Ковтун, Е. (2017). *Контекстный подход к организации профессионально-речевой подготовки будущих авиационных специалистов.* Building globalized World: social, economic, political Perspectives of Education: междун. науч.-практ. конф. Костанай.

**Контекстный подход к организации профессионально-речевой подготовки будущих авиационных специалистов**

Ковтун Елена Витальевна

Национальный авиационный университет, г. Киев, Украина

Контекстный подход рассматривается как один из методологических концептов формирования профессионально-речевой компетентности будущих авиационных специалистов. Определяется специфика и методика использования контекстного подхода в организации языковой подготовки будущих пилотов и авиадиспетчеров в высшем учебном заведении.

**Ключевые слова:** контекстный подход, профессионально-речевая подготовка, будущие пилоты и авиадиспетчеры, профессиональный контекст, проблемная ситуация.

Языковая компетентность является неотъемлемой составляющей профессиональной *надежности* авиатора, в этой связи готовность будущих пилотов и авиадиспетчеров к осуществлению профессионально-речевой деятельности рассматривается как обязательный компонент их профессиональной компетентности.

Языковую подготовку авиационных специалистов в высшем учебном заведении необходимо осуществлять с учетом сущности будущей профессиональной деятельности. Различные аспекты профессиональной деятельности оператора сложных систем управления исследованы в трудах ряда ученых (М. Банджейова, В. Денисов, А. Леонтьев, Б. Ломов, В. Небилицин, В. Онищенко, К. Платонов), психологические основы профессиональной деятельности операторов сложных авиационных систем управления раскрыты в работах Г. Берегового, Н. Заваловой, В. Козлова, Р. Макарова, С. Минца, К. Платонова, В. Пономаренка, Ю. Стрелкова. Исследования показали, что оператору сложных систем управления принадлежит ведущая, интегральная роль в системе «человек – машина – среда»; взаимодействие между человеком и машиной происходит по принципу активного участия человека, который «организовывает всю систему и направляет ее на достижение определенного, предварительно заданного результата», то есть реализуется принцип «активного оператора» (Н. Завалова); летная деятельность является одной из самых сложных и динамичных, «летный состав современного воздушного судна работает на пределе человеческих возможностей» (К. Платонов), летная деятельность как профессия относится к категории «опасных профессий». Исследования психологических факторов деятельности операторов сложных систем управления свидетельствуют, что трудности в действиях авиаторов связаны с формированием при обучении стандартизированного характера мышления, с избыточной автоматизацией навыков. Указанные факторы побуждают к поиску подходов, направленных на обеспечение гибкости умений будущих пилотов и авиадиспетчеров, способствующих быстрой адаптации специалистов в профессиональной среде.

Целью статьи является раскрытие сущности контекстного подхода, специфики и методики его применения в языковой подготовке будущих пилотов и авиадиспетчеров.

В конце ХХ в. понятие «контекст» вышло за рамки традиционного лингвистического понимания, стало рассматриваться как общенаучная, в том числе и психолого-педагогическая категория, как опора, открывающая новые перспективы в научном познании. Контекст характеризуется вариативностью и многообразием. В психолого-педагогической литературе встречаются самые разнообразные виды контекстов, среди них: культурологический, социальный, межличностный, контексты образования взрослых, профессионального образования и т. д. В американской педагогике существует направление исследований, представители которого – контекстуалисты – считают нецелесообразным опираться на любые общие закономерности обучения, поскольку для каждого ученика необходимо создавать свой контекст, обуславливающий отражение им внешнего мира и формирование знаний ученика /1/. Иное понимание роли контекста характерно для Э. Джонсон. Контекст в ее педагогической теории рассматривается как взаимосвязь всего со всем в мире. При контекстном подходе, согласно Э. Джонсон, мышление студентов обращено к опыту. Когда идеи проверяются на практике, усваиваются в контексте действия, они приобретают для студентов смысл: «контекстное обучение и учение привлекает студентов к значимой для них деятельности, способствует связи академического знания с контекстом ситуаций реальной жизни» /2; 3/.

