5. *Feldman D. H.* Beyond universals in cognitive development [Text] / D. H. Feldman. – Norwood, NJ: Ablex, 1994. – 232 p.
6. *Feldhusen J. F.* How to identify and develop special talents [Text] / J. F. Feldhusen // Educational Leadership. – 1996. – Vol. 53. – № 5. – P. 66-69.
7. *Gagne F.* Giftedness and talent: Reexamining a reexamination of the definitions [Text] / Gagne F. // Gifted Child Quarterly. – 1985. – Vol. 29. – № 3. – P. 103-112.
8. *Gallagher J. J.* Editorial: The gifted: A term with surplus meaning. / J. J. Gallagher [Text] // Journal for the Education of the Gifted. – 1991. – Vol. 14. – № 4. – P. 353-365.
9. *Gross M.* Radical acceleration in Australia : Terence Tao [Text] / M. Gross // Gifted Child Today. – 1986. – Vol. 9. – № 4. – P. 2-11.
10. *Marland S. P.* Education of the gifted and talented [Text] / S. P. Marland. –Washington, DC : U.S. Government Printing Office, 1972. – Volume 1 : A report of the Congress of the United States by the U.S. Commissioner of Education. – 1972. – 126 p.
11. *Morelock M. J.* On the nature of giftedness and talent : Imposing order on chaos [Text] / M. J. Morelock // Roeper Review. – 1996. – Vol. 19. – № 1. – P. 4-12.
12. *Sternberg R. J., Davidson J. E.* Conceptions of giftedness [Text] / R. J. Sternberg, J. E. Davidson – Cambridge, 2005. – 480 p.
13. *Wilson P.* Challenges and changes in policy and thinking in gifted education in Australia [Text] / P. Wilson. – Melbourne : Hawker-Brownlow, 1996. – 100 p.
14. *Wyndham H. S.* Class grouping in the primary school [Text] / H. S. Wyndham. – Melbourne : Melbourne University Press, 1932. – 138 p.

Кириченко С. В. Исторические и педагогические условия развития образования одаренных детей в Австралии.

Освещена история становления системы образования Австралии. Исследуются предпосылки, которые привели к разработке проблемы образования одаренных детей в Австралии в начале XXI в. Анализируются факторы, которые способствовали развитию одаренности и талантов в разных сферах деятельности.

***Ключевые слова**: одаренность, талант, образование, школьная программа.*

Kyrychenko S. V. Historical and pedagogical condition of development of gifted child in Australia.

The history of formation of the education system of Australia is highlighted. Preconditions that led to development of the problem of gifted children education in Australia at the beginning of the XXI century are investigated. The factors that contributed to the development of giftedness and talent in various areas are analyzed.

***Keywords**: gift, talent, education, school curriculum.*

УДК 621.396.933(075)

Кміта Є. В.
Навчально-сертифікаційний центр Украероруху

ФОРМУВАННЯ ТА РОЗВИТОК ІНШОМОВНОЇ КОМПЕТЕНТНОСТІ АВІАДИСПЕТЧЕРІВ В ГЕРМАНІЇ (Пункт організації повітряного руху Маастрихта)

У статті розглядаються методологічні аспекти іншомовної підготовки авіадиспетчерів в Германії. Розглянуті теоретична підготовка, тренажерна підготовка та підготовка на робочих місцях.

Ключові слова: *диспетчери управління повітряним рухом, іншомовна компетентність, формування та розвиток, Германія*

На даний момент вивчення авіаційної англійської мови, яка є законною мовою радіообміну "екіпаж повітряного судна – диспетчер управління повітряним рухом", характеризується відсутністю у диспетчерів базових знань загальної англійської мови, що у різних нестандартних ситуаціях призводить до "переходу" на рідну мову (даний факт має місце на міжнародних повітряних трасах). Розглядаючи особливості підготовки в Германії, ми намагаємося зрозуміти яким чином німецькі викладачі та інструктори "борються" з даною проблемою.

З 1972 року організація ЄВРОКОНТРОЛЬ надає послуги з контролю повітряного руху у верхньому повітряного просторі в одному з найбільш завантажених регіонів Європи.

Центр управління верхнім повітряним простором зони Maastricht використовує одну з найбільш вдосконалених систем обробки даних управління повітряним рухом в мирі. В той же час, продуктивність диспетчерів Maastricht є однією з щонайвищих в Європі – чітке підтвердження того, що інвестиції в учбові і сучасні системи повністю окупляться у формі переваг для замовників і партнерів.

