молодь і ринок*. №3 (189), С. 123–127.

47. *Об улучшении изучения иностранных языков*. (1961). Постановление Совета министров СССР от 27 мая 1961 года. СП СССР. 1961. № 9. С. 73–74.

48. *Об утверждении и введении в действие Наставления по производству полетов в гражданской авиации СССР*. (1985). Приказ, Министерство гражданской авиации СССР от 08.04.1985 № 77. Вилучено з:

<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0077400-5?find=1&text=%D1%8F%D0%B7%D1%8B%D0%BA#Text>

49. Осадчук, Н. (2020). Формування іншомовної компетентності майбутніх офіцерів збройних сил України в контексті акмеологічного підходу. *Нові технології навчання*. № 93 С. 162–170.

50. *Освітньо-професійна програма «Льотна експлуатація повітряних суден» першого (бакалаврського) рівня вищої освіти за спеціальністю 272 «Авіаційний транспорт» спеціалізація «Льотна експлуатація повітряних суден» галузі знань 27 «Транспорт»*. (2021). Київ: Національний авіаційний університет.

Вилучено

3:

https://nau.edu.ua/download/Quality%20Assurance_ukr/Projekti/%D0%86%D0%BD%D1%84%D0%BE%D1%80%D0%BC%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F%20%D1%89%D0%BE%D0%B4%D0%BE%20%D0%BE%D1%81%D0%B2%D1%96%D1%82%D0%BD%D1%96%D1%85%20%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%BC%202021/%D0%9E%D0%9F%D0%9F%20%D0%9B%D0%95.pdf

51. Паршуткина, Т.А. (2009). *Преемственность в обучении иностранным языкам в средней и высшей школах России в 60-е годы XX века*. (автореф. дис... канд. пед. наук.). Елец, 24 с.

52. Пассов, Е.И. (1991). *Коммуникативный метод обучения иноязычному говорению*. Москва: Просвещение, 223 с.

53. *Педагогіка вищої школи*. (2007). Навч. посібник за ред. З.Н. Курлянд. Київ, Знання, 495 с.

54. Півень, В.В. (2001). *Професійна підготовка пілота до ведення радіообміну на міжнародних повітряних трасах*. (автореф. дис... канд. пед. наук.). Українська інженерно-педагогічна Академія. Харків, 18 с.

55. Подмазин, С.И. (2000). *Личностно-ориентированное образование : Социально-философское исследование*. Запорожье: Просвіта, 250 с.

56. *Про Державну Національну програму «Освіта»* («Україна – XXI століття»): Постанова КМУ від 3 листопада 1993 р. № 896. Вилучено з: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896-93-%D0%BF#Text>

57. *Про освіту* (Закон України) від 05.09.2017 № 2145-VIII Вилучено з: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2145-19#Text>

58. Пухальська, Г.А. (2011). *Педагогічні умови формування комунікативної компетентності у майбутніх пілотів цивільної авіації*: автореф. дис. канд. пед. наук. Черкаський педагогічний університет, 19 с.

59. Равен, Дж. (2002). *Компетентность в современном обществе. Выявление, развитие и реализация*. Перевод с англ. «Когито-Центр», 396 с

60. *Рекомендации по программам обучения авиационному английскому языку*. (2010). Циркуляр ИКАО 323-AN/185. Канада, Монреаль: ИКАО. 86 с.

61. *Робоча програма обов'язкової навчальної дисципліни «Іноземна мова (англійська) галузі знань 27 «Транспорт», за спеціальністю 272 «Авіаційний транспорт»*. (2021). Харків, Національний аерокосмічний ім. М. Є. Жуковського «Харківський авіаційний інститут», Вилучено з: https://khai.edu/assets/files/robochi-programi/vibirkovi-disciplini/rp_b_inozemna-mova-anglijska-za-rivnyami-volodinnya-nmk-1-2021-1-kurs.pdf

62. *Руководство по внедрению требований ИКАО к владению языком* (2010). Doc. 9835 AN/453. 2-е изд. Канада, Монреаль: ИКАО.

63. *Руководство по внедрению требований ИКАО к владению языком* (2010). Doc. 9835 AN / 453. 1-е изд. Канада, Монреаль: ИКАО.

64. Сборник Приказы и инструкции Министерства просвещения РСФСР. (1955). № 38, 23 с.

65. Сборник Приказы и инструкции Министерства просвещения РСФСР. (1957). № 39, 26 с.

66. Сборник Приказы и инструкции Министерства просвещения РСФСР. (1959). № 40, 24 с.

67. *Силабус дисципліни «Англійська мова професійного спрямування» спеціальності 272 «Авіаційний транспорт» за ОПП «Льотна експлуатація повітряних суден».* (2021). Кропивницький: Льотна академія НАУ.

68. Сисоєва С.О., & Кристопчук, Т.Є. (2013). *Методологія науково-педагогічних досліджень.* Підручник.: Рівне, Волинські обереги, 360 с.

69. Скоробутов, Д. *История «Аэрофлота»: Часть 3. 1963–1973.* Вилучено з: <https://skorobutov.wordpress.com/2013/05/24/%d0%b8%d1%81%d1%82%d0%be%d1%80%d0%b8%d1%8f-%d0%b0%d1%8d%d1%80%d0%be%d1%84%d0%bb%d0%be%d1%82%d0%b0-%d1%87%d0%b0%d1%81%d1%82%d1%8c-2-2-1963-1973/>

70. *Словник іншомовних слів.* Вилучено з: <https://www.jnsm.com.ua/cgi-bin/u/book/sis.pl?Qry=%CA%EE%ED%F6%E5%EF%F6%B3%FF>

71. *Словник української мови в 11 томах.* (1978). АН Української РСР, Ін-т мовознав. ім. О.О. Потебні; редкол.: І. К. Білодід та ін. Київ: Наук. думка, Т. 9, 916 с.

72. Смокотин, В. (2011). *Всемирный язык: из опыта использования естественных языков для преодоления межъязыковых и межкультурных барьеров.* *Язык и культура.* № 2. С. 103–114.

73. *Совещание по вопросам улучшения преподавания иностранных языков (1958).* *Советская педагогика,* № 4, 147 с.

74. Соляр, Л. (2016). *Основні принципи та підходи філософської методології до формування етнокультурної компетентності майбутніх учителів музичного мистецтва.* *Науковий вісник МНУ.* № 2. С. 181–186.

75. Тарнавская, Т.В. (2007). *Методы обучения будущих авиадиспетчеров профессиональному английскому языку.* *Вісник НТУУ «КПІ».* Серія: Філософія. Психологія. Педагогіка. Київ, Вип. 2 (20). С. 134–138.

76. Тарнавська, Т.В. (2008). *Методика навчання майбутніх диспетчерів керуванню повітряним рухом в екстремальних ситуаціях на*

міжнародних повітряних трасах (автореф. дис... канд. пед. наук). [Електронний ресурс]. Українська інженерно-педагогічна академія. Харків, 20 с.

77. Теремінко, Л.Г. (2020). *Формування готовності до професійної мобільності майбутніх фахівців з інженерії програмного забезпечення*. (дис...канд. пед. наук). Національний авіаційний університет. Київ, 318 с.

78. Тихомиров, Д.О. (2020). Наукові методологічні підходи під час дослідження державної політики у сфері безпеки. *Підприємництво, господарство і право*. № 3. С. 230–235.

79. Уайзер, Г.М. & Климентенко, А.Д. (1965). *Развитие устной речи на английском языке. Пособие для учителя (V–VIII классы)*. Москва: Просвещение, 141 с.

80. *Философский энциклопедический словарь*, (1983). Советская энциклопедия. Москва, 836 с.

81. Фіцула, М.М. (2006). *Педагогіка вищої школи*. Навчальний посібник. Київ. «Академвидав», 352 с.

82. Хомский Н. (1972) *Аспекты теории синтаксиса*. Москва, 129 с.

83. Цехмістрова, Г.С. (2004). *Основи наукових досліджень*. Навчальний посібник. Київ: Видавничий Дім «Слово», 240 с.

84. Чернілевський, Д.В. (2010). *Методологія наукової діяльності*. Навчальний посібник. Вінниця: Вид-во АМСКП. 484 с.

85. Щерба, Л.В. (1974). *Преподавание иностранных языков в средней школе : общие вопросы методики*. Москва: Высш. шк., 113 с.

86. Ярова, О.Б. (2015). Концепт «ключові компетентності» в освітніх документах початкової школи країн Європейського Союзу. *«Молодий вчений»* № 2 (17). С. 155–158.

87. EUROCONTROL (2001), *Guidelines for Common Core Content and Training Objectives for air Traffic Controllers Training* (Phase 1: Revised).

88. International Civil Aviation Organization (2003), PANS-ATM (Document 4444).

89. Jack, C.R. & Theodore, S.R. (2007). *Approaches and Methods in Language Teaching*. Cambridge Language Teaching Library, 2nd Edition, Cambridge University Press.

90. *Learning: The Treasure Within, the Report to UNESCO of the International Commission on Education for the Twentyfirst Century*, (1996). Chaired by Jacques Delors. UNESCO, 266 p.

Архівні джерела:

Державний архів Кіровоградської області, Кропивницький

91. Ф. 7186 Оп. 2 Спр. 120 Сводные ведомости успеваемости курсантов за 1965 год. 107 арк.

92. Ф. 7186 Оп. 1 Спр. 20 Отчет об учебно-лётной работе школы за 1964 год. 46 арк.

93. Ф. 7186 Оп. 2 Спр. 798 Отчет о госбюджетной научно-исследовательской работе: «Разработка учебной программы по курсу английского языка. Специальности 1611 (специализация – лётная эксплуатация). 1979 год. 9 арк.

94. Ф. 7186 Оп. 3 Спр. 66 Программа по английскому языку для Специальности 1611 «Эксплуатация воздушного транспорта» (специализация – лётная эксплуатация) утверждённая 12.03.1981. 5 арк.

95. Ф. 7186 Оп. 2 Спр. 76 Научная конференция ШВЛП, 1997 год. 66 арк.

РОЗДІЛ 3. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ТА ТЕРМІНОЛОГІЧНИЙ АПАРАТ ДОСЛІДЖЕННЯ

3.1. Поняття «система підготовки» в галузі професійної авіаційної освіти та іншомовної підготовки як її складової

Для з'ясування сутності та завдань професійної підготовки авіаційних фахівців необхідно, перш за все, приділити увагу визначенню поняття «професійна підготовка», що міститься у науково-юридичній літературі.

Деякою мірою «система підготовки» в галузі професійної авіаційної освіти споріднена з процесом навчання (Рис 3.1.1). Навчання ж можна розглядати як процес безпосередньої передачі та засвоєння досвіду поколінь у взаємодії педагога та того, хто навчається (учень, студент, курсант). Як процес, навчання включає в себе дві частини:

- викладання – в ході якого здійснюється передача системи знань, умінь, навичок, досвіду тощо;
- вивчення – засвоєння досвіду через його сприйняття, осмислення, перетворення і застосування. Якщо ж представити навчання чи процес підготовки у вигляді певної системи, то слід включити в неї такі складові.

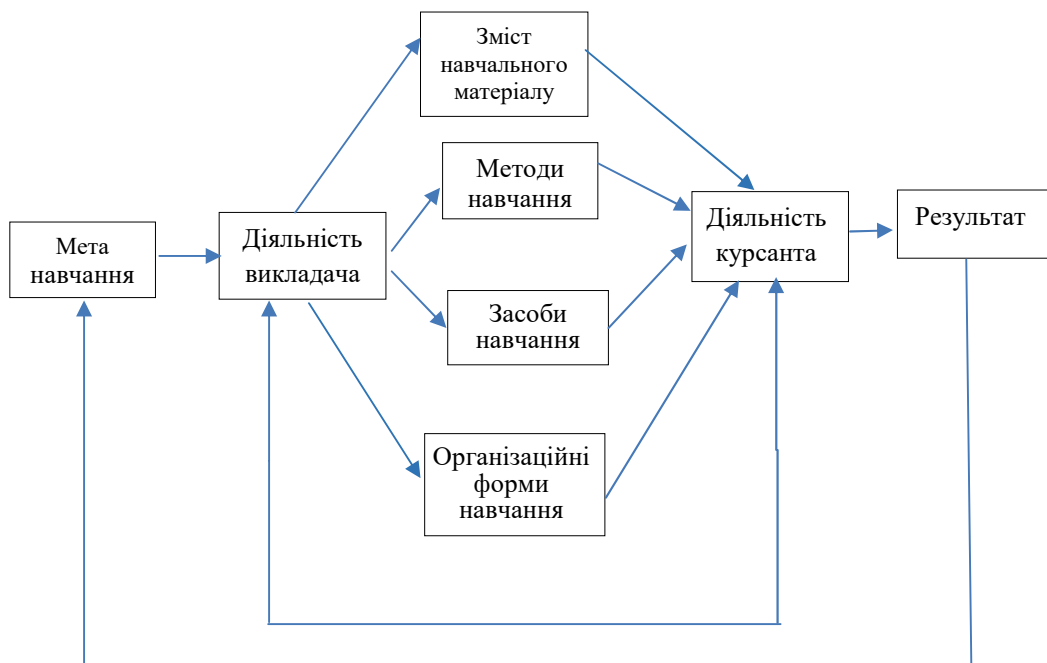


Рис. 3.1.1 Схема процесу навчання

Деякі науковці вважають, що професійна підготовка є засобом соціалізації та гармонізації відносин людини з природо-соціальним світом, опанування сучасної картини світу, розвитку національної самосвідомості людини; створення умов для набуття людиною широкої базової освіти, яка дозволяє швидко адаптуватися у соціумі; професіоналізації, як набуття професійної компетентності фахівця, оволодіння фундаментальними, прикладними знаннями, високою культурою організації та реалізації професійної діяльності; самореалізації, як набуття людиною вмінь продуктивної життєдіяльності, самоудосконалення [1, с. 283–294].

Цілком справедливою є думка В.В. Посметного, який вважає, що проблеми професіоналізму, як визначальної категорії професійної підготовки та умов, що його забезпечують, мають велике значення для існування і розвитку суспільства [32, с. 179–184].

Необхідно також пам'ятати, що саме під час професійної підготовки формуються стосунки особи, мотиви трудової і професійної діяльності, трудові установки, самооцінка, а також професійно важливі якості особи.

Якщо розглядати поняття «професійна підготовка» як процес психологічної підготовки до майбутньої професійної діяльності, то слід також охарактеризувати поняття «готовність», а саме: функціональну, особистісну й особистісно-діяльнісну. У функціональній площині готовність розглядають як короткочасний або довготривалий стан, у якому активізуються психічні функції; як уміння мобілізувати психічні та фізичні ресурси, які необхідні для успішного виконання діяльності; як установку, що передуює усвідомленій поведінці (М.Д. Левітов, Л.С. Нерсесян).

В особистісній площині готовність розглядають як вияв індивідуально-особистісних якостей, що зумовлений характером діяльності, як інтегративну стійку характеристику особистості, особистісне новоутворення. Так, В.А. Сластьонін, тлумачить готовність як інтегровану професійно важливу якість особистості; А.Ц. Пуні розглядає готовність як упевненість у своїх

силах та здатність керувати своїми діями; К.В. Рейда – як інтегративну якість.

Особистісно-діяльнісна площина розглядає готовність як вияв усіх сторін особистості в їх цілісності, що забезпечує можливість ефективного виконання діяльності, тобто акцентується на зв'язку особистісного та діяльнісного аспектів. У цій площині проблему досліджують М. Дяченко та Л. Кандибович. Формування готовності означає створення системи таких мотивів, відносин, установок, рис особистості, накопичення знань, умінь, навичок, які, активізуючись, забезпечують фахівцю можливість ефективно виконувати свої функції [13, с. 167].

Поняття «готовність» часто пов'язують з поняттям «підготовка». Вони досить взаємозалежні та зумовлені, тому що компоненти готовності фахівця багато в чому визначаються тим, яку він пройшов підготовку. Тому іноді готовність розглядають як інтегративну якість, що є метою або результатом процесу підготовки [46, с. 168].

На основі наведеного можна зазначити, що готовність є суттєвою передумовою цілеспрямованої діяльності, її регуляції, стійкості та ефективності; є складним явищем, цілісним утворенням, системою, між компонентами якої існує залежність; виражає загальну спрямованість суб'єкта на певну активність; є динамічним утворенням у своєму становленні, вона формується, розвивається, функціонує на різних рівнях організованості.

Готовність до діяльності – це комплекс якостей, знань, практичних навичок і вмінь, станів та відносин, необхідних для досягнення соціально й особистісно значущих цілей і результатів. Готовність до кожної діяльності характеризується певною сукупністю ознак, тобто її сутність певною мірою визначається змістовним контекстом прояву, специфікою діяльності, показником якої вона є [17, с. 19–25].

Професійна підготовка авіаційних фахівців є найважливішою ланкою загального процесу забезпечення безпеки і регулярності польотів в цивільній авіації. Останнім часом система професійної підготовки авіаційних спеціалістів дуже змінилась порівняно із тією, за якою готували радянські льотні навчальні заклади. Незважаючи на те, що Радянський Союз вступив до Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) ще у 1970 році, Україна приєдналась до її членства лише у 1992 році. Саме тоді здійснювалася робота, яка сприяла повноцінному входженню України до міжнародної авіатранспортної спільноти та виходу українських авіаперевізників на міжнародні ринки повітряних перевезень. Для цього забезпечено набуття членства у таких міжнародних авіаційних організаціях, як у 1992 році Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) International Civil Aviation Organization (ICAO); Європейська конференція цивільної авіації (ЄКЦА) European Civil Aviation Conference (ECAC) у 1999 році та Європейська організація з безпеки аеронавігації «Євроконтроль» European Organization for the safety of air navigation (Eurocontrol) у 2004 році.

Наразі Україна має широкі міжнародні зобов'язання за 39-ма міжнародними договорами у рамках міжнародного повітряного права (включаючи 28 під егідою ІКАО та 7 під егідою ЄВРОКОНТРОЛЮ), 70-ма двосторонніми міжурядовими угодами про повітряне сполучення, Угодою між Україною та ЄС про певні аспекти повітряного сполучення («горизонтальна угода»), та іншими міжнародними договорами України.

Додаток 1 до Чиказької конвенції про Міжнародну цивільну авіацію 1944 року досі визнає людину (авіаційного спеціаліста), як обов'язкову складову світової цивільної авіації. У документі йдеться: допоки повітряні перевезення будуть в змозі обійтися без пілотів та іншого льотного та наземного персоналу, основною гарантією ефективності та безпеки польотів завжди буде їхня кваліфікація, набуті навички до рівня їхньої професійної підготовки. Адекватна система підготовки персоналу та видачі свідоцтв

сприяє також зростанню довіри між державами, що уможлиблює міжнародне визнання та прийняття кваліфікації та свідоцтв особового складу та зміцнює віру в авіацію з боку пасажирів.

Черговий документ, що визначає пріоритетність іншомовної підготовки в загальній професійній діяльності авіаційних фахівців, – це Резолюція Асамблеї ІКАО. Розділ А37-10 «Володіння англійською мовою для ведення радіотелефонного зв'язку» зазначає, що для запобігання авіаційних подій ІКАО прийняла Положення щодо володіння іноземною мовою аби персонал служб управління повітряним рухом і пілоти вміли вести та розуміли радіотелефонні перемовини англійською мовою, включаючи вимоги щодо забезпечення обслуговування англійською мовою за запитом усіма наземними станціями, що обслуговують призначені аеропорти та маршрути. Розділ А37-10 зазначає, що Договірні держави роблять значні зусилля щодо виконання вимог до володіння мовою, визнаючи, що деякі Договірні держави стикаються зі значними труднощами у забезпеченні застосування вимог до володіння мовою, включаючи створення організаційних структур з мовної підготовки та атестації.

Резолюція визнає, що Договірні держави потребували додаткового часу для впровадження Положень щодо володіння мовою після офіційної дати його прийняття, беручи до уваги, що відповідно до статті 38 Конвенції будь-яка Договірна держава, яка вважає практично складним дотримання будь-яких міжнародних стандартів або процедур, зобов'язана негайноповідомити про це ІКАО.

Резолюція наполегливо рекомендує Договірним Державам:

- 1) використовувати стандартну фразеологію ІКАО у всіх ситуаціях, для яких вона призначена;
- 2) отримувати підтримку від Ради ІКАО у їхньому впровадженні вимог щодо володіння іноземною мовою;

3) надавати допомогу одне одному у реалізації вимог щодо володіння іноземною мовою;

4) які не забезпечили дотримання вимог щодо володіння мовою до дати початку застосування, розміщувати на веб-сайті ІКАО свої плани заходів щодо впровадження вимог до володіння мовою, включаючи, за необхідності, проміжні заходи щодо зниження ступеня ризику щодо пілотів, диспетчерів повітряного руху та операторів аеронавігаційних станцій, що беруть участь у обслуговуванні міжнародних польотів.

5) які не забезпечили повного дотримання до 5 березня 2011 року, продовжувати надсилати до ІКАО оновлювані на регулярній основі плани впровадження з викладом досягнутого прогресу у дотриманні термінів повного застосування;

6) закликає Договірні держави після 5 березня 2011 року використовувати гнучкий підхід до держав, які ще не дотримуються вимог щодо володіння іноземною мовою, але які мають певний прогрес згідно з наявними планами.

Стандарти та рекомендована практика щодо видачі свідоцтв членам льотного екіпажу (пілотам, бортінженерам), диспетчерам УПР та персоналу технічного обслуговування містяться в Додатку 1 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію. У відповідних керівництвах з навчання держави можуть знайти інструктивний матеріал щодо обсягу та змісту навчальних програм, які забезпечують впевненість у безпеці аеронавігації, що передбачається Конвенцією та Додатком 1. У цих посібниках міститься також інструктивний матеріал з підготовки додаткових категорій авіаційного персоналу, наприклад команд аеродромної аварійно-рятувальної служби, працівників із забезпечення польотів, операторів радіостанцій тощо.

Різноманітність та складність польотів, що виконуються сьогодні повітряними суднами, вимагають забезпечення захисту на випадок можливої повної відмови системи внаслідок людської помилки або виходу з ладу

одного з компонентів системи. Особливо важливою ланкою в ланцюзі здійснення польотів повітряних суден є людина, і за своєю природою ця ланка має найбільшу гнучкість і здатність змінюватися. Для мінімізації можливості людської помилки та підготовки персоналу, здатного вміло і кваліфіковано справлятися зі своїми завданнями, потрібна належна система навчання. У керівництві ІКАО з навчання та Додатку 1 дається опис різних навичок, необхідних для вироблення вміння виконувати різні види роботи, що дозволяє досягти професійної майстерності. Здібностям та обмеженим можливостям присвячена програма з людського фактору, в рамках якої державам надається інформація, необхідна їм для розробки відповідних програм підготовки та розширення їхньої поінформованості з цього важливого питання.

Мета ІКАО – підвищити безпеку польотів в авіації, забезпечуючи краще розуміння та облік державами значення людського фактора у цивільній авіації. Медичні стандарти, що містяться в Додатку, дозволяють на ранній стадії виявляти стани, що ведуть до можливих умов втрати працездатності та сприяють підтримці доброго загального стану здоров'я членів льотного екіпажу та диспетчерів УВС за допомогою проведення періодичних оглядів.

Видача свідоцтва – це акт видачі дозволу на провадження певної діяльності, виконання якої в будь-якому іншому випадку заборонено через те, що неналежне провадження такої діяльності може призвести до серйозних наслідків. Кандидат на отримання свідоцтва повинен відповідати певним вимогам, встановленим відповідно до складності виконуваної роботи. Іспит отримання свідоцтва служить довільною перевіркою фізичної придатності та рівня професійної підготовки, необхідні самостійної діяльності. Отже, для досягнення всебічної професійної компетентності важливо забезпечувати нерозривну єдність навчання та процесу видачі свідоцтв.

Одне з основних завдань ІКАО полягає в тому, щоб сприяти усуненню відмінностей у вимогах до видачі свідоцтв, та забезпечувати відповідність міжнародних стандартів у галузі видачі свідоцтв сьогоднішній практиці та можливим напрямам її розвитку в майбутньому. Це набуває особливої важливості, оскільки члени льотного екіпажу працюватимуть в умовах щільності повітряного руху, що постійно збільшується, і завантаженості повітряного простору, надзвичайного ускладнення схем польоту в районі аеродромів і підвищення складності обладнання, що вимагають швидшого реагування на зміну ситуації.

Закон України «Про освіту» зобов'язує освітні заклади України готувати авіаційний персонал відповідно до міжнародних вимог, які викладені в Додатку 1 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію «Випуск свідоцтв авіаційному персоналу», який містить стандарти та рекомендовану практику, що визначає мінімальні вимоги до рівня кваліфікації кандидатів на отримання свідоцтв членів льотного екіпажу. Залежно від прав, які отримують пілоти, ІКАО встановило шість видів свідоцтв:

- *пілот-любитель* (літак, вертоліт, дирижабль або повітряне судно з системою збільшення підйомної сили) (PPL – Private Pilot Licence);
- *пілот комерційної авіації* (літак, вертоліт, дирижабль або повітряний транспорт із системою збільшення підйомної сили) (CPL – Commercial Pilot Licence);
- *пілот багаточисельного екіпажу* (літак) (MPL – Multi-crew Pilot License);
- *лінійний пілот авіакомпанії* (літак, вертоліт або повітряне транспорт – але з системою збільшення підйомної сили) (ATPL – Airline Transport Pilot);
- *пілот-планерист*;
- *пілот вільного аеростата* [9, с. 34].

Виконувати функції другого пілота або командира повітряного судна в комерційних авіакомпаніях можуть лише власники свідоцтв «Пілот комерційної авіації», «Пілот багато чисельного екіпажу» та «Лінійний пілот авіакомпанії». В Україні вимоги до кандидатів на отримання свідоцтв пілота аналогічні вимогам Додатка 1 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію. Крім того, для забезпечення безпеки польотів в Україні були прийняті Авіаційні правила, які визначають та регулюють порядок діяльності авіації. Головними засадами авіаційних правил є положення Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та Додатки до неї.

Наразі, у зв'язку з інтенсивним освоєнням іноземних магістральних повітряних суден, якими управляють лише два члени екіпажу, особливо збільшились і вимоги до роботи пілотів цивільної авіації. Льотна експлуатація таких типів літаків має значні особливості та вимагає кардинально інших підходів у професійній підготовці авіаційних фахівців. Це інша логіка технології роботи екіпажу, висока автоматизація всіх етапів польоту та підвищена вимога щодо знань і володіння англійською мовою.

Незважаючи на те, що принципи першопочаткової льотної підготовки практично не змінилися за останні десятиріччя і залишаються доволі ефективними, сучасні умови вимагають модифікації традиційних підходів до професійної підготовки льотного складу.

Підготовка сучасного пілота цивільної авіації – це багатогранний та дуже дорогоцінний навчальний процес. На жаль, в Україні існують недоліки навчальних закладів в організації підготовки, а саме: перевантаженість завданнями з дисциплін не основного профілю; безсистемна організація навчального плану; недостатнє забезпечення навчальною літературою, а саме навчальні посібники, які були розроблені саме для пілотів; великий відрив між тим, що викладається на заняттях, і тим, що дійсно існує в авіаційних загонах; фонд бібліотеки не задовольняє вимоги часу; нестача нової інформації; курсант розглядається як пасивний об'єкт навчально-виховного

процесу, недостатній рівень педагогічної майстерності окремих науково-педагогічних працівників; не враховується рівень успішності курсантів під час організації самостійної підготовки, низька мотивація до навчально-пізнавальної діяльності; викладачів майже не цікавить думка курсантів; недостатнє використання комп'ютерних технологій; неврахування рівня підготовленості під час призначення на посади [36].

У даному розділі слід визначити поняття та роль професійної підготовки та іншомовної підготовки, як її складової, майбутніх авіаційних спеціалістів у системі льотної професійної освіти. Іншомовна підготовка в світлі льотної професійної освіти є чинником, що забезпечує успішну та безпечну роботу авіаційної галузі. Аналізуючи вплив минулих та сучасних педагогічних умов на освіту загалом та на її іншомовний сегмент, зокрема, ми визначаємо поняття «іншомовна підготовка» та розкриваємо роль процесуальних аспектів іншомовної підготовки у формуванні особистості майбутнього авіаційного фахівця.

Аналіз сучасної науково-педагогічної думки дав нам змогу визначитись з вибором ефективної концепції підготовки майбутніх авіаційних фахівців – це впровадження в навчальний процес основних ідей та технології особистісно-орієнтованого навчання [17]. Концептуальні основи щодо особистісно орієнтованого навчання розкрито в дослідженнях багатьох учених (К.О. Абульханова-Славська, О.Г. Асмолов та ін.).

Аналіз досліджень наукової думки з проблем підготовки фахівців різних галузей дає змогу до принципів ефективної організації сучасної професійної підготовки курсантів-пілотів зарахувати принципи професійної й індивідуально-особистісної спрямованості, інтегративності, права вибору, громадянського самовизначення, інноваційності та неперервності.

Таким чином, відповідно до визначених вихідних положень організації професійної підготовки й аналізу наукової літератури ми дійшли таких висновків щодо підготовки курсантів:

1) метою професійної підготовки курсантів є забезпечення якісно нового рівня їх компетентності щодо питань організації та проведення всіх видів підготовки на основі впровадження суб'єкт-суб'єктної парадигми;

2) зміст їх підготовки включає в себе сукупність загальних, професійних і ціннісних уявлень, понять, суджень, цінностей професійної діяльності пілотів і повинен включати такі компоненти: ціннісній, пізнавальний, діяльнісний, особистісний;

3) результативність системи підготовки курсантів визначається новоутвореннями, які відбуваються в наукових знаннях про сутність, закономірності, особливості, принципи, мету, завдання, зміст професійної діяльності та технології її здійснення. Основним показником результативності є професійна, психологічна й особистісна готовність курсантів до льотної діяльності [17].

Виходячи з викладених положень, можна обґрунтувати поняття «система підготовки майбутніх пілотів», під яким розуміємо комплекс змісту, методів і прийомів формування професійно значущих якостей, ефективних засобів, специфічних процесуальних принципів, методів і критеріїв оцінювання професійної готовності, функціонування яких детерміновано цілями професійної підготовки й принципами конструювання моделей процесу, які фокусують міжпредметні зв'язки та відносини у вирішенні педагогічних завдань такої підготовки. Зважаючи на динамічні зміни у сферах світової політики та економіки, розвиток електроніки та робототехніки, що призводить до активного впровадження автоматизованих систем управління на підприємствах виробників ракетно-космічної галузі та авіаційної промисловості, нового значення набуває професійна підготовка фахівців авіаційної галузі. Одним із основних її завдань стає не тільки формування всебічно розвиненої, здатної до прийняття нестандартних рішень в особливих умовах особистості, але й формування внутрішньої

готовності майбутнього спеціаліста до опанування професією та самореалізації.

Стандартизація підходів до організації навчального процесу функціонування вищої школи в Європейському Союзі та підвищення спроможності випускників закладів вищої освіти до працевлаштування – результат приєднання України до Болонського процесу у травні 2005 року, – спричинили необхідність розробки нової стратегії розвитку як кожного окремого закладу вищої освіти, так і реформування системи вищої освіти України загалом. Одним із результатів впровадження реформи стало прийняття Верховною Радою України низки законопроектів (Закон України «Про вищу освіту», 2014; Закон України «Про освіту», 2017), які встановили основні організаційно-правові та фінансові засади функціонування системи вищої освіти, посилили принципи автономії ЗВО та посприяли поєднанню освіти і науки з дотриманням принципів академічної доброчесності усіма учасниками освітнього процесу. Згідно з цими нормативними документами, основна мета професійної освіти полягає у побудові такого освітньо-інформаційного середовища, що сприятиме формуванню індивідуальної освітньої траєкторії в процесі підготовки кваліфікованих, компетентних, відповідальних, конкурентоспроможних фахівців, які здатні ефективно використовувати набуті знання і навички у майбутній професійній діяльності; водночас право на освіту гарантується незалежно від віку, статі, раси, громадянства, національності, а також інших обставин та ознак (Закон України «Про освіту», 2017).

Професійна підготовка – це цілеспрямований процес навчання реальних і потенційних працівників професійним знанням та вмінням з метою набуття навичок, необхідних для виконання професійних функцій. Цьому сприяють різні форми здобуття професійної освіти – навчання у вищих і спеціалізованих навчальних закладах освіти, стажування на курсах підвищення кваліфікації, удосконалення професійної майстерності на

виробництві. Потреби інноваційної вітчизняної економіки вимагають змін в освіті і професійній підготовці. Для того, щоб людина могла оновлювати знання і підвищувати рівень своєї освіти, необхідний для майбутньої професійної діяльності, потрібно створити систему, за якої випускники мали б можливість періодично повертатись у систему вищої освіти. Концепція «безперервної освіти», яку прийняли в 1996 р. міністри освіти країн Організації економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР), враховує нове бачення політики у сфері освіти та професійної підготовки як опори для розвитку на основі знань, умінь та навичок [42].

Г.А. Пухальська у своїх наукових доробках зазначає, що система розуміється як цілеспрямована та самокерована цілісність закономірно пов'язаних між собою компонентів, які сприяють отриманню інтегрального результату при оптимальній реалізації своїх функцій. Відповідно, педагогічна система підготовки майбутніх пілотів у ЗВО – це упорядкована певна кількість взаємопов'язаних структурних і функціональних компонентів педагогічного процесу, які активно взаємодіють між собою, виступають у взаємодії з оточенням як цілісне утворення та об'єднані єдністю керування і спільною метою – підготувати у професійному відношенні компетентну, всебічно підготовлену, творчу особистість майбутнього пілота цивільної авіації.

Визначення дефініцій понять «професійна підготовка курсантів», «стан професійної підготовки» науковець проводила через інтегральні категорії «компетентність» і «компетенції». Професійна підготовка курсантів-пілотів – це система, яка складається із взаємодоповнюючих елементів. Щодо поняття «професійна підготовка курсантів», то, на наш погляд, її можна розглядати у кількох аспектах. Ступінь готовності визначається ступенем відповідності компетентності пілота покладеним на нього компетенціям.

Поряд із вимогами, що містяться в нормативних документах Міжнародної організації цивільної авіації, певні вимоги до авіаційного

персоналу визначаються Стандартами вищої освіти бакалавра за спеціальністю 272 «Авіаційний транспорт» галузі знань 27 «Транспорт», затвердженими та введеними в дію Наказом Міністерства освіти і науки України від 18.11.2020 р. № 1436. Стандарт розроблено членами підкомісії № 276 «Транспорт» Науково-методичної комісії № 13 з транспорту та сервісу сектору вищої освіти Науково-методичної ради Міністерства освіти і науки України. Цей документ дозволяє виокремити компетенції, що були визначені державою для отримання Першого (бакалаврського) рівня за окремою спеціалізацією.

Стандарт вищої освіти містить компетентності, що визначають специфіку підготовки бакалаврів зі спеціальності 272 «Авіаційний транспорт» та результати навчання, які виражають що саме випускник повинен знати, розуміти та бути здатним виконувати після успішного завершення освітньої програми. Вони узгоджені між собою та відповідають дескрипторам Національної рамки кваліфікацій. Заклад вищої освіти самостійно визначає перелік дисциплін, практик та інших освітніх компонентів, необхідний для набуття означених Стандартом компетентностей. Наведений в Стандарті перелік компетентностей і результатів навчання не є вичерпним. Заклади вищої освіти при формуванні освітніх програм можуть вказувати додаткові компетентності і результати навчання. Заклад вищої освіти має право вводити додаткові форми атестації здобувачів вищої освіти [39].

В документі поданий перелік окремих компетенцій випускника за спеціальністю 272 «Авіаційний транспорт». Варто зазначити, що переважна більшість компетенцій, що зазначені у Стандарті спеціальності мають бути реалізовані і в умовах іншомовного середовища. Іншими словами авіаційний фахівець повинен ефективно проявляти інтегральну, загальну та спеціальну компетентності, використовуючи іноземну мову, адже спеціалізовані задачі і

практичні проблеми авіаційного спрямування можуть потребувати вирішення саме в англomовному середовищі з носіями мови.

Інтегральна компетентність включає в себе здатність розв'язувати складні спеціалізовані задачі та практичні проблеми у професійній діяльності у сфері авіаційного транспорту або у процесі подальшого навчання із застосуванням положень, теорій та методів природничих, технічних, інформаційних та соціально-економічних наук, що характеризується комплексністю та невизначеністю умов.

Загальні компетентності представлені більш широким переліком здатностей майбутніх авіаційних фахівців:

ЗК 01. Здатність спілкуватися державною мовою як усно, так і письмово

ЗК 02. Здатність спілкуватися іноземною мовою

ЗК 03. Навички використання інформаційних і комунікаційних технологій

ЗК 04. Здатність проведення досліджень на відповідному рівні

ЗК 05. Здатність розробляти та управляти проектами

ЗК 06. Прагнення до збереження навколишнього середовища

ЗК 07. Здатність працювати автономно

ЗК 08. Здатність працювати в команді

ЗК 09. Здатність до абстрактного мислення, аналізу та синтезу

ЗК 10. Здатність реалізувати свої права і обов'язки як члена суспільства, усвідомлювати цінності громадянського (вільного демократичного) суспільства та необхідність його сталого розвитку, верховенства права, прав і свобод людини і громадянина в Україні.

ЗК 11. Здатність зберігати та примножувати моральні, культурні, наукові цінності і досягнення суспільства на основі розуміння історії та закономірностей розвитку предметної області, її місця у загальній системі знань про природу і суспільство та у розвитку суспільства, техніки і

технологій, використовувати різні види та форми рухової активності для активного відпочинку та ведення здорового способу життя.

Спеціальні (фахові, предметні) компетентності:

СК 01. Здатність дотримуватися у професійній діяльності вимог міжнародних та національних нормативно-правових документів в галузі авіаційного транспорту, інструкцій та рекомендацій з експлуатації, ремонту та обслуговування об'єктів авіаційного транспорту та їх систем.

СК 02. Здатність аналізувати об'єкти авіаційного транспорту та їх складові, визначати вимоги до їх конструкції, параметрів та характеристик.

СК 03. Здатність здійснювати експериментальні дослідження та вимірювання параметрів та характеристик об'єктів авіаційного транспорту, їх агрегатів, систем та елементів.

СК 04. Здатність розробляти та впроваджувати технологічні процеси, технологічне устаткування і технологічне оснащення, засоби автоматизації та механізації при виробництві, експлуатації, ремонті та обслуговуванні об'єктів авіаційного транспорту, їх систем та елементів.

СК 05. Здатність розробляти та впроваджувати у виробництво технологічні процеси будівництва, експлуатації, ремонту та обслуговування об'єктів авіаційного транспорту, їх систем, оформлювати відповідну документацію, інструкції, правила та методики.

СК 06. Здатність розробляти з урахуванням безпечних умов використання, міцнісних, естетичних, ергономічних і економічних параметрів технічні завдання і технічні умови на проектування об'єктів авіаційного транспорту, його систем та окремих елементів; складати плани розміщення устаткування, технічного оснащення та організації робочих місць, розраховувати завантаження устаткування та показники якості продукції.

СК 07. Здатність аналізувати технологічні процеси виробництва й ремонту об'єктів авіаційного транспорту.

СК 08. Здатність організувати експлуатацію об'єктів авіаційного транспорту, їх систем та елементів, з обґрунтуванням структури управління експлуатацією, технічного обслуговування та ремонту.

СК 09. Здатність організувати виробничу діяльність структурних підрозділів авіаційних підприємств та заводів, малих колективів виконавців (бригад, дільниць, цеху), щодо виробництва, експлуатації, ремонту та обслуговування об'єктів авіаційного транспорту, їх систем та елементів, включаючи обґрунтування технології виробничих процесів.

СК 10. Здатність застосовувати методи та засоби технічних вимірювань, технічні регламенти, стандарти та інші нормативні документи при технічному діагностуванні об'єктів авіаційного транспорту, їх систем та елементів.

СК 11. Здатність застосовувати сучасні програмні засоби для розробки проектно-конструкторської та технологічної документації зі створення, експлуатації, ремонту та обслуговування об'єктів авіаційного транспорту, їх систем та елементів.

СК 12. Здатність організувати дію системи звітності та обліку (управлінського, статистичного, технологічного) роботи об'єктів та систем авіаційного транспорту, здійснювати діловодство, документування та управління якістю згідно нормативно-правових актів, інструкцій та методик.

СК 13. Здатність аналізувати техніко-економічні та експлуатаційні показники об'єктів авіаційного транспорту, їх систем та елементів з метою виявлення та усунення негативних чинників та підвищення ефективності виробничого процесу.

СК 14. Здатність організувати власну роботу, роботу підлеглих та підпорядкованих підрозділів відповідно до вимог охорони праці, техніки безпеки та протипожежної безпеки на об'єктах авіаційного транспорту при їх побудові, виробництві, експлуатації, технічному обслуговуванні та ремонті.

СК 15. Здатність організувати та виконувати взаємодію між

здіяними підрозділами та службами з експлуатації засобів авіаційного транспорту та наземного забезпечення польотів авіації відповідно до встановлених технічних регламентів.

СК 16. Здатність враховувати метеорологічні, кліматичні, сейсмічні та інші природні фактори при проектуванні, експлуатації, технічному обслуговуванні та ремонті об'єктів авіаційного транспорту.

Державний стандарт вищої освіти за спеціальністю 272 «Авіаційний транспорт» галузі знань 27 «Транспорт» також визначає перелік результатів навчання:

РН 01 Здійснювати професійну діяльність у соціальній взаємодії оснований на гуманістичних і етичних засадах.

РН 02 Вільно спілкуватися з професійних питань державною та іноземною мовами усно і письмово.

РН 03 Застосовувати сучасні інформаційні технології, технічну літературу, бази даних, інші ресурси та сучасні програмні засоби для розв'язання спеціалізованих складних задач авіаційного транспорту.

РН 04 Використовувати принципи формування трудових ресурсів, виявляти резерви та забезпечувати ефективність праці співробітників авіаційного транспорту.

РН 05 Дотримуватися норм спілкування у професійній взаємодії з колегами, керівництвом, ефективно працювати у команді.

РН 06 Аналізувати і обґрунтовувати соціальну значущість професійної діяльності для сталого розвитку країни.

РН 07 Використовувати інструменти демократичної правової держави в професійній та громадській діяльності.

РН 08 Застосовувати міжнародні та національні стандарти і практики в професійній діяльності.

РН 09 Аналізувати основні історичні етапи розвитку предметної області спеціальності.

PH 10 Знати основні положення нормативно-правових та законодавчих актів України у сфері авіаційного транспорту, інструкцій та рекомендацій експлуатації, ремонту та обслуговування об'єктів авіаційного транспорту, їх систем та елементів.

PH 11 Аналізувати побудову і функціонування об'єктів авіаційного транспорту, їх систем, елементів, фактори, що впливають на їхні характеристики та параметри.

PH 12 Визначати параметри об'єктів авіаційного транспорту, їх систем та елементів шляхом проведення вимірювального експерименту з оцінкою його результатів.

PH 13 Знати основні технологічні операції, технологічне устаткування, технологічне оснащення, засоби автоматизації та механізації що використовуються в експлуатації, ремонті та обслуговуванні об'єктів авіаційного транспорту, їх систем та елементів.

PH 14 Розробляти і впроваджувати у виробництво документацію щодо технологічних процесів будівництва, експлуатації, ремонту та обслуговування об'єктів авіаційного транспорту, їх систем та інших інструктивних вказівок, правил та методик.

PH 15 Знати особливості та вміти розробляти технічні завдання і технічні умови на проектування об'єктів авіаційного транспорту, його систем та окремих елементів; складати плани розміщення устаткування, технічного оснащення та організації робочих місць, розраховувати завантаження устаткування та показники якості продукції.

PH 16 Виконувати розрахунок основних характеристик та параметрів технологічних процесів виробництва й ремонту об'єктів авіаційного транспорту.

PH 17 Розуміти і вдосконалювати структуру управління експлуатацією, технічного обслуговування та ремонту об'єктів авіаційного транспорту, його систем та окремих елементів.

PH 18 Знати призначення, специфіку та вміти аналізувати роботу структурних підрозділів авіаційних підприємств та заводів, малих колективів виконавців (бригад, дільниць, цеху), щодо виробництва, експлуатації, ремонту та обслуговування об'єктів авіаційного транспорту, їх система елементів.

PH 19 Здійснювати технічне діагностування об'єктів авіаційного транспорту, їх систем та елементів, використовуючи ефективні засоби, відповідні технічні регламенти, стандарти та інші нормативні документи.

PH 20 Розробляти проектно-конструкторську та технологічну документацію зі створення, експлуатації, ремонту та обслуговування об'єктів авіаційного транспорту, їх систем та елементів використовуючи спеціалізовані сучасні програмні засоби.

PH 21 Знати та розраховувати основні показники звітності та обліку (управлінського, статистичного, бухгалтерського та фінансового) підприємства під час експлуатації та ремонту об'єктів та систем авіаційного транспорту.

PH 22 Розрахувати техніко-економічні та експлуатаційні показники об'єктів авіаційного транспорту, їх систем та елементів.

PH 23 Знати основні вимоги охорони праці, техніки безпеки, протипожежної безпеки та санітарно-гігієнічного режиму при здійсненні професійної діяльності.

PH 24 Вміти організовувати взаємодію між службами та підрозділами з експлуатації повітряних суден та наземного забезпечення польотів авіації в процесі виробничо-технологічної діяльності об'єктів авіаційного транспорту, приймати в ній безпосередню участь.

PH 25 Знати необхідні положення авіаційної метеорології та транспортної географії, вміти їх використовувати при проектуванні, експлуатації, технічному обслуговуванні та ремонті об'єктів авіаційного транспорту.

Слід зауважити, що досить узагальнений Результат навчання 02 «Вільно спілкуватися з професійних питань державною та іноземною мовами усно і письмово», насправді складається з багатьох інших Результатів навчання. Наприклад, РН 24 «Вміти організовувати взаємодію між службами та підрозділами з експлуатації повітряних суден та наземного забезпечення польотів авіації в процесі виробничо-технологічної діяльності об'єктів авіаційного транспорту, приймати в ній безпосередню участь» для авіаційного фахівця можна вважати успішним лише за умови володіння авіаційною англійською мовою не нижче Робочого рівня 4. Подібна ситуація складається і з іншими Результатами навчання зазначеного Стандарту, хоча вони і відокремлені від Результату 02.

Необхідність переходу льотної освіти на якісно новий рівень пов'язана із суттєвими трансформаціями функцій професійної діяльності майбутніх авіаційних фахівців, з урахуванням інтеграційних процесів, які визнаються сьогодні основною закономірністю розвитку педагогічної науки і освітньої практики. Все це зумовлює необхідність якісних змін у підготовці фахівців авіаційного профілю та потребу у формуванні нових професійних компетенцій. За таких умов проблема формування готовності майбутніх авіаційних фахівців до професійної комунікації набуває особливої актуальності, а її розв'язання потребує здійснення кардинальних змін у підготовці фахівців, зокрема, в організації процесу здобуття, засвоєння інтегрованих знань і набуття навичок їх застосування в практичній діяльності [16].

Ми погоджуємося з думкою О.Г. Каверіної, що вища технічна школа має бути не просто «кузнею кадрів», а центром культури, осередком гуманістичних знань і морального виховання. Досягнути цього можна за умови формування в технічних університетах певного гуманітарного середовища. Саме воно вирішальним чином впливає на розвиток особистості, яка усвідомлює сенс своєї діяльності, своє призначення. Головна мета і

призначення вищої технічної освіти у сучасній гуманітарній парадигмі полягає в осмисленні людиною свого місця у світі, в оволодінні способами взаємодії з ним. У зв'язку з цим навчально-виховний процес у вищих льотних навчальних закладах має відповідати історичному, інтегративному, філософсько-методологічному, соціальному критеріям. Студент має одержати не лише знання як такі, але й досягнути їх цілісний характер.

Слід зазначити, що професійна підготовка майбутніх авіаційних спеціалістів має розглядатися як цілісна система, що базується на органічному поєднанні традиційних та інноваційних засобів навчання за принципом їх взаємного доповнення. Важливим напрямом удосконалення професійної підготовки майбутнього авіаційного спеціаліста вважається прискорення розвитку академічних дисциплін, зміцнення їх міждисциплінарного спрямування, досягнення збалансованого когнітивного засвоєння випускниками не лише змісту освітніх програм, а й базових (ключових) навичок і компетенцій.

Інновації в авіаційній освіті передбачають створення найперспективніших умов розвитку науково-технічної творчості студентів і науково-технічних працівників, що займаються розробкою сучасних технічних систем і об'єктів [23].

Науковці наголошують на необхідності упровадження активних інформаційних, телекомунікаційних технологій у навчальний процес підготовки фахівців інженерних спеціальностей та застосуванні в усіх видах аудиторних занять (лекції, семінари, практичні, лабораторні), у системі контролю знань студентів тощо.

Професіоналізація (початкова 1–2 курси, основна 3–4 курси та поглиблена – магістратура) розглядається як процес формування системного набору професійно-значущих компетенцій, що збільшуються під час навчання у навчальному закладі вищої освіти. Для формування професійних компетенцій в іншомовній підготовці використовуються інноваційні освітні

технології (інтерактивні лекційно-семінарські курси, рольові та ситуаційні завдання, обговорення конкретних кейсів, організація тематичних конференцій та «круглих столів» та ін.).

Сучасні випускники вищих закладів освіти мають бути готові до професійної діяльності у високотехнологічному та конкурентному глобалізованому світі. В умовах глобалізації, інтеграції України у європейський та світовий простір ні в кого не виникає сумнівів, що для успішного співробітництва та взаємодії у світовому політичному, економічному, культурному, освітньому просторі необхідне знання іноземних мов, не лише для побутових потреб, але й для ефективного професійного спілкування. Коли процес формування інформаційного суспільства можна вважати завершеним, особливого значення набуває не сама інформація з тієї чи іншої галузі знань, а вміння зберігати і передавати цю інформацію, налагодити, за В.В. Краєвським, діалог двох мовних систем, забезпечуючи тим самим стабільний контакт різних знань, культур і національних традицій [21]. Це зумовлює нове бачення цілей іншомовної підготовки, зміну її статусу, посилення її ролі у системі вищої професійної освіти.

Аналіз наукової літератури показав, що останнім часом термін «іншомовна підготовка» активно увійшов до обігу в педагогічній теорії. Проте слід відзначити, що, хоча і чимало науковців користуються ним, зокрема, С.В. Айдарова, Р.О. Гришкова, Л.Я. Єлисеєва, А.О. Крилова та ін., чіткого визначення цього поняття не спостерігається. Нечітке визначення меж терміну призводить до того, що під поняттям «іншомовна підготовка» розуміють просто навчання іноземних мов, оскільки іншомовну підготовку ототожнюють з іншомовною освітою, яка також зазвичай зводиться лише до характеристики процесу навчання іноземної мови, що передбачає реалізацію різних цілей на різних етапах розвитку суспільства: практичних цілей у плані розвитку усного мовлення та читання, освітніх цілей, зіставлення іноземної

та рідної мов, опанування мовленнєвої діяльності, навчання іншомовного спілкування тощо. Термін «іншомовна освіта» ширший, і деякі дослідники, зокрема О.Б. Бігич, пропонували замінити ним термін «навчання іноземної мови», підкресливши тим самим відмінність цих понять за цілями і змістом [6].

Вживання терміну «іншомовна підготовка» в обговорюваній широкій інтерпретації, на нашу думку, по-перше, відповідає ситуації, коли перед вищими освітніми закладами стоїть завдання стимулювати здатність адаптуватися до умов глобалізованого інформаційного суспільства та прагнення до знань – навчати вчитися. По-друге, відповідає культурологічному підходові, який розглядається як тенденція переходу від техногенної цивілізації ХХ ст. до антропогенної цивілізації, руху суспільства до цивілізованості, відкритості і зумовлює зміну ціннісних орієнтацій з монокультурних на полікультурні, з суто знаннєво-технологічних на культуровідповідні, з авторитарних на особистісно орієнтовані [8]. Відповідно, є тенденція в педагогічній науці замінити назву навчального предмету «іноземна мова» на предмет «іншомовна підготовка», оскільки така назва, точніше відображає суть і завдання цієї освітньої дисципліни.

Теоретичні доробки вчених дають можливість виокремити основні характеристики іншомовної професійної підготовки майбутніх авіаційних фахівців, серед них: неперервність освіти, гнучкість навчальних курсів та програм, відповідність міжнародному рівню ІКАО і державним кваліфікаційним вимогам, поєднання науковості навчання з практичною реалізацією, цілісність педагогічного процесу, що базується на принципі професіоналізації і гуманізації та спрямований на формування іншомовної професійної компетентності студентів. Професійно-орієнтоване навчання іноземної мови розглядається як навчання, що в центр уваги ставить потреби студентів у вивченні іноземної мови з орієнтацією на особливості майбутньої професії, спеціальності. Таке навчання передбачає професійне спрямування

не лише змісту навчальних матеріалів, але й практичної діяльності, включаючи формування професійних навичок. Іншомовна професійна підготовка ще на стадії навчання дозволяє підвищити рівень підготовки авіаційного фахівця з фахових предметів за рахунок вивчення іноземної технічної літератури. Тобто іншомовна професійна підготовка – не лише кінцева мета підготовки майбутніх фахівців, але і дієвий інструмент цієї підготовки. Професійно-орієнтована іншомовна підготовка майбутніх авіаційних фахівців спрямована на: взаємодію викладачів і студентів у процесі навчання іноземної мови, що є джерелом інтенсивного саморозвитку студентів; інтеграцію процесів оволодіння професійно-орієнтованою іноземною мовою з розвитком особистісних якостей студентів, знанням культури країни носіїв мови, що вивчається та набуттям спеціальних навичок, які базуються на професійних і лінгвістичних знаннях; мотивацію навчання студентів; індивідуалізацію іншомовної підготовки студентів; впровадження інформаційно-комунікаційних технологій; використання міжпредметних зв'язків, автентичних матеріалів та моделювання комунікативних ситуацій, наближених до реальних; орієнтацію навчального процесу на активну самостійну роботу, що формує автономію студентів, створює умови для їхнього самовираження та саморозвитку [34].

Поняття «іншомовна освіта» – це цілісний, організований процес навчання, виховання і розвитку майбутніх фахівців у межах дисципліни «іноземна мова», що сприяє становленню досвіду творчої діяльності, духовному розвитку особистості та формуванню культури з урахуванням наряду підготовки. Інакше кажучи, іншомовна освіта передбачає навчання і виховання слухачів змістом і засобами іноземної мови, які позитивно впливають на їхнє професійне і культурне збагачення та творчий розвиток. Зміст іншомовної освіти повинен визначатися сучасними досягненнями в області лінгвістики, психології і психолінгвістики.

Специфіка іншомовної освіти полягає в тому, що майбутній фахівець оволодіває не тільки мовою іншого народу, але й вивчає найцінніше – культуру, яка має великий виховний потенціал. Виховний аспект іншомовної освіти спрямований, таким чином, на духовне збагачення й удосконалення особистості на ґрунті діалогу власної та іноземної культури. Отже, процес іншомовної освіти, по суті, включає чотири процеси: 1) пізнання, що направлене на оволодіння культурологічним змістом іншомовної культури, тобто культурою країни, фактами культури і мовою як частиною культури; 2) розвиток, направлений на оволодіння психологічним змістом іншомовної культури (здібності, психічні функції тощо); 3) виховання, що націлене на оволодіння педагогічним змістом іншомовної культури (етичний, моральний аспекти); 4) навчання, націлене на оволодіння соціальним змістом іншомовної культури, тобто мовними вміннями, які засвоюються як засоби спілкування в соціумі.

Враховуючи процеси Європейської інтеграції, які відбуваються в нашій країні, актуалізується важливість вивчення іноземної мови фахівцями різних галузей, що робить іншомовну підготовку студентів немовних спеціальностей одним із найважливіших компонентів вищої освіти. Адже комунікація іноземними мовами розглядається членами Європейської комісії, Ради Європи та Європейського парламенту як одна з ключових компетенцій, що формуються у процесі навчання. Беззаперечним є і той факт, що без володіння іноземними мовами майбутньому фахівцю неможливо реалізувати свою соціальну та професійну мобільність.

Слід зазначити, що сучасна підготовка майбутніх фахівців авіаційної галузі у вищих навчальних закладах покликана забезпечити отримання системних знань, напрацювання фахових умінь і навичок, що будуть становити основу компетентної підготовки та формування готовності до виконання професійних обов'язків. Основними професійними функціями фахівців авіаційної галузі є – забезпечення безпечного, регулярного і

впорядкованого руху повітряних судів. Цей вид професійної діяльності, в якій фахівець повинен дотримуватися всіх правил безпеки та забезпечувати чіткість у дотриманні правил та інструкцій не лише на рідній мові, а, насамперед, на міжнародній мові авіації – англійській.

Зазначимо, що проблеми іншомовної підготовки фахівців авіаційної сфери стали об'єктом досліджень провідних українських науковців: у працях Б.С. Алякринського, А.Б. Колосова, А.Ф. Пчелінова та інших представлено питання мовлення авіаційних операторів; О.М. Васякович дослідила проблему формування професійної готовності майбутніх авіадиспетчерів до ведення радіообміну у нестандартних ситуаціях [43]. Особливим доробком у питанні формування мовної компетентності майбутніх фахівців авіаційної галузі (пілоти та авіадиспетчери) визначаються дослідження О.В. Ковтун, в якому представлено теоретичні та методичні аспекти процесу професійної підготовки майбутніх працівників авіакомпаній [7]. Аби ґрунтовно дослідити поняття іншомовної підготовки в світі льотної професійної освіти слід, по-перше, теоретично узагальнити проблеми іншомовної підготовки майбутніх фахівців авіаційної галузі; окреслити специфіку іншомовної підготовки (принципи підбору змісту навчального матеріалу, визначення обов'язкового лексичного мінімуму, аудіювальна компетентність тощо) шляхом вивчення окремих методичних рекомендацій та формулювання висновків щодо перспективності запровадження сформульованих рекомендацій.

Загальною стратегією іншомовної освіти в Україні вважаються потреби сучасного суспільства і рівень розвитку лінгвістичної, психологічної та педагогічної науки. Ця стратегія включає передусім комунікативно-компетентнісний підхід, який визначає практичну мету навчання і вивчення іноземної мови, тобто оволодіння іншомовною інтракультурною комунікацією засобами розвитку інтракультурної комунікативної компетентності та її компонентів [68].

Відтак, на окрему увагу заслуговують окреслення особливостей здійснення іншомовної підготовки фахівців авіаційної галузі, конкретизація труднощів та окреслення етапності такої підготовки. Провідними методами у реалізації дослідження виступають: теоретичне узагальнення проблеми іншомовної підготовки майбутніх фахівців авіаційної галузі; окреслення специфіки іншомовної підготовки (питання відбору змісту навчального матеріалу, визначення лексичного мінімуму, аудіовальна компетентність тощо) шляхом розробки окремих методичних рекомендацій та формулювання висновків щодо перспективності запровадження сформульованих рекомендацій. Результати проведеного нами теоретико-методичного аналізу засвідчили, що ефективним механізмом реалізації завдань іншомовної підготовки майбутніх фахівців авіаційної галузі є формування комунікативної компетентності у контексті дисциплін гуманітарного циклу, зокрема іншомовного блоку (вивчення англійської, іспанської та інших іноземних мов), передбачає дотримання таких методичних рекомендацій: 1) результати навчання на кожному занятті повинні бути зорієнтовані на формування іншомовної комунікативної компетентності; 2) зміст навчальної іншомовної дисципліни має бути акцентованим на формуванні знань лексичного мінімуму майбутніх фахівців, який забезпечуватиме розуміння ними команд, вказівок, рекомендацій, професійних та технічних інструкцій тощо; 3) організація навчального процесу повинна забезпечувати постійну активну позицію студентів у навчанні через системне запровадження інтерактивних комунікативних технологій.

