

вікових, індивідуальних особливостей і використання особистісного потенціалу студента в освітньому процесі; певний характер комунікативних зв'язків і педагогічний авторитет як засіб формування і показник самоосвітньої культури майбутнього вчителя музичного мистецтва.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Бабанский Ю. К. Методы обучения в современной общеобразовательной школе / Ю. К. Бабанский. – М. : Просвещение, 1985. – 208 с.
2. Беспалько В. П. Педагогика и прогрессивные технологии обучения / В. П. Беспалько. – М. : Высш.школа, 1995. – 336 с.
3. Гоптарев В. Н. Технологии в музыкальном образовании: Специфика, структура, классификации / В. Н. Гоптарев. – Казань : Казан. гос. консерватория, 2009. – 336 с.
4. Дыганова Е. А. Организация самообразования учащейся молодежи. – [2-е изд., дополн.] / Е. А. Дыганова, Г.С. Закиров. – Казань : КГПУ, 2000. – 165 с.
5. Камалова И. Ф. Развитие нравственных ценностных ориентаций студентов вуза средствами музыкального искусства: дисс. ... канд. пед. наук: 13.00.01 / Ильмира Фуатовна Камалова. – Казань, 2009. – 248 с.
6. Крайнова Е. Д. Развитие самостоятельной деятельности будущих бакалавров в национальном исследовательском университете / Е. Д. Крайнова // Вестник Казан. технол. ун-та. – 2011. – Т. 14. – № 1. – С. 299–302.
7. Левина М. М. Технологии профессионального педагогического образования: Учеб. пособие для студ. высш. пед. учеб. заведений / М. М. Левина. – М. : Издательский центр «Академия», 2001. – 272 с.
8. Селевко Г. К. Педагогические технологии на основе дидактического и методического усовершенствования УВП / Г. К. Селевко. – М. : НИИ школьных технологий, 2005. – 288 с.
9. Сластенин В. А. Педагогика: Учеб. пособие для высш. пед. учеб. заведений / В. А. Сластенин, И. Ф. Исаев, Е. Н. Шиянов; Под ред. В. А. Сластенина. – [3-е изд., стереотип.]. – М. : Издательский центр «Академия», 2004. – 576 с.
10. Михайличенко О.В. Основы музыкальной педагогики: учебное пособие для студентов музыкальных специальностей / О. В. Михайличенко – LAP LAMBERT Academic Publishing, 2014. – 197 с.

УДК 621.396.933(075)

Кміта С. В.

кандидат педагогічних наук, методист відділу дистанційного навчання  
Навчально-сертифікаційного центру Укрераорух

## МЕТОДИЧНА СИСТЕМА ПІДВИЩЕННЯ КВАЛІФІКАЦІЇ ДИСПЕТЧЕРІВ УПРАВЛІННЯ ПОВІТРЯНИМ РУХОМ ЯК СКЛАДНИК РОЗВИТКУ ЇХ ПРОФЕСІЙНОЇ КОМУНІКАТИВНОЇ КОМПЕТЕНТНОСТІ В РОСІЇ

*У статті розглядається методична система підвищення кваліфікації диспетчерів управління повітряним рухом як складник розвитку їх професійної комунікативної компетентності у Росії. При цьому розглянуті основні компоненти вищевказаної методичної системи.*

**Ключові слова:** методична система підвищення кваліфікації, диспетчер управління повітряним рухом; комунікативна компетентність

*Кмита Е. В. Методическая система повышения квалификации диспетчеров управления воздушным движением как составляющая развития их профессиональной коммуникативной компетентности в России. В данной статье рассматривается методическая система повышения квалификации диспетчеров управления воздушным движением как составляющая развития их профессиональной коммуникативной компетентности в России. При этом рассмотрены основные компоненты вышеуказанной методической системы.*

**Ключевые слова:** методическая система повышения квалификации; диспетчер управления воздушным движением; коммуникативная компетентность.

*Kmita Ye. V. The methodical system of air traffic controllers refresher training as a component of their professional communicative competence development in Russia. The methodical system of air traffic controllers refresher training as a component of their professional communicative competence development in Russia is described in this article. The main elements of the mentioned above methodical system are defined too.*

**Key words:** methodical career development system, aircraft control operator, communicative competence.

Сучасну ситуацію в Єдиній системі організації повітряного руху (далі – ЄС ОрПР) Російської Федерації визначає особлива увага до системи підвищення кваліфікації фахівців управління повітряним рухом, одним із елементів якої є їх професійна комунікативна компетентність. Реформа ЄС ОрПР, пов'язана з об'єднанням цивільного і військового секторів у складі створеної у вересні 2005 р. Федеральної аеронавігаційної служби Російської Федерації, вимагає насамперед нової якості діяльності персоналу.

Модернізована ЄС ОрПР очікує для свого обслуговування авіадиспетчерів нового типу, здатних швидко адаптуватися в складному інформаційно-технологічному середовищі, навчених ухвалювати керівні рішення на основі теоретичного аналізу своєї професійної діяльності, уміло управляти процесами в умовах невизначеності при розв'язку слабоструктурованих управлінських завдань [1]. Це вимагає застосування нових наукових методів організації процесу підготовки й стандартів підвищення кваліфікації персоналу ЄС ОрПР.