В постсоветском образовательном пространстве поддержку нашла теория контекстного (знаково-контекстного) обучения, в течение тридцати лет развиваемая российским ученым А. Вербицким, его научной школой и последователями (Н. Бакшаева, Н. Борисов, Т. Дубовицкая, Н. Лаврентьева, Т. Сорокина, В. Тенищева и др.).

Содержание контекстного обучения базируется 1) на логике учебного предмета как консервированного прошлого научного знания (в этом оно совпадает с традиционным обучением); 2) на логике *будущей профессиональной деятельности* (специфический для контекстного обучения источник), которая представлена в виде дифференцированной модели деятельности специалиста (менеджера, технолога, пилота и т. д.), в которой дается описание системы его основных профессиональных функций, проблем и задач. Содержание обучения проектируется не как учебный предмет, а как предмет учебной деятельности, последовательно трансформирующийся в предмет деятельности профессиональной. Воспроизведение предметного и социального контекстов профессиональной деятельности видоизменяет учебный процесс, поскольку в нем делается упор на таких моментах: пространственно-временном контексте «прошлое – настоящее – будущее»; системности и межпредметности знаний; возможности динамической развертки содержания обучения; сценарном плане деятельности специалистов в соответствии с технологией производства; должностных функциях и обязанностях; ролевой «инструментовке» действий и поступков; должностных и личных интересах будущих специалистов /3; 42/.

Содержание и условия профессиональной деятельности всегда вероятностные, проблемные. Поэтому основной единицей содержания контекстного обучения является не «порция информации» или задача, решаемая по образцу, а проблемная ситуация, предусматривающий включение продуктивного мышления студента. Прототипом познавательной деятельности студента в обучении контекстного типа является схема действий специалиста, которая охватывает такие ступени: анализ ситуации, постановка задачи, решение задачи, доказательство истинности решения. В ней моделируется полный цикл мышления – от зарождения проблемной ситуации, порождения познавательной мотивации до нахождения способов решения проблемы и подтверждения их правильности. Практическую компетентность студент получает только в случае двойного перехода от знака (информации) к мысли, а от мысли – к действию, осмысленному поступку. Соответственно, с точки зрения технологии контекстного обучения информация должна подаваться в контексте будущей работы, с прицелом на будущее профессиональное использование: делаю, учась и учусь, делая. Студент действует в целостном пространственно-временном контексте «прошлое – настоящее – будущее». Он понимает, что было (образцы теории и практики), что есть (выполняемая им познавательная деятельность) и будет (моделируемые ситуации профессиональной деятельности). Овладевая нормами компетентных предметных действий и отношений людей в процессе индивидуального и совместного анализа и решения профессионально подобных ситуаций, студент развивается и как специалист, и как член общества /4/.

Попробуем уточнить специфику применения контекстного подхода в профессионально-речевой подготовке будущих пилотов и авиадиспетчеров.

Для реализации профессионально-речевых функций этим специалистам необходимо обладать инженерными (умение анализировать профессиональные ситуации, выдвигать цели разработки, подбирать способы решения технических задач, варианты оптимальных решений, анализировать и оценивать полученные данные и т. д.) и речевыми умениями. Первые составляют профессиональную, вторые – речевую компоненты. Усвоенные студентом, но не связанные между собой логикой профессиональной деятельности и не обладающие чертами «оперативности» /5/, инженерные и речевые компетенции могут выступать по отношению друг к другу психологическими барьерами, препятствующими их мгновенной интеграции в производственных ситуациях /6; 27/. Это происходит вследствие того, что сформированные речевые компетенции остаются, по сути, лингвистическими, а не специальными профессиональными компетенциями.

