

**КЛАЧИНЬСЬКИ РОБЕРТ.** *Політика Російської Федерації стосовно пострадянських країн Центральної Азії.*

*У статті розкрито Політику Російської Федерації стосовно пострадянських країн Центральної Азії. Особливу увагу приділено питанням відносин між Росією і Казахстаном, Таджикистаном, Киргизією, Туркменістаном і Узбекистаном.*

**Ключові слова:** *політика Російської Федерації, країни Центральної Азії.*

**KLACHIN'SKI ROBERT.** *Policy of Russian Federation in relation to the postsovetskim countries of Central Asia.*

*In the article policy of Russian Federation is exposed in relation to the postsovetskim countries of Central Asia. The special attention is spared the questions of relations between Russia and Kazakhstan, Tadjikistan, Kirghizia, Turkmenistan and Uzbekistan.*

**Keywords:** *policy of Russian Federation, countries of Central Asia.*

УДК 621.396.933(075)

**Кміта Є. В.**  
**Навчально-сертифікаційний центр Украероруху**

## **МЕТОДИЧНА СИСТЕМА ПІДВИЩЕННЯ КВАЛІФІКАЦІЇ ДИСПЕТЧЕРІВ УПРАВЛІННЯ ПОВІТРЯНИМ РУХОМ ЯК СКЛАДОВА РОЗВИТКУ ЇХ ПРОФЕСІЙНОЇ КОМУНІКАТИВНОЇ КОМПЕТЕНТНОСТІ У КАНАДІ**

*У статті розглядається методична система підвищення кваліфікації диспетчерів управління повітряним рухом як складова розвитку їх професійної комунікативної компетентності в Канаді. Описані основні компоненти вищевказаної системи: принципи, методи, зміст тощо.*

**Ключові слова:** *методична система, принципи, методи, професійна комунікативна компетентність, Канада, Додаток ІКАО, заклади підготовки.*

У 1998 році Асамблея ІКАО, беручи до уваги декілька авіаційних пригод та аварійних ситуацій, коли володіння мовою пілотом та диспетчером КНР було їх причиною або їм сприяло, сформулювала Рішення Асамблеї А32-16, за яким Рада ІКАО була змушена запропонувати Аеронавігаційній комісії вирішити, передусім, питання володіння англійською мовою та завершити завдання посилення відповідних положень Додатку 1 – *Видача свідоцтв авіаційному персоналу* та Додатку 10 – *Авіаційний електрозв'язок*, з метою зобов'язати Держави-учасниці вжити заходів для гарантії того, що персонал управління повітряним рухом та льотні екіпажі, задіяні у виконанні польотів у повітряному просторі, в якому вимагається використання англійської мови, були спеціалістами у веденні та розумінні радіотелефонного зв'язку англійською мовою [1].

Згодом Аеронавігаційна комісія створила Дослідницьку групу з професійних вимог стосовно володіння англійською мовою (PRICESG) для допомоги Секретаріату у повному перегляді існуючих положень, які стосуються усіх аспектів голосового зв'язку "повітря-земля" та "земля-земля" і у розробці нових положень у міру необхідності. У березні 2003 року Рада прийняла поправки до Додатку 1, Додатку 6 – *Експлуатація повітряного судна*. Додаток 10, Додаток 11 – *Обслуговування повітряного руху*, та *Правила аеронавігаційного обслуговування – Організація повітряного руху* (PANS-ATM, Doc 4444) стосовно володіння мовою у міжнародній цивільній авіації [1].

Для підтримки зусиль Держав у виконанні посиленних положень щодо володіння мовою необхідними стали розробка та видання керівних матеріалів, що складають повну інформацію з ряду аспектів, пов'язаних з навчанням володінню мовою та тестуванням. У той час, як Вимоги ІКАО щодо володіння мовою були розроблені для використання при оцінюванні володіння мовою для всіх мов, які використовуються при радіотелефонному зв'язку, а не тільки для англійської мови, багато уваги цього керівництва приділяється питанням навчання англійської мови, оскільки це галузь, у якій більшість держав та експлуатантів повітряних суден потребують спеціального керівництва. Проте, принципи значною мірою поширюються і на інші програми навчання мови [1].