Система підвищення кваліфікації ЄС ОрПР має багаті традиції. Разом з тим сьогодні настає період, коли тривіальні методи навчально-методичних проблем підвищення кваліфікації в сфері розвитку професійної

комунікативної компетентності диспетчерів управління повітряним рухом виявляються малоефективними. В умовах розмаїття освітніх технологій особливо важливою є здатність освітніх установ підвищення кваліфікації адекватно реагувати на запити практиків ЄС ОрПР і одночасно розбудовувати свою роль у підвищенні рівня професійної кваліфікації персоналу цієї системи. При цьому, згідно з П. Г. Щедровицьким, в основу роботи з підвищення кваліфікації може бути поставлене проектування й дослідження такої системи підвищення кваліфікації, яка виходить із обслуговуючої ролі й стає системоутворючою ланкою [1].

У передбачуваних умовах функціонування ЄС ОрПР об'єктивно зростає роль людського фактора (особливо маловивчена ціна помилки авіадиспетчера) як при безпосередньому обслуговуванні повітряного руху (далі – ОПР), так і при керуванні диспетчерськими змінами, пунктами й центрами ОПР і ЄС ОрПР загалом.

Відповідно до Федеральних авіаційних правил «Вимоги до диспетчерів управління повітряним рухом та парашутистів – інструкторів» існують такі вимоги [2]:

«...11. В целях поддержания надлежащего уровня знаний для обеспечения безопасности полетов при обслуживании воздушного движения установлены следующие требования по периодичности прохождения курсов повышения и поддержания квалификации персонала:

*...Лица, имеющие допуск к обслуживанию воздушного движения с применением английского языка, проходят курсы повышения квалификации по специальности и английскому языку по совмещенной программе.*

12. Диспетчеры УВД, осуществляющие районное диспетчерское обслуживание (диспетчер процедурного и радиолокационного контроля района УВД) на международных трассах, а также диспетчерское обслуживание подхода (диспетчер процедурного и радиолокационного контроля подхода) и аэродромное диспетчерское обслуживание (диспетчер аэродрома, диспетчер посадочного радиолокатора) на международных аэродромах, должны демонстрировать способность говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимать его не ниже чем на 4 (рабочем) уровне по Шкале оценки языковых знаний ИКАО<sup>1</sup>.

13. Диспетчеры УВД, допущенные к обслуживанию воздушного движения с применением английского языка и демонстрирующие знание английского языка на 4 (рабочем) уровне по Шкале оценки языковых знаний ИКАО, должны проходить языковую аттестацию по английскому языку не реже одного раза в три года.

14. Диспетчеры УВД, допущенные к обслуживанию воздушного движения с применением английского языка и демонстрирующие знание английского языка на 5 (продвинутом) уровне по Шкале оценки языковых знаний ИКАО, должны проходить языковую аттестацию по английскому языку не реже одного раза в шесть лет.

15. Диспетчеры УВД, допущенные к обслуживанию воздушного движения с применением английского языка и демонстрирующие знание английского языка на 6 (профессиональном) уровне по Шкале оценки языковых знаний ИКАО, освобождаются от прохождения языковой аттестации по английскому языку ...».

Також згідно з наказом Мінтрансу РФ від 14 квітня 2010 р. № 93 «Про затвердження Порядку функціонування безперервної системи професійної підготовки, включаючи питання освідчення, стажування, порядку допуску до роботи, періодичності підвищення кваліфікації керівного та диспетчерського складу» [4]:

«... 30. Допуск диспетчера УВД к обслуживанию воздушного движения на английском языке оформляется приказом работодателя при соблюдении следующих условий: оценки не ниже «хорошо» по правилам ведения радиообмена в документе установленного образца об окончании учебного заведения; результатов проверки практических навыков по ОВД на английском языке и результатов проверки практических навыков на диспетчерском тренажере; записи в свидетельстве диспетчера УВД о владении 4 (рабочим) уровнем английского языка по Шкале оценки языковых знаний ИКАО на основании предъявленного документа (сертификата)».

Існує **Типова програма підвищення кваліфікації диспетчерів підходу**.

У цій програмі шкали й методи розбивки дисциплін на теми, підтеми тощо, такі які використовуються в Євроконтролі.

Ця типова програма є основою для розробки установами додаткової професійної освіти (підвищення кваліфікації) програм підвищення кваліфікації диспетчерів підходу на курсах підвищення кваліфікації (далі – КПК) для:

- отримання відповідних кваліфікаційних оцінок фахівцями, пов'язаними з безпосереднім УПР;
- відновлення професійних знань і навичок після тривалих перерв у роботі диспетчером підходу (більше 1-го року).

Типова програма КПК складається із двох модулів програм:

1. «Модуль 1» – програма КПК за фахом.

2. «Модуль 2» – програма КПК з авіаційної англійської мови й фразеології радіообміну англійською мовою [5].

