

НАВЧАННЯ ПРОФЕСІЙНО-ОРІЄНТОВАНОЇ АНГЛІЙСЬКОЇ МОВИ ФАХІВЦІВ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

PROFESSIONALLY-ORIENTED LANGUAGE TRAINING OF CIVIL AVIATION SPECIALISTS

УДК 37.016:811.111:629.7(045)

Вербилко Г.П.,

старший викладач
кафедри іноземних мов за фахом
Київського національного
авіаційного університету

Максимович Г.О.,

старший викладач
кафедри іноземних мов за фахом
Київського національного
авіаційного університету

Кодола Р.М.,

викладач кафедри іноземних мов
за фахом
Київського національного
авіаційного університету

Висхідна роль цивільної авіації в економічних системах світу обумовлює зростання міжнародних вимог до професійного володіння англійською мовою авіа персоналом. У статті розглянута актуальність підвищення рівня мовної підготовки спеціалістів з цивільної авіації, критерії оцінки мовної компетентності, а також особливості авіаційної англійської мови для ведення радіопереговорів та їх вплив на безпеку польотів.

Ключові слова: авіаційна англійська мова, людський фактор, професійно-орієнтована мовна підготовка, безпека польотів, фразеологія радіообміну, критерії оцінки мовної компетентності.

Возрастающая роль гражданской авиации в экономических системах современного мира обуславливает повышение международных требований к профессиональному владению английским языком авиа персоналом. В статье рассмотрены актуальность повышения уровня языковой подготовки специалистов гражданской авиации, критерии оценки языковой компетентности,

а также особенности авиационного английского языка для ведения радиопереговоров и его влияние на безопасность полетов.

Ключевые слова: авиационный английский язык, человеческий фактор, профессионально-ориентированная языковая подготовка, безопасность полетов, фразеология радиообмена, критерии оценки языковой компетентности.

The increasing role of civil aviation in the economic systems of the modern world determines increased international requirements for the professional knowledge of English by air personnel. The article focuses on the relevance of improving the professionally-oriented language training of civil aviation specialists, criteria for assessing the language competence, as well as the characteristics of aviation English for radio communications and its impact on flight safety.

Key words: aviation English, human factor, professional-oriented language training, safety flight, radio phraseology, criteria for assessing language competence.

Постановка проблеми у загальному викладі. Актуальність цієї статті зумовлена висхідною роллю авіації в сучасній транспортній системі вантажних і пасажирських перевезень. Повітряний транспорт став масовим і таким, що регулярно діє видом сполучення і зв'язку. Розвиток цивільної авіації відкриває все нові та ширші перспективи її використання в економіках держав усього світу. Очевидно, що зростання повітряних перевезень буде продовжуватися разом з економічним зростанням, який буде характеризуватися подальшим підвищенням рівня підготовки фахівців цивільної авіації відповідно до нових вимог і сучасним підходом до якості навчання професійно-орієнтованої англійської мови.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Міжнародна організація цивільної авіації (далі – ІКАО) у своїх нормативних документах розглядає проблему володіння професійно-орієнтованою англійською мовою льотними екіпажами та диспетчерами. Розробляються нові навчальні посібники, що містять рекомендації та профільний дидактичний матеріал для курсів з підготовки авіаційних спеціалістів. Але все ще не вдається повністю уникнути проблеми, яка пов'язана з наявністю особливого місцевого акценту, через що виникають певні непорозуміння між диспетчером та льотним екіпажем. І це, у свою чергу, може призвести до фатальних наслідків – загибелі людей та втрати повітряного судна.

Мета статі – спираючись на нормативні документи ІКАО, наголосити на необхідності звернути

особливу увагу на якість володіння професійно-орієнтованою англійською мовою авіаційним персоналом, який вважається одним з чинників, що впливає на безпеку польотів повітряних суден.

Виклад основного матеріалу. На сьогодні англійська мова зачіпає багато професійних сфер діяльності. Авіаційна сфера не стала винятком. Міжнародні експерти з безпеки постійно шукають шляхи підвищення безпеки польотів, щоб забезпечити подальше зниження кількості авіаційних подій (далі – АП). Безпека польотів (далі – БП) безпосередньо залежить від того, наскільки добре пілоти та диспетчери управління повітряним рухом (далі – УПР) знають фразеологію радіообміну «земля – повітря» і як добре вони володіють загальною розмовною англійською мовою. Міжнародна організація цивільної авіації (далі – ІКАО) рекомендує пілотам і диспетчерам УПР здійснювати всі переговори між собою англійською мовою, оскільки історично склалося так, що англійська мова є міжнародною мовою. На тлі скорочення числа авіаційних подій внаслідок механічних несправностей в останні роки стали приділяти підвищену увагу людському фактору, як одній з причин аварій і катастроф повітряних суден. Одним з таких факторів, що знову викликає підвищену зацікавленість, є проблема комунікації. На міжнародних повітряних трасах мовний бар'єр все частіше стає не другорядною, а однією з головних причин авіаційних подій. Авіаційні події часто трапляються там, де трапилося мовне непорозу-