Незважаючи на те, що Рекомендації Ради Європи з мовної освіти впроваджувалися з однаковою інтенсивністю, основні реформи в Україні здійснювалися в таких сферах: – перегляд структури освітньої системи у світлі необхідності впровадження навчання іноземних мов впродовж життя; – реалізація у навчальних планах принципу CLIL (Content and Language

Integrated Learning), який визначає викладання одного предмета різними мовами, приділяючи увагу як розвитку професійних знань, так і рівням володіння мовою; – збільшення витрат на стажування викладачів іноземних мов і видавництво підручників; – перегляд навчальних планів, екзаменів та сертифікатів з метою приєднання до загальноєвропейської шкали оцінки рівнів володіння іноземними мовами, запровадженої Радою Європи; – участь в європейських програмах та заходах, що реалізуються Європейською Комісією та Радою Європи з метою огляду національних освітніх систем, розроблення необхідних для вивчення іноземних мов матеріалів і тестів. Основними принципами сучасної парадигми освіти з іноземних мов в Україні вважається: 1) комунікативна спрямованість; 2) особистісно-орієнтований підхід; 3) автономія слухачів; 4) інтегроване навчання мовних і мовленнєвих умінь (аудіювання, говоріння, читання і письма) [26].

Отже, на підставі аналізу наукових джерел визначено поняття «система підготовки авіаційних фахівців», «професійна підготовка авіаційних фахівців». Визначено поняття і роль іншомовної підготовки майбутніх авіаційних спеціалістів як складової їх професійної підготовки у системі льотної професійної освіти. Досліджено співвідношення понять «іншомовна підготовка» та «іншомовна освіта». Охарактеризовано міжнародні документи, що визначають пріоритетність іншомовної підготовки у загальній професійній діяльності авіаційних фахівців.

3.2. Теоретичні засади підходу *Language for Specific Purposes* в процесі виникнення і реалізації професійної іншомовної підготовки у льотних навчальних закладах

Процес іншомовної підготовки в льотних навчальних закладах загалом дуже об'ємний і багатоплановий. Важко уявити, що всі педагогічні принципи будуть рівнозначно важливими для процесу іншомовної підготовки. Під

принципами навчання слід вважати основні положення, що визначають характер процесу навчання, що формуються на основі обраного напрямку підходів. Чітко сформульовані принципи іншомовної підготовки допоможуть визначити її зміст, форми, методи і технології, що використовуються в цьому процесі.

Зарубіжні методисти наголошують на важливості *лінгвістичних, психологічних і дидактичних* чинників у процесі навчання іноземної мови, проте поняття «принцип навчання» не є базисною категорією зарубіжної методики і в даний час зустрічається доволі рідко в наукових публікаціях, ймовірно, через те, що воно передбачає домінуючу роль викладача в навчальному процесі, що відкидається сучасними методистами.

У вітчизняній і в зарубіжній методиці не існує єдиної думки щодо класифікації принципів іншомовної підготовки в цілому та в авіаційній професійній освіті, зокрема. Зазначені вище поняття розглядаються частіше в рамках лінгвістичних або психологічних основ навчання і не вважаються принципами, оскільки термін «принцип» найчастіше застосовується до дидактичних та методичних основ навчання.

Відомо, що зміст і характер системи навчання визначаються, перш за все, тими вихідними положеннями, які виступають її дидактичними принципами. Проблема класифікації принципів навчання є одним із центральних завдань сучасної педагогіки [29; 35; 38]

Оскільки основу інноваційної освітньої політики складають концептуальні базові та цільові принципи, то нова гілка лінгводидактики – професійна лінгводидактика, будучи міжгалузєвою педагогічною наукою, спирається як на специфічні лінгвопрофесійні принципи, так і на загальнопедагогічні принципи, що розглядатимуться як допоміжні.

Орієнтуючись на інноваційну концепцію А.М. Новікова [30] про дидактичне проектування на основі системи ідей, була висунута ідея про те,

що і професійна лінгводидактика повинна виходити з деякої номенклатури ідей:

- 1) ідея антропоцентризму;
- 2) ідея безперервного і випереджаючого характеру освіти;
- 3) ідея синергетики та інтегративності чинників освіти.

Іншими словами, взаємозалежності дидактичних принципів, потенціалу всіх навчальних дисциплін, діяльності викладача й курсанта, системи освіти і виробництва, системи освіти і соціального середовища, змісту і технології професійної підготовки, структури і функціонування вітчизняної й зарубіжної освіти.

При формуванні комплексу специфічних принципів використовувався комбінований підхід до відбору і розробки принципів професійної лінгводидактики.

До групи, підпорядкованої першій ідеї (антропоцентризму), ми відносимо такі принципи: формування орієнтованості на професійну діяльність, міжкультурності, обліку вікових особливостей курсантів, формування навчальної автономії і обліку індивідуальних траєкторій професійного розвитку (антропоцентричності).

З другою ідеєю (безперервного і випереджаючого характеру освіти) співвіднесені принципи іншомовної професіоналізації, випереджаючого професійного розвитку, моделювання квазіпрофесійної діяльності, модульності змісту підготовки, безперервності мовної підготовки, активної комунікативності, а також принцип багаторівневості іншомовної підготовки за стандартами ІСАО для майбутніх авіаційних спеціалістів в умовах диверсифікації навчального процесу в льотних навчальних закладах.

З ідеї синергетики та інтегративності чинників освіти впливають принципи обліку вимог соціально-професійного середовища, інтегративності, імпліцитності, комплексного формування професійної іншомовної компетентності, подвійної детермінації змісту підготовки,

функціональності професійної іншомовної підготовки, проблемності навчання, варіативності змісту і технологій навчання, інтернаціоналізації підготовки та гармонізації міжнародних вимог до результатів мовної підготовки, автентичності матеріалів і видів діяльності, цілісності педагогічного процесу, інтерактивності, селективності, елективності, взаємопов'язаного розвитку мовленнєвих умінь і принцип адекватності та автентичності навчальних матеріалів.

Слід зауважити, що наведена класифікація має відносний, не надто суворий характер, оскільки всі принципи взаємопов'язані і в «чистому» вигляді практично не можуть служити основою дидактичного проектування. У той же час, загальні лінгводидактичні принципи в умовах професійно орієнтованого навчання отримують нове, специфічне значення та застосування.

Отже, загальнодидактичні принципи педагогічної науки відображають положення, які використовуються під час навчання будь-якого предмету, професійної англійської мови також.

Принцип виховання і всебічного розвитку втілюється в навчальному процесі при такій його організації, коли учням/студентам/курсантам надається можливість проявити себе як особистість, всебічно і гармонійно розвиватися, удосконалювати свої здібності, в першу чергу в навчальній діяльності. Принцип виховання і всебічного розвитку ґрунтується на тому, що студент/курсант не має бути об'єктом в процесі діяльності навчання. Він має стати суб'єктом вмотивованої пізнавальної діяльності. Такої діяльності, яка б задовольняла інтереси того, хто навчається, викликала впевненість в своїх здібностях, задоволення і гордість за досягнуті успіхи, віру в подолання тимчасових труднощів, якщо такі виникнуть.

Принцип науковості і посиленої складності навчання передбачає відображення у навчальному матеріалі сучасних досягнень у відповідній галузі знань з урахуванням пізнавальних можливостей студентів.

Реалізуюючи цей дидактичний принцип, викладач має враховувати рівень сформованості інформаційної культури аудиторії, уміло визначати мету і завдання занять, відбирати обсяг навчального матеріалу такої складності, щоб він відповідав рівню готовності студентів/курсантів сприйняти цей матеріал і виконати певні завдання, бути активним пропагандистом досягнень в предметній галузі.

Принцип свідомості і творчої активності означає, що навчання має проходити в умовах, коли курсант/студент добре розуміє мету і зміст навчання, творчо ставиться до виконання усіх навчальних завдань, передбачуваних планом і перебігом заняття, а не бездумно, механічно виконує певний набір дій і операцій. Наслідками застосування цього принципу має бути розвиток пізнавальних здібностей учнів, свідоме володіння діяльністю навчання, стале набуття навичок і вмінь, рис самоконтролю. Існує багато тлумачень цього принципу, наприклад:

1) Свідомість полягає у свідомому зіставленні рідної та іноземної мов для більш глибокого розуміння їх структури.

2) Свідомість – це осмислення теорії та вміння застосовувати її на практиці.

3) Свідомість – це розуміння змісту висловлювання. «Відомості про будову мови слід узагальнювати на основі мовного матеріалу, який попередньо засвоєний практично» [47].

4) Свідомість – не тільки розуміння змісту висловлювання, а й усвідомлення в процесі оволодіння тих одиниць, з яких воно складається, і способів їх використання [5]

5) Свідомість полягає в розумінні того, чому треба вчитися [22].

У прихильників інтенсивного навчання іноземним мовам даний принцип отримує наступне визначення: «... він розглядається як ширший принцип, що передбачає оптимальне поєднання (різне на різних етапах навчання), усвідомлюваного і неусвідомлюваного в навчанні. Це поєднання

передбачає раціональне, усвідомлюване викладачем дозування операцій і дій, що відпрацьовуються під час іншомовної підготовки. Такий принцип під час іншомовної підготовки в льотних навчальних закладах відображається свідомою участю курсанта у процесі професійного спілкування, але він/вона не завжди і не цілком усвідомлюють свою участь у процесі засвоєння загальної мовної системи. Але цей факт не виключає з процесу іншомовної підготовки усвідомлення і аналіз мовної (граматичної) системи за допомогою викладача на певних етапах за допомогою тієї ж мовної комунікації.

Принцип активності. У навчанні іноземних мов принцип активності набуває важливу роль, оскільки оволодіння мовою, що вивчається, можливе в тому випадку, якщо кожен курсант є активним учасником процесу, якщо він залучений в мовну діяльність. У сучасній психології активність розглядається, як основна характеристика процесу пізнання. Активність виникає в певних умовах, і відповідно до теорії установки, курсант повинен відчувати потребу у вивченні іноземної мови і мати необхідні передумови для задоволення цієї потреби. В процесі професійної іншомовної підготовки слід розрізнати інтелектуальну, емоційну, мовну активності, які в сукупності здатні забезпечити сприятливі умови для оволодіння мовою в цілому.

Інтелектуальна активність під час іншомовної підготовки в льотних навчальних закладах досягається постановкою проблемних питань, які змушують курсантів подумати, проаналізувати, порівняти, узагальнити, підключити критичне мислення. Особливу роль має відіграти емоційна активність, яка проявляється в тому, що курсанти не байдужі до майбутньої професійної діяльності і якщо позитивні емоційні переживання забезпечують внутрішню, зовнішню активність, а отже, й успіх, то негативні емоційні переживання, невпевненість, страх загальмовують активність і погано позначаються на успіхах в процесі професійної іншомовної підготовки.

Однак, у певних категорій курсантів, наділених сильними волевими якостями, негативні емоції викликають незадоволення невиконаними

завданнями, можуть навпаки стимулювати активність в потрібному напрямку.

Особливо важливим є розвиток у курсантів льотних навчальних закладів ініціативної мовної поведінки, адже їх професійна діяльність безпосередньо пов'язана із необхідністю швидкого прийняття рішень, тому в процесі іншомовної підготовки курсанта необхідно перетворити із об'єкта у суб'єкт навчання. Аби ефективно опанувати іноземну мову необхідна практика у її застосуванні й раціональне використання часу, відведеного на іншомовну підготовку. Одним із шляхів підвищення активності курсанта є його безпосереднє залучення його до мовної активності та використання різних режимів роботи (робота в парах, індивідуальні виступи, інтерактивні вправи і т. п.).

Принцип наочності навчання і розвитку теоретичного мислення в сучасній системі освіти набуває особливого значення. Рівень розвитку технічних засобів навчання та інформатизації суспільства вимагають від викладача безумовного використання під час занять дидактично обґрунтованого застосування засобів наочності, а краще – моделювання під час вивчення навчального матеріалу, явищ, ситуацій. Реалізація цього принципу має посилити емоційний вплив на студентів/курсантів, підвищити рівень доступності вивчення матеріалу, сприяти розвитку теоретичного мислення.

Принцип наочності впливає із сутності процесу сприйняття, осмислення і узагальнення матеріалу курсантом. Під наочністю розуміється спеціально організоване подання мовного матеріалу і його вживання в мові, з метою надання допомоги учням усвідомити цей матеріал. Принципова вимога до принципу наочності це використання фото, зображень предметів або ж безпосередньо предмети. Такий метод є дуже важливим для викладання професійної англійської мови в льотних навчальних закладах, адже процес вивчення технічного обладнання літаків, його правильного

перекладу і зовнішнього вигляду та принципу роботи, залежить від правильного уявлення про них. Але визначні дидактики кажуть, що принцип наочності передбачає сприйняття досліджуваного явища, але він не має зводитись лише до демонстрації предметів або ж їх зображень. Є.І. Пасов вважає, що мовна наочність повинна реалізовуватися наступними шляхами:

- 1) постійна мовна діяльність курсантів на заняттях з іноземної мови;
- 2) рідна мова викладача на занятті має бути повністю замінена на іноземну, крім випадків, коли треба пояснити інформацію, але не на постійній основі;
- 3) газети і журнали;
- 4) радіопередачі і телепередачі, відеофільми, кінофільми і мультиплікаційні фільми;
- 5) гуртки;
- 6) аудіо записи для самостійної роботи;
- 7) технічна література для додаткового читання за спеціальностями.

У сукупності всі ці елементи створять якраз те іншомовне середовище, яке і забезпечить мовну наочність. Така наочність, безумовно, не виключає ілюстративну наочність. Але мова йде про те, що на першому плані повинна бути мовна наочність. В якості допоміжних засобів можуть використовуватися художні та документальні фільми, предмети, обладнання та принцип їх роботи.

Принцип послідовності і системності навчання передбачає системний підхід як до відбору, формування, викладання навчального матеріалу і, загалом, до організації всього навчального процесу, так і до побудови системи дій студентів/курсантів щодо засвоєння навчального матеріалу. Головним у цьому принципі можна вважати логічну побудову змісту заняття, структурування і виділення основних понять і зв'язків між ними, послідовність подання навчального матеріалу у формі циклічності, обґрунтована послідовність видів занять і етапів освітнього процесу.

Принцип переходу від навчання до самоосвіти передбачає свідоме ставлення студента/курсанта до свого навчання в позакласний час, коли він розуміє необхідність такої діяльності, самостійно ставить завдання, планує і організує процес самостійного навчання, здійснює самоконтроль і самооцінку своєї діяльності. Цей принцип покладено в основу дистанційного навчання, яке може продовжуватися роками. Цей принцип вважається найбільш актуальним для майбутніх авіаційних фахівців, адже саме їх професія вимагає високої здатності до самоосвіти та дистанційного навчання. Наприклад, пілот два рази на рік підтверджує свої професійні навички на тренажері, відпрацьовуючи найскладніші ситуації під час зльоту, польоту та посадки.

Принцип зв'язку навчання з життям, або зв'язку теорії з практикою треба сприймати як єдине і нероздільне в системі набуття знань, навичок, умінь. Реалізація цього принципу має не тільки поєднати теоретичне і практичне навчання, але й забезпечити їх взаємовплив і взаємопроникнення. В навчальному процесі практика виступає в поєднанні двох начал: як джерело знань і як засіб перевірки правильності знань, що підтверджує тезис про практику як критерій істини.

Принцип міцності результатів навчання і системності знань передбачає перш за все засвоєння і запам'ятовування найбільш загальних принципів, а не наукових дрібниць або часткових характеристик процесів і явищ, що вивчаються. Знання набуваються учнем для їх практичного застосування, для формування наукового світогляду, для подальшого використання в самостійній роботі. Тому міцність результатів навчання визначається системністю їх отримання, змістовністю навчального матеріалу, підвищенням внутрішньої мотивації студента/курсанта, мобілізацією мислення і почуттів, що сприяють запам'ятовуванню, виконанням творчих завдань, систематичністю контролю знань вивченого матеріалу.

Принципи розвивального навчання передбачають залучення таких

організаційних форм, концепцій і методів навчальної діяльності, які спрямовані на всебічний розвиток індивідуальних здібностей студентів/курсантів.

У процесі навчання льотного складу та диспетчерів УПР з метою досягнення і підтримки робочого рівня (четвертого) можуть бути ефективними за умови застосування різних підходів. Існують різноманітні аспекти, які слід враховувати при визначенні найкращого варіанту навчання для певної (конкретної) спеціалізації. Кожен навчальний заклад або ж постачальних освітніх послуг у сфері авіаційної іншомовної підготовки під час розробки і складання своїх навчальних програм повинні бути готові пояснити рішення, прийняті ними щодо використання того чи іншого освітнього принципу і підходу.

У документі Doc 9835 рекомендується використання змістовно-орієнтованого навчання авіаційної англійської мови, що забезпечує ефективність засвоєння, адекватність предметно-понятійного змісту, мотивацію й економічність. Загальновідомо, що чим ближче предметний зміст курсу до реальних ситуацій, дій, функцій і предметів, з якими слухачі стикаються у своїй професійній діяльності, тим більш ефективні і дієві навчальні матеріали курсу.

Однак незалежно від змісту і предмета, обраних в якості рушійної сили навчального процесу, вони завжди повинні обґрунтовані і наочно співвідноситися з ситуаціями професійної діяльності.

На додаток до цього предметний зміст курсу незалежно від рівня володіння мовою має подаватися в логічній послідовності – від простого до складного.

Вивчення іноземної мови майбутніми спеціалістами різних галузей у закладах вищої освіти наразі побудовано на загально визначених міжнародних стандартах. Наразі класифікація Загальноєвропейської шкали мовної компетенції (The Common European Framework of Reference for

Languages: Learning, Teaching, Assessment, CEFR або CEF) – розроблена спеціально для точного визначення володіння європейськими мовами, включаючи англійську, як іноземними.

Шкала CEFR була створена Радою Європи в рамках проекту «Вивчення мов для європейського громадянства» у 1989 – 1996 роках. Головною метою такої класифікації було надати методичні рекомендації тим, хто вивчає іноземні мови, як європейські, так, у перспективі, й світові.

Рівні володіння англійською мовою поділяються на шість груп в залежності від об'єму знань і мовленнєвих навичок.

Рівень A1. Breakthrough or beginner

«Прорив» або початковий рівень англійської мови. Словниковий запас менший за 1500 слів. Володіючи цим рівнем ви можете:

- розуміти і використовувати повсякденні вирази, основні фрази, що забезпечують базові потреби;
- самостійно представлятись англійською мовою та представляти інших;
- ставити елементарні питання на побутову тематику (про місце проживання, друзях і знайомих тощо) і відповідати на них;
- взаємодіяти на базовому рівні англійської мови, у разі якщо носій мови (співрозмовник) говорить повільно, чітко і готовий допомогти у встановленні успішної комунікації;
- розуміти короткі (1-2 фрази) написи англійською мовою з ілюстраціями (листівки, дорожні знаки, короткі пояснення, реклами, оголошення).

Рівень A2. Way stage or elementary

«Продовження шляху» або елементарний рівень англійської мови. Словниковий запас 1500-2500 слів. Володіючи рівнем A2 ви зможете:

- розуміти висловлювання, які стосуються найбільш нагальних аспектів життя (розповідь про себе і про сім'ю, працевлаштування, покупки);
- запитати дорогу (як пройти з пункту А в пункт В) і зрозуміти відповідь;
- порозумітися англійською мовою в простих побутових ситуаціях, що вимагають прямого обміну інформацією на знайомі вам теми;
- розповісти англійською, хто ви такий, де живете і з ким спілкуєтеся, висловити свої базові потреби;
- зрозуміти суть англомовних телерепортажів в супроводі відеоряду і субтитрів;
- прочитати і зрозуміти елементарний лист англійською мовою (замовлення, підтвердження замовлення, короткі нескладні особисті листи).

Рівень B1. Threshold or intermediate

«Пороговий» або середній рівень володіння англійською мовою.

Словниковий запас 2750 – 3250 слів. На цьому рівні ви зможете:

- правильно розуміти сутність висловлювань на знайомі вам теми (робота, школа, відпочинок тощо);
- порозумітися англійською в більшості ситуацій, що виникають під час подорожі в англомовну країну;
- описати враження, події, мрії, надії і прагнення, коротко викласти і обґрунтувати свою думку;
- дивитися англомовні фільми в оригіналі, але часом здогадуватись про те, що відбувається лише по зображенню на екрані;
- прочитати найпростішу інструкцію, а також рекламні брошури, листи, короткі офіційні документи;

- написати зв'язне повідомлення (есе, лист, інструкцію) англійською мовою на знайому або цікаву вам тематику.

Рівень B2. Vantage or upper intermediate

«Перевага» або середньо-продвинутий рівень володіння англійською мовою. Словниковий запас 3250 – 3750 слів. Цей рівень дає можливість:

- зрозуміти зміст складного тексту на конкретну або абстрактну тему, підтримати докладну бесіду англійською мовою на тему вашої професійної спеціалізації;
- вільно спілкуватися англійською на абстрактні теми, взаємодіяти з носіями мови без напруги для кожної зі сторін;
- вибудовувати зрозумілі і докладні висловлювання з широкого кола питань;
- викласти свій погляд на проблему, вказати на переваги і недоліки різних варіантів її вирішення;
- дивитися більшість англомовних телепрограм: інтерв'ю, репортажі, ток-шоу, прями трансляції;
- написати зв'язне повідомлення (есе, лист) на незнайому вам тематику.

Рівень C1. Effective operational proficiency or advanced

Рівень ефективного функціонування або продвинутий рівень володіння англійською мовою. Словниковий запас 3750 – 4500 слів. Володіючи цим рівнем можливо:

- зрозуміти складні і довгі тексти на найрізноманітніші теми, розпізнати прихований зміст сказаного;
- висловлюватись вільно і спонтанно, без явних труднощів з підбором слів і виразів;
- гнучко і ефективно використовувати мову в соціальній, науковій та професійній діяльності;

- розуміти неадаптовані фільми з великою кількістю сленгу та ідіом;
- писати чіткі добре структуровані докладні тексти на складні теми, демонструючи володіння прийомами структурування і надання тексту зв'язності;
- підтримувати ефективне листування англійською мовою.

Рівень C2. Mastery or proficiency

Досконале володіння. Словниковий запас від 4500 слів і більше. Маючи рівень C2 можна:

- розуміти практично все почуте і прочитане;
- узагальнити інформацію з різних усних і письмових джерел, оформити доводи і думки у вигляді зв'язного тексту;
- говорити на будь-яку тему без підготовки, точно і без труднощів висловлюючи свою думку, розрізняючи найменші відтінки значень навіть в найскладніших ситуаціях (Інформація щодо об'єму словникового запасу представлена на основі даних Vocabulary size and the CEFR (Milton and Alexiou 2009)).

Таблиця 3.2.1

**Відповідності балів основних міжнародних екзаменів
на знання англійської мови**

Рівень англійської мови	CEFR	IELTS	TOEFL iBT	TOEFL PBT	Cambridge Tests	Система оцінок СРСР
Proficiency Досконалий	C2	9.0 8.5			CPE Proficiency	
Advanced Продвинутий	C1	8.0 7.5 7.0	110-120	637-677	CAE Advanced	
Upper-Intermediate Середньо-продвинутий	B2	6.5 6.0 5.5	87-109	567-636	FCE First	

Продовження таблиці 3.2.1

Intermediate Середній	B1	5.0 4.5 4.0	57-86	487-566	PET Preliminary	5 4
Elementary Елементарний	A2	3.5 3.0	40-56	433-486	KET Key	3
Beginner Початковий	A1	2.5. 2.0	0-39	310-434		
Starter Стартовий	A0	1.0				

Загальною метою типових програм викладання англійської мови для професійного спілкування (далі програма АМПС) є формування у студентів/курсантів професійних мовних компетенцій, що сприяють їхньому ефективному функціонуванню у культурному розмаїтті навчального та професійного середовищ. Як правило програми АМПС розраховані на: 1) керівників освіти, оскільки у програмі встановлюються національні стандарти викладання/вивчення мов в Україні, що відповідають міжнародним стандартам; 2) викладачів вищих навчальних закладів, так як програма є корисним ресурсом і надає практичні рекомендації щодо розробки навчальних планів/курсів; 3) розробників матеріалів, оскільки вона є основою для розробки матеріалів АМПС; 4) розробників тестів/екзаменаторів, оскільки вона надає рекомендації щодо оцінки та чіткого опису професійних мовних компетенцій, що можуть визнаватися та використовуватися як в Україні, так і в Європі; 5) студентів, оскільки містить у собі рекомендації для організації самонавчання та самооцінки.

Розробка нової програми АМПС відповідає радикальним змінам, що здійснюються в національній системі вищої освіти в Україні, які було започатковано процесом інтеграції країни в європейський простір вищої освіти. На основі принципів інтернаціоналізму, плюралінгвізму, демократії, рівноправності та інновацій програма АМПС:

- встановлює національні параметри викладання та вивчення, що відповідають міжнародно визнаним стандартам, описаним у Загальноєвропейських Рекомендаціях з мовної освіти (ЗЄР, 2001 р.);
- є багатовимірною і модульною за своєю структурою та організацією; забезпечує стандартизовану базу для розробки університетських курсів і планів у відповідності до професійних потреб студентів та очікувань суспільства;
- сприяє мобільності студентів та їхній конкурентноздатності на ринку праці;
- заохочує до навчання впродовж усього життя та до самостійності у вивченні мов;
- посилює привабливість та конкурентноздатність вищої освіти в Україні шляхом надання прозорості та гнучкої системи викладання/вивчення мов.

Програма АМПС є загальною за характером і може використовуватися для цілої низки спеціальностей. Її зміст відбирався на основі аналізу національних та міжнародних навчальних стандартів, професійних вимог та потреб студентів. Програма має практичне спрямування, висуваючи пропозицію щодо набуття студентами професійної та функціональної комунікативної компетенції у користуванні англійською мовою. Це здійснюється шляхом інтеграції мовленнєвих умінь та мовних знань в рамках тематичного і ситуативного контексту відповідно до академічної та професійної сфер студента. Такі загальні сфери й ситуації, що пов'язані з роботою, визначають різні типи мовної поведінки. Цілі програми АМПС служать ресурсом для розробників навчальних планів, авторів навчальних матеріалів та екзаменаторів. Цілі загального характеру конкретизовано для рівнів володіння мовою (РВМ) В1, В2 та С1. Вони є спільними з цілями, які викладені в Загальноєвропейських Рекомендаціях з мовної освіти (ЗЄР), та з цілями, що визначені в Українських кваліфікаційних стандартах. Перш ніж

розробляти власні навчальні плани АМПС та навчальні матеріали, окремі ЗВО, факультети і кафедри повинні провести ретельний аналіз потреб. Оцінка кінцевих результатів навчання повинна базуватися на цілях, визначених програмою АМПС, після їх адаптації до конкретних академічних та професійних умов ЗВО, факультету, кафедри з метою задоволення конкретних потреб своїх студентів. Програма АМПС дозволяє розробляти навчальні модулі, що відповідатимуть вимогам національної кредитно-модульної системи, яку було запроваджено у вищій освіті як передумову для приєднання України до Болонського процесу. Самоосвіта вважається невід'ємною частиною усіх навчальних курсів АМПС і їй приділяється особлива увага у програмі АМПС. Програма АМПС надає викладачам інструменти для розробки змістових дескрипторів, які служитимуть надійним критерієм оцінки. Дескриптори можуть також використовуватися як основа для розробки мовного портфеля для професійного спілкування, який є інструментом документального оформлення та оцінки індивідуальних мовленнєвих умінь студентів.

Незважаючи на наявність визнаних в міжнародному масштабі органів, що надають акредитацію освітнім закладам, у яких викладають англійську мову як іноземну, та атестаційні свідоцтва вчителям англійської мови як іноземної, система акредитації та атестації освітніх закладів і вчителів, які розробляють методики та викладають авіаційну англійську мову відсутня. Подібно до тестування на володіння авіаційною англійською, її викладання та навчання залишається нерегульованою сферою професійної діяльності.

Тим не менш, певні досягнення у стандартизації та систематизації процесу вивчення авіаційної англійської мови все ж таки існують. Авіаційній англійській мові притаманні свої конкретні задачі, зміст критерії володіння мовою, умови її застосування, а також наступні професійні особливості, що відрізняють її від вивчення в будь-якій іншій професійній галузі:

- це мова призначена для забезпечення зв'язку (обміну сповіщень) між пілотом і диспетчером управління повітряним рухом (УПР);
- зазначеній мові притаманні доволі специфічна лексика, вирази і функції;
- кінцевим критерієм оцінки володіння цією мовою є комунікативна компетентність, а не лінгвістична правильність;
- обмін повідомленнями здійснюється в усній формі й часто за відсутністю візуального контакту;
- питання обміну повідомленням може не тільки впливати на безпеку пасажирів і окремих авіаперевізників, але й серйозно впливати на економіку всіх осіб, що задіяні в галузі авіаперевезень – як у вигляді безпосередніх витрат на навчання та тестування, так і у вигляді непрямого впливу на підбір і комплектування кадрів.

В умовах відсутності якої-небудь системи акредитації, підтвердження і атестації освітніх закладів та вчителів, які розробляють і здійснюють навчання авіаційної англійської мови, були підготовлені справжні «Рекомендації за програмами навчання авіаційної англійської мови» з метою сприяння авіаційному співтовариству у виборі і найманні постачальників освітніх послуг з авіаційної англійської мови та встановлення відповідних стандартів належної практики, що регламентують їх діяльність.

Загальновідомо, що чим ближчий предметний зміст курсу до реальних ситуацій, дій, функцій з якими слухачі стикаються у своїй професійній діяльності, тим більш ефективні і дієві навчальні матеріали курсу. Однак незалежно від змісту і предмета, обраних в якості рушійної сили навчального процесу, вони завжди повинні обґрунтовано і наочно співвідноситися з ситуаціями професійної діяльності. До того ж предметний зміст курсу незалежно від рівня володіння мовою має подаватися в логічній послідовності – від простого до складного.

В контексті радіообміну льотний склад і диспетчери УПР – це дві сторони медалі. Однак їх інтереси, спеціальні знання і різноманітність ситуацій, в яких вони опиняються, різні; саме тому може виявитися кращим використання для кожної групи різних навчальних матеріалів і методики викладання курсу.

Наприклад, під час навчання льотного складу авіаційної англійської мови може виявитися більш доречним розгляд широкого діапазону робочих ситуацій, підбору слів, виразів і варіантів мовної поведінки, оскільки членам екіпажу доводиться взаємодіяти також і один з одним і більш докладно описувати умови польоту. З іншого боку, під час навчання диспетчерів слід більше уваги приділяти мові, що використовується в процесі організації повітряного руху та під час взаємодії з аварійними службами.

Вимоги ІКАО до володіння мовою поширюються на мовне спілкування. У тлумаченнях мовних умінь і навичок зазначено, що: «Професіонали – це ті, хто вільно спілкуються не лише в процесі мовного зв'язку (телефонного/радіотелефонного), а і під час безпосередніх контактів; недвозначно і чітко висловлюються щодо загальних, конкретних і пов'язаних з роботою питань; використовують відповідні методи зв'язку для обміну повідомленнями та для розпізнавання і усунення непорозумінь (наприклад, за допомогою перевірки, підтвердження або уточнення інформації) взагалі або в пов'язаному з роботою контексті ...».

Вироблення і вдосконалення цих комунікативних навичок і стратегій повинні стати першочерговим завданням будь-якого навчально-тематичного плану навчання авіаційної англійської мови. Льотні заклади освіти в галузі навчання авіаційної англійської мови повинні переконливо продемонструвати використання методик комунікативного підходу до вивчення мови, які найбільш ефективно сприяють досягненню і підтримці необхідного рівня комунікативної компетенції студентів/курсантів/слухачів.

Прикладами послідовного комунікативного підходу до навчання мови є такі:

- інтерактивні вправи на розуміння усного мовлення, які спонукають слухачів до усних відповідей;
- обмін інформацією і парні рольові ігри в класі;
- мовні (на противагу читання та письма) практичні вправи на розвиток словникового запасу і володіння граматичними конструкціями;
- використання графічних наочних посібників (огляд з кабіни пілота, панелей приладів і карти) та чисельних даних (таблиці і екранні формати) для стимулювання мовленнєвої діяльності в процесі відтворення робочої обстановки льотного складу і диспетчерів та відпрацювання ситуацій їх командної професійної діяльності;
- групові заняття по вирішенню завдань, що розвивають навички спілкування та швидкість мовлення.

Навчання мови в значній мірі базується на запам'ятовуванні текстів, письмових документів, словникових списків і граматичних правил. Хоча це може стати початковим етапом навчального процесу, подібний підхід не готує слухачів найбільш ефективним і результативним чином до виключно мовної взаємодії, що відбувається в кабіні екіпажу і в центрі УПР.

Починаючи з підготовчого етапу, викладачі, під час розробки програми вивчення авіаційної англійської мови, повинні скласти контрольний перелік аспектів, що передбачені кваліфікаційною шкалою ІКАО, який забезпечує адекватну і достатню увагу кожному з шести аспектів володіння мовними навичками. Подібний контрольний перелік допомагає продемонструвати ефективний розподіл занять за всіма шістьма аспектами протягом всього курсу навчання.

Навчальні матеріали курсу також повинні бути розроблені таким чином, аби слухачі послідовно досягали робочого рівня 4, причому з достатнім запасом часу. За відсутності регулярного підвищення кваліфікації

та постійної практики, все, що ми вивчаємо, має здатність, як правило, з часом стиратись з пам'яті. Постачальники освітніх послуг у сфері авіаційної англійської мови зобов'язані забезпечити повне проходження курсу слухачами з достатнім запасом часу, що враховує цей процес втрати придбаних навичок.

«Змістовно-орієнтоване викладання мови відповідає потребам авіаційних фахівців, оскільки мова стає засобом вивчення осмисленого і доречного контенту; вивчення мови сприймається не як допоміжне заняття по відношенню до інших видів авіаційної підготовки, а як його невід'ємна частина» [52].

Добре відомо, якою мірою мотивація (зацікавленість слухачів) стимулює ефективне навчання. Якщо ми переконані у відповідності досліджуваного матеріалу нашим потребам, ми засвоюємо його швидше і легше. В рівній мірі, якщо зміст і призначення вивченої мови відповідає реальним виробничим ситуаціям, користування нею стає значно легшим, природнішим і доречнішим [64; 65].

Професійна відповідність – це поєднання двох факторів: змісту і функції. Зміст може включати в себе такі теми, як захід на посадку, затримки, погані погодні умови, погане самопочуття пасажирів, відмова гідравліки і недозволений виїзд на ЗПС або виїзд на ЗПС стороннього транспортного засобу. Не менш доречними для авіаційних фахівців є конкретні мовні функції, необхідні для дій в подібних ситуаціях, – такі як опис, запит, пояснення і підтвердження.

Хоча спілкування між пілотами і диспетчерами є переважно мовою радіообміну, членам екіпажу доводиться також застосовувати мовні навички в особистому спілкуванні – наприклад, в таких ситуаціях як:

- діяти в надзвичайній ситуації спільно з іншими стюардами та стюардесами і пілотами;
- заспокоювати буйних або неспокійних пасажирів;

- справлятися з викрадачами, терористами і т. п.;
- вести переговори з пожежними командами та аварійними службами.

Такі мовні і комунікативні навички, що є необхідними в подібних ситуаціях, також повинні бути враховані у відповідних частинах курсу авіаційної англійської мови.

Найбільш ефективно навчання авіаційної англійської мови полягає в систематичному поєднанні змісту і функції в комунікативному контексті. Крім того, навчальний процес повинен бути орієнтований на слухача – іншими словами, повинен враховувати звички слухачів в засвоєнні матеріалу, їх досвід і завдання навчання. Включаючи в навчальні програми, що складаються викладачами авіаційної англійської мови, теми, виробничі ситуації та комунікативні завдання, складові радіотелефонного обміну між пілотами і диспетчерами, постачальники освітніх послуг найбільш ефективно готують своїх слухачів до застосування англійської мови в реальній професійній діяльності. у документі Doc 9835 наведено неповний перелік багатьох авіаційних тем, ситуацій і комунікативних функцій, які слід включати в навчально-тематичні плани навчання авіаційної англійської мови.

Поява ESP (English for Specific Purposes), як і багатьох явищ у діяльності людини, не було запланованим і не стало закономірним наслідком поступального руху, а скоріш за все виникло внаслідок низки схожих за своєю природою тенденцій. Ці тенденції виявляли себе по-різному у всьому світі, однак можна виділити три основні причини появи «Мови для спеціальних цілей»:

1. Вимоги сучасного світу.

Після закінчення Другої світової війни у 1945 році помітним стало безпрецедентне зростання наукової та технічної думки, а також економічне зростання та розвиток в масштабах всього світу. Ця експансія створила нове суспільство, суспільство, в якому домінували дві рушійні сили – технологія та торгівля. Їх розвиток відбувався настільки швидкими темпами, що вже

незабаром виник попит на якусь «Міжнародну», мову. З різних причин, але переважно це домінуюча роль США у повоєнному світі, ця роль дісталася англійській мові.

В результаті з'явилося багато людей, бажаючих вивчити англійську мову, але не для задоволення або престижу, а тому, що володіння нею давало ключ до світових ринків валют, товарів та технологій.

Раніше не було необхідності формулювати причини вивчення англійської (як і будь-якої іншої іноземної мови). Знання іноземної мови вважалося показником гарної освіти, але мало хто ставив питання, чому, власне, воно необхідне. У міру того як англійська мова ставала загально визнаною міжнародною мовою технології та торгівлі, сформувалося нове покоління учнів – тих, хто точно знав, чому і навіщо вони вивчають мову: наприклад, бізнесмени, які бажають продати свій товар; інженери, яким потрібно було перекласти інструкції з використання технічних засобів; лікарі, які мали бути в курсі нових досліджень у галузі медицини, і, нарешті авіаційні фахівці, яким як нікому іншому потрібна була «linguafranca» для забезпечення стандартних і безпечних процедур під час польотів на міжнародних повітряних трасах. Усім їм (і багатьом іншим) була необхідна іноземна (англійська) мова, і, що важливіше, вони усвідомлювали, навіщо.

Ця тенденція отримала свій подальший розвиток у 70-ті роки ХХ століття під час нафтових криз, внаслідок яких великий потік західного капіталу та технологій кинувся до нафтовидобувних країн. Англійська мова раптово стала мовою «великого бізнесу» і інтереси торгівлі почали грати все більш вагомую роль. Обмежені часові рамки та грошовий фактор вимагали створення нових шляхів вивчення мови – з низькими витратами і ясно сформульованою метою.

В результаті роль викладача англійської мови звелася до надання необхідного «продукту». Англійська мова стала предметом вивчення

практично для всього світу, але не в своєму традиційному, лінгвістичному розумінні, а виключно з утилітарною метою.

На жаль, радянська, а отже і вітчизняна лінгвістика, дуже повільно долучались до провідних світових тенденцій у вивчення мови професійного спрямування, що відображалось у практичних посібниках та методичних рекомендаціях 60-70х років.

2. Революція у лінгвістиці

Тоді як зростала необхідність вивчення мови для спеціальних цілей, нові ідеї почали виникати і в галузі методики її викладання. Традиційною метою лінгвістики було опис правил застосування та використання граматичних конструкцій в англійській мові. Нові методики, однак, перенесли акцент з формальних рис мови на конкретне її застосування у певних ситуаціях спілкування. Одним із «відкриттів лінгвістичної науки» на той час стала констатація факту, що мова усного спілкування і мова письмового мовлення мають суттєві відмінності, причому різного характеру, що залежать від контексту. У методиці викладання англійської мови це позначилося на появу нової концепції, яка зводилася до того, що англійська мова торгівлі та, скажімо, авіації мають суттєві відмінності. Ці погляди цілком поєднувалися з появою численних курсів навчання англійської для спеціалізованих груп. Ідея була досить проста: якщо мова диференціюється в різних ситуаціях спілкування, то можна визначити і сформулювати риси цих ситуацій і покласти їх в основу курсу, що вивчається.

Стаття С.Л. Барбера, присвячена характеристиці «англійської мови науки», була опублікована ще в 1962 році, але свій розвиток дослідження у цій галузі отримали у 70-ті роки ХХ століття, наприклад, опис письмової англійської мови науки і техніки (Свейлс (1971), Селінкер і Трімбл (1976) та ін). Найбільш популярною була область EST – англійська для науки та техніки. Цікаво помітити, що протягом деякого часу поняття ESP (English for

Specific Purposes) та EST (English for Science and Technology) вважалися практично взаємозамінними.

Багато лінгвістів підтримали ту точку зору, що рамки «підмови», необхідної для певної категорії учнів, можуть бути визначені шляхом аналізу лінгвістичних характеристик спеціалізованих областей його застосування. Іншими словами, «Скажи, для чого тобі потрібна англійська, і я скажу, яка англійська тобі потрібна». Цей контекстний підхід став основним принципом навчання ESP. До речі, контекстуальність дуже важлива для авіаційної англійської мови та фразеології. Контекст чи ситуація безпосередньо впливають на вибір лексичних одиниць чи виразів, що мають використовуватись у професійній діяльності авіаційних фахівців.

3. Фокус на потребах того, хто навчається

Нові дослідження в галузі педагогіки і психології теж зробили свій внесок у викладання ESP. Особливого значення стало надаватися особистості учня, його запитам, інтересам, ставленням до процесу навчання. Мотивація лягла основою ефективності навчального процесу. Все це визначило методичні та дидактичні принципи, згідно з якими відповідність змісту навчання вимогам та інтересам учня має найважливіше значення. Стандартним і, до речі, досить простим шляхом досягнення цієї відповідності стало використання спеціальних тематичних текстів під час навчання різних груп – тексти з біології для біологів, економічні для економістів тощо. В основі такого підходу лежало твердження, що вивчення «спеціальних» текстів, із спеціалізованою термінологією, підвищує мотивацію учня, цим роблячи процес найбільш ефективним.

Навчання англійської мови в авіаційному закладі освіти передбачає формування необхідного рівня мовних та мовленнєвих компетенцій для застосування мови в авіаційній сфері. Професійно-орієнтований підхід у навчанні англійської мови стає однією з важливих складових у підготовці майбутніх пілотів та техніків та їх професійно-комунікативної

компетентності. Авіаційна англійська мова є типовою мовою для спеціальних цілей та однією з операційних мов, створених спеціально для спілкування у професійному середовищі авіаційних фахівців та мають обмеження у лексичному наповненні, використанні граматичних конструкцій, фонетичних знаків та синтаксичних особливостей побудови речень.

В англійськомовних країнах теоретичне обґрунтування LSP, його положення щодо загальної лексики національної мови були представлені в роботах Р. Маккея, Л. Трімбла, Дж. Манбі, П. Стрвенса, Т. Дадлі-Еванса [53; 54; 61; 66; 67]. У різних країнах існують різні визначення поняття «мови для спеціальних цілей»: англ. ESP (English for special purposes), нім. Fachsprache (предметні мови), фр. langue de spécialité (французька мова певної науки або галузі діяльності). Поширення англійської мови та використання її як міжнародного засобу спілкування закріпив термін LSP/ESP. У багатьох наукових дослідженнях використовуються такі найменування, як підмова, субмова, професійна мова, науково-технічна мова, мова спеціальності та інші [11].

Грунтуючись на теоретичних дослідженнях, мову для спеціальних цілей можна охарактеризувати як специфічний різновид національної мови, що застосовується у професійній сфері спілкування. Її основними функціями є: 1) комунікативна – для передачі інформації; 2) когнітивна – для пізнання людиною світу за допомогою мови; 3) інформативна – для зберігання та передачі накопиченого досвіду [20, с. 14].

Були численні спроби класифікації LSP, які мали двовекторну структуру: горизонтальну та вертикальну. Згідно з горизонтальною класифікацією, дослідники виділяють мову фізики, хімії, лінгвістики тощо. Вертикальна класифікація виявляє внутрішню стратифікацію кожної спеціальної мови [15, с. 9]. Так, у мові авіації можна розмежувати такі області: повітряне право, аеронавігацію, метеозабезпечення польотів,

технічне обслуговування аеродромів та повітряних суден, літакобудування, мова радіотелефонного зв'язку та інші.

Основою лінгвістичної складової LSP є спеціальна лексика, яка розуміється дуже широко та включає всі слова, пов'язані з цим предметним полем. У зв'язку з використанням когнітивного підходу в термінознавстві, принципів антропоцентризму доцільно розглядати LSP як особливу когнітивну освіту, сформовану з урахуванням загальнонаціональної мови і об'єктивує у мові сукупність структур знань відповідної предметної області. Термінологічна лексика LSP представляє набір лексичних одиниць різних типів складності та будови як вербалізований продукт пізнавальної діяльності фахівців, їх знань, досвіду та оцінки [25].

Отже, аналіз досліджуваного питання довів, що розробка нової програми АМПС відповідає радикальним змінам, що здійснюються в національній системі вищої освіти в Україні, які було започатковано процесом інтеграції країни в європейський простір вищої освіти. Програма АМПС є загальною за характером, її зміст відбирається на основі аналізу національних та міжнародних навчальних стандартів, професійних вимог та потреб студентів та має практичне спрямування, висуваючи пропозицію щодо набуття студентами професійної та функціональної комунікативної компетенції у користуванні англійською мовою. При цьому авіаційній англійській мові притаманні свої конкретні задачі, зміст, критерії володіння мовою, умови її застосування, а також інші професійні особливості, що відрізняють її від вивчення в будь-якій іншій професійній галузі. Зазначено, що поява ESP (English for Specific Purposes), як і багатьох явищ у діяльності людини, не було запланованим і не стало закономірним наслідком поступального руху, а скоріш за все виникло внаслідок низки схожих за своєю природою тенденцій: вимоги сучасного світу; революція у лінгвістиці; фокус на потребах того, хто навчається.

3.3. Сучасний стан вимог Міжнародної організації цивільної авіації щодо іншомовної підготовки в льотних навчальних закладах України

Сучасний стан, розвиток та забезпечення ефективного застосування англійської мови в авіації наразі визначається Міжнародною асоціацією цивільної авіації з англійської мови (ICAEА). Доказом активної діяльності ICAEA слід назвати міжнародні конференції, інтерактивні семінари та онлайн-заходи, де практикуючі та теоретичні експерти можуть поділитися знаннями та досвідом щодо ефективного використання, викладання та оцінювання англійської мови в авіаційній галузі. Організація підтримує ініціативи щодо посилення стандартів і найкращих практик у викладанні та оцінюванні, а також забезпечує платформу для поширення та обговорення інформації та новин щодо використання англійської мови в авіації.

Асоціація розпочала свою діяльність в той момент коли Джоан Беллек і Фіона Роберстон з Центру прикладної лінгвістики Університету de Franche Compte (Безансон, Франція) організували перший Форум авіаційної англійської мови, насамперед для викладачів. Протягом багатьох років цей захід відбувався, аби вивчити та проаналізувати всі аспекти викладання, тестування та використання англійської мови в авіації. Саме тоді і розпочала свою діяльність Міжнародна асоціація цивільної авіації з англійської мови (ICAEА). Асоціація була офіційно зареєстрована в Парижі як Міжнародна асоціація авіаційної англійської мови (IAEA) – неприбуткова асоціація, що функціонувала за французьким законодавством. На чолі з Фіоною Робертсон та Філіпом Шоукросс.

В епоху глобалізації світового простору й в умовах постійного реформування змісту освіти вільне володіння іноземною мовою є не просто додатковим навичком, але й обов'язковою умовою для професійної діяльності для фахівців окремих сфер діяльності. Особливого значення професійна іншомовна підготовка набуває, коли ми говоримо про сферу

авіації, оскільки англійська мова є однією з офіційних мов Міжнародної організації цивільної авіації (далі – ІКАО). Високий рівень англійської комунікативної компетентності пілота й диспетчера є запорукою безпеки великої кількості людей. Стандартні вирази, що використовуються в процесі фразеології радіообміну, достатні в 95 % випадків, проте, коли йдеться про аварійні ситуації, високий рівень володіння англійською мовою відіграє вирішальну роль.

Введення в 2003 році вимог ІКАО щодо володіння мовою (ВВМ) і подальші заходи щодо сприяння їх дотримання істотно змінили обстановку, в якій проводиться навчання авіаційної англійської мови. З не обов'язкової та нерегулярної діяльності, що знаходиться на периферії професійної авіаційної підготовки і цілком залежить від наявності коштів, вивчення авіаційної англійської мови перетворюється в дисципліну, оволодіння якої продиктовано конкретними завданнями – досягненням і підтримкою мовної компетенції на робочому рівні 4, встановленому ІКАО.

Цей перехід має відчутні наслідки. Поки вивчення мови було обмежено виключно бюджетними міркуваннями, мало хто був в повній мірі обізнаний про те, що для досягнення істотних успіхів в освоєнні мови необхідно тривалий час; крім того, практично не приділяли уваги тому, що учні засвоюють мову з різною швидкістю.

Висока тривалість навчання, що необхідна для досягнення справжньої комунікативної компетенції, значно впливає як на прямі, так і на непрямі витрати на навчання. Невблаганні фінансові міркування в ще більшому ступені диктують необхідність у виборі відповідних, ефективних і економічних рішень у справі навчання. Цей процес вибору вимагає від керівництва глибокої ознайомленості з цілою низкою питань та параметрів навчання мови, в тому числі таких як:

- реалістична тривалість навчання на різних етапах;
- відмінності в індивідуальних здібностях до навчання;

- комунікативний характер необхідних мовних навичок;
- значимість змісту навчального курсу;
- застосування придбаних комунікативних функцій у професійній діяльності;
- ефективність поєднання самостійного засвоєння матеріалу і аудиторних занять;
- необхідність коригувальних і додаткових занять для досягнення результатів;
- характеристики викладачів, які підходять для викладання авіаційної англійської мови.

Отже, аби довести принципові особливості і показати відмінність між загальною іншомовною підготовкою та іншомовною підготовкою в льотних навчальних закладах, нам слід детально охарактеризувати критерії (дескриптори) шкали володіння іноземною мовою для авіаційного персоналу, що біли розроблені спеціалістами ІКАО. На жаль, на даний момент у шкалі, що визначає рівень володіння мовою, для авіаційних фахівців наразі немає точно визначеної кількості балів для того чи іншого рівня. Оцінка якості володіння мовою відбувається згідно із запропонованими дескрипторами (вимова, структура та поясненнями до них).

Розпочнемо із дескриптора «Вимови», що застосовуються на всіх рівнях володіння мовою як для носіїв так і для неносіїв мови. Це означає, що носії англійської можуть демонструвати мовну компетенцію початкового рівня 2, якщо їх регіональний діалект носить настільки локальний характер, що його важко розуміють за межами цього регіону. З іншого боку, авіаційні фахівці чий особливості мови явно видають у них неносіїв мови (що говорять з «акцентом»), можуть демонструвати професійну компетенцію рівня 6, якщо їх вимова відповідає вимогам даного рівня, тобто «практично ніколи» не перешкоджають розумінню.

Отже 3 рівень володіння авіаційною англійською мовою за дескриптором «Вимова» притаманний тим, у кого вимова, наголос, ритм та інтонація схильні до впливу рідної мови або регіональних особливостей і часто перешкоджають розумінню. На цьому рівні акцент носить настільки виражений характер, що ускладнює або унеможлиблює розуміння мови представниками міжнародного спільноти користувачів авіаційного радіотелефонного зв'язку. Слід зазначити, що носії мови, для яких він є першою або другою рідною мовою, мають сильний регіональний акцент, можуть отримати оцінку цього рівня, якщо спроби виправити вимову виявилися недостатньо успішними.

Рівень 4 (Робочий) передбачає схильність вимови, наголосу, ритму та інтонації до впливу рідної мови або регіональних особливостей, і лише в окремих випадках перешкоджають розумінню. Ті, хто отримали за вимову оцінку четвертого робочого рівня, мають виражений іноземний акцент або розмовляють на регіональному діалекті англійської. Щоб зрозуміти їх мову, компетентному слухачеві іноді доводиться посилено концентрувати свою увагу або ставити уточнюючі питання. Оцінка робочого рівня 4, безумовно, не свідчить про бездоганну вимову. Це мінімально допустимий за міркуваннями безпеки рівень володіння даною навичкою для ведення авіаційного радіотелефонного зв'язку. Хоча він і поступається професійному рівню, важливо не упустити з виду, що вимова має критично важливе значення для полегшення розуміння під час спілкування між двома носіями англійської.

У авіаційних фахівців, що володіють 5 Рівнем (Просунутим) вимова, наголос, ритм та інтонація, незважаючи на вплив рідної мови або регіональних особливостей, рідко перешкоджають розумінню. Вони мають виражений іноземний акцент або говорять на регіональному діалекті англійської мови, але ці особливості вимови рідко ускладнюють розуміння їх висловлювань. Вони завжди висловлюються ясно і зрозуміло, хоча зрідка від

компетентного слухача може знадобиться підвищена концентрація уваги в ході спілкування.

Рівень 6 (Професійний) передбачає, що вимова, наголос, ритм та інтонація, незважаючи на можливий вплив рідної мови або регіональних особливостей, практично ніколи не перешкоджають розумінню. Вимову на професійному шостому рівні можуть демонструвати носії англійської мови і ті, хто досить добре висловлюється на зрозумілому діалекті, або ті, хто добре володіють англійською, як другою мовою і, знову ж таки, говорять із зрозумілим акцентом або на поширеному та зрозумілому діалекті. Акцент або діалектні особливості можуть видавати, а можуть і не видавати у них носіїв іншої мови, але специфіка вимови чи будь-якого роду ускладнення, або «помилки» практично ніколи не перешкоджають розумінню. Професіонали завжди виражаються ясно та зрозуміло.

Наступними дескрипторами слід назвати «*Структури*». Відповідні граматичні структури та порядок слів у реченнях визначаються мовними функціями, які потрібно реалізувати під час виконання конкретного завдання. Фахівці в галузі навчання мови зазвичай класифікують помилки за двома категоріями: «глобальні» та «локальні». До «глобальних» помилок відносяться ті, що спотворюють зміст, а «локальні» помилки не впливають на зміст висловлювання.

У разі володіння третім рівнем (нижче робочого) авіаційні фахівці не завжди дотримуються основних граматичних конструкцій та порядку слів у реченнях у передбачуваних ситуаціях. Помилки часто впливають на зміст. Слабке володіння базовими граматичними конструкціями на даному рівні буде обмежувати доступний діапазон можливостей для висловлювання змісту повідомлень, що може призводити до непорозуміння.

Робочий 4-й рівень передбачає, що основні граматичні конструкції та порядок слів у реченні застосовуються вміло і, як правило, свідомо. Можливі помилки, зокрема, у нестандартних або несподіваних ситуаціях, однак вони

рідко впливають на зміст. Ті, хто отримав оцінку четвертого робочого рівня, добре володіють базовими граматичними конструкціями. Вони не просто покладаються на заучений набір слів або фраз, а достатньо добре знають основні правила граматики, аби будувати висловлювання, що виражають потрібний сенс. Вони припускають «локальні», а зрідка і «глобальні» помилки, але загалом ефективно здійснюють комунікацію. Ті, хто володіють мовою на робочому рівні 4, як правило, не намагаються використовувати складні граматичні конструкції, а у разі подібних спроб слід очікувати значної кількості помилок, що знижують ефективність комунікації.

Володарі Рівня 5 (Просунотого) постійно дотримуються базових граматичних конструкцій та мають спроби використовувати складні конструкції, але з помилками, які іноді спотворюють зміст. Ті, хто володіє мовою на просунутому рівні 5, краще вміють вживати складніші граматичні конструкції, ніж їхні колеги, що мають кваліфікацію робочого рівня 4, але при цьому часом допускають «глобальні» помилки. Критично важлива різниця між рівнями 4 і 5 стосується вміння користуватися не складними, а базовими граматичними та синтаксичними конструкціями. Згідно з дескриптором граматичних навичок, на рівні 5 постійно дотримуються базових конструкцій, а помилки можуть траплятися при спробі використати найскладніші мовні структури.

Професійний рівень 6 передбачає постійне дотримання базових та складних граматичних конструкцій. Ті, хто володіють мовою на професійному рівні 6, не роблять грубих помилок, що спотворюють зміст висловлювання, але можуть допускати деякі дрібні помилки.

Стосовно дескриптора «Словниковий запас» слід зауважити, що третій рівень передбачає достатній словниковий запас і правильність його застосування для спілкування на загальні, конкретні чи пов'язані з професією теми, проте запас слів обмежений і слова нерідко обираються невірні. Часто за відсутності достатнього запасу слів не вдається правильно використати

перифрази. На цьому рівні явно помітні проблеми зі знанням лексики, що може призвести до неправильного підбору слів або використанню неіснуючих. Це негативно впливає на біглість мовлення або спричиняє помилки, що призводять до непорозуміння. Дуже часто нездатність перефразувати невідомі слова або ж використовувати перефраз під час уточнення змісту висловлювань співбесідника унеможлиблює точний обмін інформацією.

Авіаційні фахівці, які володіють 4 Робочим рівнем мають достатній словниковий запас і правильно його застосовують для ефективного спілкування на загальні, конкретні чи пов'язані з професією теми. Під час нестандартних чи неочікуваних ситуацій за відсутності достатнього словникового запасу можуть часто використовуватись перефрази. Ті, хто володіють словниковим запасом на робочому рівні 4 зазвичай вміють добре розрізняти та використовувати різні стилі мовлення. Такий рівень навичок, як правило, дозволяє їм ефективно спілкуватися на робочі теми, але іноді вони можуть потребувати уточнення змісту почутого. Зіткнувшись з нерозумінням, вдаються до парафраз і в результаті отримують правильне розуміння повідомлення. Навичка перефразу включає вміння правильно обрати просту лексику та використовувати темп мовлення та вимову відповідно ситуації.

На просунутом п'ятому рівні словниковий запас і правильність його застосування достатні для ефективного спілкування на загальні, конкретні чи пов'язані з професією теми. Впевнено і правильно використовуються перефрази. Словниковий запас інколи має ідіоматичні висловлювання. Ті, хто мають просунутий рівень, в деякій мірі вміють користуватись стилістичними регістрами мови, але при цьому їхній словниковий запас може виявитися недостатнім для того, щоб ефективно спілкуватися за таким же спектром питань, які здатні охопити володарі 6 рівня. Однак вони не відчують

труднощів з перефразуванням висловлювань щоразу, коли в цьому виникає потреба.

Найвищий рівень (професійний) володіння авіаційною англійською мовою за дескриптором «Словниковий запас» передбачає, що словниковий запас і правильність його застосування достатні для ефективного спілкування на знайомі та незнайомі теми. Словниковий запас передбачає вживання ідіом, мовлення насичене стилістичним забарвленням. Професіонали демонструють впевнене володіння стилістичними реєстрами мови. Ще одним показником цього високого рівня компетенції вважаються знання і легкість використання ідіоматичних виразів, а також здатність тонко виражати різні змістові відтінки у процесі комунікації. Фактично, ідіоматичність мови може вважатись як критерій, що визначає професійний рівень компетенції в оцінці авіаціного фахівця не враховуючи контекст радіотелефонного зв'язку. Але це не передбачає, що використання ідіоматики є бажаною рисою авіаціного радіообміну. Навпаки, використання ідіом перешкоджає ясності повідомлень і ускладнює взаєморозуміння між персоналом, який не володіє професійною мовною компетенцією, і тому всім учасникам радіообміну слід їх уникати.

Наступним дескриптором слід назвати «*Біглисть мовлення*». Третій рівень (нижчий за робочий) передбачає підтримку розмови протягом певного часу, але часто неправильно будує фрази та робить тривалі паузи. Невпевненість чи уповільнене розуміння мови може бути перешкодою для ефективного спілкування. «Слова-паразити» іноді перешкоджають розумінню. На цьому рівні відзначається настільки сильне уповільнення мовлення, що ефективний обмін короткими повідомленнями стає неможливим. Під час мовлення часто виникають довгі паузи. Ті, хто володіють мовними навичками на цьому рівні, не можуть викликати професійної довіри у співрозмовника.

Володарі робочого четвертого рівня підтримують розмову протягом певного часу у належному темпі. Іноді швидкість мови порушується під час

переходу від використання стандартних зворотів або завчених фраз до невимушеного діалогу, але це не перешкоджає ефективному спілкуванню. В обмеженому обсязі може використовувати емпатичні елементи та зв'язки. «Слова-паразити» не перешкоджають розумінню. На цьому рівні може відзначатися уповільнення мови, пов'язане з підбором потрібних слів, але загалом підтримується достатньо рівний темп промови, а деяка уповільненість не має негативного впливу на здатність того, хто говорить адекватно брати участь у діалозі. Якщо цього вимагає ситуація, авіаційний фахівець у стані підтримувати швидкість мови, що перевищує рекомендовану норму ІКАО – 100 слів на хвилину.

