

**Cir 323**  
**AN/185**



# Рекомендации по программам обучения авиационному английскому языку

---

Утверждено Генеральным секретарем  
и опубликовано с его санкции

Международная организация гражданской авиации



**Cir 323  
AN/185**



# **Рекомендации по программам обучения авиационному английскому языку**

---

Утверждено Генеральным секретарем  
и опубликовано с его санкции

**Международная организация гражданской авиации**

Опубликовано отдельными изданиями на русском,  
английском, арабском, испанском, китайском и французском языках  
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.  
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

Информация о порядке оформления заказов и полный список агентов по  
продаже и книготорговых фирм размещены на веб-сайте ИКАО [www.icao.int](http://www.icao.int).

**Cir 323, Рекомендации по программам обучения авиационному английскому языку**

Номер заказа: CIR323

ISBN 978-92-9231-609-9

© ИКАО, 2010

Все права защищены. Никакая часть данного издания не может  
воспроизводиться, храниться в системе поиска или передаваться ни в  
какой форме и никакими средствами без предварительного письменного  
разрешения Международной организации гражданской авиации.

# ОГЛАВЛЕНИЕ

|  | <i>Страница</i> |
|--|-----------------|
| <b>ВВЕДЕНИЕ .....</b>  | <b>(vii)</b>    |
| <b>Глава 1. Разработка и составление программ обучения авиационному английскому языку .....</b>  | <b>1</b>        |
| <b>1.1 Постановка задач обучения .....</b>   | <b>1</b>        |
| 1.1.1 Использование языка профессиональной деятельности .....  | 1               |
| 1.1.2 Развитие коммуникативных навыков владения языком .....   | 2               |
| 1.1.3 Охват всех шести аспектов владения языком по квалификационной шкале ИКАО<br>и дескрипторам языковых умений .....                         | 2               |
| 1.1.4 Достижение рабочего уровня 4 по квалификационной шкале ИКАО во всех<br>шести аспектах владения языковыми навыками .....                  | 2               |
| <b>1.2 Сведения о поставщиках образовательных услуг .....</b>  | <b>2</b>        |
| 1.2.1 Группа разработки и составления программы обучения .....   | 2               |
| 1.2.2 Квалификация и опыт .....  | 3               |
| 1.2.3 Составление учебно-тематического плана .....   | 3               |
| 1.2.4 Определение процесса разработки учебно-тематического плана обучения .....  | 3               |
| <b>1.3 Обоснование подходов к обучению .....</b>   | <b>4</b>        |
| 1.3.1 Содержание учебно-тематического плана и порядок подачи материала .....   | 4               |
| 1.3.2 Группы (потоки) летного состава и диспетчеров .....  | 5               |
| 1.3.3 Слушатели-профессионалы и начинающие .....   | 5               |
| 1.3.4 Последовательное применение коммуникативного подхода .....   | 5               |
| 1.3.5 Эффективный охват всех шести аспектов владения языковыми навыками и достижение<br>рабочего уровня 4 по квалификационной шкале ИКАО ..... | 6               |
| 1.3.6 Профессиональное соответствие и мотивация слушателей .....   | 6               |
| 1.3.7 Использование технических средств .....  | 7               |
| 1.3.8 Качество и количество аудиовизуальных средств, соответствующие учебному курсу .....  | 8               |
| 1.3.9 Смешанное обучение .....   | 8               |
| 1.3.10 Продолжительность обучения .....  | 8               |
| 1.3.11 Экономичность обучения .....  | 9               |
| <b>1.4 Курирование и тестирование .....</b>  | <b>10</b>       |
| 1.4.1 Курирование успеваемости слушателей .....  | 10              |
| 1.4.2 Эффективность обучения и курирование на основе обратной связи .....  | 11              |
| <b>Вопросник .....</b>   | <b>12</b>       |
| <b>Глава 2. Преподавание авиационного английского языка .....</b>  | <b>14</b>       |
| <b>2.1 Факторы, влияющие на процесс преподавания .....</b>   | <b>14</b>       |
| 2.1.1 Совмещение классных занятий и дистанционного изучения .....  | 15              |
| 2.1.2 Средства повышения заинтересованности слушателей .....   | 15              |
| 2.1.3 Методики коммуникативного обучения .....   | 15              |

|                 |   |           |
|-----------------|---|-----------|
| 2.1.4           | Применимость предметного содержания обучения, видов занятий и уровня преподавания к задачам профессиональной деятельности ..... | 16        |
| 2.1.5           | Возможность адаптации учебных материалов к конкретным местным и индивидуальным требованиям .....                                | 16        |
| 2.1.6           | Учебные занятия .....   | 16        |
| <b>2.2</b>      | <b>Преподавательский состав .....</b>   | <b>17</b> |
| 2.2.1           | Демонстрация квалификации учителей, их подготовки, опыта и отношения к работе .....   | 17        |
| 2.2.2           | Качества учителей, фасилитаторов и технических инструкторов, необходимые для преподавания материала .....                       | 18        |
| 2.2.3           | Положение о парном преподавании при необходимости .....   | 18        |
| <b>2.3</b>      | <b>Организационные аспекты .....</b>  | <b>19</b> |
| 2.3.1           | Составляющие обстановки, способствующей обучению .....  | 19        |
| 2.3.2           | Определение необходимых продолжительности и частоты занятий .....   | 20        |
| 2.3.3           | Демонстрация технических средств и инфраструктуры, необходимых для обеспечения учебного процесса .....                          | 20        |
| <b>2.4</b>      | <b>Учебные материалы .....</b>  | <b>21</b> |
| 2.4.1           | Пособия для инструкторов с практическими советами, примерами и ответами к заданиям ..   | 21        |
| 2.4.2           | Удобные пособия и материалы для слушателей (в том числе подробные планы занятий) ...  | 21        |
| 2.4.3           | Вводная консультация по учебным материалам для классных занятий<br>и для дистанционного обучения по программе .....             | 21        |
| 2.4.4           | Журналы учета успеваемости и ведомости проверки знаний слушателей .....   | 21        |
| <b>2.5</b>      | <b>Курирование, тестирование и коррективное обучение .....</b>  | <b>22</b> |
| 2.5.1           | Вступительные, текущие и итоговые зачеты и тесты .....  | 22        |
| 2.5.2           | Отличие тестов в обучении от тестов для получения лицензии .....  | 22        |
| 2.5.3           | Средства курирования и анализа потребностей слушателей (ручные и компьютерные) .....  | 23        |
| 2.5.4           | Система управления обучением .....  | 23        |
| 2.5.5           | Средства и материалы для коррективного обучения .....   | 23        |
| <b>2.6</b>      | <b>Обеспечение качества .....</b>   | <b>24</b> |
| 2.6.1           | Средства контроля преподавания и обеспечения обратной связи .....   | 24        |
| 2.6.2           | Средства оценки достижения профессиональных целей .....   | 24        |
|                 | <b>Вопросник .....</b>  | <b>25</b> |
| <b>Глава 3.</b> | <b>Профессиональные профили и опыт преподавателей авиационного английского языка...</b>   | <b>27</b> |
| <b>3.1</b>      | <b>Базовые квалификационные требования к преподаванию английского языка<br/>как иностранного (TEFL) .....</b>                   | <b>27</b> |
| <b>3.2</b>      | <b>Опыт преподавания тематических спецкурсов (ТСК) английского языка .....</b>  | <b>27</b> |
| <b>3.3</b>      | <b>Сочетание лингвистических навыков и знакомства с предметной областью .....</b>   | <b>28</b> |
| <b>3.4</b>      | <b>Опыт работы в авиации .....</b>  | <b>28</b> |
| <b>3.5</b>      | <b>Глубокое знание документа Doc 9835 .....</b>   | <b>28</b> |
| <b>3.6</b>      | <b>Знакомство с учебным пособием ИКАО "Нормированные образцы речи на компакт-диске" ...</b>                                     | <b>29</b> |
| <b>3.7</b>      | <b>Отношение к обучению .....</b>   | <b>29</b> |
| 3.7.1           | Способность улучшать условия речевого поведения слушателей .....  | 29        |
| 3.7.2           | Способность заинтересовывать слушателей и помогать им .....   | 29        |

|                  | <i>Страница</i>   |
|------------------|---|
| 3.7.3            | Способность ориентироваться на коммуникативную эффективность,<br>а не на грамматическую правильность и произношение носителя языка ..... 30 |
| 3.7.4            | Стремление помогать, наблюдать, координировать и изучать ..... 30   |
| <b>3.8</b>       | <b>Отношение к преподаванию авиационного английского языка ..... 31</b>   |
| 3.8.1            | Стремление к коммуникативному подходу в преподавании языка ..... 31   |
| 3.8.2            | Знакомство с конкретными производственными задачами и функциями ..... 31  |
| 3.8.3            | Понимание различия между стандартной фразеологией и разговорным языком ..... 32   |
| 3.8.4            | Знание языковых аспектов, которые могут оказаться критически важными в аномальных<br>ситуациях ..... 33                                     |
| 3.8.5            | Высокая значимость обучения и проверки языковой компетенции ..... 34  |
| <b>3.9</b>       | <b>Методики руководства учебным процессом ..... 34</b>  |
| 3.9.1            | Способность к организации и координации парных и групповых занятий ..... 34   |
| 3.9.2            | Способность выступать в роли фасилитатора ..... 35  |
| 3.9.3            | Понимание потребностей конкретной группы и отдельных личностей ..... 35   |
| <b>Вопросник</b> | <b>..... 36</b>   |
| <b>Глава 4.</b>  | <b>Подготовка преподавателей авиационного английского языка ..... 38</b>  |
| <b>4.1</b>       | <b>Знакомство с работой авиации ..... 38</b>  |
| 4.1.1            | Условия работы экипажа ..... 38   |
| 4.1.2            | Знакомство с условиями работы диспетчеров ..... 39  |
| 4.1.3            | Организация обучения ..... 39   |
| <b>4.2</b>       | <b>Учебно-тематический план теоретической подготовки ..... 40</b>   |
| 4.2.1            | Авиалинии, летный персонал и его действия в ходе полета ..... 40  |
| 4.2.2            | Воздушное пространство и виды УВД ..... 41  |
| 4.2.3            | Системы и полет летательного аппарата ..... 41  |
| 4.2.4            | Аэропорт и наземные операции ..... 41   |
| 4.2.5            | Метеорологическая обстановка и факторы воздействия окружающей среды ..... 41  |
| 4.2.6            | Навигация и карты ..... 42  |
| 4.2.7            | Безопасность, "человеческие факторы" и оптимизация работы экипажа в кабине (CRM) .... 42  |
| 4.2.8            | Инциденты и чрезвычайные (аварийные) ситуации в полете ..... 42   |
| 4.2.9            | "Пространство" авиационного языка, фразеология и разговорный язык ..... 42  |
| 4.2.10           | Регламентирующая деятельность ИКАО и государственных органов гражданской авиации. 42  |
| 4.2.11           | Международные организации ..... 43  |
| 4.2.12           | Источники ..... 43  |
| <b>4.3</b>       | <b>Практические занятия по подготовке преподавателей ..... 43</b>   |
| 4.3.1            | Практика восприятия на слух в лаборатории УВД ..... 43  |
| 4.3.2            | Практические упражнения с использованием нормированных образцов речи<br>(пособие ИКАО) и квалификационная оценка образцов ..... 43          |
| 4.3.3            | Подготовка и преподавание уроков коммуникативного языка на основе исходной<br>информации ..... 44   |
| 4.3.4            | Руководство группой при коммуникативном изучении языка ..... 44   |
| 4.3.5            | Адаптирование планов и содержания уроков к конкретным потребностям ..... 44   |
| 4.3.6            | Наблюдение за работой опытного преподавателя и работа в паре с ним ..... 44   |
| 4.3.7            | Общие практические упражнения для преподавателей и их аттестация и сертификация .... 45   |

|   | <i>Страница</i> |
|---|-----------------|
| <b>4.4 Конкретные лингвистические знания</b> .....  | <b>45</b>       |
| 4.4.1 Анализ языковых функций в авиации .....   | 46              |
| 4.4.2 Формулирование языковых задач и критериев компетенции в авиационном английском языке .....        | 46              |
| 4.4.3 Критерии предметного обучения авиационному английскому языку .....                                | 47              |
| 4.4.4 Безопасность в авиации определяется самой природой языка .....                                    | 47              |
| 4.4.5 Социальные и личностные аспекты преподавания авиационного английского языка .....                 | 47              |
| <b>4.5 Смешанное обучение и курирование слушателей</b> .....  | <b>47</b>       |
| 4.5.1 Виды преподавания в связи с различными навыками квалификационной шкалы ИКАО .....                 | 48              |
| 4.5.2 Возможности и ограничения компьютерного изучения языка .....                                      | 48              |
| 4.5.3 Разработка учебно-тематического плана смешанного обучения .....                                   | 48              |
| 4.5.4 Средства курирования слушателей и система управления обучением (СУО) .....                        | 49              |
| 4.5.5 Тестирование (вступительное, при зачислении, успеваемости, выпускное/итоговое, компетенции) ..... | 49              |
| <b>Вопросник</b> .....  | <b>51</b>       |
| <b>ВЫВОДЫ</b> .....   | <b>53</b>       |
| <b>ПРИЛОЖЕНИЯ</b>   |                 |
| Приложение А. Источники по обучению авиационному английскому языку .....                                | 57              |
| Приложение В. Форма "Сведения об организации-поставщике и ее возможностях" .....                        | 63              |
| Приложение С. Форма "Сведения об учебно-тематическом плане" .....                                       | 64              |
| Приложение D. Разработка учебной программы и учебно-тематического плана .....                           | 67              |
| Приложение E. Контрольный перечень учебного процесса .....  | 68              |
| Приложение F. Сведения о международной ассоциации английского языка в гражданской авиации (ICAEA) ....  | 70              |

# ВВЕДЕНИЕ

## ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Несмотря на наличие признанных в международном масштабе органов, предоставляющих аккредитацию образовательным учреждениям, в которых преподается английский язык как иностранный (см. приложение А, раздел А1), и аттестационные свидетельства учителям английского языка как иностранного (см. приложение А, раздел А2), система аккредитации и аттестации образовательных учреждений и учителей, разрабатывающих и осуществляющих обучение авиационному английскому языку, отсутствует. Подобно тестированию на владение авиационным английским обучение авиационному английскому языку остается нерегулируемой сферой профессиональной деятельности.

Тем не менее языковому обучению в авиации свойственны конкретные задачи, содержание, критерии владения языком, условия пользования им, а также следующие личные и профессиональные особенности, отличающие его от изучения языка в любой иной сфере человеческой деятельности:

- этот язык предназначен для обеспечения связи (обмена сообщениями) между пилотом и диспетчером УВД;
- используемому языку свойственны крайне специфичные лексика, выражения и функции;
- конечным критерием оценки владения этим языком является коммуникативная компетенция, а не лингвистическая правильность;
- обмен сообщениями осуществляется преимущественно в устной форме и часто в отсутствие визуального контакта;
- вопрос обмена сообщениями может не только влиять на безопасность пассажиров и отдельных авиоперевозчиков, но также оказывать серьезное экономическое влияние на все лица, занятые в отрасли авиоперевозок, – как в виде непосредственных затрат на обучение и тестирование, так и в виде косвенного воздействия на подбор и комплектование кадров.

В условиях отсутствия какой-либо системы аккредитации, подтверждения и аттестации образовательных учреждений и учителей, разрабатывающих и осуществляющих обучение авиационному английскому языку, были подготовлены настоящие "Рекомендации по программам обучения авиационному английскому языку" с целью содействия авиационному сообществу в выборе и найме поставщиков образовательных услуг по авиационному английскому языку и установлению соответствующих стандартов надлежащей практики, регламентирующих их деятельность.

Требования ИКАО к владению языком распространяются на процессы достижения и поддержания владения всеми языками, используемыми в радиотелефонной связи. Однако, поскольку английский язык является наиболее употребимым в среде международного авиационного сообщества и требования должны быть установлены в первую очередь для него, в настоящее время совершенствование владения разговорным английским – именно то, на чем сосредоточено внимание этого сообщества.