Для підвищення кваліфікації диспетчерів підходу, які не мають допуск до обслуговування міжнародних польотів англійською мовою, використовується програма «Модуль 1» – КПК за фахом; а для підвищення кваліфікації диспетчерів підходу, які мають допуск до обслуговування й забезпечення міжнародних польотів, використовуються обидва вищевказані модулі КПК «Модуль 1» і «Модуль 2» (виконується спільна програма КПК).

Мета навчання за програмою «Модуль 1»: вивчення шляхів застосовуваних у конкретному повітряному просторі методів і технологій обслуговування повітряного руху; придбання навичок і вмінь для ОПР повітряних

<sup>1</sup> Требование применяется к диспетчерам УВД, осуществляющим радиотелефонную связь с воздушными судами.

суден (далі – ПС), вивчення існуючого й перспективного радіотехнічного устаткування підходу, метеорологічного забезпечення польотів ПС.

Мета навчання за програмою «Модуль 2»: удосконалення авіаційної англійської мови, фразеології радіообміну англійською мовою й придбання нових знань, навичок і вмінь обслуговування й забезпечення повітряного руху літаків іноземних авіакомпаній.

Категорії слухачів при навчанні за спільною програмою («Модуль 1» і «Модуль 2»): диспетчери УПР зі стажем роботи не менше чотирьох років, що мають діюче посвідчення й кваліфікаційну оцінку диспетчера підходу, або допуск до роботи на одному з диспетчерських пунктів підходу, а також допуск до ОПР повітряних судів іноземних авіакомпаній англійською мовою [5].

При навчанні за програмою «Модуль 1»: диспетчери УПР зі стажем роботи не менше чотирьох років, що мають діюче посвідчення й кваліфікаційну оцінку диспетчера підходу, або допуск до роботи на одному з диспетчерських пунктів підходу.

Строк навчання за спільною програмою (по двох модулях програми): 156 навчальних годин, 20 навчальних днів.

Строк навчання за програмою «Модуль 1»: 72 навчальних години, 9 навчальних днів. Режим занять: 8 навчальних годин на день.

У рамках курсів підвищення кваліфікації з дисципліни «Авіаційна англійська мова» вивчаються такі теми:

- Тема 1. Розвиток граматичних навичок і вмінь;
- Тема 2. Розширення словникового запасу, лексики;
- Тема 3. Активізація використання фразеології радіообміну англійською мовою [5].

Вивчення використання фразеології радіообміну англійською мовою в таких темах:

Тема 1. Організація діяльності диспетчера підходу. Загальні положення. Перелік основних обов'язкових дій диспетчера підходу. Права й відповідальність. Рубежі передачі УПР. Підготовка до чергування й прийом чергування.

Тема 2. Керування повітряним рухом при виникненні особливих умов у польоті. Дії диспетчерів УПР при польоті ПС у зонах зледеніння, грозової діяльності, сильних зливових опадів, сильної бовтанки, підвищеної електричної активності атмосфери й курного шторму.

Тема 3. Керування повітряним рухом при особливих випадках у польоті. Дії диспетчерів УПР при відмові двигуна (двигунів), систем повітряного судна, пожежі, втраті стійкості, керованості, порушенні міцності. Дії диспетчерів при втраті радіозв'язку, орієнтування, незаконному втручанні у дії екіпажу.

Тема 4. Дії диспетчерів УВС при відмові радіотехнічного обладнання (далі – РТО) у районі аеродрому / аэровузла й на аеродромі посадки. Відмова РТО за доповіддю екіпажу повітряного судна. Повідомлення від змінного інженера про відмову радіолокаційних засобів і РТО [5].

Також існує **Типова програма підвищення кваліфікації диспетчерів районів єдиної системи організації повітряного руху (далі – ЄС ОрПР).**

У цій програмі шкали й методи розбивки дисциплін на теми, підтеми тощо такі, які використовуються в Євроконтролі.

Ця типова програма є основою для розробки установами додаткової професійної освіти (підвищення кваліфікації) програм підвищення кваліфікації диспетчерів підходу на курсах підвищення кваліфікації (далі – КПК) для:

- отримання відповідних кваліфікаційних оцінок фахівцями, пов'язаними з безпосереднім УПР;
- відновлення професійних знань і навичок після тривалих перерв у роботі диспетчера підходу (більше 1-го року) [5].

Типова програма КПК складається з двох модулів програм:

1. «Модуль 1» – програма КПК за фахом.
2. «Модуль 2» – програма КПК з авіаційної англійської мови й фразеології радіообміну англійською мовою.

Для підвищення кваліфікації диспетчерів районів ЄС ОрПР, які не мають допуск до обслуговування міжнародних польотів англійською мовою, використовується програма «Модуль 1» – КПК за фахом; а для підвищення кваліфікації диспетчерів районів ЄС ОрПР, які мають допуск до обслуговування й забезпечення міжнародних польотів, використовуються обидва вищевказаних модуля КПК «Модуль 1» і «Модуль 2» (виконується спільна програма КПК).

Мета навчання за програмою «Модуль 1»: вивчення шляхів застосування у конкретному повітряному просторі методів і технологій обслуговування повітряного руху; придбання навичок і вмінь для ОПР повітряних суден (далі – ПС), вивчення існуючого в конкретному районі ЄС ОрПР й перспективного радіотехнічного устаткування ЄС ОрПР, метеорологічного забезпечення польотів ПС.