Володіючи п'ятим просунутим рівнем, можливо легко говорити протягом тривалого часу на відомі теми, однак не урізноманітнювати мовлення стилістично, можливо використовувати правильні структурні елементи та зв'язки. Характерний для цього рівня компетенції темп та склад мови наближається до автентичного. За відповідних обставин швидкість мови може значно перевищувати рекомендовану норму ІКАО (100 слів на хвилину), що не має негативного впливу на зрозумілість висловлювань.

Біглисть мовлення на професійному рівні характеризується здатністю природно і без зусиль говорити протягом тривалого часу, урізноманітнювати мовлення стилістично, наприклад для акцентування окремих моментів. Правильно і легко вживати структурні елементи мови та зв'язки. На цьому рівні швидкість мови така ж, або майже така сама, як у носіїв мови. Особливо примітною рисою 6 рівня мови є високий ступінь гнучкості при виборі мовних засобів та адекватного темпу промови з урахуванням конкретного контексту комунікації та цілей мовця.

Характеризуючи *дескриптор «Розуміння/Аудіювання»*, слід звернути увагу на наступні особливості. На третьому рівні, нижчому за робочий, часто правильно розуміють загальні, конкретні чи пов'язані з професією теми, коли акцент чи варіації вимови досить зрозумілі для міжнародного спілкування.

Можливі випадки непорозуміння лінгвістичних або ситуаційних собливостей або в умовах несподіваного повороту подій. На 3 рівні цей досвід зводиться до розуміння типових повідомлень при оптимальних умовах радіообміну. Пілот або диспетчер, який володіє мовою на цьому рівні, не має достатньої компетенції в галузі сприйняття та розуміння висловлювань, які б дозволяли надійно здійснювати обмін повідомленнями у всіх ситуаціях, що виникають у процесі радіотелефонного зв'язку, у тому числі при несподіваному повороті подій, нестандартній мовленнєвій поведінці іншого учасника радіообміну та низькою якістю радіоприймання.

Робочий четвертий рівень здебільшого передбачає правильне розуміння загальних, конкретних та пов'язаних з професійною діяльністю тем, коли акцент або його варіації досить зрозумілі для міжнародного співтовариства користувачів. У разі виникнення у того, хто говорить лінгвістичних або ситуаційних труднощів або при несподіваному повороті подій сенс може бути менш зрозумілим чи вимагати уточнення. Як і всі інші дескриптори робочого рівня, дескриптор навичок розуміння/аудіювання мови не передбачає, що розуміння має завжди бути бездоганним. Проте пілотам та диспетчерам УПР необхідно володіти комунікативними прийомами, які зрештою в результаті дозволяють досягти розуміння несподіваного чи непередбачуваного повідомлення. Якщо у тексті повідомлення є немарковані чи складні синтаксичні конструкції, його сенс іноді може вислизнути від того, хто слухає або бути ним неправильно витлумачений. У дескрипторі навичок спілкування на робочому четвертому рівні пояснюється необхідність у володіння прийомами уточнення сенсу почутого. В разі нерозуміння ясно сформульованого несподіваного повідомлення навіть після уточнення, випробуваному слід присудити кваліфікацію нижчого рівня.

Точне розуміння загальних, конкретних і пов'язаних з професією тем і практично повне розуміння комуніканта навіть у разі виникненні у останнього лінгвістичних або ситуаційних труднощів передбачаються на

просунутому п'ятому рівні. Володарі такого рівня здатні сприймати різні мовні варіації (діалект та/або акцент) або стилістичні рівні. Рівень 5 передбачає високий рівень точності розуміння деталей повідомлення під час ведення авіаційного радіотелефонного зв'язку. На просунутому рівні перешкодою не стають ні наявність особливостей вимови ні діалекту чи регіональних акцентів, ні менш структурована форма повідомлень, пов'язаних з несподіваними та стресовими подіями.

Професійний рівень зазначеного дескриптора характеризується впевненим розумінням практично в усіх ситуаціях, включаючи розуміння лінгвістичних та культурних тонкощів. Професіонали досягають високого рівня точності та гнучкості розуміння мовних повідомлень незалежно від ситуації та діалекту, який використовує інший учасник радіообміну. Крім того, вони вміють уловлювати неявно виражений сенс і підтекст у повідомленнях («читають між рядків»), за інтонацією того, хто говорить, за обраним ним стилем мовлення і т.д.

Останнім дескриптором за яким оцінюється рівень володіння авіаційною англійською мовою це «Спілкування/Мовлення». На третьому рівні авіаційний фахівець іноді реагує негайно, належним чином та інформативно. Може досить легко ініціювати та підтримувати розмову на знайомі теми та в передбачуваних ситуаціях. Загалом спостерігається незадовільна робота при несподіваному повороті подій. На цьому рівні комунікація характеризується недостатньою лаконічністю повідомлень та низькою ефективністю мовної взаємодії. Часто відбувається нерозуміння або непорозуміння, які можуть призвести до зриву комунікативного процесу. При такому рівні розуміння не можна розраховувати на довіру з боку співрозмовника.

Фазівець, що володіє Робочим рівнем реагує, як правило, негайно, належним чином та інформативно. Ініціює та підтримує розмову навіть при непередбачуваному повороті подій. Правильно усуває явне непорозуміння за

допомогою перевірки, підтвердження або уточнення. Пілот чи диспетчер УПР у разі незрозуміння повідомлення має бути в стані повідомити про цей факт партнера з радіообміну. Значно безпечніше запитати повторення або уточнення повідомлення, або просто визнати, що воно не було зрозумілим, ніж дозволити тому хто слухає, помилково витлумачити мовчання як ознаку розуміння. Для робочого рівня 4 вважається цілком прийнятним, якщо в несподіваних ситуаціях слухач не завжди демонструє ідеальне розуміння, але ті, чия компетенція відповідає рівню 4, повинні добре володіти комунікативними навичками, що дозволяють перевірити, підтвердити або уточнити ситуацію/повідомлення.

Просунутий п'ятий рівень передбачає негайне реагування до того ж належним чином та інформативно. Ефективно підтримує діалог «говорить – слухає». Комунікативна взаємодія на цьому рівні базується на впевненому володінні навичками розуміння та швидкості мови. Вміння перевірити, підтвердити або уточнити інформацію, як і раніше, відіграє важливу роль, але відповідні навички доводиться використовувати вже не так часто. З іншого боку, ті, хто володіють мовою на просунутому рівні 5, вміють краще вести діалог і спрямовувати його в потрібне русло.

Професіонал (6 рівень) легко спілкується практично у всіх ситуаціях. Сприймає словесні репліки та немовні сигнали та належним чином реагує на них. Професіонали не мають труднощів під час реагування на повідомлення та легко ініціюють діалог. До того ж, вони мають додаткову здатність розпізнавати та використовувати невербальні ознаки емоційно-психологічних станів (наприклад, специфічна інтонація чи незвичайна акцентуація), а їхня впевнена манера ведення діалогу вселяє довіру співрозмовнику.

Для досягнення цілей, встановлених вимогами ІКАО до володіння мовою, курси авіаційної англійської мови повинні бути ґрунтовними і добре опрацьованими. Маються на увазі розробки навчальних матеріалів курсу на

основі чіткої методики і сучасного процесу. Розробка програми навчання професійної англійської мови здійснюється в ході послідовного процесу з добре опрацьованими етапами:

- визначення пріоритетних завдань навчання;
- визначення складу слухачів.
- графік і структура змішаного навчання;
- розробка методичної документації.
- аналіз лінгвістичного і предметного змісту курсу.
- затвердження методичної документації та змісту курсу

координатором.

- дослідження і збір даних.
- визначення носіїв інформації.
- складання і розробка сценаріїв і вправ.
- експертиза, проведена експертом-предметником (ЕП).
- експертиза щодо забезпечення якості (ОК).
- експертне рецензування.

Постачальник освітніх послуг зобов'язаний продемонструвати переконливі докази виконання цих етапів.

Під час іншомовної підготовки льотного складу та диспетчерів УПР з метою досягнення і підтримки робочого рівня 4 можуть виявитися ефективними різні підходи. В даному розділі ми зазначили різноманітні аспекти, які слід враховувати при визначенні найкращого варіанту навчання для конкретного льотного навчального закладу. При розробці і складанні своїх навчальних програм постачальники освітніх послуг повинні звертати увагу на певні підходи у процесі іншомовної підготовки в льотних закладах освіти.

Уся нормативно-правова база ІКАО, що стосується володіння іноземною мовою працівників авіаційної галузі рекомендує використання змістовно-орієнтованого навчання авіаційної англійської мови, що

забезпечує ефективність засвоєння, адекватність предметно-понятійного змісту, мотивацію й економічність.

Отже, мета вимог ІКАО щодо володіння мовою полягає в тому, аби забезпечити відповідний рівень мовної компетентності пілотів і диспетчерів УПР, який дозволяє максимально скоротити число випадків неадекватної комунікації, а також дає можливість пілотам і диспетчерам виявляти й усувати непорозуміння, що з'являються в процесі професійної діяльності, аби вони не призвели до збою в комунікації. Одним словом, мова повинна служити інструментом, що сприяє виявленню та вирішенню потенційної проблеми, поки вона не призвела до аварійної ситуації, а не ще однією перешкодою в роботі, що вимагає концентрації сил і уваги.

Вимоги ІКАО щодо володіння мовою спрямовані на те, аби мова виступала не в ролі фактору, що сприяє авіаційним пригодам, а допомагала вирішувати або запобігати проблемам. Ці вимоги не в змозі повністю усунути всі причини неуспішної комунікації при веденні радіотелефонного зв'язку. Їх мета, скоріш за все – забезпечити, наскільки це можливо, аби всі учасники радіообміну мали достатній рівень мовної компетентності, що дозволяє справлятися з позаштатними ситуаціями. Малоймовірно, що коли-небудь вдасться повністю усунути помилки в комунікації; однак дотримання вимог ІКАО щодо володіння мовою дасть можливість швидко виявляти помилки і робити необхідні кроки для успішного подолання непорозумінь і пов'язаних з ними загроз.

3.4. Базові кваліфікаційні вимоги до викладачів авіаційної англійської мови та до процесу професійної іншомовної підготовки

Середина та кінець ХХ століття не висувало певних вимог до викладачів авіаційної англійської мови так як і до рівня знань авіаційного персоналу. Базовою вимогою для викладача англійської мови в льотному закладі була вища освіта за спеціалізацією.

Спираючись на архівні дані Кіровоградського вищого льотного училища цивільної авіації 1988–1989 навчального року ми зробили висновок, що особливих, спеціальних вимог стосовно викладачів англійської мови в льотних освітніх закладах не існувало. За характеристикою професорсько-викладацького складу на кафедрі працювало 11 осіб, з них: лише двоє викладачів мали науковий ступінь кандидата філологічних наук (завідувач кафедри) та кандидата педагогічних наук (старший викладач).

У наш час вимоги до викладачів авіаційної англійської мови у навчальних закладах для льотного персоналу визначаються документами ІКАО і мають певні особливості. У «Рекомендаціях з програм по вивченню авіаційної англійської мови» [49] зазначається, що ефективно викладання навіть найбільш вдало складеної програми з авіаційної англійської мови можливо тільки в тому випадку, якщо викладачі мають мінімальне поєднання навичок та досвіду. У разі вибору постачальників освітніх послуг для своєї організації слід приділяти особливу увагу до цього ключового ресурсу навчального процесу.

У зазначених Рекомендаціях зазначається, що кваліфікація викладачів авіаційної мови поділяється на три рівні: низький – «Мінімальний», середній – «Добрий» та високий – «Відмінний».

Щодо *Академічної кваліфікації в галузі викладання мови* викладач високого «Відмінного» рівня має мати ступінь магістра в галузі викладання мови, прикладної лінгвістики або іншої суміжної спеціальності, міжнародні сертифікати щодо викладання англійської мови як другої мови (TESL, TESOL). Викладач середнього «Доброго» рівня має мати принаймні ступінь бакалавра в галузі викладання іноземної мови або міжнародні сертифікати щодо викладання англійської мови як другої мови (TESL) або ж мати вищу освіту у поєднанні з великим досвідом у галузі викладання англійської мови як іноземної або ж другої мови та помітна прихильність до роботи у авіаційній галузі. Фахівець «Мінімального» рівня може володіти лише

сертифікатом TESL або мати диплом про вищу освіту (на початковому етапі особи, які мають подібну кваліфікацію, мають працювати під суворим контролем досвідченого викладача).

Щодо *Досвіду роботи в галузі викладання іноземних мов* то викладач «Відмінного» рівня має мати досвід роботи з програмою навчання авіаційної мови понад три роки. У викладача з «Добрим» кваліфікаційним рівнем має бути досвід роботи з програмами навчання: авіаційної мови, іноземної мови для спеціальних цілей (LSP), іноземної мови в акредитованих університетах або лінгвістичних школах. Власник «Мінімального» рівня може володіти досвідом в галузі викладання мови, або ж можливий варіант відсутності викладацького досвіду за умови тісної співпраці з досвідченим викладачем і під його суворим контролем.

Щодо *обізнаності з Авіаційним радіообміном* викладачі високого рівня в ідеалі можуть мати попередній досвід роботи пілота чи диспетчера. Для викладачів середнього «Доброго» рівня достатнім буде хороша обізнаність та поінформованість у галузі радіотелефонного зв'язку (стажування з авіаційної мови або досвід роботи). Від фахівців з «Мінімальним» рівнем вимагається лише вміння ефективно працювати у колективі з авіаційними експертами-предметниками.

Щодо *Розробки навчальних матеріалів* то в цій категорії зазначається одне роз'яснення для «Відмінного», «Доброго» та «Мінімального» рівнів викладачів. Вони мають вміти розробляти навчальні матеріали з авіаційної мови використовуючи комунікативний чи інтерактивний підходи до навчання.

Щодо *Досвіду в галузі адміністративного забезпечення навчальних програм з іноземної мови*. В цій категорії викладачі з «Відмінним» рівнем мають досвід роботи адміністратором програм з навчання авіаційної мови. Власники «Доброго» рівня мають досвід роботи адміністратором мовних курсів загальної спрямованості, тоді як викладачі з «Мінімальним» рівнем

просто брали участь у роботі програм з навчання авіаційної мови або мовних курсів загальної спрямованості.

Рекомендації також зазначають, що експерти предметної галузі теж мають рівневу градацію. Експерти, що володіють «Відмінним» рівнем мають професійний досвід ведення радіотелефонного зв'язку під час виконання або обслуговування міжнародних польотів (професійний пілот або диспетчер УПР). Експертами з середнім рівнем можуть бути висококваліфіковані комерційні чи приватні пілоти з досвідом роботи на міжнародних авіалініях. І нарешті експертом з «Мінімальним» рівнем може бути просто пілот з ліцензією (PPL, CPL), який ознайомлений з правилами виконання польотів на міжнародних лініях.

Ці категорії враховують освіту, обізнаність із авіацією та досвід викладання. Згадуються також інші характеристики, важливі у викладанні: знайомство з міжкультурними аспектами спілкування та їх облік, прагнення до постійного професійного удосконалення, авторитет і повага до викладача з боку курсантів/слухачів та здатність зацікавлювати та залучати їх у процес навчання. Проте, подібно до своїх слухачів, викладачі – це насамперед особистості. І хоча до освітнього рівня, досвіду та знань викладачів пред'являються певні базові вимоги, поряд з їх сильними сторонами у будь-якій галузі можуть переважати недоліки в іншій. Під час оцінки викладачів слід брати до уваги їх загальний профіль, у тому числі такі складові як ставлення до роботи, чуйність, допитливість, винахідливість, увага до міжкультурних питань і здатність використовувати та передавати свій досвід. Викладачі, які вирішили працювати в авіаційному навчальному закладі повинні мати вищу освіту, відповідні особисті якості та певний накопичений досвід: але це лише початок. Навчальний заклад (постачальник освітніх послуг), в свою чергу, зобов'язаний продемонструвати наявність, безперервність та ефективність ґрунтовної політики відбору та залучення викладачів, процес їх підготовки для роботи з конкретними навчальними

матеріалами та наявність системи безперервного підвищення кваліфікації викладацького складу. Викладач повинен постійно навчатись, адже у справі викладання спецкурсу з авіаційної англійської мови вважається загальноприйнятим, що для достатнього ознайомлення викладача з предметом, його специфікою та особливостями необхідний щонайменше трирічний досвід викладання. Постачальник освітніх послуг (навчальний заклад) повинен надавати викладачеві всіляке сприяння у цій справі.

Але навіть для викладача, який відповідає всім кваліфікаційним вимогам, що висуваються до викладачів тематичних спецкурсів з англійської мови (ТСК), для повноцінної взаємодії з професійними пілотами та диспетчерами УПР можуть знадобитися кілька років аби освоїти особливості професійної іншомовної підготовки у сфері авіації.

Професійному профілю викладання авіаційної англійської мови властиві якості, що виходять за межі формальних кваліфікаційних характеристик викладача іноземної мови. Ці якості можна спостерігати у відношенні викладача до процесу викладання. Існують певні особисті якості, що притаманні саме для викладання авіаційної англійської мови в контексті вимог ІКАО до мовленнєвої компетенції, а саме ці якості мають постійно проявлятися в роботі викладача.

Однією з таких якостей є прагнення до комунікативного підходу у процесі авіаційної іншомовної підготовки. «Комунікативне вивчення мови» чи «комунікативний підхід до вивчення мови» – ось основний критерій оцінки будь-якої системи навчання авіаційній англійській мові. Викладач завжди має задавати собі питання: «Чи покращує даний курс або заняття (прямо чи опосередковано) здібність слухачів/курсантів до здійснення радіотелефонного зв'язку чи ефективного професійного спілкування з іншими спеціалістами?». Адже саме ефективне, чітке і недвозначне усне спілкування між пілотами і диспетчерами, або іншими авіаційними

фахівцями, направлене на забезпечення безпеки польотів є метою вимог ІКАО до мовної компетенції.

Тому для розвитку цих важливих навичок в умовах звичайного навчального процесу викладачеві слід забезпечити постійну активність слухачів/курсантів (мовлення і сприймання на слух), а також їх взаємодія з іншими (підтримка діалогу з іншими слухачами і з викладачами).

Перш ніж почати роботу, викладачам авіаційної англійської мови слід пройти початковий період ознайомлення з особливостями та специфікою авіаційної галузі (питання організації повітряного руху, наземний рух, особливості вантажних перевезень, обмін повідомленнями в кабіні екіпажу, стандартні та нестандартні ситуації, обмін інформацією) та зберігати зацікавленість у авіаційній специфіці протягом всього періоду своєї викладацької діяльності. Саме процес допитливості дозволяє викладачеві глибше усвідомлювати важливість і потенційну функціональність всіх цих актів обміну інформацією, які для стороннього спостерігача здається дивною і рутинною.

Викладачам авіаційної англійської мови слід зрозуміти і визнати той факт, що льотний персонал і диспетчери сприймають відомості про оперативну ситуацію на слух. Оцінюючи можливі наслідки у складних ситуаціях: обледеніння, вихрової турбуленції, запиту набору висоти, зміщення торця злітно-посадкової смуги (ЗПС), продовженого очікування, відсутність пасажира, наявність двох схожих позивних, покази висотоміра у гектопаскалях або у дюймах (міліметрах) ртутного стовпчика і т.п.. Більш того, викладач має зосереджувати навчання більшою мірою на засвоєнні найважливіших виробничих функцій радіотелефонії – таких як накази, запити, пропозиція дій, поради, обов'язки, обмін інформацією у минулому, теперішньому і майбутньому часах, висловлення необхідності, здійснення і здатність здійснити ту чи іншу команду.

У стандартних ситуаціях передача інформації, що включає в себе перераховані раніше функції, може бути здійснена у більшості випадках за допомогою стандартної фразеології.

Однак під час позаштатних, аномальних ситуацій виникає потреба у застосуванні розмовної мови для роз'яснення, перефразування та надання додаткової інформації – наприклад, для опису відмови системи, стану здоров'я пасажирів або перешкоди на ЗПС. Викладачам авіаційної англійської мови ніколи не стати експертами в усіх подібних нюансах – загалом жоден документ, регламентуючий процес іншомовної підготовки в авіаційній сфері, не вимагає цього. Однак лише певний ступінь знайомства з предметом та бажання вчитися допоможуть їм у повному обсязі оцінити значимість – та аспекти безпеки – багатьох ситуацій, з якими доводиться мати справу їх слухачам/курсантам і для вирішення яких вони повинні опанувати необхідні комунікативні навички і вміння.

Сучасні спеціалісти з викладання авіаційної англійської мови мають розуміти і доносити до своїх слухачів/курсантів, що «стандартна фразеологія ІКАО використовується у всіх випадках, для яких вона встановлена. Тільки тоді, коли стандартна фразеологія не може бути застосована при запланованій передачі, використовується загальна розмовна англійська мова» [33].

У радіотелефонному зв'язку використовується стандартна фразеологія і розмовна мова. Більш того, зазвичай вони зустрічаються разом у межах одного сеансу зв'язку. У контексті чинних вимог ІКАО до мовної компетенції навчання авіаційної англійської мови не повинно бути зосереджено на стандартній фразеології [56].

Під час викладання авіаційної англійської мови має бути зазначена різниця між фразеологією і розмовною мовою:

- «Descend to Flight Level 2-8-0» або «Resume own navigation» – приклади стандартної фразеології.

- «Are you going to put me back on course?» або «There is oil on the taxiway» – приклади висловлювань загальною англійською.

Стандартна фразеологія ІКАО – це сукупність чітких, коротких, визнаних у міжнародному масштабі формалізованих повідомлень, призначених для використання у більшості типових ситуацій і в найпоширеніших надзвичайних та аварійних обставинах. Вони ретельно опрацьовані авіафахівцями і завдяки цьому мають єдине функціональне значення та однозначний зміст. Від них різко відрізняється загальна англійська мова, яка в свою чергу має зміст, що визначається культурою, контекстом та комунікантами. Статистично основний обсяг радіотелефонних переговорів здійснюється за допомогою стандартної фразеології. Тому стандартна фразеологія є найбільш зрозумілим засобом спілкування у виробничих умовах, а її неправильне використання може негативно позначитися на виробничій безпеці діяльності.

Проте, у стандартній фразеології неможливо врахувати всі нестандартні, аномальні, інколи ж і аварійні ситуації, із якими стикається авіаційний персонал; до того ж вона недостатня для додаткової передачі інформації про ситуацію, наприклад, про причини затримки, стан хворого пасажера, погодні умови, специфіка відмови чи неполадок, перешкоди на ЗПС або рульові. Все це – обставини, які часто диктують застосування розмовної мови, і саме воно стало предметом розгляду Дослідницької групи ІКАО з визначення вимог до володіння розмовною англійською мовою (PRICESG).

Через виробничу специфіку радіотелефонного зв'язку, фразеологію викладають інструктори УПР або висококваліфіковані та компетентні у цій галузі викладачі англійської мови як окремий предмет у складі спецкурсів диспетчерів УПР. В рамках цього виробничого навчання слухачі вивчають методи передачі повідомлень та вимову відповідно до їх описів у документі «Правила аеронавігаційного обслуговування. Організація повітряного

руху» [50] та у «Посібнику з радіотелефонного зв'язку» [51]. Кваліфіковані викладачі авіаційної англійської мови, які користуються якісними навчальними матеріалами з цього предмету, можуть забезпечити цим компетенцію своїх слухачів у стандартній фразеології, працюючи разом з ними над вимовою та відпрацюванням мовлення, не переступаючи обмежень, встановлених документами ІКАО «Керівництво з радіотелефонного зв'язку» і «Правила аеронавігаційного обслуговування. Організація повітряного руху».

Висновки до третього розділу

У розділі уточнено сутність ключових понять, розглянуто особливості викладання мови для спеціальних цілей (Language for Specific Purposes) у процесі розвитку професійної іншомовної підготовки у льотних навчальних закладах, проаналізовано сучасні вимоги Міжнародної організації цивільної авіації щодо іншомовної підготовки в льотних навчальних закладах України, окреслено базові кваліфікаційні вимоги до викладачів англійської мови та до процесу професійної іншомовної підготовки фахівців авіаційної галузі.

На підставі аналізу понять «професійна підготовка», «готовність до діяльності» обґрунтовано поняття «професійна іншомовна підготовка майбутніх авіаційних фахівців», яка розглядається як цілісна система, що базується на органічному поєднанні традиційних та інноваційних засобів навчання за принципом їх взаємного доповнення. Система іншомовної підготовки авіаційних фахівців включає наступні компоненти: зміст, методи і прийоми формування професійно значущих якостей, ефективні засоби, специфічні процесуальні принципи, методи і критерії оцінювання професійної готовності, функціонування яких детерміновано цілями професійної підготовки й принципами конструювання моделей процесу, які фокусують міжпредметні зв'язки та відносини у вирішенні педагогічних завдань такої підготовки. Акцентовано, що одним із основних завдань системи підготовки майбутніх пілотів є не тільки формування всебічно розвиненої, здатної до прийняття нестандартних рішень в особливих умовах особистості, але й формування внутрішньої готовності майбутнього фахівця до опанування професією та професійної самореалізації.

Визначення основних дефініцій досліджень здійснено на засадах компетентнісного підходу. Аналіз Стандартів вищої освіти бакалавра за спеціальністю 272 «Авіаційний транспорт» галузі знань 27 «Транспорт», затверджених та введених у дію Наказом Міністерства освіти і науки України

від 18.11.2020 р. № 1436 засвідчив, що переважна більшість компетентностей, що зазначені у ньому, мають бути реалізовані і в умовах іншомовного середовища. Іншими словами, авіаційний фахівець повинен ефективно володіти інтегральною, загальними та спеціальними компетентностями, при використанні іноземної мови, адже професійні завдання можуть потребувати вирішення саме в англomовному середовищі з носіями мови.

Результати проведеного теоретико-методичного аналізу засвідчили, що ефективним механізмом реалізації завдань іншомовної підготовки майбутніх фахівців авіаційної галузі є формування комунікативної компетентності у контексті дисциплін гуманітарного циклу, зокрема, іншомовного блоку (вивчення англійської, іспанської та інших іноземних мов) та передбачає дотримання таких методичних рекомендацій: 1) результати навчання на кожному занятті повинні бути зорієнтовані на формування іншомовної комунікативної компетентності; 2) зміст навчальної іншомовної дисципліни має бути акцентованим на формуванні знань лексичного мінімуму майбутніх фахівців, який забезпечуватиме розуміння ними команд, вказівок, рекомендацій, професійних та технічних інструкцій тощо; 3) організація освітнього процесу повинна забезпечувати постійну активну позицію студентів у навчанні через системне запровадження інтерактивних комунікативних технологій.

Аналіз програми англійської мови професійного спрямування доводить, що розробка нової програми відповідає кардинальним змінам, що здійснюються в національній системі вищої освіти в Україні, які було започатковано процесом інтеграції країни в європейський простір вищої освіти. Програма англійської мови професійного спрямування є загальною за характером і може використовуватися для цілої низки спеціальностей. Програма має практичне спрямування та передбачає набуття студентами професійної та функціональної комунікативної компетентності у

використанні англійської мови. Оцінка кінцевих результатів навчання повинна базуватися на цілях, визначених програмою, після їх адаптації до конкретних академічних та професійних умов закладу вищої освіти, факультету, кафедри з метою задоволення конкретних освітніх потреб здобувачів. Доведено, що предметний зміст курсу професійної англійської мови повинен бути максимально наближений до реальних ситуацій професійної діяльності.

Поява поняття English for Specific Purposes обумовлено виникненням низки схожих за своєю природою тенденцій, зокрема вимогами сучасного світу, нововведеннями у лінгвістиці, зміною фокусу на потреби здобувачів. При цьому англійській мові професійного спрямування (авіаційній) притаманні свої конкретні завдання, зміст, критерії, умови застосування, а також інші професійні особливості.

Мета вимог Міжнародної організації цивільної авіації щодо володіння мовою полягає в тому, аби забезпечити відповідний рівень мовної компетентності пілотів і диспетчерів управління повітряним рухом та дає їм можливість виявляти й усувати непорозуміння, що з'являються в процесі професійної діяльності.

Міжнародна організація цивільної авіації визначає стандартну фразеологію як сукупність чітких, коротких, визнаних у міжнародному масштабі формалізованих повідомлень, призначених для використання у більшості типових ситуацій і в найпоширеніших надзвичайних та аварійних обставинах. Вони ретельно опрацьовані авіафахівцями і завдяки цьому мають єдине функціональне значення та однозначний зміст. Проте не слід недооцінювати нестандартну авіаційну фразеологію, яку можна використовувати як альтернативу в спілкуванні під час екстрених ситуацій. Вивчення нормативних актів Міжнародної організації цивільної авіації дає підставу зробити висновок, що стандартна фразеологія не завжди в змозі забезпечити ефективне спілкування пілота і диспетчера під час

нестандартних та аварійних ситуацій, із якими стикається авіаційний персонал.

Зауважено, що сучасні вимоги до викладачів авіаційної англійської мови у навчальних закладах для льотного персоналу визначаються документами Міжнародної організації цивільної авіації і мають певні особливості, до яких віднесено не лише освіту і досвід викладання, а й обізнаність із авіацією, прагнення до постійного професійного вдосконалення. Підкреслено необхідність ознайомлення з особливостями та специфікою авіаційної галузі (питаннями організації повітряного/наземного руху, особливостями вантажних перевезень, обміном повідомлень в кабіні екіпажу, стандартними та нестандартними ситуаціями, обміном інформації) викладачів авіаційної англійської мови. Не менш важливе значення в сучасних умовах набуває академічна мобільність викладачів авіаційної англійської мови і їх вміння подавати матеріал фахового предмету іноземною мовою.

Список літератури до третього розділу

1. Андрусь, О. (2011). Сучасні аспекти професійної підготовки студентів у технічних університетах. *Проблеми підготовки сучасного вчителя*. № 4. Ч. 1. С. 283–294.
2. Асриян, В.Л. (2013). Формирование коммуникативной компетентности будущих специалистов в высших учебных заведениях культуры, искусств и туризма. *Наукові записки Національного університету «Острозька академія»*. Серія: Філологічна. Вип. 37. С. 31–33. Вилучено з: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nznuoaf_2013_37_12
3. *Базисні категорії методики. Дидактичні та методичні принципи і зміст навчання іноземної мови в школі*. Вилучено з: http://www.ni.biz.ua/11/11_16/11_164799_bazisnie-kategorii-metodiki-didakticheskie-i-metodicheskie-printsipi-i-soderzhanie-obucheniya-inostrannomu-yaziku-v-shkole.html
4. Базуріна, В.М. (2006). *Професійна підготовка майбутніх учителів іноземних мов у Великій Британії*. (дис... канд. пед. наук). Житомир. держ. ун-т ім. Івана Франка. Житомир, 235 с.
5. Бим И.Л., (1977). *Методика обучения иностранным языкам как наука и проблемы школьного учебника*. Москва: русский язык, 331 с.
6. Бігич О.Б., (2004). *Методична освіта майбутнього вчителя іноземної мови початкової школи*. Монографія Київ: Вид. центр КНЛУ, 278 с.
7. Богущ А.М., Ковтун О.В., (2014) Теоретичні і практичні аспекти формування мовної компетентності майбутніх пілотів і авіадиспетчерів. *Вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут»*. Серія: Філологія. Педагогіка. Вип. 4. С. 66–74. Вилучено з: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vntufil_2014_4_9.
8. Бондаревская, Е.В. (1999). Педагогическая культура как общественная и личная ценность. *Педагогика*. №3. С. 37–43.

9. *Видача свідоцтв авіаційному персоналу.* (2006). Додаток 1 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію. [10-те вид.] Монреаль: Міжнародна організація цивільної авіації. 34 с.
10. Волченко, О.М. (2006). *Формування комунікативної компетенції майбутніх учителів іноземних мов у вищих педагогічних навчальних закладах.* (дис...канд. пед. наук). АПНУ. Київ, 200 с.
11. Гринев, С.В. (1993). *Введение в терминоведение.* Московский государственный ун-т им. М.В. Ломоносова, Москва. 309 с.
12. Гончаренко, С., & Ничкало, Н. (2000). *Професійна освіта: словник.* Київ, Вища школа.
13. Дьяченко, М.И., & Кандыбович Л.А., (1976). *Психологические проблемы готовности к деятельности.* Минск: БГУ. 175 с.
14. Загвязинский, В.И., (2001). *Теория обучения.* Современная интерпретация. Москва: Academia, 188 с.
15. Зяблова, О.А. (2005). *Принципы исследования языка для специальных целей.* (автореф. дис... д-ра филол.наук). Москва, 9 с.
16. Каверіна, О.Г. (2010). *Інтегративний підхід до формування готовності студентів вищих технічних навчальних закладів до професійної комунікації.* (автореф. дис... док.пед.наук), Київ, 44 с.
17. Керницький, О.М. (2008). Проблеми підготовки курсантів-льотчиків у вищому закладі військової освіти. *Зб. наук. пр. Національної академії оборони України.* № 4 (41). С. 19–25
18. Князян, М.О. (2017). *Методологічні засади формування іншомовної комунікативної компетентності майбутніх фахівців. Інтелектуальна та емоційна складові навчання іноземних мов: новітні тенденції і завдання для вищої школи: матер. міжнар. наук.-практ. конф.,* Київ: ННІМВ, НАУ, С. 6.
19. Князян, М.О. (2007). *Система формування самостійно-дослідницької діяльності майбутніх учителів іноземних мов у процесі ступеневої підготовки.* (дис. д-ра пед. наук). Ізмаїл, 445 с.

20. Комарова, А.И. (1996). *Язык для специальных целей (LSP): Теория и метод*. Москва, 14 с.
21. Краевский, В.В. (2008). *Диалог культур и партнёрство цивилизаций*. VIII Международные Лихачёвские чтения, СПб.: Изд-во СПб ГУП. С. 404–406.
22. Леонтьев, А.Н. (1975). *Деятельность, сознание, личность*. Москва, Политиздат, 130 с.
23. Марігодов, В.К. (2011). Стандарти для розв'язування педагогічних і науково-технічних задач. *Нові технології навчання: наук.-метод. зб. Інститут інноваційних технологій і змісту освіти МОН молодь спорт України*. Київ, Вип. 68. С. 18–23.
24. Москаленко, О.І. (2011). *Формування мотивації до професійного спілкування у майбутніх пілотів міжнародних авіаліній у процесі вивчення фахових дисциплін* (дис. канд. пед. наук). Кіровоград, Україна.
25. Нечепорук, Я.С. (2021). Мова для спеціальних цілей (LSP): Особливості історичного розвитку. *Збірник наукових праць Уманського державного педагогічного університету*. Випуск 2. С. 117–124.
26. Ніколаєва, С.Ю. (2010). Цілі навчання іноземних мов в аспекті компетентнісного підходу. *Іноземні мови*. № 1. С. 11–17.
27. Ніколаєва, С.Ю. (2016). Концепція іншомовної освіти в Україні: розробка і реалізація. *International Scientific and Practical Conference «WORLD SCIENCE»*. № 4 (8), Vol. 4. P. 60–61.
28. Ніколаєва, С.Ю. (1995). Концепція підготовки вчителя іноземної мови. *Інозем. мови*. № 3/4. С. 5–11.
29. Ніколаєва, Ж.В. (2005). Навчання іноземних мов у ВНЗ у контексті Загальноєвропейських Рекомендацій з мовної освіти. *Наукові праці Педагогічні науки: наук.-метод. журнал*. Миколаїв: Вид-во МДГУ ім. П.Могили, Т.42. Вип. 29. С. 127–130.

30. Ничкало, Н.Г. (2001). *Развитие в Украине исследований по проблемам профессионального образования на рубеже столетий*. Київ: Науковий світ, 68 с.

31. Пассов, Е.И. (2002). *Методика обучения иностранным языкам. Принципы обучения иностранным языкам*. Воронеж: Интерлингва, № 4, 40 с.

32. Посметний, В.В. (2007). *Поняття професіоналізму працівників ОВС як визначальної категорії їх професійної підготовки. Форум права. [електрон. наук. фахове вид.] № 2. С. 179–184. Вилучено з: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/FP_index.htm_2007_2_30.pdf.*

33. *Приложение 10 к Конвенции о международной гражданской авиации*. Вилучено з: https://dream-air.ru/tpl/docs/an10_v1_cons_ru.pdf

34. *Професійна іншомовна підготовка майбутніх фахівців з туризмознавства як педагогічна проблема*. (2017). За ред. Н.С. Івасів *Science and Education a New Dimension. Pedagogy and Psychology*, V (54), Issue: 126.

35. *Профессиональная педагогика*. (2010). Москва: Ассоциация «Профессиональное образование». 457 с.

36. Пухальська, Г.А. (2006). *Проблеми підготовки майбутніх пілотів цивільної авіації у вищому навчальному закладі. Проблеми інженерно-педагогічної освіти. Українська інженерно-педагогічна академія (УІПА), Харків, Вип. 14–15. С. 129–135.*

37. Сгадова, В.В. (1994). *Методичній роботі – науковий характер. Педагогічні інновації у сучасній школі. С. 49–53.*

38. Селиванова, И. (1992). *Всемирный институт непрерывного образования. Вестник высшей школы. № 2. С. 14–16.*

39. *Стандарт вищої освіти підготовки бакалаврів за спеціальністю 272 «Авіаційний транспорт»*, Вилучено з: <https://mon.gov.ua/storage/app/media/vishcha-osvita/zatverdzeni%20standarty/2020/11/20/272-aviatsiynyy-transport-bakalavr>

40. Тарнопольський, О.Б., Кожушко, С.П., & Кабанова, М.Р. (2018). Гейміфікація в навчанні іноземних мов у вищій школі. *Іноземні мови*. № 3. С. 15–22.
41. Тарнопольський, О.Б., Кожушко, С.П. (2004). *Методика обучения английскому языку для делового общения*. Київ: Ленвіт, 192 с.
42. *Формирование общества, основанного на знаниях*. (2003). Новые задачи высшей школы. Москва: Весьмир, 232 с.
43. *Формування мовної особистості на різних вікових етапах*. (2008). Монографія за ред. Богущ А.М. Одеса, 271 с.
44. Черниш, В.В. (2008). *Європейський досвід підготовки вчителя іноземної мови*. Київ: Ленвіт, 64 с.
45. Щерба, Л.В. (1974). *Преподавание иностранных языков в средней школе : общ. вопросы методики*. Изд. 2-е. Москва: Высш. шк., 111 с.
46. Ягупов, В.В. (2000). *Військова дидактика*. Монографія, Київ: РВЦ «Київський університет», 376 с.
47. Anthony, L. (2011). Why ESP practitioners do not need to be subject specialists. *In Proceedings of the 2011 international conference and workshop on English for specific purposes*. Taichung, Taiwan: Crane. P. 39–52
48. Barshi, I. & Farris, C. (2013). Misunderstanding in ATC communication: Language, cognition and experimental methodology. *Ashgate VT, Burlington* (2013).
49. Cir 323AN/185 Рекомендации по программам обучения авиационному английскому языку, (2010). 86 с. Вилучено з: https://www.icao.int/Meetings/lpr13/Documents/323_ru.pdf
50. Doc 4444 Air Traffic Management, 2016. 464 p. Вилучено з: <https://ops.group/blog/wp-content/uploads/2017/03/ICAO-Doc4444-Pans-Atm-16thEdition-2016-OPSGROUP.pdf>

51. Doc 9432 Руководство по радиотелефонной связи, (2007). 134 с.
Вилучено з: https://utc-aviator.com/wp-content/uploads/2013/04/9432_cons_ru.pdf
52. Doc 9835 AN/453. Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements, (2004). ICAO, 149 p.
53. Dudley-Evans, T. (2006). *Developments in English for Specific Purposes*. Cambridge.
54. Mackay, R., & Mountford, A. (1978). *English for Specific Purposes*. London. 220 p.
55. Mell, J. (2004-1). Language training and testing in aviation need to focus on job-specific competencies. *ICAO Journal*, Volume 59, No.1.
56. Mell, J. (2004-2). Specific purpose language teaching and aviation language competencies. *First ICAO Aviation Language Symposium*, Montréal.
57. Mathews, E. (2007). The value of content-based language training for the aviation industry. *Second ICAO Aviation Language Symposium*, Montréal.
58. Mitsutomi, M. & O'Brian, K. (2004). Fundamental aviation language issues addressed by new proficiency requirements. *ICAO Journal* Volume 59, №. 1.
59. Mitsutomi, M. (2004). Some Fundamental Principles of Language Teaching and Learning. *First ICAO Aviation Language Symposium*, Montréal.
60. Mitsutomi, M. (2005). Language acquisition. *Seventh ICAEA Forum on Teaching and Learning Aviation English*, Besancon.
61. Munby, J. (1978). *Communicative syllabus design*. Cambridge, 561 p.
62. Shawcross, P. (2004-1). Proficiency requirements underscore importance of teaching and testing. *ICAO Journal* Volume 59, № 1.
63. Shawcross, P. (2004-2). Technology in language teaching. *First ICAO Aviation Language Symposium*, Montréal.
64. Shawcross, P. (2007). What do we mean by the “washback” effect of testing? *Second ICAO Aviation Language Symposium*, Montréal.

65. Shawcross, P. (2008). Social, safety and economic impacts of global language testing in aviation. *Proceedings of ALTE 3rd International Conference*.
66. Strevens, P. (1988). ESP after twenty years. A re-appraisal ESP: State of the Art. ed. by M. Tickoo. Singapore, P. 1–13.
67. Trimble, L. (1985). English for Science and Technology. *A Discourse Approach*. Cambridge, 180 p.
68. Viktorova, L.V. (2016). Organizational and methodical aspects of teaching foreign students. *Science Rise. Pedagogical Education*. № 7, P. 22–27.

РОЗДІЛ 4. НАВЧАЛЬНО-МЕТОДИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРОЦЕСУ ІНШОМОВНОЇ ПРОФЕСІЙНОЇ ПІДГОТОВКИ В ЛЬОТНИХ НАВЧАЛЬНИХ ЗАКЛАДАХ У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХХ – ПОЧАТКУ ХХІ СТОЛІТТЯ

4.1. Провідні тенденції розвитку навчально-методичного супроводу іншомовної професійної підготовки в льотних навчальних закладах України у період 1961–1970 рр.

Однією із актуальних проблем сучасної вітчизняної системи освіти є проблема її відповідності стратегічним завданням, які постають перед країною і змінюються чи не кожен рік. Розвиток міжнародних відносин України, як невід’ємна частина нашої глобальної стратегії, неможливий без широких міжкультурних комунікацій. У вітчизняній практиці накопичений значний досвід навчання іноземним мовам. У той же час сучасні реалії вимагають інтенсифікації даної сфери освіти. Метою даного розділу вбачаємо в історичному дослідженні навчально-методичного процесу викладання іноземної мови в СРСР загалом і у вітчизняних авіаційних закладах освіти, зокрема. Дослідження базуватимуться на таких теоретичних методах наукового дослідження (аналіз, синтез, історичний метод та ін.).

У СРСР поступово була вибудована державна система мовної освіти. Методики навчання англійській мові в СРСР поділялись на традиційні, комунікативні та авторські, що поєднували традиційні методи і комунікативні методики з елементами творчого осмислення мови. Однією із головних причин повільного впровадження інтенсивних методів вивчення іноземних мов у Радянському Союзі лежить у політичній площині.

Необхідність історичного дослідження розвитку професійної іншомовної підготовки майбутніх авіаційних спеціалістів зумовлена актуальністю цієї проблематики для сучасної льотної освіти, необхідністю

визначення головних переваг і недоліків іншомовної підготовки в льотних навчальних закладах в минулому і сьогодні.

Протягом ґрунтового історичного аналізу навчально-методичного матеріалу професійної іншомовної підготовки в льотних навчальних закладах України нами було зроблено певні висновки щодо різних форм, методів і принципів, що застосовувались в льотній освіті під час вивчення англійської мови в період з 1961 до 1970 рік. Через суттєвий брак практичного матеріалу, підручників та методичних рекомендацій стосовно іншомовної підготовки в льотних закладах СРСР, через недостатню кількість спеціалістів та викладачів, які б займались питанням вивчення англійської мови крізь призму авіаційної спеціалізації, а також через відсутність гострої необхідності у льотних спеціалістів вивчати іноземну мову, іншомовна підготовка в цивільній авіації була обмежена вивченням мови на рівні старших класів школи або ж англійської мови для немовних навчальних закладів.

Враховуючи те, що в період з початку 1960-х до середини 1970-х років англійська мова не виокремлювалась як окрема мова професійного спрямування для авіаційних спеціалістів, ми змушені розглядати навчально-методичний процес цього історичного періоду як такий, що відбувався у школі або ж у немовних навчальних закладах.

З метою ґрунтового аналізу навчально-методичного процесу авіаційної іншомовної підготовки її слід розподілити на чіткі види мовленнєвої діяльності (усне мовлення, читання, граматики, сприйняття на слух чи аудіювання), які в свою чергу по-різному розвивались. Усне мовлення стає для методистів 60-х років досить привабливою темою для роздумів та практики. На той час захоплення цим способом мовленнєвої діяльності виражалось комплексно, іншими словами між навчанням усного мовлення та навчанням мови в цілому не вбачали особливої різниці. Загалом у процесі вивчення розвитку викладання усного мовлення в 60-х роках слід

виділяти два етапи: 1) перший, коли формування усного мовлення тісно пов'язувалось з моделями, а всі вправи усного мовлення підмінялись вправами з оволодіння моделями; 2) а другий, коли на перший план стали висуватись проблеми безпосереднього розвитку мовлення.

Головним досягненням методики 60-х років у навчанні усного мовлення можна вважати розробку диференційованого навчання різноманітним видам усного мовлення: діалогічному, монологічному та аудіюванню.

Ще на початку 60-х років методика викладання іноземної мови Радянського Союзу постала перед питанням: якому різновиду говоріння слід переважно навчати учнів/студентів – діалогічному чи монологічному, а також з якого різновиду слід цей процес починати. Деякі методисти висловлюються за переважний розвиток діалогічного мовлення. Так, наприклад, А.А. Гердт стверджував, «що тренування учнів/студентів у діалогічному спілкуванні набагато більше розвиває у них навички усного мовлення, ніж тренувальні вправи з монологічного мовлення» [5, с. 13]. Аналогічні думки споглядаємо і в роботах Е.П. Шубіна. Посилена увага до розвитку діалогічного мовлення була зумовлена тим, що у попередні роки в процесі навчання мовленню панували перекази текстів. Крім того, перевага діалогічного мовлення була характерною для зарубіжної методики у зв'язку з роботою з моделями. Однак поступово посиленна увага до діалогічного мовлення, особливо на початковому етапі, долається. У методиці рекомендується навчати різних видів говоріння, використовуючи різні вправи. Так, у «Загальній методиці» ми знаходимо такі рекомендації: «Доцільно, враховуючи специфіку та труднощі діалогічної та монологічної форм мовлення, ... навчати їм паралельно і взаємопов'язано». І далі: «Кожен із видів мовлення вимагає своєї системи вправ, свого методу роботи» [14, с. 148].

Проблеми навчання читанню та розумінню текстів не отримали у

60-х роках такого широкого та глибокого дослідження, як, наприклад, питання розвитку усного мовлення. Більш того, на практиці було помітно, що читанню приділялось і так багато уваги. Тому в цей період в методіку навчання читанню вносились лише уточнення до вже існуючої системи, яка склалась за попередні роки. У зв'язку з розповсюдженням ідеї попередньої усної обробки мовного матеріалу вносяться зміни у відношення аналітичного і синтетичного читання. С.В. Калініна писала: «Зараз, завдяки використанню попередньої усної обробки мовного матеріалу, з'явилась можливість починати навчання читанню із синтетичного читання» [8]. Слід зазначити, що синтетичне читання – це читання під час якого увага читача повністю або головним чином сконцентрована на змісті, до того ж цей зміст сприймається синтезовано і швидко. Аналітичне читання – це читання під час якого увага читача частково переключається на мовне оформлення тексту, тому цей процес відбувається доволі повільно. Синтетичне читання навчає розумінню простих текстів, без застосування аналізу і перекладу. Аналітичне ж читання слугує засобом розуміння більш складних текстів, що містять труднощі, які можливо подолати лише за допомогою читання і перекладу. Раніше вважали, що починати навчання читанню слід саме з аналітичного, так як воно є базою для синтетичного. Але такий підхід виявився неефективним, адже в цьому випадку учні/студенти не вчаться читати без словника, не довіряють своїм знанням, перекладають весь текст, навіть прості речення і не вміють користуватись мовною здогадкою. Тому в 60-ті роки спроба використовувати саме синтетичний підхід до навчання читанню став помітним і революційним.

Проте поряд з удосконаленням навчання читанню та розуміння текстів робляться спроби відмовитися від розробленої системи та насамперед від аналітичного читання. Так, О.В. Розов запропонував замінити її системою із трьох видів читання: підготовлене (коли весь мовний матеріал тексту добре знайомий учням); непідготовлене (читання тексту, що містить понад 3%

незнайомих слів) та коментоване, яке «має місце під час читання текстів, що містять від восьми і більше невивчених слів і виразів на сто знайомих слів тексту» [35, с. 11]. Дана пропозиція не витримала критики і не була визнана вдалою через низку причин. Наявність вивченого чи невивченого мовного матеріалу не завжди визначає різний характер діяльності читача. Так, включення невеликої кількості невивчених слів, про значення яких можна здогадатися, не змінює характеру читання порівняно з читанням тексту, що містить лише вивчені слова. Сама назва «підготовлене» вважалось неприйнятним, адже, як слушно зазначала Н.І. Гез [3], будь-яке читання іноземною мовою є підготовлене читання з погляду на мовний матеріал. Зрештою, неправомірно вважати основою розмежування різновидів читання ступінь вивченості мовного матеріалу, бо читання то є діяльність, яка не зводиться до оволодіння матеріалом мови.

У другій половині 60-х років також зростає інтерес до розуміння невивчених слів у процесі синтетичного читання. Ряд авторів у своїх кандидатських дисертаціях (Р.З. Гінзбург, 1966 р.; Н.Г. Мокреєва, 1970 р.) розробили питання формування та розширення потенційного словника учнів.

Дещо далі за інших пішла К.І. Крупник, яка розробила метод для визначення ступеня мотивації слів англійської мови та прогнозування ймовірностей їх розуміння, застосовний для аналогічного визначення тих самих даних в інших іноземних мовах [9]. У методиці навчання синтетичному читанню були розроблені вправи у реферуванні та рецензуванні (Л.Л. Куріна), які увійшли до загальної системи роботи з іношомовним текстом. У ці ж роки було порушено питання про читання вголос як підготовчого ступеня до оволодіння читанням про себе. У дослідженні О.Д. Кузьменка було зазначено, що навчання читанню не корелюється так сильно з навчанням говорінню, як це припускали раніше методисти. Тому для оволодіння усним мовленням вважались обов'язковими спеціальні етапи читання вголос і про себе.

Питанням навчання письма та писемного мовлення в 60-ті роки переймались ще менше, ніж читанням, що пояснюється визнанням письмового мовлення лише як засобом навчання. Дослідження в цій галузі стосувалися в основному техніки письма, зокрема уточнення окремих прийомів та вправ. Крім того, було зазначено зв'язок навчання говорінню та письмової мови, до того ж письмове мовлення стали вважати серйозним допоміжним засобом для оволодіння усним (Г.К. Левицька, 1968; М.Т. Федоренко, 1970).

Значного розвитку набули питання відбору фонетичного мінімуму. Так, І.І. Халіна включила до фонетичного мінімуму для середньої школи найпростіші випадки фразового членування речень на мовні такти, фразовий наголос, основні типи мелодії [41]. У ці роки методисти приходять до висновку про те, що фонетичний мінімум через специфіку самих фонетичних явищ повинен відрізнятися від лексичного та граматичного мінімумів. Автори «Загальної методики» сформулювали це положення так: «Мінімум є тим матеріалом, що підлягає спеціальній обробці. Тому якщо звук рідної мови максимально наближений до відповідного звуку іноземної мови, то немає потреби його спеціально обробляти, отже, і включати в мінімум [25]. Таким чином, для середньої школи була прийнята ідея апроксимації, тобто наближеної вимови.

Слід зауважити, що фонетичні правила англійської мови розпочинали майже кожен підручник з англійської мови як для шкільної, так і для вузівської програм, розпочинався з елементарних правил фонетики та таблиць транскрипції. За відсутності записів автентичного мовлення іноземців для наслідування та імітації, методисти, викладачі та вчителі вважали за необхідне першочергово знати основні теоретичні засади та практичні принципи правильної вимови в англійській мові. Подібну практику можна прослідкувати в більшості радянських підручниках 1960-х років.

У посібнику Діксона Річарда Річардовича «Говоріть англійською» 1961 року видання, зазначається, що він складений у такий спосіб, аби поступово розширювати словниковий запас і закріплювати навички усного мовлення. Видання розраховано на студентів немовних вищих навчальних закладів денної, заочної та вечірньої форми навчання, на студентів середніх спеціалізованих навчальних закладів і на відвідувачів факультативних гуртків з англійської мови. Автор зазначає, що метою даного посібника є допомога тим, хто вивчає англійську мову, оволодіти достатньою кількістю англійських слів і основами англійської граматики з тем, що необхідні на побутовому рівні. Книга складається з:

1. Коротких відомостей про англійську фонетику.
2. Англійський алфавіт та зразки англійського письма.
3. П'ятнадцять уроків.
4. Післяурочні словники.
5. Короткий довідник з англійської граматики.
6. Алфавітний англо-російський словник [7].

Черговий підручник того періоду розпочинається відомостями з фонетики. Автор намагається звернути увагу на відмінність англійської вимови від російської, подає матеріал з вивчення фонетичних знаків та їх вимови. Діксон також знайомить з основними інтонаційними малюнками англійського речення. До фонетичного розділу автор радить постійно звертатись у разі виникнення труднощів чи сумнівів. Фонетичний розділ, на думку автора, також допомагає навчитись писати англійською мовою, переписуючи декілька разів всі слова, що зазначені у вправах по вивченню того чи іншого звуку. Кожен урок починається з читання першого речення, до якого додається переклад, транскрипція та інтонація. Коли всі слова, зміст речення в цілому вам зрозумілі, прочитайте речення вголос, намагаючись правильно відтворити звуки, наголос та інтонацію. Судячи з анотації, до книги також додавались платівки, які автор радив прослуховувати перед

читанням та імітувати голос диктора. Наступною порадою автора було читання вголос речень, що не мали перекладу і транскрипції, метою яких була активізація слів і конструкцій першого речення. В такій послідовності автор радить опрацювати всі заняття посібника. В кінці кожного заняття є вказівка на ті чи інші розділи граматики і фонетики, які слід опрацювати перед тим, як розпочинати роботу над вправами. Що стосується усного мовлення, то автор радить заучувати діалоги напам'ять, звертаючи особливу увагу на вимову та інтонацію. Рекомендовано вивчити напам'ять всі речення з перекладом та вимовою, адже в них подана майже вся нова лексика.

Р.Р. Діксон наголошує на тому, що вивчення великої кількості іноземних слів та відповідних мовленнєвих зворотів – досить нелегке завдання, що вимагає наполегливої праці. Посібник нараховує близько 1000 незнайомих слів, тому для зручності подає їх у міні словниках після кожного заняття та у загальному алфавітному словнику в кінці підручника.

Характерними ознаками підручників з іноземної мови для немовних навчальних закладів 60-х років стали наміри уникнути прагнення побудови підручника, спираючись лише на один вид мовленнєвої діяльності – читання або ж техніки читання і письма. Але, фактично, автори залишають багатого теоретичного матеріалу з іншомовного мовознавства або ж залишають вправи із читання текстів художньої чи публіцистичної літератури [23].

Так, в підручнику А.В. Петрова та С.В. Понтовича «Підручник з англійської мови для вищих навчальних закладів заочного навчання» 1963 року видання зазначається, що підручник призначений для заочного вивчення англійської мови на першому курсі немовних вищих навчальних закладів. Підручник складений у відповідності з програмою з англійської мови для першого курсу немовних вищих навчальних закладів. Підручник складається з 24 уроків, з яких кожен шостий урок є повторенням. До підручника додається: таблиця значень фонетичних знаків, таблиця неправильних («нестандартних») дієслів, таблиця займенників (особових та

присвійних), таблиця неозначуваних займенників і прислівників, англо-російський словник і алфавітний покажчик. Кожен урок складається з тексту зі словником, граматичних і лексичних пояснень, вправ і завдань для самоперевірки. До завдань для самоперевірки додається ключ (відповіді). В кожному занятті є додаткові вправи, що призначені для виконання по вказівці викладача. Заняття 1-го семестру побудовані таким чином аби перша його частина присвячувалась фонетиці і правилам читання, друга частина – на вивчення граматики і лексики. Нові граматичні явища подаються у вступному тексті й відпрацьовуються в основному тексті. Основні тексти складаються переважно із уже знайомих студенту слів. У другому семестрі робота будується зовсім по іншому: тут більшість занять починаються з основного тексту; у граматичних прикладах та вправах закріплюється лексика. Вступний текст подається лише в тих заняттях, в яких студенти знайомились з найбільш складними граматичними явищами [Додаток II]

Практичні рекомендації роботи з підручником А.В. Петрова та С.В. Понтовича полягають у такому: заняття з 1 по 12 проходять у порядку, зазначеному в самих уроках. Починаючи з уроку 13, автори рекомендують наступний порядок занять:

1. Прочитати вправи читання вголос, досягаючи повної біглості мовлення.
2. Прочитати текст, прагнучи розуміння його загального змісту.
3. Ознайомитися з примітками до даного тексту, повертаючись до відповідних місць у тексті.
4. Прочитати граматичні пояснення, що подані у занятті.
5. Прочитати ще раз і усно перекласти текст, звертаючись до словника, приміток, лексичних та граматичних пояснень, прагнучи повного та точного розуміння тексту.
6. Виконати вправи у порядку, у якому вони подані у занятті.

Усі вправи виконуються письмово, якщо немає вказівки про їх усне виконання. Під час перекладу з англійської на російську (в той час) треба ретельно стежити за побудовою та стилем російського речення.

7. Перевірити засвоєння слів уроку: слова, що увійшли до двох останніх «Завдання для самоперевірки» кожного уроку, учень повинен твердо засвоїти.

8. Ще раз прочитати вправи на читання.

9. Прочитати текст вголос, стежачи за вимовою та зв'язністю читання.

10. Виконати завдання для самоперевірки та перевірити їх виконання за допомогою ключа. У разі виникнення помилки, слід повернутись до відповідного розділу та виконати вправу на те саме правило з числа основних або додаткових.

11. Перекласти основний текст письмово російською мовою.

Автори підручника зазначають, що займатися потрібно регулярно. За умови занять по 45 хвилин на день ви досягнете набагато більше, ніж під час занять по п'ять годин на день, але з великими інтервалами. За методикою авторів слід завжди пам'ятати, що у мові кожне явище пов'язане з багатьма іншими явищами. Засвоєння кожного правила необхідне аби правильно зрозуміти матеріал наступних уроків. Автори наголошують на тому аби не уникати складних моментів у вивченні мови, а працювати над його повним засвоєнням. Вивчати матеріал радять у тому ж порядку в якому його подано у підручнику, не забігаючи наперед.

Слід мати на увазі, що вивчаючи іноземну мову людині потрібно вивчити багато слів і виразів. Тому А.В. Петров та С.В. Понтович наголошують на тому, що запам'ятовуванню слів потрібно приділяти велику увагу. У кожному занятті присутні вправи на запам'ятовування слів. Їх автори радять виконувати в обов'язковому порядку. Адже слово, що запам'яталось поза контекстом, поза реченням, легше забувається, ніж слово, що запам'яталось у реченні. Рекомендуємо тому запам'ятовувати як цілі

речення з текстів, так і приклади, що подаються у правилах читання та граматики.

У підручнику всі приклади наведено з перекладом. Переклад розташований так, аби його було легко закрити і перевірити себе. Автори підручника радять читати англійські речення, закривши переклад та використовуючи його лише для перевірки правильності розуміння. Потім закривайте англійські речення та перекладайте усно з російської на англійську. Досягайте швидкості в перекладі з однієї на іншу мову, таким чином ви запам'ятаєте як речення, так і слова.