Введение в 2003 году требований ИКАО к владению языком (ТВЯ) и последующие меры по содействию их соблюдения существенно изменили обстановку, в которой проводится обучение авиационному английскому языку. Из необязательной и нерегулярной деятельности, находящейся на периферии профессиональной подготовки и целиком зависящей от наличия средств, обучение авиационному английскому языку превращается в дисциплину, овладение которой продиктовано конкретными задачами – достижением и поддержанием языковой компетенции на рабочем уровне 4, установленном ИКАО.

Этот переход имеет ощутимые последствия. Пока обучение языку было ограничено исключительно бюджетными соображениями, мало кто был в полной мере осведомлен о том, что для достижения существенных успехов в освоении языка необходимо продолжительное время (см. п. 1.3.10 "Продолжительность обучения"); кроме того, практически не уделялось внимание тому, что учащиеся усваивают язык с разной скоростью. Высокая продолжительность обучения, необходимая для достижения подлинной коммуникативной компетенции, оказывает, в свою очередь, значительное влияние как на прямые, так и на косвенные затраты на обучение.

Неумолимые финансовые соображения в еще большей степени диктуют необходимость в выборе подходящих, эффективных и экономичных решений в деле обучения. Этот процесс выбора требует от руководства глубокой ознакомленности с целым рядом вопросов и параметров обучения языку, в том числе таких как:

- реалистичная продолжительность обучения на различных этапах;
- различия в индивидуальных способностях к обучению;
- коммуникативный характер требуемых языковых навыков;
- значимость содержания учебного курса;
- применимость приобретаемых коммуникативных функций в профессиональной деятельности;
- эффективность сочетания самостоятельного усвоения материала и классных занятий;
- необходимость корректирующих и дополнительных занятий для достижения результатов;
- характеристики подходящих для этих целей преподавателей языка.

В данном циркуляре рассмотрение этих и других вопросов призвано помочь читателю лучше разобраться в этом особом виде специального обучения. В свою очередь, его хорошее понимание способствует выбору наиболее подходящих, эффективных и экономичных решений – как руководителями, так и поставщиками образовательных услуг.

## НАЗНАЧЕНИЕ

Назначение данного циркуляра заключается вовсе не в том, чтобы рекомендовать или аттестовать какого бы то ни было конкретного поставщика образовательных услуг, организацию или образовательное учреждение. В равной степени приведенные в нем рекомендации не направлены на замену подготовки преподавателей авиационного английского языка. Напротив, данный циркуляр призван заложить основу в виде ряда принципов надлежащей практики и рекомендаций по оценке обучения авиационному английскому языку.

В циркуляре затронуты четыре темы:

1. Разработка и составление программ обучения авиационному английскому языку (глава 1).
2. Проведение обучения авиационному английскому языку (глава 2).
3. Профессиональные профили и опыт преподавателей авиационного английского языка (глава 3).
4. Подготовка преподавателей авиационного английского языка (глава 4).

Эти рекомендации основаны на практическом опыте и знаниях Правления и членов Международной ассоциации английского языка в гражданской авиации (ICAEA) ([www.icaea.pansa.pl](http://www.icaea.pansa.pl)), составляющих неотъемлемую часть их стремления к совершенствованию стандартов обучения авиационному английскому языку, а также стандартов авиационного радиосообщения в международном масштабе. Единственная движущая сила этого – обеспечение безопасности.

Данный циркуляр будет полезен сотрудникам национальных полномочных органов, руководителям образовательных учреждений, администраторам, разработчикам и поставщикам образовательных услуг, преподавателям и фасилитаторам, прямо или косвенно вовлеченным в учебный процесс или надзор за ним, так как он поможет им в их деятельности по совершенствованию эффективности и экономичности обучения.

## ПОЛЬЗОВАНИЕ ЦИРКУЛЯРОМ

В оглавлении приведено краткое изложение содержания циркуляра и перечень ключевых положений, которые следует учитывать при оценке обучения авиационному английскому языку.

Циркуляр не обязательно читать по порядку с начала до конца; следует обращаться к конкретным абзацам по мере необходимости. Кроме того, в разных главах приведены сходные положения: так, например, в главе 1 материал изложен с точки зрения разработки учебного процесса, а в главе 4 – с точки зрения подготовки преподавательского состава. Но, несмотря на некоторое дублирование, благодаря такой организации материала обеспечена независимость каждого раздела документа от других.

Глубина изучения циркуляра оставлена на усмотрение читателя применительно к каждому конкретному случаю – от использования оглавления в качестве контрольного перечня мероприятий, намеченных к исполнению, до подробного предметного изучения по многочисленным источникам, на которые приведены ссылки.

В конце каждой из четырех глав приведен вопросник, позволяющий читателю проверить свое понимание содержания главы и выступающий в роли своего рода указателя его наиболее важных аспектов.

В короткой главе "Выводы" кратко изложены основные принципы разработки и проведения обучения авиационному английскому языку, подготовки и работы преподавательского состава.

В циркуляр включены шесть приложений:

Приложение А разбито на семь разделов, в которых приведены источники для дополнительного чтения и изучения по данной тематике. В тексте циркуляра приведены ссылки на эти источники.

В приложениях В–Е приведены типовые формы по некоторым вопросам, требующим решения; эти формы могут быть адаптированы к своим условиям как организациями, занимающимися отбором или привлечением сторонних услуг по обучению языкам, так и поставщиками образовательных услуг, стремящимися распространять такую информацию.

В приложении F приведены сведения о Международной ассоциации английского языка в гражданской авиации.

*Примечание. В тексте данного циркуляра термин "преподаватель" (или в собирательном значении "преподавательский состав") означает в целом лицо (или группу лиц), занимающихся обучением. В этом контексте термин "преподаватель" является родовым термином, включающим в себя следующие более конкретные видовые термины:*

- "учитель", преимущественно занимающийся именно преподаванием языка;
- "инструктор", уделяющий основное внимание техническим вопросам;
- "фасилитатор" – ассистент, т. е. лицо, играющее вспомогательную роль.

*Эти три термина также используются в соответствующих контекстах.*

---



## Глава 1

# РАЗРАБОТКА И СОСТАВЛЕНИЕ ПРОГРАММ ОБУЧЕНИЯ АВИАЦИОННОМУ АНГЛИЙСКОМУ ЯЗЫКУ

### 1.1 ПОСТАНОВКА ЗАДАЧ ОБУЧЕНИЯ

Разработка и составление эффективной программы обучения авиационному английскому языку должны быть регламентированы ограничениями и принципами, сформулированными в положениях ИКАО, относящихся к языковой сфере; именно они определяют задачи программы обучения. Эти задачи описаны в последующих четырех разделах.

#### 1.1.1 Использование языка профессиональной деятельности

Язык, используемый в радиотелефонной связи, рассмотрен в требованиях ИКАО к владению языком (приложение 1, дополнение 1, раздел 2 "Холистические критерии"<sup>1</sup> и в документе Doc 9835, раздел 2.4 и подраздел 4.4.6).

Между довольно узкой специализацией стандартной фразеологии, например:

- Leaving Level 2-6-0 for Level 2-5-0 (перехожу из эшелона 2-6-0 в эшелон 2-5-0).
- Cleared visual approach Runway 1-3 Left (визуальный заход на посадку разрешаю, полоса один-три левая).
- Are you ready for immediate departure? (Вы готовы к немедленному отлету?),

и весьма широкой разговорной авиационной тематикой, например:

- Какое влияние оказывают низкобюджетные авиаперевозчики на отрасль авиаперевозок?
- В наши дни авиалинии испытывают значительные сложности в связи с высокими ценами на топливо.
- Элероны используются для управления поворотом и креном,

существует область разговорного языка, например:

- Трое пассажиров травмированы, и мы вынуждены сойти с маршрута и взять курс на Анкару.
- У порога ВПП 09 Левая просматриваются какие-то металлические обломки.
- Мы запросили, чтобы у телетрапа дежурила машина скорой помощи.

Это язык, необходимый для действенного общения во всех нестандартных, аномальных и аварийных ситуациях, с которыми сталкиваются пилоты и диспетчеры ОВД и в которых стандартная фразеология оказывается недостаточной (см. работы Day (2004-1) и Fox (2007) в списке источников в Приложении А, раздел А4).

---

<sup>1</sup> Выражение "холистические критерии" является неудачной калькой соответствующего английского термина "holistic descriptors". Строгий термин, широко используемый в научно-методической литературе по изучению языков, – "дескрипторы языковых умений" (прим. перев.).

Хотя в требованиях ИКАО к владению языком упоминается "способность говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимать его", в приложении 1 (дополнение 1, раздел 2) указано, что "Профессионалы: а) свободно общаются только в процессе речевой связи (телефонная/радиотелефонная) и при непосредственных контактах".

Обсуждение различий между стандартной фразеологией и разговорным языком приведено в подразделе 3.8.3.

### **1.1.2 Развитие коммуникативных навыков владения языком**

В дополнение к учету особенностей разговорного языка профессиональной деятельности обучение авиационному английскому должно в принципе следовать коммуникативному подходу к изучению языка, уделяя основное внимание выработке речевых навыков, восприятия на слух и навыков общения. Хотя основу речевого общения составляют грамматика, синтаксис, словарь и навыки чтения, первоочередная задача обучения авиационному английскому – это только речевая связь.

### **1.1.3 Охват всех шести аспектов владения языком по квалификационной шкале ИКАО и дескрипторам языковых умений**

Любое полноценное обучение авиационному английскому языку должно содержать занятия и упражнения, охватывающие все шесть аспектов владения языковыми навыками, сформулированных в квалификационной шкале ИКАО и дескрипторах языковых умений, – произношение, конструкции, словарный запас, беглость речи, понимание и общение.

### **1.1.4 Достижение рабочего уровня 4 по квалификационной шкале ИКАО во всех шести аспектах владения языковыми навыками**

Обучение должно также обеспечить достижение слушателями языковой компетенции на уровне не менее рабочего уровня 4 по шкале ИКАО во всех шести аспектах владения языковыми навыками (см. подраздел 1.1.3). Одной из специфических особенностей тестирования языковой компетенции по требованиям ИКАО является то, что суммарные оценки неприемлемы – итоговой оценкой является самая низкая оценка по какому-либо аспекту владения языком. Это существенная особенность, поскольку критерии рабочего уровня 4 сформулированы, исходя из *минимально* допустимой по соображениям безопасности языковой компетенции в радиотелефонной связи.

## **1.2 СВЕДЕНИЯ О ПОСТАВЩИКАХ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ УСЛУГ**

В разделе 1.1 приведены рекомендации в части задач обучения, которые призвана решать любая учебная программа; в данном разделе описаны сведения, которые поставщик образовательных услуг обязан представлять лицам, ответственным за отбор таких поставщиков для своих организаций.

### **1.2.1 Группа разработки и составления программы обучения**

Неверный выбор поставщика может привести к серьезным последствиям в плане затрат, истраченного времени и решения задач обучения. Обучение в конечном счете – это люди. Оценка качества системы обучения начинается с ознакомления с личностями, квалификацией и обязательностью людей, стоящих за созданием такой системы.

Приведенная в приложении В форма "Сведения об организации-поставщике и ее возможностях" – это пример некоторых вопросов, которые могут быть заданы организацией-заказчиком при поиске и привлечении поставщика образовательных услуг по обучению авиационному английскому языку на договорной основе.

Следует получить четкие сведения об организации-поставщике по следующим вопросам:

- Коммерческие и институциональные связи и аккредитация.
- Опыт в сфере обучения авиационному английскому языку.
- Официальная позиция организации (обязательства, принципы, ценности и т. п.).
- Территориальные и количественные возможности проведения обучения.
- Личности ведущих специалистов, их профессиональные профили и текучесть кадров.
- Штатные эксперты-предметники (ЭП).

Невозможно переоценить важность систематического получения и утверждения всех образовательных материалов экспертами-предметниками (ЭП) – например, профессиональными пилотами авиалиний и диспетчерами УВД.

### 1.2.2 Квалификация и опыт

Поставщик образовательных услуг должен также представить подробные сведения о личностях, квалификации, профессиональных профилях и опыте своих специалистов по обучению авиационному английскому языку. Более подробно эти характеристики рассмотрены в главе 3.

Поставщики образовательных услуг часто публикуют заявления о том, что их репутацию подтверждают различные официальные учреждения; потенциальным заказчикам следует запрашивать доказательства такого подтверждения в виде официальных рекомендательных писем.

### 1.2.3 Составление учебно-тематического плана

Для принятия решения о том, отвечает ли учебный курс конкретного поставщика таким параметрам, как уровень, продолжительность и тип обучения (классные занятия или компьютерное обучение) и тип слушателей (профессионалы или начинающие), следует задать некоторые основополагающие вопросы. Основные черты и содержание, присущие должным образом составленному учебно-тематическому плану обучения авиационному английскому языку, более подробно рассмотрены в разделах 1.3 и 1.4 и в главе 2.

В такой оценке может помочь форма "Сведения об учебно-тематическом плане", приведенная в Приложении С. Особенно важными в ней являются вопросы об описании программы, компьютерном и дистанционном обучении (КО/ДО) и о направленности содержания курса. Ответы на эти вопросы помогут сформировать "картину" обучения требуемого типа.

### 1.2.4 Определение процесса разработки учебно-тематического плана обучения

Для достижения целей, установленных требованиями ИКАО к владению языком, курсы авиационного английского языка должны быть обстоятельными и хорошо проработанными. Это подразумевает разработку учебных материалов курса на основе четкой методики и современного процесса.

Разработка программы обучения профессиональному языку осуществляется в ходе последовательного процесса с хорошо проработанными этапами:

- Постановка задач обучения.

- Определение состава слушателей.
- График и структура смешанного обучения
- Разработка методической документации.
- Анализ лингвистического и предметного содержания курса.
- Утверждение методической документации и содержания курса координатором.
- Исследования и сбор данных.
- Определение носителей информации.
- Составление и разметка сценариев и упражнений.
- Экспертиза, проводимая координатором.
- Экспертиза, проводимая экспертом-предметником (ЭП).
- Экспертиза по обеспечению качества (ОК).
- Экспертное рецензирование.

Поставщик образовательных услуг обязан продемонстрировать убедительные доказательства выполнения этих этапов.

В приложении D ("Разработка учебной программы и учебно-тематического плана") сформулированы некоторые вопросы о процессе разработки и квалификации группы разработки. Некоторые из этих вопросов более подробно рассмотрены в разделе 1.3.

### **1.3 ОБОСНОВАНИЕ ПОДХОДОВ К ОБУЧЕНИЮ**

При обучении летного состава и диспетчеров УВД с целью достижения и поддержания рабочего уровня 4 могут оказаться эффективными различные подходы. В приведенных ниже рекомендациях описаны разнообразные аспекты, которые следует учитывать при определении наилучшего варианта обучения для конкретной организации. При разработке и составлении своих учебных программ поставщики образовательных услуг должны быть готовы пояснить решения, принятые ими по этим аспектам.

#### **1.3.1 Содержание учебно-тематического плана и порядок подачи материала**

В документе Doc 9835 рекомендуется использование содержательно-ориентированного обучения авиационному английскому языку, обеспечивающего эффективность усвоения, адекватность предметно-понятийного содержания, мотивацию и экономичность.

Общеизвестно, что чем ближе предметное содержание курса реальным ситуациям, действиям, функциям и предметам, с которыми слушатели сталкиваются в своей профессиональной деятельности, тем более эффективны и действенны учебные материалы курса (см. работу Mathews (2007) в списке источников в приложении А, раздел А4).

Однако вне зависимости от содержания и предмета, выбранных в качестве движущей силы учебного процесса, они всегда должны обоснованно и наглядно соотноситься с ситуациями профессиональной деятельности.

В дополнение к этому предметное содержание курса вне зависимости от уровня владения языком должно подаваться в логической последовательности – от простого к сложному.