Мета навчання за програмою «Модуль 2»: удосконалення авіаційної англійської мови, фразеології радіообміну англійською мовою й придбання нових знань, навичок і вмінь обслуговування й забезпечення повітряного руху літаків іноземних авіакомпаній.

Категорії слухачів при навчанні за спільною програмою («Модуль 1» і «Модуль 2»): категорія слухачів: диспетчери УПР зі стажем роботи не менше чотирьох років, що мають діюче посвідчення й кваліфікаційну оцінку диспетчера районів ЄС ОрПР, або допуск до роботи на одному з диспетчерських пунктів ЄС ОрПР, а також допуск до ОрПР повітряних судів іноземних авіакомпаній англійською мовою [5].

При навчанні за програмою «Модуль 1»: диспетчери УПР зі стажем роботи не менше чотирьох років, що мають діюче посвідчення й кваліфікаційну оцінку диспетчера районів ЄС ОрПР, або допуск до роботи на одному з диспетчерських пунктів ЄС ОрПР.

Строк навчання за спільною програмою (по двох модулях програми): 156 навчальних годин, 20 навчальних днів.

Строк навчання за програмою «Модуль 1»: 72 навчальних години, 9 навчальних днів. Режим занять: 8 навчальних годин на день.

Як і в попередній програмі, у рамках курсів підвищення кваліфікації з дисципліни «Авіаційна англійська мова» вивчаються такі теми:

- Тема 1. Розвиток граматичних навичок і вмінь;
- Тема 2. Розширення словникового запасу, лексика;
- Тема 3. Активізація використання фразеології радіообміну англійською мовою [5].

Вивчення способів використання фразеології радіообміну англійською мовою в рамках цієї Програми здійснюється у таких темах:

Тема 1. Організація діяльності диспетчера ЄС ОрПР. Загальні положення. Перелік основних обов'язкових дій диспетчера району. Права й відповідальність. Рубежі передачі УПР. Підготовка до чергування й прийом чергування.

Тема 2. Керування повітряним рухом при виникненні особливих умов у польоті. Дії диспетчерів УПР при польоті ПС у зонах зледеніння, грозової діяльності, сильних зливових опадів, сильної бовтанки, підвищеної електричної активності атмосфери й курного шторму.

Тема 3. Керування повітряним рухом при особливих випадках у польоті. Дії диспетчерів УПР при відмові двигуна (двигунів), систем повітряного судна, пожежі, втраті стійкості, керованості, порушенні міцності. Дії диспетчерів при втраті радіозв'язку, орієнтування, незаконному втручанні у дії екіпажа.

Тема 4. Дії диспетчерів УВС при відмові радіотехнічного обладнання (далі – РТО) в зоні / районі УПР. Відмова РТО по доповіді екіпажа повітряного судна. Повідомлення від змінного інженера про відмову радіолокаційних засобів і РТО [5].

#### **Типова програма підвищення кваліфікації диспетчерів аеродрому**

У цій програмі шкали й методи розбивки дисциплін на теми, підтеми тощо такі, які використовуються в Євроконтролі.

Ця типова програма є основою для розробки установами додаткової професійної освіти (підвищення кваліфікації) програм підвищення кваліфікації диспетчерів аеродрому на курсах підвищення кваліфікації (далі – КПК) для:

- отримання відповідних кваліфікаційних оцінок фахівцями, пов'язаними з безпосереднім УПР;
- відновлення професійних знань і навичок після тривалих перерв у роботі диспетчера підходу (більше 1-го року).

Типова програма КПК складається із двох модулів програм:

1. «Модуль 1» – програма КПК за фахом.

2. «Модуль 2» – програма КПК з авіаційної англійської мови й фразеології радіообміну англійською мовою [5].

Для підвищення кваліфікації диспетчерів аеродрому, які не мають допуск до обслуговування міжнародних польотів англійською мовою, використовується програма «Модуль 1» – КПК за фахом; а для підвищення кваліфікації диспетчерів аеродрому, які мають допуск до обслуговування й забезпечення міжнародних польотів, використовуються обидва вищевказані модуля КПК «Модуль 1» і «Модуль 2» (виконується спільна програма КПК).

Мета навчання за програмою «Модуль 1»: вивчення застосовуваних у конкретному повітряному просторі методів і технологій обслуговування повітряного руху; придбання навичок і вмінь для ОПР повітряних суден (далі – ПС), вивчення існуючого й перспективного радіотехнічного устаткування аеродрому, метеорологічного забезпечення польотів ПС.

Мета навчання за програмою «Модуль 2»: удосконалення авіаційної англійської мови, фразеології радіообміну англійською мовою й придбання нових знань, навичок і вмінь обслуговування й забезпечення повітряного руху літаків іноземних авіакомпаній.