Незважаючи на активність методистів з іноземної мови, щодо звернення уваги на усне мовлення, більшість авторів навчального матеріалу того часу вважали, що саме всебічне вивчення текстів мало вирішальне значення для успішного опанування іноземною мовою. Тому в основу кожного заняття покладено текст, що супроводжується розбором граматичних явищ, слів і виразів, що наявні у тексті. Граматичний матеріал подавався по можливості комплексно. На жаль, незважаючи на активні спроби методистів з іноземної мови розвивати усне мовлення під час іншомовної підготовки, за відсутності у 60-х роках профільних підручників для курсантів льотних навчальних закладів, навчання майбутніх авіаційних фахівців усному іноземному мовленню відбувалось опосередковано та без помітних результатів.

Отже, у 60-ті роки була присутня тенденція вивчення іноземної мови, як складного предмету, що потребує засвоєння граматичних, фонетичних правил, заучування напам'ять слів, висловів або ж навіть цілих речень. Вся увага зосереджувалася лише на засвоєнні певної кількості слів аби бути в змозі прочитати той чи інший уривок тексту на побутову тему, не використовуючи словник [17]. Це становище добре характеризувала О.А. Москальська: «У гонитві за практичними результатами в галузі викладання іноземних мов з'явився дуже небезпечний напрям, що, по суті,

заперечував освітнє, розвиваюче та виховне значення безпосередньо процесу навчання іноземної мови». В результаті передбачалося встановити практичні цілі, відповідні умовам середньої школи. У зв'язку з цим необхідно було уточнити межі практичного оволодіння мовою. О.І. Москальська бачила це обмеження практичних результатів у створенні міцної бази для подальшого спеціалізованого доучування, враховуючи майбутню професійну галузь учня. Вона стверджувала, що практичне оволодіння іноземною мовою у середній школі означає не досконале оволодіння іноземною мовою або оволодіння нею у межах, що дозволяють вільно читати літературу та пресу іноземною мовою, а набуття міцних різнобічних мовних навичок та умінь, що в майбутньому дозволять ефективно самостійно опанувати необхідну професійну інформацію іноземною мовою, так зване успішне спеціалізоване доучування» [16].

Саме створення такої «загальноосвітньої бази» з іноземної мови давало можливість створити основи «іншомовної професійної підготовки» для майбутніх спеціалістів різноманітних галузей. Звичайно серед методистів були й такі, хто двозначно відреагував на визначення практичних цілей у вивченні іноземної мови. Одна група методистів вважала, що визначення практичної мети в процесі вивчення іноземної мови, що була запропонована О.І. Москальською, як бази для подальшого спеціалізованого доучування цілком прийнятне і для загальноосвітніх шкіл і для професійних та вищих навчальних закладів. Серед тих, хто підтримав ідеї О.І. Москальської були Р.К. Міньяр-Белоручев та Г.В. Рогова, які зазначали, що практична мета навчання іноземній мові в школі, загалом визначається як навчання спілкуванню іноземною мовою та як закладання основ практичного володіння мовою для подальшого спеціалізованого доучування [13]. Однак інші науковці були проти безпосередньо терміну «доучування», оскільки вважали його таким, що не повністю визначене та доопрацьоване, без чітких меж та критеріїв.

Так, наприклад, І.В. Рахманов зауважував, що розуміючи термін «доучування», як щось таке, що учень набув якісь невизначені основи, які самі по собі не мають ніякого практичного застосування і можуть ефективно застосовуватись лише після додаткового вивчення мови, то доведеться визнати, що практична мета навчання іноземній мові у школі не досягнута [33]. На думку цих авторів, практична мета, незалежно від обмежень, завжди має забезпечувати формування умінь і навичок, які б застосовувались у житті. Цю думку особливо точно сформулював Г.В. Колшанський: «Комунікативна спрямованість навчання іноземній мові передбачає, незалежно від обмежень практичних цілей, навчання, яке б дозволило тому, хто навчається, адекватно орієнтуватись в комунікативній ситуації, іншими словами виконувати роль діючого комуніканта в рамках конкретного фрагменту спілкування» [12]. Загалом, аналізуючи зазначені наукові точки зору, можна погодитись із останніми, адже термін «доучування» був запропонований без урахування чітких визначень і результатів. Оскільки після загальноосвітньої школи в системі освіти Радянського Союзу та УРСР зокрема, передбачалось певне «доучування», продовження освітнього процесу – спеціалізованого чи вищого – а навчання лише усного мовлення іноземною мовою втрачає свій зміст. В подальшому у більшості методичних досліджень термін «доучування» зустрічається дуже рідко і згодом зовсім зникає. Все більш активним стає принцип вивчення базових навичок і вмінь з іноземної мови у середній школі та наступним профілюючим її вивченням.

Саме в кінці 60-х років ХХ століття методисти почали поглиблено розглядати основні для методики вивчення іноземної мови категорії: метод, система навчання, спосіб навчання та прийом. На початку 60-х років основна увага була прикута до визначення сутності різних методичних напрямів – свідомо-практичний, свідомо-порівняльний або прямий метод тощо. Тоді як наприкінці 60-х років відзначались більш практичним дослідженням процесу

вивчення іноземної мови. В зазначений період радянські науковці, які досліджували питання іншомовної підготовки, намагались дати визначення ключовим поняттям. Так, наприклад, М.В. Ляховицький охарактеризував метод, як узагальнена модель реалізації основних компонентів навчального процесу з вивчення іноземної мови, в основі якого лежить певна домінуюча ідея вирішення головної методологічної задачі [11, с. 31]. Далі він пояснює, що метод проявляється як систематично повторювані форми і способи роботи для успішного вирішення циклічних задач навчального процесу [12]. Саме М.В. Ляховицький зробив великий вклад у розробку теорії професійно-орієнтованого викладання іноземної мови. Він обґрунтував принцип професійної направленості навчального матеріалу під час вивчення іноземної мови у немовних навчальних закладах. Автор підкреслив, що вивчення іноземної мови має бути на самоціллю, а засобом досягнення мети підвищення рівня професійної освіченості, ерудиції в рамках своєї вузької спеціалізації. На думку М.В. Ляховицького, процес професійної іншомовної підготовки повинен проводитись у наступних напрямках: а) робота над спеціальними текстами; б) вивчення спеціалізованих тем для розвитку усного мовлення; в) вивчення словника-мінімуму за відповідною спеціальністю; г) створення викладачами посібників для активізації граматичного і лексичного матеріалу для студентів/курсантів. [12, с. 54–73]

Цей історичний період характеризується активним розвитком усного мовлення тих, хто вивчає іноземну мову. Подібна тенденція була закономірною на той час, адже суспільство все гостріше відчувало потреби у оволодінні усно-мовленнєвими компетенціями. Є.І. Пасов, який, в свою чергу, ще у 1968 році на Першому конгресі Міжнародної асоціації викладачів російської мови і літератури, вперше у світі сформулював принципи комунікативного вивчення мови. Згодом створив першу теорію-модель, що стала в майбутньому основою теорії комунікативної іншомовної освіти. Таким чином науковець виокремив п'ять принципів:

- а) принцип мовленнєвої активності;
- б) принцип індивідуалізації при провідній ролі його особистого аспекту;
- в) принцип функціональності;
- г) принцип ситуативності;
- д) принцип «новизни» [27, с. 41].

Слід зауважити, що зародки профільного навчання іноземній мові в немовних навчальних закладах з'явилися ще у 60-х роках ХХ століття. Але вони, як вже було зазначено в даному дослідженні, були реалізовані лише теоретично у працях деяких радянських лінгвістів (І.Г. Веніков, З.М. Цветкова [42], Л.І. Чаурська [44] та інші). У центрі їхньої уваги були питання добору та виявлення лінгвістичних особливостей текстів, створення спеціалізованих підручників і навчально-методичних посібників. Більшість дослідників того часу дійшли висновку, що для розвитку навичок читання спеціалізованої літератури та навичок професійного усного мовлення необхідні адаптовані, професійноорієнтовані тексти. Новизна змісту та актуальність лексики, на їх думку, збільшували інтерес до вивчення іноземної мови і розширяло світогляд студентів у їх майбутній спеціальності [45].

Слід зазначити, що саме в 70-х роках ХХ століття вітчизняні льотні навчальні заклади активізували роботу щодо професійної іншомовної підготовки, а саме: почали видавати методичні посібники для майбутніх авіаційних фахівців, створювати окремі підрозділи (кафедри) з вивчення іноземної мови, застосовували рекомендації провідних лінгвістів-методистів. Одним із них був, лінгвіст, англійський філолог, педагог, доктор педагогічних наук, українець за походженням, одесит, В.Л. Скалкін, який запропонував дев'ять принципів навчання діалогічному мовленню. Щоправда він назвав їх «основні методичні положення». В якості першого і провідного принципу він висунув принцип комунікативної направленості, що

на його думку розподіляється на низку певних вимог: відбір матеріалу з точки зору його комунікативної достатності та відповідності природнім мовленнєвим актам; формування ситуативно-тематичного мінімуму з урахуванням інтересів (специфіки) тих, хто навчається; комунікативність мовленнєвих операцій в процесі роботи над мовним матеріалом; створення робочої системи, яка б мотивувала до спілкування. [39, с. 31]. До таких положень-принципів науковець відніс:

- моделювання типових комунікативних ситуацій;
- навчання діалогу як мовленнєво-міркувальної діяльності;
- навчання діалогічного мовлення як формі соціальної поведінки;
- відпрацювання ситуативно-мовленнєвої стереотипії діалогічного контакту;
- адекватне врахування типології діалогічного мовлення;
- багатоступеневий підхід до навчання діалогу (від діалогічної єдності до мікродіалогу);
- принцип ролей;
- комплексність вправ (підготовчих і мовленнєвих).

Загалом нескладно помітити, що сформульовані В.Л. Скалкіним принципи базуються на загальних комунікативних засадах іншомовної підготовки, але в той же час вони є більш деталізовані. В цілому розробка такої системної моделі навчання одному із видів мовленнєвої діяльності – говорінню, було серйозним досягненням для вітчизняних методистів 70-х років.

Зазначений історичний період характеризувався також використанням на заняттях з іноземної мови у професійно-технічних навчальних закладах, так званого, країнознавчого матеріалу. Лінгвісти припускали, що таким чином учні/студенти/курсанти отримували більш міцні професійні знання. В.А. Скрознікова, наприклад, розглядала краєзнавчий матеріал як одну із форм реалізації міжпредметних зв'язків. Науковець відмічала, що короткі

коментарі краєзнавчого або лінгво-країнознавчого характеру чітко виявляють зв'язок практики навчання іноземній мові зі змістом програм інших дисциплін та роблять позитивний вплив на отримання студентами немовних навчальних закладів більш глибоких професійних знань [40].

Розглянувши характерні для цього періоду особливості вивчення іноземної мови, слід звернути увагу на навчальні посібники та практичні шляхи реалізації провідних на той час тенденцій у процесі професійної іншомовної підготовки в льотних навчальних закладах України, можемо зауважити, що саме у 70-х роках ХХ століття починають активно з'являтися професійноорієнтовані посібники для майбутніх авіаційних спеціалістів. Серед них слід назвати посібник В.Є. Коваленко та Н.В. Угляренко «Пособие по английскому языку для 1 курса вузов гражданской авиации», видавництво «Высшая школа», 1972 року. Даний посібник було затверджено Міністерством цивільної авіації СРСР в якості навчального посібника для студентів вищих навчальних закладів цивільної авіації. В результаті численних та різноманітних практичних пошуків і досліджень, що були спрямовані на покращення викладання іноземних мов, автори зробили спробу створити навчальний посібник, що може відповідати вимогам інтенсифікації навчального процесу, а також забезпечити ефективність засвоєння іноземної мови для майбутніх фахівців цивільної авіації. Особливою відмінністю цього посібника від інших автори називають наявність великої кількості тренувальних вправ, що можна було записати на аудіо плівку. Враховуючи, що посібник розрахований на 2/3 засвоєння аудиторного матеріалу і 1/3 на самостійну роботу в лабораторіях, можна зробити висновок про певну організацію навчального процесу в льотних навчальних закладах. В посібнику також наявні вправи, що спрямовані на розвиток навичок усного мовлення, розуміння особливостей мови технічної літератури. Характер вправ, як зазначають автори, дозволяє значно підвищити коефіцієнт корисної зайнятості студента/курсанта. Так протягом

одного заняття студент групи, що складається приблизно із 15 осіб, відповідає на питання від 25 до 30 разів, таким чином активно беручи участь в роботі. Лексико-граматичні вправи чергуються із тренувальними і творчими різновидами роботи [Додаток М]. В основі тренувальних вправ лежить відпрацювання та участь в різноманітних контекстуальних ситуаціях, що відібрані та подані за ступенем складності основних структурних моделей мови. В центрі уваги ставиться відпрацювання у мовній практиці граматичних моделей мови, що наповнюються за рахунок побутової та спеціальної технічної лексики [18; 20].

Творчі вправи посібника передбачають розширення моделі, верифікацію, заміну окремих елементів, розпізнавання мовних моделей, відповіді на питання, вибір правильної відповіді, надання заперечення або згоди, виконання наказів тощо. На той час такі вправи вважались доволі творчими, хоча насправді не несли в собі творчого компонента, адже в процесі роботи з подібними вправами особиста думка та ініціативність студента/курсанта не враховувалась.

Наступний посібник, що яскраво відображає процес професійної іншомовної підготовки в льотних навчальних закладах України був підготовлений викладачами іноземної мови Київського інституту інженерів цивільної авіації Т.А. Полянською та Н.Л. Ягановою. Посібник мав назву «Английский язык. Учебное пособие для высших военных авиационных училищ летчиков и штурманов» та був опублікований видавництвом «Воениздат» у 1977 році. Навчальний посібник було побудовано за тематичним принципом. У відповідності до мети навчання урок поділявся на три розділи: усне мовлення, читання і переклад та радіообмін. Кожен урок розрахований на 10–14 годин, що розподілені наступним чином: усне мовлення 4–6 годин; читання і переклад 4–6 годин і найменшу кількість аудиторних годин приділялось радіообміну. Розділ «Усне мовлення» включає в себе вправи для читання, основний текст, словник і вправи з

навчальними завданнями, що формують основні навички усного мовлення [Додаток Н].

На думку авторів, вправи з читання вголос слів та словосполучень мають на меті навчити правильно вимовляти слова і словосполучення, що складають лексичний мінімум, а також правильно ритміко-інтонаційно оформлювати фрази і речення. Ці вправи рекомендовано виконувати і під час самостійної роботи курсантів із застосуванням технічних засобів навчання. В аудиторії, під наглядом викладача, рекомендовано повторювати ці вправи у швидкому темпі 250–300 складів на хвилину.

Основний текст заняття визначає зміст та об'єм теми, вміщує в собі лексику і моделі, що відібрані для застосування в усному мовленні, ілюструють особливості функціонального стилю мовлення, забезпечує матеріал на основі якого здійснюється розвиток навичок усного мовлення. Основні тексти за незначним винятком містять загальні положення, не відображають специфіку військово-повітряних сил тієї чи іншої країни і охоплюють тематику, пов'язану з конструкцією та типами літаків початкової льотної підготовки, призначенням і льотно-тактичними даними літаків основних видів авіації. У текстах збережена орфографія та пунктуація оригіналу. У посібнику зустрічаються як метричні, так і англо-американські одиниці виміру. Тому в Додатках до навчального посібника додається таблиця співвідношень між англійськими та метричними одиницями виміру. Поурочний словник містить лексику, що підлягає активному засвоєнню. Ця лексика включена до Англо-російського словника, що подається в кінці посібника.

У посібнику також представлені вправи для відпрацювання моделей мовлення. Авторки зазначають, що одиницею навчання навичкам мовлення виступає модель пропозиції, представлена у вигляді мовного зразка. Модель втілює у собі єдність фонетичної, граматичної та лексичної сторін мови та виконує певне комунікативне завдання. Весь морфологічний матеріал надається на синтаксичній основі. У зв'язку з цим граматику не виділяється

як окрема складова заняття. Серед вправ з відпрацювання моделей слід назвати: «Назвіть на малюнку», «Поставте запитання», «Складіть пропозиції». Вправи «Назвіть на малюнку» рекомендується використовувати для введення моделей та лексики, оскільки вони забезпечують безперекладне введення нового лексичного матеріалу. Вправу «Відповідайте на запитання, використовуючи слова праворуч» слід виконувати із зоровою опорою на діафільм або плакат. Для того, щоб уникнути монотонності, пов'язаної з тренуванням, рекомендується за подібними вправами закріпити ситуацію: «В умовах перешкод ви не почули питання і змушені перепитати «What is it?».

Т.А. Полянська та Н.Л. Яганова передбачили в навчальному посібнику вправи для закріплення мовного матеріалу та поелементного відпрацювання мовних навичок на рівні слова, словосполучення та речення. Сюди входять вправи на розшифровку та переклад скорочень, на угруповання та переклад термінів, складання з ними словосполучень та речень, вибір слів тощо. Вправи подібного типу доцільно ставити для самостійного письмового виконання з наступною усною перевіркою в аудиторії. Рекомендується надавати цим вправам «ігровий» характер, наприклад: «Хто запам'ятає і назве більше словосполучень?». Вправа типу «Дізнайтеся за допомогою питань, яке слово написав курсант» рекомендується виконувати в аудиторії в такому порядку: 1. Курсант пише на папері одне зі слів, наведених у вправі (група не знає, що це за слово). 2. Курсанти по черзі ставлять питання типу «Is it the word 'primary'»? Слова, які можна використовувати у питаннях, наведені у вправі. Виконання подібних вправ передбачає неодноразове повернення до основного тексту розділу «Усна мова», тому що в ньому містяться відомості, що забезпечують та полегшують правильне виконання вправ.

Наступною складовою посібника з англійської мови для льотчиків і штурманів є вправи на розуміння. До цієї групи належать вправи типу «Поставте питання до пропущеної частини речення», «Перебудуйте

речення», «Замініть слова та словосполучення близькими або протилежними за значенням», «Знайдіть помилку у твердженні...», «Прослухайте та викладіть інформацію». При виконанні вправи «Задайте питання до пропущеної частини речення» слід уникати прагнення спочатку заповнити пропуск конкретним словом і лише після цього ставити запитання до цього слова. Мета цієї вправи полягає в тому, аби визначити найзагальніше значення пропуску: що?, для чого?, який? і т.п. - залежно від того, де саме допущений пропуск, тобто навчити користуватися формальними і структурними ознаками для розуміння загального сенсу.

Посібник з англійської мови для вищих льотних навчальних закладів 70-х років також мав вправи на аудіювання. Авторки зазначали, що вони служать для розвитку розуміння іноземної мови на слух, зокрема із загальним охопленням змісту. Прослуховування може проводитися без опори та з опорою на текст, наприклад: «Прослухайте та відтворіть інформацію...». Час звучання не повинен перевищувати півтори хвилини. Залежно від підготовки групи перевірка розуміння здійснюється шляхом викладу інформації, розмови англійською чи російською мовами, перекладу тощо [21].

Комунікативні вправи. Це вправи, призначені для використання відпрацьованого матеріалу у мовленні. У цю групу входять мовні вправи, створені задля виконання комунікативної завдання: «Відповідайте питання», «Складіть короткі діалоги», «Виступіть у ролі перекладача» тощо. Вправи цієї групи рекомендуються до виконання в аудиторії з попередньої самостійної підготовкою чи ні підготовки.

Вправи на переклад з англійської та російської мов розглядаються як засіб контролю. Будь-яка вправа розділу «Усна мова» може бути на розсуд викладача повністю або частково перекладена російською мовою, у тому числі вправи на читання вголос. У вправах широко використовуються зразки-інструкції з виконання завдання. Вони мають на меті попереджати помилки.

Істотним при розвитку навичок мовлення є дотримання нормативів, що характеризують темп мовлення, тому в процесі навчання необхідно стежити за темпом мовлення – 20 фраз за 4–5 хвилин.

Розділ «Читання та переклад» включає: вправи на словотвори, лексико-граматичні вправи, текст для читання та перекладу зі словником, тексти для читання та розуміння основного змісту. Вправи на словотвори допомагають розширити словниковий запасі розвивають вміння орієнтуватися в тексті з незнайомими словами.

Отже, у 60-ті роки була присутня тенденція вивчення іноземної мови, як складного предмета, що потребує засвоєння граматичних, фонетичних правил, заучування напам'ять слів, висловів або ж навіть цілих речень. Саме створення такої «загальноосвітньої бази» з іноземної мови давало можливість створити основи «іншомовної професійної підготовки» для майбутніх спеціалістів різноманітних галузей. На початку 60-х років основна увага була прикута до визначення сутності різних методичних напрямів – свідомо-практичний, свідомо-порівняльний або прямий метод тощо. Тоді як наприкінці 60-х років відзначались більш практичним дослідженням процесу вивчення іноземної мови. В зазначений період радянські науковці, які досліджували питання іншомовної підготовки, намагались дати визначення ключовим поняттям. Слід зазначити, що саме в 70-х роках ХХ століття вітчизняні льотні навчальні заклади активізували роботу щодо професійної іншомовної підготовки, а саме: почали видавати методичні посібники для майбутніх авіаційних фахівців, створювати окремі підрозділи (кафедри) з вивчення іноземної мови, застосовували рекомендації провідних лінгвістів-методистів. у 70-х роках ХХ століття починають активно з'являтися професійно орієнтовані посібники для майбутніх авіаційних спеціалістів [23].

4.2. Основні напрями розвитку навчально-методичного забезпечення іншомовної професійної підготовки в льотних навчальних закладах України у період 1971–1984 рр

Початок 70-х років ознаменувався визначною подією для галузі цивільної авіації СРСР. Саме 14 листопада 1970 році Радянський Союз прийняв вольове рішення долучитись та визнати вимоги Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО). Ця історична подія неабияк вплинула на подальший розвиток галузі в цілому та підготовки авіаційного персоналу зокрема. Після вступу СРСР до лав ІКАО, російська мова була визнана офіційною (четвертою) мовою цієї організації. Це означало, що всі офіційні документи ІКАО повинні мати російський переклад, але безпосередня професійна діяльність в авіації здійснювалась за допомогою англійської мови. Отже, достойно конкурувати на світовій арені цивільної авіації єдиний державний перевізник СРСР – «Аерофлот» повинен був впроваджувати процес іншомовної підготовки льотного персоналу. Така ж тенденція спостерігалась і у вітчизняних закладах льотної освіти.

Період 1970–1985 років ХХ століття був досить суперечливим у сфері іншомовної підготовки в цілому. Враховуючи той факт, що вітчизняні програми з англійської мови для льотних навчальних закладів складались, розподіляючи курсантів залежно від попередньої шкільної іншомовної підготовки, нам слід проаналізувати зміни принципів викладання іноземної мови у старшій школі.

На початку 70-х років ХХ століття іноземна мова стає засобом підвищення рівня знань в рамках спеціальності та засобом формування професійної спрямованості студента. Є.В. Рощина зазначає, що «під час вивчення професійно орієнтованого мовного матеріалу встановлюється двосторонній зв'язок між прагненням студента набути спеціальні знання та успішністю оволодіння мовою» [36]. На велику увагу заслуговує вивчення в той час умов організації процесу профільного навчання іноземної мови у

немовних закладах освіти, зокрема питання координації навчання іноземної мови з профільними дисциплінами. Так, система, запропонована Г.В. Паріковою, виключала можливість проходження студентами матеріалу з іноземної мови до того, як вони прослухають курс лекцій з профільних дисциплін, що передбачає сувору координацію робочих планів з іноземної мови з робочими програмами кафедр профільних дисциплін [26].

У 1980-х роках прикладні лінгвісти запропонували робоче визначення комунікативної компетентності, що продовжує удосконалюватись та уточнюватись. Відповідно до цього визначення загальна комунікативна компетентність складається з лінгвістичних, соціолінгвістичних та прагматичних компонентів (компетенцій).

Під лінгвістичною компетенцією розуміється знання та осмислене використання лінгвістичних засобів конкретної мови чи мов. Лінгвістична компетенція, зокрема, включає в себе такі мовні вміння, як говоріння і слухання, в яких можна виділити чотири окремих субнавички:

- a) лексичну (окремі слова, усталені вирази);
- b) граматичну(правила синтаксису та морфології);
- c) семантичну (смілова сторона мови та семантичні зв'язки між словами та словосполученнями);
- d) фонологічну (звуки, складова структура, фразовий наголос, ритм та інтонація).

Соціолінгвістична компетенція включає знання соціального (у тому числі професійного) контексту, у якому використовується мова. Це мається на увазі вміння розпізнавати або здатність адекватно використовувати лінгвістичні маркери соціальних відносин, формули ввічливості, різні регістри спілкування, діалект та акцент.

Прагматична компетенція складається з низки навичок, що дозволяють використовувати мовні засоби у певних функціональних цілях відповідно до конкретної ситуації або контексту. Вони включають:

a) стратегічну компетенцію, яка передбачає вміння користувачів мови мобілізувати свої ресурси або підібрати їх оптимальне поєднання для активації навичок та процедур метою виконання потреб комунікації в тому чи іншому контексті та вирішення стоїть перед ними завдання найбільш досконалим або економічним доступних способів;

b) дискурсивну компетенцію, яка полягає у здатності поєднувати пропозиції або висловлювання у логічно зв'язний текст;

c) функціональну компетенцію, під якою розуміється знання правил, що визначають традиційну чи контекстуальну інтерпретацію мовних структур – «мовних функцій» та способів загальноприйнятого застосування цих функцій для створення структур діалогічної взаємодії (інтерактивних сценаріїв чи схем) та здатність ними користуватися;

d) оцінку результатів використання мови у реальних ситуаціях, наприклад у плані впливу на безпеку чи ефективність діяльності.

Вагомий внесок у розвиток професійної іншомовної підготовки у вітчизняних льотних навчальних закладах зробило Кіровоградське вище льотне училище цивільної авіації, створивши у 1978 році на базі факультету льотної експлуатації кафедру іноземних мов. Це був кваліфікований колектив викладачів, який на той час забезпечував необхідну іншомовну підготовку майбутніх авіаційних фахівців. Як зазначено в архівних документах, а саме у «Звіті з держбюджетної дослідницької роботи: «Розробка навчальної програми з курсу англійської мови. Спеціальність 1611 (спеціалізація – льотна експлуатація) 1979 рік» [Додаток К]. Науково-дослідницька робота була підготовлена, виконана та затверджена заступником начальника училища з навчальної та наукової роботи доцентом, кандидатом технічних наук О.О. Гузенком, деканом факультету льотної експлуатації доцентом, кандидатом технічних наук О.Є. Коростельовим, завідуючою кафедрою іноземних мов кандидатом філологічних наук Т.І. Немирович-Данченко. Враховуючи, високий науковий рівень виконавців цієї програми, можна

зробити висновок, що вона стала провідною стратегією у процесі іншомовної підготовки майбутніх пілотів КВЛУЦА на майбутні 20 років навчального процесу. Беручи до уваги той факт, що на той час це був чи не єдиний вищий навчальний заклад на території Радянської України, що навчав льотний персонал експлуатації літаків цивільної авіації, можемо зробити висновок, що ця програма стала провідною для вітчизняної іншомовної підготовки курсантів льотних навчальних закладів. У роботі також враховуються досягнення в галузі вітчизняної іншомовної підготовки науковців Національного авіаційного університету (НАУ), але в той історичний період це був Київський інститут інженерів цивільної авіації, де навчались інженери-конструктори літальних апаратів.

На той час не спостерігалось тенденції виокремити спеціальну дисципліну для вивчення професійної іноземної мови, хоча процес розвитку вивчення іноземної мови для спеціальних цілей (Language for specific purposes LSP) було розпочато. Підхід до вивчення іноземної мови у вітчизняних льотних навчальних закладах залишався комплексним та загальним, з урахуванням деяких професійних потреб у знанні іноземної мови.

Отже, викладачі англійської мови в льотних навчальних закладах, враховуючи специфіку училища, зазначали, що вивчаючи професійні дисципліни, курсанти мають знати правила повітряної навігації, конструкцію літака і його складових, принципи роботи приборів, радіо та електрообладнання. Очевидно, що викладачам під час викладання іноземної мови для курсантів слід обов'язково спиратись на зазначену теоретичну базу. Було визначено, що для ефективного опанування іноземної мови курсантам слід мати навички як усного мовлення так і навички читання та аналізу спеціальної літератури англійською мовою. Програма з англійської мови для немовних спеціальностей передбачає також роботу з іноземною пресою (газетами, журналами). Окрім вивчення загальної та професійної лексики,

вилучення необхідної інформації, такий вид роботи мав ще й іншу мету: виховання в дусі пролетарського інтернаціоналізму, радянського патріотизму, відданості справі комуністичної партії.

Головною метою курсу було практичне оволодіння курсантами англійською мовою, зокрема:

- 1) володіти навичками радіотелефонних переговорів за програмою «повітря-земля»;
- 2) читати літературу зі спеціальності для отримання необхідної інформації;
- 3) бути в змозі знайти необхідну інформацію в іноземних засобах масової інформації.

Головним джерелом для забезпечення першого підпункту програми та необхідних знань з радіообміну був «Підручник з англійської мови для льотного та диспетчерського складу міжнародних авіаліній», 1972 рік, автори: Р.Ф. Гобанова, Р.І. Доктор, А.В. Штакіна, а також додаткові матеріали, що були опрацьовані викладачами в ході вивчення досвіду роботи радянських аеропортів та наявних записів переговорів на міжнародних авіатрасах [6].

В якості матеріалів для забезпечення другого підпункту програми використовувались адаптовані та неадаптовані матеріали для спеціалістів цивільної авіації, включаючи бюлетені ІКАО. Газетна лексика вивчалась на основі видання «Московські новини» англійською мовою.

Програма була розрахована на курсантів, які продовжують і починають вивчати англійську мову. Для початкових груп був передбачений дещо скорочений об'єм матеріалу із меншими вимогами до навичок і вмінь у порівнянні з групами, що продовжували вивчати англійську мову.

В якості основних видів навчальної діяльності для забезпечення навичок і вмінь рекомендовані: аудіювання, говоріння, читання, переклад, і в якості допоміжної діяльності іноді застосовувалось письмо. Враховуючи

зазначені види діяльності, ми можемо із упевненістю сказати, що кінець 70-х початок 80-х років стали початком стрімкого розвитку професійної іншомовної підготовки у вітчизняних льотних закладах освіти. Саме в той час процес іншомовної підготовки для майбутніх авіаційних спеціалістів став будуватись на п'яти видах навчальної діяльності за якими наразі оцінюють володіння загальною англійською мовою (General English). Згодом на основі зазначених видів діяльності, спеціалісти з вивчення авіаційної англійської мови виокремляють шість критеріїв, що допомагають оцінити рівень володіння авіаційної англійської мови (вимова, структура, словниковий запас, швидкість мовлення, аудіювання, спілкування).

У процесі навчання правильній англійській вимові використовувався аналітико-імітативний метод, що поєднував в собі момент аналізу (усвідомлення) матеріалу і його імітацію. Викладач починає пояснення матеріалу, використовуючи таблиці, схеми артикуляції, схеми руху тону в різних типах інтонації, тощо. Одночасно подається звуковий зразок, і лише після пояснення і демонстрації курсанти вимовляють (імітують) звуковий зразок. Проте на початковому етапі вивчення правильної вимови використовувався навпаки імітаційно-аналітичний метод.

Вивчення граматики не вважалось самоціллю, вона вивчалась протягом всього практичного курсу. Згідно з програмами, вивчення граматики мало певні задачі: 1) забезпечення повного розуміння всіх структур, що передбачені програмою (продуктивних і непродуктивних, що зустрічаються в усних повідомленнях і в письмових текстах); 2) автоматизація процесу вивчення продуктивних синтаксичних моделей на практиці усного спілкування та вивчення на їх базі морфологічних явищ.

Повторення і систематизація граматичного матеріалу, що вивчався в школі, проводиться на базі нового лексичного матеріалу, пов'язаного з авіаційною термінологією. Велика роль в інтенсифікації навчального процесу надається навчальним таблицям, схемам, рисункам, записам на магнітній

стрічці, діафільмам, слайдам, кінофільмам. Передбачається проведення певної кількості занять у лінгафонному кабінеті.

Програма з англійської мови для I курсу нараховувала 130 годин: у I семестрі – 72 години, в II семестрі 58 годин.

ФОНЕТИКА. Корективний курс з фонетики для курсантів, які продовжують вивчати англійську мову складається з повторення правил вимови, інтонації, техніки читання або ж вступний курс з фонетики для тих, хто починає вивчати англійську мову в училищі: алфавіт, правила вимови і читання, наголос, розподіл на склади та інтонація.

ЛЕКСИЧНИЙ МІНІМУМ. На кінець I курсу лексичний мінімум має складати для тих, хто продовжує вивчення англійської мови 200 слів і виразів з авіаційної термінології і 100 слів з галузі суспільно-політичної лексики (шкільний словниковий запас не враховується). Для груп, що лише розпочали вивчати англійську мову – всього 820 слів і виразів: з них 540 авіаційних термінів, 180 слів і виразів загальноживаної лексики і 100 слів і виразів суспільно-політичної лексики.

ГРАМАТИЧНИЙ МІНІМУМ. Морфологія: Іменник (число, рід). Артикль. Дієслово. Словникові форми дієслів. Наказовий спосіб у стверджувальній і заперечній формах. Теперішній неозначений та продовжений час. Модальні дієслова, безособові форми дієслова: інфінітив, дієприкметник теперішнього часу, герундій. Займенник: особові, присвійні, вказівні, питальні, неозначені. Прикметник. Числівник: кількісні та порядкові. Специфіка їх читання в радіотелефонних переговорах (радіообміні). Синтаксис. Просте речення. Члени речення. Порядок слів у реченні. Складні речення. Для груп, що продовжують вивчення англійської мови до вищезазначених граматичних тем додаються наступні: Три основні форми дієслова, правильні і неправильні дієслова. Простий минулий та простий майбутній часи активного стану. Пасивний стан теперішнього, минулого та майбутнього часів.

ТЕМИ для УСНОГО СПІЛКУВАННЯ

Для початкових груп:

1. Біографія
2. Робочий день курсанта в училищі
3. Кабіна літака, прилади

Для груп, що продовжують вивчення англійської мови:

1. Робочий день курсанта в училищі.
2. Конструкція літака і його кабіни.

ПОЗААУДИТОРНЕ ЧИТАННЯ – це читання єдиного для всіх курсантів тексту з переважно неадаптованих джерел літератури за спеціальністю, що має вивчені граматичні явища та заздалегідь підготовлений вокабуляр для активного заучування. Перевірка (опитування) позааудиторного читання має аналітичний характер і має на меті розвинути у курсантів навички читання літератури за спеціальністю для отримання необхідної інформації. Нормою вважалось 10 сторінок неадаптованої літератури за рік, при тому, що одна сторінка налічувала 2000 друкованих знаків.

В групах для початківців позааудиторне читання починалось з другого семестру, тобто після вивчення вступного фонетичного курсу, всі тексти мали бути адаптовані, норма – 6 сторінок (одна сторінка налічує 1500 друкованих знаків). Перевірка змісту тексту відбувалась шляхом перекладу деяких абзаців тексту, відповіді на запитання та переказ тексту англійською мовою.

До кінця I курсу курсант повинен був володіти наступним рівнем знань з англійської мови:

1. Вести радіообмін в межах 14 занять підручника В.Ф. Гобанової;
2. Читати без словника (про себе) 200 знаків за хвилину, передача змісту тексту шляхом перекладу або переказу рідною мовою. Матеріали мали налічувати не більше ніж 3-4% незнайомих слів;

3. Читати зі словником 200–300 знаків за хвилину. Передача змісту прочитаного шляхом навчального перекладу, переказ рідною та англійською мовами. Характерні ознаки матеріалу для читання: 5-6% незнайомих слів, присутність у тексті вивчених граматичних явищ.

Курсанти, які навчаються у групах для початківців, повинні вміти вести радіообмін в межах 12 занять за підручником Р.Ф. Гобанової. Відповідно, при збереженні відповідної тенденції навички і вміння курсантів-початківців будуть знижуватись порівняно з курсантами, що вже мають певний рівень знань з англійської мови. Тому, скоріш за все, автори програми англійської мови для льотних навчальних закладів мали на увазі, що з часом різницю у кількості лексичних одиниць та вимог щодо навичок і знань між курсантами-початківцями та курсантами, що продовжують вивчати англійську мову в училищі слід скорочувати.

На першому курсі також передбачено проведення чотирьох письмових робіт для обох груп.

Надалі кількість годин, що призначено на вивчення англійської мови в льотних навчальних закладах скорочується:

II курс – 78 годин

III семестр – 56 годин, з них: 28 годин обов'язкових занять і 28 годин факультативних занять.

IV семестр – 22 години факультативних занять.

ЛЕКСИЧНИЙ МІНІМУМ: До кінця II курсу лексичний мінімум повинен складати для курсантів, які продовжують вивчати англійську мову – 870 слів і виразів з авіаційної термінології та 150 слів і виразів із суспільно-політичної галузі (шкільний словниковий запас не враховується). Для груп-початківців – 1200 слів і виразів, з них: 820 слів авіаційних термінів, 230 слів і виразів загальноповсякденної лексики і 150 слів і виразів із суспільно-політичної галузі (шкільний словниковий запас теж не враховується).

ГРАМАТИЧНИЙ МІНІМУМ: Для груп, що продовжують вивчення англійської мови: Морфологія. Ступені порівняння прикметників. Ступені порівняння прислівників. Дробові числівники. Минулий та майбутній продовжений час. Теперішній здійснений час. Головні випадки використання умовного способу, що зустрічається під час читання науково-технічної авіаційної літератури. Багатозначність. Синтаксис. Альтернативні питання. Підрядні речення часу та умови. Формальний підмет «it».

Для груп-початківців граматика збагачувалась наступними темами: Модальні дієслова, їх еквіваленти. Ступені порівняння прикметників і прислівників. Дробові числівники. Три основні форми дієслова. Правильні і неправильні дієслова. Теперішній, минулий і майбутній неозначений час активного та пасивного станів. Синтаксис. Альтернативні питання. Формальний підмет «it». Підрядні речення обставини, часу та умови.

ПОЗААУДИТОРНЕ ЧИТАННЯ. Початківці та ті, хто продовжують вивчати англійську мову мали читати неадаптовані авіаційні тексти – 15 сторінок за рік. Аналіз тексту і переклад російською мовою.

На другому курсі також було передбачено три письмові роботи.

III курс – V семестр налічував 55 годин обов'язкових занять.

ГРАМАТИЧНИЙ МІНІМУМ. По закінченню V семестр лексичний мінімум повинен був налічувати 1200 слів і виразів авіаційної термінології і 230 слів і виразів із суспільно-політичної лексики для тих, хто продовжував вивчати англійську мову в училищі (шкільний словниковий запас не враховувався). Для груп-початківців було визначено 1480 слів і виразів: з них 1000 слів і виразів авіаційної термінології, 250 слів і виразів загальноживаної лексики і 230 слів і виразів суспільно-політичної лексики.

ГРАМАТИЧНИЙ МІНІМУМ. Для груп, що продовжують вивчати англійську мову після школи, були враховані наступні граматичні теми: Теперішній та майбутній перфектні часи. Дієслова: shall, should, will, would їх модальне значення. Для груп-початківців граматична тематика дещо

відрізнялась: Теперішній, минулий і майбутній продовжений час. Модальне значення дієслів shall, should.

ПОЗААУДИТОРНЕ ЧИТАННЯ. На даному етапі різниця між тими, хто продовжує вивчати англійську мову та груп-початківців зникає. Незалежно від рівня знань і навичок за семестр курсанти мали прочитати 15 сторінок неадаптованого авіаційного тексту. Згодом вміти його аналізувати та перекладати російською мовою.

На III курсі було передбачено один письмовий контроль знань.

Загальні вимоги до заліків були наступними: вони проводились після I, II та III семестрів. Як правило студент отримував семестрові заліки на основі підсумків поточної успішності. Оцінюючи ступінь володіння курсантами англійської мови, викладачі повинні керуватись нормативами, що викладені в описаній нами програмі до курсу.

Повний курс англійської мови завершується екзаменом. Курсанти допускаються до екзамену після того, як успішно складуть усі передбачені навчальним планом заліки. На екзамені перевіряється рівень практичного володіння мовою. Під практичним володінням мовою мається на увазі: читання зі словником літератури оригінальної літератури за спеціальністю з точною передачею змісту прочитаного у формі письмового перекладу. Об'єм тексту має налічувати не менше 1200 друкованих знаків за одну академічну годину. Ведення радіообміну «повітря-земля», переклад радіотелефонних переговорів з російської на англійську, відповіді на питання, повторення команд (в межах 21 заняття для тих, хто продовжує вивчення англійської мови в училищі і 19 занять для груп-початківців). Маються на увазі заняття з підручника Р.Ф. Гобанової. В програмі також зазначено, що в процесі іншомовної професійної підготовки використовувався навчальний посібник Т.А. Полянської та Н.Л. Яганової «Английский язык. Учебное пособие для высших военных авиационных училищ летчиков и штурманов», 1977 року видання.

Отже, кінець 70-х початок 80-х років стали початком стрімкого розвитку професійної іншомовної підготовки у вітчизняних льотних закладах освіти. Саме в той час процес іншомовної підготовки для майбутніх авіаційних спеціалістів став будуватись на п'яти видах навчальної діяльності, за якими наразі оцінюють володіння загальною англійською мовою (General English): аудіювання, говоріння, читання, переклад, і в якості допоміжної діяльності іноді застосовувалось письмо. Згодом на основі зазначених видів діяльності, спеціалісти з вивчення авіаційної англійської мови виокремлять шість критеріїв, що допомагають оцінити рівень володіння авіаційної англійської мови (вимова, структура, словниковий запас, швидкість мовлення, аудіювання, спілкування).

4.3. Реорганізаційні засади навчально-методичного забезпечення іншомовної професійної підготовки в льотних закладах освіти України впродовж 1985–1992 рр.

У 1984 році виходять матеріали, що розкривають напрямок реформи загальноосвітньої та професійної школи, схвалені квітневим у 1984 році Пленумом ЦК КПРС та першою сесією Верховної Ради XI скликання. У ньому вказувалося, що життя вимагає від молодого людини, яка вступає у самостійне життя – робітника, техника, інженера – найсучаснішої освіти, високого інтелектуального та фізичного розвитку, глибокого знання науково-технічних та економічних засад виробництва, свідомого, творчого ставлення до праці» [24, с. 39]. Відповідно до цього завдання потрібно підвищити якість освіти і виховання, забезпечити більш високий рівень викладання кожного навчального предмета та міцне оволодіння основами наук, покращити ідейно-політичну підготовку учнів, докорінно підвищити рівень трудової та професійної підготовки учнів. Крім цих загальних вимог, пропонувалося змінити структуру школи, встановивши такі щаблі: початкова школа – I–IV

класи, середня ланка – V–IX класи та старша ланка – або X–XI класи, або профтехучилища, або середні спеціальні навчальні заклади з метою підвищення ефективності навчання передбачалося усунути зайве навантаження школярів та використовувати у старшій ланці утворення нових організаційних форм – лекцій та семінарів.

Що ж до іноземних мов, стосовно навчання цього предмета рекомендувалося ділити класи на групи для занять: у V–IX при 25 учнів, а X–XI при 20, тобто у старших класах за меншої кількості учнів, на відміну від постанови 1961 р. Аналіз вимог реформи показує, що вони багато в чому повторюють вимоги кінця 50-х та початку 60-х років. Тому не можна не погодитися з Е.Д. Дніпровим, що ця перебудова, по суті, не була реформою. Проте педагогічна громадськість почала вимагати рішучої реформи, демократизації школи, скасування адміністративно-бюрократичного керівництва народною освітою у численних статтях у пресі, особливо в «Учительській газеті». Під тиском громадськості у лютому 1988 р. Пленум ЦК КПРС приймає постанову «Про хід перебудови середньої та вищої школи та про завдання партії щодо її здійснення», яка відіграла важливу роль у розбудові народної освіти. У матеріалах наголошувалося: «ЦК КПРС висуває перед партією, державними та громадськими організаціями завдання забезпечити перелом у розбудові народної освіти» [37] і далі: «Розроблені до квітневого (1985) Пленуму ЦК КПРС встановлення реформи не були підкріплені заходами демократизації народної освіти» [38]. Пленум ставив за мету забезпечити «всесвітню демократизацію народної освіти, підвищення самостійності та відповідальності колективів навчальних закладів» [38]. Таким чином, було визнано необхідність докорінної перебудови системи народної освіти та її демократизації, чого вимагала педагогічна громадськість.

Нарешті, було визнано за доцільне відмовитися від одноманітності шкіл, навчальних планів та програм, того, що свято дотримувалося з початку

30-х років: «Єдність цілей та завдань освіти має органічно поєднуватися з різноманітністю шкіл, гнучкістю навчальних планів та програм».

Предметом обговорення педагогічної громадськості у сфері іноземних мов у цей період стало місце іноземної мови у новій системі, цілі та підходи. Журнал «Іноземні мови у школі» у кількох номерах у 1988 та 1989 роках публікує пропозиції цілих установ, окремих методистів та вчителів. Номер перший за 1989 р. містив пропозиції лабораторії іноземних мов Інституту шкіл Міністерства просвітництва СРСР та лабораторії навчання іноземних мов науково-дослідницького Інституту (НДІ) змісту та методів навчання Академії педагогічних наук СРСР, що виражають думки цілих колективів. Крім великої кількості інформації щодо принципів викладання іноземної мови в школі, пропонувалося виділити групи диференційованого навчання з орієнтацією на професію або навчання у ЗВО.

Що ж стосувалось безпосередньо іншомовної підготовки в льотних навчальних закладах, то слід зазначити, що напрями нової політики Радянського Союзу полягали у пом'якшенні відносин із Заходом і сприянні врегулюванню регіональних конфліктів. Проголосивши курс на реалізацію нового політичного мислення в міжнародних відносинах – визнання пріоритету загальнолюдських інтересів над класовими, а також того, що ядерна війна не може бути засобом досягнення політичних, ідеологічних та інших цілей, радянське керівництво пішло на відкритий діалог із Заходом. Відбулася серія зустрічей між М.С. Горбачовим та Рональдом Рейганом. У листопаді 1985 р. на першій зустрічі в Женеві два лідери обговорили актуальні проблеми міжнародних відносин і прийшли до висновку, що ядерна війна не повинна бути розв'язана, бо в цій війні переможців не буде.

Закінчення «холодної війни» позначились на роботі «Аерофлоту» і вже у 1986 році, після трирічної перерви поновлено авіасполучення між СРСР та США. Іл-62М повернувся на міжнародну лінію Москва – Шенон – Нью-Йорк – Вашингтон. Американська авіакомпанія Pan American відкрила рейси до

Москви зі свого європейського хаба (вузловий аеропорт, що використовується авіакомпаніями як пункт пересадки пасажирів та, що має високий відсоток стикувальних рейсів) у Франкфурті-на-Майні на літаках 727. У 1988 році «Аерофлот» почав виконувати регулярні пасажирські рейси за новими європейськими напрямками. У 1989 році єдиний радянський перевізник вступив до Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA).

Активізація використання міжнародного повітряного простору радянськими літаками цивільної авіації, змушувала вітчизняні льотні навчальні заклади все більш інтенсивніше впроваджувати, удосконалювати та стандартизувати процес вивчення авіаційної англійської мови в льотних навчальних закладах. Даний процес намагались долучити до загальних міжнародних лінгвістичних тенденцій.

Додатковим доказом активізації процесу іншомовної підготовки льотного персоналу СРСР є Настанова Міністерства цивільної авіації СРСР 1985 року з виконання польотів у цивільній авіації СРСР (НВП ЦА – 85). В них зазначено такі умови допуску до виконання міжнародних польотів. Члени льотного екіпажу повинні були пройти спеціальну підготовку.

Члени екіпажу, допущені до виконання міжнародних польотів, зобов'язані знати:

- основні положення міжнародних договорів СРСР про повітряне сполучення;

- Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію (Чиказьку конвенцію 1944 р.), відповідні міжнародні стандарти, рекомендації та процедури ІКАО, а також правила польотів іноземних держав, у повітряному просторі яких буде виконуватись політ;

- порядок використання збірників аеронавігаційної інформації, збірників аеронавігаційної інформації зарубіжних видань (Jeppesen та ін.), а також радіонавігаційних карт та довідкового матеріалу зарубіжних видань;

- організацію обслуговування повітряного руху (ОПР) в повітряному просторі іноземних держав;
- процедури митного та паспортного контролю;
- організацію та оформлення вильоту;
- правила заповнення та подання плану польоту (флайт-плану) та отримання передпольотної аеронавігаційної інформації;
- порядок пошуково-рятувального забезпечення;
- порядок метеорологічного забезпечення польотів в іноземних державах;
- порядок інформації при виявленні в повітряному просторі непізнаних об'єктів на кшталт застосовуваного сигналу «CAPRIS» у США та Канаді;
- організацію технічного обслуговування повітряних суден;
- правила міжнародних повітряних перевезень пасажирів, багажу, вантажів та пошти, встановлені Повітряним кодексом Союзу;
- правила та порядок використання наземних РТС в іноземних державах;
- схеми побудови маневрів при зниженні та заході на посадку та після зльоту;
- сигнали вторинної радіолокації;
- міжнародні сигнали та процедури при перехопленні цивільних повітряних судів винищувачами;
- командир повітряного судна, другий пілот, штурман та бортрадист – радіотелефонну фразеологію англійською мовою, бортінженер (бортмеханік) та бортоператор – англійська мова в обсязі, необхідному для забезпечення технічного обслуговування повітряного судна.

Екіпаж повітряного судна СРСР допускається до самостійних польотів по новій для нього міжнародній повітряній трасі відповідно до правил цієї Настанови. Для командирів, штурманів і бортрадистів, які вперше виконують

міжнародний політ по даній трасі, перевезення обов'язкове незалежно від класності.

У зазначений період, окрім комунікативної спрямованості професійної іншомовної підготовки, звертали увагу ще й на якість та ефективність підручника з іноземної мови. І.Л. Бім сформулювала з урахуванням загальнодидактичних функцій підручника функції підручника іноземної мови. До чотирьох основних функцій підручника іноземної мови були віднесені:

- 1) інформаційна, проявляється в тому, що у ній подана навчальна інформація;
- 2) мотивуюча, що забезпечує стимулювання навчальної та мовної діяльності, створення штучного мовного середовища та підвищення інтересу до мови, що вивчається;
- 3) комунікативна;
- 4) контролююча [31].

Далі І.Л. Бім сформулювала положення про навчально-методичний комплекс (НМК) з іноземних мов: «Сучасний навчально-методичний комплекс є по суті мікромоделлю системи навчання тієї чи іншої іноземної мови, що діє в конкретний історичний період» [32]. Далі було показано, що підручник та книга для вчителя утворюють ядро навчально-методичного комплексу, являючи собою дві підсистеми, до яких входять всі інші засоби навчання, співвідносні з ними і виникаючі на їх основі. Підсистема підручника організує діяльність учнів і включає книги читання, наочні посібники. Істотними характеристиками цієї підсистеми, на думку І.Л. Бім, є відповідність цілям та завданням навчання іноземних мов та раціональна організація діяльності учнів, яка визначає вимоги до системи вправ.

Зазначені методичні засади викладачі англійської мови намагались втілити в практичний процес іншомовної підготовки курсантів льотних навчальних закладів. Більшість професійно-орієнтованих навчальних посібників мали спільні навчальні цілі та загалом схожу структуру.

Наприклад, навчальний підручник «Основи ведення радіотелефонного зв'язку англійською мовою за стандартами ІКАО», що було опубліковано у двох частинах за редакцією Г.В. Попової та Ю.В. Корнеєва у 1991 та у 1993 роках. Підручник був призначений для членів льотного екіпажу, які тільки розпочинають процес вивчення радіотелефонного зв'язку англійською мовою. Метою підручника є активне засвоєння фразеології радіообміну за стандартами та рекомендаціями ІКАО. Підручник складався з короткого фонетичного довідника, з 22 основних і 4 оглядових занять, роботи на маршруті (ситуації), короткий граматичний довідник, словник скорочень, що зустрічаються в підручнику та англо-російський словник.

Кожен урок складається із граматичного довідника, слів і виразів для активного засвоєння, лексичних і граматичних вправ. В оглядових заняттях є вправи на повторення лексичного і граматичного матеріалу, а також його контролю. У кінці подана робота за маршрутом, що змістовно охоплює весь пройдений матеріал. Весь матеріал вивчається в аудиторії. Для більш ефективного засвоєння матеріалу, автори радять використовувати аудіозаписи під час спільних та самостійних занять.

Наступним навчальним матеріалом, який часто згадується у спогадах пілотів, які навчались в ті часи, був підручник Т.А. Архарової «Радиообмен на английском языке» для тих, хто навчається в авіаційних вищих навчальних закладах та училищах, 1993 рік.

Підручник призначений для тих, хто вивчає основи радіотелефонного зв'язку. Лексико-граматичний матеріал та система вправ спрямовані на досягнення головної мети – активне засвоєння фразеології радіообміну.

Підручник включає короткий довідковий фонетичний та граматичний коментар та лексичний матеріал (більше 3000 лексичних одиниць), складений на основі Документів ІКАО 4444, 9432, «Підручника англійської мови Р.Ф. Гобанової, книги Л.Ф. Лівсон «Небесный разговор. Радиообмен «Земля-Воздух», 1991 року видання та інших документів.

Структура підручника має короткий фонетичний довідник, граматичний коментар, слова та словосполучення, система вправ, ситуацій та тестів. Лексичний матеріал містить як стандартну, так і додаткову (нестандартну) фразеологію. У додатку до словника міститься лексика документів ІКАО, не включена до уроків, яка потребує додаткового вивчення, а також є додатковий навчальний матеріал, що містить спеціальну термінологію для екіпажу гелікоптера та для фахівців Управління повітряним рухом (УПР) [1].

У процесі аналізу навчальних посібників з англійської мови 80-90-х років для майбутніх і діючих авіаційних фахівців можна зробити висновок, що вітчизняні навчальні матеріали були обтяжені зайвою лінгвістичною інформацією, що була подана досить сухо та одноманітно. Більшість підручників не мали автентичних аудіозаписів радіообміну, а начитувались самостійно викладачами в лінгафонних лабораторіях.

Виключенням серед таких навчальних посібників слід назвати зазначений вище посібник Л.Ф. Лівсона «Небесный разговор. Радиообмен «Земля-Воздух», 1991 року видання. Автор зазначає, що англійська мова широко застосовується для авіаційного радіозв'язку. Матеріали цього навчального посібника мали допомогти пілотам та диспетчера УПР оволодіти мистецтвом радіообміну, для яких англійська мова не є рідною. Їх можна використовувати як для початкової підготовки, так і для підвищення кваліфікації діючих спеціалістів. Всі процедури та термінологія є справжніми й повністю відповідають положенням Керівництва з радіозв'язку ІКАО (1984 року). Курсанти мали змогу прослуховувати справжні повідомлення британського та американського варіанту англійської мови, практикувались у використанні термінології, а потім використовували її під час ситуативної практики. На початку навчання потрібен середній рівень знання англійської мови [10]

Л.Ф. Лівсон також зауважує, що в преамбулі до Конвенції про Міжнародну організацію цивільної авіації (ІКАО) зазначається, що розвиток міжнародної цивільної авіації може значною мірою сприяти встановленню і підтримці дружби і взаєморозуміння між державами і народами світу. Враховуючи таку глобальну мету та забезпечення максимального ступеню стандартизації і безпеки польотів, ІКАО рекомендує, аби всі переговори між пілотами міжнародної цивільної авіації та диспетчерами УПР, що обслуговують такі польоти, здійснювались англійською мовою. Автор звертає увагу на те, що значно збільшилась інтенсивність польотів іноземних авіакомпаній транзитом через територію Радянського Союзу або з посадками. Таким чином, безпека польотів безпосередньо залежить від того, на скільки добре пілоти і диспетчери УПР знають і розуміють мову радіообміну. Отримавши членство в ІКАО у листопаді 1970 року Радянський Союз, поряд з іншими державами-членами ІКАО, взяв на себе зобов'язання задовольняти потреби народів світу у безпечному, регулярному, надійному та економічному повітряному транспорті. Л.Ф. Лівсон чи не єдиний радянський автор, який побудував змістове наповнення підручника, спираючись виключно на «Керівництві з радіотелефонного зв'язку» (Документ ІКАО №9432) та «Збірник термінів ІКАО» (Документ ІКАО № 9294). Підручник, окрім автентичних записів радіообміну, був збагачений ще й схемами, ілюстраціями і рисунками, що стосувались тематики кожного заняття.

Найголовнішим досягненням вітчизняної іншомовної підготовки в льотних навчальних закладах у 1980–90-х роках помічаємо у використанні іноземних посібників для іншомовної підготовки льотного персоналу за стандартами та вимогами ІКАО. Застосування таких матеріалів дає підставу стверджувати, що радянські, а також і вітчизняні фахівці з авіаційної англійської мови працювали не лише за методикою радянських науковців, але й визнавали і намагались наслідувати світовий професійний досвід у викладанні професійної англійської мови для авіаційних фахівців.

Серед таких навчальних посібників слід назвати «Airspeak radiotelephony communication for pilots» by F.A. Robertson (Paris) in association with Edward Johnson (Cambridge), вперше опублікований у 1987 році. У підручнику одразу відчувається різниця між радянськими та міжнародними принципами викладання навчального матеріалу з авіаційної англійської мови.

Цей курс містить ретельний та послідовний добір навчальних матеріалів, що забезпечують прогресивну та систематичну підготовку з радіотелефонної фразеології для льотчиків. Вправи розраховані насамперед для навчання ефективного практичного застосуванню авіаційної англійської мови (враховуючи мову радіообміну) для стандартних польотів або ж польотів з певними обмеженнями видимості (правила польотів за приладами). На відміну від стандартної фразеології, нестандартну фразеологію під час аварійних ситуацій дуже складно передбачити та викласти у формі обов'язкових висловів і фраз. Однак зазначений підручник забезпечує і певну практичну роботу, для вивчення авіаційної лексики під час деяких нестандартних ситуацій. Цей курс підходить для діючих пілотів або для курсантів, які бажають вивчити або ж повторити та збагатити знання з мови, що використовується для радіотелефонного зв'язку. Підручник підходить як для роботи в аудиторії так і для самостійного опрацювання. Правильність виконання всіх вправ можливо перевірити самостійно.

Посібник складається з п'яти частин. У частинах 1-4 представлена лексика стандартних етапів польоту:

Частина перша: Допольотна підготовка

Частина друга: Зліт та досягнення ешелону

Частина третя: Зниження, посадка

Частина четверта: Руління та парковка

Кожна частина поділена на розділи, які відповідають звичайній послідовності кожного етапу польоту. Наприклад, частина перша: Допольотна підготовка розділена наступним чином:

1. Інформація про відправлення
2. Дозвіл на маршрут
3. Пуск
4. Буксирування
5. Руління

Кожен розділ, в свою чергу, поділено на відпрацювання вправ зі стандартної фразеології, а потім вправ із вивчення нестандартної фразеології (під час аварійних ситуацій). Після кожного розділу є підрозділ ПОВТОРЕННЯ, що має на меті об'єднати усі вивчені в розділі слова і вирази. Повторення має вигляд змодельованого польоту та авіаційного трафіку (руху).

Майже всі вправи продубльовано на аудіозаписах. Записані вправи, що додаються до навчального посібника є декількох типів:

- 1) практика стандартної фразеології
- 2) нестандартні ситуації
- 3) моделювання польоту за уявним сценарієм
- 4) моделювання польоту з використанням реального трафіку
- 5) додатковий словниковий запас

Усі позивні та місцеві назви, використані в цій книзі, є уявними», за винятком тих, що наведені в справжніх записах ATIS, VOLMETS і METARS, а також рейс Дублін – Париж. Якість звуку автентичних записів відображає робоче середовище льотного екіпажу. Слід підкреслити, що такі записи були обрані не як зразкові моделі, а як матеріал, що допомагає курсантам зрозуміти реальність справжніх умов радіообміну в польоті.