### 1.3.2 Группы (потоки) летного состава и диспетчеров

В контексте радиотелефонного обмена летный состав и диспетчеры УВД – это две стороны медали. Однако их интересы, специальные знания и разнообразие ситуаций, в которых они оказываются, различны; именно поэтому может оказаться предпочтительным использование для каждой группы разных учебных материалов и методики преподавания курса.

Например, при обучении летного состава авиационному английскому языку может оказаться более уместным рассмотрение широкого диапазона рабочих ситуаций, выбора слов и выражений и вариантов речевого поведения, поскольку членам экипажа приходится взаимодействовать также и друг с другом и более подробно описывать условия полета. С другой стороны, при обучении диспетчеров следует больше внимания уделять языку, используемому в деле организации воздушного движения и при взаимодействии с аварийными службами.

### 1.3.3 Слушатели-профессионалы и начинающие

В плане обучения языку различие между специалистами, активно занимающимися профессиональной деятельностью, и начинающими курсантами и стажерами УВД более важно, чем различие между летным составом и диспетчерами.

При обучении неподготовленных слушателей значительный объем технического и эксплуатационного предметно-понятийного содержания следует преподавать, начиная с азов, в то время как для опытных специалистов более интересны и уместны такие темы, как аварийные ситуации в полете и сбои навигационного оборудования. Аналогичным образом, четыре аэродинамические силы и функции элеронов, которые могут оказаться интересными для начинающих слушателей, вряд ли представят интерес в качестве предмета изучения для профессиональных пилотов (см. работу Albritton (2007) в списке источников в приложении А, раздел А4).

### 1.3.4 Последовательное применение коммуникативного подхода

Требования ИКАО к владению языком (ТВЯ) распространяются на речевое общение. В дескрипторах языковых умений, приведенных в дополнении 1 приложения 1, указано, что:

"Профессионалы:

- a) свободно **общаются** только в процессе речевой связи (телефонная/радиотелефонная) и при непосредственных контактах;
- b) недвусмысленно и четко **изъясняются** по общим, конкретным и связанным с работой вопросам;
- c) используют соответствующие **методы связи** для обмена сообщениями и для распознавания и устранения недопонимания (например, посредством проверки, подтверждения или уточнения информации) вообще или в связанном с работой контексте...".

Выработка и совершенствование этих коммуникативных навыков и стратегий должны стать первоочередной задачей любого учебно-тематического плана обучения авиационному английскому языку. Поставщики образовательных услуг по обучению авиационному английскому языку должны убедительно продемонстрировать использование методик коммуникативного подхода к изучению языка, которые наиболее эффективно способствуют достижению и поддержанию требуемого уровня коммуникативной компетенции слушателей.

Примерами последовательного коммуникативного подхода к обучению языку являются следующие:

- интерактивные упражнения на понимание устной речи, побуждающие слушателей к устным ответам;
- обмен информацией и парные ролевые игры в классе;
- речевые (в противоположность чтению и письму) практические упражнения на развитие словарного запаса и владение грамматическими конструкциями;
- использование графических наглядных пособий (обзор из кабины пилота, приборные панели и карты) и численных данных (таблицы и экранные форматы) для стимулирования речевой деятельности в процессе воспроизведения рабочей обстановки летного состава и диспетчеров и отработки ситуаций;
- групповые занятия по решению задач, развивающие навыки общения и беглость речи.

Обучение языку в значительной степени основано на запоминании текстов письменных документов, словарных списков и грамматических правил. Хотя это может стать начальным этапом учебного процесса, подобный подход не готовит слушателей наиболее эффективным и результативным образом к исключительно речевому взаимодействию, происходящему в кабине экипажа и в центре УВД.

### **1.3.5 Эффективный охват всех шести аспектов владения языковыми навыками и достижение рабочего уровня 4 по квалификационной шкале ИКАО**

Начиная с подготовительного этапа, менеджеры по разработке программы обучения авиационному английскому языку должны составить контрольный перечень, обеспечивающий уделение адекватного и достаточного внимания каждому из шести аспектов владения языковыми навыками, предусмотренными квалификационной шкалой ИКАО. Подобный контрольный перечень призван продемонстрировать эффективное распределение занятий по всем шести аспектам методически обоснованным и последовательным образом в течение всего курса обучения.

Учебные материалы курса также должны быть разработаны таким образом, чтобы слушатели последовательно достигали рабочего уровня 4, причем с достаточным запасом времени. Все, что мы изучаем, имеет обыкновение стираться из памяти со временем, в повседневной суете, в отсутствие регулярного повышения квалификации и постоянной практики. Поставщики образовательных услуг в сфере авиационного английского языка обязаны обеспечить полное прохождение курса слушателями с достаточным запасом времени, учитывающим этот процесс "разложения" приобретенных навыков.

### **1.3.6 Профессиональное соответствие и мотивация слушателей**

"Содержательно-ориентированное преподавание языка отвечает потребностям авиационных специалистов, поскольку язык становится средством изучения осмысленного и уместного контента; изучение языка воспринимается не как вспомогательное занятие по отношению к другим видам авиационной подготовки, а как его неотъемлемая часть." (Дос 9835).

Хорошо известно, в какой степени мотивация (т.е. заинтересованность слушателей) стимулирует эффективное обучение. Если мы убеждены в соответствии изучаемого материала нашим потребностям, мы усваиваем его быстрее и легче. В равной степени, если содержание и назначение изученного языка соответствует реальным производственным ситуациям, пользование им становится значительно легче, естественнее и уместнее (см. работы Mitsutomi (2004) и Shawcross (2004-1) в списке источников в приложении А, раздел А4).

Профессиональное соответствие – это сочетание двух факторов: содержание и функция. Содержание может включать в себя такие темы, как заход на посадку, задержки, плохие погодные условия, плохое самочувствие пассажиров, отказ гидравлики и неразрешенный выезд на ВПП или выезд на ВПП постороннего транспортного средства. Не менее уместными для авиационных специалистов являются конкретные языковые

функции, необходимые для действий в подобных ситуациях, – такие как описание, запрос, пояснение и подтверждение (см. подраздел 4.4.1).

Хотя общение между пилотами и диспетчерами является преимущественно речевым радиотелефонным общением (что отмечено в подразделе 1.1.1), членам экипажа приходится также задействовать языковые навыки в личном общении – например, в следующих ситуациях:

- действовать в чрезвычайной ситуации совместно с другими стюардами и стюардессами и пилотами;
- успокаивать буйных или беспокойных пассажиров;
- справляться с угонщиками, террористами и т. п.;
- вести переговоры с пожарными командами и аварийными службами.

Языковые и коммуникативные навыки, необходимые в подобных случаях, также должны быть учтены в соответствующих частях курса авиационного английского языка.

Наиболее эффективное обучение авиационному английскому языку заключается в систематическом сочетании содержания и функции в коммуникативном контексте. Кроме того, учебный процесс должен быть ориентирован на слушателя – т. е. должен учитывать привычки слушателей в усвоении материала, их опыт и задачи обучения.

Включая в разрабатываемые учебные материалы темы, производственные ситуации и коммуникативные функции, составляющие суть радиотелефонного обмена между пилотами и диспетчерами, поставщики образовательных услуг наиболее эффективно готовят своих слушателей к пользованию английским языком в реальной рабочей обстановке.

В документе Doc 9835 приведен неполный перечень многих авиационных тем, ситуаций и коммуникативных функций, которые следует включать в учебно-тематические планы обучения авиационному английскому языку для обеспечения их очевидной обоснованности и действенности. Эти функции также рассмотрены в подразделах 3.8.2, 4.2.1–4.2.9 и 4.4.1.

### **1.3.7 Использование технических средств**

В наши дни изучение языка – особенно при значительной численности слушателей – все больше зависит от использования технических средств (см. работу Shawcross (2004-2) в списке источников в приложении А, раздел А4).

Временные ограничения, в рамках которых работает производственный персонал, разнообразие потребностей и стилей усвоения материала слушателями, упор на понимание речи на слух и произношение в квалификационной шкале ИКАО – вот только три аргумента в пользу интенсивного использования компьютерных средств обучения в учебном плане обучения авиационному английскому языку. Материалы по компьютерному обучению (КО) и дистанционному обучению (ДО) могут стать богатым источником целенаправленных, гибких и экономичных обучающих методик.

КО и ДО особенно эффективны для развития таких языковых навыков, как понимание речи на слух, формирование словаря, произношение и составление грамматических конструкций. КО и ДО могут значительно сократить продолжительность классных занятий и предоставить преподавателям возможность более удобно распоряжаться полученным в результате этого временем. Однако опыт живого общения с квалифицированным преподавателем авиационного английского языка в классе незаменим в деле совершенствования речевого поведения, беглости речи и навыков речевого взаимодействия.

В 1998 г. Симпозиум приглашенных специалистов по оценке и совершенствованию технических средств обучения языкам, проведенный в Национальном центре средств изучения иностранных языков Гавайского

университета в Маноа, выработал контрольный перечень критериев оценки систем с компьютерным преподаванием языка. Для разработчиков и составителей учебных материалов КО и ДО этот контрольный перечень содержит ряд точных и весьма полезных рекомендаций (см. работу University of Hawaii (1998) в списке источников в приложении А, раздел А6).

### **1.3.8 Качество и количество аудиовизуальных средств, соответствующие учебному курсу**

Благодаря сегодняшнему изобилию аудиовизуальных средств в сфере авиации создание стимулирующих учебных материалов по курсу авиационного английского языка стало значительно легче, чем в 70–80-е годы (см. приложение А, раздел А5).

Аудиовизуальные материалы, столь ценные для совершенствования понимания на слух и расширения словарного запаса, должны содержать контент и ситуации, встречающиеся в том или ином виде в работе слушателей.

Легко недооценить объем практических упражнений на подходящем в профессиональном отношении материале, которые необходимы для быстрого развития языковой компетенции. Продолжительность упражнений на восприятие на слух, предусмотренных учебно-тематическим планом, должна быть достаточна для ожидаемого усвоения материалов курса слушателями и должна желательным образом предусматривать дополнительные занятия на основе факультативного материала (см. подраздел 2.5.5).

### **1.3.9 Смешанное обучение**

Смешанное обучение – это сочетание компьютерного обучения с усвоением материала в ходе классных занятий, направленное на оптимизацию эффективности и результативности программы обучения. Как правило, технические средства обучения используются в помощь усвоению материала и готовят слушателя к занятиям с преподавателем (см. подраздел 1.3.7). Это означает, что КО или ДО используются в сочетании с классными занятиями, которые ведет квалифицированный преподаватель, что позволяет применять на практике навыки устного общения и взаимодействия, составляющие суть требований ИКАО к языковой компетенции.

Отдельные сеансы КО или ДО могут подготовить слушателя к классным занятиям, исключая из времени, проводимого в классе, значительную часть повторяющихся и продолжительных процессов знакомства с информацией и восприятия на слух, благодаря чему приходящий на занятия слушатель уже обладает определенным объемом знаний и преподаватели могут лучше использовать время в классе.

КО и ДО также эффективны для дополнительного (коррективного) обучения, призванного устранить отдельные недостатки, выявленные в ходе классных занятий. Составители учебной программы и поставщики должны продемонстрировать обоснованность предлагаемых ими вариантов смешанного обучения: иными словами, показать, каким именно образом КО или ДО взаимодействуют с занятиями в классе (см. работу Sharma & Barrett (2007) в приложении А, раздел А6).

### **1.3.10 Продолжительность обучения**

Условия, в которых летный состав и диспетчеры УВД обучались авиационному английскому языку, традиционно различны. В то время как диспетчеры-слушатели такого курса часто проходили его в соответствии с хорошо проработанным учебным планом в рамках общегосударственной системы, обучение летного состава было, как правило, менее организованным, поскольку летный состав коммерческих авиалиний – это выходцы из самых разных кругов: летные училища, военно-воздушные силы и индивидуальное обучение за свой счет.

При обучении действующего летного состава и диспетчеров продолжительность любого языкового обучения (если оно вообще проводилось) определялась исключительно по бюджетным соображениям; в лучшем случае на языковое обучение выделялись определенные средства, а собственно обучение проводилось без какого-либо четко сформулированного ориентира в части достижения или поддержания определенного уровня языковой компетенции.

Введение в 2003 году требований ИКАО к языковой компетенции и принятие в 2007 году резолюции А36-11 о владении экипажем английским языком в радиотелефонных переговорах радикально изменили ситуацию в сфере отношения к авиационному английскому и обучения ему; теперь движущей силой обучения стало достижение определенного уровня языковой компетенции, заданного квалификационной шкалой ИКАО, собственно обучение – по крайней мере, в теории – диктуется уже не бюджетом, а конкретными целями, которые, в свою очередь, определяют бюджет.

В настоящее время отрасль по существу находится в переходном периоде, постепенно отходя от бюджетного подхода к языковому обучению и заменяя его целенаправленным подходом. В процессе этого перехода растет осознание того, что ощутимые результаты изучения языка конкретным слушателем требуют значительного времени, а также того, что разные люди усваивают языковые навыки с разной скоростью. Текущие исследования в образовательной сфере приходят к единому выводу: для достижения ощутимых результатов изучения языка (например, для перехода от уровня 3 ИКАО к рабочему уровню 4) необходимая продолжительность курса обучения составляет примерно 200 часов. Более того, для многих эта продолжительность значительно выше – так, для достижения таких результатов им может понадобиться до 400 часов.

Практические последствия этих фактов в плане прямых финансовых вложений и затрат, связанных с отвлечением персонала от работы, представляют собой значительные трудности для отрасли, которая уже сталкивается с серьезными испытаниями – такими как стоимость топлива, конкуренция, экологические соображения и безопасность.

С учетом этих перемен авиакомпания и службы аэронавигации стремятся найти образовательные решения, представляющие собой компромисс между эффективностью (достижение рабочего уровня 4 по шкале ИКАО) и экономичностью. На поставщиков образовательных услуг возлагается обязанность четко продемонстрировать, какими именно путями будет достигнут этот компромисс в предлагаемых ими программах обучения.

### **1.3.11 Экономичность обучения**

Изучение языка – длительное и дорогостоящее дело, поскольку оно связано с многочисленными поведенческими аспектами, такими как способности к запоминанию, личностные качества, возраст, культура, чувственное восприятие, имеющийся опыт, мотивация и социальное взаимодействие. Затраты на обучение авиационных специалистов включают в себя не только расходы на приобретение или разработку учебных материалов и оплату труда преподавательского состава, но также – что еще более важно – вынужденное бездействие высокооплачиваемых специалистов, вызванное отвлечением их от работы, и замена их путем сложных кадровых перестановок и организации сменной работы.

Расходы на приобретение материалов КО и ДО могут оказаться весьма значительными, но при этом могут помочь сэкономить средства, связанные с отвлечением специалистов, сократить дорогостоящее время классных занятий и более гибко планировать учебный процесс. При этом каждая организация решает собственное уравнение экономии. Решения, экономичные в одной организации, могут оказаться неприменимыми в другой; иными словами, универсального решения просто не существует.

В конечном итоге, вне зависимости от затрат, решение, не позволяющее достичь результатов, отвечающих критериям рабочего уровня 4, оказывается неэкономичным. Причиной этого может стать несоответствие содержания и функций курса составу слушателей, преувеличенные заявления о возможностях КО и ДО, неспособность поставщика ориентировать курс на чисто коммуникативные функции, а также многие иные причины.

## 1.4 КУРИРОВАНИЕ И ТЕСТИРОВАНИЕ

Курирование учебного процесса и тестирование принадлежат к числу наиболее важных черт программ обучения авиационному английскому языку, и поставщики образовательных услуг обязаны показать, как именно они встраивают эти функции в предлагаемые ими программы обучения на различных уровнях. Менеджеры, отвечающие за отбор поставщиков и контроль их деятельности, должны ясно представлять, какого рода информацию обратной связи они могут ожидать от курирования и тестирования.