Категорії слухачів при навчанні за спільною програмою («Модуль 1» і «Модуль 2»): категорія слухачів: диспетчери УПР зі стажем роботи не менше чотирьох років, що мають діюче посвідчення й кваліфікаційну оцінку диспетчера районів ЄС ОрПР, або допуск до роботи на одному з диспетчерських пунктів аеродрому, а також допуск до ОрПР повітряних судів іноземних авіакомпаній англійською мовою [5].

При навчанні за програмою «Модуль 1»: диспетчери УПР зі стажем роботи не менш чотирьох років, що мають діюче посвідчення й кваліфікаційну оцінку диспетчера аеродрому, або допуск до роботи на одному з диспетчерських пунктів аеродрому.

Строк навчання за спільною програмою (по двох модулях програми): 156 навчальних годин, 20 навчальних днів.

Строк навчання по програмі «Модуль 1»: 72 навчальних години, 9 навчальних днів. Режим занять: 8 навчальних годин на день.

Як і в попередній програмі, в рамках курсів підвищення кваліфікації з дисципліни «Авіаційна англійська мова» вивчаються такі теми:

- Тема 1. Розвиток граматичних навичок і вмінь;
- Тема 2. Розширення словникового запасу, лексики;
- Тема 3. Активізація використання фразеології радіообміну англійською мовою [5].

Вивчення використання фразеології радіообміну англійською мовою в рамках цієї Програми здійснюється у таких темах:

Тема 1. Організація діяльності диспетчера кола (аеродрому). Перелік основних обов'язкових дій диспетчера кола (аеродрому). Права й відповідальність. Рубежі передачі УПР. Підготовка до чергування й прийом чергування.

Тема 2. Технологія роботи диспетчера аеродромного диспетчерського пункту (далі – АДП). Планування й забезпечення руху повітряних судів. Вихідні дані для складання добового плану польотів і порядок його складання. Прийом і випуск повітряних судів. Контроль за ходом підготовки до вильоту. Порядок заміни ПС і екіпажів. Правила складання й подачі повідомлень про обмеження, припинення й поновлення прийому ПС. (Для диспетчерів крім АДП – фразеологія радіообміну російською мовою).

Тема 3. Фразеологія радіообміну російською мовою.

Тема 4. Керування рухом повітряних судів у випадку аварійної ситуації. Дії диспетчера УПР при отриманні доповіді екіпажу про виникнення аварійної ситуації. Дії диспетчера УПР при виявленні зовнішніх ознак несправності на борту ПС.

Тема 5. Керування повітряним рухом при особливих випадках у польоті. Дії диспетчерів УПР при відмові двигуна (двигунів), систем повітряного судна, пожежі, втраті стійкості, керованості, порушенні міцності. Дії диспетчерів при втраті радіозв'язку, орієнтування, незаконному втручанні у дії екіпажу.

Тема 6. Дії диспетчерів УПР при відмові РТО на аеродромі посадки. Відмова РТО за доповіддю екіпажу повітряного судна. Повідомлення від змінного інженера бази про відмову РТО [5].

#### **Типова програма підвищення кваліфікації диспетчерів посадкового радіолокатору**

У цій програмі шкали й методи розбивки дисциплін на теми, підтеми тощо такі, які використовуються в Євроконтролі.

Ця типова програма є основою для розробки установами додаткової професійної освіти (підвищення кваліфікації) програм підвищення кваліфікації диспетчерів посадкових радіолокаторів (далі – ДПСР) на курсах підвищення кваліфікації для:

- отримання відповідних кваліфікаційних оцінок фахівцями, пов'язаними з безпосереднім УПР;
- відновлення професійних знань і навичок після тривалих перерв у роботі диспетчера підходу (більше 1-го року).

Типова програма КПК складається із двох модулів програм:

1. «Модуль 1» – програма КПК за фахом.

2. «Модуль 2» – програма КПК з авіаційної англійської мови й фразеології радіообміну англійською мовою [5].

Для підвищення кваліфікації ДПСР, які не мають допуск до обслуговування міжнародних польотів англійською мовою, використовується програма «Модуль 1» – КПК за фахом; а для підвищення кваліфікації ДПСР, які мають допуск до обслуговування й забезпечення міжнародних польотів, використовуються обидва вищевказані модулі КПК «Модуль 1» і «Модуль 2» (виконується спільна програма КПК).

Мета навчання за програмою «Модуль 1»: вивчення застосовуваних у конкретному повітряному просторі методів і технологій обслуговування повітряного руху; придбання навичок і вмінь для ОПР ПС, вивчення існуючого радіотехнічного та світлосигнального устаткування аеродрому, метеорологічного забезпечення польотів ПС.

Мета навчання за програмою «Модуль 2»: удосконалення авіаційної англійської мови, фразеології радіообміну англійською мовою й придбання нових знань, навичок і вмінь обслуговування й забезпечення повітряного руху літаків іноземних авіакомпаній.

Категорії слухачів при навчанні за спільною програмою («Модуль 1» і «Модуль 2»): диспетчери УПР зі стажем роботи не менше чотирьох років, що мають діюче посвідчення й кваліфікаційну оцінку диспетчера посадкового радіолокатору, або допуск до роботи на ПДСР, а також допуск до ОрПР повітряних судів іноземних авіакомпаній англійською мовою [5].