Слід зауважити, що зазначений посібник вимагає певного рівня володіння англійською мовою. Іншими словами, курсанти, які не вивчали

англійську мову в школі і навчались в групах для початківців не могли до певного часу навчатись за цим посібником. Радянська система освіти, на жаль, не практикувала на той час розподіл на рівні щодо володіння іноземною мовою. Тому рівень «lower intermediate» скоріш за все відповідав тим курсантам, які вивчали англійську мову в школі та мали певні базові знання основних часових структур дієслів, як будувати запитання та заперечні речення; форми дієслова, розуміти досить легкий діалог. Курсант також повинен мати базові знання льотних процедур. Більшість іноземних навчальних посібників мали наступні попередження: курс заснований на значній кількості автентичного матеріалу, але він ні в якому разі не використовується заради навчання льотним процедурам та будь-чому, що пов'язано з льотною професійною діяльністю, окрім слів і виразів, що використовуються в авіаційній сфері та під час польоту.

4.4. Особливості навчально-методичного змісту іношомовної професійної підготовки в льотних навчальних закладах України у період незалежності 1993–2007 рр.

Відомо, 1990-ті роки ознаменувались в Україні корінними політичними, економічними та соціальними змінами. З одного боку країна отримала таку довгоочікувану незалежність та самостійність, а з іншого у спадок залишились пережитки минулої системи освіти, які слід було підлаштовувати під нові міжнародні вимоги стандарту освіти.

Іношомовна підготовка в льотних навчальних закладах була і є наразі під пильним контролем та керівництвом двох відомств: Міністерства освіти України та Державної авіаційної служби України. Кожне зі свого боку впроваджувало певні нововведення та реформи, які слід було втілювати в навчальному процесі авіаційних закладів освіти. У концепції модернізації української освіти 90-х років знання іноземних мов стає найголовнішою

складовою стандарту освіти XXI століття. Новий зміст мовної освіти було орієнтоване на оволодіння випускниками вищих навчальних закладів декількох іноземних мов. Процес у вищій школі був спрямованим на підготовку спеціаліста компетентного, відповідального, такого, який вільно володіє професійними навичками, здатного до функціонального використання іноземної мови в різних сферах діяльності і міжкультурного спілкування.

У вересні 1992 року Україна стала повноправним членом Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), чим підтвердила свої серйозні наміри долучатись до високих стандартів якості та безпечності польотів. У листі від 28.07.1992 Уряду США прем'єр-міністр України Вітольд Фокін заявив, що Уряд України від імені держави, розглянувши положення Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, приєднується до неї і приймає на себе зобов'язання виконання положень, що містяться в ній. Таким чином було розпочато процес стандартизації галузі цивільної авіації в цілому та процес підготовки авіаційних фахівців зокрема.

Одним із вагомих впливів на іншомовну авіаційну підготовку в льотних навчальних закладах України став Болонський процес. Він став складовою євроінтеграційних прагнень України та співпраці з Європою у сфері вищої освіти. Наша держава протягом багатьох років є важливим стратегічним партнером для Європи. З початку здобуття Україною незалежності влада нашої держави постійно декларує прагнення до запровадження європейських принципів в усіх сферах суспільного життя. Не є виключенням і сфера освіти та науки. У 2005 році Україна підписала Болонську декларацію, тим самим офіційно приєднавшись до Болонського процесу та взявши на себе зобов'язання брати участь у реформуванні системи вищої освіти та запроваджувати європейські освітні стандарти в системі вищої освіти. Україна протягом багатьох років тісно співпрацювала з європейськими країнами у сфері освіти та науки. Протягом 25-ти річного

періоду між нашою державою та європейськими країнами було підписано цілу низку міжнародних угод, як на рівні Урядів держав, так і на рівні Міністерств освіти.

Професійна підготовка льотного складу є базовим елементом в забезпеченні безпеки і регулярності польотів в цивільній авіації. Протягом тривалого історичного періоду нормативно-правова база підготовки пілотів значно змінилась. Незважаючи на те, що СРСР вступила до Міжнародної організації цивільної авіації (ІСАО) ще в 1970 році, лише в 1998 році Україна прийняла державний документ, що регламентує вимоги до власників свідоцтва (ліцензій) пілотів та повністю відповідає положенням Чиказької конвенції.

За останні роки, у зв'язку з інтенсивним освоєнням експлуатантами іноземних магістральних повітряних суден з двома членами екіпажу, підвищились вимоги до роботи пілотів. Льотна експлуатація повітряних суден такого різновиду має суттєві відмінності. Це інші принципи роботи екіпажу, висока автоматизація всіх етапів польоту і підвищені вимоги до знань англійської мови.

З метою вдосконалення сертифікації (ліцензування) авіаційного персоналу та навчальних закладів і їх підготовки було видано Наказ № 565 від 20.07.2017 року Державної авіаційної служби України, відповідно до частин третьої та сьомої статті 11 Повітряного кодексу України, Закону України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» та з метою впровадження в Україні положень правил Європейського Союзу, Регламенту Європейської комісії від 03 листопада 2011 року (EU) № 1178/2011, що встановлює технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів у цивільній авіації (з поправками від 30 березня 2012 року № 290/2012 та від 13 березня 2014 року № 245/2014), відповідно до Регламенту Європейського Парламенту та Ради від 20 лютого 2008 року (ЄС) № 216/2008. Наразі діяльність льотних

навчальних закладів України, що здійснюють підготовку льотного персоналу, регламентується саме зазначеним документом. Він є обов'язковими для фізичних та юридичних осіб, які здійснюють підготовку льотного складу цивільної авіації в організаціях, зареєстрованих на території України, незалежно від форм власності та відомчої підпорядкованості. Зазначений Наказ встановлює вимоги до організацій з підготовки льотного складу ЦА в Україні, процедури отримання та продовження терміну дії сертифіката авіаційного навчального закладу з підготовки, сертифікації льотного складу та контролю за їх роботою.

Цей документ використовується посадовими особами Державної авіаційної служби України (далі – Державіаслужба України) для визначення спроможності навчальних закладів здійснювати підготовку за заявленими напрямками, сертифікацію льотного складу для отримання та/або продовження терміну дії певного свідоцтва/кваліфікаційної відмітки члена екіпажу.

Наказ у свою чергу також висвітлює вимоги до авіаційних навчальних закладів цивільної авіації з підготовки льотного складу в Україні. Згідно з ним авіаційні навчальні заклади ЦА з підготовки льотного складу в Україні, які здійснюють підготовку кандидатів для отримання свідоцтва члена екіпажу (FTO) та/або внесення кваліфікаційних відміток у свідоцтво члена екіпажу (TRTO), повинні мати відповідний сертифікат, виданий Державіаслужбою України.

Для отримання сертифікату на право проведення підготовки та/або сертифікації членів екіпажу відповідна організація має подати до Державіаслужби України заявку, яка включає перелік такої інформації:

- відомості про заявника;
- найменування;
- місцезнаходження;
- телекс, телефон, факс, E-mail;

- причина подання заявки: (отримання або продовження терміну дії сертифіката, отримання спеціальних положень з підготовки);
- опис організації діяльності заявника;
- організаційна структура;
- П.І.Б. осіб, які мають право підпису фінансових документів;
- організація управління діяльністю заявника та головні штатні співробітники (включаючи їх посади, прізвища, освіту та практичний досвід);
- перелік передбачуваних видів підготовки авіаційного персоналу;
- відомості про навчальну базу;
- перелік споруд, що використовуються в навчальному процесі, та їх площа (приміщення для проведення теоретичної підготовки, ангари для розміщення авіаційної техніки, тренажерів та інше);
- перелік авіаційного обладнання зазначаються засоби з практичної підготовки і процедурні та комплексні пілотажні тренажери та інше);
- відомості про повітряні судна;
- відомості про всі види обов'язкового страхування;
- відомості про навчальні польоти: (зазначається, які види польотів виконуються: вдень, уночі, за приладами та інше);
- опис організації технічного обслуговування ПС (викладається в Керівництві з технічного обслуговування ПС);
- опис організації внутрішнього інспектування заявника;
- опис організації підготовки та виконання польотів (викладаються в Керівництві з підготовки та Керівництві з виконання польотів);
- відомості про інструкторський склад (окремо щодо інструкторів /викладачів/ з теоретичної підготовки, інструкторів з тренажерної підготовки та інструкторів з льотної підготовки), в яких зазначаються освіта, кваліфікація (номер свідоцтва та наявні кваліфікаційні відмітки для інструкторів з льотної підготовки);

- медичне забезпечення польотів проводиться: (назва медичної організації);
- назву організації, що здійснює контроль за якістю виконання польотів;
- дані про аеродром/вертодром;
- відомості про організацію керівництва польотами, включаючи обслуговування повітряного руху та забезпечення плану польотів;
- організація забезпечення аеронавігаційною інформацією та метеоінформацією екіпажів заявника;
- організація пошуково-рятувального забезпечення польотів заявника;
- організація заходів щодо попередження актів незаконного втручання в авіаційну діяльність заявника;
- відомості про платоспроможність заявника;
- відомості, які заявник хоче повідомити додатково.

Враховуючи всі зазначені умови, навчальний заклад має гарантувати виконання всіх вищезазначених заходів для забезпечення безпеки польотів і не здійснювати діяльності, окрім указаної в сертифікаті авіаційного навчального закладу цивільної авіації та в доданих до нього спеціальних положеннях щодо підготовки без попереднього направлення нової заявки на отримання нового сертифіката та/або спеціальних положень щодо підготовки.

Наразі державні програми України націлені на захист вітчизняних льотних навчальних закладів. Доказом цього є те, що під час подання документів на реєстрацію такого навчального закладу (типу FTO або TRTO) Державіаслужба України повинна мати підтверджуючі документи того, що місцезнаходження заявника є в Україні, FTO або TRTO прямо або через контрольний пакет акцій перебуває у власності держави, юридичних або фізичних осіб України.

Навчальний заклад може мати право на проведення сертифікації льотного складу для видачі та/або продовження терміну дії свідоцтва за умови наявності у відповідній організації відповідних екзаменаторів, програм із сертифікації льотного складу, включаючи перелік контрольних та/або тестових завдань для перевірки рівня знань, який повинен бути опублікований. Інструктори (викладачі) з теоретичної підготовки, які не мають відповідного діючого свідоцтва члена екіпажу, повинні один раз на 5 років підвищувати кваліфікацію за відповідними програмами в авіаційних НЗ відповідного рівня акредитації (не нижче рівня НЗ, в якому він працює) та щорічно проходити стажування з практичних питань дисципліни, яку вони викладають, в авіакомпаніях або авіаційних НЗ (в обсязі не менше 8 годин).

На початку ХХІ століття в Україні почали з'являтися різні заклади з підготовки авіаційного персоналу. Навчання усіх бажаючих льотній справі наразі прерогатива не лише держави, але й приватних льотних шкіл, що відповідають усім вимогам міжнародного та державного авіаційного законодавств. Долучившись до міжнародних тенденцій підготовки льотного персоналу, Україна визнала, аби стати пілотом не обов'язково мати вищу авіаційну освіту. Тому наразі Державна авіаційна служба України надала ліцензії низці навчальних закладів, що мають право готувати авіаційних фахівців за міжнародними стандартами і вимогами. Кінець ХХ початок ХХІ століття стали періодом демократизації та диверсифікації послуг авіаційної освіти [20].

Державна авіаційна служба Наказом № 565 від 20.07.2017 визначила технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної авіації на базі документу Міжнародної агенції з безпеки польотів (EASA) Part-FCL. Згідно з цим документом іншомовна підготовка авіаційного персоналу проводиться згідно з навчальними програмами, розробленими та затвердженими у відповідності з міжнародними стандартами, методичними рекомендаціями, правилами аеронавігаційного

обслуговування і технічними інструкціями Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО).

Насправді, більшість методичної та організаційної роботи у сфері іншомовної підготовки в авіаційних закладах освіти було виконано спеціалістами ІКАО. Саме вони розробили документ Циркуляр 323 «Рекомендації щодо програм навчання авіаційній англійській мові» та Doc 9835AN/453 «Керівництво щодо запровадження вимог ІКАО до володіння іноземною мовою». У них спеціалісти ІКАО визначили найголовнішу особливість авіаційної іншомовної підготовки: загальноприйняті у світовій авіації шість рівнів володіння мовою: Pre-Elementary; Elementary; PreOperational; Operational; Extended; Expert.

За кваліфікаційною шкалою ІКАО ці рівні перевіряються за шістьма критеріям: вимова (Pronunciation), структура/граматика (Structure), словниковий запас (Vocabulary), швидкість мовлення (Fluency), розуміння (Comprehension), діалог/взаємодія (Interaction).

З березня 2008 року 4-рівень (Operational) став мінімальним для допуску авіаційних спеціалістів до роботи на міжнародних повітряних трасах. Цей рівень характеризується наявністю у авіа спеціалістів досить швидкого мовлення, достатнього словникового запасу, правильної вимови, здатність розуміти англійське мовлення і вміти взаємодіяти, спілкуватись іноземною мовою.

Однак, незважаючи на існування вимог щодо володіння мовою в галузі авіації ще з 2008 року, сфера авіаційної іншомовної підготовки має постійно удосконалюватись і покращувати існуючі стандарти. Це можливо втілити за рахунок посилення та вдосконалення стандартизації методів тестування. Такий процес має на своєму шляху низку перешкод, що безпосередньо впливають на гармонізацію глобальної системи оцінювання рівня іншомовної підготовки авіаційного персоналу.

Слід зазначили деякі з них:

- некоректне впровадження єдиного стандарту Вимог ІСАО щодо володіння мовою на міжнародному рівні;
- відмінності в оцінці мовних знань та навичок, які оцінюються протягом тестування, і наскільки вони стосуються мови, комунікативних контекстів та рівнів володіння, необхідних для безпечних аеронавігаційних зв'язків;
- відсутність еквівалентності рівнів володіння мовою за стандартами ІСАО, що були надані після проходження тестування;
- ринкові відносини, що сприяють появі та поширенню неякісних тестів, та брак коштів і ресурсів на їх перевірку;
- відсутність впевненості або навіть недовіра до рівнів ІСАО, присуджених різними видами тестувань та державами;
- велика кількість тестів, заснованих на помилкових, непослідовних чи непридатних навчальних матеріалах, які негативно впливають на програми навчання мови та на якісному її засвоєнні, а також ставлять під загрозу безпеку цивільної авіації в цілому [18].

Особливості іншомовної професійної підготовки спеціалістів в льотних навчальних закладах цивільної авіації України в період незалежності проявлялись також у новітній організації навчального процесу. Навчання іноземній мові визначається як багатосторонній процес. Його ефективність значною мірою визначається умовами, у яких воно проходить. До цих умов (які виходять за межі окремої класної кімнати або комп'ютерної лабораторії) відносяться планування навчального навантаження та організація занять, використання тих чи інших технічних засобів навчання (включаючи комп'ютерну техніку) у рамках програм навчання (в тому числі тих, що використовують змішані види навчання).

Серед основних причин, що зумовлюють недостатньо високу якість сучасного процесу викладання іноземної мови з урахуванням професійної специфіки в нелінгвістичному закладі освіти є недостатня розробленість

методики навчання іноземної мови в інтегративному зв'язку з професійною підготовкою [44].

Серед складових, що сприяють іншомовній підготовці в льотних закладах цивільної авіації України слід назвати творчий підхід до пошуку шляхів забезпечення навчального процесу (як в аудиторії так і дистанційно). Навчальні заклади мають здійснювати певні організаційні заходи, що необхідні для успішного здійснення запропонованої навчальної програми. До них відносяться:

- наявність чистих, привабливих, просторих та зручних для слухачів класних приміщень, що віддзеркалюють прагнення закладу дотримуватись вимог ІКАО;
- залучення слухачів у процес самостійного навчання з регулярним поданням звітності та особистих відгуків, що сприяє безперервності процесу засвоєння матеріалу;
- достатнє забезпечення інформаційними ресурсами – таких як журнали, веб-сайти та відеофільми, а також спонукання слухачів до регулярної роботи з подібними додатковими матеріалами;
- перетворення вивчення авіаційної англійської мови на справу загальної значущості для всього навчального закладу (організації);
- виділення ліній прямого зв'язку з фасилітаторами (помічниками) та викладачами для надання слухачам сприяння та допомоги у виконанні завдань та вправа в режимах комп'ютерного та дистанційного навчання (КН/ДН);
- організація постійно діючої служби підтримки, що реагує на запити у разі виникнення технічних проблем КН/ДН;
- дієвий зв'язок з організацією та надання чітко сформульованої інформації про облік та дотримання вимог ІКАО, відсоток успішно зданих заліків та тестів та поточні характеристики навчального процесу;

- консультування слухачів з питань підвищення ефективності засвоєння матеріалу;

- заохочення слухачів до самостійного вивчення англійської мови за темами, що не пов'язані з авіацією, шляхом читання журналів, перегляду відеоматеріалів, інтернет-ресурсів, подорожей тощо;

- надання інформації за запитами слухачів, демонструючи тим самим особисту зацікавленість у їх успішності.

Поряд із принципами організації навчання слід охарактеризувати розклад занять, кількість годин для ефективного засвоєння авіаційної іноземної мови. За вимогами ІКАО розклад занять має бути складений таким чином, аби враховувати обмеження по часу та закономірності ефективного засвоєння матеріалу курсантами/слухачами. Іншими словами слід досягти компромісу між раціональним використанням оптимального навчального часу та засвоєнням викладеного за цей час навчального матеріалу.

Комп'ютерне і дистанційне навчання (КН/ДН) відрізняється високою гнучкістю, в той час як аудиторне заняття з викладачем вимагає певних обмежень. Тому слід брати до уваги певні особливості:

а) враховуючи час для підготовки занять з рольовими іграми, роботою у парах і комунікативними вправами, реальна тривалість заняття має бути не менше 1,5 – 2 години;

б) загалом серія відносно частих занять по кожному розділу навчально-тематичного плану протягом більш тривалого періоду має більш дієвий ефект, ніж інтенсивний курс, після якого не проводиться інтенсивне застосування або ж консультації (тьюторинг) із пройденого і засвоєного матеріалу;

в) інтенсивні курси з досягнення 4 рівня ІКАО будуть більш ефективними, якщо пройдено базове навчання для досягнення 1 і 2 рівней ІКАО.

г) увага людини або ж здатність до концентрації відносно невелика (оптимальне її значення – 20 хвилин). Тому під час викладання тривалого курсу з авіаційної англійської мови його слід розподілити на короткі заняття різноманітного типу (сприйняття на слух, вимова, обмін інформацією, ігри і т.п.), різної організації (індивідуальна, парна, групова) і різного темпу (нескладні і відносно повільні, більш складні і швидкі). Така тактика дозволить підтримувати енергію, інтерес і увагу слухачів протягом всього курсу.

г) інтенсивні курси, що організуються Approved Training Organisation (АТО) та розраховані на повний робочий день, забезпечують більш масштабне охоплення матеріалу для підтримки безперервності засвоєння, повторення пройденого матеріалу, його закріплення, більш високу результативність тьюторинга та покращення співпраці між слухачами і викладачем;

д) всі аудиторні заняття будуть більш результативними, якщо їм будуть передувати виконання слухачами індивідуальних підготовчих завдань, перевірку виконання таких завдань радять проводити після занять.

Що ж стосується тривалих (більше 2-х годин) самостійних занять із використанням засобів комп'ютерного і дистанційного навчання (КН/ДН), то їх не вважають доволі ефективними. У найкращому випадку такі заняття стануть корисною щоденною звичкою – вивчати англійську щоденно.

Як згадувалось раніше у науковій роботі, кінець ХХ початок ХХІ століття дозволив готувати авіаційних фахівців не лише у закладах професійної та вищої освіти (училища, інститути, університети, академії), але й у приватних льотних школах, що отримали сертифікат Державіаслужби України і відповідають вимогам ІКАО щодо підготовки авіаційного персоналу. Подібні заклади освіти, окрім професійної льотної підготовки, здійснюють й іншомовну підготовки в авіаційній галузі. Як правило,

професійна іншомовна підготовка в авіації поділяється на: фразеологію радіообміну, авіаційну і загальну англійську мову для пілотів і диспетчерів.

Для прикладу приватна льотна школа «Кондор» у Києві має Програму початкової підготовки авіаційного персоналу за навчальною дисципліною «Радіотелефонія і фразеологія радіообміну англійською мовою». Ця програма розрахована на 500 годин (400 годин аудиторних і 100 годин самопідготовки). Програма за навчальною дисципліною «Авіаційна англійська мова» нараховує 250 годин загальної англійської мови і 250 годин стандартної фразеології радіообміну згідно зі стандартами ІКАО. По закінченню даного курсу, за умови успішного складання екзамену студент отримує Сертифікат про проходження початкової підготовки з авіаційної англійської мови і має скласти іспит на володіння мовою згідно шкали ІКАО.

Заради більш реалістичного занурення у професійну атмосферу студентам пропонується провести 100 годин самостійної підготовки практикуючи ведення радіообміну на процедурному тренажері EASA FNPT II.

Програма підготовки зі стандартної авіаційної англійської фразеології радіообміну згідно вимог налічує 250 годин аудиторних занять і розрахована на пілотів, які володіють загальною англійською мовою (що підтверджується попереднім усним і письмовим тестуванням).

Фразеологія радіообміну як правило ведеться між диспетчером і пілотом або між пілотами різних повітряних суден. Це набір стандартних слів, виразів і команд, що слід використовувати під час ведення радіозв'язку і уникати розмовного мовлення. Використання тільки стандартних виразів у фразеології радіообміну значно зменшує можливість неправильного розуміння команд. У процесі авіаційного радіозв'язку опускаються правила граматики для спрощення спілкування та економії часу між пілотом і диспетчером.

Початковий курс підготовки включає в себе початкову підготовку із загальної англійської мови і фразеологічну підготовку радіообміну.

Авіаційна галузь насичена вузькоспеціалізованими термінами і професійним сленгом. Авіаційний радіозв'язок (фразеологія) і повноформатна розмовна мова – несумісні поняття. Аби чітко розуміти одне одного в ефірі, спеціалісти використовують перелік виразів, команд і коротких фраз.

Таким чином, авіаційна англійська мова – це особлива категорія, що включає в себе вивчення фразеології радіообміну та професійної термінології. Багато уваги приділяється розмовній практиці, умінню розуміти співрозмовника з будь-яким акцентом і удосконаленню вимови. У нестандартних ситуаціях саме навичка швидко налагодити комунікацію з пілотом, диспетчером чи іншим спеціалістом авіаційної галузі допоможе вирішити проблеми. Успішне оволодіння авіаційною англійською (англійська мова професійного спрямування (авіаційна)) забезпечується активною практичною роботою із зануренням у професійну атмосферу.

Ще однією особливістю авіаційної англійської мови є високий рівень контекстуальності. Контекст – це ситуація, а стереотипність ситуації дозволяє авіаційним спеціалістам використовувати менший словниковий мінімум і користуватись стандартними фразами у випадку дефіциту часу. Відповідно, зміст текстів для формування аудіювальних навичок авіаційних спеціалістів має бути професійно орієнтованим, пов'язаним з робочими ситуаціями і професійним спілкуванням пілотів і диспетчерів.

Документ ІКАО перераховує основні теми, що мають бути в програмах з вивчення англійської мови у будь-яких льотних закладах, включаючи і вітчизняні:

Abbreviations, acronyms (Абривіатури, скорочення)

Animals, birds (Тварини, птахи)

Aviation, flight (Авіація, політ)

Behaviour, activities (Поведінка, діяльність)

Cargo, merchandise, packaging, materials (Вантаж, товари, пакування, матеріали)

Causes, conditions (Причини, умови)

Geography, topographical features, nationalities (Географія, топографічні особливості, національності)

Health, medicine (Здоров'я, медицина)

Language, spoken communications (Мова, усне спілкування)

Modality: obligation, probability, possibility (Модальність: обов'язок, ймовірність, можливість);

Numbers (цифри)

Perception, senses (Сприйняття, відчуття)

Problems, errors, accidents, malfunctions (Проблеми, помилки, аварії, несправності)

Rules, enforcement, infringement, protocol (Правила, виконання, порушення, протокол)

Space, movement, position, distance, dimension (Простір, рух, положення, відстань, вимір)

Technology (Технологія)

Time, duration, schedules (Час, тривалість, графіки)

Transport, travel, vehicles (Транспорт, подорожі, транспортні засоби)

Weather, climate, natural disasters (Погода, клімат, стихійні лиха).

Доказом активної та ефективної роботи викладачів вітчизняних льотних закладів освіти став друк у листопаді 2022 року посібника «Aviation English (Part 1)». Над цим навчальним матеріалом два роки працював колектив науково-педагогічного персоналу кафедри Авіаційної англійської мови. Посібник укладено відповідно до навчальної програми дисципліни «Авіаційна англійська мова (частина 1)» та складається з двох тематичних модулів і 12 розділів. В кожному розділі присутні автентичні англомовні

тексти з розробленими методичними завданнями та аудіо матеріалами. Посібник був розроблений для студентів спеціальності 272 «Авіаційний транспорт», а також може вважатись як додатковий навчальний матеріал для курсантів, які планують скласти іспит на взначення рівня володіння авіаційною англійською мовою за стандартами ІКАО. Посібник має на меті сформувати основні мовленнєві навички, розвинути та вдосконалити навички читання професійних текстів, аудіювання, говоріння та письма, організувати ефективний навчальний процес під час аудиторного та позааудиторного навчання.

Сучасний курс авіаційної англійської мови у вітчизняних закладах льотної освіти, як правило, бузується на навчально-методичних комплектах видавництва Macmillan Publishers. Цей курс представлений двома підручниками «Авіаційна Англійська» та «Перевір свою авіаційну англійську», що призначені для авіаційних фахівців, зокрема пілотів та авіадиспетчерів, які бажають досягти та підтримувати рівень 4 (робочий), який визначається дескрипторами мовного профілю ІКАО. Курс має на меті підвищити впевненість у спілкуванні та розвивати дуже специфічні навички, описані в мовному профілі рівня 4 ІКАО. Це навички, необхідні для будь-якої оцінки рівня 4, а також для ефективної та безпечної роботи в авіаційному середовищі [47].

Навчально-методичні комплекти «Авіаційна англійська» та «Перевір свою авіаційну англійську» підготовлений для підтримки авіадиспетчерів та пілотів, які відвідують курси англійської мови, мають такі ж мовні потреби як і будь-які інші студенти, а інколи навіть і більші і які хочуть вдосконалити свою англійську для професійних цілей. Вони відвідують курси англійської мови не для того, аби вивчити технічну лексику, необхідну для роботи, а радше для того, аби покращити свої загальні навички спілкування англійською з питань, пов'язаних із професійною діяльністю.

Іноземні видання підтверджують той факт, що процес професійної іншомовної підготовки у пілотів і диспетчерів зосереджений майже виключно на вдосконаленні їхніх навичок слухання (аудіювання) та мовлення. Ефективна вербальна комунікація є важливою для забезпечення безпеки в цивільній авіації, адже зв'язок між диспетчером та пілотом відбувається на відстані за допомогою лише голосових повідомлень. Усне повідомлення є єдиним інструментом комунікації в їхньому розпорядженні (хоча основні рутинні повідомленнями іноді надсилаються в електронному вигляді) [47].

Автори згаданих підручників зазначають, що авіаційним фахівцям потрібен певний рівень *біглості* мовлення, оскільки диспетчерам доводиться спілкуватися з кількома бортами одночасно вони не можуть невинувато довго чекати, поки пілот надішле повідомлення. Пілотам необхідно своєчасно отримувати інформацію та інструкції, щоб реагувати відповідним чином. Взаємодія між пілотами та диспетчерами має бути ефективною, оскільки обидві сторони повинні мати можливість перевірити, підтвердити та уточнити певні моменти під час непорозуміння. Диспетчерам і пілотам потрібен достатній словниковий запас, аби мати можливість спілкуватися як у звичайних, так і в нестандартних ситуаціях, які можуть виникнути під час професійної діяльності. Теми, які розглядаються в підручниках мають викликати інтерес студентів під час вивчення матеріалу. В структурі кожного розділу є завдання, що надають можливості для них висловити свої погляди на конкретні питання або розіграти певні професійні ситуації. Викладачі мають дозволити студентам у повній мірі скористатись перевагами таких вправ, адже розмовні навички мають принципове значення для більшості авіаційних фахівців.

У Teacher's Books зазначається, що викладач може мати обмежений або взагалі не мати досвіду викладання англійської мови для цивільної авіації. Є вичерпні пояснення для неспеціалістів щодо проблеми та конкретних

ситуацій, з якими доводиться мати справу диспетчерам УПР та пілотам. Докладні навчальні примітки також надаються в кожному розділі. Отже, Teacher's Books виконує подвійну функцію: надає довідкову інформацію та пояснення контексту авіації та деякі пропозиції щодо того, як найбільш ефективно викладати матеріал.

Комплект підручників складається з Student's Book та Teacher's Book. Student's Book містить матеріал для курсу у вигляді текстів для читання та аудіювання. Основна мета цього полягає в тому, щоб представити нову лексику та забезпечити контекст для вправ і мовних функцій. Існує багато вправ для роботи в парах і групах для практики мовлення для студентів, які використовують курс у аудиторній ситуації.

Курс призначений як для самостійного навчання, так і для використання його в аудиторії. У підручнику наявні аудіодоріжки з інтерактивними вправами на знання лексики та вимови, симуляціями професійних ситуацій, в яких студенти можуть брати участь. Teacher's Book містить додаткову освітню інформацію та ідеї, які можна використати для доповнення матеріалу, що міститься в Student's Book.

Student's Book налічує 12 Юнітів, що в свою чергу поділяються на чотири розділи. Перший розділ Юніту ґрунтується на читанні тексту та містить вступ до основної теми розділу. Другий розділ базується на тексті або текстах для аудіювання і забезпечує стійку практику аудіювання та вимови. Третій розділ базується на лексичному забезпеченні аварійних або позаштатних ситуацій під час польоту. Він завжди містить текст або тексти для прослуховування, що включають радіотелефонний обмін, фразеологію та англійську мову для загального вжитку. Четвертий розділ – це розділ узагальнення, який включає подальшу практику, консолідацію та розширення мови, що вивчається в рамках певного юніту.

У методичних рекомендаціях підручників зазначено аби викладачі використовували всі вправи на розуміння на слух (аудіювання) адже

покращення розуміння усного мовлення є основною метою процесу іншомовної підготовки. Як правило, достатній рівень розуміння на слух супроводжується хорошими навичками усного мовлення. Підручники радять підтримувати зусилля студентів говорити, звертаючи їхню увагу на словниковий запас. Викладачеві рекомендовано діяти як зацікавлений співрозмовник у класних дискусіях [47].

Отже, аналіз питання дозволяє констатувати, що іншомовна підготовка авіаційних фахівців у період незалежності характеризується підвищенням ролі англійської мови у забезпеченні безпеки міжнародних перельотів. Зазначений період характеризується також впливом на іншомовну підготовку таких факторів, як вступ України у вересні 1992 року до Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), а також приєднання нашої країни до Болонського процесу, що сприяло становленню вивчення авіаційної англійської мови.

Висновки до четвертого розділу

У даному розділі здійснено аналіз тенденцій, змісту, форм, методів, особливостей навчально-методичного забезпечення викладання іноземної мови в льотних закладах освіти в окреслених періодах.

На підставі аналізу наукової та навчальної літератури доведено, що у процесі вивчення розвитку викладання усного мовлення в 60-х рр. ХХ ст. виділено два етапи: 1) перший – формування усного мовлення тісно пов'язувалось з певними моделями, а всі вправи усного мовлення підмінялись вправами з оволодіння відповідними моделями; 2) другий – на перший план почали висуватись проблеми безпосереднього розвитку мовлення.

Зазначено, що створення у 60-ті рр. ХХ ст. загальноосвітньої бази з іноземної мови сприяло формуванню основ іншомовної професійної підготовки для майбутніх авіаційних фахівців. При цьому прослідковувалась тенденція вивчення іноземної мови як складного предмету, що потребує засвоєння граматичних, фонетичних правил, заучування напам'ять слів, висловів або ж навіть цілих речень. Окрім того, зазначений період характеризується створенням відповідної термінології. Також головним досягненням методики в цей час слід вважати розробку диференційованого навчання різноманітним видам усного мовлення: діалогічному, монологічному та аудіюванню.

Доведено, що вступ країни до лав Міжнародної організації цивільної авіації став вагомою історичною подією, яка суттєво вплинула на подальший розвиток авіаційної галузі та процес іншомовної підготовки авіаційного персоналу. Безпосередня професійна діяльність в авіації почала здійснюватися за допомогою англійської мови. Отже, аби належним чином конкурувати з міжнародними перевізниками на світовій арені «Аерофлот» та

усі освітні заклади цивільної авіації мали активно впроваджувати процес іншомовної підготовки льотного персоналу.

У 70-х рр. ХХ ст. у льотних навчальних закладах активізувалася діяльність фахівців щодо професійної іншомовної підготовки, що полягала насамперед у виданні методичних посібників для майбутніх авіаційних фахівців, створенні окремих підрозділів (кафедр) з вивчення іноземної мови, застосуванні рекомендацій провідних лінгвістів-методистів, появи професійно орієнтованих посібників для майбутнього авіаційного персоналу. В результаті вивчення навчальних матеріалів, що були написані в зазначений період зроблено висновок, що вони спрямовувалися на покращення викладання професійної іноземної мови. Автори цих видань створювали навчальні посібники, що мали відповідати вимогам інтенсифікації навчального процесу, а також забезпечувати ефективність засвоєння іноземної мови для майбутніх фахівців цивільної авіації. Особливістю посібників цього періоду була велика кількість тренувальних вправ з граматики, лексики та аудіювання. Навчальний процес у льотних навчальних закладах набуває організованого характеру: 2/3 аудиторна робота та 1/3 самостійна – у лінгафонних кабінетах. В посібниках також були вправи, спрямовані на розвиток навичок усного мовлення, розуміння особливостей мови технічної літератури. Такі вправи дозволяли значно підвищити коефіцієнт корисної зайнятості курсантів. На увагу заслуговує вивчення в той час умов організації процесу профільного навчання іноземної мови у немовних закладах освіти, зокрема питання координації навчання іноземної мови з профільними дисциплінам.

Доведено, що кінець 70-х – початок 80-х рр. ХХ ст. був початком стрімкого розвитку професійної іншомовної підготовки у льотних закладах освіти, а саме: формування процесу іншомовної підготовки для майбутніх авіаційних фахівців базувались на п'яти видах навчальної діяльності, за якими наразі оцінюють володіння загальною англійською мовою (General

English): аудіювання, говоріння, читання, переклад і, в якості допоміжної діяльності, іноді застосовувалось письмо. Згодом на основі зазначених видів діяльності фахівці з викладання авіаційної англійської мови виокремили шість критеріїв оцінки рівня володіння авіаційною англійською мовою (вимова, структура, словниковий запас, швидкість мовлення, аудіювання, спілкування). У процесі навчання правильній англійській вимові використовувався аналітико-імітативний метод, що поєднував аналіз (усвідомлення) матеріалу і його імітацію.

У концепції модернізації української освіти 90-х рр. ХХ ст. знання іноземних мов стає найголовнішою складовою стандарту освіти. На подальший розвиток іншомовного навчання авіаційних фахівців вплинули такі чинники як вступ України до Міжнародної організації цивільної авіації (1992 р.) та приєднання до Болонського процесу (2005 р.), що активізували євроінтеграційні процеси в Україні та співпрацю з Європою у сфері вищої освіти. Тим самим заклади вищої освіти взяли на себе зобов'язання брати участь у реформуванні системи вищої освіти та запровадженні європейських освітніх стандартів.

Найголовнішим досягненням іншомовної підготовки в льотних навчальних закладах у 80–90-х рр. ХХ ст. стало використання іноземних посібників для іншомовної підготовки льотного персоналу за стандартами та вимогами Міжнародної організації цивільної авіації. Доведено, що авіаційна англійська мова – це особлива категорія, що включає в себе вивчення фразеології радіообміну та професійної термінології. При цьому успішне оволодіння авіаційною англійською (англійська мова професійного спрямування (авіаційна)) забезпечується активною практичною роботою із зануренням у професійну атмосферу.

Доведено, що особливістю іншомовної підготовки у льотних закладах освіти є високий рівень контекстуальності. Контекст – це ситуація, а стереотипність ситуації дозволяє авіаційним фахівцям використовувати

словниковий мінімум і застосовувати стандартні фрази при дефіциті часу. Відповідно, зміст текстів для формування аудіювальних навичок авіаційних фахівців на сучасному етапі став професійно орієнтованим, пов'язаним з робочими ситуаціями і професійним спілкуванням пілотів і диспетчерів.

На основі проведеного аналізу зазначено, що проблемою авіаційної іншомовної підготовки є питання посилення та вдосконалення стандартизації методів тестування на визначення рівня авіаційної англійської мови.

Список літератури до четвертого розділу

1. Архарова, Т.А. (1993). *Учебник английского языка по основам ведения радиообмена*. 2-е изд. доп. Москва: Воздушный транспорт, 392 с.
2. Асріян, В.Л. (2007). *Формування спеціальних умінь у пілотів міжнародних авіаліній на основі міжпредметних зв'язків технічних дисциплін* (автореф. дис... канд. пед. наук). Укр. інж.-пед. акад. Харків, 18 с.
3. Гез, Н.И. (1965). Методические указания к учебникам немецкого языка для IX–X классов.
4. Гез, Н.И., Ляховицкий М.В., Миролюбов А.А., Фоломкина С.К., Шатилов С.Ф. (1982). *Методика обучения иностранным языкам в средней школе*. Учебник. Москва: Высш. школа, 373 с.
5. Гердт, А.А. (1963). *Новая целевая установка требует новых программ и учебников*. ИЯШ, № 2, С. 13.
6. Гобанова, Р.Ф., Доктор Р.И. & Жилина В.Н., (1968). *Учебное пособие по английскому языку для летного и диспетчерского состава гражданской авиации*. 2-е изд., перераб. и доп. Москва: Транспорт, 470 с.
7. Діксон, Р.Р. (1961). *Говоріть Англійською*. Москва, Вид-во літератури іноземними мовами. 263 с.
8. Калинина, С.В. (1965). *К вопросу о чтении в восьмилетней школе*. Сб. Вопросы обучения устной речи и чтению на иностранном языке в восьмилетней школе. Москва, 207 с.
9. Крупник, К.И. (1968). *К проблеме обучения чтению на иностранном языке (прогнозирование вероятности понимания слов)*. (дис... канд. пед. наук.). Москва, 49 с.
10. Ливсон, Л.Ф. & Касс, М. (1993). *Небесный разговор. Радиообмен «земля – воздух»*. Москва, Транспорт, 208 с.
11. Ляховицкий, М.В. (1973). *О некоторых базисных категориях методики обучения иностранным языкам* ИЯШ, № 1, 31 с.

12. Ляховицкий, М.В. (1981). *Методика преподавания иностранных языков*. Учебное пособие. Москва: Высш. шк., С. 54–73.
13. Миньяр-Белоручев, Р.К. (1990). *Методика обучения французскому языку*. Москва, 244 с.
14. Миролюбов А.А., Рахманов И.В., Цетлин В.С., (1967) *Общая методика обучения иностранным языкам в школе*, Москва, 148 с.
15. Мокреева, Н.Г. (1970). *Обучение пониманию неизученных слов при чтении на французском языке (в стар. кл. сред, шк.)*. (дис... канд. пед. наук.). Москва, 212 с.
16. Москальская, О.И. (1971). *Понятие практического овладения иностранным языком в средней школе*. ИЯШ, № 1. С. 55–56.
17. Нечепорук, Я.С. (2022). *Англомова підготовка авіафахівців у закладах вищої освіти України*. Навчально-методичний посібник. Дніпро: Середняк Т.К., 140 с.
18. Нечепорук, Я.С. (2021). *Інноваційні тенденції тестування у сфері іншомовної підготовки авіаційних фахівців*. Освіта дорослих. Теорія, досвід, перспективи. Випуск Т. 20, № 2. С. 117–125.
19. Нечепорук, Я.С. (2022). *Історія розвитку іншомовної підготовки фахівців льотної галузі в процесі професійної освіти (середина ХХ – початок ХХІ століття)*: монографія. Дніпро: Середняк Т.К., 243 с.
20. Нечепорук, Я.С. (2022). *Кореляція державних освітніх вимог з професійною іншомовною підготовкою сучасного авіаційного фахівця*. *Science, Innovations and Education: Problems and Prospects*. Tokyo, Japan, June 28–30, С. 450–454.
21. Нечепорук, Я.С. (2022). *Принципові основи викладання авіаційної англійської мови в Україні наприкінці ХХ століття*. *Modern Scientific Research: Achievements, Innovations and Prospects*. Berlin, Germany, June 19–21, С. 354–357.

22. Нечепорук, Я.С. (2022). *Провідні тенденції розвитку професійної іншомовної підготовки у вітчизняних льотних навчальних закладах (70-ті роки)*. Актуальні питання гуманітарних наук Випуск 52. Том 3. С. 159–164.

23. Нечепорук, Я.С. (2021). Провідні тенденції розвитку навчально-методичного процесу навчання усного мовлення в льотних навчальних закладах України у 1960-х роках. *Recent Advances in Scientific World*. Monterrey, Mexico, December, С. 18–19.

24. О реформе общеобразовательной и профессиональной школы. (1984). Москва, 39 с.

25. Общая методика обучения иностранным языкам. (1967). Под ред. Миролюбова А.А., Рахманова И.В., Цетлин В.С., Москва, 397 с.

26. Парикова, Г.В. (1972). *Исследование возможностей повышения эффективности процесса обучения иностранным языкам в неязыковом вузе*. Ленинград: Изд-во Ленинградского университета, 44 с.

27. Пассов, Е.И. (1991). *Коммуникативный метод обучения иноязычному говорению*. Изд. 2-е. Москва, 41 с.

28. Петрова, А.В. & Понтович, С.В. (1963). *Учебник английского языка для высших учебных заведений заочного обучения*. Гос.изд. Москва: «Высшая школа», 418 с.

29. Полянська, Т.А. & Яганова, Н.Л., (1977). *Английский язык*. Учеб.пособие для высш. военных авиационных училищ летчиков и штурманов. М. Воениздат, 269 с.

30. Пометун, О.І. & Пироженко, Л.В. (2004). *Сучасний урок. Інтерактивні методи навчання*. Науково-методичний посібник. Київ, 192 с.

31. Проблемы школьного учебника: (1987) *Способы реализации содержания образования в учебных книгах*. Вып 17. Москва: Просвещение, 223 с.

32. Проблемы школьного учебника. (1978). *Вопросы теории учебника*. Вып. 6, Москва, 124 с.

33. Рахманов, И.В. (1980). Обучение устной речи на иностранном языке. Москва, 10 с.
34. Рогова, Г.В. (1974). Цели и задачи обучения иностранным языкам ИЯШ, № 4, С. 11–13.
35. Розов, О.В. (1967). Основные принципы обучения беспереводному чтению в восьмом классе. (автореф. дис... канд. пед. наук.) Ленинград, 12 с.
36. Рощина, Е.В. (1978). *Функции иностранного языка как учебного предмета в системе обучения в университете*. Иностранные языки на неспециальных факультетах: Межвузовский сборник. Ленинград: Изд-во Ленинградского университета, С. 3–6.
37. Сб. Приказы и инструкции Министерства просвещения РСФСР, 1982, № 9, 5.
38. Сб. Приказы и инструкции Министерства просвещения РСФСР, 1988, № 10, С. 5.
39. Скалкин, В.Л. (1989). Обучение диалогической речи. Киев, 31 с.
40. Скрозникова, В.А. (1978). Страноведческий комментарий как одна из форм реализации межпредметных связей. *Иностранные языки в высшей школе*. Вып. 13. С. 113–116.
41. Халина, И.И. (1963). Фонетический минимум по немецкому языку для средней школы. Некоторые вопросы методики преподавания иностранных языком. Ученые записки МГПИ им. В.И. Ленина. М., № 197.
42. Цветкова, З.М. (1969). Хрестоматия по методике преподавания английского языка. М-во высш. и сред. спец. образования СССР. 1-й Моск. гос. пед. ин-т иностр. яз. им. Мориса Тореза. Кафедра методики. Т. 1. Вып. 1. 162 с.
43. Чаурская, Л.Н. (1973). *Обучение иностранному языку на основе суггестивной установки*. (Учеб. пособие по англ. яз. для студентов неяз. вузов). М-во высш. и сред. спец. образования РСФСР. Рост. инж.-строит. ин-т. 136 с.

44. Чаурская, Л.Н. (1974). Суггестивное обучение иностранному языку в неязыковом вузе. М-во высш. и сред. спец. образования РСФСР. Рост. инж.-строит. ин-т., 118 с.

45. Чаурская, Л.Н. (1966). Обучение практическому владению иностранным языком по специальности в неязыковом языка. (дисс... канд.пед.наук) Москва, 365 с.

46. Юнисов, Е.А. Теоретические основы обучения иностранному языку студентов неязыковых специальностей. URL: http://www.rusnauka.com/12_KPSN_2014/Pedagogica/5_167758.doc.htm.

47. Henry Emery, Andy Roberts with Ruth Emery and Louis Harrison (2009) Aviation English, Check your aviation English. Student's Book. MultiROM Pack Macmillan, 130 p.

48. Necheporuk, Y (2021). Foreign language teaching in domestic non-linguistic educational establishments (historic review and development prospects) *Laplage em Revista (International)*. Vol.7, n. 3D. P. 257–263.

РОЗДІЛ 5. ПЕРСПЕКТИВИ, ТЕНДЕНЦІЇ ТА НАПРЯМИ МОДЕРНІЗАЦІЇ ІНШОМОВНОЇ ПІДГОТОВКИ ФАХІВЦІВ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ У СУЧАСНИХ УМОВАХ

5.1. Вплив світової школи цивільної авіації на підготовку авіаційних фахівців України

В останні роки Україна розширює та зміцнює співпрацю з країнами Європи та США, що лідирують у льотній галузі та мають багаторічний досвід у підготовці авіаційних фахівців. У цьому підрозділі охарактеризуємо окремі зарубіжні школи цивільної авіації більш детально.

На сьогодні цивільна авіація США поділяється на два великі сектори – авіація загального призначення (АЗП) та комерційна авіація. Згідно з північноамериканським законодавством, АЗП включає всі види авіаційної діяльності, крім експлуатації повітряних суден у військово-повітряних силах (ВПС) або комерційних авіап перевезень, що виконуються з метою отримання прибутку. Усі цивільні пілоти проходять початкове навчання у різноманітних підрозділах АЗП перед тим, як вони досягнуть професійного рівня, що дозволяє розглядати їх як кандидатів на посади членів екіпажів ПС комерційних авіатранспортних підприємств (авіакомпаній).

Авіакомпанії США, що надають регулярні комерційні авіатранспортні послуги, поділяються на три категорії: великі (major), національні (national) та регіональні (regional). Великі та національні авіакомпанії здійснюють авіап перевезення на внутрішніх та міжнародних авіалініях та експлуатують найбільш місткі ПС. Регіональні авіакомпанії виконують комерційні авіап перевезення на ПС із кількістю пасажирських місць не більше 90 [19].

Початкову підготовку авіаційних фахівців у США забезпечують близько трьох з половиною тисяч різних льотних шкіл, випускники яких працюють в основному у регіональних авіакомпаніях. Водночас національні

авіакомпанії не настільки зацікавлені у випускниках цих шкіл, оскільки в них працюють пілоти, які мають досвід роботи у регіональних авіакомпаніях.

Навчальні заклади США, які здійснюють теоретичну та льотну підготовку пілотів цивільної авіації, можна поділити на три типи:

- льотні школи, що ґрунтуються на діяльності пілотів-інструкторів (flight instructor based schools) та працюють відповідно до вимог частини 61 Федеральних авіаційних правил (FAR);

- професійно-технічні льотні училища (vocational pilot schools), діяльність яких здійснюється відповідно до програми, затвердженої Федеральною авіаційною адміністрацією (FAA) на основі вимог частини 141 FAR;

- авіаційні коледжі (collegiate aviation schools), які готують пілотів та інших авіафахівців відповідно до програм, затверджених FAA на основі вимог FAR, у тому числі частин 61 або 141 FAR.

Льотні школи, що базуються на діяльності пілотів-інструкторів (instructor schools), дають початкове льотне навчання. Професійно-технічні льотні училища (vocational schools) готують пілотів, для яких льотна робота є основною професією. Авіаційні коледжі (college schools) з льотною програмою випускають пілотів із рівнем освіти, що сприяє освоєнню складної авіаційної техніки. Кожен із зазначених вище типів навчальних закладів має свої особливості. Загальним є те, що всі студенти-пілоти, які навчаються в них, повинні пройти в FAA перевірки знань і льотних навичок для того, щоб отримати сертифікат пілота [19].

У частині 141 FAR зазначені вимоги до кваліфікації персоналу, повітряних суден, програм, а також інші вимоги, яким повинні задовольняти навчально-тренувальні організації (школи) для того, щоб отримати сертифікат FAA, що дозволяє здійснювати підготовку пілотів. Частина 141 FAR вимагає, щоб сертифікована льотна школа забезпечила затверджений структурований курс навчання, який включає певну кількість годин наземних

тренувань та створила організовані умови для навчання. Відповідно за частиною 141 FAR, програма підготовки пілотів має 120 кредитів.

У частині 61 FAR викладено перелік вимог до знань та досвіду, і він більше підходить для студентів, які хотіли б самостійно обрати інструктора, мати гнучкий графік навчання, а також корегувати навчальні плани відповідно до потреб курсанта. Частина 61 FAR містить правила ліцензії пілота та льотних шкіл, а також вимоги до пілота-інструктора, який має право викладати за цими правилами. У ній розписані теми, які викладають під час льотної підготовки, і кількість льотних годин, необхідних для отримання ліцензії. Підготовка за частиною 61 має мінімальні вимоги до підготовки, навчальні програми націлені на практичну підготовку. [17]. Частина 61 FAR передбачає такі типи сертифікатів пілота ЦА: учнівський, спортивний, розважальний, приватний, комерційний та авіатранспортний.

У США діють 5 основних типів льотних сертифікатів.

Студентський сертифікат пілота. Це базовий документ, який надає право на навчання як пілота, а також дозволяє самостійно керувати повітряним судном. Для отримання такого сертифікату кандидати мають бути старші 16 років та мати необхідний рівень знань усної та письмової англійської мови. Також студентам потрібно пройти медогляд та отримати дозвіл сертифікованого льотного інструктора.

Ліцензія приватного пілота. Цей сертифікат початкового рівня передбачає навчання основних прийомів пілотування. Власники ліцензії одержують право літати на невеликих літаках. Пілоти можуть перевозити пасажирів, але при цьому їм не можна стягувати плату за послуги. Кандидати на отримання цієї ліцензії мають бути старші 17 років та вільно володіти англійською.

Комерційна ліцензія. Це серйозніший документ, для отримання якого необхідно пройти навчання польоту та маневрування на висоті, а також безпеки пасажирів. Пілоти з комерційною ліцензією можуть брати плату за

послуги, але не мають права працювати в авіакомпаніях. Претендентам на отримання сертифіката має бути не менше 18 років. Знання англійської також є обов'язковою вимогою. Окрім комерційних перевезень, ліцензія дає право керувати літаками для інших цілей – наприклад, аерофотозйомки, обприскування сільгоспкультур чи участі у рятувальних операціях.

Ліцензія пілота транспортної авіації. Це сертифікат найвищого рівня, що дозволяє працювати в американських авіакомпаніях. Кандидати на отримання документа повинні бути не молодшими за 23 роки і пройти посилені медичні перевірки. Студентам необхідно мати мінімум 1500 годин літнього часу, щоб розпочати навчання.

Ліцензія пілота багаточленного екіпажу. Даний сертифікат дозволяє працювати як другий пілот на комерційному повітряному транспорті. Він менш популярним варіантом, ніж ліцензія пілота транспортної авіації. Вимоги до студентів тут не такі жорсткі. Абітурієнтам має бути не менше 18 років, а необхідний льотний досвід обмежений 250 годин. При цьому кандидати повинні прослухати 750 годин лекцій з теоретичної підготовки [6]

Першим кроком у процесі льотного навчання є отримання сертифіката студента-пілота. Для цього претендент повинен мати не менше 16 років та медичний сертифікат, як мінімум, третього (найменш суворого) класу. Студент-пілот не має права виконувати самостійні польоти до того моменту, коли його рівень підготовленості відповідатиме встановленим вимогам. Для того, щоб отримати сертифікат пілота (приватної, комерційної або транспортної авіації), що дозволяє виконувати функції члена льотного екіпажу цивільного ПС, претендент повинен мати медичний сертифікат, успішно завершити теоретичне навчання та льотне тренування, а також пройти у FAA перевірку теоретичних знань, а також практичних навичок, яка включає льотну практику з управління повітряним судном у польоті та усний іспит з експлуатації ПС.

Відповідно до вимог частини 141, курс сертифікації пілотів-аматорів передбачає, що кожен затверджений курс повинен включати не менше 30 годин льотної підготовки, з яких 15 годин повинні бути проведені з сертифікованим льотним інструктором та 3 години повинні бути присвячені самостійним польотам. Кожен тренувальний політ повинен включати передполітний інструктаж і післяполітний аналіз курсанта льотним інструктором, призначеним на цей політ. Курсанти, зараховані на курс рекреаційного пілотування, повинні пройти обов'язкові етапні перевірки та тести наприкінці курсу відповідно до частотного навчального курсу школи. Кожен курсант повинен продемонструвати стандартні навички для отримання дозволу на керування літаком в одиночному польоті.

Мінімальна навчальна програма для сертифікаційного курсу приватного пілота передбачає такі вимоги: особа повинна мати вік 18 років, сертифікат пілота-любителя, або сертифікат спортивного пілота, або сертифікат пілота-учня, перш ніж записуватися на етап самостійного польоту курсу сертифікації приватного пілота, відповідні знання англійської мови. Якщо тренування здійснюється згідно з частиною 141, щонайменше 150 годин навчального часу, включаючи 55 годин з інструктором та 10 годин самостійного польоту, а також інші вимоги, включаючи кілька кросових, одиночних та нічних польотів. Наприкінці курсант має пройти письмовий тест із пілотних знань із 100 питань, а також усний та льотний іспит, який проводить інспектор FAA, призначений FAA екзаменатор або уповноважений інструктор з перевірки [1].

Отримання сертифіката пілота транспортної авіації, що дає можливість претендувати на посаду другого пілота регіональної авіакомпанії, можливе за таких вимог: вік не менше 23 років; наявність сертифіката комерційного пілота з допуском до польотів приладами (instrument rating); загальний наліт як пілот не менше 1500 годин; щонайменше 50 годин нальоту на багатодвигуновому літаку.

Одна з відмінних рис програм підготовки пілотів в авіаційних коледжах США – те, що вони працюють відповідно до акредитованих програм вищої освіти. Мета акредитації – забезпечити високий рівень якості цих програм. Існує два види акредитації авіаційних вищих навчальних закладів:

- інституційна акредитація проводиться для оцінювання та акредитації всіх авіаційних навчальних закладів загалом;
- програмна акредитація спрямована на оцінювання та акредитацію певних програм чи предметних областей, що викладаються у конкретному авіаційному навчальному закладі.

Акредитацію авіаційних коледжів США здійснює Міжнародне правління авіаційної акредитації (Aviation Accreditation Board International – AABI) – незалежний орган, який сприяє підвищенню рівня авіаційної освіти шляхом акредитації, і є єдиним у країні акредитором програм авіаційних коледжів з дво- та чотирирічним термінами навчання. У 2011 р. у США було створено Асоціацію льотних шкіл Північної Америки (Flight School Association of North America), яка здійснює акредитацію навчальних програм неуніверситетських льотних шкіл з метою встановлення деякого стандарту якості навчання у них. Ця Асоціація функціонує на основі членства в ній льотних шкіл та комерційних компаній, які виробляють товари або послуги, що використовуються для тренування пілотів або авіаційної галузі в цілому. На думку офіційних осіб Асоціації, акредитація неуніверситетських шкіл пілотів сприяє покращенню якості навчання в таких школах аж до досягнення рівня авіаційних коледжів та допомагає зацікавленим особам та організаціям порівнювати різні льотні школи [19].

Отже, залежно від льотного навчального закладу вимоги льотних шкіл США до кандидатів можуть відрізнятися. Спільним для всіх таких навчальних закладів є те, що вони приймають навчання кандидатів, які мають відповідати медичним вимогам щодо стану здоров'я та вимогам до

володіння англійською мовою, що відповідають стандарту ІСАО. Якщо в результаті перевірки практичної роботи кандидата на отримання сертифіката пілота інспектор FAA приходить до висновку, що кандидат відповідає існуючим вимогам, то в його сертифікаті пілота робиться відмітка про володіння англійською мовою (English Proficient), що підтверджує, що кваліфікація пілота відповідає стандарту ІСАО. Окрім того, незалежно від типів льотних навчальних закладів, у яких навчаються кандидати у пілоти, для отримання сертифікату кожен із них після закінчення навчання має пройти перевірку теоретичних авіаційних знань та практичної роботи у польоті.

Щодо підготовки авіаційних фахівців у провідних країнах Європи, то зазначимо, що вона має єдину систему підготовки, яка здійснюється згідно з вимогами ІСАО та Європейської конференції цивільної авіації (ЕСАС) та включає фахові рівні професійної підготовки льотного складу такі, як: пілот-аматор, пілот-спортсмен, приватний пілот, комерційний пілот, лінійний пілот авіакомпанії та кваліфікований пілот-інструктор. Як бачимо, процедури сертифікації цивільних пілотів у США та країнах Західної Європи схожі.

Серед найкращих закладів, розташованих в країнах Європи, які пропонують підготовку професійних пілотів можна виділити: 1. Integrated ATPL Programme – Oxford, Великобританія. Програми CAE Integrated Airline Transport Pilot License (ATPL) дозволяють студентам з невеликим або відсутнім попереднім досвідом польотів отримати комерційну ліцензію пілота (CPL) з «замороженим ATPL» і багатодвигунним приладовим рейтингом (IR) приблизно за 18 місяців. Відповідні програми розроблені спільно з провідними авіакомпаніями [34]. 2. Fast Track ATPL (18 місяців), Андорра. Ця програма призначена для задоволення вимог щодо посади льотного екіпажу в європейській авіакомпанії і для роботи в якості пілота на американських зареєстрованих повітряних суднах. 3. ATPL Integrated Training Course, Литва. Навчальна програма Integrated Airline Transport Pilot

License (ATPL (A)) – це інтенсивна навчальна програма, спрямована на те, щоб допомогти студентам з невеликим або відсутнім попереднім досвідом польотів швидше перейти в кабіни комерційних авіалайнерів [28].

4. European Flight Academy ATPL Program, Німеччина. 5. Modular Courses CPL (A) – MEP (A) – IR (A) – VFRN, Іспанія. У Барселоні навчають професійних пілотів. Одним з найкращих є комплексний курс, так як він за короткий проміжок часу дозволяє отримати теоретичні знання та поєднати їх з льотною практикою та тренажером [1].

Підготовка пілотів у країнах Європи здійснюється як в коледжах та університетах протягом 2–4-х років, так і за прискореною програмою, яка охоплює 14–18 місяців.

Так, Olympus Aviation (Олімп Авіаційна Академія, Муніципалітет Каламарія, Греція) розробила ретельно інтегровану програму навчання пілотів, які можуть працювати як другі пілоти на одно- та/або багатомоторних авіалайнерах комерційного повітряного транспорту та продовжувати свою кар'єру в авіації. Інтегрований навчальний курс розрахований на повний робочий день, починаючи з нульового досвіду і закінчуючи отриманням замороженого EASA ATPL (fATPL), включаючи знання англійської мови (ICAO) і сертифікат MCC або MCC і APS. Кандидати на навчання повинні бути не молодше 17 років, вільно володіти англійською мовою, мати діючий медичний сертифікат EASA класу 1. Мінімальна тривалість інтегрованого курсу ATPL становить 12 місяців, максимальна – 36 місяців. У Olympus Aviation середній час, необхідний для проходження курсу ATPL, становить 12–14 місяців, включаючи навчання та іспити. Теоретична підготовка ATPL складається з 14 предметів і включає 750 годин аудиторних занять, інтерактивний відеотренінг, схвалений OXFORD Ground School, презентації, проміжні тести і пробні іспити. Тривалість наземної школи складає 8 місяців і продовжується безперервно протягом року. Теоретична підготовка завершується після складання

проміжних тестів з оцінкою, що дорівнює або вище 80%. Курс льотної підготовки складається з 206 годин, з них 135 годин проводиться на однодвигунному поршневому літаку (SEP), 16 годин на багатодвигунному поршневому літаку (MEP), 60 годин на FNPT II, у тому числі 15 годин на MCC F/S. для курсу співробітництва кількох екіпажів або додаткових 40 годин F/S A320 MCC та APS. Вартість навчання приблизно 60 000 євро на рік [37].