### 1.4.1 Курирование успеваемости слушателей

Поставщики образовательных услуг должны знать потребности своих слушателей и своевременно реагировать на них путем курирования их занятий и успеваемости. Организации, направляющие слушателей на обучение, также должны курировать успеваемость слушателей для выполнения своих административных обязанностей и экономических обязательств и для обеспечения достижения и поддержания своими сотрудниками рабочего уровня 4.

В состав учебно-тематического плана обучения авиационному английскому языку должны входить приемный экзамен, периодическое тестирование усвоения материала и выпускной (итоговый) экзамен, направленные на как можно более объективную оценку успеваемости слушателей (см. подраздел 4.5.5). Следует также собирать дополнительную информацию о ходе учебного процесса, выполненных упражнениях и заданиях, расходе времени и наблюдениях преподавателей.

Эту информацию можно собирать и фиксировать обычным образом – с помощью карандаша и бумаги. Однако, при большом количестве слушателей и бригадной форме работы преподавательского состава более эффективным решением является компьютерное ведение журналов и регистрация хода учебного процесса. Все большее распространение для этого получают системы управления обучением (СУО). СУО позволяют централизовать всю информацию об учебном процессе в целом (например, о продолжительности занятий, местонахождении классных помещений, переменных параметрах тестов, занятости преподавателей, занятости классных комнат, изучаемых темах и курсах), а также данных об отдельных слушателях (например, продолжительность занятий КО и ДО, выполненные упражнения, оценки, полученные при тестировании, посещаемость классных занятий и ведомости успеваемости, заполняемые преподавателями).

Кроме того, крупные поставщики образовательных услуг могут применять систему управления обучающим контентом (СУОК), позволяющую организовывать все ресурсы обучения и тестирования гибким и модульным образом; так, например, СУОК позволяет адаптировать учебные курсы к конкретным требованиям.

СУО и СУОК требуют соответствующей поддержки со стороны местной инфраструктуры средств ВТ. При принятии решения о выборе конкретной системы поставщики и их заказчики должны быть осведомлены об объемах и типах данных, необходимых для надежного курирования учебного процесса и контроля успеваемости слушателей. Эти данные должны отвечать задачам обучения – т.е. из них преподавательский и административный состав должны извлекать информацию, которая им необходима для оперативного реагирования на нужды каждого слушателя, обеспечивая тем самым повышение качества образовательных услуг.

В заключение следует отметить, что СУО является средством управления, а не обучения. При условии ее правильной конфигурации и эксплуатации она обладает значительным потенциалом в деле управления учебным процессом и точного контроля успеваемости. При этом она не влияет на качество, содержание и эффективность собственно обучения. Судить об учебно-тематическом плане следует на основе критериев, не учитывающих вопросы, связанные с СУО.

#### **1.4.2 Эффективность обучения и курирование на основе обратной связи**

Кроме контроля успеваемости каждого слушателя в рамках учебно-тематического плана, поставщики также должны обладать средствами оценки эффективности и действенности предлагаемого учебного процесса в разрезе достигнутых целей и потраченного на это времени. Такая оценка включает в себя контроль деятельности преподавателей и то, как их воспринимают слушатели, обмен информацией между слушателями, преподавателями и администраторами, а также надежность используемых для этого аппаратных и программных средств.

Подходящая для этой цели система должна быть настроена на контроль этих переменных и незамедлительную обратную связь. Такая система гарантирует стабильное качество учебного процесса в целом, в то время как учебный процесс должен быть организован таким образом, чтобы реагировать на конкретные ситуации и развиваться с целью обеспечения его качества.

-----

**ВОПРОСНИК**

*В конце каждой главы этого циркуляра приведен вопросник, предназначенный для сжатого "повторения пройденного" и быстрой и простой проверки усвоения ключевых аспектов содержания каждой из четырех глав. Поиск информации для заполнения пропущенных мест в каждом высказывании позволит убедиться в том, что основное содержание главы усвоено полностью.*

*Заполнять эти вопросники можно двумя способами:*

- a) *пробуйте воспроизводить ответы по памяти, а затем проверяйте их правильность по тексту циркуляра, либо*
- b) *пробуйте найти в циркуляре информацию для заполнения пропущенных мест.*

*В конце каждого вопроса в скобках указан раздел или абзац, в котором можно найти эту информацию.*

**Введение и глава 1**

**("Разработка и составление программ обучения авиационному английскому языку")** в 20 вопросах

1. Конечным критерием оценки владения этим языком является \_\_\_\_\_ компетенция, а не лингвистическая правильность. (Введение, "Общие положения".)
2. В разделе "Содержание" приведен \_\_\_\_\_ ключевых положений. (Введение, "Пользование циркуляром".)
3. "Мы запросили, чтобы у телетрапа дежурила машина скорой помощи" – это пример \_\_\_\_\_ языка. (1.1.1)
4. Основным подходом к обучению авиационному английскому языку должен быть \_\_\_\_\_ подход (1.1.2)
5. Все материалы по обучению авиационному английскому языку должны быть утверждены квалифицированными \_\_\_\_\_. (1.2.1)
6. Разработка программ обучения авиационному английскому языку должна осуществляться на основе современной \_\_\_\_\_. (1.2.4)
7. Предметное содержание учебных материалов курса должно \_\_\_\_\_ профессиональным ситуациям. (1.3.1)
8. Важно отличать слушателей-профессионалов от \_\_\_\_\_. (1.3.3)
9. Основная цель обучения авиационному английскому языку – выработка коммуникативных \_\_\_\_\_ и стратегий. (1.3.4)
10. Программы обучения должны предусматривать достаточный \_\_\_\_\_ для достижения рабочего уровня 4. (1.3.5)
11. Профессиональное соответствие – это сочетание двух факторов: содержание и функция в коммуникативном \_\_\_\_\_. (1.3.6)

- 
12. Технология \_\_\_\_\_ обучение, но в рамках учебного процесса является лишь средством обучения. (1.3.7)
  13. Аудиовизуальные материалы должны определенным образом \_\_\_\_\_ условиям работы слушателей. (1.3.8)
  14. КО и ДО \_\_\_\_\_ реальные занятия в классе. (1.3.9)
  15. Универсальное \_\_\_\_\_ просто не существует. (1.3.11)
  16. Решение, не позволяющее достичь требуемых результатов, оказывается наименее \_\_\_\_\_. (1.3.11)
  17. Курирование слушателей обеспечивает достижение и \_\_\_\_\_ ими рабочего уровня 4. (1.4.1)
  18. \_\_\_\_\_ представляет собой средство управления, а не средство обучения. (1.4.1)
  19. Поставщики образовательных услуг обязаны оценить \_\_\_\_\_ и действенность своего учебного процесса. (1.4.2)
  20. Учебный процесс должен \_\_\_\_\_ и \_\_\_\_\_ с целью обеспечения его качества. (1.4.2)
-

## Глава 2

### ПРЕПОДАВАНИЕ АВИАЦИОННОГО АНГЛИЙСКОГО ЯЗЫКА

Каждая глава данного циркуляра подготовлена в виде самостоятельного текста. Благодаря этому читатель обнаружит во второй главе сведения и наблюдения, уже приведенные в главе 1 ("Разработка и составление программ обучения авиационному английскому языку"); многие критерии, важные для оценки разработки и составления учебно-тематического плана, распространяются также и на его преподавание. Преподавание – это применение на практике принципов, сформулированных на этапе составления плана, причем последовательно и согласованно на всем его протяжении.

Данная глава, однако, написана под несколько иным углом – не о составлении программы обучения, а о ее преподавании. Преподаватель – это ключевая фигура в системе преподавания и рекомендации, приведенные в этой главе, относятся именно к этой наиболее важной роли. Соображения о профессиональном профиле преподавателя авиационного английского языка более подробно рассмотрены в главе 3, а подготовка преподавателей авиационного английского языка – в главе 4.

Соображения, приведенные в этой главе, распространяются на преподавание предмета:

- a) собственным преподавательским составом поставщика образовательных услуг по обучению авиационному английскому языку и
- b) преподавательским составом организации-заказчика – либо подготовленным и поддерживаемым поставщиком в процессе преподавания материала, разработанного поставщиком, либо разработавшим собственные материалы по курсу силами своей организации.

Эти рекомендации по преподаванию авиационного английского языка в равной степени распространяются на преподавание тематических спецкурсов английского языка (ТСК) в других отраслях – таких как банковское дело, нефтеразведка и индустрия туризма. Что же касается отрасли авиаперевозок, требования к преподаванию (квалификационные профили преподавателей, выполнение учебного плана и курирование слушателей) особенно строги, поскольку в этой отрасли все обусловлено спецификой работы, оперативностью и уровнем языковой компетенции занятых в ней специалистов, а также в силу того, что на карту поставлены безопасность полетов, инвестиции и человеческие судьбы.

#### 2.1 ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА ПРОЦЕСС ПРЕПОДАВАНИЯ

Успешное преподавание программы авиационного английского языка определяется сочетанием качественных учебных материалов, заинтересованностью слушателей и квалифицированного и целеустремленного преподавательского состава. В последующих подразделах описаны факторы, непосредственно влияющие на эффективность процесса преподавания.

### **2.1.1 Совмещение классных занятий и дистанционного изучения**

Должен быть представлен подробный всеобъемлющий план урока с указанием предметного содержания, языковых аспектов, коммуникативных функций и рассмотренных рабочих ситуаций. При этом должна быть очевидна взаимосвязь между индивидуальным самостоятельным изучением материала (КО/ДО, лингвистические лаборатории, сценарии усвоения и т.п.) и классными занятиями, проводимыми преподавателем.

### **2.1.2 Средства повышения заинтересованности слушателей**

В подразделе 1.3.6 было отмечено, что ключевыми факторами в повышении заинтересованности и целеустремленности слушателей являются содержание учебного курса, ситуации и коммуникативные функции, отвечающие их потребностям и увязанные с их работой. Этот вопрос подробнее рассмотрен в разделе 3.4.

Кроме того, поставщики должны учитывать необходимость адаптации темпов и стиля обучения и содержания учебных материалов предоставляемых ими курсов к потребностям, образованию и уровню владения языком, конкретным задачам и стилям освоения учебного материала конкретных групп. В ходе каждого занятия по обучению авиационному английскому языку инструктор должен быть особо внимателен к потребностям каждой группы. Это в первую очередь относится к пилотам и диспетчерам, которые привыкли к индивидуализированным методикам профессиональной подготовки и тестирования; аналогичный подход к их языковому обучению встретит положительный отклик.

### **2.1.3 Методики коммуникативного обучения**

В случае авиационных специалистов оценка владения ими языком охватывает шесть аспектов владения языковыми навыками, в том числе произношение, словарный запас, понимание на слух и владение грамматическими конструкциями (так называемые "базовые" навыки). Однако рабочий уровень 4 сосредоточен на коммуникативной компетенции – т. е. на беглости и речевом общении, которые предполагают использование остальных четырех базовых навыков.

В равной степени может оказаться приемлемым преподавание четырех базовых навыков – причем как по традиционным методикам, так и в составе задач преимущественно речевого общения. Однако конечной целью процесса обучения авиационному английскому языку должно стать направленное сосредоточение на коммуникативной деятельности, развивающей беглость речи и привлекающей межличностное и групповое общение для практики.

Поставщики образовательных услуг должны искать пути реализации максимального числа самостоятельных занятий, которые не предполагают работу с учебным текстовым материалом и не требуют длительной подготовки. Успеваемость класса может измеряться процентом времени, в течение которого слушатели разговаривают на изучаемом языке, причем на определенные темы. Активное участие каждого слушателя повышается в парных и групповых разговорных упражнениях.

В своей работе пилоты и диспетчеры реагируют устно на слуховые (радиотелефония) и графические (приборы, экраны обзора) стимулы и команды значительно больше, нежели на текстовые сообщения. Отражение этих профессиональных навыков в языковых упражнениях при изучении авиационного английского позволяет приблизить языковую подготовку к реальной обстановке и условиям их работы.

#### **2.1.4 Применимость предметного содержания обучения, видов занятий и уровня преподавания к задачам профессиональной деятельности**

В подразделе 1.3.6 было рассмотрено влияние авиационного контента в качестве предметного содержания учебного плана на повышение заинтересованности слушателей (см. работу Mathews (2007) в списке источников в приложении А, раздел А4). В конечном счете смогут ли слушатели применять в профессиональной деятельности все, что они усвоили и освоили на практике в процессе обучения? Именно это соответствие производственному контексту, в котором слушатели исполняют свои профессиональные обязанности, должно быть определяющим при оценке предметного содержания курса, учебных заданий и упражнений.

Поставщик образовательных услуг должен продемонстрировать уместность следующих составляющих курса для слушателей в классе и непосредственное отношение изучаемого языкового материала к их работе:

- рассматриваемое предметное содержание или контент (например, турбулентность при ясном небе, эшелонирование, уход на второй круг при посадке, слепая посадка, порядок досмотра и планы аэродромов);
- задания и упражнения, воспроизводящие реальные ситуации в ходе занятий (например, предполетные инструктажи экипажей, донесения диспетчеров, считывание записанной информации, описание чрезвычайных и аварийных ситуаций на борту, запрос и выдача изменений к полетному плану и обмен информацией);
- уровень сложности упражнений.

#### **2.1.5 Возможность адаптации учебных материалов к конкретным местным и индивидуальным требованиям**

В деле обучения нет универсальных решений – потребности разных групп и лиц различны. Желательно, чтобы учебные материалы были составлены таким образом, чтобы их преподавание могло осуществляться несколькими путями. Модульный состав, альтернативные планы уроков и альтернативные прикладные задачи в рамках одного и того же курса позволяют преподавателям более гибко реагировать на конкретные потребности слушателей. В равной степени в классных занятиях, проводимых преподавателем, могут также использоваться компьютерные упражнения.

#### **2.1.6 Учебные занятия**

Учебные занятия программ обучения авиационному английскому языку должны быть исчерпывающим образом документированы. Поставщики должны представить заказчику и экспертам-предметникам документальные доказательства следующего:

- используются коммуникативные методики устного обучения, и максимально возможное время и внимание уделены различным заданиям и упражнениям на выработку навыков речи и восприятия на слух;
- учебные материалы в значительной степени направлены на общение слушателей друг с другом:
  - обеспечивая тем самым взаимодействие всех слушателей группы;
  - обеспечивая тем самым выделение максимального времени на разговорную практику и общение всех слушателей;
  - для занятий в классе не требуются длительные периоды подготовки и ознакомления с материалом;

- в максимально возможной степени используются слуховые и визуальные – а не текстовые – стимулы (звукозапись и изображения).
- Языковые функции, в которых упражняются слушатели, по существу такие же, как в реальных производственных ситуациях.
- Темы и ситуации, рассматриваемые в учебных материалах, типичны в работе авиационных специалистов, которые будут проходить обучение.
- Способы оценки успеваемости слушателей и выпускные зачеты и экзамены функционально и лингвистически соотносятся с их профессиональной деятельностью.

## 2.2 ПРЕПОДАВАТЕЛЬСКИЙ СОСТАВ

Эффективное преподавание даже наиболее удачно составленной программы обучения авиационному английскому языку возможно только в том случае, если преподаватели обладают минимальным сочетанием навыков и опыта. При выборе поставщиков образовательных услуг для своей организации следует уделять особое внимание этому ключевому ресурсу учебного процесса.

### 2.2.1 Демонстрация квалификации учителей, их подготовки, опыта и отношения к работе

Квалификационные категории преподавателей авиационного английского языка, приведенные в табл. 4-1 документа Doc 9835, делятся на "отличный", "очень хороший" и "минимальный". Эти категории учитывают образование, знакомство со связью в авиации и опыт преподавания. Упоминаются также и другие характеристики, важные в преподавании: знакомство с межкультурными аспектами общения и их учет, стремление к постоянному профессиональному росту, уважение слушателей и способность заинтересовывать и вовлекать их в процесс учебы. Однако, подобно своим слушателям, преподаватели – это в первую очередь личности. И хотя к образовательному уровню, опыту и знаниям преподавателей предъявляются определенные базовые требования, их сильные стороны в какой-либо области могут перевешивать недостатки в другой. При оценке преподавателей следует принимать во внимание их общий профиль, в том числе такие составляющие как отношение к работе, отзывчивость, любознательность, изобретательность, внимание к межкультурным вопросам и способность использовать и передавать свой опыт.

