

УДК 355.2.11(045)

О.М. Питель, викл.

ФОРМУВАННЯ ГОТОВНОСТІ МАЙБУТНІХ АВІАЦІЙНИХ ДИСПЕТЧЕРІВ ДО ВЕДЕННЯ РАДІООБМІНУ АНГЛІЙСЬКОЮ МОВОЮ

Національний авіаційний університет
E-mail: sunny14@yandex.ru

Розглянуто питання радіообміну англійською мовою майбутніми авіаційними диспетчерами. Досліджено радіообмін як обов'язкову умову підготовки майбутнього спеціаліста.

The problem of the ab initial air traffic controllers capability for maintaining radiotelephony using the English language is considered in the article. The radiotelephony as the obligatory condition of ab initial specialists training is outlined.

Рассмотрена проблема радиообмена на английском языке будущими авиационными диспетчерами. Исследован радиообмен как обязательное условие подготовки будущего специалиста.

Постановка проблеми

Українська аеронавігаційна система є складовою частиною загальноєвропейської авіаційної мережі, тому важливим кроком для України є впровадження концепції єдиного європейського неба та подальша інтеграція в європейський повітряний простір. Для цього в Україні модернізовано обладнання центрів з обслуговування повітряного руху, приведено у відповідність до стандартів Євроконтроля систему стягнення аеронавігаційних зборів.

Водночас існуюча освітньо-кваліфікаційна характеристика диспетчера керування повітряним рухом (КПР) вимагає знання правил і процедур ведення радіообміну англійською мовою, але не визначає його здатність надійно керувати повітряним рухом у разі відхилення умов діяльності від стандартних процедур.

Вимоги Міжнародної організації цивільної авіації (ІСАО) також не містять цільових параметрів, формування яких у навчальному процесі призвело б до набуття диспетчерами професійно важливих якостей, які забезпечують ведення іншомовного радіообміну таким чином, щоб в екстремальних ситуаціях він сприяв надійності КПР [1].

Наслідком такого стану є невідповідність якості професійної підготовки майбутніх диспетчерів сучасним вимогам, які висуваються до КПР на міжнародних повітряних трасах.

Розвиток сучасної науки, техніки, технологій призводить до виникнення спеціалізованих сфер людської діяльності, в результаті яких виникають спеціалізовані сфери спілкування. Вони вимагають формування спеціальних мов цих галузей соціального життя.

Практична необхідність є основною рушійною силою виникнення тих мов, що обслуговують спеціалізовані, часто вузькоспеціалізовані, галузі людської діяльності.

Створення і розвиток цих мов залежить від потреб тієї галузі науки, техніки, технології чи керування, яку вони обслуговують, а їх функціонування відбувається в межах певного мовного колективу.

Специфіка сфер комунікації ставить особливі вимоги до використання лексичних і граматичних засобів мови, побудови речень і структури висловлювання для максимального задоволення комунікативних потреб у сфері професійного спілкування.

За Т.О. Мальковською під професійним спілкуванням, розуміємо мовне спілкування представників однієї професійної групи в

ситуації, яка пов'язана з безпосереднім виконанням ними професійних чи службових обов'язків [2].

Професійне спілкування спрямоване на досягнення певної мети, реалізація якої лежить в основі співпраці учасників професійної комунікації [3].

Аналіз літератури

Науковцями запропоновано чимало назв варіанту мови, що забезпечує спілкування представників певної професійної групи:

- професійний дискурс [4];
- типологія дискурса в професійній комунікації [5];
- підмова [6].

Аналіз означених понять дозволив дійти висновку, що для них не є характерними принципові відмінності у змісті.

Авіаційна підмова обслуговує спеціальну, окрему, самодостатню галузь авіаційної діяльності.

Циркуляція і перероблення інформації мають в авіації фундаментальне значення.

Від точності й своєчасності прийому інформації авіаційним оператором, надійності її збереження і відтворення, ефективності її перероблення залежить швидкість, точність і надійність усієї системи «людина – машина».

Спілкування в авіації, за визначенням А.Ф. Пчелінова, – процес складного взаємного впливу людей, що забезпечує організацію взаємозв'язку [7]. Це спілкування здійснюється мовленнєвими і немовленнєвими засобами та їх комбінаціями.