Коммуникация пилотов и авиадиспетчеров по своей сути является не только речевой деятельностью, она непосредственно связана и определяется информационной и предметной средой, реализуется в соответствии с технологией производства (в нашем случае – технологией выполнения полета и управления им). Это, в свою очередь, означает, что кроме языковой компетенции и компетенций, характеризующих поликультурную языковую личность (в Украине профессионально-речевая коммуникация авиационных специалистов реализуется во внеполетное время на украинском (русском) языке, радиообмен во время выполнения полета – на английском), пилотам и авиадиспетчерам необходимы ситуационно-коммуникативные компетенции, непосредственно связанные с владением технологией профессиональной деятельности. Выделяют две составляющие этих компетенций: 1) предметно-речевые, которые позволяют овладеть речевыми алгоритмами, извлекать из информативного поля релевантную оперативную информацию о технологическом процессе и оперировать его предметными характеристиками; 2) контекстно-речевые, обеспечивающие точное понимание иноязычной речевой информации о динамично меняющихся производственных ситуациях, что, в свою очередь, создает условия, необходимые для принятия решений и постановки задач экипажу, для ведения мониторинга процесса их решения. Сформированность этих компетенций, по мнению А. Вербицкого и В. Тенищевой, означает, что целостная профессиональная компетенция инженера характеризуется качеством оперативности /6; 28/.

Подготовка будущих пилотов и авиадиспетчеров на основе контекстного подхода рассматривает в качестве основной единицы обучения типовую производственную задачу (ТПЗ), целью обучения в таком случае есть формирование и развитие способности компетентного решения системы таких задач. Для студента каждая учебная ТПЗ является проблемной ситуацией, ее решение побуждает его к речевой деятельности, к использованию специального речевого материала, таким образом, происходит усвоение последнего и обращение с ним на уровне личностных и социально-профессиональных смыслов. Реализуется совмещенная учебная деятельность – форма организации учебной активности студентов, при которой один вид деятельности выступает средством решения предметных задач другого. Студент является субъектом двух деятельностей – квазипрофессиональной и речевой. Ведущим мотивом квазипрофессиональной деятельности является решение профессионально-предметной задачи, а речевой деятельности – восприятие, понимание, обработка профессионально-значимой информации. Квазипрофессиональная и речевая деятельность студентов объединены общим контекстом, общим пространственным и логическим синтезом.

В моделировании процесса профессионально-речевой подготовки будущих авиаторов ориентировались на рекомендации А. Вербицкого по организации квазипрофессиональной деятельности студентов и придерживались ряда правил, среди них: моделировались конкретные условия и динамика развертывания определенной ситуации профессиональной деятельности пилотов и авиадиспетчеров; моделировались предметная и речевая компоненты профессиональной деятельности этих специалистов; обеспечивалась совмещенная деятельность студентов в смоделированных профессиональных ситуациях; организовывалось диалоговое общение студентов в смоделированных профессиональных ситуациях; обеспечивалась проблемность этих ситуаций. Это позволило системно и динамично имитировать различные модели будущей профессиональной деятельности студентов; воспроизводить ситуации и логическую последовательность действий будущей профессиональной деятельности в игровой модели; приблизить условия обучения к реальным условиям профессиональной деятельности; обеспечить творческую деятельность субъектов дидактического процесса; способствовало быстрому формированию умений профессиональной речи студентов, способности применять их на практике в изменяющихся условиях профессиональной деятельности; способствовало формированию личностной и психологической готовности будущих авиаторов к профессиональной деятельности.

При организации учебного процесса учитывали, что профессионально-речевая деятельность пилотов и авиадиспетчеров выполняется как в условиях полной информации, так и при ее дефиците, который обусловливается как объективными, так и субъективными факторами. К объективным относят: дистантность (отсутствие опоры на мимику и жесты) и одномоментность сообщения, неожиданность получения информации, искажение информации по причинам технического состояния радиооборудования (сильный шумовой фон и др.), негативное влияние среды, дефицит времени, отказ информационного канала, одновременность осуществления нескольких видов деятельности. К субъективным факторам, обусловленным низким уровнем развития коммуникативных способностей оператора, относят: медленную адаптацию к особенностям речи партнера по общению, несформированность способов получения и передачи информации, неадекватность соотнесения речевой информации об объекте с его предметными характеристиками и т. д.