Преподаватели, нанимаемые поставщиком для этой работы, должны обладать подтвержденным образованием, соответствующими личными качествами и накопленным опытом: но это лишь начало. Поставщик обязан продемонстрировать наличие, непрерывность и действенность глубоко проработанной программы отбора и привлечения преподавателей, их подготовку для работы с конкретными учебными материалами и наличие системы непрерывного повышения квалификации преподавательского состава. Преподаватель постоянно учится; в деле преподавания спецкурса английского языка для специалистов отрасли авиаперевозок считается общепринятым, что для достаточного ознакомления преподавателя с предметом необходим как минимум трехлетний опыт преподавания. Поставщик должен оказывать преподавателю всяческое содействие в этом деле.

Но даже для преподавателя, отвечающего всем квалификационным требованиям, предъявляемым к учителям тематических спецкурсов английского языка (ТСК), для полноценного взаимодействия с профессиональными пилотами и диспетчерами УВД могут потребоваться несколько лет тесных контактов в мире авиации и пылливый ум.

Поставщик образовательных услуг в сфере авиации или отдел обучения организации-заказчика должны ввести в действие и постоянно осуществлять программу повышения квалификации без отрыва от производства,

закрывающуюся в частых контактах со специалистами-производственниками и инструкторами, в ознакомлении с учебными материалами по авиационной тематике, выездах на места, выделении времени для изучения и исследований и т. п.

В ходе общения преподаватели узнают от своих слушателей столько же, сколько от других.

И, в заключение, даже при наличии лучших в мире учебных материалов поставщики не смогут предоставлять качественные образовательные услуги, если их преподавательский состав не пользуется уважением и содействием, а его труд не оплачивается по достоинству. Ведь для того, чтобы стать настоящим профессиональным преподавателем авиационного английского, необходимы обширные знания, значительный опыт и целеустремленность.

### **2.2.2 Качества учителей, фасилитаторов и технических инструкторов, необходимые для преподавания материала**

Упоминание необходимых качеств преподавателей авиационного английского языка, фасилитаторов и технических инструкторов, участвующих в учебном процессе, часто встречается в тексте данного циркуляра. Вот лишь некоторые качества – как формальные, так и не очень, – которыми должен обладать преподавательский состав:

- диплом или степень магистра в области преподавания английского языка как иностранного (TEFL/TESL) или преподавания английского языка носителям других языков (TESOL);
- опыт преподавания тематических спецкурсов (ТСК) английского языка;
- знакомство с авиационной связью и оперативными ситуациями и обстановкой;
- глубокое знание документа 9835 и требований ИКАО к языковой компетенции (нормированные образцы речи на компакт-диске);
- опыт преподавания по коммуникативным методикам;
- межкультурная осведомленность;
- приспособляемость;
- любознательность;
- стремление к постоянному повышению квалификации;
- способность к совершенствованию и контролю процесса усвоения знаний;
- способность заинтересовывать слушателей и оказывать им содействие;
- знакомство с аспектами языка, которые могут оказаться решающими с точки зрения безопасности;
- способность оценивать владение языком с точки зрения ситуационной действенности, а не лингвистической правильности;
- стремление к оказанию поддержки, к координации, содействию и совершенствованию взаимодействия между слушателями, а не просто "учение" (т. е. передача знаний);
- осведомленность о различии между стандартной фразеологией и разговорным языком в радиотелефонном обмене;
- способность работать с экспертами-производственниками (ЭП) и стремление учиться;
- осведомленность о личностных ограничениях операционной компетенции как лингвиста и лингвистической компетенции как действующего специалиста.

### **2.2.3 Положение о парном преподавании при необходимости**

Следует учитывать, что может возникнуть ситуация, когда преподаватели должны работать в паре – либо два преподавателя языка, либо преподаватель языка и технический инструктор или эксперт-производственник, поскольку:

- это составная часть процесса привлечения одного из преподавателей к учебному процессу;

- степень знакомства преподавателя с авиационной тематикой требует присутствия эксперта-производственника;
- недостаточное владение языком технического инструкторов требует присутствия квалифицированного учителя английского языка как иностранного либо
- численность слушателей в группе слишком велика (16 слушателей или больше) для эффективной работы одного преподавателя.

## 2.3 ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ АСПЕКТЫ

Обучение – многосторонний процесс. Его эффективность в значительной степени определяется условиями, в которых оно проходит. К числу этих условий (выходящих за пределы отдельной классной комнаты или компьютерной лаборатории) относятся планирование учебной нагрузки и организация занятий, использование тех или иных технических средств обучения (включая компьютерную технику) в рамках программ обучения (в том числе использующих смешанные виды обучения). Менеджерам, перед которыми поставлена задача отбора поставщиков образовательных услуг, должна быть предоставлена исчерпывающая информация по этим вопросам.

### 2.3.1 Составляющие обстановки, способствующей обучению

Поставщики программ обучения авиационному английскому языку обязаны творчески подходить к поиску путей обеспечения учебного процесса, выходящего в том числе за пределы классной комнаты. Они также должны представлять своим заказчикам подробные описания намеченных ими организационных мероприятий, необходимых для успешного осуществления предлагаемой учебной программы. К ним относятся следующие:

- наличие чистых, привлекательных, просторных и удобных для слушателей классных помещений, отражающих стремление организации к соблюдению требований ИКАО;
- включение слушателей в процесс самостоятельной учебы с возложением на них обязанности ведения и представления отчетности и личных отзывов, что способствует непрерывности процесса усвоения материала;
- создание обстановки изобилия информационных ресурсов с наличием дополнительных источников – таких как журналы, веб-сайты и видеофильмы, а также побуждение слушателей к извлечению пользы из них (см. приложение А, раздел А5);
- превращение изучения авиационного английского языка в дело общей значимости для всей организации;
- выделение линий прямой связи с фасилитаторами (ассистентами) и преподавателями для оказания слушателям содействия и помощи в выполнении заданий и упражнение в режимах компьютерного и дистанционного обучения (КО/ДО);
- организация постоянно действующей службы поддержки, реагирующей на запросы при возникновении технических проблем КО/ДО;
- действенная связь с организацией и предоставление четко сформулированной информации об учете и соблюдении требований ИКАО, проценте успешно сданных зачетов и тестов и текущих характеристиках учебного процесса;
- консультирование слушателей по вопросам повышения эффективности усвоения материала (см. работу Ellis & Sinclair (1989) в приложении А, раздел А1);
- поощрение слушателей к самостоятельному изучению английского языка в областях, не связанных с авиацией, путем чтения журналов, просмотра видеодисков, интернет-ресурсов, путешествий и т. п.;
- предоставление информации по запросам слушателей, демонстрируя тем самым личную заинтересованность в их успеваемости.

Этот список можно продолжать бесконечно. Инициативы подобного рода, не требуя значительных финансовых затрат, позволяют радикально изменить к лучшему отношение слушателей к обучению и оказывают весьма положительное влияние на эффективность усвоения материала.

### **2.3.2 Определение необходимых продолжительности и частоты занятий**

Расписание занятий должно быть составлено таким образом, чтобы были учтены ограничения по времени, свойственные организации-заказчику, и закономерности эффективного усвоения материала слушателями – иными словами, следует достичь компромисса между этими двумя требованиями.

Компьютерное и дистанционное обучение (КО/ДО) отличается высокой гибкостью, в то время как классным занятиям, проводимым преподавателем, свойственны существенные ограничения. Поэтому необходимо принимать во внимание следующие соображения:

- С учетом времени, необходимого на "раскачку", для проведения ролевой игры, парных занятий и серии дополнительных коммуникативных упражнений реальная продолжительность занятия должна составлять не менее 1½ – 2 часов.
- В целом, серия относительно частых занятий по каждому разделу учебно-тематического плана в течение более длительного периода обладает более действенным эффектом, нежели интенсивный курс, после которого не проводится интенсивное применение усвоенного материала или консультации по пройденному материалу (тьюторинг).
- Интенсивные курсы по месту работы могут оказаться более эффективными при базовом обучении английскому языку для достижения рабочих уровней ИКАО 1 и 2.
- Устойчивость внимания человека (способность к концентрации внимания) относительно невелика (оптимальное значение – 20 минут); поэтому при преподавании любого, сколь угодно продолжительного курса желательно разбить его на последовательность коротких занятий различного типа (восприятие на слух, произношение, обмен информацией, игры и т. д.), различной организации (индивидуальная, парная, групповая) и различного темпа (несложные и относительно медленные, более сложные и быстрые), что позволит поддерживать энергию, интерес и внимание слушателей на протяжении всего курса.
- Интенсивные курсы, занимающие полный рабочий день, обеспечивают больший охват материала для поддержания непрерывности усвоения, повторение пройденного материала для его закрепления, более высокую результативность тьютинга и улучшение отношений между слушателями и преподавателем.
- Все классные занятия окажутся более результативными, если им будет предшествовать выполнение слушателями индивидуальных подготовительных заданий; разбор выполнения этих заданий следует проводить после занятия.

Что же касается длительных (продолжительностью более 2 часов) самостоятельных занятий с использованием средств компьютерного и дистанционного обучения (КО/ДО), они вряд ли окажутся наиболее эффективными. В идеальном случае пользование языком должно стать повседневной привычкой.

### **2.3.3 Демонстрация технических средств и инфраструктуры, необходимых для обеспечения учебного процесса**

В зависимости от технологии обучения, используемой поставщиком программы обучения авиационному английскому языку (традиционная лингвистическая лаборатория или кабинет, автономные компьютеры, локальная сеть, учебные материалы курса на компакт-дисках, веб-обучение, система управления обучением и т. п.), поставщик должен продемонстрировать эффективность этой технологии и ее совместимость с местной и общегосударственной технической инфраструктурой пользователей, и лишь после этого следует принимать решение о выборе конкретной системы обучения. Одна и та же система может оказаться прекрасным решением в одном месте, но не будет работать должным образом в другом.

## **2.4 УЧЕБНЫЕ МАТЕРИАЛЫ**

Поставщики программ обучения авиационному английскому языку должны представить руководству организации-заказчика полный комплект своих учебных материалов, в том числе материалов для инструкторов и слушателей, документацию по курированию и оценке успеваемости и сопроводительную документацию к материалам ДО.

### **2.4.1 Пособия для инструкторов с практическими советами, примерами и ответами к заданиям**

Даже опытному преподавателю требуется довольно продолжительное время для ознакомления с новыми учебными материалами в той мере, в которой это обеспечивает их уверенное использование в учебном процессе. Для этого необходимы четко изложенные пособия и методические указания для инструкторов. В них должны быть приведены как примеры подачи упражнений каждого вида, так и ответы на вопросы этих упражнений – если для преподавателя такие ответы не самоочевидны.

Разумеется, наличие таких пособий и "методичек" не исключает незаменимое практическое обучение, проводимое инструкторами, уже имеющими опыт работы с такими материалами.

### **2.4.2 Удобные пособия и материалы для слушателей (в том числе подробные планы занятий)**

В равной степени слушателям должны быть предоставлены полные комплекты учебных материалов и простые инструкции – как разбираться в них и пользоваться ими. Могут оказаться полезны также и технические и административные сведения и общая карта-схема курса, что позволит слушателям представить свое место в учебном процессе.

Залогом успешного обучения являются личные консультации, проводимые преподавателем или фасилитатором, с ответами на вопросы слушателей.

### **2.4.3 Вводная консультация по учебным материалам для классных занятий и для дистанционного обучения по программе**

Поскольку слушатели не будут знакомы с этими конкретными учебными материалами, организация консультаций крайне важна для следующего:

- описать общие задачи обучения и основы требований ИКАО;
- представить вниманию слушателей различные части программы – если в ней использовано смешанное обучение – и показать, как и когда они будут использованы;
- проинформировать слушателей о стратегиях изучения языка, повышающих эффективность обучения;
- назвать контактных лиц: преподавателей, фасилитаторов, инструкторов и административный персонал;
- разъяснить технические и административные условия, которые должны знать слушатели;
- разъяснить намерение организации в части проведения программы;
- ответить на вопросы.

### **2.4.4 Журналы учета успеваемости и ведомости проверки знаний слушателей**

В разных местах ведение журналов текущего учета успеваемости и ведомостей зачетов и тестов слушателей происходит в разной форме. Однако при этом важны их методическая организация и обновление, конфиденциальность, резервное копирование, полезность и надежное хранение. Они должны содержать информацию, необходимую для ознакомления как преподавательского состава, так и администраторов отделов

кадров с оперативной картиной успеваемости как отдельных слушателей, так и группы или потока в целом; это позволит при необходимости быстро принять корректирующие меры. Поэтому в составлении этих форм должен принимать участие как преподавательский, так и административный состав; это позволит обеспечить сбор информации для совершенствования учебного процесса.

## **2.5 КУРИРОВАНИЕ, ТЕСТИРОВАНИЕ И КОРРЕКТИВНОЕ ОБУЧЕНИЕ**

Организации, вкладывающие средства в программу обучения авиационному английскому языку и нанимающие для этого поставщиков образовательных услуг, стремятся обеспечить достижение цели этих услуг – достижения и поддержания рабочего уровня 4 ИКАО сотрудниками организации. Поставщики должны документировать и представить своим заказчикам возможности курирования, тестирования и коррективного обучения – важнейшей составляющей любой программы обучения.

### **2.5.1 Вступительные, текущие и итоговые зачеты и тесты**

В распоряжении поставщиков программ обучения авиационному английскому языку должны быть средства вступительного тестирования, позволяющие зачислять слушателей-кандидатов в соответствующий этап программы, анализировать потребности слушателей и объединять их в группы примерно одного уровня. В такие тесты должны быть включены только упоминания конкретного предметного содержания, с которым должны быть знакомы кандидаты определенного типа. Поэтому тесты для специалистов и для начинающих должны быть, скорее всего, различны.

Для эффективного прогнозирования результатов обучения вступительные тесты должны быть увязаны с теми навыками, которые в наибольшей степени отвечают квалификационной шкале ИКАО, и должны обладать отчетливым уклоном в устную речь и ее восприятие.

Для того, чтобы отслеживать успеваемость слушателей, анализировать индивидуальные потребности и реагировать на них, преподавателям необходима регулярная обратная связь, которую и обеспечивают текущие зачеты и тесты, позволяющие убедиться в том, что материалы учебно-тематического плана усвоены должным образом. Аналогично, важными составляющими учебного процесса являются итоговые зачеты и тесты в конце каждого крупного этапа обучения, позволяющие определить готовность слушателя к экзамену на владение языком или на получение лицензии (см. подраздел 4.5.5).

При успешном прохождении курса обучения слушателям выдают свидетельства. Выдача этих свидетельств – возможность удостоверить достижение определенного уровня языковой компетенции или этапа обучения; однако такое свидетельство ни в коем случае не заменяет сертификат лицензии.

### **2.5.2 Отличие тестов в обучении от тестов для получения лицензии**

Следует провести четкое различие между тестами в процессе обучения авиационному английскому языку и тестированием при получении лицензии. Часто встречается следующее требование: для обучения и для тестирования следует нанимать разных поставщиков. Преподаватели никогда не должны принимать участие в процессе тестирования своих слушателей на предмет получения лицензий; это ставит под сомнение валидность и беспристрастность процесса тестирования, где в конечном итоге на карту поставлены такие важные вещи как безопасность, экономические показатели и профессиональная репутация.

### **2.5.3 Средства курирования и анализа потребностей слушателей (ручные и компьютерные)**

Кроме чисто административных задач, система курирования слушателей позволяет преподавателям и менеджерам учебной части получать оперативную картину успеваемости всех слушателей и выявлять конкретные потребности, корректирующие меры и коррективное обучение, которые могут потребоваться в ходе обучения. Одной из особо важных задач является обеспечение преемственности и согласованности среди членов крупной группы преподавателей, обучающих одних и тех же слушателей.