У Європейській авіаційній школі Барселони курс проводиться за європейськими правилами AIRCREW, що дозволяє учасникам отримати ліцензію комерційного пілота з Sep, Mer та курсом MCC. Весь курс викладається та проводиться англійською мовою. Він триває 14 місяців і складається з теоретичної підготовки, тренажера та польоту. Теоретична підготовка включає такі курси: повітряне право, загальне знання літака, продуктивність та планування польоту, людські чинники, метеорологія, навігація, оперативна участь, принципи польоту, комунікації. На додаток до того, що весь курс проходить англійською мовою, всі курси включають спеціальні заняття з англійської мови для тих, хто не є уродженцем англосаксонських країн, а також спеціальний курс англійської мови, призначений для отримання сертифіката ІКАО 4 з англійської мови. Після закінчення курсу та успішної складання іспитів учасникам буде зараховано відповідні теоретичні знання про посаду пілота авіатранспорту. Теоретичний курс триває 9 місяців. Після завершення теоретичного курсу та проходження внутрішніх шкільних тестів (ECO) учасники курсу матимуть право скласти офіційні іспити. Нескладання внутрішніх іспитів (ECO) призведе до того, що вони будуть визнані не готовими для складання офіційних іспитів, і, отже, повинні будуть пройти додаткове теоретичне навчання. Обсяг льотної підготовки становить 216 годин та включає 86 годин польотів на одному двигуні, 65 годин мультидвигуна, 45 годин у FNPT II Simulator Mer, 20 годин на симуляторі FNPT II MCC A320. Окрім того, після завершення курсу та

отримання відповідної льотної ліцензії EAS Barcelona допомагає учасникам курсу взяти участь у відборі пілотів авіакомпаній [25].

Авіаційна академія Андорри проводить підготовку пілотів за програмою, що призначена для виконання вимог до посади льотного екіпажу великої європейської авіакомпанії, а також для роботи пілотом корпоративного/приватного літака. Вона пропонує дві програми навчання пілотів (18-місячний прискорений курс) та 3-річний курс бакалаврату авіації, визнаний у Європі та 47 країнах (Європейська система кредитів 180 ECTS відповідно до Болонського процесу). Програми навчання пілотів затверджені та контролюються EASA, усі курси викладаються англійською мовою.

Академія є професійним університетом та середовищем для льотної підготовки, яке просуває найкращі стандарти авіакомпаній з погляду безпеки, якості, стандартизації та продуктивності. Крім того, вона розвиває управлінські навички для консолідації критичного мислення, прийняття рішень у складних умовах, лідерства та спілкування. На основі останніх університетських досліджень у галузі пілотного навчання та навчання у складних умовах, в академії розроблено метод навчання під назвою «уважне навчання», який дозволяє учням справлятися зі складними та непередбаченими ситуаціями та просувати «картування розуму» у студентів, щоб відповідати очікуванням галузі. Після закінчення навчання студенти отримують ліцензію комерційного пілота EASA CPL та рейтинг з приладів, Advanced UPRT; EASA ATPL теорія KSA100 новий навчальний план; курс EASA MCC Airbus A320 (співпраця кількох екіпажів); FCL 055 Рівень володіння авіаційною англійською мовою (FCL 055D); розширений UPRT EASA.

Програму можна пройти протягом 18 місяців. Курс пропонує гнучкість під час навчання, дозволяючи студентам, які вже мають EASA PPL, приєднатися до програми та отримати знижку. Вимоги до кандидатів: мотивація, захоплення авіацією, мінімальний вік від 17 років, рівень

володіння англійською мовою мінімум B2/C, рівень середньої школи з природничих наук, математики чи технологій, потрібен медичний клас EASA [3].

Європейська льотна академія є льотною школою Lufthansa Group з 2017 року. Сьогодні академія готує майбутніх пілотів для авіакомпаній, що входять до Lufthansa Group або за її межами, в парку сучасних навчальних літаків і ультрасучасних авіасимуляторів, розміщених у Німеччині та Швейцарії. Навчання в академії орієнтовано на якість і практичну значимість. Кожен етап усієї підготовки пілотів оптимізований з урахуванням досвіду та спрямований на досягнення максимальних результатів навчання.

Навчальною мовою для програми ATPPL є англійська, тому вільне володіння англійською є обов'язковою умовою на рівні B2/рівень ICAO 4. Окрім того, на такому ж рівні слід володіти ще однією із чотирьох мов: німецької, голландської, італійської, французької. Вік вступника повинен бути не менше 18 років. Вступ здійснюється на підставі атестату зрілості. Студенти програми ATPPL навчаються від 20 до 22 місяців без канікул, на MPL – від 24 до 28 місяців. У всіх студентів перший рік йде лише на теоретичний курс.

Окрім зазначених вимог, існує вимога громадянства Німеччини або однієї з країн ЄС (з недавніх пір достатньо і безстрокового дозволу на перебування в ЄС). Тих, хто пройшов відбір, запрошують на вступні випробування в Гамбурзі чи Бремені. Крім медкомісії, вивчення біографії з метою виключення кримінального минулого (Zuverlässigkeitsüberprüfung) та перевірки на наркотики, вступники проходять груповий іспит, що складається з двох частин. Перша частина іспиту дає можливість визначити технічні знання та швидку реакцію вступника, рівень шкільних знань з фізики та математики, здатність мислити логічно, концентруватися, миттєво приймати рішення та працювати над кількома завданнями водночас також

оцінюють на цьому іспиті. Подальші етапи відбору проходять залежно від того, яку навчальну програму обирає студент: отримання ліцензії пілота транспортної авіації (Airline Transport Pilot License, ATPL) або ліцензії пілота багаточленного екіпажу (Multi-crew Pilot License, MPL). Тим, хто вступає на другу програму, крім хороших знань англійської, буде потрібна і німецька мова. На іспиті попросять перекласти короткий текст з англійської на німецьку. Крім того, потрібно знати базову термінологію авіаційної англійської. Особливу увагу екзаменатори MPL звертають на те, як майбутні пілоти вміють працювати в команді та спільно вирішувати складні завдання. Важливі навички – стресостійкість та здатність швидко виходити з конфліктів. Термінів подання заявок та складання іспитів немає, тому відправити свої документи можна у будь-який час [5].

В кінці навчання, після здачі всіх іспитів, випускники отримують «заморожену» ліцензію ATPL (ліцензія пілота авіатранспорту), сертифіковану EASA, тобто CPL(A)/IR. Після загального нальоту 1500 годин (500 з них у двохмісній кабіні) - ліцензію ATP. Це сертифікат, широко визнаний у всій Європі, який дає широкий спектр можливостей приєднатися до однієї з авіакомпаній Lufthansa Group або інших авіакомпаній для роботи в кабіні екіпажа після завершення навчання пілотів.

Одним із провідних європейських ВЗО, які здійснюють підготовку авіаційних фахівців є Ризький інститут Аеронавігації (RAI). Поряд з іншими авіаційними спеціальностями, інститут ліцензований для проведення навчання пілотів за програмами підготовки, затвердженими відповідно до European JAA, Part 141 Regulations, FTO. В інституті представлений повний спектр програм, від Private Pilots до Airline Transport Pilots. Сьогодні RAI з гордістю пропонує варіанти підготовки пілотів за спільними програмами стандартів як JAA, так і FAA. Навчання можна починати з 16 років, щоб керувати літаком один у присутності інструктора, з 17 років, щоб отримати сертифікат PPL, та з 18 років, щоб отримати ліцензію комерційного пілота.

Строк навчання становить 4 роки, але можна починати працювати пілотом в авіакомпанії, починаючи з третього року навчання, поєднуючи роботу з дистанційною формою навчання в інституті. Що стосується вимог до мовної підготовки вступників, то вони є загальними для всіх європейських навчальних закладів авіаційного профілю.

Протягом першого семестру навчання студенти отримують базову теоретичну підготовку і безпосередньо льотний тренінг планується з другого семестру. Під час льотної практики заплановано п'ять льотних днів на тиждень щонайменше один політ на день. Усі польоти об'єднуються у двогодинні блоки. Це дозволяє пройти перед- та післяпольотний брифінг з льотним інструктором та провести час у повітрі. Наземне навчання займає дві години в класах щодня з понеділка до п'ятниці [18]. Інститут здійснює професійну підготовку, починаючи з 1942 року, випустивши за роки свого існування понад 40 тисяч авіаційних спеціалістів. В останні роки RAІ розширює та зміцнює співпрацю з центрами країн Європи та США, які лідирують у галузі льотної підготовки, мають багаторічний досвід та світове визнання щодо підготовки висококваліфікованих приватних та професійних пілотів з більш ніж 48 країн з усіх континентів.

Отже, аналіз підготовки пілотів у провідних країнах світу свідчить про значну ідентичність вимог щодо такої підготовки в різних країнах світу, зокрема й європейських. Вони базуються на вимогах Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO) та Європейської конференції цивільної авіації (ECAC) та включають фахові рівні професійної підготовки льотного складу.

При цьому слід зауважити, що підготовка льотного персоналу в Європі та інших країнах здійснюється як традиційно, як і в Україні, на базі спеціалізованих авіаційних закладів вищої освіти, так і на базі альтернативної системи нетривалого навчання відповідно до вимог здобувача освіти або замовника. Вважаємо, що Україна може перейняти відповідний позитивний досвід, як альтернативну форму підготовки авіаційних спеціалістів.

У сенсі нашої роботи, важливим є питання іншомовної професійної підготовки в льотних навчальних закладах. Як свідчить досвід європейських країн щодо вимог до володіння майбутніми авіаційними фахівцями іноземною мовою, то зауважимо, що вимога до вступників мати рівень англійської мови B2, є обов'язковою. Водночас, в Україні сертифікат ЗНО з англійської мови належить до тих, які надаються на вибір (разом із сертифікатом з фізики). На нашу думку, слід запровадити обов'язкову вимогу щодо надання сертифікату ЗНО з англійської мови, визначивши бал з предмета вище мінімального, оскільки володіння англійською мовою за такими спеціальностями є професійною необхідністю.

Окрім того, аналіз досліджуваного питання свідчить про актуальність проблеми обов'язкового вивчення англійської авіаційної мови носіями мови, тобто під час підготовки майбутніх авіаційних фахівців у країнах, для яких англійська мова є основною мовою спілкування. Проблема виникає з того, що незважаючи на позицію ІКАО, що вимоги до володіння мовою поширюються як на носіїв англійської мови, так і на тих, для кого вона не є рідною, і що тягар покращення радіотелефонного зв'язку має бути спільним для носіїв та не носіїв мови, пройти тестування у контексті ІКАО фактично мають лише ті, для кого англійська мова не є рідною. Глобалізація масово намагається впровадити англійську мову в усі види діяльності людей, проте й процес вивчення інших мов залишається актуальним питанням на сьогоднішній день. Про це зазначається у статті, що демонструє процес вивчення різних іноземних мов шляхом використання сучасних цифрових технологій. Важливим питанням залишається створення функціональної моделі та формування в ній елементів гнучкості для використання подібних застосунків при вивченні дуже складних за своєю структурою іноземних мов чи мов для спеціальних цілей [43].

На нашу думку, між знанням англійської як рідної мови і англійської як мови для спеціальних цілей є велика різниця, оскільки навчання LSP полягає

в тому, що майбутні авіаційні фахівці повинні послуговуватися англійською мовою у професійній діяльності, тому її вивчення фокусується, як правило, на тих особливостях мови, які їм потрібні.

Так, С. Куксон (Cookson, S. (2009)) погоджується, стверджуючи, що хоча життєво важливо забезпечити відповідний рівень володіння англійською для тих, для кого вона не є рідною мовою, безсумнівно, також буде корисним навчання мовній обізнаності для носіїв мови, які б навчалися, наприклад, стратегіям поводження з неносіями мови, на вимову яких сильно впливає їх L1 [27].

Ден Дуглас, аналізуючи зазначену проблему, посилається на думку Г. Кіма, який стверджував, що відповідальність за непорозуміння є спільною: належне використання стратегій адаптації як рідною, так і нерідною англійською мовою, має вирішальне значення для досягнення точного та ефективного спілкування [30].

Дійсно, людей, чия рідна мова англійська, зазвичай можна вважати експертами за шкалою ІСАО, але вони можуть спілкуватися нижче за стандарти авіаційної англійської мови, зокрема, через їхню схильність використовувати нестандартні терміни, виявляти нетерпіння по відношенню до носіїв англійської мови і говорити занадто багато і занадто швидко. Ці недоліки носіїв мови мають тенденцію загострюватись у надзвичайних ситуаціях.

На сьогодні авіаційна англійська містить близько 300 слів, більшість з яких є сумішшю простого англійського та галузевого жаргону. «Affirm – підтверджую, Wilco – виконаю, значить, повідомлення отримав, зрозумів і діятиму відповідно до нього, standby – очікую». Для нас це очевидні фрази, хоча комусь з боку вони можуть здатися як мінімум дивними. Це полегшує спілкування і виключає помилки. У англомовних пілотів з цим найбільша проблема, тому що вони використовують занадто правильну мову. Наприклад, «поворот на ЗПС на два два». На авіаційній мові ми уникаємо

неочевидних повідомлень. Діє принцип максимум змісту, мінімум слів, тому правильно «по-нашому» буде: «поворот на фінальну смугу два два». Тому кожен пілот або авіадиспетчер повинен вільно володіти цією мовою та міжнародним фонетичним алфавітом.

З огляду на викладене та усвідомлюючи важливість володіння необхідними основами повітряного сполучення, підтримуємо думку багатьох науковців щодо необхідності вивчення та здійснення тестового контролю з авіаційної англійської мови для авіаційного персоналу, для якого англійська мова є рідною.

5.2. Інтеграція науково-освітніх ресурсів як механізм підвищення конкурентоспроможності вітчизняної іншомовної підготовки авіаційних фахівців XXI ст

5.2.1. Типи сучасних авіаційних навчальних закладів та центрів як компонентів національної системи підготовки авіаційних кадрів в Україні

Міжнародні та європейські норми вимагають від сучасного здобувача освіти оперувати різними джерелами інформації, а також критично оцінювати їх потребу та застосування під час самостійної роботи та процесу саморозвитку [42]. Процеси євроінтеграції вплинули й на формування системи професійної підготовки авіаційних спеціалістів в Україні, яка на сьогодні складається з державних авіаційних вищих закладів освіти, льотних училищ, шкіл малої авіації, приватних аероклубів.

На сьогодні існує шість етапів пілотної підготовки:

ліцензія студента-пілота (SPL) – дозволяє розпочати льотну підготовку;

ліцензія приватного пілота (PPL) – дозволяє літати поодиночі, з пасажирами або вантажем, без грошової компенсації;

ліцензія комерційного пілота (CPL) – дозволяє стати оплачуваним професійним пілотом;

рейтинг інструменту (IR) – дозволяє керувати літаком за будь-яких погодних умов (наприклад, низька або нульова видимість), використовуючи тільки інструменти;

рейтинг декількох двигунів (MER) – дозволяє керувати багатодвигунним літаком;

ліцензія пілота авіатранспорту (ATPL) – дозволяє діяти як командирів екіпажу на регулярних авіаперевезеннях.

Навчання пілотів в Україні здійснюють такі державні заклади вищої освіти: Національний авіаційний університет, Льотна академія Національного авіаційного університету (м. Кропивницький), Кременчуцький льотний коледж, Харківський національний університет повітряних сил ім. Івана Кожедуба [23].

Серед шкіл PPL в Україні слід виокремити такі, як: Льотна школа «Ротор Україна» (м. Харків), Чернігівська вища авіаційна школа, Школа пілотів – Український тренувальний центр «Авіатор» (м. Київ), Льотна школа Vulkan Air Academy (м. Київ), Льотна школа «Форсаж» (м. Кропивницький), Харківський аероклуб ім. В.С. Гризодубової, Школа пілотів «Авіа-Союз» (м. Дніпро), Аероклуб Хмельницький, Школа пілотів «Aviation Group» (Київська обл.), Українська Школа пілотів «Plane Ukraine» та інші.

Мінімальні вимоги до майбутнього курсанта, претендента на отримання свідоцтва приватного пілота (літак) – PPL(A): на момент виконання першого самостійного польоту – щонайменше 16 років; на момент отримання свідоцтва приватного пілота (після закінчення навчання) – мінімум – 17 років. Окрім того, кандидат повинен мати достатні знання з математики, фізики, української та англійської мови.

Як правило, курс підготовки приватних пілотів, складається з трьох блоків: наземної (теоретичної) підготовки; тренажерної підготовки; льотної

(практичної) підготовки. Під час теоретичної підготовки вивчаються такі дисципліни: «Загальні характеристики ПС», «Льотні характеристики ПС та підготовка до польоту», «Експлуатаційні процедури», «Принципи польоту. Практична аеродинаміка», «Повітряне право», «Навігація», «Метеорологія», «Людський фактор», «Радіотелефонія». Теоретичний курс триває, як правило, 8 тижнів, становить не менше 100 годин і закінчується іспитом, який включає контрольні питання з усіх дисциплін. Для отримання позитивного результату тестування необхідно дати не менше 75 % правильних відповідей. У разі непрохідного балу проводяться додаткові заняття, а потім повторний іспит.

Льотна підготовка становить не менше 45 годин і також закінчується іспитом. Усі школи проводять дистанційне навчання.

Окремі льотні школи пропонують конвертацію ICAO ATPL в EASA ATPL. З цією метою слід отримати дозвіл від Austro Control та скласти теоретичні іспити, а також іспит з англійської мови. Як правило теоретичний курс складається з 4 Модулів. Кожен модуль налічує по 3-4 предмети з зазначеного списку:

Aviation law – Авіаційне законодавство

Aircraft general knowledge – Загальні характеристики ПС

Flight planning and monitoring – Планування та моніторинг польотів

Human performance and limitations – Людський фактор

Meteorology – Метеорологія

Operational procedures – Процедури управління літаком

Principles of flight – Принципи польоту

Communications (IFR & VFR) – Зв'язок (інструментальний захід та візуальний захід)

Performance – Виконання польотів

General navigation – Загальна навігація

Radio navigation – Радіо навігація

Instrumentation – Прилади

Mass and balance – Маса і баланс

Кожен Модуль має бути завершеним перед початком роботи над наступним. Теоретичні заняття проводяться в аудиторії та за допомогою комп'ютерного навчання (Computer Based Training). СВТ контролюється мережевою системою управління навчанням (Learning Management System), яка доступна адміністраторам через Інтернет. Ці тематичні розділи є обов'язковими для складання авіаційними фахівцями англійською мовою, якщо вони мають бажання конвертації ліцензії з формату ICAO ATPL у формат EASA ATPL (європейський формат ліцензії). Зазначений процес може бути забезпечений дистанційно, за допомогою LMS. Етапи дистанційного навчання плануються таким чином, аби забезпечити плавне проходження курсу та постійного моніторингу успішності і регулювання загального періоду навчання.

Нажаль, з огляду на навчальні програми вітчизняних льотних закладів освіти можна зробити висновок, що вони не формують готовність майбутніх авіаційних спеціалістів до подібних екзаменів. Наразі існує лише підготовка, що дозволяє авіаційному фахівцеві отримати ліцензію ІКАО, яка не передбачає можливість професійної діяльності в авіакомпаніях Європи.

Мета курсу (CPL(A)/IR – підготовка пілотів для виконання ними комерційних повітряних перевезень, з рівнем компетентності, що відповідає правам, які передбачені свідоцтвом CPL(A) на однопілотних однодвигунних та багатодвигунних літаках, та у якості другого пілота на багатопілотних літаках (за умов проходження модульного курсу ATPL). Рейтинг IR передбачає право власника виконувати польоти в умовах ІМС (інструментальні метеоумови), за IFR (інструментальні правила польотів).

Заявники на отримання свідоцтва CPL(A) з рейтингом IR проходять не менше ніж 500 годин теоретичної підготовки та 180 годин льотної підготовки. Після проходження усіх тестів з теоретичної підготовки

(внутрішньо шкільні), кандидат на отримання ліцензії комерційного пілота допускається до проходження льотної підготовки.

Успішне проходження тестів з теоретичної підготовки в Державіаслужбі України є обов'язковою умовою для отримання ліцензії комерційного пілота. Термін навчання становить щонайменше 18 місяців. Вимоги до кандидатів: вік не менше ніж 17 років, достатні знання з математики, фізики, української та англійської мови. Підтвердженням може бути атестат про освіту або довідка з навчального закладу, та співбесіда з керівником з підготовки, для визначення рівня знань. Стандарт здоров'я – сертифікат 1-го класу.

Отже, підготовка пілотів у льотних школах є першою сходинкою на шляху до становлення професіонального пілота. Вона є альтернативною системою нетривалої підготовки пілотів, яка здійснюється індивідуально за конкретно розробленою програмою для отримання сертифіката пілота. Однак зауважимо, що на відміну від країн Європи та США таких шкіл в Україні налічується не так багато.

5.2.2. Льотна Академія Національного авіаційного університету як приклад трансформації класичного радянського авіаційного навчального закладу у сучасну систему закладів вищої освіти України

Разом з тим Україна має міцну класичну підготовку авіаційного персоналу, центром якої є Національний авіаційний університет та Льотна Академія Національного авіаційного університету як його структурний елемент.

Заснований у 1951 році навчальний заклад, пройшовши гідний шлях розвитку і реформування, вніс значний внесок у підготовку національних та інтернаціональних авіаційних кадрів і продовжує формування висококваліфікованого потенціалу для прогресу світової авіації.

Початком цього славного шляху стало створення Кіровоградського військового авіаційного училища льотчиків дальньої авіації, перейменованого потім в 60-і вище авіаційне училище льотчиків ВПС.

Документами про створення даного навчального закладу були: директива начальника Генерального штабу Радянської Армії № орг 5 / 671522 від 15.02.1951 року; наказ командувача дальньої авіації № 0018 від 9.03.1951 р.

Призначений на посаду начальника училища генерал-майор авіації А.Г. Мельников видав наказ № 1 від 7 травня 1951 року.

Це училище проіснувало з 1951 до 1960 р. і готувало льотні кадри для Військово-Повітряних Сил Радянської Армії. У зв'язку з рішенням радянського уряду про скорочення Збройних Сил СРСР, у тому числі і ВПС, училище припинило свою діяльність. На його базі була створена Кіровоградська школа вищої льотної підготовки Цивільної авіації.

Кіровоградська школа вищої льотної підготовки Цивільної авіації, прийнявши естафету від 60-го військового авіаційного училища льотчиків дальньої авіації, проіснувала з 1960 до 1978 рік і здійснила вагомий внесок у справу підготовки висококваліфікованих авіаційних фахівців для Аерофлоту та багатьох інших авіакомпаній країн світу.

У 60-ті роки цивільна авіація стала енергійно оснащуватися новою авіаційною технікою, реактивними і турбогвинтовими літаками. Це ускладнило весь процес повітряного руху, пред'явило вищі вимоги до авіаційних кадрів. Виникла необхідність у створенні вищих навчальних закладів цивільної авіації. З 1978 року на базі Кіровоградської школи вищої льотної підготовки Цивільної авіації почало функціонувати Кіровоградське вище льотне училище Цивільної авіації, де була проведена значна робота як щодо подальшого вдосконалення матеріально-технічної та навчальної бази, так і з підготовки авіаційних фахівців з вищою інженерною освітою.

Вирішити проблему забезпечення стрімко зростаючої потреби цивільної авіації в таких фахівцях, як штурмани і диспетчери служби управління повітряним рухом вдалося шляхом створення з 1 січня 1971 на базі штурманського відділення та відділення диспетчерів служби руху Кіровоградської ШВЛП Кіровоградського льотно-штурманського училища цивільної авіації. Це середній спеціальний навчальний заклад успішно виконував покладені на нього завдання з 1971 до 1986 року, підготувавши і випустивши для Аерофлоту і іноземних авіакомпаній 10678 авіафахівців. Подальшу підготовку штурманів і диспетчерів служби управління повітряним рухом продовжили здійснювати в Кіровограді у відповідності до вимог часу у вже функціонуючої на той момент вищої школи.

У 1993 році постановою Кабінету Міністрів України навчальному закладу було присвоєно статус Державної льотної академії України. Таким чином, висока якість освіти в академії базується на багатому досвіді, укріпленому багаторічними традиціями.

Підготовка кадрів для роботи в авіації – завдання надскладне і відповідальне. Удосконалюється повітряна техніка, трансформуються завдання, які повинні вирішувати авіатори - змінюються форми і підходи їх професійної підготовки. Незмінною залишається її суть – забезпечити професійну надійність людського фактора. Тому навчальний заклад на різних етапах своєї історії реформувався і реструктуризувався для того, щоб за рівнем відповідати передовим і прогресивним тенденціям часу [45].

2011 рік ознаменовано черговим витком конструктивних перетворень: колектив Академії приймає нове рішення, покликане вдосконалити всю систему підготовки льотних кадрів України і зміцнити позиції свого навчального закладу в національному освітньому просторі. Вищий колегіальний орган управління ЗВО – конференція трудового колективу – розглянула і підтримала пропозицію про приєднання ДЛАУ до структури Національного авіаційного університету.

Відповідно до Розпорядження Кабінету міністрів України № 783- р від 17.08.2011р. навчальний заклад починає функціонувати на якісно новому рівні – як Кіровоградська льотна академія Національного авіаційного університету. А з 8 лютого 2018 року академія отримала нову назву – Льотна академія Національного авіаційного університету. Діяльність ЛА НАУ ліцензована Міністерством Освіти і Науки України і акредитована за IV рівнем.

Сьогодні академія готує фахівців за 10 спеціальностями та спеціалізаціями. На всіх факультетах ЛА НАУ навчаються представники більше 30- ти зарубіжних держав.

Відповідно до Стратегії розвитку ЛА НАУ до 2025 року, концептуальним напрямом освітньої діяльності є забезпечення вищою освітою кожного здобувача для їхньої конкурентоспроможності на глобальному ринку праці у авіаційній та суміжних галузях, що дозволить їм зробити позитивний внесок у розвиток суспільства. З цією метою визначено основні напрями освітньої діяльності Академії до 2025 року, які полягають, зокрема, у запровадженні в освітній процес варіативних форм навчання, зокрема дистанційного, дуального, змішаного, інклюзивного та імплементації підходів «TRAINAIR HLUS» ICAO; у запровадженні нового рівня індивідуалізації для здобувачів освіти різного рівня через індивідуальні навчальні плани з персональними траєкторіями та можливістю обирати серед ліцензованих освітніх програм; в удосконаленні практичної підготовки авіаційних фахівців із забезпеченням формування конкурентоспроможних професійних компетентностей, розвитку дуальної форми навчання, практичної підготовки в ЛА НАУ; у розвитку різноманітних форм інтегративного спілкування, дистанційної форми навчання; у розвитку інклюзивної освіти шляхом провадження інформаційно-просвітницької діяльності з формування толерантного ставлення до здобувачів вищої освіти із особливими освітніми потребами та розробки документів з організації та

провадження інклюзивної освіти в ЛА НАУ; у розробці НПП ЛА НАУ сучасних наукоємних авторських підручників, посібників, практикумів, довідників та інших комплексних навчальних матеріалів за всіма дисциплінами навчальних планів тощо. Одним з основних напрямів освітніх послуг є формування умов для англomовного середовища в ЛА НАУ, послуг та сервісів, що надаються, до вимог іноземних замовників та споживачів, зокрема забезпечення функціонування англійської мови як робочої на всіх рівнях освітньої, наукової та поза навчальної діяльності [21].

Досягнення ЛА НАУ світового рівня надання якісних освітніх послуг неможливе без збільшення рівня та розширення спектру прикладних наукових досліджень, підвищення конкурентноспроможності на ринку трансферу технологій і комерціалізації результатів науково-інноваційної діяльності в авіаційній та суміжних галузях [46]. Розвиток і трансфер наукових досліджень здійснюється шляхом підвищення рівня інтеграції у світовий та європейський простір шляхом збільшення кількості міжнародних проектів з іноземними закладами вищої освіти; грантової діяльності; формування інноваційних структур різних типів на засадах поєднання інтересів високотехнологічних компаній, науки, освіти, бізнесу та держави з метою виконання і впровадження інноваційних проектів; удосконалення системи моніторингу та діагностики результатів навчання, рівня сформованості компетентностей, розвитку системи «зворотного зв'язку» з усіма стейкхолдерами освітнього процесу, залучення їх до розробки, удосконалення змісту ОП, навчальних планів з дисциплін.

Інтернаціоналізація діяльності ЛА НАУ має стратегічне значення, стосується всіх основних напрямів діяльності з погляду залучення міжнародного досвіду та ефективних рішень, а також досягнення міжнародного визнання. Інтеграція у міжнародний науково-освітній простір досягається за рахунок пошуку міжнародних партнерів для спільного виконання досліджень, розробки наукових проектів та технологій; створення

дієвого механізму реалізації права на академічну мобільність; системного розвитку міжнародних партнерств, передусім із провідними закордонними закладами вищої освіти та науковими установами, поглибленого рівня інтеграції та активізації діяльності в найбільш авторитетних міжнародних організаціях та мережах з істотно більшим використанням можливостей членства в них для розвитку цілей та поточної діяльності ЛА НАУ та суміжних галузей.тощо.

Отже, викладене свідчить, що ЛА НАУ є сучасним вищим закладом освіти, здатним генерувати сучасні знання та забезпечувати трансфер інноваційної діяльності, формувати інноваційне та інтелектуальне середовище, забезпечувати високу якість освіти у сфері авіації

5.3. Впровадження результатів дослідження та їхній вплив на функціонування моделей здобуття іншомовної професійної підготовки авіаційних фахівців XXI століття

Незважаючи на пандемію, яка сколихнула та суттєво послабила авіаційну галузь, вітчизняна льотна підготовка демонструє суперечливі ознаки як зниження, так і зростання зацікавленості у зазначеній галузі. У розпал війни, зруйнованої економіки, національних карантинних обмежень та майже краху міжнародних і особливо українських авіаперевезень деякі льотні школи повідомляють про швидке зростання кількості студентів і, пильним поглядом на прогнози, проводять кампанії з набору льотних інструкторів разом з інвестиціями в нові літаки та інфраструктури. Достатня кількість професійних пілотів стане одним із ключів до очікуваного відновлення авіаційної галузі протягом наступних кількох років, що надає нові можливості для льотних шкіл і початківців пілотів тут і зараз [7].

Авіаційна англійська мова відіграватиме життєво важливу роль у ефективному відновленні галузі цивільної авіації. Це особливо буде

актуальним і помітним у процесі початкової льотної підготовки, де присутні певні перешкоди: з одного боку, для більшості майбутніх пілотів у світі англійська мова не є рідною, а з іншого боку, більшість ресурсів та шкіл льотної підготовки діють лише в англomовному середовищі. Налаштування студентів на успішне опанування авіаційної справи означає озброїти їх іноземною мовою, яка необхідна для ефективної взаємодії з навчальними посібниками, документацією, інструкторами та колегами. Незалежно від того, де вони навчаються, у якийсь момент усі студенти повинні будуть продемонструвати знання базового рівня 4 ІСАО, якщо вони мають намір здійснювати міжнародні польоти, а деякі авіакомпанії встановлюють ще вищі стандарти для працевлаштування. Для того аби продовжувати забезпечення безпечних та регулярних польотів слід звернути особливу увагу на професійну іншомовну підготовку авіаційного персоналу. Зважаючи на те, що авіаційна підготовка є доволі складним освітнім процесом, слухачі/курсанти з невисоким рівнем володіння іноземною мовою відчують шалене навантаження і не досягають успіхів у навчанні [7].

Після завершення навчання, авіаційний фахівець займає своє місце в кабіні екіпажу, де знання мови та комунікаційні навички з диспетчером повітряного руху чи членами екіпажу стають життєво важливими для здійснення безпечних та ефективних польотів. Тому створення для авіаційних фахівців міцної іншомовної бази є запорукою успішної майбутньої кар'єри.

Перша перешкода, з якою стикаються як освітяни, так і майбутні авіаційні фахівці – це відсутність достатньої кількості навчальних матеріалів з авіаційної англійської мови для студентів-пілотів, що мають відкритий доступ. Більшість опублікованих підручників присвячені радіозв'язку між професійними пілотами та авіадиспетчерами. Останнім часом увага ІСАО була прикута до освітніх програм з викладання авіаційної англійської мови, розробки продуктів для навчання та оцінювання. Через це до недавнього часу

початкова іншомовна підготовка залишалася поза увагою. Хоча, як доводить аналіз провідних тенденцій розвитку навчально-методичного процесу іншомовної професійної підготовки в льотних навчальних закладах України у другій половині XX – початку XXI століття, здійснений у роботі, 60-ті роки XX ст. характеризувалися створенням загальноосвітньої бази з іноземної мови як підґрунтя іншомовної професійної підготовки майбутніх авіаційних спеціалістів. І лише 70-ті роки XX ст. відзначилися організацією процесу іншомовної підготовки за професійним спрямуванням, і вже наприкінці 70-х початку 80-х років XX ст. в ньому виокремилося п'ять видів навчальної діяльності, за якими наразі оцінюють володіння загальною англійською мовою: аудіювання, говоріння, читання, переклад, письмо. Починаючи з 90-х років XX ст. і на початку XXI ст. відбувається подальший розвиток іншомовної підготовки льотного персоналу за стандартами та вимогами ІКАО. При цьому успішне оволодіння авіаційною англійською забезпечується активною практичною роботою із зануренням у професійну атмосферу. На сьогодні ці тенденції відбилися на структурі іншомовної професійної підготовки у льотних навчальних закладах, яка складається з трьох предметів: іноземна мова (англійська), яка сприяє формуванню у студентів засобами іноземної мови загальних мовних компетенцій, англійська мова за професійним спрямуванням (авіаційна), що передбачає формування навичок професійного спілкування іноземною мовою в авіаційній галузі та мова радіообміну (фразеологія) – специфічна професійна мова, що використовується під час спілкування екіпажу з диспетчером повітряного руху, шляхом радіотелефонного зв'язку. Отже, необхідною умовою осмисленого опанування спеціальної фразеології ІКАО є міцні знання як загальної, так і авіаційної англійської мови.

Окрім того, на основі зазначених видів діяльності: аудіювання, говоріння, читання, переклад, письмо, спеціалісти з вивчення авіаційної англійської мови виокремлюють шість аспектів володіння мовними

навичками, що допомагають оцінити рівень володіння авіаційної англійської мови – вимова, конструкції, словниковий запас, швидкість мови, розуміння та спілкування.

Розпочинаючи підготовку до розробки навчального плану та створення навчально-методичного матеріалу для вивчення авіаційної англійської мови викладачі стикаються ще з безліччю питань, на які сьогодні немає однозначних відповідей. Це питання необхідної кількості навичок та знань з авіаційної англійської мови, засвоєння базового лексичного запасу для льотної підготовки, без якого студентам/курсантам буде важко освоїти інші профільюючі предмети, розвитку та інтеграції навичок читання, аудіювання та говоріння та інші [7; 14].

У поєднанні з вищезазначеним ми повинні враховувати той факт, що студенти-пілоти, як правило, взагалі нічого не знають про авіацію, але цілком виправдано очікують дізнатись щось про неї на курсах авіаційної англійської мови. Щоправда, вони часто є технічними людьми з хорошими базовими знаннями з математики та фізики, але ми також маємо брати до уваги нульовий рівень практичних та теоретичних знань з авіації. Від початківців пілотів не можна очікувати розуміння METAR або NOTAM, інтерпретації аеронавігаційної карти VFR або знання різниці між висотою, висотою над рівнем моря та ешеленом польоту. Вивчення цих речей є прерогативою льотної підготовки. Отже, правильній добір актуальних тем, професійної лексики, автентичних аудіозаписів радіообміну мотивуватиме пілотів-початківців вивчати мову та сприймати курс авіаційної англійської мови як невід'ємну частину їхньої льотної підготовки, залишаючи спеціалізовану практичну підготовку прерогативою та головним завданням льотних інструкторів.

Наступною перешкодою для якісних навчальних матеріалів з вивчення авіаційної англійської є складність викладачу/експерту з англійської мови зрозуміти та вникнути у професійну специфіку льотної галузі. Як пересічний

пасажир авіакомпанії він звичайно може уявити критичну необхідність якісного вивчення авіаційної іноземної мови, але розуміти основні процедури польоту, знати основи будови літака, дії екіпажу під час аварійних ситуацій – все це приходить з досвідом і великим бажанням вивчити англійську мову саме авіаційного спрямування. Зрозуміло, що знання авіації та льотної підготовки є важливими для тих, хто викладає англійську мову студентам-пілотам, але це ще більше стосується тих, кому доручено розробку курсу. Якщо студенти вперше знайомляться з авіаційним контентом на підготовчому курсі авіаційної англійської мови, дуже важливо, аби зміст навчального матеріалу відповідав вимогам ІСАО та був точним з технічної точки зору. Вирішенням такої проблеми є залучення до розробки навчального матеріалу експертів з предметних питань, іншими словами спеціалістів авіаційної галузі, які в свою чергу будуть займатись рецензуванням та редагуванням обраного контенту [15].

Найкращим тандемом у написанні програм чи навчальних посібників для підготовки льотного персоналу до іншомовної комунікації – це експерт з предметних питань, який «знає англійську мову» й експерт з англійської мови, який «розуміє авіацію». Таку співпрацю можна назвати «точка опори/співпраці» [7].

Співпраця експерта з предметних (спеціалізованих) питань з викладачем авіаційної англійської мови має базуватись на взаємоповазі, бажанням вчитись та розуміти цілі такого співробітництва. Створення ефективного та дієвого навчального матеріалу потребує як досвіду у викладанні професійної мови так і розуміння чіткого авіаційного контексту.

Процес співпраці з досвідченими авіаційними фахівцями спеціалісти з авіаційної іноземної мови не мають сприймати як щось принизливо або ж таке, що примушує засумніватись у рівні їх професійних знань. Такий досвід має розглядатись лише з позитивного боку і сприйматись лише як

можливість заповнити прогалину за рахунок безцінного внеском експертів із досвідом підготовки пілотів та експлуатації повітряних суден.

У викладанні авіаційної англійської мови для студентів-пілотів існує вагома аргументація на користь інтегрованого навчання змісту та мови (Context and Language Integrated Learning CLIL), яке «відноситься до ситуацій, коли предмети або частини предметів викладаються іноземною мовою з подвійною метою, а саме: навчання змісту й одночасного вивчення іноземної мови [40]. Дійсно, деякі виявили, що в контексті авіаційної підготовки «заняття LIL підвищують увагу студентів, що призводить до кращого вивчення та розуміння змісту професійної іншомовної підготовки та англійської мови в цілому» [38]. Однак, незважаючи на всі його переваги, існує багато законної критики щодо CLIL, і одна, яка є особливо актуальною для авіаційної англійської мови, це брак викладачів, які володіють як навичками викладання мови, так і знаннями авіаційного предмету. Альтернативою є навчання в командах SME-ELE, що не тільки дорого, але й складніше, ніж здається. З багатьох причин більшість курсів авіаційної англійської мови для студентів-пілотів проводять професіонали з різних ступенів знайомства з авіацією, багато з яких можуть не мати офіційної підготовки або досвіду в авіації. Як заявляє ІКАО: «Викладач авіаційної англійської мови повинен привнести в клас поєднання специфічних навичок викладання мови та розуміння практичного робочого середовища. Баланс між цими двома сферами, очевидно, змінюватиметься від однієї людини до іншої».

Одним із шляхів вирішення проблеми поєднання специфічних навичок викладання мови та розуміння практичного робочого середовища є співпраця викладачів англійської мови і практиків, знавців практичної роботи, зокрема пілотів. Так, на уроках з англійської авіаційної мови курсанти слухають записи радіообміну, але без участі авіаційного спеціаліста ця діяльність зводиться лише до прослуховування та запам'ятовування стандартної

лексики. При цьому не враховуються помилки, допущені учасниками радіообміну, що призвели до негативних наслідків. Тільки авіаційний фахівець у цьому випадку міг би акцентувати увагу курсантів на специфіці радіообміну та підказати шляхи вирішення проблеми. Окрім того, записи радіообмінів не оновлюються настільки швидко, як розвивається практика. Тому наводяться приклади, які постійно повторюються. Отже, акцентуємо увагу на проведенні парних навчальних занять із авіаційної англійської мови та участі у них авіаційних фахівців-практиків.

Наступним шляхом вирішення зазначеної проблеми, на нашу думку, може бути забезпечення на постійній основі участі викладачів авіаційної англійської мови у регіональних та всесвітніх конференціях з авіаційної англійської мови, які проводяться під егідою ІКАО.

Різний ступінь знання предмета з боку вчителя в поєднанні з нульовим знанням предмета з боку учня ставить ще більші вимоги до змісту викладання. Він має бути не тільки доступним і прийнятним для учня, але й таким, щоб його міг навчати вчитель. Діяльність має бути педагогічно обґрунтованою та залучати мову, яка є актуальною та корисною для майбутнього льотного навчання. Але вони також повинні бути значущими для вчителя як з точки зору основного предмета, так і мови, виявленої під час продуктивної мовної діяльності. Без ясності цілей навчання та точного предметного змісту, а також без якісного навчального матеріалу викладачу, на жаль, дуже легко погано викладати авіаційну мову. Це призводить до майбутніх проблем під час початкової льотної підготовки з інструкторами. Важливо пам'ятати, що місія іншомовної підготовки в льотних навчальних закладах полягає в тому, щоб навчити студентів/курсантів оволодіти мовними навичками, необхідними для ефективного вивчення процедур польоту. Якщо ж студенти/курсанти під час занять з авіаційної англійської мови набувають ще й певних авіаційних знань, це стає бонусом, але не метою іншомовної підготовки.

Важливою перешкодою в процесі професійної іншомовної підготовки є різний рівень володіння англійською мовою студентів/курсантів. Аби ефективно викладати авіаційну англійську мову для майбутніх авіаційних фахівців їх рівень володіння загальною англійською мовою (General English) має бути не нижчий за B2 (Upper intermediate) за Загальноєвропейською системою (CEFR).

Беручи до уваги таку особливість процесу іншомовної підготовки в льотних навчальних закладах слід обов'язково визначати рівень кожного із студентів/курсантів та організовувати заняття, необхідні для досягнення рівня B2. З точки зору Загальних Європейських Компетенцій (CEFR) «для того, хто вивчає мову, потрібно приблизно 200 годин навчання, щоб перейти від одного рівня CEFR до наступного» [24]. Таким чином, якщо учні вступають до льотного закладу із рівнем B1 то їм, швидше за все, знадобиться близько 200 годин мовної підготовки перед початком льотної підготовки. Це важлива вимога до навчання, яка висуває вимоги не лише до студентів/курсантів, але й до викладачів мов, яким доручено розробляти та впроваджувати програми з вивчення англійської мови.

Вирішенням цієї проблеми на сьогодні, на нашу думку, може бути запровадження обов'язкової вимоги щодо надання сертифікату ЗНО з англійської мови, визначивши бал з предмета вище мінімального, оскільки володіння англійською мовою за такими спеціальностями є професійною необхідністю. Такий підхід дозволив би вирівняти початковий рівень знань з англійської мови осіб, що вступають до льотних навчальних закладів.

Дослідження питання щодо визначення основних проблем та перспектив модернізації вітчизняної системи підготовки авіаційних спеціалістів в сучасних умовах XXI століття дозволило виявити проблему у підготовці сучасних пілотів у навчальних закладах України, пов'язану із відсутністю ліцензії, яка дає право на працевлаштування до європейських авіакомпаній. Щоб у випускників авіаційних ЗВО з'явилася така можливість,

вони повинні пройти курси й отримати відповідну ліцензію після складання англійською мовою дев'яти іспитів з теоретичної підготовки. Фактично це ті предмети, які вони вивчають у навчальному закладі – аеродинаміка, метеорологія тощо.

Отже, якщо ми говоримо про підготовку конкурентноспроможних фахівців, то слід акцентувати на необхідності введення обов'язкового викладання професійних предметів англійською мовою.

Серед питань, що були охарактеризовані у дисертаційному дослідженні та потребують подальшого впровадження слід назвати процес оцінювання та тестування рівня іншомовної підготовки в льотних закладах освіти. Органи цивільної авіації та підрозділи відповідальні за розробку процесу тестування авіаційних фахівців спирались виключно на Документ ІКАО 9835 «Керівництво щодо впровадження вимог ІКАО щодо володіння мовою». Саме він визначає головні принципи розробки найефективнішої системи тестування та оцінювання рівня іншомовної підготовки майбутніх та діючих авіаційних фахівців, що відповідає вимогам Міжнародної організації цивільної авіації щодо володіння англійською мовою (LPR ІКАО). Таким чином новостворені системи тестування та оцінювання іншомовної підготовки почали використовуватись для загального ліцензування авіаційних спеціалістів на базі загальноприйнятого стандарту. Важливою метою LPR ІКАО є досягнення еквівалентності між різними тестами та рівнями ІКАО.

Ці керівні принципи були розроблені, аби допомогти органам цивільної авіації та організаціям, які беруть участь у розробці тестувань у сфері авіаційної іншомовної підготовки, розпізнати та зрозуміти ключові питання, пов'язані з розробкою випробувань та їх впливом на загальну практику тестування. Критерії, визначені в цих керівних принципах, є основними питаннями, які формують загальну ефективність та придатність системи

випробувань для оцінки диспетчерів повітряного руху та ліцензування пілотів.

Наразі Міжнародна організація цивільної авіації (ІСАО) у своїх нормативних документах та під час регулярних Асамблей та Конференцій розглядає проблему володіння професійно-орієнтованою англійською мовою льотним персоналом. Регулярно розробляються нові навчальні посібники, що містять рекомендації та профільний дидактичний матеріал для курсів з підготовки авіаційних спеціалістів. Але все ще не вдається повністю уникнути проблеми стандартизованого підходу щодо процесу тестування на знання авіаційної англійської мови, який включав би в себе усі необхідні критерії іншомовної підготовки в авіаційній галузі.

В ідеалі кожна держава-учасник мала б розробити, обрати та запровадити власну систему тестування, що повністю відповідала б існуючим вимогам ІСАО щодо володіння англійською мовою. Впроваджений стандарт має забезпечити впевненість у рівнозначності держав в процесі освоєння авіаційної мови. Іншими словами, Документ 9835 ІСАО повинен становити загальну платформу для будь-якої системи тестування та бути засобом сприяння еквівалентності під час оцінювання та присвоєння рівня ІСАО щодо володіння авіаційною англійською мовою. Мета полягала в тому, що загальний та універсальний стандарт може бути впроваджений у всьому світі, незалежно від того, який тестовий інструмент використовується і в яких державах.

Тестовий інструмент у мовному тестуванні – це інструмент, розроблений для вимірювання конкретної вибірки мовних знань, умінь та поведінки учасників тесту. Інструмент дозволяє оцінювачам робити висновки про здатність учасників тестування використовувати певні мовні навички. Випробувальний прилад побудований та зібраний таким чином, що всі форми випробування представлені однаково та мають однакову структуру. Він включає весь матеріал-зміст, вхідні дані, завдання або пункти та рубрику,

з якими беруть участь і які доповнюють учасники тестування для цілей оцінювання. Випробувальний інструмент може виглядати як тестовий документ, набір запитань та змісту на екрані комп'ютера, питання екзаменатора, завдання, включені до буклету з інструкціями учасника тестування та екзаменатора.

У сфері тестування мови ця ініціатива ІКАО є безпрецедентною. У галузі авіаційної іншомовної підготовки немає інших прикладів спроби розробити та впровадити загальномовний стандарт на міжнародному рівні, де різні види тестів розробляються та впроваджуються незалежно один від одного, при цьому базуються на загальній шкалі оцінок та чіткому переліку дескрипторів. Хоча Документ ІКАО 9835 забезпечує загальні рамки для моделювання, розробки, відбору та адміністрування тестів, сам посібник слугує лише орієнтиром і не має на меті бути розпорядчим чи обов'язковим до виконання. Спеціалісти ІКАО щодо вивчення авіаційної іноземної мови надали такі матеріали для того, аби заклади авіаційної освіти та міжнародна авіаційна промисловість могли розробити та впровадити випробування, які б лише покращували кваліфікаційні стандарти.

Документ ІКАО 9835 має на меті полегшення процесу розробки тестів, які найкращим чином відповідали можливостям та потребам розвитку місцевих випробувань, але все ще базувалися на загальному стандарті. Це ніколи не робилося в глобальному масштабі в жодній галузі. За перші десять років існування вимог щодо володіння мовою в авіаційній галузі проект досяг своєї мети. Держави успішно впровадили Вимоги ІКАО щодо володіння мовою. Влада цивільної авіації, авіалінії та державні служби безпеки по всьому світу тепер усвідомлюють важливість володіння мовою для безпеки польотів та запровадили обов'язкові системи оцінки іншомовної підготовки персоналу. Володіння мовою зараз визнається як обов'язкова умова авіаційної діяльності. Мовна підготовка реалізується у глобальному

масштабі у відповідь на ініціативи ІКАО, а їх стандарти постійно покращуються [10].

Однак, незважаючи на існування вимог щодо володіння мовою в галузі авіації ще з 2008 року, сфера авіаційної іншомовної підготовки має постійно удосконалюватись і покращувати існуючі стандарти. Це можливо втілити за рахунок посилення та вдосконалення стандартизації методів тестування. Такий процес має на своєму шляху низку перешкод, що безпосередньо впливають на гармонізацію глобальної системи оцінювання рівня іншомовної підготовки авіаційного персоналу.

Слід зазначили деякі з них:

- некоректне впровадження єдиного стандарту Вимог ІКАО щодо володіння мовою на міжнародному рівні;

- відмінності в оцінці мовних знань та навичок, які оцінюються протягом тестування, і наскільки вони стосуються мови, комунікативних контекстів та рівнів володіння, необхідних для безпечних аеронавігаційних зв'язків;

- відсутність еквівалентності рівнів володіння мовою за стандартами ІКАО, що були надані після проходження тестування;

- ринкові відносини, що сприяють появі та поширенню неякісних тестів, та брак коштів і ресурсів на їх перевірку;

- відсутність впевненості або навіть недовіра до рівнів ІКАО, присуджених різними видами тестувань та державами;

- велика кількість тестів, заснованих на помилкових, непослідовних чи непридатних навчальних матеріалах, які негативно впливають на програми навчання мови та на якісному її засвоєнні, а також ставлять під загрозу безпеку цивільної авіації в цілому.

Нажаль подібна недоопрацьована система тестування авіаційного персоналу, щодо володіння мовою в результаті відображає велику кількість недоліків у тестових інструментах. Крім того, регулюючі органи ІКАО поки що не мають повного доступу до існуючих засобів тестування, хоча

зазначена умова постає найбільшим пріоритетним завданням у спробі стандартизації систем тестування LPR [16].

Модель тестового інструменту має велике значення для забезпечення якості та ефективності загальної системи тестування. Аби забезпечити еквівалентність та стандартизацію між тестуваннями LPR ICAO на міжнародному рівні, тестовий інструмент повинен включати ряд ключових елементів. Виявлення та виділення цих ключових елементів на основі Документу ICAO 9835 та найкращої практики оцінювання знання мов забезпечує чіткі параметри, щоб тести могли мати більше спільного з точки зору мовних навичок та знань мови, які вони оцінюють, та їх узгодження з потребами оцінки авіаційної іншомовної підготовки. Іншими словами, ці головні принципи мають на меті визначити базові елементи в процесі проектування тестового інструменту, які необхідно додати, аби дозволити проводити ефективно порівняння між тестуваннями. Це може полегшити встановлення міжнародних та міжтестових стандартів (International Civil Aviation Organization, Annex 1, Personnel Licensing).

Лише після того, як тестовий інструмент щодо оцінки іншомовної підготовки ICAO LPR буде доопрацьований, можна буде розробити та впровадити надійну та дієву систему стандартизованого тестування. Часто неправильно вважається, що досвідченість та професіоналізм оцінювачів визначає якість та ефективність системи тестування. Насправді оцінка може бути ефективною, лише тоді, коли тестовий інструмент розроблений детально та якісно. Замість оцінювача чи співрозмовника, саме тестовий інструмент визначає тип, діапазон та рівень складності мови, а також необхідну кількість застосованих навичок та контекстів для спілкування.

Отже ці інновації в системі тестування авіаційної англійської мови спрямовані на те, аби надати роз'яснення та пояснення ключових питань, пов'язаних із розробкою тестових інструментів, щоб обмежити потенційну плутанину під час тлумачення Документу ICAO 9835. Майбутній Посібник

чи Керівництво міститиме глибокі пояснення того, чому ключові критерії мають вирішальне значення для ефективного тестування з авіаційної англійської мови. Настанови можуть розширювати, виходити за рамки або звужувати сферу дії керівних принципів, викладених у документі ICAO 9835. Вони мають на меті зменшити можливості для різного тлумачення Документу 9835 щодо впровадження вимог ICAO до володіння мовою, що безпосередньо впливає на будову тестування ICAO та призводить до відмінностей між системами тестування. Подібні критерії були розроблені у відповідь на проблеми, що виникли у період з 2003 року, що спричинили таку розбіжність у практиці тестування LPR (International Civil Aviation Organization, Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements (Doc 9835) [16].

Важливого значення в іншомовній підготовці в авіаційних навчальних закладах набуває питання методів навчання. Історичний аналіз дозволив дослідити генезу розвитку іншомовної професійної підготовки авіаційних фахівців в Україні, зокрема й що до методів іншомовної освіти. Так, 60-ті роки ХХ ст. характеризуються поступовим переходом до свідомо-порівняльного методу, який витісняє граматику-перекладний. 70–80-ті роки ХХ ст. визначаються падінням «залізної завіси», розширенням СРСР міжнародних зв'язків, що обумовлює значний інтерес до вивчення іноземної мови як мови професійного спілкування. У цей період набувають розвитку інтенсивний метод та починає формуватися комунікативний підхід. 90-ті роки до нашого часу характеризуються переходом до загальноприйнятих міжнародних стандартів і вимог до іншомовної професійної льотної підготовки та закріпленням компетентнісного підходу навчання іноземної мови. Зміна від формування навичок іншомовного спілкування до формування комунікативної компетенції як складової системи професійних компетентностей авіаційних фахівців; Загальною стратегією іншомовної освіти в Україні вважаються потреби сучасного

суспільства і рівень розвитку лінгвістичної, психологічної та педагогічної науки. Ця стратегія включає передусім комунікативно-компетентнісний підхід, який визначає практичну мету навчання і вивчення іноземної мови, тобто оволодіння іншомовною інтракультурною комунікацією засобами розвитку інтракультурної комунікативної компетентності та її компонентів. Це здійснюється шляхом інтеграції мовленнєвих умінь та мовних знань в рамках тематичного і ситуативного контексту відповідно до академічної та професійної сфер студента. Вироблення і вдосконалення цих комунікативних навичок і стратегій повинні стати першочерговим завданням будь-якого навчально-тематичного плану навчання авіаційної англійської мови. Льотні заклади освіти в галузі навчання авіаційної англійської мови повинні переконливо продемонструвати використання методик комунікативного підходу до вивчення мови, які найбільш ефективно сприяють досягненню і підтримці необхідного рівня комунікативної компетенції студентів/курсантів/слухачів.

Прикладами послідовного комунікативного підходу до навчання мови можуть бути:

- інтерактивні вправи на розуміння усного мовлення, які спонукають слухачів до усних відповідей;
- обмін інформацією і парні рольові ігри в класі;
- мовні (на противагу читання та письма) практичні вправи на розвиток словникового запасу і володіння граматичними конструкціями;
- використання графічних наочних посібників (огляд з кабіни пілота, панелей приладів і карти) та чисельних даних (таблиці і екранні формати) для стимулювання мовленнєвої діяльності в процесі відтворення робочої обстановки льотного складу і диспетчерів та відпрацювання ситуацій їх командної професійної діяльності;
- групові заняття по вирішенню завдань, що розвивають навички спілкування та швидкість мовлення.

Однією з найскладніших проблем у процесі використання інтерактивних методів під час вивчення іноземної мови є пасивність студентів. Через емоційну скутість студенти бояться висловлювати власну думку. Вони мають непереборний страх перед аудиторією, страх бути розкритикованими за помилки. Завдання вчителя за допомогою різних інтерактивних прийомів розкрити потенціал кожної особистості, вдосконалити комунікативні навички майбутніх фахівців. Саме створення комфортної ситуації під час кейсів, створення творчих проектів, дискусії сприяє формуванню комунікативних навичок [41].

Слід також акцентувати на використанні кейс-методу в іншомовній підготовці з метою формування комунікативної та пізнавальної компетенції студентів/курсантів/слухачів, розвитку мовленнєво-мисленнєвих процесів та їх реалізації в іншомовному спілкуванні студентів/курсантів/слухачів. Це техніка навчання, яка використовує опис реальних ситуацій, за яких студенти/курсанти/слухачі аналізують ситуацію, розбираються у суті проблеми, пропонують можливі рішення та обирають найкраще з них. Кейси базуються на реальному фактичному матеріалі або ж наближені до реальної ситуації. Так, курсантам пропонується переглянути відеоматеріал або прослухати аудіоматеріал, пов'язаний відповідно із спілкуванням пілота та авіаційного диспетчера і здійснити всебічний аналіз ситуацій, спрогнозувати способи їх розвитку, визначити помилки, яких припустилися учасники ситуації під час радіообміну, запропонувати шляхи їх вирішення.

Останнім часом наша країна була на порозі кардинальних змін, що стосувались цифрових технологій. Низка державних інституцій залучені до процесу діджиталізації країни в цілому і української освіти зокрема. Згідно із заявою Президента України, Володимира Зеленського, яка була зроблена на зустрічі зі студентами Стенфордського університету: «Діджиталізація є однією з пріоритетних реформ в Україні, і її метою стала ефективна боротьба з корупцією на різних рівнях». Він також зазначив, що в Україні вже

почалась реалізація програми *paperless*, яка передбачає цифровізацію державних послуг, а також роботи Уряду, Парламенту та Офісу Президента [9; 13].

На сучасному етапі підготовки авіаційних фахівців, з огляду на спалах COVID-19 та повномасштабну військову агресію РФ стали «раптовим шоком» для глобального суспільства і України зокрема. Постала гостра необхідність інтеграції інноваційних методів викладання та навчання в освіту та вирішення академічною спільнотою серйозних педагогічних проблем. У наш час можна простежити використання як традиційних, так і інноваційних методів навчання мови. Однак наслідки їх використання різні. Наприклад, традиційна методика не завжди передбачає зацікавленість учнів в оволодінні конкретним предметом або набутті певних навичок. Помітно, що деякі заклади освіти ефективно адаптуються до існуючих проблем і успішно продовжують процес викладання та наукового пошуку. У зв'язку з цим застосування технологій стало невідкладним і неминучим для прискорення зусиль у навчанні і підвищення багатофункціональності дистанційного навчання. Їх повсюдне використання пронизує майже кожен сферу академічного ландшафту, полегшуючи навчальний процес і результати навчання. В умовах глобалізації економіки володіння іноземною мовою стає необхідною умовою для сприяння ефективній і продуктивній професійній діяльності. Оскільки комунікативна компетентність у авіаційному професійному середовищі завжди затребувана, звичайні стратегії викладання англійської мови потребують суттєвих покращень [12].

Даний розділ дослідження намагається окреслити теоретичні та практичні аспекти інтерактивного навчального середовища, інтеграції комп'ютерних технологій в освітні умови та роль учителя як фасилітатора взаємодії під час процесу іншомовної підготовки. У своєму великому дослідженні *Namrel* простежує тенденції застосування технологій, що використовуються для проведення онлайн-конференцій. Науковці

використовують соціокультурну концепцію інтерфейсу «учень–контекст», щоб підкреслити важливість як студентів/слухачів, так і контексту в проведенні мовних курсів, підтримуваних технологіями [33]. Часто підкреслюється необхідність інтерактивних інструментів для активізації самостійного навчання та надання здобувачам освіти можливості вибору. Вважають, що їх використання покращує «обробку, запам'ятовування та вивчення інформації». Це наразі нова для України, і визнана в усьому світі ефективна методика підготовки (перепідготовки) фахівців, висока якість яких забезпечується за рахунок широкого використання сучасних технологій, а також низки інших навчальних прийомів, що дозволяють дистанційне навчання максимально наблизити до денного.

