

Ukrainian School. Conceptual Principles of Secondary School Reform]. Kyiv.

11. *Pedagogika: uchebnoe posobie dlja studentov pedagogicheskikh uchebnyh zavedenij.* (2002). [Pedagogy: a textbook for students of pedagogical educational institutions]. Moscow.

12. Shadrikov, V. D. (2007). *Bazovye kompetencii pedagogicheskoi dejatel'nosti.* [Basic Competences of Pedagogical Activity].

ВІДОМОСТІ ПРО АВТОРА

КРАСНОЩОК Інна Петрівна – кандидат педагогічних наук, доцент кафедри педагогіки та менеджменту освіти, Центральноукраїнський державний педагогічний університет імені

Володимира Винниченка.

Наукові інтереси: формування особистісно-професійних якостей майбутніх фахівців.

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

KRASNOSHCHOK Inna Petrivna – Candidate of Pedagogical Sciences (PhD), Associate Professor of the Department of Pedagogy and Management of Education, Volodymyr Vynnychenko Centralukrainian State Pedagogical University.

Circle of scientific interests: formation of personal and professional qualities of future specialists.

Стаття надійшла до редакції 24.06.2019 р.

УДК: 811.111

DOI: 10.36550/2415-7988-2019-1-182-98-101

НЕЧЕПОРУК Яна Сергіївна –

кандидат педагогічних наук, докторант кафедри педагогіки та менеджменту освіти Центральноукраїнського державного педагогічного університету імені Володимира Винниченка

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1152-8030>
e-mail: yananecheporuk83@gmail.com

АНГЛІЙСЬКА МОВА, ЯК ОДНА ІЗ ОФІЦІЙНИХ МОВ МІЖНАРОДНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Постановка та обґрунтування актуальності проблеми. Експерти з питань авіаційної безпеки постійно прагнуть визначити засоби її підвищення, щоб зменшити і без того статистично невелику кількість авіакатастроф. З механічними поломками пов'язана дуже невелика кількість аварій, тому останні роки питання авіаційної безпеки все більше пов'язують з людським фактором, що набагато частіше є причиною нещасних випадків. Серед таких факторів найвагомим є використання авіаційної англійської мови під час виконання службових обов'язків.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання вивчення англійської мови як офіційної мови ІКАО досліджували такі вчені, як О. Акмалдінова, О. Письменна (англійська мова для авіаційних спеціалістів), Є. Оборін (впровадження методології ICAO TRAINAIR). Ряд наукових праць присвячено підготовці пілотів до ведення радіообміну англійською мовою на міжнародних повітряних трасах (В. Півень, Є. Кміта, Г. Пашенко). Дослідженням проблеми формування навичок безпомилкової комунікації в авіадиспетчерів займалась Т. Тарнавська. О. Ковтун досліджувала теоретико-методологічні засади формування професійного мовлення у майбутніх фахівців

авіаційної галузі. Питанню контролю в методиці навчання іноземних мов присвячені дослідження О. Петрашук. Л. Конопляник займалась дослідженням проблеми підготовки майбутніх інженерів авіаційної галузі до використання іноземної мови у професійній діяльності. І. Колодій, Т. Семигінівська, Н. Білоус вивчали питання формування професійної, професійно комунікативної компетентності, професійної етики в майбутніх перекладачів авіаційної галузі. Огляд цих публікацій доводить, що англійська мова має першочергове значення, як засіб спілкування, в авіаційній галузі, що підтверджене ратифікованими документами Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО).

Мета статті – розглянути проблему становлення англійської мови як однієї із офіційних мов Міжнародної організації цивільної авіації.

Виклад основного матеріалу дослідження. Враховуючи широкий спектр речей та явищ, які можна висловити за допомогою загальної англійської мови, а також критичний характер безпеки під час авіаційного радіообміну і нарешті, вагомі витрати на підготовку і тестування великої кількості авіаційних спеціалістів, постає необхідність визначити та слідувати лише

специфічним компетенціям вимог загальної англійської мови.

У 1998 році, з огляду на сумний досвід ряду авіаційних подій та інцидентів, прямо або побічно пов'язаних з недостатньою мовної компетентністю пілотів і авіадиспетчерів, Асамблея ІКАО сформулювала резолюцію А32-16, що закликала дати вказівку Аеронавігаційній комісії розглянути в пріоритетному порядку проблему володіння англійською мовою і завершити виконання поставленого завдання щодо посилення відповідних положень, що містяться в Додатках 1 і 10, з метою зобов'язати Договірні держави вжити заходів, спрямованих на те, щоб персонал служби Управління повітряного руху та члени льотних екіпажів, що беруть участь в забезпеченні та виконанні польотів в повітряному просторі, де потрібно використання англійської мови, мали достатні навички для ведення радіотелефонного зв'язку англійською мовою [1].