Эффективная система курирования слушателей вовсе не обязательно предполагает наличие сложных программных средств; при небольшой численности слушателей могут оказаться достаточными обычные карандаш и бумага. Однако, при большой численности слушателей, находящихся к тому же в разных географических пунктах, должным образом спроектированная и правильно эксплуатируемая автоматизированная система оказывается незаменимой.

Вне зависимости от используемых носителей информации для данных о слушателях, необходимо обеспечить их надежное и защищенное хранение.

### **2.5.4 Система управления обучением**

Система управления обучением (СУО) представляет собой программное средство, предназначенное для управления учебным процессом. СУО может обладать целым рядом функциональных возможностей, таких как:

- регистрация слушателей, их идентификация и распознавание в различных видах при дистанционном обучении и тестировании;
- предоставление слушателям необходимых онлайн-учебных материалов по изучаемому предмету (через локальную или корпоративную вычислительную сеть или через Интернет);
- отслеживание и регистрация продолжительности занятий, выполненных упражнений, результатов проверки знаний, а также анализ результатов как по группам слушателей, так и по отдельным слушателям;
- отбор, калибровка, расчет продолжительности и проведение зачетов и тестов;
- наличие инструкторов и инструктивных источников.

Подобная система осуществляет управление обучением в широких масштабах, в различных местах и с привлечением курсантов различных типов. В большинстве случаев СУО построены на основе веб-модели, обеспечивающей доступ к содержанию изучаемого материала и функциям администрирования обучения по принципу "в любое время, в любом месте, в любом темпе".

Хостинг СУО может осуществляться либо поставщиком программы обучения, либо на одном из собственных серверов организации.

### **2.5.5 Средства и материалы для коррективного обучения**

Даже в пределах достаточно однородной группы слушатели усваивают материал с различной скоростью и в различной степени. Более того, слушателю А может потребоваться больше времени для работы над произношением, а слушатель Б испытывает трудности с восприятием на слух. Контроль усвоения материала на различных этапах курса показывает, что некоторые слушатели еще не усвоили некоторые части учебного материала в такой же степени, как другие; им понадобятся дополнительные занятия, чтобы не отставать от остальной части группы. Это и есть коррективное обучение.

Одним из основных достоинств так называемого "смешанного обучения", когда традиционные классные занятия сочетаются с внеклассным дистанционным обучением, является то, что оно допускает наличие

индивидуальных различий в стиле, потребностях и темпе изучения материала, не ставя при этом под удар успеваемость группы в целом.

Учебно-тематический план обучения авиационному английскому языку должен предусматривать такое коррективное обучение. Оно может быть организовано в виде дополнительных занятий, которые могут и не входить в основной курс обучения, либо в виде упражнений, построенных на основе базы данных, что позволяет несколько раз выполнять "одно и то же" упражнение без повторяющегося предъявления слушателю одних и тех же вопросов.

## **2.6 ОБЕСПЕЧЕНИЕ КАЧЕСТВА**

Точно так же, как любая система обучения должна предусматривать отслеживание успеваемости слушателей, необходимо предусмотреть процесс, обеспечивающий поддержание качества обучения, нормальное функционирование инфраструктуры обучения, эффективное преподавание и обеспечение преподавательской работы и удовлетворенность слушателей условиями обучения. Эти параметры необходимо отслеживать точно, но осмысленно (т.е. не только по формальным статистическим показателям), а результаты такого контроля своевременно передавать администрации, управляющей учебным процессом.

### **2.6.1 Средства контроля преподавания и обеспечения обратной связи**

В распоряжении и преподавателей, и слушателей должны быть средства доведения до сведения организаторов курса своих замечаний и информации о недостатках системы обучения. Устранение подобных недостатков может включать работу опытных запасных преподавателей с неопытными, улучшение условий, в которых проходят занятия (кондиционирование воздуха, аудиоаппаратура, звукоизоляция классных комнат и т. п.), дополнительные медийные ресурсы или исследовательские материалы, изменения в расписании, численность слушателей в классе, использование компьютерной техники в учебном процессе, уместность учебных материалов, однородный состав группы, питание в перерывах и обмен мнениями об обучении.

### **2.6.2 Средства оценки достижения профессиональных целей**

Организации-заказчику потребуются средства обеспечения того, что обучающиеся сотрудники не просто получают хорошие оценки по текущим тестам и зачетам, а достигают поставленных целей обучения – иными словами, приобретают в ходе обучения навыки, обеспечивающие их профессиональную компетенцию применительно к реальным производственным требованиям.

Первым шагом к достижению этого является разработка и составление учебно-тематического плана, в максимальной степени отображающего или воспроизводящего коммуникативные функции, используемые летным составом и диспетчерами в своей повседневной работе.

В дополнение к этому производственный персонал организации-заказчика обязан осуществлять непрерывный надзор за тем, чтобы по окончании обучения слушатели не только могли пройти тест для получения лицензии, но чтобы они получили практическую компетенцию, необходимую для того, чтобы справляться с нештатными, аномальными и аварийными ситуациями. Следует предусмотреть возможность передачи в адрес администрации программы обучения отзывов и мнений производственного персонала, направленных на совершенствование или внесение изменений в программу обучения.

Создание и поддержание такой системы обратной связи, благодаря которой администрация программы сможет получать отзывы слушателей, преподавателей и производственного персонала, являются ключевыми факторами в обеспечении стабильного качества и соответствующих результатов обучения.

**ВОПРОСНИК****Глава 2 ("Преподавание авиационного английского языка") в 20 вопросах**

*Дополните эти высказывания наиболее подходящими словами. В каждом пункте указаны разделы главы 2, в которых приведены необходимые для этого сведения.*

1. Авиационный английский – это пример английского языка \_\_\_\_\_ назначения, правильное пользование которым критически важно. (глава 2, "Введение".)
2. В \_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_ должна быть продемонстрирована взаимосвязь между индивидуальным самостоятельным изучением материала и классными занятиями. (2.1.1)
3. Преподавание курса должно повышать \_\_\_\_\_ слушателей. (2.1.2)
4. Может оказаться, что темп и стиль обучения и содержание учебных материалов должны быть \_\_\_\_\_. (2.1.2)
5. Заключительный этап обучения авиационному английскому языку должен быть сосредоточен на \_\_\_\_\_ деятельности. (2.1.3)
6. Одним из показателей успеваемости класса является время, в течение которого слушатели \_\_\_\_\_. (2.1.3)
7. Предметное содержание курса, задания и упражнения и уровень их сложности должны быть \_\_\_\_\_ для слушателей. (2.1.4)
8. Учебные материалы должны стимулировать \_\_\_\_\_ слушателей друг с другом. (2.1.6)
9. \_\_\_\_\_, отзывчивость, любознательность, изобретательность, внимание к межкультурным вопросам и способность использовать и передавать свой опыт и т.п. – вот отличительные признаки хорошего учителя. (2.2.1)
10. Поставщики не смогут предоставлять качественные образовательные услуги, если их преподавательский состав не пользуется уважением и \_\_\_\_\_, а его труд \_\_\_\_\_ по достоинству. (2.2.1)
11. Преподаватели должны быть осведомлены о различии между \_\_\_\_\_ и разговорным языком в радиотелефонном обмене. (2.2.2)
12. Условия, в которых обучаются слушатели, должны быть \_\_\_\_\_. (2.3.1)
13. Слушателей следует консультировать по вопросам повышения эффективности \_\_\_\_\_. (2.3.1)
14. Тип выбранной технологии обучения должен быть \_\_\_\_\_ с технической инфраструктурой пользователей. (2.3.3)
15. В ходе обучения авиационному английскому языку должны проводиться \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_ и \_\_\_\_\_ тесты. (2.5.1)
16. Необходимо эффективное курирование слушателей, благодаря которому преподаватели и администраторы смогут получить \_\_\_\_\_ и при необходимости прибегать к \_\_\_\_\_ обучению. (2.5.3)

17. Различные потребности и темпы усвоения материала могут быть учтены более просто с помощью программы \_\_\_\_\_ обучения. (2.5.5)
18. Слежение за ходом процесса обучения позволяет обеспечить поддержание \_\_\_\_\_ обучения, нормальное функционирование \_\_\_\_\_ обучения, \_\_\_\_\_ и удовлетворенность слушателей \_\_\_\_\_. (2.6)
19. Успешность обучения следует измерять не только хорошими оценками по текущим тестам и зачетам, но достижением \_\_\_\_\_, который может оценить производственный персонал организации-заказчика. (2.6.2)
20. Слушатели, преподаватели, производственный персонал и администраторы образуют \_\_\_\_\_ обратной связи. (2.6.2)
- \_\_\_\_\_

## Глава 3

# ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ ПРОФИЛИ И ОПЫТ ПРЕПОДАВАТЕЛЕЙ АВИАЦИОННОГО АНГЛИЙСКОГО ЯЗЫКА

Когда речь идет о преподавателях авиационного английского языка, вместо термина "квалификационная категория" мы предпочитаем пользоваться более общим понятием "профессиональный профиль и опыт преподавания". Квалификационная категория – это лишь часть общей картины, но не более чем верхушка айсберга. В состав профессионального профиля любого, кто призван помочь слушателям в достижении языковой компетенции, требуемой ИКАО, входят еще и многие другие, менее очевидные признаки и черты.

### 3.1 БАЗОВЫЕ КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПРЕПОДАВАНИЮ АНГЛИЙСКОГО ЯЗЫКА КАК ИНОСТРАННОГО (TEFL)

В документе Doc 9835 сформулированы уровни квалификационных категорий ("отличный", "очень хороший" и "минимальный") инструкторов и разработчиков курсов авиационного английского языка, а также указаны различия между различными квалификационными требованиями к преподаванию английского языка как иностранного (TEFL).

В дополнение к этому в данной главе будут более подробно рассмотрены характеристики профиля преподавателя, перечисленные в подразделе 2.2.2.

Что касается инструкторов с техническим или производственным опытом, привлекаемых к обучению авиационному английскому языку, объем их профессиональных знаний не отменяет требования наличия по крайней мере базовой квалификационной категории в преподавании английского как иностранного (например, сертификата TEFL/TESL). Это основополагающее требование к таким специалистам – залог их эффективности и самостоятельности в роли учителей языка (см. приложение А, раздел А2).

### 3.2 ОПЫТ ПРЕПОДАВАНИЯ ТЕМАТИЧЕСКИХ СПЕЦКУРСОВ (ТСК) АНГЛИЙСКОГО ЯЗЫКА

Преподавание авиационного английского – это пример тематического спецкурса (ТСК) английского языка. Цели и методики ТСК (вне зависимости от предметной области, будь то гостиничное хозяйство, рекламное дело, грузоперевозки, фармацевтика или деловые совещания) существенно отличаются от целей и методик преподавания обычного английского как иностранного (второго) языка (TEFL/TESL). Дистанция между ТСК и авиационным английским меньше, чем между TEFL/TESL (или преподаванием английского языка носителям других языков (TESOL)) и авиационным английским. Поэтому желательно, чтобы нанимаемые преподаватели авиационного английского обладали опытом преподавания тематических спецкурсов английского языка.

### 3.3 СОЧЕТАНИЕ ЛИНГВИСТИЧЕСКИХ НАВЫКОВ И ЗНАКОМСТВА С ПРЕДМЕТНОЙ ОБЛАСТЬЮ

Преподавание – это область деятельности, в которой особенно важны такие характеристики преподавателя как его личностные черты, отношение к работе, изобретательность, знакомство с культурными аспектами и общая способность к сопереживанию и эмпатия. Профессиональный профиль успешного преподавателя далеко не исчерпывается его квалификационными характеристиками. В равной степени не существует "единственно верного" подхода к обучению. Учителя, начинающие преподавать авиационный английский язык, уже обладают сугубо индивидуальным сочетанием навыков и опыта, которое трансформируется в их сильные и слабые стороны. Вместо того, чтобы заикливаться на перечне требований к преподавателю, стоит прибегнуть к стратегиям, позволяющим извлекать пользу из его достоинств и преодолевать его недостатки.

Вклад преподавателя авиационного английского языка в учебный процесс – это сочетание практических навыков преподавания языка и понимания условий практической деятельности авиаспециалистов. Преобладание первого или второго аспекта в каждом конкретном случае определяется накопленным личным опытом; у преподавателей, приходящих в эту область, преобладает либо чисто лингвистический, либо предметный опыт. При этом, однако, им необходимо систематическое изучение основ той области, с которой они знакомы меньше. Вначале одним из путей такого изучения может стать продолжительная работа в паре со специалистом в другой области. В этом процессе организация-поставщик или организация-заказчик должны оказывать им поддержку в деле достижения компетенции во всех сферах деятельности; при этом следует учитывать, что это может потребовать продолжительного времени.

Персонал с производственным опытом (диспетчеры, пилоты и т. п.), становящиеся слушателями программы обучения авиационному английскому, обладают очевидным и существенным преимуществом – хорошим знанием повседневных реалий авиации и радиотелефонного обмена. Однако важно помнить, что для работы в паре с квалифицированным преподавателем авиационного английского такие специалисты должны пройти официальное обучение и получить квалификационную категорию для преподавания английского языка как иностранного (например, сертификат TEFL/TESL); только тогда их работа в классе сможет стать действительно эффективной.

### 3.4 ОПЫТ РАБОТЫ В АВИАЦИИ

Хотя изучение книг, статей и документации и просмотр видеоматериалов по авиационной тематике являются эффективными способами ознакомления с ней (см. приложение А, раздел А5), преподавателям авиационного английского языка следует тем или иным путем знакомиться с реальными производственными ситуациями и поддерживать контакты с производственным персоналом, что позволит не только изучить техническую инфраструктуру авиации, но также понять, как авиаспециалисты воспринимают радиотелефонный обмен. Предложения по осуществлению этого подхода приведены в главе, посвященной подготовке преподавателей авиационного английского языка (подразделы 4.1.1–4.1.3).

### 3.5 ГЛУБОКОЕ ЗНАНИЕ ДОКУМЕНТА DOC 9835

Документ Doc 9835 – это результат научных исследований, раздумий, опыта и трудов членов Исследовательской группы ИКАО по определению требований к владению разговорным английским языком (PRICESG). В нем приведены также Стандарты и Рекомендуемая практика ИКАО (SARPS) (в открытом доступе), которые определяют языковую компетенцию. В последующих редакциях документ Doc 9835 будет отражать всевозрастающий объем опыта и исследований. Именно поэтому этот документ в достаточно подробной форме устанавливает основополагающие принципы, в рамках которых должны выполняться установленные им требования. В этом качестве это незаменимое инструктивное пособие для всех занимающихся преподаванием авиационного английского языка и тестированием слушателей.

### **3.6 ЗНАКОМСТВО С УЧЕБНЫМ ПОСОБИЕМ ИКАО "НОРМИРОВАННЫЕ ОБРАЗЦЫ РЕЧИ НА КОМПАКТ-ДИСКЕ"**

В конце 2005 года лингвистическая подгруппа Исследовательской группы ИКАО PRICESG встретила в Монреале с намерением поработать с образцами речи, полученными из разных стран мира, выработать соглашение по калибровке нормированных образцов, составить формат обоснования нормирования речи по квалификационной шкале ИКАО и подготовить типовые нормированные образцы для отрасли. Именно они и были записаны на компакт-диск в качестве пособия к требованиям ИКАО к языковой компетенции, который был выпущен в 2007 году (номер заказа AUD001, ISBN 92-9194-853-5).

Хотя это учебное пособие было подготовлено в помощь экзаменаторам (рейтерам), занимающимся проверкой языковой компетенции, в нем приведены также анализ процесса оценки языковой компетенции и конкретные примеры рейтинга, которые могут быть полезны всем преподавателям авиационного английского языка. Пособие устанавливает ряд принципов преподавания и целей, на которые ориентирована работа слушателей.

Кроме того, благодаря форматам обоснования это пособие дает точные примеры критериев оценки произношения в соответствии с требованиями ИКАО к языковой компетенции, а также иных языковых аспектов, на которых в первую очередь должно быть сосредоточено преподавание авиационного английского языка.