При навчанні за програмою «Модуль 1»: диспетчери УПР зі стажем роботи не менше чотирьох років, що мають діюче посвідчення й кваліфікаційну оцінку диспетчера аеродрому, або допуск до роботи на одному з диспетчерських пунктів аеродрому.

Строк навчання за спільною програмою (по двох модулях програми): 156 навчальних годин, 20 навчальних днів.

Строк навчання за програмою «Модуль І»: 72 навчальних години, 9 навчальних днів. Режим занять: 8 навчальних годин на день.

Як і в попередній програмі, у рамках курсів підвищення кваліфікації з дисципліни «Авіаційна англійська мова» вивчаються такі теми:

- Тема 1. Розвиток граматичних навичок і вмінь;
- Тема 2. Розширення словникового запасу, лексики;

- Тема 3. Активізація використання фразеології радіообміну англійською мовою [5].

Вивчення використання фразеології радіообміну англійською мовою в рамках цієї Програми здійснюється у таких темах:

Тема 1. Організація діяльності диспетчера посадкового радіолокатора (ДПСР). Перелік основних обов'язкових дій диспетчера посадкового радіолокатора (ДПСР). Права й відповідальність. Підготовка до чергування й прийом чергування.

Тема 2. Керування повітряним рухом при заході на посадку. Захід на посадку за радіомаяковою, кутомірно-далекомірною та іншими системами контролю заходу на посадку. Захід на посадку за посадковим радіолокатором або посадковим локатором й приводним. Захід на посадку за радіомаяковою, кутомірно-далекомірною системою та іншими системами з контролем заходу на посадку. Захід на посадку за радіомаяковою, кутомірно-далекомірною системами, приводним (ОСП) та іншими системами без радіолокаційного контролю.

Тема 3. Керування рухом повітряних судів у випадку аварійної ситуації. Дії диспетчера УПРС при отриманні доповіді екіпажу про виникнення аварійної ситуації на передпосадковій прямій або після зльоту ПС.

Тема 4. Керування повітряним рухом при особливих випадках у польоті. Дії диспетчерів УПР при відмові двигуна (двигунів), систем повітряного судна, пожежі, втраті стійкості, керованості, порушенні міцності. Дії диспетчерів при втраті радіозв'язку, незаконному втручанні у дії екіпажу.

Тема 5. Дії диспетчерів УПР при відмові радіо або світлотехнічного забезпечення на аеродромі посадки. Відмова РТО згідно з доповіддю екіпажу повітряного судна. Повідомлення від змінного інженера бази про відмову РТО. Відмова світлотехнічного забезпечення польотів [5].

Зазначимо, що різні навчальні заклади Російської федерації проводять відповідну підготовку. Розглянемо один з них у якості прикладу.

Федеральне державне унітарне підприємство «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации» (Філіал «ЦентрСибавіонавігація» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»). Фахівці цієї організації створили одну загальну ключову Програму курсів підвищення кваліфікації з авіаційної англійської мови для персоналу ОрПР з першого до четвертого (робочого рівня) згідно зі шкалою мовної компетентності ICAO.

Програма розрахована на проведення занять із викладачем на КПК. Для наступності навчання вона також може бути використана при проведенні додаткових занять з метою підтримки кваліфікації диспетчерського персоналу. Поряд із традиційним навчанням граматики й авіаційній лексиці передбачається інтенсивне використання комп'ютерних технологій. Відповідно до рекомендацій ICAO **акцент робиться на розвиток навичок говоріння й розуміння мови на слух.**

Програма поділяється на три складники: програму досягнення другого рівня, програму досягнення третього рівня й програму досягнення четвертого рівня. Кожна з рівневих програм складається з 150/150/200 годин відповідно.

Програма передбачає виконання вхідного, поточного й підсумкового тестування. Вхідне тестування визначає вихідний рівень фахівця перед початком курсу. Поточне тестування допомагає тому, кого навчають, і викладачеві визначити ступінь засвоєння матеріалу поурочно, і за необхідності повторити тему. Підсумкове тестування встановлює, чи впорався той, якого навчають, з досягненням відповідного рівня. Поточний контроль засвоєння окремих програмних тем може проводитися як викладачем, так і за допомогою тестових комп'ютерних програм у робочому порядку.

*Навчальна мета*

У результаті освоєння Програми слухач повинен:

при переході 1–2:

- володіти основними навичками вимови, наголосу й інтонації;
- володіти основами граматики й опорною лексикою загальної й авіаційної англійської мови;
- знати основні правила читання й мати навички розуміння простих текстів;
- справлятися із простими мовними ситуаціями (в обсязі розмовних тим, передбачених програмою);
- справлятися з простими операціями прослуховування, розуміючи загальний зміст почутого й витягуючи життєво важливу для себе інформацію.