міння між пілотами та диспетчерами. Мовний чинник призводить до авіаційних пригод та інцидентів у випадках, якщо:

- екіпаж або диспетчер не використовують стандартну фразеологію радіообміну при виконанні штатних процедур;

- пілоти не володіють розмовною англійською мовою на рівні, достатньому для пояснення проблеми, що виникла на борту;

- екіпаж або авіадиспетчер переходять з англійської на рідну мову під час ведення зв'язку в одному повітряному просторі [ІКАО, Дос 9835].

У 1998 році, з огляду на сумний досвід ряду авіаційних подій та інцидентів, прямо або побічно пов'язаних з недостатньою мовною компетентністю пілотів і авіадиспетчерів, Асамблея ІКАО сформулювала резолюцію А32-16, яка наполягала на тому, щоб Рада ІКАО дала вказівку Аеронавігаційній комісії розглянути в пріоритетному порядку проблему володіння англійською мовою та зобов'язати держави-члени ІКАО вжити заходів, які спрямовані на те, щоб диспетчери та члени льотних екіпажів, що беруть участь в забезпеченні та виконанні польотів у повітряному просторі, де необхідне використання англійської мови, мали достатні навички для ведення радіотелефонного зв'язку англійською мовою. Вимоги ІКАО до володіння мовою поширюються на процеси досягнення і підтримки володіння всіма мовами, які використовуються в радіотелефонному зв'язку. Однак, оскільки в даний час англійська мова є найбільш вживаною в середовищі міжнародної авіаційної спільноти, то вдосконалення володіння розмовною англійською – саме те, на чому зосереджена увага цієї спільноти. У 1951 році, вперше в історії, ІКАО запропонувало, щоб англійська стала *de facto* мовою світової цивільної авіації. У 2003 році Рада ІКАО затвердила «Керівництво з впровадження вимог ІКАО до володіння мовою» для оцінки знання пілотами та диспетчерами, які працюють на міжнародних авіалініях англійської авіаційної мови. У зв'язку з чим у 2003 році, комісія експертів підготувала відповідні Додатки до документів 1951 року, згідно з якими англійська ставала стандартною мовою ІКАО, і на основі яких було розроблено систему оцінки володіння англійською мовою, кваліфікаційна шкала для оцінки мовних знань, яка і називається «Шкала ІКАО».

ІКАО використовує шестирівневу шкалу для оцінки володіння англійською: Level 6 (Expert) – експертний; Level 5 (Extended) – просунутий; Level 4 (Operational) – робочий; Levels 1 –3 (Non-operational) – неробочі рівні.

Визначальним фактором розвитку системи мовної підготовки авіаційних спеціалістів служить необхідність досягнення робочого 4 рівня за кваліфікаційною шкалою ІКАО. Робочий рівень 4 (з наявних шести за оцінювальною шкалою) дося-

гається в кожній області знання мови, а саме: у вимові, граматичній структурі, словниковому запасі, розмовних навичках, розумінні та спілкуванні. Тобто, на 4 робочому рівні за шкалою ІКАО людина може мати акцент, що не ускладнює розуміння, володіти граматичними конструкціями так, щоб помилки, якщо раптом і виникали, не спотворювали зміст повідомлення, вміти перефразувати вислів, якщо словникового запасу недостатньо для пояснення, говорити в темпі, відповідному шкалі ІКАО, розуміти співрозмовника, вміти вирішити сумніви щодо точності розуміння шляхом перевірки, підтвердження або уточнення.

Для підвищення якості мовної підготовки авіаційних фахівців необхідно застосовувати технології «занурення» в мовні ситуації, типові для майбутньої професійної діяльності в авіаційній сфері. З урахуванням наведених вище особливостей професійно-орієнтованої мовної підготовки пропонуються наступні підходи:

- застосування квазіпрофесійних технологій, які найбільше наближують заняття до реальної професійної діяльності;

- міжпредметна інтеграція з використанням знань з таких дисциплін як «Навігація», «Метеорологія», «Експлуатація повітряних суден», «Організація повітряного руху» тощо;

- використання записів реальних радіопереговорів через канал зв'язку «Пілот-Диспетчер».