Мовлення членів екіпажу, уточнює В.А. Колосов, є складовою зв'язковою частиною спільної діяльності членів екіпажу на всіх етапах польоту, а також основним компонентом взаємодії і взаємовідносин екіпажу з диспетчерами КПП [4].

Мета роботи – розглянути проблеми формування готовності майбутніх авіаційних диспетчерів до ведення радіообміну англійською мовою, з'ясувати, чи задовольняє ці професійна підмова вимоги міжнародної авіації.

Радіообмін як обов'язкова умова підготовки майбутнього спеціаліста

Мовленнєве спілкування членів екіпажу виявляється в усній формі для підтримання нормальної взаємодії персоналу всередині екіпажу, з диспетчерами і екіпажами інших літаків. Мовлення застосовується у випадках, коли необхідно [7]:

- терміново передати командні оповіщувальні чи застережні сигнали, щоб привернути увагу до певної ситуації;
- одержати від членів екіпажу чи диспетчера невідкладну реакцію у вигляді дій чи спонукати їх до певних дій;
- продублювати зорові сигнали;
- підтвердити прийняте мовленнєве повідомлення;
- оцінити дії.

За джерелами виникнення мовленнєву інформацію можна розділити на зовнішню, що надходить від диспетчера, інших екіпажів про стан навколишнього середовища, і внутрішньокабінну, що надходить від членів екіпажу щодо стану систем літака та програми польоту.

Основною інформацією за відсутності аварійних ситуацій на повітряному судні є зовнішня, оскільки від неї залежить програма польоту і пов'язана з нею діяльність екіпажу.

Хоча найрізноманітніші категорії авіаційних спеціалістів послуговуються у своїй професійній діяльності авіаційною підмовою, для авіаційних операторів – льотного складу та авіаційних диспетчерів КПП володіння нею визначається як професійна необхідність, оскільки для них властива специфічна комунікація, що відома як термінологічне макрополе «Радіообмін цивільної авіації» (РЦА), одиниці якого виконують номінативну і комунікативну функції під час двобічного обміну інформацією засобами обладнання радіозв'язку між екіпажем літального апарата та наземними диспетчерськими службами і/чи іншими літальними апаратами, а також під час внутрішнього радіозв'язку між членами екіпажу [9].

Комунікативним середовищем для термінології РЦА є діяльність радіообміну, що застосовується і здійснюється на повітряних суднах цивільної авіації під час польоту і пов'язаних із ним операцій, що виконуються повітряним судном на землі.

Радіообміну належить провідна роль у професійному мовленні авіаційних операторів.

Радіообмін цивільної авіації можна розглядати як процес і як продукт діалогового спілкування.

О.В. Акімова розглядає радіообмін як дискурс (процес), протиставляючи його тексту як продукту мовленнєвої діяльності [4].

Підмову радіообміну Т.О. Мальковська розглядає як сукупність фонетичних, граматичних і лексичних одиниць мови, що обслуговують мовленнєве спілкування учасників повітряного руху (авіаційного диспетчера і пілота) під час виконання польоту і подану в діалогах пілот – авіаційний диспетчер [2].

У функціональному плані текст РЦА – це ієрархічно організовані мовленнєві акти, об'єднані у висловлювання діалогічного типу.

Діалогічне мовлення ситуативне, тісно пов'язане з умовами, в яких відбувається мовленнєве спілкування. Повідомлення не створюються кожного разу заново, а добудовуються до попередньо висловлених або до виконуваних дій. Це мовлення контекстне і стисле через знання членами екіпажу ситуацій і застосування ними спеціальної професійної лексики, авіаційної фразеології.

Діалог як форма мовленнєвого спілкування являє собою форми взаємодії, що зазнають постійних чергувань, порівняно швидку зміну акцій і реакцій комунікантів.

Особливістю діалогів між членами екіпажу є їх цілеспрямованість і швидкий темп, що пов'язано з лімітом часу на спілкування. Чим довший процес спілкування, тим менше часу лишається на виконання операцій із керування літаком, а в результаті частина операцій не виконується чи виконується з порушеннями й помилками, що може призвести до авіаційних подій. Усно-розмовне діалогічне мовлення РЦА будується відповідно до принципу економії.