### **3.7 ОТНОШЕНИЕ К ОБУЧЕНИЮ**

Преподавание английского представителям-производственникам отрасли авиаперевозок существенно отличается от преподавания английского для любой иной цели. В конечном итоге свойственные этой отрасли риски, связанные с языком, значительно выше, а ситуации, к которым готовят слушателей, более специфичны и предъявляют более высокие требования. В результате правомерно ожидать от преподавателей большей обязательности, а от процесса обучения – более высоких показателей успешного окончания курса.

#### **3.7.1 Способность улучшать условия речевого поведения слушателей**

Конечная цель обучения авиационному английскому языку – его эффективное коммуникативное использование в ситуациях, воспроизводящих производственные. В ходе классных занятий преподаватели должны уделять особое внимание именно этому виду деятельности слушателей.

Это содействие принимает форму использования соответствующих упражнений и языковых функций, ситуационного контента и устных стимулов для составления урока и придания ему преимущественно устного характера. Это также означает поощрение слушателей, систематическую выработку в них уверенности в себе и опору на нее для совершенствования их речевых навыков и общения с другими слушателями.

#### **3.7.2 Способность заинтересовывать слушателей и помогать им**

Форма и содержание используемых учебных материалов должны обладать очевидной и наглядной валидностью, т. е. соответствовать тематике и обладать собственной ценностью в глазах слушателей (см. подраздел 1.3.6). Более того, преподаватели должны постоянно изыскивать возможности более полного рассмотрения вопросов, предметов, интересов и ситуаций, возникающих или становящихся очевидными в ходе занятий. Им следует постоянно демонстрировать причины, диктующие тот или иной вид занятий, и показывать, как эти занятия увязаны с фактическими ситуациями и функциями профессиональной деятельности слушателей, устанавливая тем самым связь между учебным процессом и ситуациями реальной жизни.

Следование плану урока по пунктам – подход, не всегда являющийся оптимальным. Преподаватели должны обладать уверенностью в себе и знаниями, необходимыми для импровизации и более детального рассмотрения некоторых вопросов, функций и навыков, требующих большего внимания, или тех, к которым слушатели проявили особый интерес.

Хотя вряд ли следует ожидать, что преподаватель является специалистом в авиации, ему следует, например, демонстрировать свое стремление к изучению информации и давать ответы на вопросы слушателей на очередном занятии. Обмен информацией между преподавателями и слушателями (лингвистический опыт в обмен на производственный) окажется взаимовыгодным и приведет к установлению тесных связей между ними. Подобное проявление своей обязательности побуждает слушателей к подобным действиям.

### **3.7.3 Способность ориентироваться на коммуникативную эффективность, а не на грамматическую правильность и произношение носителя языка**

Одна из главных причин, по которой учителя ТСК в неавиационных областях лучше подготовлены к тому, чтобы стать преподавателями авиационного английского, заключается в том, что они выработали взгляд на свой предмет, согласно которому грамматическая правильность (по учебнику) и произношение, близкое к произношению носителя языка, не являются основными критериями языковой компетенции.

Преподавателям авиационного английского языка следует отличать грамматические ошибки и неправильность грамматических конструкций, которые искажают значение и могут привести к неправильному пониманию, от ошибок, которые таковыми не являются. Аналогично, даже на уровне 6 (профессиональный уровень) от говорящего не ожидается произношение, близкое к произношению носителя языка. Целью выполнения требований ИКАО к владению языком (приложение 1, дополнение 1, раздел 2 "Холистические критерии", пункте) "... используют диалект или акцент, которые понятны для авиационного сообщества") является легкое и простое понимание языка специалистами в области авиации.

Разумеется, речь многих носителей английского языка, пользующихся местным жаргоном и идиомами, к тому же осложненная сильным региональным акцентом с плохой артикуляцией и высоким темпом, не отвечает требованиям ИКАО.

Принятое толкование термина "разговорный английский язык", использованного в названии Исследовательской группы PRICESG, предполагает не только его очевидное значение "простой", "обыденный" и "часто используемый", но и "используемый всем авиационным сообществом" – своего рода общее языковое поле, в котором представители всех стран мира могут знакомиться и понимать друг друга.

### **3.7.4 Стремление помогать, наблюдать, координировать и изучать**

Еще одной характеристикой, отличающей преподавателей авиационного английского языка от своих коллег, является многообразие их ролей в ходе учебного процесса: часто им приходится выполнять функции не учителя в традиционном смысле (того, кто передает знания другим), а координатора, фасилитатора, куратора, наблюдателя, суфлера и тьютора (наставника). Естественно, преподавателям авиационного английского необходимо знать, когда именно следует прибегать к той или иной функции и брать на себя более активную роль.

С учетом того факта, что обучение все чаще включает в себя смешанные методики освоения материала, в рамках которых значительная часть изучаемого материала подается в различных формах самостоятельного изучения и компьютерного и дистанционного обучения (КО/ДО), на проводимых преподавателем классных занятиях основное внимание уделяется в основном заданиям и упражнениям устного общения. В этом контексте наиболее важно предоставить слушателям возможность отрабатывать свои языковые навыки в ситуациях, сходных с теми, с которыми они постоянно сталкиваются в повседневной работе. Преподаватель в этом

процессе должен прежде всего поддерживать общение и содействовать ему, а не прерывать и исправлять. Внимательно наблюдая за процессом общения, преподаватель получает возможность подытожить и прокомментировать его результаты по окончании задания или упражнения.

За исключением работы с неподготовленными слушателями на начальном этапе обучения преподаватель авиационного английского языка сталкивается, как правило, с квалифицированными и опытными специалистами, рабочее время которых дорого и которые обладают значительно более обширным опытом в радиотелефонной связи, чем преподаватель (если, конечно, он не является квалифицированным пилотом или авиадиспетчером). Поэтому для преподавателя это редкая возможность учиться путем наблюдения.

### **3.8 ОТНОШЕНИЕ К ПРЕПОДАВАНИЮ АВИАЦИОННОГО АНГЛИЙСКОГО ЯЗЫКА**

Профессиональному профилю преподавателя авиационного английского языка свойственны черты, выходящие за пределы формальных квалификационных характеристик. Эти черты можно наблюдать в отношении преподавателя к процессу преподавания. Отношение к преподаванию языка в целом рассмотрено в подразделе 3.7.4. Существуют, однако, личностные черты, характерные именно для преподавания авиационного английского языка в контексте требований ИКАО к языковой компетенции, и именно эти черты должны неизменно проявляться в работе преподавателя.

#### **3.8.1 Стремление к коммуникативному подходу в преподавании языка**

"Коммуникативное изучение языка" или "коммуникативный подход к изучению языка" – вот основной критерий оценки любой системы обучения авиационному английскому языку. "Улучшает ли данный курс или занятие (прямо или косвенно) способности слушателей к осуществлению радиотелефонной связи с другими авиаспециалистами?" – вот вопрос, который должен постоянно стоять на первом плане, поскольку именно эффективное, четкое и не допускающее толкований устное общение между пилотами и диспетчерами, направленное на обеспечение безопасности полетов, является целью требований ИКАО к языковой компетенции.

Поэтому для развития этих важнейших навыков в условиях обычного учебного процесса необходимо обеспечить постоянную активность слушателей (речь и восприятие на слух) и их взаимодействие с другими (поддержание диалогов с другими слушателями и с преподавателем).

#### **3.8.2 Знакомство с конкретными производственными задачами и функциями**

Перед тем как приступить к работе, преподавателям авиационного английского следует пройти начальный период ознакомления с производственной обстановкой в авиации (например, с такими вопросами как организация воздушного движения (ОрВД), наземное движение и обработка грузов в аэропортах, обмен сообщениями в кабине экипажа, штатные и аномальные ситуации и обмен информацией) и сохранять интерес к ним на протяжении всего периода своей преподавательской деятельности.

Именно это постоянно расширяющееся знакомство с авиационной тематикой позволяет преподавателям глубже осознавать значимость и потенциальное действие всех этих актов обмена информацией, которые для непосвященного выглядят рутинными (см. работы Mell (2004-1) и (2004-2) в списке источников в приложении А, раздел А4).

Преподавателям следует понять и признать тот факт, что летный состав и диспетчеры воспринимают сведения об оперативной ситуации на слух. Каковы будут последствия обледенения, вихревой турбулентции, запроса набора высоты, смещения торца ВПП, продленного ожидания, отсутствия пассажира, наличие двух

схожих позывных, показаний высотомера в гектопаскалях или в дюймах (миллиметрах) ртутного столба, заболевания стюарда или стюардессы, применения приемов снижения шума или начала дождя в процессе рулежки?

Более того, обучение в значительной части должно быть сосредоточено на освоении важнейших производственных функций радиотелефонии – таких как приказание, запросы, предложения действий, советы, обязательства, обмен информацией о прошлом, настоящем и будущем, выражение необходимости, осуществимости и способности осуществления и т. п. (см. Doc 9835).

В обычных ситуациях передача информации, содержащейся в перечисленных выше функциях, может быть в большинстве случаев осуществлена наиболее подходящим образом с помощью стандартной фразеологии. Однако в нештатных, необычных и аномальных ситуациях возникает потребность в использовании разговорного языка для разъяснения, перефразирования и для предоставления дополнительной информации – например, для описания отказа системы, состояния здоровья пассажира или препятствия на ВПП.

Преподаватели никогда не в состоянии стать экспертами во всех этих областях – впрочем, от них этого и не требуется. Однако только определенная степень знакомства с предметом и желание учиться помогут им в полной мере оценить значимость – и аспекты безопасности – многих ситуаций, с которыми приходится иметь дело их слушателям и для которых они должны овладеть необходимыми коммуникативными средствами.

### **3.8.3 Понимание различия между стандартной фразеологией и разговорным языком**

"Стандартная фразеология ИКАО используется во всех случаях, для которых она установлена. Только тогда, когда стандартная фразеология не может быть применена при планируемой передаче, используется простой разговорный язык." (Приложение 10, том II, п. 5.1.1.1.)

В радиотелефонной связи используется и стандартная фразеология, и разговорный язык. Более того, обычно они встречаются вместе в рамках одного сеанса связи.

В контексте действующих требований ИКАО к языковой компетенции обучение авиационному английскому языку не должно быть сосредоточено на стандартной фразеологии. Например:

- Примеры стандартной фразеологии: "Снизиться и занять эшелон 2-8-0" и "Возобновить собственную навигацию".
- Примеры разговорного языка: "Вы собираетесь разрешить мне следование по маршруту?" и "Разлив масла на рулежке".

Стандартная фразеология ИКАО – это совокупность четких, кратких, признанных в международном масштабе формализованных сообщений, предназначенных для использования в большинстве типовых ситуаций и в наиболее часто встречающихся чрезвычайных и аварийных обстоятельствах. Они тщательно проработаны авиаспециалистами и благодаря этому имеют единственное функциональное значение и однозначный смысл. От них резко отличается общепринятый или разговорный язык, в котором смысл сообщений определяется культурой, контекстом и предрасположенностью слушателя. Статистически основной объем радиотелефонных переговоров осуществляется с помощью стандартной фразеологии. Поэтому стандартная фразеология представляет собой наиболее понятное средство общения в производственных условиях, а ее неправильное использование может отрицательно отразиться на безопасности производственной деятельности.

Однако, в стандартной фразеологии невозможно учесть все нештатные, аномальные, а иногда и аварийные ситуации, с которыми сталкивается авиаперсонал; к тому же она недостаточна для передачи дополнительной информации о ситуации, например, о причинах задержки, состоянии заболевшего пассажира, погодных условиях, характере сбоя или отказа, препятствии на рулежке. Все это – обстоятельства, часто диктующие использование

разговорного языка, и именно оно стало предметом рассмотрения Исследовательской группы ИКАО по определению требований к владению разговорным английским языком (PRICESG).

В силу производственной специфичности радиотелефонной связи ее фразеологию преподают инструкторы УВД или высококвалифицированные и компетентные в этой области преподаватели английского языка как отдельный предмет в составе спецкурсов для диспетчеров УВД. В рамках этого производственного обучения слушатели изучают методы передачи сообщений и произношение в соответствии с их описаниями в документе "Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения" (Дос 4444) и в "Руководстве по радиотелефонной связи" (Дос 9432). Квалифицированные преподаватели авиационного английского языка, пользующиеся качественными учебными материалами по этому предмету, могут тем самым обеспечить компетенцию своих слушателей в стандартной фразеологии, работая вместе с ними над произношением и выработкой беглой речи, не преступая ограничений, установленных документами Дос 9432 и Дос 4444.

#### **3.8.4 Знание языковых аспектов, которые могут оказаться критически важными в аномальных ситуациях**

"Мы на взлете." (рейс KL 4805, Тенерифе, 1977 г.)

"У нас кончается топливо." (рейс 052 авиакомпании "Avianca", Нью-Йорк, 1990 г.)

Это два примера разговорного языка. На первый взгляд эти высказывания довольно просты, но в обоих случаях они были неправильно поняты или не смогли в точности воспроизвести характер ситуации, и в результате стали одними из главных причин двух аварий самолетов, приведших к гибели пассажиров и экипажа.

Роль связи – особенно между диспетчерами УВД и пилотами – крайне важна. Это подтверждает исследование, проведенное Национальной администрацией США по аэронавтике и исследованиям космического пространства (НАСА): "Ученые НАСА проанализировали причины аварий и несчастных случаев в реактивном авиатранспорте между 1968 и 1976 годами и пришли к выводу о том, что ошибки пилотов были скорее вызваны недостатками в обмене информацией между членами экипажа, чем в их технической компетенции. За последние 20 лет "человеческий фактор", связанный с межличностным общением, стал первопричиной примерно 70–80 % всех аварий. Соответственно, было установлено, что свыше 70 % первых 28 тыс. рапортов, поданных в Систему отчетности НАСА о безопасности в авиации (которая позволяет пилотам анонимно сообщать об инцидентах в авиации), вызваны проблемами связи (см. работу Sexton & Helmreich в приложении А, раздел А7).

Для преподавания авиационного английского языка на должном уровне преподавателям необходимо осознать тот факт, что именно язык может приводить к взаимонепониманию в ситуациях с большими психологическими нагрузками и высоким риском нарушения безопасности, когда единственным средством передачи информации является голосовая связь.

В разделе 3.3 было показано, что для вынесения суждения об эффективных коммуникативных навыках преподавателям приходится выходить за узкие лингвистические рамки. Кроме того, им следует постоянно расширять свою осведомленность о том, как внешне простые и грамматически правильные языковые формы могут скрывать в себе двусмысленности и неоднозначности, которые могут привести к непоправимым последствиям.

В процессе наблюдения за речевой деятельностью своих слушателей преподаватели должны постоянно иметь в виду этот языковой феномен. Частью такой осведомленности является ознакомление с особенностями межкультурного общения. Носители английского языка в сравнении с теми, для кого он не является родным, а также представители различных неанглоязычных культур, говорящие по-английски, могут слышать и воспринимать высказывания по-разному. Преподаватель должен постоянно и с неослабевающим вниманием

отслеживать подобные ситуации и при их возникновении обсуждать их со слушателями и разъяснять их суть (см. приложение А, раздел А7).

Для преподавателя авиационного английского языка два примера (аварии в Тенерифе и Нью-Йорке), приведенные в начале этого раздела, иллюстрируют следующее:

- в первом случае – неоднозначность многих высказываний разговорного языка, которая может оказаться роковой;
- во втором случае – риск, сопряженный с неспособностью перефразировать высказывание или сформулировать его в более ясном виде.

Однако в любом общении всегда есть две стороны. Упомянутые выше два случая иллюстрируют также и несовершенство контроля обмена, и без того осложненного объективными обстоятельствами. Если бы в первом случае диспетчер обладал более обширными лингвистическими знаниями и уверенностью в себе, а во втором – большей ситуационной "чуткостью" и владением межкультурным общением, взаимонепонимание немедленно потребовало бы разъяснения, и последствия могли оказаться совершенно иными. Поэтому, взаимодействуя со своими слушателями и развивая их достаточно прочную компетенцию, преподаватель авиационного английского языка должен постоянно помнить о подобных возможных случаях.