Виникнення та розвиток інформаційного суспільства зумовлюють широке використання інформаційно-комунікаційних технологій (ІКТ) в освіті, що зумовлено багатьма чинниками. По-перше, впровадження ІКТ у сучасну освіту інтенсифікує передачу знань і накопиченого технологічного та соціального досвіду людства не лише від покоління до покоління, а й від однієї людини до іншої. По-друге, сучасні ІКТ, підвищуючи якість освіти та професійної підготовки, дозволяють людині успішніше та швидко адаптуватися до умов навколишнього середовища, соціальних змін, щодня отримувати необхідні знання. По-третє, активне та ефективно впровадження цих технологій в освіту є важливим чинником створення нової системи освіти, яка відповідає вимогам інформаційного суспільства та процесу модернізації традиційної системи освіти [20].

Аби ефективно застосовувати усі технологічні надбання людства у процесі іншомовної підготовки курсантів у дистанційному режимі слід обов'язково визначити як їх переваги так і недоліки. Використовуючи інформаційні технології у професійній іншомовній підготовці майбутні авіаційні фахівці мають чудову можливість на певних етапах обирати, що вчити і як вчитися, часто керуючись своїми інтуїтивними відчуттями та

навчальними намірами. Крім того, вони можуть навчитися ефективно розпоряджатися своїм часом, аби отримати кращий результат. Тим не менш, взаємодія вчителя та учня дає далекосяжні та більш прибуткові результати. Інтерактивне вивчення іноземної мови засобами дистанційного навчання часто передбачає моделювання професійних життєвих ситуацій для пошуку спільного вирішення проблеми та ретельного вивчення змодельованого сценарію.

Подібні перешкоди в освітньому процесі відкривають вікно можливостей для покращення розуміння та запровадження інтерактивного вивчення мови, використання різноманітних форм і стратегій, що застосовуються в дистанційному режимі. Провідною думкою наукової статті постає активна співпраця усіх учасників дистанційного процесу вивчення іноземної мови у віртуальному освітньому середовищі [43].

Слід зазначити, що для льотного персоналу в дистанційному навчанні англійської мови професійного спрямування можна виокремити багато позитивних і зручних моментів, серед них: гнучкий графік навчання – навчання в зручний для курсанта час і в зручному місці (потрібен лише комп'ютер із доступом в Інтернет); індивідуальні консультації слухачів; можливість вибору курсу за спеціалізацією; цікавий відео-формат навчання, що наближений до безпосередньої присутності на заняттях, але з можливістю повторного перегляду матеріалів у будь-який час; можливість налагодити контакти з майбутніми колегами авіаційної галузі; доступ до електронної бібліотеки допоміжних матеріалів (розгорнуті конспекти лекцій, додаткові електронні навчальні посібники, записи конференцій, статті викладачів і спеціалістів).

Оскільки одним із стратегічних напрямів реформування освітньої системи України є активне використання інформаційних та комунікаційних технологій для розвитку дистанційного навчання необхідно зупинитися на дослідженні застосування платформ дистанційного навчання, без яких

організувати дистанційне навчання неможливо. Вибір платформ дистанційного навчання є дуже важливим кроком [40, с. 268].

Платформа дистанційного навчання – це програмне забезпечення для підтримки дистанційного навчання, метою якого є створення та управління педагогічним змістом, індивідуалізоване навчання та телетьюторат. Воно включає засоби, необхідні для трьох основних користувачів – викладача, студента, адміністратора. Тобто платформа дистанційного навчання – це центральний елемент, навколо якого збираються учасники дистанційної освіти. У цій системі, викладач створює загальний курс навчання, використовуючи мультимедійні педагогічні ресурси, індивідуалізує його до потреб та здібностей кожного студента, та здійснює підтримку діяльності студентів. На сьогоднішній день у світі існує значне число e-learning платформ для організації електронного навчання, які поділяються на дві великі категорії: «з закритим кодом (комерційні); відкритим кодом (поширюються безкоштовно)» [19].

Курсант може вивчати в мережі або завантажувати педагогічний зміст, що йому рекомендований, організовує свою роботу, виконує вправи, він може бачити перспективу розвитку своєї діяльності на інтерфейсі комп'ютера, виконувати завдання для самооцінки та передавати виконані завдання на перевірку викладачеві.

Викладачі та студенти спілкуються індивідуально або в групі, пропонують теми для обговорення й співробітничать при вивченні або створенні загальних документів. Через суттєвий брак фінансування освітніх установ льотним навчальним закладам можна використовувати так звані open source («відкритим вихідним кодом») рішення. Їхньою особливістю є те, що вихідні коди цих програм відкриті для користувачів і допускають будь-які виправлення, модифікацію і доповнення. Згідно ліцензій, за якими працюють ці програми, вони абсолютно безкоштовні і такими залишаються [11].

На сьогоднішній день існують кілька десятків платформ електронного навчання, побудованих за принципом відкритих джерел. Для прикладу слід назвати найбільш популярні відкриті платформи з коротким описом функціонального наповнення:

Atutor (<http://www.atutor.ca>) — це веб-система управління навчанням (Learning Management System) з відкритим кодом, яка використовується для розробки та проведення онлайн-курсів. Адміністратори можуть встановлювати або оновлювати Atutor за лічені хвилини, розробляти власні теми, аби надати Atutor нового вигляду, і легко розширювати її функціональність за допомогою модулів функцій. Викладачі можуть швидко обирати, сортувати та розповсюджувати навчальний контент за допомогою Інтернету, легко імпортувати готовий вміст і проводити свої курси онлайн. Студенти навчаються в доступному, адаптивному, соціальному навчальному середовищі. Atutor з'явився після двох фундаментальних досліджень (у 1999 та 2000 роках), які вивчали доступність популярних систем LMS для людей з обмеженими можливостями. Перше з цих досліджень було технічним аудитом, що оцінював доступність цих систем відповідно до рекомендацій W3C щодо доступності веб-вмісту. Другим було дослідження, у якому брали участь люди з різними типами інвалідності у 6-тижневому онлайн-курсі по представленню різних типів LMS.

Dokeos (<http://www.dokeos.com>) — це рішення, яке дозволяє налаштувати дизайн навчальної платформи та виразити імідж бренду чи навчального закладу. Як викладач, ви можете скласти сценарії своїх курсів у кілька етапів, аби залучити своїх студентів до різних навчальних заходів: модулів електронного навчання, вікторин, тестів на визначення рівня, відео, вебінарів або індивідуальних занять. Платформа Dokeos збирає обширні дані про навички, прагнення та недоліки тих, хто навчається, аби згодом надати їм додаткове індивідуальне навчання. Будь-яке вдосконалення навичок є важливим джерелом мотивації для ваших студентів/курсантів і матиме

позитивний вплив на цілі вашої організації. Здобувачі освіти спільно створюють, діляться та вдосконалюють існуючі курси. Наявні контекстні чати, форуми та інформаційні панелі допомагають викладачам визначати найкращий зміст занять, а потім розповсюджувати його на всіх навчальних курсах.

ILIAS (<http://www.ilias.de>) З 1998 року ILIAS — це потужна система управління навчанням, яка створена в Німеччині та відповідає всім сучасним вимогам діджиталізації. Використовуючи інтегровані інструменти, малі та великі підприємства, університети, школи та органи державної влади можуть створювати адаптовані індивідуальні сценарії навчання. Серед вагомих переваг платформи слід назвати:

- потужний інструмент тестування та оцінювання, який не тільки дозволяє користувачам перевіряти свій власний прогрес у навчанні, але й дає можливість проводити повні електронні іспити;
- гнучке керування курсом, що дозволяє використовувати широкий спектр різноманітних дидактичних сценаріїв;
- навчальні програми дозволяють відображати повні теоретичні та практичні курси за допомогою лише одного інструменту;
- легкий обмін навчальним вмістом курсів за допомогою надзвичайно швидкого завантаження файлів за допомогою їх перетягування;
- собистий робочий простір для учнів, у якому можна ефективно та швидко створювати портфоліо та блоги.

ILIAS можна використовувати різними способами. Багато університетів, наприклад, використовують ILIAS як загальноінституційну навчальну платформу для сценаріїв змішаного навчання. Онлайн-курси доповнюють аудиторні навчання. В ILIAS можна запропонувати курси, на яких студенти мають не лише доступ до слайдів і сценаріїв, а й до дискусійних форумів, тестів та навчальних груп. Курси часто створюються, а студенти розподіляються за допомогою систем адміністрування та

управління кампусом, підключених до ILIAS. У Кельнському університеті в Німеччині, наприклад, понад 3000 курсів ILIAS створюються кожного семестру – автоматично керівництвом кампусу університету. Багато університетів також люблять використовувати ILIAS для проведення онлайн-іспитів, наприклад, в Університеті Майнца, де вже було складено десятки тисяч електронних іспитів. Спеціальні параметри конфігурації, такі як режим кіоску або розподіл IP-адреси, діють як запобіжні заходи та гарантують безпечне проведення іспитів із дотриманням вказівок щодо іспитів.

ILIAS також відкриває нові шляхи, коли справа стосується професійної підготовки за допомогою інтегрованого електронного портфоліо. На деяких курсах у Міському університеті прикладних наук у Бремені, наприклад, ведення та розвиток портфоліо є оцінюваною частиною курсу. Величезна перевага для студентів і викладачів полягає в тому, що завдяки функціям портфоліо, блогу та робочого простору, які є невід’ємною частиною ILIAS, робота над портфоліо може виконуватися в тому самому середовищі, яке використовується для навчання та спільної роботи.

Інструмент для виконання вправ – під час практики студенти отримують швидкий зворотний зв’язок щодо завдань, які вони мають виконати, що дозволяє їм практикуватися та вдосконалювати ці завдання під час практики (замість того, аби отримувати відгуки вже поза робочого середовище). Довше занурені в робоче середовище).

Moodle (<http://moodle.org>) Система Moodle (модульне об’єктноорієнтоване динамічне навчальне середовище) – це програмний продукт, що дозволяє створювати навчальні курси та веб-сайти. Навчання в системі Moodle можна розпочинати практично одразу після установки системи та створення першого курсу. Процес роботи з курсом з точки зору вчителя полягає в тому, щоб додати необхідні для навчання ресурси або посилання на них, визначити спосіб зворотнього зв’язку з учнями і перевірити результати їхньої роботи.

У цій системі виділяється два типи навчальних об'єктів: ресурси та завдання. Ресурс у системі Moodle – це будь-який вміст, який можна додати до курсу. Це можуть бути текстові сторінки, веб-сторінки, посилання на файли чи веб-сторінки, посилання на каталог із файлами, матеріал у форматі IMS (міжнародний формат мультимедійних матеріалів). Завданням у системі Moodle є вміст, який передбачає зворотній зв'язок із курсантом. Це різні можливості для спілкування, тести, завдання, що передбачають завантаження файлів з результатами роботи, елементи для спільної роботи, матеріали у форматі SCORM (міжнародний формат мультимедійних навчальних матеріалів) тощо. Оскільки ці елементи передбачають роботу з ними слухача, кожне із завдань курсу може оцінюватися за довільною шкалою, яку можна звести до 12-бальної. Викладач може призначити виконання завдання довільну кількість разів, у такому разі визначається тип оцінювання: максимальний набраний бал, середній бал кількох спроб, перша або остання спроба.

У дистанційному занятті можуть використовуватися різноманітні типи тестових запитань: питання в закритій формі (подається певна кількість фіксованих варіантів відповідей); альтернативний вибір (питання з двома взаємовиключними варіантами відповіді); коротка відповідь (відповідь одним словом, яке курсант має ввести з клавіатури); числова відповідь (відповідь числом, яке курсант має ввести з клавіатури); відповідність (встановлення відповідності); розгорнута відповідь (відповідь у вигляді фрагменту тексту, який курсант має ввести з клавіатури).

MyEnglishLab (MEL) — новий сучасний ресурс від видавництва Pearson, який пропонує викладачам та студентам систему інтегрованого навчання, яка ефективно поєднує традиційну форму навчання та онлайн-навчання. Це своєрідна віртуальна лабораторія, яка об'єднує викладачів і студентів і значно розширює можливості навчання.

За допомогою MEL можна контролювати успішність групи в цілому та окремих студентів, одержуючи перевірені програмою завдання, а також контролювати процес навчання за допомогою журналу оцінок, який також заповнюється програмою. MEL пропонує спілкуватися зі студентами в режимі реального часу, встановлювати терміни виконання завдань (з функцією нагадування), вибирати завдання для всієї групи або для окремого студента та аналіз результатів автоматично перевірених завдань. MEL контролює самостійну роботу студентів, контролює об'єктивний стан успішності засвоєння вивченого матеріалу. Зокрема, MEL адаптує програму до потреб викладачів.

Водночас поряд із достатньою кількістю позитивних факторів дистанційного навчання, можна виділити і декілька негативних сторін, з якими можна зіткнутися в процесі його впровадження в освітній процес.

1. Занадто слабка координуюча функція з боку Міністерства освіти та Міністерства інфраструктури (неузгодженість у нормативно-правовому забезпеченні, в стандартизації, в економічних і фінансових питаннях, в оцінках якості освіти).

2. Людський чинник відіграє важливу роль у процесі навчання, тому що викладач, при безпосередньому контакті з курсантом, може передавати і прищеплювати певний ряд навичок, а при дистанційній освіті він повністю або частково зникає.

3. Попередні методи навчання іноземної мови погано поєднуються з новими технологіями, а більшість методичних і навчальних матеріалів не підходять для дистанційного навчання.

4. За деякими спеціальностями (особливо авіаційного спрямування) навчатися дистанційно неможливо, оскільки деякі дисципліни передбачають наявність складних лабораторних практикумів, роботу на симуляторах, які проводяться під контролем викладача.

5. Відсутність навичок роботи з інформаційними технологіями в багатьох викладачів. У зв'язку з цим виникають труднощі з підготовкою навчального матеріалу, підходящого для використання при дистанційному навчанні освіти.

6. Витрати на навчання викладачів сучасним інформаційним технологіям, а так само фінансові витрати ЗВО на придбання необхідного технічного оснащення.

7. Підготовка інформаційно-освітнього середовища, особливо в частині наповнення бази даних електронними посібниками та навчально-методичними матеріалами, що передбачені навчальною програмою майбутніх авіаційних фахівців [11].

Поряд із цим фахівці в галузі педагогіки стурбовані ще й наступними проблемами, що виникають при впровадженні дистанційної форми навчання у ЗВО це:

- можливість контролю наявності знань у курсантів;
- проблема оцінки якості наданих освітніх послуг;
- проблематичність об'єктивної оцінки знань курсанта. Немає повної гарантії, що курсант навчається самостійно, виконує ті чи ті завдання необхідні для засвоєння дисципліни, що підтверджують наявність знань. Частковим вирішенням цієї проблеми є контроль в режимі on-line, або використання технологій змішаного навчання [1].

Отже, незважаючи на всі недоліки дистанційного навчання, слід зазначити, що його впровадження в навчальний процес ЗВО авіаційного спрямування є прогресивним кроком. При цьому постає лише одне питання, як ці нові технології більш досконало адаптувати до українських освітніх умов.

Необхідність у вихованні та підготовці фахівця нового формату – це складне завдання для вітчизняної системи освіти, але не дивлячись на це, вона має перейняти світовий досвід впровадження дистанційного навчання.

Адже це потреба сучасного студента та суспільства в цілому. Конституційне право на освіту слід підкріплювати можливостями його реалізації. Дистанційне навчання демократично розв'язує цю проблему і дозволяє отримати освіту широким верствам суспільства в будь-якому навчальному закладі світу.

Наразі практику дистанційної освіти відпрацьовують практично всі ЗВО на території України, враховуючи і Льотну академію НАУ. Працівники льотного навчального закладу намагаються спільними зусиллями зробити навчання курсантів не нудним і буденним, а захоплюючим, пізнавальним процесом, у формуванні якого курсант безпосередньо бере участь.

Висновки до п'ятого розділу

У розділі розкрито основні проблеми, перспективи, тенденції і напрями модернізації системи підготовки авіаційних фахівців у сучасних умовах. Аналіз європейського досвіду щодо підготовки авіаційного персоналу свідчить про те, що вона здійснюється згідно вимог Міжнародної організації цивільної авіації та Європейської конференції цивільної авіації (ЕСАС) та включає фахові рівні професійної підготовки льотного складу такі, як: пілот-аматор, пілот-спортсмен, приватний пілот, комерційний пілот, лінійний пілот авіакомпанії та кваліфікований пілот-інструктор.

З'ясовано, що підготовка льотного персоналу в Європі та інших країнах здійснюється, як і в Україні, на базі спеціалізованих авіаційних закладів вищої освіти та на базі приватних навчальних закладів за рахунок слухача чи замовника. Вважаємо, що Україна може перейняти відповідний позитивний досвід як альтернативну форму підготовки авіаційних фахівців авіаційної галузі.

Дослідження показало актуальність проблеми обов'язкового вивчення англійської авіаційної мови носіями мови, тобто під час підготовки майбутніх авіаційних фахівців у країнах, для яких англійська мова є основною мовою спілкування. Усвідомлюючи важливість володіння необхідними основами повітряного сполучення, не викликає сумніву потреба вивчення та здійснення тестового контролю з авіаційної англійської мови персоналу, для якого англійська мова є рідною.

Доведено, що процеси євроінтеграції вплинули й на формування системи професійної підготовки авіаційних фахівців в Україні, яка на сьогодні складається з державних авіаційних вищих закладів освіти, льотних училищ, шкіл малої авіації, приватних аероклубів. Підготовка пілотів у льотних школах є першою сходинкою на шляху до становлення пілота, як професіонала. Вона є альтернативною системою нетривалої підготовки

пілотів, яка здійснюється індивідуально за конкретно розробленою програмою для отримання сертифікату пілота. Однак зауважимо, що на відміну від країн Європи та США таких шкіл в Україні налічується не так багато.

Аналіз питання трансформації Льотної академії Національного авіаційного університету як приклад класичного авіаційного закладу освіти у сучасний заклад вищої освіти України дав можливість зробити висновок, що Льотна академія НАУ є сучасним закладом, здатним генерувати знання та забезпечувати трансфер інноваційної діяльності, формувати інноваційне та інтелектуальне середовище, забезпечувати високу якість освіти у сфері авіації. Одним із основних напрямів надання освітніх послуг є формування англійськомовного середовища в Льотній академії НАУ, що відповідає вимогам іноземних замовників та споживачів, що передбачає, зокрема, забезпечення функціонування англійської мови як робочої на всіх рівнях освітньої, наукової та позанавчальної діяльності.

Запропоновано одним із шляхів вирішення проблеми підготовки викладачів/експертів з англійської мови, що сприяє усвідомленню специфіки льотної галузі, є забезпечення на постійній основі участь викладачів авіаційної англійської мови у конференціях різних рівнів з професійних питань, які проводяться під егідою ІКАО. Наступним шляхом оптимізації такої підготовки є проведення парних навчальних занять з авіаційної англійської мови та залучення до них провідних фахівців авіаційної галузі.

Встановлено, що важливою перешкодою в процесі професійної іншомовної підготовки є різний рівень володіння англійською мовою студентів/курсантів. Згідно загальноєвропейських вимог майбутні фахівці авіаційної галузі повинні уже на етапі навчання володіти загальною англійською мовою (General English) на рівні B1, B2. Вирішенням цієї проблеми може бути запровадження обов'язкової вимоги щодо надання відповідного сертифікату з англійської мови, що визначає рівень знань із

загальної англійської мови. Такий підхід дозволив би визначити рівень знань здобувачів з англійської мови, що вступають до льотних навчальних закладів.

З'ясовано, що одним із стратегічних напрямів реформування системи освіти України є активне використання інформаційних та комунікаційних технологій, зокрема, в умовах дистанційного навчання. Окреслено необхідність підготовки фахівця нового формату, який долучається та сприймає освітній процес у новітніх формах дистанційного навчання. Платформу дистанційного навчання визначено як програмне забезпечення для підтримки онлайн навчання, метою якого є створення та управління педагогічним змістом, індивідуалізоване навчання та телетьюторат.

Встановлено низку позитивних моментів, що притаманні дистанційному навчанню під час іншомовної підготовки в льотних закладах освіти. Серед них виокремлено: гнучкий графік навчання, індивідуальні консультації слухачів, можливість вибору курсу за спеціалізацією, цікавий відео-формат навчання з можливістю повторного його перегляду у будь-який час та перспективу налагодження контактів з майбутніми колегами авіаційної галузі.

Список літератури до п'ятого розділу

1. Васюкович, О.М. (2020). Професійна підготовка пілотів у країнах Європейського Союзу. *Science and Education a New Dimension*. № 239. С. 56–60. URL: <https://er.nau.edu.ua/handle/NAU/52176>
2. Готська, І.Б., Жучков, В.М. & Корабльов, А.В. (2011). Аналітична записка «Вибір системи дистанційного навчання». URL: <http://rakurs.spb.ru/2/0/2/1/?id=13>
3. Енциклопедія. URL: https://ewikiuk.top/wiki/pilot_certification_in_the_united_states#cite_note-6
4. Заслужена, А.А. (2020). Дидактика дистанційного навчання. *Дистанційна освіта в Україні: інноваційні, нормативно-правові, педагогічні аспекти: тези доп. I Всеукр. Наук.-практ. Конф.*, Київ, С. 43–45.
5. Как готовят пилотов в Германии. URL: <https://learngerman.dw.com/ru/%D0%BA%D0%B0%D0%BA-%D0%B3%D0%BE%D1%82%D0%BE%D0%B2%D1%8F%D1%82-%D0%BF%D0%B8%D0%BB%D0%BE%D1%82%D0%BE%D0%B2-%D0%B2-%D0%B3%D0%B5%D1%80%D0%BC%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D0%B8/a-46699137#>
6. Как получить лицензию пилота в США. URL: <https://www.aircharter.kz/news/КакполучитлицензиyupilotavSSHA/>
7. Нечепорук, Я.С. (2022). Англomовна підготовка авіафахівців у закладах вищої освіти України. Навчально-методичний посібник. Дніпро: Середняк Т. К., 140 с.
8. Москаленко, О.І. (2020). Гуманітарна підготовка майбутніх фахівців авіаційної галузі із використанням інноваційних технологій. *Вісник Черкаського національного університету імені Богдана Хмельницького. Серія: «Педагогічні науки», (3)*. URL: <https://ped-ejournal.cdu.edu.ua/article/view/3950>

9. Нечепорук, Я.С. (2022). Здобутки та перспективи розвитку діджиталізації професійної освіти в Україні. *Innovations and Prospects of World Science*. Canada, Vancouver, С. 494–497.

10. Нечепорук, Я.С. (2022). Кореляція державних освітніх вимог з професійною іншомовною підготовкою сучасного авіаційного фахівця. *Science, Innovations and Education: Problems and Prospects*. Tokyo, Japan, June С. 450–454.

11. Нечепорук, Я.С. (2022). Комунікативна взаємодія викладача і курсанта в процесі формування культури професійного мовлення у закладах льотної вищої освіти Наукові записки.. *Серія: Педагогічні науки. Кропивницький: РВВ ЦДПУ ім. В. Винниченка*, Випуск 204, С. 214–218.

12. Нечепорук, Я.С. (2022). Позитивні і негативні аспекти дистанційного навчання англійської мови професійного спрямування в льотних навчальних закладах *Наукові записки. Серія: Педагогічні науки. Кропивницький: РВВ ЦДПУ ім. В. Винниченка*. Випуск 156. С. 134–138.

13. Нечепорук, Я.С. (2022). Реалізація державних критеріїв та кваліфікаційних характеристик авіаційного фахівця у процесі іншомовної підготовки (згідно з нормативними документами 2019 – 2021 рр.) *Інноваційна педагогіка* Випуск 47. С. 23–28.

14. Нечепорук, Я.С. (2020). Сучасні освітні умови іншомовної підготовки спеціалістів авіаційної галузі України. *Science, Society, Education: Topical Issues and Development Prospects*. Kharkiv, Ukraine, С. 458–463.

15. Нечепорук, Я.С. (2021). Щодо забезпечення ефективної професійної діяльності викладачів льотних закладів вищої освіти. *Український Учитель: в Контексті Глобалізаційних Процесів*. Кропивницький, Україна, С. 78–81.

16. Нечепорук, Я.С. (2021). Щодо методів ефективного оцінювання рівня володіння авіаційною англійською мовою. *Results of Modern Scientific Research and Development*. Madrid, Spaine, October 17–19, С. 273–278.

17. Підлубна, О.М. (2020). Особливості організації професійної підготовки майбутніх пілотів у США. Модернізація професійної підготовки майбутніх фахівців авіаційної галузі. Монографія. Кропивницький: «Поліум», 428 с.

18. Ризький інститут аеронавігації. URL: <http://rai.lv/ru/main/15-programma-podgotovki-pilotov.html>

19. Рисухін, В. Особливості професійної підготовки пілотів цивільної авіації США. URL: <https://www.aviaport.ru/digest/2019/05/06/587015.html>

20. Сисоєва, С.О. & Осадча, К.П. (2011) Системи дистанційного навчання: порівняльний аналіз навчальних можливостей. *Сучасні інформаційні технології та інноваційні методики навчання в підготовці фахівців: методологія, теорія, досвід, проблеми*. № 23, 4 с. URL: <http://www.academia.edu/931578>

21. Стратегія розвитку ЛА НАУ до 2025 року, затверджена Вченою радою академії (протокол № 2 від 24.02.2021). URL: https://ww.klanau.kr.ua/images/docs/Strategia_rozvitk_LANAU.pdf

22. Фальштинська, Ю.В. (2016). Методологічні та психологічні проблеми використання інформаційно-комунікаційних технологій у дистанційному навчанні. *Вісник Житомирського державного університету імені Івана Франка*. Випуск 3. С. 142–147.

23. Як стати пілотом: старт у професію. URL: <https://naurok.ua/student/blog/yak-stati-pilotom-start-u-profesiyu>

24. A useful reference on language learning hours is Knight, B. (2018) How Long Does It Take To Learn A Foreign Language? Cambridge University Press URL: <https://www.cambridge.org/elt/blog/wpcontent/uploads/2018/10/How-long-does-it-take-to-learn-a-foreign-language.pdf>

25. Airline First Officer Pilot. Integrated ATPL. URL: <https://www.academiccourses.com/Course-Airline-First-Officer-Program-Integrated-ATPL/Spain/EAS-Barcelona/>

26. Andorra Aviation Academy. URL: <https://www.masterstudies.com/universities/Andorra/Andorra-Aviation-Academy/>
27. Cookson, S. (2009). Airline accidents involving linguistic factors. *Australian Review of Applied Linguistics*, 24(3), C. 22.1–22.14.
28. Courses in Pilot Training in Europe 2020: URL: <https://www.academiccourses.com/Courses/Pilot-Training/Europe>
29. Davies, A. (1990). «Principles of Language Testing» Basic Blackwell.
30. Douglas, D. (2014). Nobody seems to speak English here today: Enhancing assessment and training in aviation English. *Iranian Journal of Language Teaching Research* 2(2), C. 1–12.
31. Douglas, D. & Chappelle, C. (2006). «Assessing Language through Computer Technology» Cambridge University Press.
32. Graddol, D. (2006). «English Next» The British Council.
33. Hampel, R. & de los Arcos, B. (2013). Interacting at a distance: A critical review of the role of ICT in developing the learner–context interface in a university language programme. *Innovation in Language Learning and Teaching*, 7(2), C. 158–178.
34. How to become a pilot in the U.K. and Europe: URL: <https://www.l3commercialaviation.com/uk/airline-academy/easa-pilot-training/how-to-become-a-pilot-in-europe>
35. ICAEA, (2021). «ICAO LPR Test Design Guidelines & Workshops», URL: <https://www.icaea.aero/projects/icao-lpr-tdg/>
36. ICAEA, (2019) «TDG WORKSHOPS 2019: Using the ICAO LPR Test Design Guidelines», URL: <https://www.icaea.aero/projects/icao-lpr-tdg/workshops/>
37. Intergrated «OLYMPUS» zero to ATPL frozen. URL: <https://www.academiccourses.com/Integrated-Zero-To-ATPL/Greece/OAA/>
38. Karimi, P., Lotfi, A.R. & Biria, R. (2017). Efficacy of content and language integrated learning (CLIL) pedagogical techniques in improving aviation

students' engagement in attaining specific learning outcomes *The journal of teaching English for specific and academic purposes*, Vol. 5, No 4, 2017, pp. 781–791

39. Katerinakis, T. (no date). Communication in flights under crisis: A conversation analysis approach of pilot-ATC discourse in Greece and USA. URL:<http://www.lse.ac.uk/europeanInstitute/research/hellenicObservatory/CMS%20pdf/Events/2011-5th%20PhD%20Symposium/Katerinakis-Aviation.pdf>

40. Marsh, D. (2002). LIL/EMILE – The European Dimension: Actions, trends and foresight potential Public services Contract EG EAC. Strasbourg: European Commission.

41. Necheporuk, Y. (2021). The conceptual aspects of vocational foreign language studying *Pedagogy and Education Management Review Scientific Center of Innovative Researches*, Tallinn, Estonia. Issue 1 (3). С. 80–86.

42. Necheporuk, Y., Medynska, A., Vasylenko, O., Lapshyna, O., Krasnopera, T. & Bondarenko, O. (2022). The Problem of Interactive English Language Learning in Distance Mode *Postmodern Openings*, 13(3), С. 267–283.

43. Necheporuk, Y., Kuchai, O., Skyba, K., Demchenko, A., Savchenko, N. & Rezvan, O. (2022). The Importance of Multimedia Education in the Informatization of Society. *IJCSNS International Journal of Computer Science and Network Security*, Vol. 22 No.4. P. 797–803.

44. Necheporuk Yana, Habelko, Olena; Bozhko, Natalia; Gavrysh, Iryna; Khltobina, Oleksandra (2022) Characteristics of the influence of digital technologies on the system of learning a foreign language *Ingenierie des Systemes d'Information*, Vol.27, No 5, pp. 835–841.

Архівні джерела

Архів Льотної академії Національного авіаційного університету:

45. Спр.08.8 – 03 Документи (програми, конспекти) із навчально-методичного забезпечення дисципліни 599 с.

46. Спр 08.8 – 07 Звіт роботи кафедри інш.мов за навч.рік, 299 с.

ВИСНОВКИ

1. Аналіз теоретико-методологічних засад дослідження було здійснено за основними методологічними рівнями: філософським, загальнонауковим та конкретнонауковим. Визначено, що філософська методологія є вищим рівнем методології як науки і визначає вихідні положення дослідження, загальну стратегію принципів пізнання особливостей явищ, процесів, сфер діяльності.

Загальнонауковий рівень методології представлений наступними науковими підходами: історико-педагогічним, порівняльно-історичним, хронологічним та діахронічним, феноменологічним, системним, діяльнісним, парадигмальним та антропологічним. Історико-педагогічний підхід дав можливість розкрити проблеми іншомовної підготовки авіаційних фахівців у льотних навчальних закладах України другої половини ХХ – початку ХХІ ст. Порівняльно-історичний підхід дозволив здійснити аналіз і зіставлення соціально-педагогічних явищ, які дають можливість виявлення позитивних тенденцій у вивченні іноземних мов у галузевих закладах вищої освіти. Хронологічний та діахронічний підходи мали на меті визначити хронологічні межі періодів розвитку іншомовної підготовки у вітчизняних льотних закладах освіти другої половини ХХ – початку ХХІ ст. Таким чином було здійснено періодизацію досліджуваного періоду. Феноменологічний підхід дозволив розкрити значення деяких суб'єктивних подій, історичних процесів та їх вплив на розвиток іншомовної підготовки у вітчизняних льотних закладах освіти.

Конкретнонауковий рівень методології у дисертаційному дослідженні представлений такими підходами, як: особистісний, компетентнісний, акмеологічний.

Зазначені підходи ґрунтуються на сукупності методологічних принципів: узгодженості та спільності цілей, єдиної основи, неповної

детермінованості, неперервності процесу коригування цілей системи, сатисфакції, комплексності підходу, повної системи.

Вказані методологічні підходи створюють підґрунтя для реалізації завдання щодо підготовки майбутніх авіаційних фахівців до успішної іншомовної комунікації в їхньому академічному, соціокультурному та професійному оточенні, розвитку навичок міжособистісних відносин і готовності до роботи у команді, що є вкрай важливим для майбутніх авіаційних фахівців.

2. Проаналізовані історіографія та джерельна база дослідження іншомовної підготовки у льотних закладах України дозволили констатувати залежність іншомовної підготовки у професійній освіті льотних закладів України досліджуваного періоду від цілей і завдань розвитку держави у цій галузі.

У післявоєнний період були створені передумови для формування галузевої системи підготовки та навчання кадрів цивільної авіації, яка повинна була стати одним із найважливіших елементів системи розвитку цивільного повітряного флоту держави. Міжнародне співробітництво та вступ країни до Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) обумовили необхідність володіння авіафахівцями іноземною мовою і як результат – їх готовність до здійснення професійної діяльності. Встановлено, що на основі аналізу нормативно-правової бази країни щодо розвитку та функціонування вищих льотних закладів освіти цивільної авіації як чиннику формування професійної авіаційної освіти, вона здійснювалась за такими напрямками: перепідготовка і підвищення кваліфікації льотного складу; покращення якості підготовки фахівців; здійснення науково-дослідницьких робіт із питань льотної придатності цивільних повітряних суден; підготовка кадрів вищого рівня, зокрема інструкторів.

Аналіз питання історико-педагогічних передумов зародження системи підготовки авіаційних кадрів здійснено відповідно до: 1) розвитку науково-

технічного прогресу у сфері літакобудування та авіаційного пасажироперевезення на початку ХХ ст.; 2) виникнення і становлення льотної іншомовної професійної підготовки у контексті історичних умов та факторів, що обумовили необхідність володіння авіаційними фахівцями іноземною мовою, до яких віднесено, насамперед, міжнародне авіаційне співробітництво та вступ країни до організації цивільної авіації (ІКАО); 3) розвиток нормативно-правового забезпечення функціонування вищих льотних закладів освіти цивільної авіації та здійснення льотної іншомовної професійної підготовки. Доведено, що у досліджуваній період відбувається пошук місця іншомовної підготовки як складової системи освіти авіаційних фахівців: від повного її заперечення (середини 30-х рр. ХХ ст.) до визнання її обов'язковості.

3. Проаналізовано особливості реорганізації іншомовної професійної підготовки майбутніх авіаційних фахівців у льотних навчальних закладах України середини ХХ – початку ХХІ ст. Створення у 60-ті рр. ХХ ст. загальноосвітньої бази з іноземної мови дало можливість створити основи іншомовної професійної підготовки для майбутніх авіаційних фахівців. При цьому спостерігалася тенденція вивчення іноземної мови як складного предмету, що потребує засвоєння граматичних, фонетичних правил, заучування напам'ять слів, висловів або ж, навіть, цілих речень. 70-ті рр. ХХ ст. характеризувалися активізацією діяльності фахівців щодо професійної іншомовної підготовки, що полягала, насамперед, у виданні методичних посібників для майбутнього авіаційного персоналу, створенні окремих підрозділів (кафедр) з вивчення іноземної мови, застосуванні рекомендацій провідних лінгвістів-методистів, а також вивченні умов організації процесу профільного навчання іноземної мови у немовних закладах освіти, зокрема, питання координації навчання іноземної мови з профільними дисциплінам. Розвиток професійної іншомовної підготовки у льотних закладах освіти у 80-ті рр. ХХ ст. характеризується формуванням процесу іншомовної підготовки

для майбутніх авіаційних фахівців на базі п'яти видів навчальної діяльності: аудіювання, говоріння, читання, переклад, письмо. Найголовнішим досягненням іншомовної підготовки в льотних навчальних закладах у 90-х рр. ХХ ст. стало використання іноземних посібників для іншомовної підготовки льотного персоналу за стандартами та вимогами ІКАО. При цьому успішне оволодіння авіаційною англійською (англійська мова професійного спрямування (авіаційна)) забезпечувалося активною практичною роботою із зануренням у професійне середовище.

4. Визначено та обґрунтовано періодизацію розвитку іншомовної професійної льотної підготовки України (середини ХХ ст. – початку ХХІ ст.): I – іншомовна підготовка у процесі зародження льотної освітньої системи цивільної авіації в умовах технічного переозброєння (1961–1970 рр.); II – міжнародне співробітництво та роль іншомовної підготовки майбутніх авіафахівців в освітній системі цивільної авіації (1971–1984 рр.); III – іншомовна підготовка під час трансформації мереж і структур загальної і вищої освіти, зокрема, авіаційної (1985–1992 рр.); IV – перехід до загальноприйнятих міжнародних стандартів і вимог в іншомовній професійній льотній підготовці за часів незалежності України (1993–2007 рр.).

Кожному періоду були притаманні певні тенденції розвитку іншомовної підготовки в льотних закладах освіти. Перший період (1961–1970 рр.) характеризується державним визнанням необхідності володіння іноземною мовою, принаймні, на базовому рівні. Підтвердженням цього стало прийняття низки нормативних актів та документів, що змушували усі заклади освіти (включаючи льотні) здійснювати показову активність у процесі іншомовної підготовки, адже за відсутності якісного навчального забезпечення, фахових викладачів та загальної мотивації це було практично неможливо. Другий період (1971–1984 рр.) вирізнявся активізацією роботи викладацького складу льотних закладів освіти під час

складання навчальних програм та написання посібників і методичних матеріалів з професійної англійської мови. На фоні тогочасної активної міжнародної співпраці, курсанти були більш вмотивовані і зацікавлені у вивченні авіаційної англійської мови. Знання мови стало для авіаційного фахівця можливістю для кар'єрного зростання. Третій період (1985–1992 рр.) характеризується введенням іноземної мови в освітній процес авіаційних фахівців як обов'язкової. На окресленому етапі в льотних закладах освіти формуються два обов'язкові види професійної англійської мови (авіаційної): фразеологія радіообміну та загальна англійська мова, що викладається з урахуванням п'яти видів мовленнєвої діяльності. Для четвертого періоду (1993–2007 рр.) характерним є обов'язкове володіння авіаційними фахівцями професійною англійською мовою на 4-му Робочому рівні (за шкалою ІКАО). В цей час спостерігається загальна стандартизація процесу викладання та критеріїв оцінювання авіаційного персоналу щодо знань з англійської мови, доступність різноманітних навчальних матеріалів та онлайн платформ, які забезпечують високий професійний рівень сучасного авіаційного фахівця.

5. Досліджено розвиток змісту, форм і методів організації професійної іншомовної підготовки у льотних навчальних закладах упродовж визначених історичних періодів. Професійна іншомовна підготовка майбутніх авіаційних фахівців трактується як цілісна система, що базується на органічному поєднанні традиційних та інноваційних засобів навчання за принципом їх взаємного доповнення. Система іншомовної підготовки фахівців даної галузі включає наступні компоненти: зміст, методи і прийоми формування професійно значущих якостей, ефективні засоби, специфічні процесуальні принципи, методи і критерії оцінювання професійної готовності до комунікації іноземною мовою, функціонування яких детерміновано цілями професійної підготовки й принципами конструювання моделей процесу, які фокусують міжпредметні зв'язки та відносини у вирішенні педагогічних завдань такої підготовки. Акцентовано, що одним із основних завдань

системи підготовки майбутніх пілотів є не тільки формування всебічно розвиненої, здатної до прийняття нестандартних рішень в особливих умовах особистості, але й формування внутрішньої готовності майбутнього фахівця до опанування професією та професійної самореалізації. Зважаючи на динамічні зміни у сферах світової політики та економіки, розвиток електроніки та робототехніки, що призводить до активного впровадження автоматизованих систем управління на підприємствах-виробниках ракетно-космічної галузі та авіаційної промисловості, нового значення набуває професійна підготовка фахівців авіаційної галузі. Доведено, що підготовка майбутніх фахівців авіаційної галузі у вищих закладах освіти покликана забезпечити отримання системних знань, професійних умінь та навичок, що є основою підготовки професіоналів та сприяти формуванню готовності до ефективного виконання професійних обов'язків. Основними професійними функціями фахівців авіаційної галузі є: забезпечення безпечного, регулярного і впорядкованого руху повітряних суден. Цей вид професійної діяльності, в якій фахівець повинен дотримуватися всіх правил безпеки та забезпечувати чіткість у дотриманні правил та інструкцій, передбачає високий рівень знань з англійської мови.

Доведено, що поява поняття мови для спеціальних цілей (English for Specific Purposes) обумовлена виникненням низки подібних тенденцій, зокрема: вимогами сучасного світу, нововведеннями у лінгвістиці, зміною фокусу на потреби здобувачів. При цьому авіаційній англійській мові притаманні свої конкретні завдання, зміст, критерії володіння мовою, умови її застосування, а також інші професійні особливості, що відрізняють її від вивчення в будь-якій іншій професійній галузі. Доведено, що до викладачів авіаційної англійської мови у закладах освіти для льотного персоналу визначаються документами ІКАО і мають певні особливості, до яких віднесено не лише освіту і досвід викладання, а й обізнаність із авіацією, знайомство з міжкультурними аспектами спілкування, прагнення до

постійного професійного вдосконалення. Підкреслено необхідність ознайомлення з особливостями та специфікою авіаційної галузі (питання організації повітряного/наземного руху, особливості вантажних перевезень, обмін повідомлень в кабіні екіпажу, стандартні та нестандартні ситуації, обмін інформації) викладачів авіаційної англійської мови.

6. Актуалізовано перспективні можливості творчого використання результатів дослідження, що ефективно впливатимуть на стан професійної іншомовної підготовки у льотних закладах України та на рівень володіння іноземною мовою майбутніх авіафахівців. Виокремлено проблеми та актуальні напрями модернізації професійної іншомовної підготовки майбутніх фахівців авіаційної галузі. До них віднесено: 1) складність викладачу/експерту з професійної англійської мови зрозуміти та вникнути у професійну специфіку льотної галузі. Вирішенням такої проблеми є залучення до розробки навчального матеріалу експертів з предметних питань, зокрема фахівців авіаційної галузі, які долучаються до рецензування та редагування обраного контенту; 2) різний рівень володіння англійською мовою студентів/курсантів. Вирішенням цієї проблеми може бути запровадження обов'язкової вимоги щодо надання відповідного сертифікату з англійської мови, що визначає рівень знань із загальної англійської мови. Такий підхід дозволив би визначити початковий рівень знань здобувачів з англійської мови, що вступають до льотних навчальних закладів; 3) відсутність поєднання специфічних навичок викладання мови та розуміння професійного іншомовного середовища. Одним із шляхів вирішення проблеми поєднання специфічних навичок викладання мови та розуміння професійного іншомовного середовища є співпраця викладачів англійської мови і практиків, фахівців льотної галузі, зокрема пілотів/диспетчерів. Важливим є проведення навчальних занять з авіаційної англійської мови та участі у них авіаційних фахівців-практиків; 4) дослідження питання щодо визначення основних проблем та перспектив модернізації вітчизняної

системи підготовки авіаційних фахівців в сучасних умовах ХХІ ст. дозволило виявити проблему у підготовці сучасних авіаційних фахівців у льотних закладах України, пов'язану із відсутністю ліцензії, яка дозволяє здійснювати польоти у повітряному просторі інших країн. З метою підготовки конкурентоспроможних авіаційних фахівців необхідним є введення обов'язкового викладання професійних предметів англійською мовою. Доведено, що впровадження дистанційної форми навчання стало викликом часу та одночасно прогресивним кроком. При цьому необхідністю лишається адаптація нових технологій до українських освітніх умов.

Проведене дослідження не вичерпує всіх напрямів вирішення проблеми іншомовної підготовки майбутніх фахівців авіаційної галузі України. До перспективних напрямів належить пошук нової методики іншомовної професійної підготовки майбутніх авіаційних фахівців в умовах дистанційної освіти.

ДОДАТКИ

Додаток А

Повітряний кодекс Союзу РСР від 07.09.1935 (витяг)

Утвержден

Постановлением ЦИК СССР, СНК СССР
от 7 августа 1935 г. № 14/1713

ВОЗДУШНЫЙ КОДЕКС СОЮЗА ССР (Извлечение) Глава III

ЭКИПАЖ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

19. Главное Управление Гражданского Воздушного Флота устанавливает объем общей и специальной подготовки и условия физической годности для лиц экипажа гражданских воздушных судов.

Лица, входящие в летно-подъемный состав экипажа, должны, в зависимости от занимаемой должности, иметь специальную техническую (теоретическую и практическую) и воздушно-правовую подготовку, проверенную контрольными испытаниями.

В зависимости от полученной теоретической и практической подготовки, опыта и знаний своего дела, лица летно-подъемного состава экипажа разделяются по специальности и квалификации на соответствующие классы.

Квалификация лиц летно-подъемного состава экипажа ежегодно проверяется специальными комиссиями, назначаемыми начальником Главного Управления Гражданского Воздушного Флота и начальником Главного Управления Северного Морского Пути (по принадлежности). Порядок работ квалификационных комиссий устанавливается начальниками тех же главных управлений (по принадлежности).

Додаток Б

СОВЕТ НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СССР**ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ ВКП(б)****ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

от 23 июня 1936 года

О РАБОТЕ ВЫСШИХ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ**И О РУКОВОДСТВЕ ВЫСШЕЙ ШКОЛОЙ****(Извлечение)**

[...] Совет Народных Комиссаров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП(б) постановляют:

1. О приеме в высшие учебные заведения

2. Все поступающие в высшие учебные заведения подвергаются вступительным экзаменам по следующим предметам: а) русский язык (письменное сочинение), б) грамматика, в) литература, в вузах же, где преподавание ведется на других языках, также экзамен по языку, на котором ведется преподавание в данном вузе, г) политграмота, д) математика, е) физика, ж) химия, а с 1937 г. по одному из иностранных языков (английский, немецкий, французский).

Председатель СНК СССР

В.МОЛОТОВ

Секретарь ЦК ВКП(б)

И.СТАЛИН

Додаток В
Постановление СНК СССР №1696

**О преподавании немецкого, английского и французского языков,
16 сентября 1940 г. (извлечение)**

Совет Народных Комиссаров Союза ССР отмечает, что выполнение Постановления ЦК ВКП(б) от 25 августа 1932 г. об обязательном обеспечении знания одного иностранного языка каждым оканчивающим среднюю школу, а также в высшей школе находится в совершенно неудовлетворительном и даже прямо нетерпимом состоянии. Основной причиной такого неудовлетворительного состояния преподавания иностранных языков (немецкого, английского и французского) является отсутствие должного руководства постановкой преподавания иностранных языков со стороны наркомпросов союзных республик и Комитета по Делах Высшей Школы при Совнаркоме СССР.

Совнарком СССР, предупреждая о недопустимости такого отношения указанных организаций к делу преподавания иностранных языков, в целях улучшения преподавания иностранных языков в средних школах и в высших учебных заведениях постановляет:

3. В целях обеспечения средних школ и высших учебных заведений кадрами преподавателей иностранных языков предложить Комитету по Делах Высшей Школы при Совнаркоме СССР и наркомпросам союзных республик:

а) утвердить план приема в педагогические и учительские институты иностранных языков:

б) организовать при педагогических институтах, согласно Приложению № 2, для лиц, практически владеющих знанием иностранного языка или обладающих знаниями иностранного языка в объеме программы средней школы, двухгодичные курсы иностранных языков (немецкого, английского, французского), установив план приема на указанные курсы:

Присвоить лицам, окончившим двухгодичные курсы, право преподавания иностранного языка в V–VII классах средних школ;

в) утвердить план приема в аспирантуру при педагогических институтах иностранных языков на 1940/41 учебный год в количестве 100 человек, из них до 40 человек заочников.

4. Считать обязательным использование оканчивающих аспирантуру, педагогические и учительские институты иностранных языков, а также двухгодичные курсы по иностранным языкам для педагогической работы в средних школах и высших учебных заведениях.

5. Установить, что каждый студент, оканчивающий высшую школу, должен уметь свободно читать специальную литературу и пользоваться разговорной речью на иностранном языке, для чего ввести в высших учебных заведениях преподавание иностранных языков в течение 4 лет обучения по 2-3 часа в неделю.

6. Установить, что студенты, не сдавшие экзамена по иностранному языку за последний курс, не допускаются к государственному экзамену или к защите дипломного проекта.

Председатель Совета Народных
Комиссаров Союза ССР

В. Молотов

Управляющий Делами Совета
Народных Комиссаров СССР

М. Хломов,

Москва, Кремль. 16 сентября 1940 г. № 1696.

СОВЕТ МИНИСТРОВ СССР**ПОСТАНОВЛЕНИЕ
от 27 мая 1961 г. N 468****ОБ УЛУЧШЕНИИ ИЗУЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ЯЗЫКОВ**

(Витяг)

Совет Министров СССР отмечает, что в условиях значительного расширения международных связей СССР знание иностранных языков специалистами различных отраслей науки, техники и культуры и широкими кругами трудящихся нашей страны приобретает особо важное значение.

За последние годы преподавание иностранных языков в общеобразовательных школах, в средних специальных и высших учебных заведениях несколько улучшилось. Однако в этом важном деле все еще имеются серьезные недостатки.

В подавляющем большинстве лица, оканчивающие общеобразовательные средние школы, средние специальные и высшие учебные заведения, иностранным языком владеют слабо; незначительный запас слов и формальное знание грамматики не позволяют им переводить иностранный текст без словаря. Особенно недостаточны навыки разговорной речи. Серьезные недостатки имеются в подготовке преподавателей иностранного языка.

В целях коренного улучшения преподавания иностранных языков в общеобразовательных школах, в средних специальных и высших учебных заведениях, а также широкого распространения знаний иностранных языков среди населения Совет Министров Союза ССР постановляет: [...]

5. Советам Министров союзных республик и Министерству высшего и среднего специального образования СССР:

[...]б) организовать, начиная с 1961/62 учебного года, в университетах и в педагогических институтах подготовку учителей по общеобразовательным дисциплинам для работы в школах с преподаванием ряда предметов на иностранном языке. Предоставить Министерству высшего и среднего специального образования СССР право продлевать в необходимых случаях срок обучения указанных специалистов до 1 года;

в) установить, как правило, для высших учебных заведений (кроме вузов и факультетов иностранных языков) объем аудиторных занятий по иностранному языку не менее 240 часов и, кроме того, организовывать для желающих факультативное изучение иностранных языков.

Министерству высшего и среднего специального образования СССР в 2-месячный срок внести изменения в учебные планы университетов, в первую очередь по гуманитарным специальностям, с тем, чтобы лица, оканчивающие их, свободно владели иностранным языком; устранить элементы либерализма, имеющиеся в практике оценки знаний студентов по иностранным языкам; принять меры к широкому развертыванию в высших учебных заведениях внеаудиторной работы, способствующей поднятию уровня знаний студентов по иностранным языкам.

Разрешить ректорам высших учебных заведений организовывать курсы иностранных языков для студентов, желающих усовершенствовать свою подготовку по иностранным языкам;

г) упорядочить учебную нагрузку преподавателей иностранных языков в вузах (на факультетах) иностранных языков, учитывая профилирующее значение этих предметов в указанных вузах (на факультетах), а также имея в виду устранение перегрузки преподавателей;

д) установить число студентов в группах для практических занятий по иностранному языку в педагогических институтах иностранных языков, на факультетах университетов и педагогических институтов, готовящих учителей иностранного языка для школ, - 7 - 10 человек, во всех других вузах (кроме вузов специального назначения) - 12 - 15 человек;

е) организовать в ряде ведущих педагогических институтов иностранных языков и университетов за счет частичного сокращения плана приема аспирантов по иностранным языкам двухгодичные высшие педагогические курсы по подготовке высококвалифицированных преподавателей иностранного языка для высших учебных заведений. На эти курсы принимать по конкурсу лиц с высшим образованием, обладающих знаниями иностранного языка в объеме педагогических институтов иностранных языков. Для слушателей этих курсов установить сдачу квалификационного государственного экзамена на звание преподавателя иностранного языка в вузах. Приравнять слушателей указанных курсов в отношении размера стипендий к аспирантам той же специальности. Лиц, оканчивающих эти курсы, направлять на работу по специальности в вузы, как правило, в качестве старших преподавателей, и окончание указанных курсов учитывать при присвоении этим преподавателям звания доцента.[...]

7. Министерству культуры СССР, Министерству высшего и среднего специального образования СССР и Министерству просвещения РСФСР:

а) увеличить выпуск учебных фильмов по иностранным языкам для школ, средних специальных и высших учебных заведений, а также совместно с Совэкспортфильмом Министерства внешней торговли рассмотреть вопрос о приобретении за границей учебных фильмов по изучению иностранных языков для использования их в советской высшей и средней школе;

б) отбирать из числа имеющихся и приобретаемых для показа в СССР зарубежных художественных фильмов на иностранных языках наиболее подходящие для учебных целей фильмы и определить порядок показа их для обучающихся в школах, средних специальных и высших учебных заведениях.

8. Обязать Совет Министров РСФСР, Министерство культуры СССР и Министерство высшего и среднего специального образования СССР обеспечить изготовление обычных и долгоиграющих грампластинок и тонфильмов с записью уроков по иностранным языкам в соответствии с программами школ, техникумов и вузов, а также грампластинок и тонфильмов с записями песен, стихотворений, небольших рассказов и отрывков из художественных произведений, с приложением соответствующих печатных текстов как для детей, так и для взрослых, изучающих иностранные языки.

9. Государственному комитету по радиовещанию и телевидению при Совете Министров СССР совместно с Министерством высшего и среднего специального образования СССР и Министерством просвещения РСФСР разработать и осуществить мероприятия по организации более широкого использования радио и телевидения для оказания помощи лицам, изучающим иностранные языки.

10. Министерству культуры СССР и Государственному комитету Совета Министров СССР по культурным связям с зарубежными странами увеличить выпуск для лиц, изучающих иностранные языки, словарей, разговорников, книг и брошюр с рассказами и другими художественными произведениями классической и современной английской, немецкой, французской и испанской литературы как с адаптированным, так и с оригинальным текстом.

Заместитель Председателя
Совета Министров Союза ССР
А.КОСЫГИН
Управляющий Делами
Совета Министров СССР
Г.СТЕПАНОВ

Додаток Д

ICAO **NEWS RELEASE**

MONTREAL, CANADA

FOR IMMEDIATE RELEASE

UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS
JOINS ICAO AS THE 120TH MEMBER STATE

MONTREAL, November 1970 -- The Government of the Union of Soviet Socialist Republics gave notice of its adherence to the Convention on International Civil Aviation on 15 October and thus becomes an ICAO Contracting State as of 14 November.

Aeroflot, the Soviet civil aviation organization, has 500,000 kilometres of air routes and presently serves 3,500 cities. In the USSR itself, Aeroflot has a network of 2,500 airlines. It is estimated that in 1970 Aeroflot will have served 80 million passengers, delivered 350,000 tons of mail and 2 1/2 million tons of air cargo. At present, Aeroflot is responsible for an estimated 25 per cent of the world's air transportation.*

The International Civil Aviation Organization (ICAO) was established in 1944 to assure the safe and orderly development of civil aviation and to promote worldwide co-operation among nations for the benefit of international air transportation. ICAO has its headquarters in Montreal and maintains six regional offices around the world.

- END -

* Source: Aeroflot

INTERNATIONAL CIVIL
AVIATION ORGANIZATION



Додаток Е

МИНИСТЕРСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР

По описи порядковый № 605

КИРОВОГРАДСКИЙ ОБЛГОСА РХ 118
ФОНД № Р-4186с
ОПИСЬ № 1
АРХИВН. № 20

КИРОВОГРАДСКАЯ ШКОЛА ВЫСШЕЙ ЛЕТНОЙ ПОДГОТОВКИ ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА (наименование подразделения) I-Е ОТДЕЛЕНИЕ (отдел)

ДЕЛО № _____

Наименование дела ОТЧЕТ ОБ УЧЕБНО-ЛЕТНОЙ РАБОТЕ ШКОЛЫ ЗА 1964 ГОД.

Начато 01 ФЕВРАЛЯ 19765 г.
Окончено 01 ФЕВРАЛЯ 19765 г.
На 46 листов

Хранить лет (по статье № _____ перечня документальных материалов)

КИРОВОГРАДСКИЙ ОБЛГОСА РХ 118
ФОНД № Р-4186с
ОПИСЬ № 1
АРХИВН. № 20

- 8 -

Штурманский состав принятый на работу из подразделений ГА, прошел сборы по теоретической подготовке и получил практическую тренировку на самолетах Ан-2, Ли-2 и ИЛ-14. На самолете Ан-24 3 штурмана-инструктора закончили теоретическую подготовку и практическую тренировку и 9 штурманов в течение месяца приступили к теоретической переподготовке. По своей теоретической подготовке и практическому опыту работы все штурманы способны обеспечить штурманскую подготовку постоянного и переменного состава школы.

На 31 декабря 1964 года штурманы имеют классификацию:

- штурман ГА I класса	- 2 человека
- штурман ГА II класса	- 20 человек
- штурман ГА III класса	- 5 человек.

Особое внимание в истекшем году штурманская служба уделяла качественному обучению практике самолетовождения переменного состава, улучшению методики обучения и повышению теоретического и практического уровня инструкторского состава. Пилоты, окончившие школу получили хорошие знания в теории и практике самолетовождения.

В 1964 году окончили ШВП ГА 82 человека штурманов-курсантов. Из них с оценками: отлично - 38 чел., хорошо - 43 человека, удовлетворительно - 1 человек. С отличием - 10 чел.

За 1964 год летной практике обучены 194 курсанта-штурмана по второму году обучения (на самолетах ИЛ-14) и 174 курсанта-штурмана по первому году обучения (на самолете Ан-2).

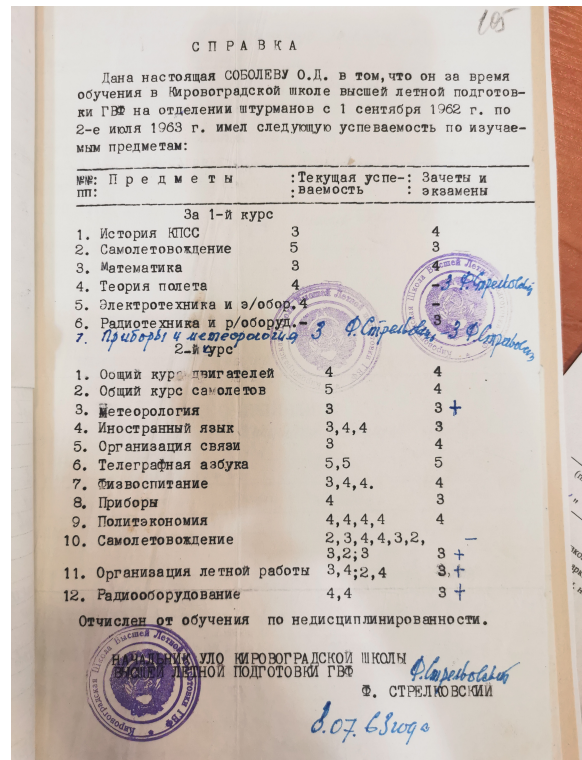
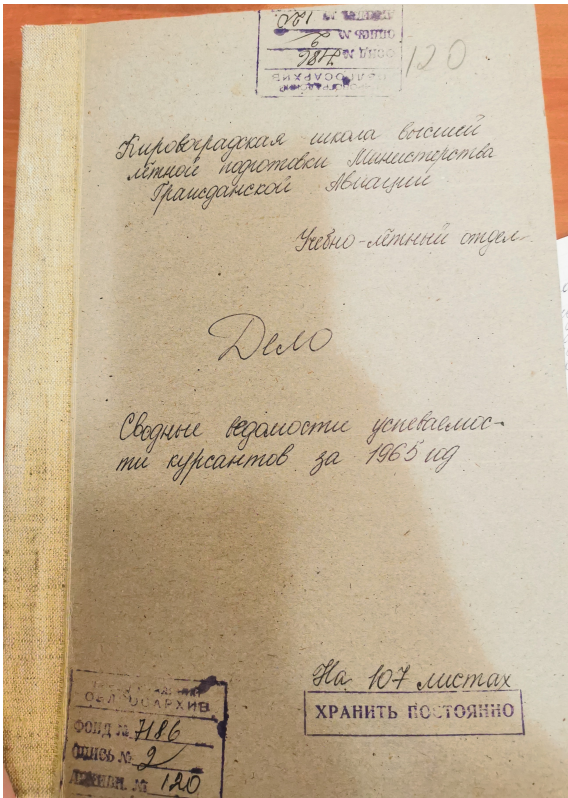
Общий налет на подготовку курсантов-штурманов составил 4769 часов.