При цьому удосконалення професійної комунікативної компетентності в Канаді повинні проходити разом носії і не носії мови, при цьому:

а) держави повинні гарантувати, що їх використання авіаційної англійської мови та фразеології максимально наближається до стандартної фразеології ІКАО;

б) пілоти та диспетчери повинні усвідомлювати природну небезпеку міжкультурного зв'язку;

в) носії мови та інші професійні користувачі англійської мови повинні утримуватись від використання ідіом, розмовних слів та інших жаргонізмів при радіозв'язку та повинні регулювати швидкість передачі;

г) носії мови повинні гарантувати, що їхній варіант англійської мови зрозумілий міжнародній авіаційній спільноті;

е) проста розмовна мова повинна бути точною, ясною та недвозначною;

ф) організації, авіакомпанії чи навчальні центри, які використовують англійську мову, можуть мати бажання дізнатися, як вони можуть забезпечити економічні можливості вивчення англійської мови для кодування дольових партнерів та інші авіакомпанії за мінімальною собівартістю [1].

У канадських закладах професійної підготовки розуміють, що:

– навчання мови – це професійна діяльність, яка вимагає спеціальної підготовки і, крім того, відрізняється від іншої навчальної діяльності через унікальну природу вивчення мови: складна суміш уміння, знання та культурного розуміння, яка комбінує фізичні складові з розумовими та комунікативними процесами;

– завдання уроків навчання мови або розробки відповідних мовних навчальних матеріалів повинне виконуватись спеціалістами з навчання мови та методистами;

– льотні екіпажі та диспетчери повинні володіти фразеологією, але навчання авіаційної англійської мови не повинне обмежуватись фразеологією;

– володіння мовою – це складна взаємодія знання, умінь та компетенції, яка вимагає набагато більше, ніж запам'ятовування словникових одиниць;

– на процес вивчення мови впливають багато факторів. Важко передбачити, скільки часу кожна конкретна особа потребуватиме для досягнення робочого рівня володіння 4 ІКАО; за приблизними підрахунками потрібно 100-200 навчальних годин для помірного покращення. Ця кількість може бути меншою через застосування спеціальних уроків, які зосереджуються тільки на говорінні або аудіюванні;

– у вивченні мови немає найкоротших шляхів. Завжди потрібні час, стимул та значні зусилля;

– суворе дотримання стандартів, встановлених рядом професійних асоціацій, що навчають мови – найкраща гарантія ефективних програм [1].

**Основні принципи професійної підготовки, пов'язаної з розвитком професійної комунікативної компетентності авіадиспетчерів**

#### *Підбір змісту курсу*

Для професіоналів у сфері авіації мовна інструкція, що базується на змісті, є найбільш відповідним та більш ефективним і продуктивним підходом. Слід чітко пояснити, що такі курси не замінюють мовний досвід. Тижні, витрачені на запам'ятовування слів або фраз, не готують слухачів для розуміння всього того, що вони можуть почути. Вивчати мову – це не лише вивчати, як сказати що-небудь, але й розуміти те, що чуєш [1].

#### **Очікуваний прогрес навчання слухача**

Дуже важливо, щоб спонсори та менеджери програм мали реалістичне відчуття того, що вважається звичайним прогресом у вивченні мови. Слід зазначити, що будь-яке керівництво щодо очікуваного прогресу може буде лише дуже загальним, оскільки прогрес слухача підпадає під вплив низки факторів і буде суто індивідуальним. Вивчення та розвиток знань про мову – це комплексна взаємодія низки факторів, що поєднує в собі академічне

лінгвістичне знання, культурну інформацію, а також комунікативні навички. Деякі з факторів, які впливають на рівень та розвиток знань про мову, включають таке:

*Оточення.* Одним з головних факторів, які впливають на прогрес у вивченні мови, є оточення. Якщо детальніше, то у дослідженні говориться, що вивчення мови методом „занурення”, або в середовищі цільової мови, є більш ефективним, ніж вивчення мови в ізольованому середовищі, тобто вчити англійську в англomовній країні – це ефективно.

*Час.* Час, витрачений на вивчення завдань, має очевидний вплив. Чим більше часу особи занурені у діяльність, пов'язану з вивченням мови, тим швидше вони оволодівають мовними навичками.

*Особистість.* Хоча неможливо узагальнити вплив особистості на вивчення мови, факти говорять, що певні особисті характерні риси, які допомагають процесу підготовки, можуть збільшити успіх людини, наприклад, не боятися здаватися нерозумною та бажання ризикувати.

*Стиль слухача.* Дослідники дійшли висновку, що студенти різняться за стилями навчання, яким вони надають перевагу і досягають більших успіхів, якщо вжита методологія збігається з улюбленим стилем. Завдяки програмам можна досягти цього шляхом пропонування набору навчальних опцій, наприклад, керованих комп'ютером доступних програм, навчання в класі, рольових ігор та тренажерів.