при переході 2–3:

- знати й уміти використовувати основні граматичні структури й моделі речень у передбачуваних / очікуваних ситуаціях;
- мати достатній словниковий запас для спілкування на загальні теми й обмеженим обсягом на конкретні й пов'язані з роботою теми;
- упевнено читати прості тексти, розуміти основні (важливі) моменти письмового повідомлення;
- успішно справлятися з нескладними операціями прослуховування, витягуючи важливі моменти повідомлення й необхідну інформацію;
- упевнено справлятися з нескладними мовними ситуаціями, передаючи прості, короткі повідомлення й уміючи висловити своє ставлення до повідомлення;

при переході 3–4:

- мати навички вимови, що не впливають на розуміння;

- знати й уміти використовувати граматичні структури й моделі пропозицій як у передбачуваних, так і несподіваних ситуаціях;

- мати достатній словниковий запас для спілкування на загальні, конкретні й пов'язані з роботою теми;
- упевнено читати тексти середньої складності на загальні, конкретні й пов'язані з роботою теми;
- успішно справлятися з операціями прослуховування на загальні, конкретні й пов'язані з роботою теми;
- упевнено справлятися з мовними ситуаціями на загальні, конкретні й пов'язані з роботою теми; уміти перефразувати й адекватно вести діалог.

*Завдання навчальні*

Програма вирішує завдання навчання фахівців ОрПР із першого (переделементарного) до четвертого (робочого) рівня за шкалою ІСАО з використанням сучасних комп'ютерних засобів навчання.

*Зміст програми*

1–2:

*Лексичний мінімум*

Лексичний обсяг обумовлений засвоєнням найбільш уживаних словотворчих засобів англійської мови, надаючи навчальну можливість спілкуватися на життєво важливі теми, і відповідає рівню «елементарний» за шкалою ІСАО. Орієнтовний обсяг становить близько 1200 одиниць загальної й авіаційної лексики.

*Тематичний зміст*

Лексичний обсяг визначається темами, тісно пов'язаними з роботою диспетчера, які рекомендує ІСАО. На основі загальноорозмовної тематики вводяться авіаційні теми. Викладач залежно від складу групи творчо розкриває й адаптує пропонувані теми відповідно до вимог рівня «елементарний» за шкалою ІСАО.

*Грамматичний мінімум*

Основні знання з морфології, часовій системі англійської мови, синтаксису в рамках рівня «елементарний» за шкалою ІСАО.

2-3:

*Лексичний мінімум*

Лексичний обсяг обумовлений засвоєнням найбільш уживаних словотворчих засобів англійської мови, надаючи навчальну можливість спілкуватися на життєво важливі теми, і відповідає третьому рівню «попередній» за шкалою ІСАО. Орієнтовний обсяг становить близько 1800 одиниць загальної й авіаційної лексики.

*Тематичний зміст*

Лексичний обсяг визначається темами, тісно пов'язаними з роботою диспетчера, які рекомендує ІСАО. На основі загальноорозмовної тематики вводяться авіаційні теми. Викладач залежно від складу групи творчо розкриває й адаптує пропонувані теми відповідно до вимог рівня «попередній» за шкалою ІСАО.

*Грамматичний мінімум*

Основні знання з морфології, часової системи англійської мови, синтаксису в рамках рівня «попередній» за шкалою ІСАО.

*Розвиток мовних навичок*

Навички говоріння та аудіювання повинні відповідати третьому «попередньому» рівню за шкалою ІСАО.

3-4:

*Лексичний мінімум*

Лексичний обсяг обумовлений засвоєнням достатнього обсягу словотворчих засобів англійської мови для спілкування на загальні, конкретні й пов'язані з роботою теми.

*Тематичний зміст* лексичного обсягу визначається темами, тісно пов'язаними з роботою диспетчера, які рекомендує ІСАО. На основі загальноорозмовної тематики вводяться авіаційні теми. Викладач залежно від складу групи творчо розкриває й адаптує пропонувані теми відповідно до вимог четвертого рівня («робочий») за шкалою ІСАО.

*Грамматичний мінімум*

Просунуті знання з морфології, часової системи англійської мови й усіх аспектів її використання, синтаксису в рамках рівня «робочий» за шкалою ІСАО.

*Розвиток мовних навичок*

Навички говоріння й аудіювання, що відповідають рівню «робочий» за шкалою ІСАО.

*Контроль знань*

Перевірка ступенів засвоєння матеріалу здійснюється викладачем. На допомогу викладачеві можуть бути використані комп'ютерні програми з тестування. Програма передбачає виконання вхідного й підсумкового тестування. Підсумкове тестування містить у собі два компоненти: іспит з авіаційної англійської мови (оцінка за іспит виставляється за п'ятибальною шкалою); визначення рівня володіння англійською мовою за шкалою ІСАО.

*Тривалість* курсу навчання становить 150–200 годин.

Зазначимо, що на практичний аспект розвитку професійної комунікативної компетентності авіадиспетчерів при переході з першого на другий рівень за шкалою ІСАО відводиться в 1,5 рази більше часу, ніж на теоретичний.

У другій частині Програми на практичний аспект розвитку професійної комунікативної компетентності авіадиспетчерів при переході з другого на третій рівень за шкалою ІСАО відводиться в 1,5–2 рази більше часу, ніж на теоретичний.

У свою чергу, на практичний аспект розвитку професійної комунікативної компетентності авіадиспетчерів при переході з третього на четвертий рівень за шкалою ICAO відводиться в 2 рази більше часу, ніж на теоретичний.