В своей профессиональной деятельности авиаторы постоянно сталкиваются с различными задачами, решение которых требует от них высокого уровня профессиональной компетентности и логического мышления, хорошо сформированных профессионально-речевых умений. Раскрыть весь диапазон ситуаций и задач, которые решаются этими специалисты, практически невозможно. Существует множество конкретных, динамически меняющихся ситуаций, в которых авиаторам приходится принимать собственные решения, применять нешаблонные действия. В то же время можно выделить общие типы задач, решаемые этими специалистами, и подготовить будущих авиаторов к их решению в дальнейшей профессиональной деятельности /7/. Приведем примеры речевых задач для студентов, в основе которых лежат ситуации профессиональной деятельности.

Первый тип ситуаций – это ***ситуации-иллюстрации***, в которых студентам необходимо что-то описать, объяснить и т. п. Такие ситуации реализуются с опорой на слайды, видеофильмы, карты, изображения из сети Интернет. Их цель – расширение профессионального тезауруса студентов, развитие умений планировать речь в соответствии с речевым намерением и условиями общения, выбирать адекватные языковые средства для раскрытия содержания, обеспечивать обратную связь в коммуникации. Приведем примеры.

**Ситуация 1.** Студентам предлагается несколько карточек с изображением различных типов воздушных судов (ВС) украинских и зарубежных производителей.

*Задание 1.* Рассмотрите изображения. Определите, ВС каких производителей и типов на них изображены. Какие ориентиры позволили вам дифференцировать самолеты? Опишите одно из ВС. Дополните внешнее описание информацией о системах самолета, его мощности, дальности полета и т. п.

*Задание 2.* Объединитесь в пары: составьте диалог между студентом-будущим пилотом и журналистом, готовящим статью о современном авиапарке. Формулируйте вопросы и ответы таким образом, чтобы озвученная информация была точной, полной и достаточной для написания статьи по заданной тематике.

Опорой для ситуаций-иллюстраций могут также служить тексты, лексико-грамматический материал, речевые клише и т. п. Приведем пример.

**Ситуация 2.** Студентам предлагается карточка с изображением устройства SkyBuddy, который используется в авиации для предупреждения отклонений от заданной высоты полета и уменьшение нагрузки на пилота, а также его описание. Студенты работают в парах.

*Студент 1:* Вы – инструктор. Прочитайте текст. Расскажите стажеру о назначении и принципах работы устройства Sky Buddy Heading & Altitude reminder. Ответьте на все вопросы стажера.

*Студент 2.* Вы – стажер. Сегодня инструктор ознакомит вас с назначением и принципами работы устройства Sky Buddy Heading & Altitude reminder. Подготовьте вопросы инструктору.

С помощью ***ситуаций-оценок*** совершенствуем умения студентов по приему, обработке и передаче информации. Задача ситуации-оценки – оценить источники, механизмы, значение и последствия ситуации, а также принятые меры и действия. Раскроем технологию применения такого приема обучения на примере.