Згодом Аеронавігаційна комісія створила Дослідницьку групу по визначенню вимог щодо рівня володіння загальною англійською мовою (PRICESG) для надання сприяння Секретаріату в проведенні всебічного дослідження існуючих положень, що стосуються всіх аспектів мовного зв'язку в системі «Повітря – земля» і «земля – земля», а також, за необхідністю, розробки нових положень.

У березні 2003 року Рада ІКАО затвердила поправки до Додатків 1, 6, 10, 11 і документ «Правила аеронавігаційного обслуговування. Організація повітряного руху», що стосуються питань мовної компетентності в міжнародній цивільній авіації [4].

У 2004 році було опубліковано перше видання цього посібника, що включало в себе всебічну інформацію по ряду аспектів, пов'язаних з мовною підготовкою і тестуванням. Була висвітлена інформація щодо надання підтримки державам в процесі виконання рекомендацій по підвищенню вимог до володіння англійською мовою.

У 2007 році Асамблея ІКАО прийняла резолюцію А36-11 «Знання англійської мови для ведення радіотелефонного зв'язку», в якій Раді доручалося надати допомогу Договірним державам у впровадженні вимог до знання мови за допомогою підтримки глобально узгоджених критеріїв мовного тестування [4, с. 3].

За минулі кілька років в світі було зроблено чимало зусиль, спрямованих на задоволення вимог ІКАО до знання мови, які, зокрема, включали в себе регіональні ініціативи Євроконтролю, Європейської групи аеронавігаційного планування (EANPG), Агентства з безпеки аеронавігації (ASECNA) і Центральноамериканської корпорації по забезпеченню аеронавігаційного обслу-

говування (COCESNA). Серед інших зусиль слід зазначити ініціативи численних авіакомпаній і служб аеронавігації зі створення або придбання програм навчання і тестування. Виробники повітряних суден і устаткування також сприяли своїм клієнтам у виборі відповідних методик або організацій навчання і тестування [1].

Фахівці в галузі вивчення іноземних мов та мовного тестування, які представляли як комерційні, так і академічні організації, брали участь в прискореній розробці програм, навчальних матеріалів і послуг тестування у відповідності до вимог ІКАО щодо знання мови. Найбільш помітний внесок в цю роботу зробили англомовні країни. І, нарешті, такі професійні об'єднання, як Міжнародна асоціація англійської мови в цивільній авіації (ICAEA) і Міжнародна організація авіаційної мови і спілкування (IALCO) створили форум для обміну інформацією та ідеями в сфері впровадження вимог ІКАО.

ІКАО в рівній мірі брала участь в наданні активної підтримки державам у реалізації вимог щодо мовної компетентності. Зокрема, в червні 2009 року були опубліковані циркуляр № 318 «Критерії мовного тестування для глобального узгодження» і циркуляр № 23 «Рекомендації щодо програм навчання авіаційної англійської мови», а в 2010 році вийшло в світ друге видання цього посібника.

Друге оновлене і реорганізоване видання включає в себе сім глав і вісім додатків, які були істотно доповнені. Ряд додатків представлений в форматі, що дозволяє легко відокремити певні частини документа (контрольні переліки питань та корисні поради) для відтворення та використання в якості практичних посібників зацікавленими сторонами.

Глави 1, 2 і 3 знайомлять читача з проблемою формування мовної компетентності і специфічними особливостями радіотелефонного зв'язку. Глава 3 послужить корисним введенням в тематику авіаційної радіотелефонного зв'язку для фахівців в області навчання іноземним мовам і мовного тестування. Хоча глави 1, 2 і 3 представляють інтерес переважно для керівників навчальних програм і постачальників послуг в сфері мовної освіти і тестування, з ними також настійно рекомендується ознайомитися і представникам державних органів, що займаються нормотворчою діяльністю, експлуатантам повітряних суден та постачальникам аеронавігаційних послуг. Ознайомлення з цими матеріалами сприятиме більш повному розумінню значущості керівних вказівок щодо впровадження вимог ІКАО, представлених в наступних розділах, і адекватному обліку мовного аспекту авіаційної діяльності.