З 5 березня 2008 року пілоти, диспетчери УВС і оператори авіаційних станцій мають демонструвати вміння розмовляти мовою і розуміти мову, що використовується для ведення радіотелефонного зв'язку, щонайменше відповідно до критеріїв і шкали оцінки мовних знань на рівні 4. Рівень 4 вважається мінімальним рівнем володіння, коли забезпечується прийнятний рівень безпеки польотів. Крім того, з листопада 2003 року почали діяти положення другого тому Додатка 10, згідно з якими всі наземні станції, що обслуговують визначені аеропорти та маршрути, які використовуються при виконанні міжнародних повітряних перевезень, повинні забезпечувати можливість ведення зв'язку англійською мовою.

Для досягнення необхідного рівня володіння професійною англійською мовою авіаційними спеціалістами, у тому числі й диспетчерами УПР, рекомендується активізувати роботу з нормативними документами ІКАО (останніх доповнених і перероблених видань). Документи дають чіткі визначення і терміни, а також дозволяють значно підвищити професійний рівень знань авіаційної лексики та термінології. Мова обміну стандартизована ІКАО. Одним з таких документів є постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження правил ведення радіотелефонного зв'язку та фразеології радіообміну в повітряному просторі України» від 10 червня 2004 року. У 1992 році Україна стала

членом ІКАО, приєднавшись до Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію, яка є основою міжнародною угодою, що регулює діяльність цивільної авіації. Україна, як держава, яка є повноправним членом ІКАО, неухильно дотримується міжнародних договорів в галузі цивільної авіації та аеронавігації. Процес підготовки майбутніх авіаційних фахівців орієнтується на нормативно-правові акти України з питань аеронавігаційного забезпечення відповідно до стандартів і практичних рекомендацій ІКАО: нормативно-правові документи цієї організації, нормативно-правові документи Європейського агентства з безпеки авіації (EASA) «Нормативно-правові вимоги Об'єднаного Управління Цивільної Авіації» (JAA), Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію. Все це обумовлює необхідність підготовки майбутніх авіаційних фахівців з активним використанням такого засобу професійного навчання, як іноземна мова.

Що ж таке авіаційна англійська мова і чим вона відрізняється від розмовної англійської? Вона охоплює широкий спектр лексики, пов'язаної з різними областями в авіації (літакобудування, технічне обслуговування повітряних суден, польотна діяльність, управління повітряним рухом, організація польотів, експлуатація аеродромів, обслуговування пасажирів, льотна робота екіпажів ПС).

Процесу навчання професійно-орієнтованій англійській мові властиві конкретні завдання, зміст, критерії володіння мовою, а також умови користування нею. Мова радіообміну відрізняється насиченістю термінологією, кодовими знаками, особливостями вимови та інтонації, стандартними мовними моделями. Ці особливості вимагають формування таких навичок, як вміння передати або прийняти інформацію, розуміти різні акценти авіаційної спільноти, запитувати дані, доповідати про нестандартні ситуації, уточнювати в разі непорозуміння, щоб уникнути комунікативного збою і його можливих наслідків. Мові, що використовується, властиві вкрай специфічна лексика, вирази та функції. Кінцевим критерієм оцінки володіння цією мовою є комунікативна компетенція, а не лінгвістична відповідність. Обмін повідомленнями здійснюється переважно в усній формі та 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 осіб, які зайняті в галузі авіаперевезень, – як у вигляді безпосередніх витрат на навчання і тестування, так і у вигляді непрямого впливу на підбір і комплектування кадрів. Стандартна фразеологія ІКАО – це сукупність чітких, коротких, визнаних у міжнародному масштабі формалізованих повідомлень, призначених для використання в більшості типових ситуацій і в найбільш важливих надзвичайних і аварійних обставинах. Вони ретельно

опрацьовані авіаційними спеціалістами та завдяки цьому мають єдине функціональне значення та однозначний зміст. Розмовна мова, в якій сенс повідомлень визначається культурою, контекстом і схильністю слухача, від них різко відрізняється. Статистично, основний обсяг радіотелефонних переговорів, здійснюється за допомогою стандартної фразеології. Тому стандартна фразеологія є найбільш зрозумілим засобом спілкування у виробничих умовах, а її неправильне використання може негативно відбитися на безпеці виробничої діяльності. Однак, в стандартній фразеології неможливо врахувати всі позаштатні, аномальні, а іноді й аварійні ситуації, з якими стикається авіа персонал. До того ж вона є недостатньою для передачі додаткової інформації про ситуацію, наприклад, про причини затримки, стан хворого пасажира, погодні умови, характер збою або відмови, перешкоди при рулінні. Все це – обставини, які часто диктують використання Циркуляра ІКАО 323-AN / 185 33 розмовної мови, і саме вони стали предметом розгляду Дослідницької групи ІКАО про визначення вимог щодо володіння розмовною англійською мовою PRICESG (Proficiency Requirements in Common English Study Group). Слід визнати той факт, що авіаційна англійська мова являє собою свого роду «простір», на одному полюсі якого знаходяться дуже конкретні стандартизовані фразеологічні «формули», а на іншому – вільне спілкування англійською мовою на авіаційні теми. Хоча приклади обох полюсів цього спектру цілком природні, суттю викладання авіаційної англійської мови залишається неформалізована розмовна мова, якою пілоти та диспетчери користуються в робочих обставинах для обміну інформацією, яка – стосовно польотних операцій – не може бути виражена за допомогою стандартної фразеології.