Інститут аеронавігації (корпоративний центр підготовки персоналу) здійснює курси підвищення кваліфікації «Організація повітряного руху (для диспетчерів УПР, що мають допуск до обслуговування польотів англійською мовою)». Вони призначені для персоналу ОПР, який має допуск до роботи із застосуванням англійської мови, а також 4 («робочий») рівень володіння англійською мовою по шкалі ICAO.

Загальний обсяг підготовки становить 144 години, у тому числі лекції – 50 годин, практичні заняття й семінари – 72 години, іспити, заліки, диференційовані заліки – 22 години. Форма навчання – очна. Кількість навчальних днів – 21 [3].

При розробці навчального, навчально-тематичного планів і програми враховані рекомендації й стандарти ICAO «Правила аеронавігаційного обслуговування. Організація повітряного руху» (Дос. 4444), «Посібник із планування повітряного руху» (Дос. 9426), «Посібник з методики планування повітряного простору при встановленні мінімумів ешелонування» (Дос. 9689), «Посібник із застосування скороченого мінімуму вертикального ешелонування» (ASM.ET1.ST13.5000), а також частини англійської мови (Додаток 10 «Авіаційний електрозв'язок» до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію); шкала оцінювання мовних знань ICAO, що опублікована в Додатку 1 до Чиказької Конвенції про міжнародну цивільну авіацію [3].

Метою курсу підвищення кваліфікації є підтримка й відновлення теоретичних знань і практичних умінь і навичок персоналу ОПР зі спеціальних дисциплін загалом й зокрема при веденні радіотелефонного зв'язку англійською мовою в стандартних і нестандартних ситуаціях [3].

Підсумкова атестація слухачів здійснюється у формі іспитів і диференційованих заліків з дисциплін, що вивчаються.

Після успішного закінчення курсу слухачам видається документ установленого зразка.

Допускається реалізація програми з використанням дистанційних освітніх технологій.

У процесі підготовки за цією програмою вивчаються такі теми [3]:

- Основи повітряного законодавства Російської Федерації, аеронавігаційне забезпечення польотів ПС.
- Забезпечення безпеки польотів, людський фактор.
- Обслуговування повітряного руху.
- Правила радіообміну.
- Метеорологічне забезпечення польотів.
- Основи аеродинаміки та льотно-технічні характеристики ПС.
- Навігаційне (штурманське) забезпечення польотів.
- Радіотехнічне та світлотехнічне забезпечення польотів.
- *Авіаційна англійська мова (фразеологія радіообміну).*

На останню дисципліну відведено половину усього часу Програми – 72 години, включаючи вхідне тестування та іспит.

У висновку варто зазначити, що розвиток професійної комунікативної компетентності диспетчерів УПР у Росії протягом підвищення їх кваліфікації базується на 3-ох основних елементах:

- дотримання вимог документів ICAO з мовної підготовки, особливо вимог мовної шкали ICAO;
- у процесі підготовки акцент робиться на розвиток навичок говоріння й розуміння мовлення на слух;
- у процесі підготовки «практика» домінує над «теорією».

## ЛІТЕРАТУРА

1. Прищепкин Б. И. Разработка и апробация моделей системы повышения квалификации персонала ЕСОРВД РФ: автореферат дис. канд. тех. наук специальность – 05.22.13. Навигация и управление воздушным движением / Б. И. Прищепкин. – М., 2005. – 22 с.
2. Федеральные авиационные правила «Требования к диспетчерам управления воздушным движением и парашютистам-инструкторам» (в ред. Приказов Минтранса России от 27.06.2011 n 170, от 14.05.2012 n 143) [Електронний ресурс]. – Режим доступа : [http://www.bpl.ru/avia/pMTr\\_216FAP.htm](http://www.bpl.ru/avia/pMTr_216FAP.htm).
3. Программы обучения. Организация воздушного движения (для диспетчеров УВД, имеющих допуск обслуживанию полётов на английском языке) [Електронний ресурс]. – Режим доступа : <http://www.aeronav.ru/courses/organizacija-vozdushnogo-dvizhenija-dlja-dispetcherov-uvd-imejuschih-dopusk-obsluzhivaniju-poletov-na-anglijskom-jazyke-2.html>
4. Приказ Минтранса РФ от 14 апреля 2010 г. № 93 «Об утверждении Порядка функционирования непрерывной системы профессиональной подготовки, включая вопросы освидетельствования, стажировки, порядка допуска к работе, периодичности повышения квалификации руководящего и диспетчерского персонала» [Електронний ресурс]. – Режим доступа : <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/99197/>
5. Типовая программа повышения квалификации диспетчеров похода [Електронний ресурс]. – Режим доступа : <http://law.rufox.ru/view/19/93001887.htm>
6. Программа курсов повышения квалификации по авиационному английскому языку для персонала ОВД с первого до четвертого (рабочего) уровня по шкале языковой компетентности ИКАО [Електронний ресурс]. – Режим доступа : [aero.krsn.ru/doc/2.doc](http://aero.krsn.ru/doc/2.doc)