Специфічною рисою висловлювань у сфері РЦА є лаконічність.

Діалог РЦА не передбачає зорового сприйняття комунікантів, тобто в ньому відсутні сприйняття міміки, жестів, рухів тіла.

Можливі радіоперешкоди не завжди дозволяють сприймати інтонаційний малюнок висловлювання. Наслідком цього є особлива увага до тексту і до слова як його одиниці.

Лінгвістичні особливості авіаційного дискурсу досліджувалися О.В. Акімовою [4], Т.О. Мальковською [2], А.Ф. Пчеліновим [7], М.І. Солнишкіною [5] та ін.

Аналіз досліджень показує, що лінгвістичними аспектами авіаційного дискурсу є:

- лаконічність;
- однозначність;
- відносна свобода побудови висловлювань;
- типова фразеологія;
- максимальне використання стандартних слів і фраз,
- чітка та зрозуміла вимова;
- уникання багатослів'я в стандартних умовах;
- використання нестандартних мовних одиниць у нестандартних ситуаціях;
- строге тематичне спрямування змісту.

Змістовний бік текстів, як правило, співвідноситься зі смисловими сферами «об'єкт», «дія», «простір», «ситуація», «час», які стосуються виконання польоту і КТР. Радіообмін відносно інших тем заборонений.

У документах ІКАО зазначається, що інформація та вказівки, які передаються в радіообміні, мають життєво важливе значення для забезпечення безпечної і швидкої експлуатації повітряного судна [1].

Радіообмін – усне спілкування, що здійснюється на базі лексико-термінологічних «заготовок», мовленнєвих кліше, застосування яких є обов'язковим відповідно до вимог ведення радіоперемовин.

Зазначені правила визначають:

- порядок ведення радіозв'язку;
- особливості використання спеціальної і неспеціальної лексики;
- характер і стиль комунікації;
- специфіку побудови висловлювань;
- тематику висловлювань.

Правила і типова фразеологія призначені для скорочення тривалості, упорядкування й підвищення надійності радіообміну в радіомережах і за наземними каналами зв'язку органів КПП [8].

Дослідженнями Інституту авіаційної та космічної медицини встановлено, що в критичних умовах, коли нервово-емоційне навантаження операторів особливо складних систем керування різко зростає:

- 20% не можуть оцінити ситуацію, а тому не приймають рішення;
- 10% приймають неправильні рішення;
- 22% впадають у ступорозний стан і не діють;
- 34% виконують непотрібні дії та тільки погіршують ситуацію.

Необхідність при цьому вести радіообмін нерідною мовою викликає додаткове нервово-емоційне напруження і стає на перешкоді виконання оператором його головних професійних функцій.

Нині актуальним питанням є підготування спеціалістів для системи обслуговування повітряного руху на міжнародному рівні, що здатні вирішувати складні виробничі завдання, забезпечувати ефективну роботу національної аеронавігаційної системи в повній відповідності до стандартів та рекомендованої практики (ICAO) з використанням сучасних технічних засобів.

Для підвищення безпеки польотів ICAO висунула нові вимоги щодо рівня володіння міжнародною авіаційною мовою радіозв'язку пілотами й диспетчерами КПП неангломовних країн [10].

Аналіз авіаційних подій і передумов до них свідчить про те, що насправді головною причиною трагедій є не низький рівень володіння англійською мовою пілотами та диспетчерами, а їх нездатність застосувати сформовані для стандартних умов діяльності іншомовні знання, навички та вміння в екстремальних ситуаціях [1].

Узагальнений досвід опрацювання наукової літератури дозволяє стверджувати, що на сучасному етапі розвитку теорії та практики

використання освітніх технологій у процесі підготування майбутніх авіаційних диспетчерів до ведення радіообміну англійською мовою до сьогодні неповною мірою розкрито питання комплексності в застосуванні педагогічного інструментарію.

Формування підготовленості майбутніх авіаційних диспетчерів до ведення радіообміну англійською мовою не розглянуто як самостійну педагогічну проблему.

Аналіз цього питання висвітлює відсутність систематизації принципів та функцій підготовки студентів до реалізації його аспектів у фаховій діяльності. Крім того, не існує розробок конкретного змісту методик визначення та якісних характеристик педагогічних умов підготовки майбутніх авіаційних диспетчерів до ведення радіообміну з використанням набутих знань з англійської мови, що безперечно створює додаткові соціальні та економічні незручності.