**Ситуация 3.** Студентам предлагается ознакомиться с официальным отчетом по авиакатастрофе ВС Boeing 707-321B, HK 2016 авиакомпании Avianca Колумбийских авиалиний, которая случилась 25 января 1990 над аэропортом Cove Neck (Нью-Йорк) (Источник: http://www.airdisaster.com/reports/ntsb/AAR91-04.pdf). Материалы содержат информацию о истории рейса; личные данные экипажа и авиадиспетчера, в зоне ответственности которого находилось ВС; информацию о технических характеристиках самолета; метеорологическую информацию; план полета и выполнение полета; аэродромную информацию и транскрипты радиообмены (РО) экипажа с органом управления воздушным движением в районе аэродрома. Каждый студент получает отдельный фрагмент информации, его задача – ознакомиться с фрагментом, отобрать наиболее существенную информацию, определить все то, что в тот или иной способ могло повлиять на ход полета и спровоцировать аварию. Кроме этого студенты анализируют транскрипты РО на предмет отклонений в процедурах ведения или речевых ошибок. В результате определяются причины, приведшие к катастрофе, разрабатываются рекомендации по их устранению. Вариантом обсуждения этой ситуации может быть круглый стол. Коммуникативная задача в ситуациях-оценках формулируется следующим образом: «Дайте оценку действиям ..., определите преимущества и недостатки ..., проанализируйте ситуацию, оцените правильность действий ...» и т. п.

***Ситуация-запрос информации*** направлена прежде всего на развитие диалогической речи будущих авиаторов. Для успешной реализации этой ситуации необходимы, с одной стороны, «информационный пробел», с другой стороны, желание студентов познать новое. В основе такой ситуации лежит текст или другой источник информации. Приведем пример.

**Ситуация 4.** Студентам предлагается ознакомиться с разделом «Ограничения полетного и рабочего времени экипажа воздушного судна» в Руководстве по производству полетов. Студенты работают в малых группах. Один из студентов назначается инспектором, остальные – стажерами. Задача инспектора – проверить уровень знаний стажеров по таким вопросам: ограничения полетного и рабочего времени, требования к отдыху, превышение ограничений полетного и рабочего времени и/или уменьшения времени отдыха, разрешенные увеличения полетного и рабочего времени, разрешение на уменьшение времени отдыха летного экипажа, учет полетного времени и времени отдыха.

Различные ситуационные задания применяются и для совершенствования умений ведения радиообмена. В условиях квазипрофессиональной деятельности развивается готовность будущих авиаторов к выполнению профессионально-речевых функций в осложненных или стрессовых условиях деятельности. В процессе обучения используем комплекс ситуационных заданий, в которых описаны различные аварийные ситуации и отказа. Ситуации усложняются лимитом времени на их решение. Примером может послужить ситуация «Отказ двигателя при взлете».

**Ситуация 5.** При взлете с базового аэродрома ВС Ан-12, позывной IК 141, масса 42 т, высота полета 100 м, произошел отказ первого двигателя.

*Задание.* Проанализируйте аварийную ситуацию. Подготовьте сообщение по ситуации. Сообщите о своих действиях в условиях аварийной ситуации, возникшей на борту ВС, затратив минимальное количество времени. Мысленно выделите первоочередные и основные действия по алгоритму относительно конкретной аварийной ситуации, составьте новое сообщение за более короткий отрезок времени.

Стандартный текст донесения: MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, IК 141, airborne, number one engine failed, approaching via traffic pattern (4 с). (Сокращенный вариант: MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, IК 141, airborne, engine failed, approaching via pattern (3 с)).

Будущим пилотам предлагаются ситуации, в которых умения ведения РО развиваются параллельно с умениями находить необходимую информацию в справочной бортовой библиотеке. Приведем пример.

**Ситуация 6.** Найдите в Руководстве по производству полетов заданные аварийные ситуации, а также алгоритмы действий в следующих ситуациях: а) горит предупредительный светосигнализатор (один, два или три) выключателя генераторов, нагрузка на генераторе отсутствует, напряжение генератора ниже напряжения сети; б) горит предупредительный светосигнализатор выключателя генераторов, нагрузка на генераторе отсутствует, напряжение генератора приближается к нулю. Составьте сообщение о ситуации, сложившийся на борту ВС, а также о порядке действий по ликвидации или минимизации этих последствий. Дайте ответ (задача для будущих авиадиспетчеров) на полученное сообщение с учетом экстремальной ситуации на борту ВС, а также предложите дальнейшие действия.