Средний налет на курсанта-штурмана составил:

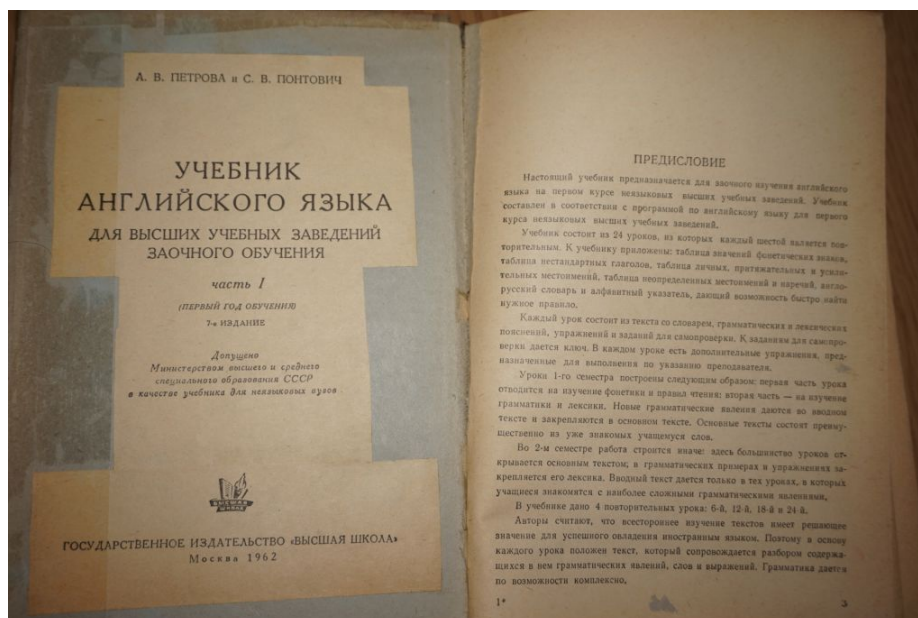
- курсанты выпускники	- 1 час 02 мин.
- курсанты 2 года обучения	- 90 час 06 мин.
- курсанты I года обучения	- 60 час 00 мин.

Летную практику курсанты-штурманы окончили со следующими оценками:

Додаток Ж



Додаток И



Додаток К

858
8
981 P-1
АРХИВ. №
ОБЛГОСАТК

Кировоградское высшее летное
училище гражданской авиации

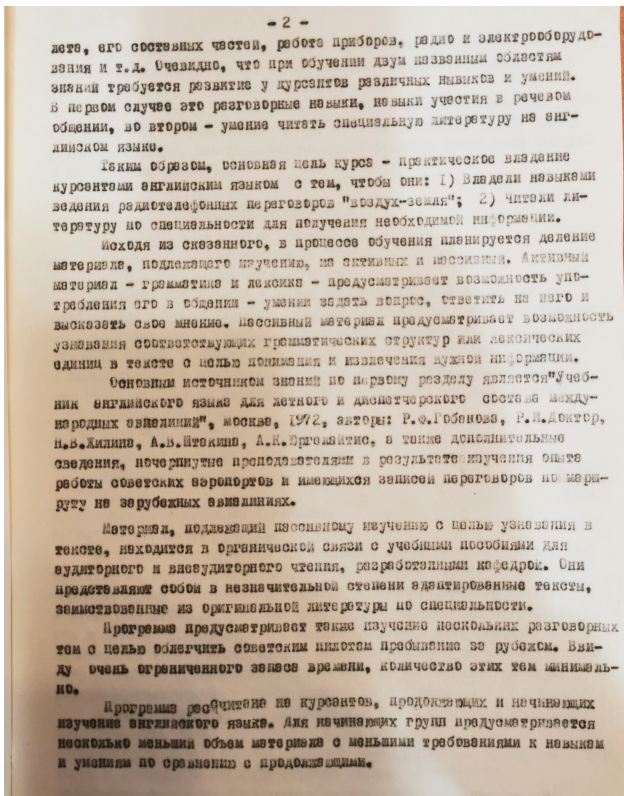
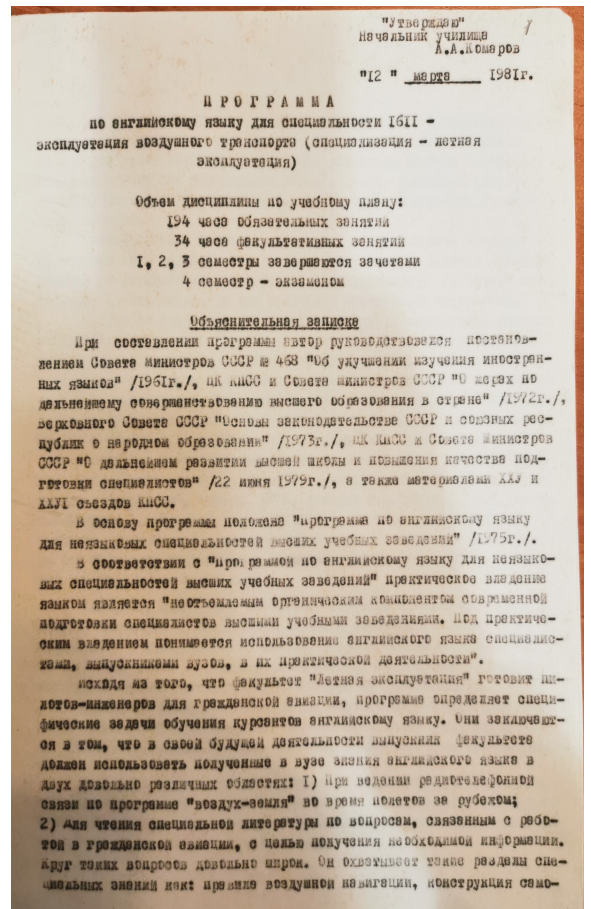
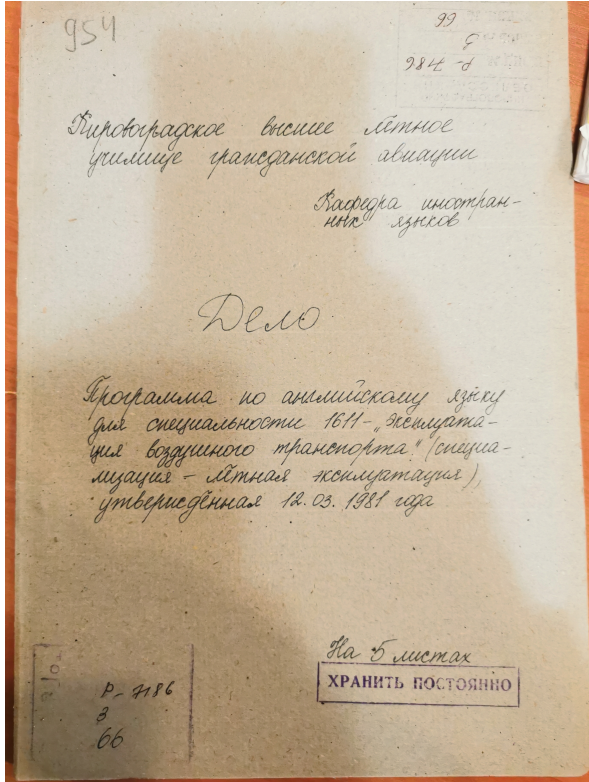
Кафедра иностран-
ных языков

Дело

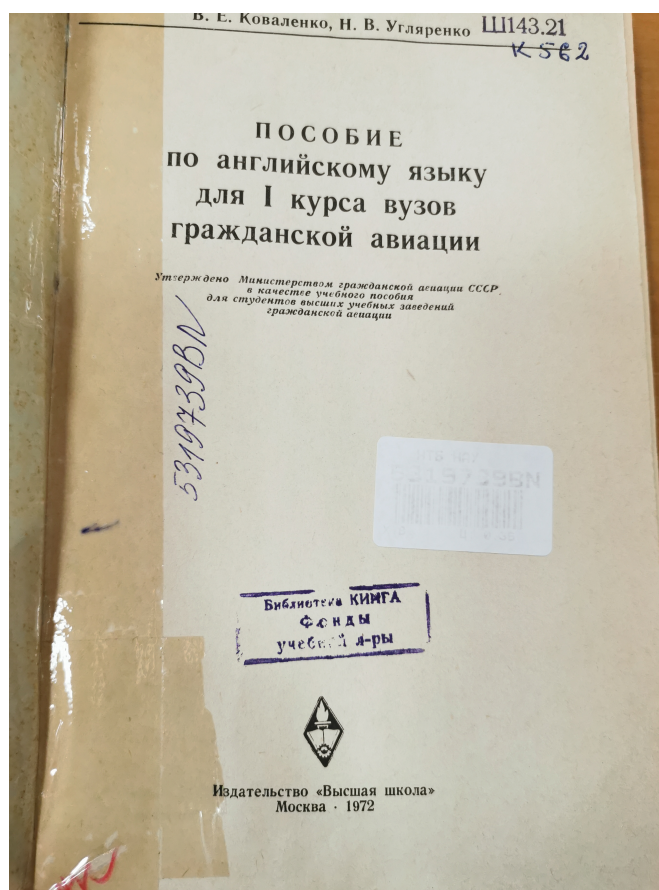
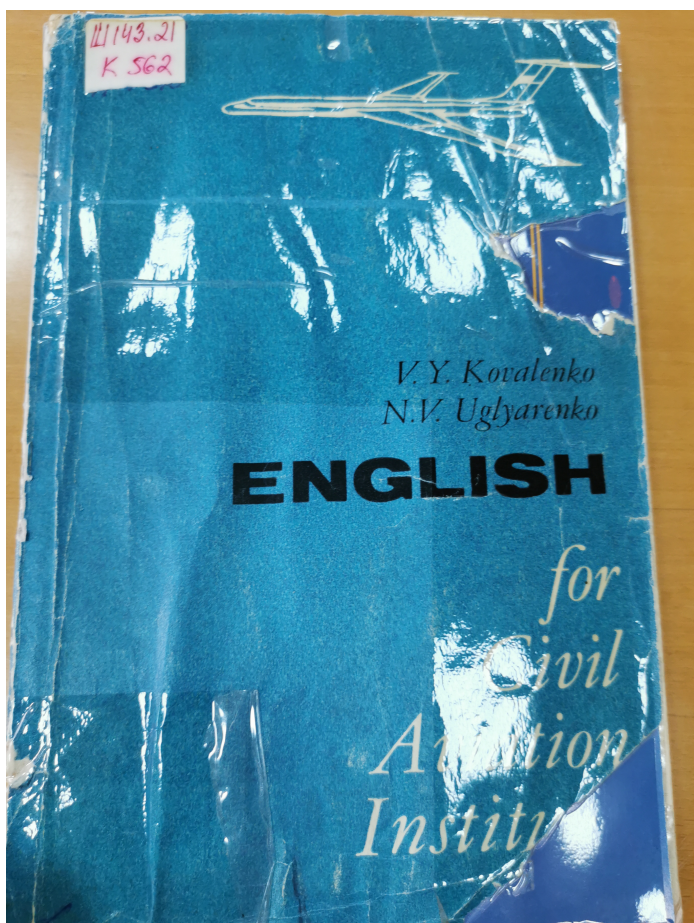
Отчёт по выполненной научно-
исследовательской работе: "Разработка
учебной программы по курсу англи-
ского языка. Специальности 1611 (специа-
лизация - летная эксплуатация). 1949 год

КИРОВОГРАДСКА
ОБЛГОСАТК
Ф. № P-4186
ОП № 2
АРХИВ. № 798

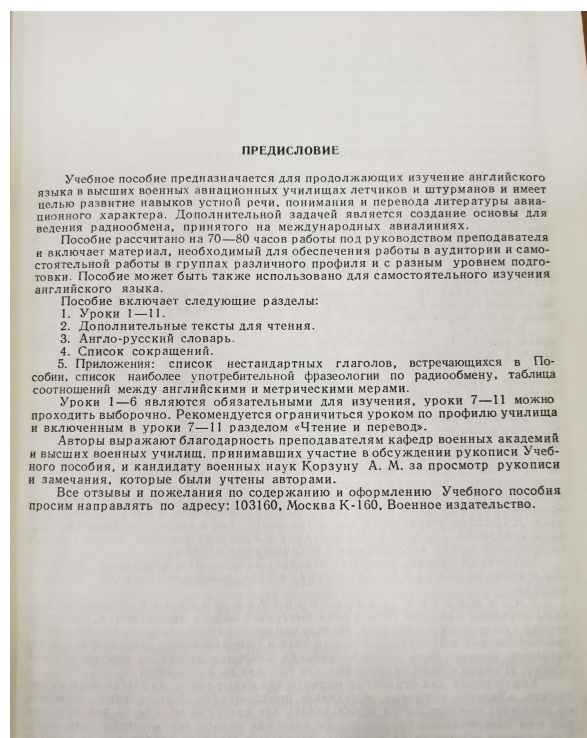
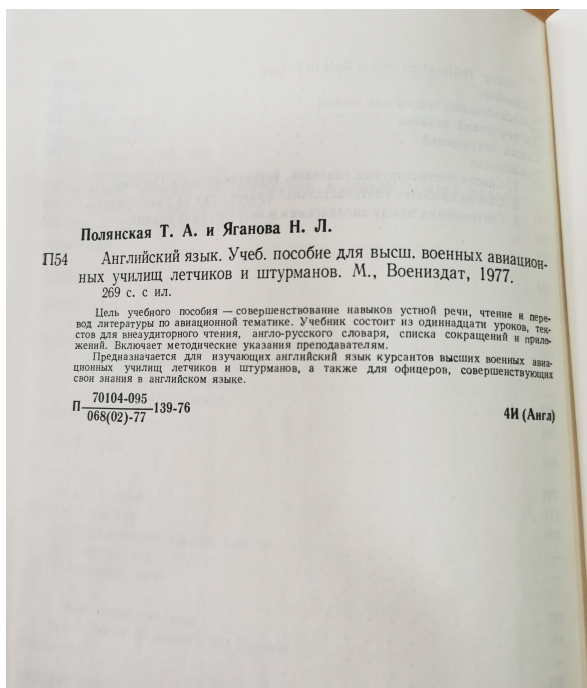
На 9 листах
ХРАНИТЬ ПОСТОЯННО



Додаток М



Додаток Н



Додаток П

Робоча програма навчальної дисципліни «Іноземна мова» 2021

Робоча програма навчальної дисципліни «Іноземна мова» (англійська)
(назва дисципліни)

для студентів за спеціальностями:

- 131 «Прикладна механіка»
- 133 «Галузеве машинобудування»
- 134 «Авіаційна та ракетно-космічна техніка»
- 141 «Електроенергетика, електротехніка та електромеханіка»
- 142 «Енергетичне машинобудування»
- 144 «Теплоенергетика»
- 272 «Авіаційний транспорт»
- 274 «Автомобільний транспорт»

освітніми програмами:

- «Автомобілі та автомобільне господарство»
- «Аеродинаміка літальних апаратів»
- «Випробування та сертифікація літальних апаратів»
- «Літаки та вертольоти»
- «Технічне обслуговування та ремонт повітряних суден і авіадвигунів»
- «Технології виробництва і ремонт літальних апаратів»
- «Динаміка і міцність машин»
- «Безпілотні літальні комплекси»
- «Ракетні двигуни та енергетичні установки»
- «Ракетні та космічні комплекси»
- «Проектування та виробництво композитних конструкцій»
- «Нетрадиційні та відновлювані джерела енергії»
- «Газотурбінні установки і компресорні станції»
- «Роботомеханічні системи та логістичні комплекси»
- «Комп'ютерний інжиніринг»
- «Авіаційні двигуни та енергетичні установки»
- «Технології виробництва авіаційних двигунів та енергетичних установок»
- «Енергетичний менеджмент»
- «Комп'ютерно-інтегроване управління в енергетиці»
- «Інтелектуальні транспортні системи»

« 24 » серпня 2021 р., – 40 с.

Розробники: Томаз І.А. ст. викладач каф. іноземних мов

Федотова О.М. асистент каф. іноземних мов
(прізвище та ініціали, посада, науковий ступінь і вчене звання)



(підпис)

Робочу програму розглянуто на засіданні кафедри 802 Іноземних мов
(назва кафедри)

Протокол № 1 від « 27 » серпня 2021 р.

Завідувач кафедри К.П.Н., доцент
(науковий ступінь і вчене звання)


(підпис)

І.М. Шульга
(ініціали та прізвище)

Таблиця П.1

1. Опис навчальної дисципліни Найменування показників	Галузь знань, спеціальність, освітня програма рівень вищої освіти	Характеристика навчальної дисципліни
Денна форма навчання		
Кількість кредитів – 6	Галузі знань: 13 «Механічна інженерія» 14 «Електрична інженерія» 27«Транспорт»	Обов'язкова
Кількість модулів – 2		
Кількість змістовних модулів – 4		
Спеціальності: 131 «Прикладна механіка» 133 «Галузеве машинобудування» 134 «Авіаційна та ракетно-космічна техніка» 141 «Електроенергетика, електротехніка та електромеханіка» 142 «Енергетичне машинобудування» 144 «Теплоенергетика» 272 «Авіаційний транспорт» 274 « Автомобільний транспорт»	Навчальний рік:	
2021/2022		
Загальна кількість годин – 96/180	Освітні програми: «Автомобілі та автомобільне господарство» «Аеродинаміка літальних апаратів» «Випробування та сертифікація літальних апаратів» «Літаки та вертольоти» «Технічне обслуговування та ремонт повітряних суден і авіадвигунів» «Технології виробництва і ремонт літальних апаратів» «Динаміка і міцність машин» «Безпілотні літальні комплекси» «Ракетні двигуни та енергетичні установки» «Ракетні та космічні комплекси» «Проектування та виробництво композитних конструкцій» «Нетрадиційні та відновлювані джерела енергії» «Газотурбінні установки і компресорні станції» «Роботомеханічні системи та логістичні комплекси» «Комп'ютерний інжиніринг» «Авіаційні двигуни та енергетичні установки» «Технології виробництва авіаційних двигунів та енергетичних установок» «Енергетичний менеджмент» «Комп'ютерно-інтегроване управління в енергетиці» «Інтелектуальні транспортні системи»	Семестр

Продовження таблиці П.1

1-й			2-й	
Семестр 1 Тижневих годин			Практичні	
Аудиторних- 3 год.	Самост. робота –2,6 год.	Рівень вищої освіти: перший(бакалаврський) (назва)	48 год.	48 год.
Семестр 2 Тижневих годин			Лабораторні	
–			–	
Аудиторних – 3 год.	Самост. робота – 2,6 год.		Самостійна робота	
42 год.			42 год.	
Вид контролю				
модульний контроль, залік			модульний контроль, диф. залік	

Додаток Р

ЛЬОТНА АКАДЕМІЯ НАЦІОНАЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО УНІВЕРСИТЕТУ

**Факультет льотної експлуатації та обслуговування повітряного руку
Кафедра іноземних мов**

СИЛАБУС

дисципліни АНГЛІЙСЬКА МОВА ПРОФЕСІЙНОГО СПРЯМУВАННЯ спеціальності 272

«Авіаційний транспорт» за ОПП «Льотна експлуатація повітряних суден»

**Кропивницький
2021**

1 Загальна інформація

Назва дисципліни	Англійська мова професійного спрямування
Керівник курсу	Півень Вікторія Василівна, к.пед.н., доцент кафедри іноземних мов vita68psh@ukr.net
Контактна інформація	Е-mail кафедри fld lanau@sfa.org.ua Тел. (0522)39-44-36
Офіс викладача	вул. Добровольського 4а, навчальний корпус 2, кафедра іноземних мов, , ауд. 204, 218
Час і місце проведення занять	Відповідно до розкладу занять http://www.glau.kr.ua/index.php/ua/navchyannya/rozklad
Термін навчання	Рік навчання - 2, 3; семестр - 3, 4, 5, 6
Обсяг дисципліни	Годин 360, кредитів 12; підсумковий контроль - диф.залік
Консультації	По середах, згідно з графіком консультацій викладача (знаходиться на кафедрі у 218 ауд.) або за домовленістю

2 Опис курсу

Вивчення навчальної дисципліни «Англійська мова професійного спрямування» складена відповідно до ОПП підготовки освітнього ступеня «Бакалавр» навчального плану зі спеціальності 272 «Авіаційний транспорт» ОПП «Льотна експлуатація повітряних суден», затвердженого від 31.08.2021 р.

Згідно міжнародних вимог ICAO, англійська мова є мовою спілкування авіафахівців, мовою міжнародних авіаційних документів.

Предметом вивчення навчальної дисципліни «Англійська мова професійного спрямування» є авіаційна, авіаційно-технічна англійська мова на основі документів міжнародних авіаційних організацій, що гарантує можливість вільного спілкування в рамках обраної професії; також авіаційна англійська мова в аварійних ситуаціях, особливих умовах та особливих випадках в польоті, що є визначальною складовою з точки зору формування лексичного запасу авіаційної англійської мови для досягнення запланованого 4 мовленнєвого рівня підготовки (ICAO).

3 Мета та завдання курсу

Метою вивчення дисципліни «Англійська мова професійного спрямування» є вільне володіння здобувачами вищої освіти основною авіаційною лексикою широкого вжитку, переклад загально-освітніх та авіаційних текстів, формування навичок аудіювання та мовлення з авіаційної тематики, ведення вільної бесіди за темами загального та професійного напрямку, формування базових навичок користування довідниковою літературою та словниками під час самостійної роботи для підвищення власного рівня володіння англійською мовою.

Ціллю викладання навчальної дисципліни «Англійська мова професійного спрямування» є формування фахівця, який здатний вирішувати проблеми безпечної організації та проведення польотів згідно сучасного рівня вимог не нижче 3 - 4 рівня за міжнародною шкалою ICAO.

Головним завданням навчальної дисципліни «Англійська мова професійного спрямування» є підготовка здобувачів вищої освіти до успішної комунікації в їхньому академічному, соціокультурному та професійному оточенні. Навчальна дисципліна має сприяти поглибленню знань лексично-граматичного матеріалу, розвитку навичок аудіювання, читання та письма та спілкування відповідно до вимог ситуації. Крім того, навчальна дисципліна передбачає розвиток навичок міжособистісних відносин і готовність роботи у команді, що є вкрай важливим для майбутніх пілотів, навичок використання комп'ютерних та інформаційно-комунікаційних технологій як інструменту для набуття знань і умінь.

4 Очікувані результати навчання

При вивченні навчальної дисципліни «Англійська мова професійного спрямування» здобувач вищої освіти набуває наступні компетентності з урахуванням вимог освітньої програми відповідно до спеціальності та освітньо-професійної програми.

Загальні компетентності:

- здатність спілкуватися англійською мовою як усно, так і письмово;
- здатність до пошуку, оброблення та аналізу інформації з різних англомовних джерел;
- здатність застосовувати набуті знання в практичних ситуаціях;
- здатність вчитися і оволодівати сучасними знаннями;
- здатність до адаптації та дії в новій ситуації;
- здатність працювати в команді та автономно.

Професійні компетентності:

- здатність спілкуватися з професійних питань англійською мовою усно і письмово;
- здатність обговорювати навчальні та пов'язані зі спеціалізацією питання для досягнення порозуміння зі співрозмовником;
- здатність готувати публічні виступи з загальних і галузевих питань, застосовуючи відповідні засоби вербальної комунікації та форми ведення дискусій і дебатів;
- здатність аналізувати англомовні джерела інформації;
- здатність аотувати та реферувати англомовні професійні тексти рідною та англійською мовами;
- здатність перекладати англомовні професійні тексти на рідну мову, користуючись двомовними термінологічними словниками;
- здатність вільно спілкуватися з диспетчером управління повітряного руху на всіх етапах польоту;
- здатність вільно спілкуватися з усіма членами екіпажу;
- здатність знаходити нову інформацію, що міститься в англомовних матеріалах, у тому числі галузевих (як у друкованому, так і в електронному вигляді).

5 Пререквізити (Prerequisite). Постреквізити (Postrekvizity) (міждисциплінарні зв'язки курсу)

Пререквізити:

Вивчення навчальної дисципліни «Англійська мова професійного спрямування» передбачає набуття здобувачами вищої освіти мовленнєвих навичок і вмінь спілкування іноземною мовою (англійською) у різноманітних повсякденних та професійних ситуаціях. **Постреквізити:**

Засвоєнні знання з даної навчальної дисципліни сприяють в подальшому поглибленню знань лексично-граматичного матеріалу, розвитку навичок аудіювання, читання та письма відповідно до вимог ситуації, розвитку навичок міжособистісних відносин і готовність роботи у команді, що є вкрай важливим для майбутніх пілотів; навичок використання комп'ютерних та інформаційно-комунікаційних технологій як інструменту - для набуття знань і умінь англійської мови професійного спрямування.

6 Схема курсу

№ з/п	Назва теми	Кількість годин практичних/самостійної роботи	
		Денна форма	Заочна форма
1	2	3	4
Змістовий модуль 1. Getting acquainted with the airport and the people / Знайомство з аеропортом та людьми		48/42	6/84
1	Тема 1. Personal information and leisure / Особова інформація та дозвілля	16/14	2/28
2	Тема 2. Products and services at the airport / Вироби та обслуговування в аеропорту	16/14	2/28
3	Тема 3. Holidays and travel / Відпустка та подорожі	16/14	2/28
	Диф. Залік		
Змістовий модуль 2. Pages of aviation history and aviation hazards / Сторінки з історії авіації та авіаційні небезпеки		14/12	1/25
4	Тема 4. Aviation history and disasters / Історія авіації та катастрофи	2/4	-/6
5	Тема 5. Health and emergencies / Здоров'я та надзвичайні події	6/4	-/9
6	Тема 6. Weather and aviation hazards / Погода та авіаційні небезпеки	6/4	1/10
Змістовий модуль 3. The present and future of the world aviation / Сучасність та майбутнє світової авіації		34/30	5/59
7	Тема 7. Trends in aviation and recent events / Тенденції в авіації та нещодавні події	10/8	1/15
8	Тема 8. Unsolved mysteries in aviation processes / Нерозгадані таємниці в авіації	8/8	-/16
9	Тема 9. Aviation into the future / Авіація майбутнього	8/7	-/14
10	Тема 10. One day in the airline business / Доба в авіакомпанії	8/7	2/14
	Revision / Повторення		2/-
Змістовий модуль 4. Runway Incursion / Несанкціоноване втручання об'єкту на злітно-посадкову смугу		8/8	1/15
11	Тема 11. Avoiding miscommunication / Як запобігти незрозуміння у зв'язк	4/4	1/4
12	Тема 12. Airport layout / Схема аеропорту	2/2	-/7
13	Тема 13. Ground operations / Перед польотом та після посадки	2/2	-/4
Змістовий модуль 5. Lost / Втрата орієнтування літака		6/8	1/13
14	Тема 14. Across the Pacific / Політ над Тихим океаном	2/2	-/4
15	Тема 15. Finding flight N45C / Пошуки рейсу N45C	2/2	-/4
16	Тема 16. Lost / Втрата орієнтування	2/4	1/5
Змістовий модуль 6. New technology in aviation / Новітні технології в авіації		10/6	2/14
17	Тема 17. Datalink / Цифровий зв'язок	4/2	-/6
18	Тема 18. Flight control system / Система керування польотами	4/2	1/5
19	Тема 19. Instrument blackout / Непомилки приладів	2/2	1/3
Змістовий модуль 7. Animals and aviation / Роль тварини в авіації		8/4	1/11
20	Тема 20. Wildlife on the ground / Дикі тварина на землі	2/2	-/4
21	Тема 21. Animals on the loose / Тварини на волі	2/2	-/4
22	Тема 22. Bird strike / Удар птахів	4/-	1/3
Змістовий модуль 8. Gravity / Сили тяжіння		6/6	1/11
23	Тема 23. Ultralight / Надлегкий льотний апарат	2/2	-/4
24	Тема 24. Air force / Сили які діють на літак в повітрі	2/2	-/4
25	Тема 25. Hydraulic loss / Несправність гідравлічної системи	2/2	1/3
Змістовий модуль 9. Health / Здоров'я в авіації		10/10	-/20

1	2	3	4
26	Тема 26. Doctor on board / Чи потрібен доктор на борту	2/2	-/4
27	Тема 27. Stress on board / Стресові ситуації на борту	4/4	-/8
28	Тема 28. Medical emergency / Ситуації з медичним втручанням	4/4	-/8
Змістовий модуль 10. Fire / Пожежа		10/6	1/15
29	Тема 29. Fire risk / Пожежна небезпека	4/2	-/5
30	Тема 30 Smoke-jumper / Повітряні пожежники	2/2	-/4
31	Тема 31. On-board fire / Пожежа на борту	4/2	1/6
Змістовий модуль 11. Meteorology / Метеорологія		6/6	1/11
32	Тема 32 Microburst activity / Мікропориви як метеорологічне явище	2/2	1/3
33	Тема 33. Airport disruption / Тимчасова зупинка робіт аеропорту	2/2	1/4
34	Тема 34. Stormy approach / Захід на посадку в штормову погоду	2/2	-/4
Змістовий модуль 12. Landings / Посадка		6/4	1/9
35	Тема 35. Touchdown / Приземлення на злітно-посадкову смугу	2/2	1/3
36	Тема 36. VIP flights / Рейси з поважними персонами	2/-	-/2
37	Тема 37. Undercarriage / Шасі	2/2	-/4
Змістовий модуль 13. Fuel problems / Проблеми з паливом		6/6	1/11
38	Тема 38. Aviation and global warming / Авіація і глобальне потепління	2/2	-/4
39	Тема 39. Gimli glider / політ планера	2/2	-/4
40	Тема 40 Fuel icing / Замерзання палива	2/2	1/3
Змістовий модуль 14. Pressure / Тиск		10/8	1/17
41	Тема 41. Blast / Реактивна струя	2/2	-/4
42	Тема 42. Damage / Пошкодження	4/2	-/6
43	Тема 43. Emergency descent / Аварійне зниження	4/4	1/7
Змістовий модуль 15. Security / Система безпеки		10/10	1/19
44	Тема 44. Air rage / Агресивна поведінка на борту	4/4	-/8
45	Тема 45. Suspicious passenger / Підозріла людина	2/2	-/4
46	Тема 46. Unlawful interference / Незаконне втручання	4/4	1/7
Разом		192/168	24/336

7 Політика курсу:

- *Політика щодо відвідування занять:*
 відвідування занять є обов'язковим компонентом оцінювання. За об'єктивних причин навчання може відбуватись в он-лайн формі за погодженням із викладачем та за розкладом, встановленим викладачем. Пропуски занять та запізнення без поважних причин - неприпустимі. (Положення про організацію освітнього процесу в Льотній академії НАУ від 26.08.2020)

- *Політика щодо дедлайнів та перескладання:* теми, тести та письмові роботи, які здаються із порушенням термінів без поважних причин, оцінюються на нижчу оцінку. Перескладання модулів відбувається із дозволу декана факультета за наявності поважних причин та за умови домовленості з викладачем. (Положення про систему внутрішнього забезпечення якості освітньої діяльності вищої освіти в ЛА НАУ від 13.02.2020)

Політика академічної доброчесності: дотримання академічної доброчесності здобувача ВО передбачає, перш за все, самостійне виконання навчальних завдань, завдань поточного та підсумкового контролю результатів навчання (допускається консультація викладача); посилення на джерела інформації у разі використання ідей, розробок, тверджень, відомостей; дотримання норм законодавства про авторське право і суміжні права; надання достовірної інформації про результати власної (наукової, творчої) діяльності, використанні методики досліджень і джерела інформації. Політика навчальної

дисципліни «Іноземна мова» будується на засадах академічної доброчесності та базується на засадах Положення про дотримання академічної доброчесності в ЛА НАУ від 17.01.2020 та Положення про комісію з питань етики та академічної доброчесності в ЛА НАУ від 17.01.2020.

- *Політика щодо оцінювання успішності:* результати підсумкового контролю успішності навчання оцінюються за 100-бальною шкалою та перераховуються в оцінки академічної успішності за шкалою ECTS/національною шкалою. Встановлюються: максимальні суми балів за виконання завдань у рамках аудиторної роботи - 60 балів, 40 балів - за виконання завдань, винесених на підсумковий контроль. Положення (посилання).

8 Завдання та вимоги до практичних занять та самостійної підготовки

Вимоги до практичних занять	Здобувач вищої освіти повинен сумлінно ставитися до підготовки практичних занять даної дисципліни. Добре знати матеріал та проявляти вміння його використовувати та аналізувати. Під час практичних занять дозволяється користуватися підручниками, особистими конспектами та іншими додатковими джерельними матеріалами. При підведенні підсумку заняття викладач обґрунтовує та оголошує оцінки. Практичні заняття є обов'язковими для відвідування. Пропущені заняття підлягають обов'язковому відпрацюванню.
Вимоги до самостійної роботи	Перед початком вивчення навчальної дисципліни здобувачі вищої освіти ознайомлюються з різними видами самостійної роботи. Викладач детально ознайомлює здобувачів вищої освіти з видами завданнями та строками їх виконання. Самостійна робота обов'язково здається для оцінювання. У разі несвоєчасної здачі самостійної роботи без поважних причин, вона вважається такою, що не була виконана й оцінюється у 0 балів. Завдання для підготовки з кожної теми надані у Робочій навчальній програмі курсу у розділі «Самостійна робота».

9 Система оцінювання та вимоги Шкала оцінювання: національна та ECTS

Сума балів за всі види навчальної діяльності	Оцінка за шкалою ECTS	Оцінка за національною шкалою	
		для екзамену, курсового проекту (роботи), практики	для заліку
90-100	A	відмінно	зараховано
82-89	B	добре	
75-81	C		
67-74	D	задовільно	
60-66	E		
35-59	FX	незадовільно з можливістю повторного перескладання	не зараховано
0-34	F	незадовільно з обов'язковим повторним вивченням курсу	

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ
Наукові публікації, які відображають основні наукові результати
докторської дисертації

Статті у наукових періодичних виданнях, включених до переліку
наукових фахових видань України:

1. Нечепорук Я. С. Англійська мова, як одна із офіційних мов Міжнародної організації цивільної авіації. *Наукові записки. Серія: Педагогічні науки*. Центральноукраїнський державний педагогічний університет імені Володимира Винниченка. Випуск 182. 2019. С. 98–102. <https://doi.org/10.36550/2415-7988-2019-1-182-98-101>
2. Нечепорук Я. С. Історико-педагогічні особливості викладання іноземної мови в Радянському Союзі (50-80ті роки ХХ століття). *Наукові записки. Серія: Педагогічні науки*. Центральноукраїнський державний педагогічний університет імені Володимира Винниченка. Випуск 186. 2020. С. 146-150. <https://doi.org/10.36550/2415-7988-2020-1-186-146-150>
3. Нечепорук Я. С., Оніщук І. І., Усик Л. М., Аніщенко І. М., Василькевич С. С., Звоздецька В. Г. Іншомовна освіта як наукова категорія в контексті підготовки майбутніх педагогів. *Науковий часопис НПУ імені М. П. Драгоманова. Серія 15. Науково-педагогічні проблеми фізичної культури (фізична культура і спорт)*. Випуск 8(128)29. С. 132–141. [https://doi.org/10.31392/NPU-nc.series15.2020.8\(128\).29](https://doi.org/10.31392/NPU-nc.series15.2020.8(128).29)
4. Нечепорук Я. С. Поняття іншомовної професійної підготовки в льотній професійній освіті. *Наукові записки. Серія: Педагогічні науки*. Центральноукраїнський державний педагогічний університет імені Володимира Винниченка. Випуск 190. 2020. С. 221–224. <https://doi.org/10.36550/2415-7988-2020-1-190-221-224>
5. Нечепорук Я. С. Іншомовна готовність як необхідна складова майбутньої професійної діяльності авіаційних спеціалістів. *Наукові записки*.

Серія: Педагогічні науки. Центральноукраїнський державний педагогічний університет імені Володимира Винниченка. Випуск 192. 2021. С. 116-119. <https://doi.org/10.36550/2415-7988-2021-1-192-116-119>

6. Нечепорук Я. С. Основні принципи викладання іноземної мови в авіаційних закладах освіти (середина ХХ ст. – початок ХХІ ст.). *Молодь і ринок.* Дрогобицький державний педагогічний університет імені Івана Франка Випуск № 3/189. 2021. С. 123-128. <https://doi.org/10.24919/2308-4634.2021.228863>

7. Нечепорук Я. С. Інноваційні тенденції тестування у сфері іншомовної підготовки авіаційних фахівців. *Освіта дорослих: теорія, досвід, перспективи.* Інститут педагогічної освіти і освіти дорослих імені Івана Зязюна Національної академії педагогічних наук України. Випуск 2(20). 2021. С. 117–125. [https://doi.org/10.35387/od.2\(20\).2021.117-125](https://doi.org/10.35387/od.2(20).2021.117-125)

8. Нечепорук Я. С. Мова для спеціальних цілей (LSP): Особливості історичного розвитку. *Збірник наукових праць Уманського державного педагогічного університету.* Випуск 2. 2021. С. 191–197. <https://doi.org/10.31499/2307-4906.2.2022.262962>

9. Нечепорук Я. С. Комунікативна взаємодія викладача і курсанта в процесі формування культури професійного мовлення у закладі льотної вищої освіти. *Наукові записки. Серія: Педагогічні науки.* Центральноукраїнський державний педагогічний університет імені Володимира Винниченка. Випуск 204. 2022. С. 214–218. <https://doi.org/10.36550/2415-7988-2022-1-204-214-218>

10. Нечепорук Я. С. Особливості іншомовної професійної підготовки у вітчизняних льотних навчальних закладах (50-60ті роки). *Вісник Національного університету «Чернігівський колегіум» імені Т.Г. Шевченка (серія: педагогічні науки).* Випуск 17(173). 2022. С. 74–79. <https://doi.org/10.5281/zenodo.7083192>

11. Нечепорук Я. С. Реалізація державних критеріїв та кваліфікаційних характеристик авіаційного фахівця у процесі іншомовної підготовки (згідно з нормативними документами 2019-2021 рр.). *Інноваційна педагогіка*. Випуск 47. 2022. С. 23-27. <https://doi.org/10.32843/2663-6085/2022/47.3>

12. Нечепорук Я. С. Провідні тенденції розвитку професійної іншомовної підготовки у вітчизняних льотних навчальних закладах (70- ті роки). *Актуальні питання гуманітарних наук: міжвузівський збірник наукових праць молодих вчених Дрогобицького державного педагогічного університету імені Івана Франка*. Випуск 52. Том 3. 2022. С. 159–164. <https://doi.org/10.24919/2308-4863/52-3-23>

13. Нечепорук Я. С. Професійна іншомовна підготовка як основа льотної освітньої галузі: історія та реальність. *Наукові записки Вінницького державного педагогічного університету імені Михайла Коцюбинського. Серія: педагогіка і психологія*. Випуск 70. 2022. С. 73–77. <https://doi.org/10.31652/2415-7872-2022-70-73-77>

Статті у закордонних наукових періодичних виданнях:

14. Necheporuk Yana Ukrainian aircraft construction as the precondition of emergence of domestic aviation education. *Pedagogy and Education Management Review*. Scientific Center of Innovative Researches, Tallinn, Estonia. Issue 1. 2020. P. 54-61. <https://doi.org/10.36690/2733-2039-2020-1-54>

15. Necheporuk Yana The conceptual aspects of vocational foreign language studying. *Pedagogy and Education Management Review*. Scientific Center of Innovative Researches, Tallinn, Estonia. Issue 1(3). 2021. P. 80-85. <https://doi.org/10.36690/2733-2039-2021-1-80>

16. Necheporuk Yana, Holovko Iryna, Radul Serhii Foreign language teaching in domestic non-linguistic educational establishments (historic review and development prospects). *Laplace em Revista (International)*. Vol. 7, n. 3D. 2021. P. 257–263.

https://www.academia.edu/60405573/Foreign_language_teaching_in_domestic_no

n_linguistic_educational_establishments_historic_review_and_development_prosp
ects_

17. Savchenko Nataliia, Necheporuk Yana Foreign language preparedness for vocational communication of students in flight educational institutions. *Revista Espacios Education*. Vol. 42(09). Art. 7. 2021. P. 82-90. <https://doi.org/10.48082/espacios-a21v42n09p07>

Монографія:

18. Нечепорук Я.С. Історія розвитку іншомовної підготовки фахівців льотної галузі в процесі професійної освіти (середина ХХ – початок ХХІ століття): монографія. Дніпро: Середняк Т.К., 2022. 243 с. ISBN 978-617-8111-53-3.

Статті у наукових періодичних виданнях, проіндексованих у базах даних Web of Science Core Collection та Scopus:

19. Medynska Alina, Vasylenko Olena, Lapshyna Olha, Krasnopera Tetiana, Necheporuk Yana, Bondarenko Oleksandra The Problem of Interactive English Language Learning in Distance Mode. *Postmodern Openings*, 13(3). 2022. P. 267-283. <https://doi.org/10.18662/po/13.3/489>

20. Kuchai Oleksandr, Skyba Kateryna, Demchenko Angela, Savchenko Nataliia, Necheporuk Yana, Rezvan Oksana The Importance of Multimedia Education in the Informatization of Society. *IJCSNS International Journal of Computer Science and Network Security*, Vol. 22 No. 4. 2022. P. 797–803. <https://doi.org/10.22937/IJCSNS.2022.22.4.95>

21. Habelko Olena, Bozhko Natalia, Gavrysh Iryna, Khltobina Oleksandra, Necheporuk Yana Characteristics of the Influence of Digital Technologies on the System of Learning a Foreign Language. *Ingenierie des Systemes d'Information*, Vol. 27, No 5. 2022. P. 835-841. <https://doi.org/10.18280/isi.270518>

Додаток Т

*Наукові публікації, які додатково відображають наукові
результати докторської дисертації*

1. II Міжнародна науково-практична конференція «Dynamics of the development of world science» (Vancouver, Canada, October 23–25, 2019). Форма участі – заочна участь, публікація на тему: «Англійська мова – мова авіації».

2. IX Міжнародної науково-практичної конференції «Perspectives of World Science and Education» (Osaca, Japan, May 20-22, 2020). Форма участі – заочна участь, публікація на тему: «Історичний нарис авіаційних освітніх закладів часів СРСР».

3. V Міжнародної науково-практичної конференції «Science, Society, Education: Topical Issues and Development Prospects». (Харків, Україна, квітень 12–14, 2020) Форма участі – заочна участь, публікація на тему: «Сучасні освітні умови іншомовної підготовки спеціалістів авіаційної галузі»

4. VI Міжнародної науково-практичної конференції «Science, Society, Education: Topical Issues and Development Prospects» (Харків, Україна, травень 10-12, 2020). Форма участі – заочна участь, публікація на тему: «Нормативна база професійно-технічної та вищої освіти СРСР кінця XX століття»

5. X Міжнародної науково-практичної конференції «Modern Science: Problems and Innovations» (Stockholm, Sweden, December 13-15, 2020). Форма участі – заочна участь, публікація на тему: «Соціально-історичні передумови розвитку іншомовної професійної підготовки в цивільній авіації Радянського Союзу».

6. VIII Міжнародної науково-практичної конференції «Fundamental and Applied Research in the Modern World» (Boston, USA, March 17–19, 2021). Форма участі – заочна участь, публікація на тему: «Передумови вступу Радянського союзу до міжнародної організації цивільної авіації».

7. Регіональна науково-практична інтернет-конференція «Український учитель: в контексті глобалізаційних процесів» (Кропивницький, Україна, 20 травня 2021). Форма участі – заочна участь, публікація на тему: «Щодо забезпечення ефективної професійної діяльності викладачів льотних закладів вищої освіти».

8. X Міжнародної науково-практичної конференції «European Scientific Discussions» (Rome, Italy, August 15-17, 2021). Форма участі – заочна участь, публікація на тему: «Стандартизація вимог щодо рівня володіння іноземною мовою та їх місце в авіаційних закладах освіти».

9. VIII Міжнародна науково-практична конференція «Results of Modern Scientific Research and Development» (Madrid, Spaine, October 17–19, 2021). Форма участі – заочна участь, публікація на тему: «Щодо методів ефективного оцінювання рівня володіння авіаційною англійською мовою».

10. I Міжнародна науково-практична конференція «Recent Advances in Scientific World» (Monterrey, Mexico, December 18-19, 2021). Форма участі – заочна участь, публікація на тему: «Провідні тенденції розвитку навчально-методичного процесу навчання усного мовлення в льотних навчальних закладах України у 1960-х роках».

11. X Міжнародна науково-практична конференція «International Scientific Innovations in Human Life» (Manchester, the United Kingdom, April 13–15, 2022). Форма участі – заочна участь, публікація на тему: «Щодо методології дослідження процесу іншомовної підготовки в історії професійної освіти у льотних навчальних закладах».

12. X Міжнародна науково-практична конференція «Innovations and Prospects of World Science» (Canada, Vancouver, May 25–27, 2022). Форма участі – заочна участь, публікація на тему: «Здобутки та перспективи розвитку діджиталізації професійної освіти в Україні».

13. X Міжнародна науково-практична конференція «Modern Science: Innovations and Prospects» (Stockholm, Sweden, June 25–27, 2022). Форма

участі – заочна участь, публікація на тему: «Історичні маркери іншомовної підготовки у вітчизняних льотних закладах освіти середини ХХ століття».

14. XII Міжнародна науково-практична конференція «Science, Innovations and Education: Problems and Prospects» (Tokio, Japan, June 28–30 2022). Форма участі – заочна участь, публікація на тему: «Кореляція державних освітніх вимог з професійною іншомовною підготовкою сучасного авіаційного фахівця».

15. XIII Міжнародна науково-практична конференція «*Modern Scientific Research: Achievements, Innovations and Prospects*» (Berlin, Germany, June 19–21 2022). Форма участі – заочна участь, публікація на тему: «Принципові основи викладання авіаційної англійської мови в Україні наприкінці ХХ століття».

Навчально-методичний посібник:

16. Нечепорук Я.С. Англomовна підготовка авіафахівців у закладах вищої освіти України. Навчально-методичний посібник. Дніпро: Середняк Т. К., 2022. 140 с. ISBN 978-617-8111-54-0

**Довідки про впровадження результатів
дисертаційного дослідження**

**МВС УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ
ЛЬОТНИЙ КОЛЕДЖ**
вул. Перемоги, 17/6, м. Кременчук, 39605
тел./факс (0536) 75-82-54
E-mail: klk.univd@gmail.com

09 серпня 2022 № 3/961
На № _____

ДОВІДКА

**про апробацію і впровадження результатів дисертаційного дослідження
здобувачем наукового ступеня доктора педагогічних наук за спеціальністю
13.00.01 – загальна педагогіка та історія педагогіки
Нечепорук Яни Сергіївни
на тему: «Іншомовна підготовка в історії розвитку вітчизняної
професійної освіти у льотних навчальних закладах України
(друга половина ХХ – початок ХХІ століття)»**

Видана Нечепорук Яні Сергіївни, в тому, що матеріали її дослідження впроваджені в освітній процес Кременчуцького льотного коледжу Харківського національного університету протягом 2020-2021 навчального року.

Дослідження характеризується помітною новизною, адже вводить у науковий обіг нові та маловідомі факти процесу професійної іншомовної підготовки курсантів в льотних закладах України. Метою впровадження була спроба за допомогою ретроспективного аналізу іншомовної підготовки у вітчизняних авіаційних навчальних закладах України, визначити сучасні недоліки процесу іншомовної підготовки та уникати їх під час викладання професійної англійської мови для авіаційних фахівців.

Під час апробаційного періоду використовувались офіційні документи зазначеного періоду, зокрема закони та постанови, що стосувались процесу професійної іншомовної підготовки. Протягом періоду впровадження дослідження став помітним факт, що викладачі та курсанти прагнуть остаточно звільнитись від радянських застарілих і неефективних методів професійної іншомовної підготовки в льотних закладах України і додержуватись

міжнародних рекомендацій та стандартів ІКАО у сфері вивчення авіаційної англійської мови.

2

Наукові положення, новий фактологічний матеріал й висновки наукової роботи Нечепорук Яни Сергіївни оцінені як позитивні і можуть бути рекомендовані авіаційним навчальним закладам різного рівня.

Директор коледжу



Руслан ЯКОВЛЄВ



**ЛЬОТНА АКАДЕМІЯ
НАЦІОНАЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО УНІВЕРСИТЕТУ**

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

25005, Кіровоградська область, м.Кропивницький, Фортечний район,
вул. Добровольського 1, Код ЄДРПОУ: 37939527,
Тел./факс. (0522) 34 40 10, E-mail: office@klanau.kr.ua
Р/р: UA1882011720343111001200081124 в ДКСУ м.Київ МФО 82172

2 № 11.08.2022р.

на № _____ від _____

Довідка

**про апробацію і впровадження результатів дисертаційного дослідження
здобувачем наукового ступеня доктора педагогічних наук за спеціальністю
13.00.01 – загальна педагогіка та історія педагогіки**

Нечепорук Яни Сергіївни

на тему: «Іншомовна підготовка в історії розвитку вітчизняної
професійної освіти у льотних навчальних закладах України
(друга половина ХХ – початок ХХІ століття)»

Кіровоградське льотне училище впродовж 2020-2021 років здійснювало апробацію та впровадження результатів дисертаційного дослідження Нечепорук Я.С. з теми: «Іншомовна підготовка в історії розвитку вітчизняної професійної освіти у льотних навчальних закладах України (друга половина ХХ – початок ХХІ століття)».

Авіаційна англійська мова відіграватиме життєво важливу роль у ефективному відновленні галузі цивільної авіації. Це особливо буде актуальним і помітним в процесі початкової льотної підготовки, де присутні певні перешкоди: з одного боку, для більшості майбутніх пілотів у світі англійська мова не є рідною, а з іншого боку, більшість ресурсів та шкіл льотної підготовки діють лише в англійськомовному середовищі. Дисертаційне дослідження розкриває особливості іншомовної підготовки в історії розвитку вітчизняної професійної освіти у льотних навчальних закладах України.

Матеріали та висновки дослідження Нечепорук Я.С. використовувались під час читання курсів «Початкова підготовка з англійської мови для льотного складу до виконання польотів на міжнародних повітряних лініях» та «Періодична підготовка з англійської мови для льотного складу до виконання польотів на міжнародних повітряних лініях».

Практичне впровадження результатів дисертаційної роботи Нечепорук Я.С. дає підстави зробити висновок про те, що обґрунтовані автором теоретичні і методичні рекомендації щодо іншомовної підготовки авіаційних спеціалістів сприяють успішному вирішенню актуальних завдань у процесі викладання авіаційної англійської мови.

Начальник КЛУ



О. Ю. Карауш



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

ВІДОКРЕМЛЕНИЙ СТРУКТУРНИЙ ПІДРОЗДІЛ

«СЛОВ'ЯНСЬКИЙ ФАХОВИЙ КОЛЕДЖ НАЦІОНАЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО
УНІВЕРСИТЕТУ»

вул. Центральна, 27, м. Слов'янськ, Донецька область, 84122, тел. (факс) (06262) 2-89-72
E-mail sknau@ukr.net, код ЄДРПОУ 36309003

№379 від 15.08.2022

Довідка

**про апробацію і впровадження результатів дисертаційного дослідження
здобувачем наукового ступеня доктора педагогічних наук за спеціальністю
13.00.01 – загальна педагогіка та історія педагогіки**

Нечепорук Яни Сергіївни

на тему: «Іншомовна підготовка в історії розвитку вітчизняної
професійної освіти у льотних навчальних закладах України
(друга половина XX – початок XXI століття)»

Ця довідка засвідчує факт здійснення апробації та впровадження результатів наукового дослідження Нечепорук Яни Сергіївни на тему: «Іншомовна підготовка в історії розвитку вітчизняної професійної освіти у льотних навчальних закладах України (друга половина XX – початок XXI століття)» у Слов'янському коледжі Національного авіаційного університету впродовж 2020-2021 років.

Питання якісної професійної підготовки авіаційного персоналу було і залишається вкрай актуальним для авіаційної галузі. Наразі перед педагогами льотних навчальних закладів постає проблема не лише підготовки висококваліфікованого спеціаліста, але й формування у нього білінгвальних навичок і вмінь. Мається на увазі, що всі ті знання, які курсант засвоює протягом навчання в льотному навчальному закладі, він повинен вміти відтворювати іноземною мовою в подальшій професійній діяльності. Такі реалії ставлять перед науковцями певні завдання та виклики.

Науковий доробок Нечепорук Я.С. за допомогою історичного аналізу процесу іншомовної підготовки в льотних навчальних закладах України сприяє визначенню переваг та недоліків у сучасному процесі викладання авіаційної англійської мови та робить його більш ефективним. Матеріали та висновки дослідження Нечепорук Я.С. використовувались під час читання курсів «Іноземна мова» для спеціальностей «Технічне обслуговування повітряних суден і двигунів» та «Обслуговування пілотажно-навігаційних комплексів».

За результатами впровадження матеріалів роботи Нечепорук Я.С. сформульовано узагальнені висновки про доцільність використання результатів дослідження, адже протягом апробаційного періоду стало помітним підвищення рівня зацікавленості та вмотивованості курсантів під час вивчення професійної іноземної мови.

В.о. начальника коледжу

Тетяна ЛИСАК



**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
(НАУ)**

Проспект Любомира Гузара, 1, м. Київ, 03058, тел. (044) 497-51-51, факс: (044) 408-30-27
E-mail post@nau.edu.ua. Http://www.nau.edu.ua, код ЄДРПОУ 01132330
Система менеджменту якості університету сертифікована за ISO 9001:2015

17.08.2022 № 02/1114

На № _____ від _____

**Довідка
про апробацію і впровадження результатів дисертаційного дослідження
здобувачем наукового ступеня доктора педагогічних наук за
спеціальністю 13.00.01 – загальна педагогіка та історія педагогіки
Нечепорук Яни Сергіївни**

на тему: «Іншомовна підготовка в історії розвитку вітчизняної
професійної освіти у льотних навчальних закладах України
(друга половина ХХ – початок ХХІ століття)»

Видана Нечепорук Яні Сергіївни, в тому, що матеріали її дослідження на тему: «Іншомовна підготовка в історії розвитку вітчизняної професійної освіти у льотних навчальних закладах України (друга половина ХХ – початок ХХІ століття)» було впроваджено в освітній процес Національного авіаційного університету протягом 2020-2021 навчального року.

Дисертаційне дослідження мало на меті за допомогою історичного аналізу створити цілісне уявлення про процес іншомовної підготовки у льотних навчальних закладах України з середини ХХ до початку ХХІ століть. Науковий доробок характеризується помітною новизною, адже вводить у науковий обіг нові та маловідомі архівні дані, що стосувались особливостей викладання англійської мови для майбутніх авіаційних фахівців в льотних закладах України. У матеріалах дослідження наведено теоретичне узагальнення і проведено цілісний історичний аналіз зазначеної проблеми крізь призму історичних, соціальних та культурних складових процесу іншомовної професійної підготовки в льотних навчальних закладах України.

Матеріали та висновки дослідження Нечепорук Я.С. використовувались під час читання курсів «Іноземна мова», «Професійна англійська мова», «Основи авіації», що є в переліку обов'язкових навчальних дисциплін освітньо-професійної програми «Льотна експлуатація повітряних суден».

Протягом апробаційного періоду став помітним факт, що викладачі та курсанти прагнуть остаточно звільнитись від радянських застарілих і неефективних методів професійної іншомовної підготовки в льотних

048077



зкладах України і додержуватись міжнародних рекомендацій та стандартів ІКАО у сфері вивчення авіаційної англійської мови. Тому наукові положення, новий фактологічний матеріал й висновки наукової роботи Нечепорук Яни Сергіївни оцінені як позитивні і можуть бути рекомендовані авіаційним навчальним закладам різного рівня.

Проректор з наукової роботи



 Свген РОМАНЕНКО



**ЛЬОТНА АКАДЕМІЯ
НАЦІОНАЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО УНІВЕРСИТЕТУ
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**

Добровольського 1, м. Кропивницький, 25005, Код ЄДРПОУ: 37939527,
Тел./факс. (0522) 34 40 10, E-mail: office@klanau.kr.ua
Р/р: 35226237081124 в ДКСУ м. Київ МФО 820172

Льв. обл. універ. № *0108/мдн* на № _____ від _____

Довідка
про апробацію і впровадження результатів дисертаційного дослідження
здобувачем наукового ступеня доктора педагогічних наук за
спеціальністю 13.00.01 – загальна педагогіка та історія педагогіки
Нечепорук Яни Сергіївни
та тему: «Іншомовна підготовка в історії розвитку вітчизняної
професійної освіти у льотних навчальних закладах України
(друга половина ХХ – початок ХХІ століття)»

Льотна академія Національного авіаційного університету впродовж 2020-2021 років здійснювала апробацію та впровадження результатів дисертаційного дослідження Нечепорук Я.С. з теми: «Іншомовна підготовка в історії розвитку вітчизняної професійної освіти у льотних навчальних закладах України (друга половина ХХ – початок ХХІ століття). В Україні питання оволодіння іноземною мовою стало одним із найважливіших напрямів державної політики в галузі вищої професійної освіти. Підвищення якості іншомовної професійної підготовки в авіаційній галузі відповідно до міжнародних вимог потребує системного вивчення та історичного аналізу. У контексті пошуку оптимальних шляхів удосконалення вивчення іноземних мов у закладах вищої освіти авіаційного профілю актуальним є переосмислення історичного розвитку іншомовної підготовки.

У дисертаційному дослідженні розкривають особливості іншомовної підготовки в історії розвитку вітчизняної професійної освіти у льотних навчальних закладах України.

Матеріали та висновки дослідження Нечепорук Я.С. використовувались під час читання курсів «Іноземна мова», «Професійна англійська мова», «Основи авіації», що є в переліку обов'язкових навчальних дисциплін освітньо-професійної програми «Льотна експлуатація повітряних суден».

За результатами впровадження матеріалів роботи Нечепорук Я.С. сформульовано узагальнені висновки про доцільність використання результатів дослідження, адже протягом апробаційного періоду стало помітним підвищення рівня зацікавленості та вмотивованості курсантів під час вивчення професійної іноземної мови (авіаційної).

Заст. начальника академії
з навчальної, науково-методичної та
виховної роботи



М.Ю. Сорока



Вих. №686/9 «30» 08 2022р.

Довідка
про апробацію і впровадження результатів дисертаційного дослідження
здобувачем наукового ступеня доктора педагогічних наук за
спеціальністю 13.00.01 – загальна педагогіка та історія педагогіки

Нечепорук Яни Сергіївни

на тему: «Іншомовна підготовка в історії розвитку вітчизняної професійної освіти у льотних навчальних закладах України (друга половина ХХ – початок ХХІ століття)»

Ця довідка засвідчує факт використання матеріалів дисертаційного дослідження Нечепорук Яни Сергіївни на тему: «Іншомовна підготовка в історії розвитку вітчизняної професійної освіти у льотних навчальних закладах України (друга половина ХХ – початок ХХІ століття)» впродовж 2020-2021 років в процесі іншомовної підготовки авіаційних фахівців у МААК «УРГА».

У дисертаційному дослідженні вдало поєднується історичний аналіз вітчизняної іншомовної підготовки в льотних навчальних закладах та характеристика провідних міжнародних практик із вивчення авіаційної англійської мови. Одним із запропонованих автором ефективних шляхів процесу іншомовної підготовки авіаційних фахівців є співпраця авіаційного експерта з викладачем авіаційної англійської мови, адже створення актуального та ефективного навчального матеріалу потребує як досвіду у викладанні мови так і чіткого розуміння авіаційного контексту.

Впровадження результатів у спецкурси авіаційної англійської мови навчального центру авіакомпанії дало певні здобутки і сприяло підвищенню рівня мотивації слухачів: ознайомлення з архівними документами, що стосувались вивчення іноземної мови у вітчизняних льотних закладах та огляд сучасних діджитал-платформ для дистанційного вивчення авіаційної англійської мови.

Проведена робота дає можливість зробити висновок, що дисертаційне дослідження Нечепорук Я.С. є актуальним, а його результати доцільно впровадити в освітній процес навчально-льотних центрів та льотних навчальних закладів України.

Генеральний директор
МААК «УРГА»



Олександр ГАЛІНСЬКИЙ