Актуальність проблеми ведення радіообміну міжнародною (англійською) авіаційною мовою потребує науково обґрунтувати та експериментально підтвердити дієвість системи формування педагогічних умов підготовки майбутніх авіаційних диспетчерів до ведення радіообміну англійською мовою на основі забезпечення комплексного та системного підходу.

Загальну методологію дослідження становлять:

- основні положення теорії пізнання;
- основні положення системного підходу як методологічного способу пізнання педагогічних фактів, явищ і процесів;
- сучасні теорії неперервної освіти та професійного розвитку особистості.
- концептуальні положення щодо трансформації професійної освіти в умовах інформаційно-технологічного поступу;
- розуміння розвитку як цілісного неперервного процесу професійного вдосконалення педагогів;
- положення щодо особистісно орієнтованого та суб'єктно-діяльнісного підходів у розвитку професійної компетентності авіаційних диспетчерів.

Для вирішення поставлених завдань будуть застосовуватися такі методи дослідження:

– теоретичні: аналіз наукової літератури за темою дослідження в галузі загальної та авіаційної педагогіки і психології, документів ІСАО, які стосуються проблем КІР і безпеки польотів, матеріалів ведення радіообміну і передумов до них, методичної документації тощо;

– емпіричні: методи збору інформації (анкетування) для аналізу проблеми та визначення напрямів дослідження, педагогічний експеримент для перевірки ефективності науково обґрунтованої та розробленої методики порівняно з традиційною методикою навчання.

Висновки

Досліджено радіообмін як обов'язкову умову підготовки майбутнього спеціаліста для системи обслуговування повітряного руху на міжнародному рівні.

Розроблено та теоретично обґрунтовано модель формування педагогічних умов підготовки майбутніх авіаційних диспетчерів до ведення радіообміну англійською мовою.

Література

1. Шевчук Л.І. Педагогіка співробітництва як засіб якісного росту знань і вмінь учнів / Л.І. Шевчук // Професійна освіта. – 1995. – № 1. – С. 28–29.

2. Мальковская Т.А. Англо-русские соответствия в языковой структуре радиообмена в режиме общения пилот-авиадиспетчер: дис. ... канд. филол. наук : 10.02.20 / Т.А. Мальковская. – Пятигорск, 2004. – 163 с.

3. Головин Б. Н. Вопросы социальной дифференциации языка / Б.Н. Головин // Вопросы социальной лингвистики. – Л.: Наука, 1969. – С. 343–355.

4. Акимова О.В. Термин как единица терминологического поля и профессионального дискурса в разноструктурных языках: дис. ... канд. филол. наук: 10.02.20 / О.В. Акимова. – Казань, 2004. – 254 с.

5. Акимова О.В. Типология дискурса в профессиональной коммуникации / О.В. Акимова, М.И. Солнышкина // Актуальные проблемы теории коммуникации. – СПб.: СПбГПУ, 2004. – С. 253–270.

6. Наер В.Л. Уровни языковой вариативности и место функциональных стилей / В.Л. Наер // Научная литература: язык, стили, жанры: сб. ст. / отв. ред. М.Я. Цвиллинг. – М.: Наука, 1985. – С. 3 – 15.

7. Пчелинов А.Ф. Профессиональное общение и безопасность полетов / А.Ф. Пчелинов // Вопросы психологии. – 1982. – № 6. – С. 127–128.

8. Колосов В.А. Организация речевого взаимодействия экипажей и диспетчеров УВД при совместной деятельности / В.А. Колосов // Психофизиологические проблемы повышения работоспособности летного и диспетчерского состава гражданской авиации: межвуз. тематический сб. науч. тр. / – СПб.: Академия ГА, 2000. – С. 83–90.

9. Олянюк П.В. Радионавигационные устройства и системы гражданской авиации: учеб. для вузов ГА / П.В. Олянюк, Г.П. Астафьев, В.В. Грачев. – М.: Транспорт, 1983. – 585 с.

10. Doc 9432 "Manual of Radiotelephony". – Режим доступу: <http://dcaa.slv.dk:8000/icaodocs>.