У розділах 5 і 7 представлені інструктивні вказівки щодо способів виконання вимог до знання мови. У розділах 4 і 5 висвітлюються передумови для створення Стандартів і рекомендованої практики ІКАО (SARPS), що стосуються володіння мовою, і пояснюється їх зміст і значення. Глава 6 включає в себе матеріал, спочатку опублікований в циркулярі 318, і, поряд з главою 7, ставить собі за мету дати практичне керівництво з успішного впровадження SARPS у сфері тестування і навчання. У цих розділах представлена інформація практичної роботи в сфері мовного тестування і навчання іноземним мовам і міститься застереження проти повторення вже виявлених помилок і використання методик, які не відповідають встановленим стандартам. При згадці вимог до рівня володіння «мовою», або «мовної» компетентності в тексті всього документу маються на увазі загальні вимоги безвідносно до конкретної мови. Хоча й мається на увазі, що при впровадженні вимог основна частина зусиль буде спрямована на досягнення належного рівня володіння англійською мовою, ми віддаємо собі звіт в тому, що багато держав також будуть займатись забезпеченням дотримання встановлених нормативів щодо застосування англійської мови як авіаційної [4, с. 9].

Незважаючи на наявність визнаних у міжнародному масштабі органів, що надають акредитацію освітнім установам, в яких викладається англійська мова як іноземна і атестаційні свідоцтва вчителям англійської мови як іноземної, система акредитації та атестації освітніх установ і вчителів, які розробляють і здійснюють навчання авіаційної англійської мови, відсутня. Подібно тестування на володіння авіаційною англійською навчання авіаційної англійської мови залишається нерегульованою сферою професійної діяльності.

Проте навчання авіаційної англійської мови властиві конкретні завдання, зміст, критерії володіння мовою, умови користування нею, а також такі особисті і професійні особливості, відрізняють його від вивчення мови в будь-якій іншій сфері людської діяльності: мова призначена для забезпечення зв'язку (обміну повідомленнями) між пілотом і диспетчером УПР; авіаційній мові властиві вкрай специфічні лексика, вирази і функції; кінцевим критерієм оцінки володіння цією мовою є комунікативна компетенція, а не лінгвістична правильність; обмін повідомленнями здійснюється переважно в усній формі і часто за відсутності візуального контакту; питання обміну повідомленнями може не тільки впливати на безпеку пасажирів і окремих авіаперевізників, але також чинити серйозний економічний

вплив на всіх учасників, задіяних в галузі авіаперевезень, - як у вигляді безпосередніх витрат на навчання і тестування, так і у вигляді непрямого впливу на підбір і комплектування кадрів [2].

В умовах відсутності будь-якої системи акредитації, підтвердження та атестації освітніх установ і вчителів, які розробляють і здійснюють навчання авіаційної англійської мови, були підготовлені «Рекомендації з програмам навчання авіаційної англійської мови» з метою сприяння авіаційному співтовариству у виборі і найманні постачальників освітніх послуг з авіаційної англійської мови та встановлення відповідних стандартів належної практики, що регламентують їх діяльність.

Вимоги ІКАО до володіння мовою поширюються на процеси досягнення і підтримки володіння всіма мовами, використовуваними в радіотелефонного зв'язку. Однак, оскільки англійська є найбільш вживаною мовою в середовищі міжнародного авіаційного співтовариства і вимоги повинні бути встановлені в першу чергу для неї, в даний час вдосконалення володіння розмовною англійською - саме те, на чому зосереджена увага авіаційної спільноти. Введення в 2003 році вимог ІКАО щодо володіння мовою і подальші заходи щодо сприяння їх дотримання істотно змінили педагогічні умови, в яких проводиться навчання авіаційної англійської мови. З не обов'язкової та нерегулярної дисципліни, що знаходилась як правило на периферії професійної підготовки і цілком залежала від наявності коштів, навчання авіаційної англійської мови перетворюється на дисципліну, оволодіння якою продиктовано конкретними завданнями - досягненням і підтримкою мовної компетенції на робочому рівні 4, встановленому ІКАО [6, с. 10].

Цей перехід має відчутні наслідки. Поки вивчення мови було обмежено виключно бюджетними міркуваннями, мало хто був в повній мірі обізнаний про те, що для досягнення істотних успіхів в освоєнні мови необхідно тривалий час [2]; крім того, практично не приділяли уваги тому, що учні засвоюють мову з різною швидкістю. Висока тривалість навчання, необхідна для досягнення справжньої комунікативної компетенції, здійснює, в свою чергу, значний вплив як на прямі, так і на непрямі витрати на навчання.