Эффективными в процессе обучения были ***ситуационные задачи проблемного типа***. В таких задачах проверяется способность студентов практически и логически мыслить, анализировать, сопоставлять, проникать в сущность явлений, выявлять закономерности; формируются умения излагать свои мысли и отстаивать свои взгляды на иностранном языке в условиях, требующих сосредоточения на решении сложной профессиональной задачи. Подобные задания развивают умения будущих авиаторов создавать речевые высказывания на основе профессиональных знаний, стимулируют активность в дискуссии. Приведем пример.

*Задание.* Прочитайте текст. Проанализируйте описанную ситуацию и ответьте на вопросы.

To avoid a large storm, the flight crew must make decisions while still 40 NM away from it. Therefore, the flight crew should select adequate ranges on the NDs:

• PNF adequate ranges to plan long-term weather avoidance course changes (in cruise, typically 160 NM and below)

• PF adequate ranges to tactically avoid adverse weather, and monitor its severity (in cruise, typically 80 NM and below). (Источник: Airbus Flight Operations Briefing Notes: Adverse Weather Operations).

Вопросы для студентов:

1. Почему у непилотирующего пилота больший диапазон на дисплее радара?

2. Чем дисплей погодного радара отличается от дисплея, используемого диспетчером?

3. Как погодные условия в зоне ответственности авиадиспетчера могут влиять на его производственную нагрузку?

4. Чем отличается влияния погодных условий при выполнении полета по маршруту на крейсерской высоте и при заходе на посадку?

Эффективным приемом обучения являются ***дискуссии*** по вопросам авиации, ее истории, безопасности полетов и т. п. Приведем пример организации дискуссии по вопросу целесообразности наличия оружия в кабине экипажа ВС как фактора повышения безопасности полетов.

Студентам предлагается ознакомиться с мнением пилотов и пассажиров по этому вопросу на авиационных форумах в сети Интернет (напр., http://www.debate.org/opinions/if-pilots-were-equipped-with-firearms-would-this-truly-make-airplanes-safer-for-passengers), а также с результатами опроса пилотов. Каждому студенту предлагается выразить личное отношение к затронутой проблеме, аргументировать его.

Дискуссия «If pilots were equipped with firearms would this truly make airplanes safer for passengers?»

*Взгляд 1.* *Yes it would be safer.* The fact that pilots would be armed in the airplane would almost one hundred percent protect the passengers and civilians from what happened during 9/11 or anything in the future. The pilots could be trained to keep the weapon secured and have a background in firearms to keep it under control.

*Взгляд 2.* *Keep Guns secret.* Do not tell the public that airline pilots have guns on them. Keep it secret and so that when the hijackers attempt to hijack the plane, the pilot will have a not so pleasant surprise for them.

*Взгляд 3. Pilots fly, they don’t shoot.* Usually terrorists have made months of planning to take over an aircraft. Simply sealing the cabin doors and having armed security guards on each flight would take care of safety. Pilots should concentrate on flying, not on preparing themselves for battle. A couple of plain clothes armed security guards would suffice.

*Взгляд 4. I do not think that making pilots responsible for their own security by giving them guns makes the airplane safer for passengers, because it would distract them from their job.* I think that giving pilots guns and implying that they might need to defend themselves only distracts them from their jobs and, by extension, actually makes passengers less safe. I think having armed and trained guards on planes is a far safer choice, rather than arming the pilots.

Вопросы для дискуссии:

1. Согласны ли вы с мнением, что наличие оружия на борту самолета позволит пилотам защитить себя и пассажиров в случае захвата самолета террористами?

2. Не является ли закрытая дверь кабины экипажа лучшей альтернативой оружию?

3. Должны ли учитываться в отборе кандидатов в пилоты их бойцовские качества и умение обращаться с оружием?

4. Остановит ли террористов мысль о том, что они могут получить отпор от вооруженных пилотов?

5. Может ли неосторожное обращение с оружием привести к тому, что члены экипажа травмируют себя или друг друга?