Міжнародна загальноприйнята мова управління повітряним рухом є англійська. Тести відбору протягом усього процесу набору майбутніх авіадиспетчерів проводяться англійською мовою. Весь процес навчання проводиться англійською мовою. При роботі на робочому місці головною мовою, якою вони будуть користуватися, є англійська. Отже рівень англійської мови кандидата, повинен відповідати необхідному рівню майстерності від самого початку або ви навіть не будете допущені до відбіркових тестів.

Навчання диспетчера в Німеччині, підрозділяється на 3 фази:

– Перша фаза підготовки – (11 тижнів) проходить в Люксембурзі;

– Друга фаза підготовки – (23 тижні) – має місце в Люксембурзі;

– Третя фаза підготовки – (56 тижнів) проходить в Maastricht (див. рис. 1).

При успішному завершенні останньої фази підготовки слухач буде вважатися компетентним і правомочним диспетчером повітряного руху, який є уповноваженим надавати послуги з управління повітряним рухом рейсам в повітряному просторі, за яке Maastricht UAC є відповідальним. Це призначення діє протягом невизначеного терміну. Спочатку він відразу буде мати статус "Просунутий диспетчер-стажер повітряного руху". Після отримання іншого необхідного підтвердження, він буде назначений диспетчером повітряного руху.

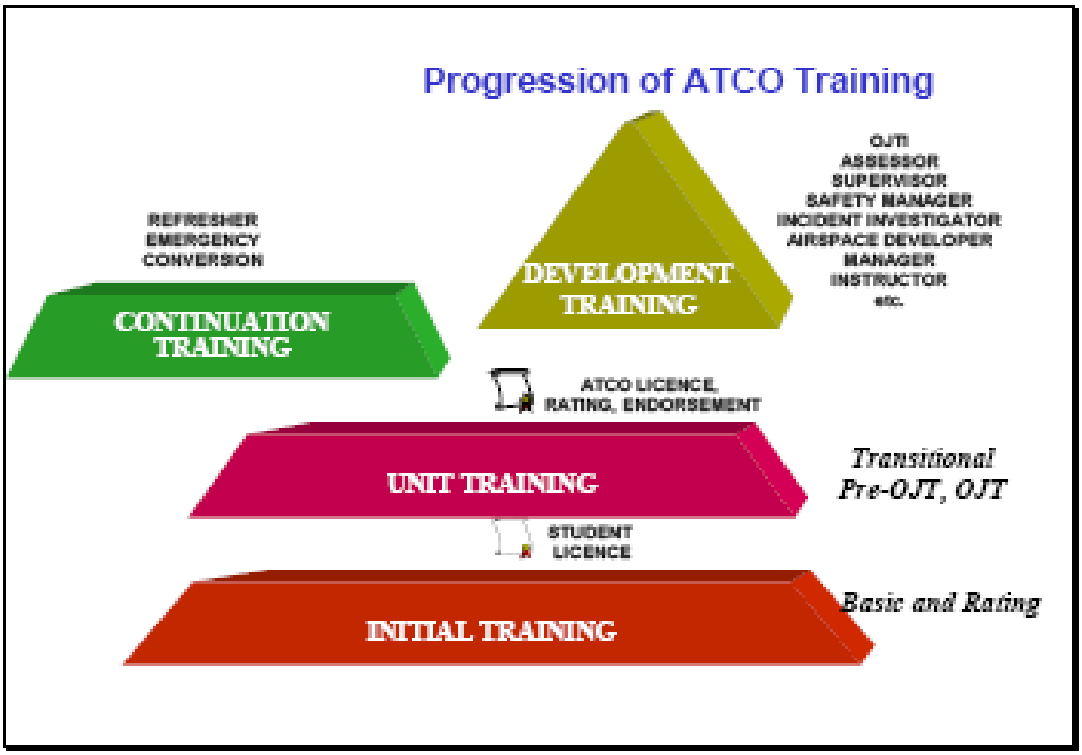

Рис. 1. Процес підготовки диспетчера управління повітряним рухом

Методологія підготовки диспетчерів, яка необхідна для розробки стратегії підготовки, заснована на відповідях до наступних питань:

• Чим є відносини між змістом, слухачем і інструктором? (метод підготовки)

• Які медіа використовуються, щоб передавати учбове повідомлення? (Медіа)

• Темп підготовки є вільним або обмеженим або у реальному часі? (темп підготовки)

• Підготовка є індивідуальною або в групі? (режим проведення)

Щоб використовувати методологію розробник підготовки відразу пробуватиме знайти відповідний вид учбової події в межах існуючого списку. Якщо не знайде, то потрібно надати можливості, що такий же тип міг використовуватися з місцевою іншою назвою: чотири параметри повинні допомогти визначити його.