Невблаганні фінансові міркування в ще більшому ступені диктують необхідність у виборі відповідних, ефективних і економічних рішень у справі навчання. Цей процес вибору вимагає від керівництва ґрунтовної обізнаності з цілою низкою питань та параметрів навчання мови, в тому числі: реалістична тривалість навчання на різних

етапах; відмінності в індивідуальних здібностях до навчання; комунікативний характер необхідних мовних навичок; значимість змісту навчального курсу; застосування набутих комунікативних функцій у професійній діяльності; ефективність поєднання самостійного засвоєння матеріалу і занять в аудиторії; необхідність коригувальних і додаткових занять для досягнення результатів; викладачі авіаційної англійської мови обізнані і відповідають зазначеним характеристикам [6].

Мовні навички, що потребують уваги в програмі, впливають на вибір та оформлення відповідних навчальних матеріалів та завдань. Мовні навички поділяються на 4 категорії:

Навички сприйняття (прослуховування) включають низьку акустичну якість введення, регіональні акценти, несподіваність і «почуття», чутливість до реєстрації;

Навички продукування (говоріння) включають узгодження лаконічності з неоднозначністю, альтернативне використання фразеології та розмовної мови, а також можливість поєднання англійської та інших мов, чутливість до реєстрації;

Пізнавальні навички включають короткочасне запам'ятовування, швидке реагування та багатозадачність;

Реляційні навички включають співробітництво (об'єднання інформації, спільне вирішення проблем) та конфлікт (переговори) [6].

Висновки та перспективи подальших розвідок напрямку. Підсумовуючи вищевикладений матеріал можна зробити висновок, що першочерговими завданнями та цілями Міжнародної Організації цивільної авіації у сфері авіаційної англійської мови є навчання авіаційних спеціалістів не лише обмеженому набору фразеологічних структур радіообміну, але й суміжних тем, понять та термінології, що тісно пов'язані з впливом на рівень безпеки. Наприклад, здатність авіаційного спеціаліста добирати окремим фразеологічним міткам розмовні повідомлення. В процесі підвищення рівня мовної обізнаності пілот чи диспетчер отримує особливо цінні навички, що полегшують процеси запобігання та/або усунення непорозумінь в процесі радіообміну чи спілкування, пов'язаного із виконанням службових обов'язків.

Незважаючи на безперечні аргументи, що для безпечного функціонування авіаційної галузі необхідний високий рівень володіння стандартизованою англійською мовою, повноваження та компетенції Міжнародної організації цивільної авіації є недостатніми для забезпечення рівномірного використання запропонованих мовних стандартів. Оскільки ІКАО може лише заохочувати держави-учасників приймати до обов'язкового

виконання його резолюції, цей процес стає тривалим і неповністю завершеним. Набагато більше ефективна реалізація досягнута в межах Європейського Союзу, завдяки повноваженням інституції Союзу приймати закон, що зобов'язує державу дотримуватись правил визначених ІКАО.

СПИСОК ДЖЕРЕЛ

1. EUROCONTROL (2001), Guidelines for Common Core Content and Training Objectives for Air Traffic Controllers Training (Phase 1: Revised).
2. International Civil Aviation Organization (2003), Annex 1, Personnel Licensing .
3. International Civil Aviation Organization (2003), Annex 10, Volume II, Communications Procedures.
4. International Civil Aviation Organization (2003), PANS-ATM (Document 4444).
5. International Civil Aviation Organization (2004), Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements (Doc 9835).
6. Mell, J (1992), Etude des communications verbales entre pilote et contrôleur en situation standard et non-standard, Editions de l'ENAC.

REFERENCES

1. EUROCONTROL (2001), Guidelines for Common Core Content and Training Objectives for Air Traffic Controllers Training (Phase 1: Revised).
2. International Civil Aviation Organization (2003), [Annex 1, Personnel Licensing] Montréal, Quebec, Canada.
3. International Civil Aviation Organization (2003), [Annex 10, Volume II, Communications Procedures] Montréal, Quebec, Canada.
4. International Civil Aviation Organization (2003), [Air Traffic Management, PANS-ATM (Document 4444)] Montréal, Quebec, Canada.
5. International Civil Aviation Organization (2004), [Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements (Doc 9835)], Montréal, Quebec, Canada.
6. Mell, J (1992), [Etude des communications verbales entre pilote et contrôleur en situation standard et non-standard], Editions de l'ENAC, Toulouse, France.

ВІДОМОСТІ ПРО АВТОРА

НЕЧЕПОРУК Яна Сергіївна – кандидат педагогічних наук, докторант Центральноукраїнського державного педагогічного університету імені Володимира Винниченка.