*Перша мовна грамотність та освітня база.* Ступінь грамотності студентів вивчаючих стосовно своєї першої мови впливатиме на стиль слухача та ступінь, до якої матеріали в класі допоможуть або уповільнять навчання.

*Мотивація.* Студенти, що вивчають мову з притаманною (внутрішньою) мотивацією можуть вивчати більш ефективно, ніж студенти, на яких впливають суто зовнішні мотивуючі фактори [1].

### **Врахування часу на підготовку**

Зрозуміло, що враховуючи велику кількість факторів, які впливають на вивчення мови, неможливо передбачити з точністю, скільки часу може потребувати одна особа. Проте, деякі основні підказки можна почерпнути з дослідження та практичного досвіду. Повний рік інтенсивного вивчення мови дорівнюватиме приблизно від 1 000 до 1 400 годин навчання [1].

Згідно з вимогами національних нормативних документів та регулятивних вимог Євроконтролю щодо сертифікації персоналу з організації повітряного руху, провайдери ОПР повинні забезпечити проведення курсів за програмою підтримання / відновлення кваліфікації диспетчерів управління повітряним рухом. Такі курси призначені для підтримання або підвищення кваліфікації диспетчерів УПР. При цьому диспетчерський склад проходить ці курси за програмами, що відповідають

його рейтингу: аеродромне диспетчерське обслуговування (TWR), диспетчерське обслуговування підходу (APP, APS), районне диспетчерське обслуговування (ACP, ACS) [2; 3].

**Метою курсів** є періодичне регулярне підтримання / відновлення раніше здобутих та надання додаткових знань, навиків та вмінь, потрібних для виконання функціональних обов'язків у конкретних умовах та підтвердження необхідного рівня професійної компетентності диспетчерів УПР, які мають рейтинги:

TWR (та/або APP APS)

APP та APStа/або ACP та ACS [2; 3].

### **Зміст підготовки**

Слухачі повинні знати:

– принципи дії, використання, можливості та обмеження обладнання, що використовується для обслуговування повітряного руху, принципи польоту, принципи експлуатації та функціонування ПС, силових установок та систем, характеристики ПС, що мають відношення до процесу ОПР;

– можливості та обмеження людини під час ОПР;

– авіаційну метеорологію, метеорологічну документацію та інформацію, причини виникнення та характеристики особливих явищ погоди, що впливають на виконання польотів та їх безпеку;

– принципи вимірювання рівнів польоту, принципи аеронавігації, принципи дії, обмеження і точність навігаційних систем та візуальних засобів, використання навігаційної інформації;

– інші правила, положення, інструкції та вказівки щодо діяльності диспетчера управління повітряного руху;

– *правила ведення радіотелефонного зв'язку та фразеологію радіообміну (штатні, поза штатні та аварійні ситуації)*, використання відповідної авіаційної документації, практичні методи забезпечення безпеки польотів [2; 3].

Також повинні вміти:

– грамотно застосувати в роботі теоретичні знання зі спеціальних дисциплін та правильно застосовувати положення нормативно-правових актів, що регламентують роботу диспетчерів УПР в частині прав, обов'язків та відповідальності, наданих рейтингами, робочими інструкціями.

– здійснювати диспетчерське обслуговування повітряного руху відповідно до чинного рейтингу (-ів);

– обмінюватись інформацією щодо руху ПС з суміжними секторами/робочими місцями;

– здійснювати координацію руху ПС та використання повітряного простору;

– задавати екіпажам повітряних суден режими, траєкторії, маршрути

польоту для зниження перед посадкою і набором висоти після зльоту, розраховувати та забезпечувати інтервали випуску, прийому, передавати диспетчерську інформацію і вказівки екіпажам ПС про порядок виконання польотів за заданим маршрутом;

- виконувати необхідні для ОПР розрахунки руху повітряних суден;

- приймати рішення про видачу вказівки (рекомендації) щодо повторного заходження на посадку;

- контролювати заходження на посадку за допомогою радіотехнічних засобів;

- видавати дозвіл на посадку, зліт, вхід в аеродромне коло польотів, зону (район) ОПР, площу маневрування, давати рекомендації екіпажам ПС щодо відходу до запасного аеродрому;

- вживати заходів щодо запобігання небезпечним зближенням повітряних суден;

- контролювати готовність зльотно-посадкової смуги до приймання повітряних суден;

- аналізувати повітряну і метеорологічну обстановку у своєму і суміжних районах (зонах), вживати заходів щодо запобігання входженню повітряних суден у зони небезпечних метеорологічних явищ;

- виконувати процедурний контроль за рухом повітряних суден;

- вести встановлену документацію;

- інформувати відповідні служби (згідно з установленим порядком) про рух повітряних суден [2; 3].