Якщо це не такий випадок, то додатковий вид учбової події потрібно описати вищевказаними чотирма параметрами.

ВИМОГИ

Претенденти повинні:

– бути громадянами держав-членів організації ЄВРОКОНТРОЛЬ;

– мати посвідчення середньої освіти, яке показує, що вони успішно завершили навчання на просунутому рівні;

– мати добрі навички розмовної та письмової англійської мови. Знання

інших Європейських мов є дуже значною перевагою;

– відповідати медичним вимогам до психологічного, фізичного тощо, стану, необхідного для виконання обов'язків диспетчера;

– мати вік менш ніж 25 років від народження тощо.

Процедура відбору проходить в декількох фазах. Результат кожної фази береться до уваги, щоб вирішити, чи може кандидат переходити до наступної. Очевидно, процедура підлягає безперервному огляду і поліпшенню. На даний час існують 3 фази процедури відбору.

Перша фаза націлюється на вимірювання основних навичок англійської мови, розумової арифметики, ухвалення рішень, логічного міркування, працюючої пам'яті, візуального сприйняття, уваги і просторової орієнтації.

Друга фаза визначає, чи може кандидат застосувати ці навички в робочих умовах, тобто здатність виконання множинних задач, до підготовки, співпраці, і управління стресом, і анкета особистості.

Інтерв'ю, яке проводиться діючими диспетчерами, психологами і експертами з учбових і людських ресурсів завершить повні спостереження у фазі 3. Мета проведення інтерв'ю – випробувати кандидата абу його мотивацію стати Диспетчером повітряного руху (ATCO). Проведене інтерв'ю остаточно оцінює гідність на базі професійної мотивації, загальної мотивації, кооперації, опору стресу, і майстерності взаємодії. Якщо кандидат успішно пройде цю фазу, то потрібно ще буде пройти медкомісію до початку курсу, для якого він був відібраний.

Підготовка до процедури відбору

Для людей важливо знайти інформацію про управління повітряним рухом (ATC), ЄВРОКОНТРОЛЬ, Maastricht UAC, роботу диспетчера по маршруту тощо, щоб безпосередньо ознайомитися з випробуваннями і вимогами роботи. Вони можуть спробувати відвідати по-перше пункти ATC, також як і Maastricht UAC; можуть використати Інтернет, прочитати журнали польоту, відвідати Інститут аеронавігаційного обслуговування в Люксембурзі. Чим більше вони зрозуміють про роботу, на яку претендують, тим кращим відчують себе у якості претенденту.

Щиро мовляючи, відсоткова кількість відбору кандидатів складає 6%. Знаючи, що пізнавальні вимоги – це найголовніший критерій, величезна більшість претендентів проходить тестування (ті, хто відповідають базовим вимогам). У інших видах змагань, більшість претендентів відсіюються на рівні біографії. Тільки декілька людей мають шанс на проходження тестування або інтерв'ю.

Підготовка проводиться в Інституті аеронавігаційного обслуговування (IANS) Люксембургу. В ньому слухач проходить теоретичну та тренажерну підготовку.

Протягом 11 тижнів, в рамках того, що називається фазою 1, слухачі будуть проходити теоретичну підготовку в класах. Ця фаза охоплює

наступні теми: Метеорологія, Навігація, Радіонавігація, Аеродинаміка, Двигуни повітряних суден, Льотно-технічні характеристики та функціонування повітряних суден, Льотні прилади, Телекомунікації, Авіаційне законодавство, Обслуговування повітряного руху, Міжнародні організації й основи радіолокаційного спостереження.

До початку наступної фази підготовки, додатковий тиждень додається для вивчення ще однієї дисципліни: “Автоматична обробка даних”.