Наукові інтереси: історія та методика викладання авіаційної англійської мови у льотних навчальних закладах, формування спеціалізованих комунікативних навичок у авіаційних спеціалістів.

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR
NECHEPORUK Yana Serhiivna – Candidate

of Pedagogical Sciences, Doctoral student of Volodymyr Vynnychenko Central Ukrainian State Pedagogical University.

Circle of scientific interests: methods of teaching the aviation English language in flight

establishments, formation of specialized communication skills in aviation specialists.

Стаття надійшла до редакції 24.11.2019 р.

УДК: (37.013.42+376)(438+477)

DOI: 10.36550/2415-7988.2019.182.21

ПЕРФІЛЬЄВА Майя Володимирівна –

кандидат педагогічних наук, доцент,

доцент кафедри соціальної педагогіки та соціальної роботи

Уманського державного педагогічного університету імені Павла Тичини

<https://orcid.org/0000-0003-0849-5629>

e-mail: mayya.perfilieva@ukr.net

КАРПІЧ Ірина Олександрівна –

кандидат педагогічних наук, старший викладач кафедри соціальної педагогіки та соціальної роботи Уманський державний педагогічний університет імені Павла Тичини

<https://orcid.org/0000-0001-5658-0081>

e-mail: irina.karpich@ukr.net

ПРОБЛЕМИ СОЦІАЛІЗАЦІЇ ДІТЕЙ ТА МОЛОДІ З ІНВАЛІДНІСТЮ У ПОЛЬЩІ ТА УКРАЇНІ

Постановка та обґрунтування актуальності проблеми. Соціальне обмеження, що є наслідком психофізичних розладів організму людини, є одним з серйозних явищ і проблем сучасного світу. Вагомість цих проблем визначається і наявністю цього явища в людському суспільстві і відповідно наслідків, що виникають як в індивідуальному, так і соціальному сенсі.

Поширення явища обмеженості людських можливостей ставить перед міжнародною громадськістю і окремими державами обов'язок щодо відповідальності та прийняття певних дій, що запобігатимуть його виникненню. Такі дії мають реалізуватися урядами, соціальними інститутами та локальною громадськістю. Тільки широкі згоджені соціальні дії можуть принести вимірні ефекти. Допомога на користь осіб з інвалідністю потребує диференційованих, мультидисциплінарних (медичних, освітніх, соціальних, виробничих) дій.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Різні аспекти проблеми соціалізації дітей та молоді з інвалідністю стали предметом досліджень з різних наукових позицій, серед яких: розвиток особистості в системі інклюзивної освіти (І. Демченко, Г. Дрижаловська, А. Колупаєва, І. Малишевська, Л. Маршалек, Н. Сабат, Н. Софій, П. Фарелл, А. Фірковська-Манкевич, Г. Шумський та ін.); соціальне функціонування, лікувально-педагогічна реабілітація осіб з інвалідністю (М. Балцерак, Б. Бартон, В. Бондар, Л. Виготський, В. Гасік, Т. Галковский,

М. Гжегоржевська, Д. Гораєвська, В. Дуксік, Х. Журав, Я. Кіренко, О. Ліпковський, З. Соболевська, З. Сонковська, М. Ходковська, А. Хулек та ін.); соціально-педагогічна робота з сім'ями, в яких виховуються діти з обмеженими можливостями здоров'я, та механізми психолого-педагогічної підтримки таких сімей (Й. Вичесаний, Н. Грабовенко, Е. Гуральчук, А. Сакович-Боборико, З. Кавчинська-Бутрим, М. Карвовська, М. Ковальська-Кантика, І. Немець, І. Нестайко, А. Новіцька, І. Обуховська та ін.).

Мета статті полягає у розкритті стану наукової розробленості проблеми та узагальненні історіографічних надбань, що дадуть змогу зрозуміти зміни, які відбулися в плані розв'язання і дослідження цієї проблеми в Україні та Польщі.

Виклад основного матеріалу дослідження. У сучасних умовах глобалізації зростає потреба у ґрунтовному аналізі освітніх тенденцій як в нашій державі, так і в зарубіжних країнах. Досвід країн близького зарубіжжя з аналогічними для України соціальними системами й історико-політичними, соціо-економічними процесами становить інтерес для компаративного аналізу.

В Україні систематичне вивчення зарубіжних систем освіти започаткував К. Ушинський (1824–1871). У 60-х роках XIX ст. він здійснив «педагогічну мандрівку» до Західної Європи. Результатом цієї подорожі стало написання низки робіт, зокрема відомої праці «Про народність у громадському вихованні».

На розвиток вітчизняної порівняльної