### **Методи розвитку професійної комунікативної компетентності диспетчерів УПР протягом підвищення їх кваліфікації в Канаді**

Одним з методів є метод Берлиця

У 1878 році було засновано компанію “Міжнародне суспільство шкіл Берлиця” (“The Berlitz School of Languages”). У тому ж році вийшла в світ перша книга професора Берлиця, що описує базові принципи нового методу, цикл навчання, метод “поступової побудови”. Це стало початком нової методики, в основу якої лягли такі принципи:

- насамперед, варто навчитися говорити, а вже потім опанувати навички читання й письма;

- лексику й граматику варто вивчати в природному розмовному контексті, у ході цікавої бесіди;

- викладачами можуть бути тільки носії мови;

- слухач бере активну участь у процесі навчання.

- рідна мова слухача не використовується при навчанні. Переклад повністю виключений із процесу викладання;

- остання умова – повне виключення перекладу рідною мовою, – це одна з головних відмітних рис, ізюминка “прямого методу” Максиміліана

Берлиця. Цей принцип у всіх школах Berlitz дотримується неухильно з багатьох причин [4].

По-перше, мета навчання – навчити, привчити слухача думати новою мовою. Якщо ж у процес навчання буде постійно “вклинюватися” рідна мова слухача, то вона стане опорою, неминучим проміжним кроком, без подолання якого неможливо буде заговорити новою мовою.

По-друге, постійне використання перекладу створює в слухача небезпечну ілюзію, що кожне слово й вислів рідної мови має точний еквівалент у новій мові, що насправді – рідкість. Видалення перекладу дає змогу забезпечити “прямий” доступ до слів і висловів нової мови.

По-третє, заходячи в аудиторію, слухачі відчувають, що, поринаючи в нову мову, вони потрапляють в інший світ, в інше культурне середовище.

На ранніх етапах навчання основне значення надається закріпленню базових структур. З введенням й закріпленням кожної граматичної структури формується база, що слугує трампліном для введення наступною структури, а та, у свою чергу, комбінується з наступною [4]. Це називається методом “поступової побудови”.

Цикл навчання за методикою Берлиця.

#### *Введення*

Це момент, коли слухач уперше зустрічається з новим поняттям. У більшості випадків, значення слова або вислова стає зрозуміло просто з контексту, у якому воно було використано. Коли введення проводиться правильно, коли новий вислов з’являється в правильному контексті, слухач самостійно, без допомоги перекладу, розуміє й запам’ятовує це нове поняття.

#### *Практика*

Як тільки слухач довідався значення нового поняття, викладач допомагає йому поглибити й закріпити ці знання. У рамках основної теми, розроблювальної на уроці, викладач ставить спеціальні питання для того, щоб “розговорити” учня й спровокувати його на використання нової лексики.

#### *Ініціатива слухача*

Під час цієї завершальної стадії учень бере на себе роль викладача, ставить свої питання, робить коротке узагальнення пройденого матеріалу. І найголовніше, вийшовши із класної кімнати, використовує нову мову в реальному житті.

#### *Коментарі*

Ця методика довела свою ефективність хоча б уже тим, що користується незмінною популярністю от уже більше ста двадцяти років. І насамперед те, що основні положення методики, які сьогодні нам здаються очевидними, а 120 років тому були досить сміливими, зовсім правильні. З тим, що постійний підрядковий переклад не просто ускладнює, а практично

унеможлиблює спілкування в нормальному темпі усного мовлення очевидно. Отже, його необхідно позбуватися. Кращий спосіб для цього – навіть не здобувати цієї звички!

Психологічна наука за останні десятиліття зробила гігантський ривок уперед. Сьогодні існують методи, що дають змогу домогтися засвоєння матеріалу значно більш ефективно, з меншими витратами часу, ніж старе добре мовне занурення в групі, підібраних за рівнем знання мови, а не за особливостями сприйняття слухачів [4].

Також відокремлюють такі методи надання підготовки слухачам:

- аудиторний;
- в межах кампаній;
- дистанційне навчання та навчання з партнерами [6].