6. Может ли знание террористов о наличии оружия в кабине экипажа привести к более жестоким способам захвата самолета?

Метод ***мозговой атаки (brainstorming)*** основывается на групповом формировании идеи решения определенной задачи. Группа выдвигает множество новых идей, порой совершенно неожиданных, что способствует созданию атмосферы непринужденности, состязательности и сотрудничества. Поощряется любое предложение, мысль, идея, запрещается критика и насмешки. Только после сбора всех предложений начинается их оценка, заключающаяся во всестороннем и объективном анализе предложений и выборе наиболее оптимального из них. Приведем пример.

*Задание.* Безопасность в авиации зависит от многих явлений природы. Широко известно о том, что погодные и не связанные с погодой природные явления могут производить негативное влияние на полет. Назовите природные явления, которые могут отразиться на безопасности полета, и классифицируйте их в четыре группы:

а) осадки: *дождь* ...

б) погодные явления, связанные с ветром: *боковой ветер* ...

в) погодные явления, которые могут отражаться на видимости: *туман ...*

г) природные явления, не связанные с погодой: *столкновение с птицами ...*

Природным явлением, которое в апреле 2010 года парализовало авиацию почти всей Европы, было извержение вулкана в Исландии. Подумайте и запишите, как вулканический пепел может повлиять на полет самолета. Будьте креативны, не бойтесь неординарных идей. Обсудите их в группе, выберите те из них, которые считаете наиболее вероятными. Просмотрите фильм «Volcanic Ash Hazard: an aviation hazard of explosive proportions» и сверьте составленный вами перечень с перечнем, который отмечается в фильме.

Для достижения эффективности метода мозговой атаки необходимо соблюдать ряд условий: максимальная заинтересованность всех участников в достижении результата; абсолютный авторитет руководителя в организации работы; четкое соблюдение правил проведения мозговой атаки. Важно соблюдать и основные принципы мозговой атаки: не критиковать – можно высказывать любую мысль без опасения, что она будет неудачной; стимулировать любую инициативу; стремиться к наибольшему количеству идей; менять, комбинировать, улучшать предложенные идеи (свои и чужие).

Построение учебного процесса на базе технологии контекстного обучения позволяет максимально приблизить содержание и форму учебной деятельности студентов к их будущей профессиональной деятельности.

**Список использованной литературы**

1. Brainerd C.J. Recent advances in cognitive-developmental theory / C.J. Brainerd // Progress in cognitive development research. XII. – N.Y., 1983. – 270 p.
2. Johnson E.B. Contextual Teaching and Learning / E.B. Johnson. – Corwin Press, INC. A Sage Publications Company. Thousand Oaks, California, 2002. – 196 p.
3. Вербицкий А.А. Контекстное обучение в компетентностном подходе / А.А. Вербицкий // Высшее образование в России. – 2006. – № 11. – С. 39 – 46.
4. Лаврентьев Г.В. Инновационные обучающие технологии в профессиональной подготовке специалистов / Г.В. Лаврентьев, Н.Б. Лаврентьева, Н.А. Неудахина; АлтГУ; АлтГТУ. – Барнаул : Изд-во АлтГУ. – Ч. 2. – 2004. – 232 с.
5. Шадриков В.Д. Психология деятельности и способности человека : учеб. пособие / В.Д. Шадриков. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Изд. корп. «Логос», 1996. – 320 с.
6. Вербицкий А.А. Иноязычные компетенции как компонент общей профессиональной компетенции инженера / Вербицкий А.А., Тенищева В.Ф. // Высшее образование сегодня. – 2007. – № 12. – С. 27 – 31.
7. Ковтун О.В. Формування професійного мовлення у майбутніх фахівців авіаційної галузі : монографія / О.В. Ковтун; наук. ред. док. пед. наук, проф., дійсний член НАПН України Богуш А.М. – К. : Освіта України, 2012. – 448 с.