До прийняття у 2003 році положень ІКАО, що стосуються володіння мовою, оцінка стандартної фразеології проводилася на основі визначення точності її технічного використання і відповідності експлуатаційного контексту, а методика її проведення базувалася лише на загальній «добре зарекомендувала себе практиці». Після прийняття у 2003 році положень про володіння мовою і публікації шкали оцінок було рекомендовано, щоб при оцінці використання стандартної фразеології ІКАО, крім тих рекомендацій, що містяться в документі PANS-ATM, враховувалися дескриптори вимови та швидкості мови, що визначають володіння мовою на робочому рівні 4. Встановлено, що авіаційна мова є самостійним видом мови, бо у неї є ряд характерних ознак, що відрізняють її від розмовної англійської мови.

Пам'ятка для пілота буде корисна пілотам, що літають на міжнародних рейсах, а також дасть можливість розширити кругозір будь-якої

людини. В аеропортах, які обслуговують багато рейсів авіакомпанії Delta Air Lines, таких як Міжнародний аеропорт Хартсфілд-Джексон Атланта, слово «Delta» замінюється на «Data», «Dixie» або «David» для того, щоб уникнути плутанини, тому що «Delta» є також позивним авіакомпанії.

У Брунеї, Індонезії, Малайзії та Сінгапурі «Lima» замінюється на «London», тому що в індонезійській, малайській та ряді інших мов цих країн «Lima» означає «п'ять». Таким чином, може виникнути плутанина, якщо в рядку буде змішування цифр і букв.

У Саудівській Аравії фонетичний алфавіт ІКАО використовується в багатьох комерційних проєктах зв'язку, однак, оскільки в країні алкоголь заборонений, слово «Whiskey» замінюється на «Washington».

У Пакистані толерантність до алкоголю змінюється, тому найчастіше використовується слово «Whiskey», а не «Washington». Але там є інша заміна: слово «India» замінюється на слово «Italy» через соціально-політичні причини.

Висновки. Таким чином, професійно-орієнтована мовна підготовка авіаційних спеціалістів характеризується специфічними цілями, критеріями оцінки мовної компетентності, змістом навчання, а також особливостями авіаційної англійської мови, характерними для ведення радіопереговорів «Пілот – Диспетчер». Встановлено, що авіаційна мова є самостійним видом мови, бо у неї є ряд характерних ознак, що відрізняють її від розмовної англійської мови.

Мета мовної підготовки обумовлена вимогами ІКАО забезпечити відповідний високий рівень професійної мовної компетентності пілотів і авіадис-

петчерів для максимального скорочення числа випадків неадекватної комунікації в ефірі. Фактично, навчання авіаційної англійської мови для ведення радіопереговорів і набуття професійної мовної компетентності, орієнтовані на досягнення світового рівня показників безпеки польотів.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Международная организация гражданской авиации. Издание второе. ИКАО, 2010. 180 с.
2. Организация воздушного движения. Дос 4444. Издание пятнадцатое. ИКАО, 2007. 102 с.
3. Правила аэронавигационного обслуживания. Издание восьмое. ИКАО, Монреаль, Канада, 2010. 102 с.
4. Руководство по внедрению требований ИКАО к владению языком. Дос 9835. Издание второе. Международная организация гражданской авиации, 2010. 180 с.
5. Руководство по радиотелефонной связи. Дос 9432. Издание четвертое. Международная организация гражданской авиации, 2007. 134 с.
6. Сокращения и коды ИКАО. Дос 8400. Издание седьмое. ИКАО, 2007. 105 с.
7. Лаврухіна Т.В. Формування ключових компетентностей майбутніх авіаційних диспетчерів як умова готовності до професійної діяльності. *Актуальні проблеми соціології, психології, педагогіки*. 2012. № 16. С. 168–174.
8. Повітряний кодекс України : *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 2017. № 29. С. 315
9. Тестирование на определение уровня владения английским языком по Шкале ИКАО. URL: <http://complang.ru/atc/testing>.
10. Международная организация гражданской авиации. URL: www.icao.int.
11. Збірник аеронавігаційної інформації. Управління повітряним рухом. URL: <http://uk.wikipedia.org>.