Наступна фаза, яка містить 17 тижнів, має найменування Фаза 2A, пов’язана з радіолокаційною підготовкою. Вона ділиться на 3 модулі: створення навиків (3 тижні), реалістична імітація повітряного руху на тренажерних комплексах (7 тижнів), і командна робота з використанням необхідного встаткування (8 тижнів). При цьому рівень складності зростає відповідним чином.

Фаза 2B, остання фаза підготовки в IANS, охоплює вивчення особливих випадків протягом 3 тижнів. Вивчаються процедури АТС у випадку аварійних обставин.

На відповідних стадіях протягом цих періодів класного навчання, слухачам потрібно буде проходити усні та письмові тести поточного контролю своїх успіхів у підготовці. Деякі тестування передбачаються також і між фазами підготовки.

При успішному завершенні цих фаз підготовки, слухач буде відправлений у Центр контролю верхнього повітряного простору зони Maastricht (MAS UAC). Там він буде проходити Фазу 3 підготовки, де йому доведеться зосередитися на фактичному секторі, на який він призначений. Дана фаза – це 18 тижнів підготовки, необхідно відпрацьовувати координацію між секторами і виконавчий радіолокаційний контроль.

Перед початком підготовки на робочому місці (OJT), слухач повинен бути пройти поглиблений курс з Автоматичної обробки даних протягом 2 тижнів.

Остання частина підготовки, яка є найбільш вимогливою, – це OJT в справжній “живій” ситуації повітряного руху. Вона триває у середньому повний рік. Від слухача очікується отримання кваліфікаційної відмітки з одного сектору. Пізніше, щоб бути повністю кваліфікованим, підготовка вимагає наявність другого підтвердження відповідно до іншого сектору управління повітряним рухом.

ВИДИ ПІДГОТОВКИ

Базова підготовка

Протягом базової підготовки, яка триває 13 тижнів, слухачі вивчають та формують фундаментальні знання і навички, які нададуть їм можливість перейти до спеціалізованої підготовки з управління повітряним рухом. Курси пов’язані з авіаційним законодавством, устаткуванням і системами, авіацією, людськими факторами, мовою, метеорологією, навігацією, управлінням повітряним рухом і професійним середовищем. Вони

складаються з теоретичних курсів і вправ в класі або відпрацювання навичок роботи з радіолокаційним устаткуванням на тренажері (див. рис. 2).

Ціль базової підготовки: *Слухачі повинні описати основні принципи управління повітряним рухом і застосувати основні оперативні процедури*.

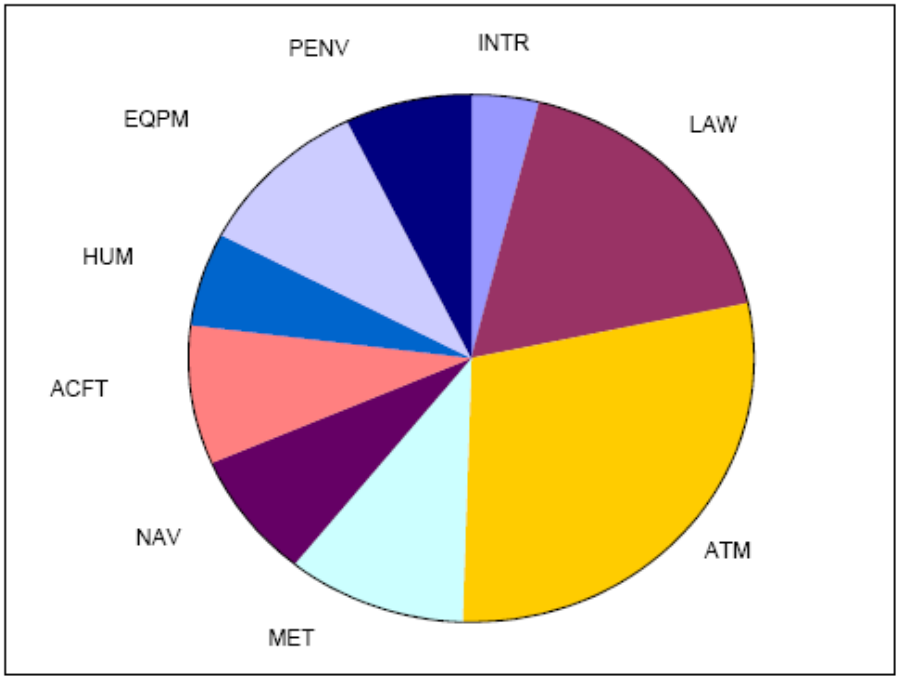

Рис. 2. Кількості години модулів навчальних дисциплін відповідно один одного

Відповідні робочі задачі

В процесі тренажерної підготовки з АТС слухач повинен:

• застосувати навички АТС відповідно до оперативних процедур;

• придбати декілька навиків в один і той же час в процесі виконання простої вправі з управління повітряним рухом.