### **Види підготовки**

Теоретична підготовка здійснюється шляхом проведення навчальних занять в групі, читання лекцій, надання консультацій, на яких інструктори (викладачі) знайомлять слухачів з новаціями, що відбулися за період від попередньої підготовки, а також консультують слухачів з питань, що належать до вихідного тестування [2; 3].

Практична підготовка поділяється на дотренажерну та тренажерну підготовку. Дотренажерна підготовка здійснюється перед проведенням тренажерних вправ та складається з брифінгу та контролю підготовки до тренажерних вправ.

Тренажерна підготовка здійснюється на диспетчерському тренажері під керівництвом диспетчерів-інструкторів з метою набуття, підтримки та вдосконалення практичних навиків слухачами щодо процедур диспетчерського обслуговування повітряного руху [2; 3].

Відзначимо, що в рамках цих видів підготовки також використовуються підготовка з використанням комп'ютера, аудиторна підготовка, тренажерна підготовка та підготовка на робочому місці.

### **Оцінювання розвитку професійної комунікативної компетентності шляхом мовного тестування**

Метою оцінювання є відповідність мовним стандартам ICAO (4-ий робочий рівень). Використовуються тести для оцінювання володіння авіаційною англійською мовою. При цьому оцінюються вимова, структура, вокабуляр, темп, розуміння та мовна взаємодія [5].

Отже, у канадських закладах професійної підготовки розуміють, що навчання мови – це особлива професійна діяльність, яка визначається унікальною природою вивчення мови, при цьому її результатом повинна виступати складна суміш уміння, знання та культурного розуміння, яка комбінує фізичні складові з розумовими та комунікативними процесами.



**Використана література:**

1. Керівництво з впровадження вимог ІКАО до володіння мовою Doc. 9835 AN/453 – 1-е вид. – 2004. – 122 с.
2. Збірник програм підтримання/відновлення кваліфікації диспетчерів управління повітряним рухом (*ATCO refresher training programmes*) – Вид. 1.0- 2008
3. Guidelines for Refresher training for air traffic controllers. – Ed.1 – 2003 – 24 p.
4. [Електронний ресурс] / Режим доступу : <http://filolingvia.com/publ/40-1-0-17>
5. [Електронний ресурс] / Режим доступу : <http://www.iata.org/training/courses/Pages/aviation-english-assessment-taph13.aspx>
6. [Електронний ресурс] / Режим доступу : <http://www.iata.org/training/delivery/Pages/index.aspx>

**КМИТА Е. В. Методическая система повышения квалификации диспетчеров управления воздушным движением как составляющая развития их профессиональной коммуникативной компетентности в Канаде.**

*В данной статье рассматривается методическая система повышения квалификации диспетчеров управления воздушным движением как составляющая развития их профессиональной коммуникативной компетентности в Канаде. Описаны основные компоненты вышеуказанной системы: принципы, методы, содержание и т.п.*

**Ключевые слова:** методическая система, принципы, методы, профессиональная коммуникативная компетентность, Канада, Приложения ИКАО, заведения подготовки.

**КМИТА Е. V. The methodical system of air traffic controllers refresher training as a part of the development of their professional communicative competence in Canada.**

*The methodical system of air traffic controllers refresher training as a part of the development of their professional communicative competence in Canada is described in this article. The main elements of mentioned above system such as principles, methods, plot etc. are defined too.*

**Keywords:** methodical system, principles, methods, professional communicative competence, Canada, ICAO Annexes, training centers.

УДК 378.091.12:669-051

**Коваль В. М.  
Запорізький національний університет**

**ПРОФЕСІОГРАМА МАЙБУТНЬОГО ІНЖЕНЕРА-МЕТАЛУРГА  
В КОНТЕКСТІ ОСОБЛИВОСТЕЙ УПРАВЛІННЯ  
МЕТАЛУРГІЙНИМ ВИРОБНИЦТВОМ**

*Охарактеризовано професіограму майбутнього інженера-металурга в контексті сучасних умов управління металургійним виробництвом. Обґрунтовано, що професіограма має стати методологічним підґрунтям для розробки програм підготовки висококваліфікованих інженерів-металургів. Доведено, що компоненти професіограми мають прямий зв'язок з дійсними умовами управління металургійним виробництвом. Ці умови висувають вимоги не тільки до фахових, а й до управлінських компетенцій майбутнього інженера-металурга. Конкретизовано специфіку та перелік первинних посад, які може займати інженер-металург на виробництві. Пояснено, що відповідальність за готовність молодого спеціаліста у сфері*