Використовується проблемне та електронне навчання.

Слухач повинен продемонструвати його/її здатність виконувати всі наступні задачі протягом типової вправи тренажерної підготовки:

– забезпечувати цілісність робочого місця,

– випустіть один дозвіл на політ по маршруту,

– здійснити набір висоти / зниження повітряних суден до планових вихідних ешелонів,

– здійснити зниження повітряних суден з ешелону польоту до необхідної висоти,

– ідентифікувати та вирішіть три проблеми, які пов'язані з ешелонуванням,

– відповідати умовам виходу,

– відправити одну інформацію про повітряний руху,

– продовжувати нагляд за даними польоту,

– використовуйте стандартну фразеологію і стандартні методи

радіотелефонного зв'язку,

– вірно визначати першочерговість тих або інших дій,

– передавати радіозв'язок,

– передавати/ отримувати одні постійні дані *(без змін і переговорів).*

Методи підготовки: Лекція (Lec), Урок/Демонстрація (Les), Ситуативне навчання (Випадок), Вправи (Ex), Допомога (Facil), Інтерактивне навчання (Inter), Практика під наглядом викладача (Sup Pract), Предтренажерна підготовка (Pre-Simul), Тренажерна підготовка (Simul), Брифінг (Brief), Дебрифінг (Debrief), Консультація (Tut) та Рольова гра (Role).

Технічні засоби навчання: Справжнє Устаткування (Re), Високоточний тренажер (Hi Fi Sim), Тренажер (Sim), Тренажер для відпрацюванні часткових завдань (PTT), Інші засоби підготовки (OTD), Мультимедійний Комп'ютер (MMC), Мережа (Net), Відео (Vid), Наочні засоби підготовки (Vsl), Слухові засоби підготовки (Aud), Текст (Txt).

Темп навчання:

– Індивідуальний (Self)

– Обмежений у часі (Rstd)

– Навчання у реальному часі (Real)

Режим проведення підготовки:

– Індивідуальний (I)

– Груповий (G)

Слухачі вивчають особливості комунікації між пілотом і диспетчером у Модулі "Людські фактори".

Радіообмін (основні задачі)

Введення

Продемонструйте важливість хороших комунікацій в АТС (учбова подія – урок).

Процес комунікації

Дайте визначення радіозв'язку (учбова подія – урок).

Дайте визначення процесу комунікації (відправник, шифратор, передавач, сигнал, втручання, прийом, дешифратор, одержувач) (учбова подія – урок).

Модель комунікації

Продемонструйте модель комунікації (учбова подія – урок)

Методи Комунікації

Опишіть фактори, які впливають на усну комунікацію (напр. вибір слова, інтонація, швидкість, тон, спотворення, навантаження, очікування, шум, перерва) (учбова подія – урок).

Опишіть фактори, які впливають на невербальну комунікацію (напр. дотик, вибір, інтонація, швидкість, тон, спотворення, навантаження, очікування, шум, перерва) (учбова подія – урок).

Опишіть хороші методи комунікації. Розмова і слухання (учбова подія – урок).

Досягнення задачі з УПР обмежене простим виконанням відповідних задач курсу базової підготовки з консолідацією і подальшою розробкою навиків в процесі кваліфікаційної підготовки.

Кваліфікаційна підготовка

Кваліфікаційна підготовка, яка має місце протягом 19 тижнів, розроблена, щоб передати необхідні слухачам знання, розуміння і навички, які нададуть їм можливість прогресувати до підготовки, яка йде перед підготовкою на робочому місці та самою підготовкою на робочому місці. Значна частина підготовки проводиться на комплексному тренажері та симуляторі відпрацювання навичок з радіолокаційного контролю, на який слухачі відпрацьовують на практиці, те що вони взнали під час теоретичних класних занять.

Підготовка містить відповідні теоретичний і тренажерний компоненти (аеродром), щоб підготувати слухачів до навчання в Пункті УПР, яке призведе до отримання кваліфікаційної відмітки інструментального управління аеродромом з допусками "Диспетчер вишки", "Диспетчер наземного контролю", "Диспетчер повітряного контролю".

Підготовка протягом курсу включає навчання на об'єднаному місці диспетчера вишки та окремо диспетчера наземного контролю та диспетчера повітряного контролю.

Глобальні Стратегії

Використовується *Проблемне навчання (PBL) та Електронне навчання (EL).*

Методи підготовки: Лекція (Lec), Урок/Демонстрація (Les), Ситуативне навчання (Випадок), Вправи (Ex), Допомога (Facil), Інтерактивне навчання (Inter), Практика під наглядом викладача (Sup Pract), Предтренажерна підготовка (Pre-Simul), Тренажерна підготовка (Simul), Брифінг (Brief), Дебрифінг (Debrief), Консультація (Tut), Рольова гра (Role).

Технічні засоби навчання: Справжнє Устаткування (Re), Високоточний тренажер (Hi Fi Sim), Тренажер (Sim), Тренажер для відпрацюванні часткових завдань (PTT), Інші засоби підготовки (OTD), Мультимедійний Комп'ютер (MMC), Мережа (Net), Відео (Vid), Наочні засоби підготовки (Vsl), Слухові засоби підготовки (Aud), Текст (Txt).

Темп навчання: Індивідуальний (Self), Обмежений у часі (Rstd) та Навчання у реальному часі (Real)

Режим проведення підготовки:

– Індивідуальний (I)

– Груповий (G).

Виходячи з усього вищевказаного можливо зробити наступний **висновок:** проблема двомовності блокується за допомогою дуже поглибленої тренажерної підготовки та підготовки на робочому місці.

В и к о р и с т а н а л і т е р а т у р а :

1. [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.eurocontrol.int
2. ATCO Basic Training – Training Plans v 1.0 – Eurocontrol, 2003 – 132 p.
3. O Rating Training Training Plans: Aerodrome Training v. 1.0 – Eurocontrol, 2004 – 50 p.

КМИТА Е. В. Формирование и развитие иноязычной компетентности авиадиспетчеров в Германии (Пункт организации воздушного движения Маастрихта).

В данной статье рассматриваются методологические аспекты иноязычной подготовки авиадиспетчеров в Германии. Рассмотрены теретическая подготовка, тренажерная подготовка и подготовка на рабочих местах.

Ключевые слова: *диспетчеры управления воздушным движением, иноязычная компетентность, формирование и развитие, Германия.*

КМІТА E. V. German controllers' foreign language competence forming and development (Maastricht air traffic control unit).

The methodological aspects of German controllers' foreign language training are described in this article. The theoretical training, simulation and on-the-job training are defined too.

Keywords: *air traffic controllers, foreign language competence, forming and development, Germany.*

УДК 17.022.1

Кондрак Еліас Аріф
Українсько-американський гуманітарний інститут
"Вісконсинський міжнародний університет" (США) в Україні

ЦІННОСТІ, НОРМИ ТА ПРИНЦИПИ МОРАЛІ ЯК ЧИННИКИ ЦИВІЛІЗОВАНОГО СУСПІЛЬСТВА

Статтю присвячено проблемам морального й етичного виховання. Розглянуто цінності, норми та принципи моралі як чинники цивілізованого суспільства. Аналізуються життєві моральні принципи у вченні Махатма Ганді.

Ключові слова: *мораль; етика; цінності, норми та принципи моралі; морально-етичне виховання.*

Моральний вплив, який Ганді справив на мислячих людей,
є набагато сильнішим, ніж здається можливим
у наш час з його надміром грубої сили.
Ми вдячні долі, яка подарувала нам такого
блискучого сучасника, дороговказ для прийдешніх поколінь...
Можливо, прийдешні генерації простоне повірять,
що така людина із звичайної плоті і крові ходила по цій грішній землі.
Альберт Ейнштейн

Відомо, що введений Цицероном термін "мораль" [1; 2] означає загальноприйняті в суспільстві уявлення про хороше і погане, правильне і неправильне, добро і зло, а також сукупність норм поведінки, що