### **3.8.5 Высокая значимость обучения и проверки языковой компетенции**

Крайне важно обеспечить полную осведомленность преподавателей о значимости обучения и проверки языковой компетенции и о том, какое влияние эта значимость может оказывать на поведение слушателей и их настроение в процессе обучения (см. работы Shawcross (2007) и (2008) в списке источников в приложении А, раздел А4).

## **3.9 МЕТОДИКИ РУКОВОДСТВА УЧЕБНЫМ ПРОЦЕССОМ**

В свете отмеченной выше высокой значимости результатов обучения особое значение приобретает упомянутое ранее стремление преподавателей к использованию наиболее передовых методов преподавания. Три методики руководства учебным процессом, описанные в подразделах 3.9.1, 3.9.2 и 3.9.3, – не единственные, применяемые преподавателями для эффективного обучения авиационному английскому языку. Однако здесь упомянуты именно они благодаря их особенному влиянию на качество обучения.

### **3.9.1 Способность к организации и координации парных и групповых занятий**

Для обеспечения стимулирующей роли коммуникативных заданий и упражнений в классе и перемены ритма занятия, позволяющей поддерживать внимание и заинтересованность слушателей, необходимо руководить ходом занятия, причем не только с точки зрения его контента и назначения, но также и для модулирования темпа и порядка усвоения материала.

Поэтому значительная доля работы преподавателей заключается в организации слушателей в подгруппы различной численности (пары, группы по 3–4 человека, более крупные группы), наиболее подходящей для выполнения конкретных заданий, причем с учетом уровней владения языком и личностных особенностей, а также для изменения характера и направленности участия.

### **3.9.2 Способность выступать в роли фасилитатора**

Эффективное коммуникативное преподавание временами требует от преподавателя отстраниться от процесса обучения и передать бразды правления слушателям, предложив им полностью "вжиться" в их коммуникативные роли, но при этом в качестве наблюдателя следить за их деятельностью и при необходимости оказывать им содействие. Разумеется, успешность такого подхода часто определяется тем, насколько часто и насколько существенно преподаватель вынужден вмешиваться в этот процесс.

### **3.9.3 Понимание потребностей конкретной группы и отдельных личностей**

Подобная позиция фасилитатора при работе в классе и тьютора в течение сеансов самостоятельной работы слушателей в режиме КО/ДО (при его наличии) предоставляет преподавателю редкую возможность наблюдать слушателей в познавательном процессе и знакомиться с их сильными и слабыми сторонами. Это позволяет преподавателю вмешиваться в процесс в качестве тьютора (наставника) конкретного слушателя для консультирования и установления более доверительных отношений "преподаватель-слушатель".

Полусамостоятельные групповые занятия и работа в режиме КО/ДО снижает обычную преподавательскую нагрузку и позволяет преподавателю устанавливать более содержательные отношения с отдельными слушателями, тем самым лучше узнавая их стили и потребности в изучении языка. Благодаря этому совершенствуется обратная связь, столь важная в системе реактивного обучения, и появляется возможность своевременного коррективного обучения, если в этом возникает необходимость.

-----

**ВОПРОСНИК****Глава 3 ("Профессиональные профили и опыт преподавателей авиационного английского языка")  
в 20 вопросах**

*Дополните эти высказывания наиболее подходящими словами. В каждом пункте указаны разделы главы 3, в которых приведены необходимые для этого сведения.*

1. Оценка преподавателей авиационного английского языка должна осуществляться по их общим \_\_\_\_\_, а не только по их образовательным характеристикам в отдельности. (Глава 3, введение.)
2. Прежде чем приступить к преподаванию авиационного английского языка, преподаватели, обладающие техническим или производственным опытом, должны получить как минимум \_\_\_\_\_ TEFL/TESL. (3.1)
3. Преподавание английского языка для целей \_\_\_\_\_ – хорошая подготовка к преподаванию авиационного английского языка. (3.2)
4. Достижение реальной компетенции преподавателя авиационного английского языка может оказаться \_\_\_\_\_ процессом. (3.3)
5. Преподаватели должны понимать, как \_\_\_\_\_ связь воспринимается авиаспециалистами. (3.4)
6. Примеры оценки речевой деятельности приведены в \_\_\_\_\_ ИКАО "Нормированные образцы речи на компакт-диске". (3.6)
7. Преподаватели должны содействовать слушателям в освоении эффективного \_\_\_\_\_ использования языка. (3.7.1)
8. Преподаватели должны демонстрировать связь между учебными упражнениями и \_\_\_\_\_ производственными ситуациями. (3.7.2)
9. Преподаватели должны отличать ошибки, которые \_\_\_\_\_ значение и эффективную коммуникацию, от ошибок, которые таковыми не являются. (3.7.3)
10. Часто преподаватель авиационного английского языка скорее п \_\_\_\_\_, н \_\_\_\_\_, к \_\_\_\_\_ и \_\_\_\_\_, чем просто учит в общепринятом смысле этого слова. (3.7.4)
11. Слушателям следует предоставлять как можно больше \_\_\_\_\_, чтобы ввести их коммуникативные навыки в практику. (3.7.4)
12. В классе слушатели должны \_\_\_\_\_ и \_\_\_\_\_. (3.8.1)
13. Преподавателям следует уделять особое внимание своему слуховому восприятию, чтобы развивать \_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_. (3.8.2)
14. Запросы, подтверждения, обмен информацией, намерения и т.п. – это примеры производственных \_\_\_\_\_ в радиотелефонии. (3.8.2)
15. Преподаватели должны быть осведомлены о \_\_\_\_\_ - \_\_\_\_\_ стороне коммуникации. (3.8.2)

- 
16. Стандартную фразеологию лучше всего рассматривать как производственную \_\_\_\_\_, оказывающую непосредственное влияние на \_\_\_\_\_. (3.8.3)
  17. Преподаватели обязаны усвоить тот факт, что язык может приводить к \_\_\_\_\_. (3.8.4)
  18. \_\_\_\_\_ владения авиационным английским значительно выше, чем в других областях обучения английскому языку. (3.8.5)
  19. При занятиях в классе преподаватель должен \_\_\_\_\_ работу слушателей. (3.9.1)
  20. Использование средств КО/ДО предоставляет преподавателю возможность действовать в качестве тьюторов и устанавливать \_\_\_\_\_ отношения "преподаватель – слушатель". (3.9.3)
- \_\_\_\_\_

## Глава 4

# ПОДГОТОВКА ПРЕПОДАВАТЕЛЕЙ АВИАЦИОННОГО АНГЛИЙСКОГО ЯЗЫКА

Подготовка преподавателей авиационного английского языка состоит из нескольких различных компонентов, некоторые из них могут быть реализованы путем обучения в учебных заведениях, остальные – накоплением практического опыта и знакомства с работой авиации. В сравнении с другими сферами преподавания языка, а также в силу сложности и широты авиационной тематики, подготовка преподавателей авиационного английского языка требует от как от преподавателя, так и от поставщика образовательных услуг и организации-заказчика стремления к постоянному повышению квалификации. Никакая чисто теоретическая учебная программа не даст преподавателю практического опыта, который необходим для достаточно компетентного коммуникативного преподавания авиационного языка.

Вопросы и темы, упомянутые в предыдущих главах, будут рассмотрены здесь еще раз в контексте учебно-тематического плана подготовки преподавателей.

### 4.1 ЗНАКОМСТВО С РАБОТОЙ АВИАЦИИ

Учитывая современные требования в области безопасности, введенные после 11 сентября 2001 г., стало очень трудно получить физический доступ к кабине пилотов и диспетчерскому центру для наблюдения и ведения записей. В настоящем разделе содержится ряд предложений относительно возможностей получения преподавателями непосредственного опыта.

Достаточное ознакомление с условиями работы пилотов и диспетчеров является принципиально важным для того, чтобы научиться понимать важность и возможные последствия радиотелефонных переговоров и научить слушателей безошибочно ориентироваться в этой области.

#### 4.1.1 Условия работы экипажа

Для инструктора-стажера, примостившегося на откидном сидении, ничто не может заменить продолжительного прослушивания радиообмена в течение рейса и наблюдения за тем, как он связан с собственно управлением воздушным судном и обстановкой, в которой проходит полет.

Однако существуют некоторые иные альтернативные пути овладения таким непосредственным опытом. Для этого, в частности, можно:

- использовать пилотажные тренажеры;
- использовать учебные видеозаписи работы в кабине экипажа;
- присутствовать при преподавании курса начальной подготовки или курсов переподготовки и повышения квалификации в летных школах;
- обратиться к государственным ведомствам с просьбой облегчить доступ к рабочим помещениям для обучения преподавателей;

- создавать программы обмена между университетами, авиакомпаниями и центрами подготовки, в ходе которых учреждения, преподающие языки, бесплатно предоставляют языковую подготовку в течение определенного времени в обмен на получение мест на курсах профессиональной подготовки и в производственных ситуациях;
- прослушивать записи реального радиообмена в режиме онлайн (см. приложение А, раздел А5);
- изучать стенограммы радиообмена с кабиной пилота, сделанные в ходе реальных чрезвычайных происшествий;
- набирать на работу вышедших на пенсию летчиков, которые делились бы своим опытом с инструкторами-стажерами;
- добиваться ознакомления преподавателей с конкретными условиями работы их слушателей;
- использовать естественную динамику классных занятий, позволяющую слушателям знакомить своих преподавателей с особенностями производственной обстановки;
- знакомить преподавателей с вопросами, возникающими при работе с многонациональными экипажами (см. приложение А, раздел А7);
- организовывать доклады пилотов на занятиях по повышению квалификации преподавателей.

#### 4.1.2 Знакомство с условиями работы диспетчеров

В эпоху постоянной заботы об обеспечении безопасности доступ посторонних лиц к рабочему месту диспетчера – в сравнении с доступом к кабине пилотов – почти столь же ограничен. Но существуют и другие способы ознакомления преподавателей с реальными ситуациями управления воздушным движением:

- наладить отношения с аэронавигационными службами (АНС) с целью облегчения доступа к реальными рабочим ситуациям, документам, экспертным знаниям и записям;
- использовать тренажеры-имитаторы УВД;
- использовать учебные видеоматериалы по подготовке специалистов по УВД;
- прослушивать записи реального радиообмена в режиме онлайн (см. приложение А, раздел А5);
- присутствовать при проведении курса начальной подготовки и регулярных курсов повышения квалификации авиадиспетчеров;
- создавать программы обмена между университетами и центрами АНС, в ходе которых учреждения, преподающие языки, бесплатно предоставляют языковую подготовку в течение определенного времени в обмен на получение мест на курсах профессиональной подготовки и в производственных ситуациях;
- набирать на работу вышедших на пенсию авиадиспетчеров, которые делились бы своим опытом с инструкторами-стажерами;
- использовать естественную динамику классных занятий, позволяющую слушателям знакомить своих преподавателей с особенностями производственной обстановки;
- организовывать доклады авиадиспетчеров на занятиях по повышению квалификации преподавателей.

#### 4.1.3 Организация обучения

Преподаватели авиационного английского языка могут не обязательно работать в производственной среде, а, например, преподавать на курсах начальной подготовки или в центрах повышения квалификации и переподготовки. В данной ситуации требования безопасности являются менее жесткими, а обеспечение доступа к участию в тренировочных полетах и к местным контрольно-диспетчерским пунктам будет не столь сложным.

К тому же главный ресурс, который можно задействовать во всех случаях в среду обучения, – это использование копилки знаний и опыта инструкторов и опытных специалистов. При желании для углубления понимания предмета можно использовать любую возможность.

## 4.2 УЧЕБНО-ТЕМАТИЧЕСКИЙ ПЛАН ТЕОРЕТИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКИ

Безусловным является соблюдение нормативных требований к общеобразовательной подготовке и знанию английского языка как иностранного, изложенных в таблице 4-1 главы 4 документа Doc 9835. Подготовку преподавателей авиационного английского языка можно успешно проводить на основе их опыта преподавания английского языка как иностранного (TEFL), спецкурсов английского языка (ESP) или опыта работы в отрасли.

Что же касается кандидатов в преподаватели авиационного английского языка, обладающих опытом работы в отрасли или техническим образованием, они должны удовлетворять хотя бы минимальным квалификационным требованиям к преподавателям английского языка как иностранного или второго (TEFL/TESL), изложенным в табл. 4-1 (см. приложение А, раздел А2).

Для эффективного использования авиационных материалов для преподавания языка преподаватели, уже обладающие в полном объеме квалификацией преподавателей английского языка, должны овладеть достаточными знаниями в областях производственной деятельности в авиации, радиотелефонного обмена и технических средств.

В разделе 4.2.1 перечислены некоторые составляющие непрерывного процесса ознакомления преподавателей авиационного английского языка с отраслью, в которой – и на благо которой – им приходится работать. Еще один источник сведений из авиационной отрасли приведен в приложении В к документу Doc 9835.

По причине очень большого объема знаний предварительная подготовка не может быть исчерпывающей; но даже с учетом этого эффективное преподавание авиационного английского языка требует, тем не менее, понимания предметной "уместности" коммуникативных ситуаций. Поэтому предварительная подготовка призвана заложить прочную основу дальнейшего усвоения и осмысления знаний и опыта.

Организованная подготовка преподавателей должна быть документирована в виде сводного учебного плана самоподготовки по многочисленным источникам (см. приложение А, раздел А5).

### 4.2.1 Авиалинии, летный персонал и его действия в ходе полета

В подразделах 4.2.1–4.2.11 приведен неполный перечень аспектов производственной деятельности, с которыми преподаватели авиационного английского языка должны быть хотя бы немного знакомы, чтобы понимать значимость обстановки, ситуаций и радиообмена, образующих предметное содержание многих учебных материалов. Такое знакомство – необходимое условие эффективного контроля и оценки взаимодействия со своими слушателями при преподавании предмета, столь тесно связанного с их работой.

Перечисленные ниже темы составляют часть повседневной производственной деятельности пилотов и диспетчеров и прямо или косвенно затрагиваются в их общении друг с другом.

- Участие в радиотелефонном обмене (особое внимание – различию между стандартной фразеологией и разговорным языком).
- Стандартные эксплуатационные правила (СЭП).
- Порядок отработки нестандартных и аварийных ситуаций.
- Аэродинамика полета.
- Полеты по ППП/ПВП.
- Планы полетов.
- Предполетный инструктаж и разбор полета.
- Участки (этапы) полета.
- Организация работы авиакомпании.
- Летный состав и наземный персонал авиакомпании.
- Состав экипажа.

- Извещения для авиационного персонала (NOTAM), донесения с борта воздушного судна, находящегося в полете (AIREPs), рапорты о погодных условиях на маршруте (PIREPs) и т. п.
- Сокращения.

#### **4.2.2 Воздушное пространство и виды УВД**

- Диспетчерское воздушное пространство, запретная зона воздушного пространства, военный сектор воздушного пространства.
- Аэродромный диспетчерский пункт.
- Диспетчерский пункт наземного движения.
- Выдача диспетчерского разрешения на полет.
- Диспетчерское обслуживание подхода и аэродромное диспетчерское обслуживание.
- Диспетчерское обслуживание на маршруте и РДЦ.
- Диспетчерские центры и АДП.
- РЛС и радиолокационное наведение.
- Эшелоны полета.
- Эшелонирование воздушных судов, сокращенный минимум вертикального эшелонирования (RVSM).
- Схемы ожидания.
- Позывные.

#### **4.2.3 Системы и полет летательного аппарата**

- Конструкция и корпус (планер) летательного аппарата.
- Традиционные системы: гидравлика, электропитание, кондиционирование воздуха, двигатели и т. п.
- Бортовая электроника, приборы, автопилот, системы управления полетом, системы электронной индикации.
- Органы управления и аэродинамика воздушного судна.
- Маневры.
- Отказы систем.

#### **4.2.4 Аэропорт и наземные операции**

- Планировка аэропорта: перрон, терминалы, рулежки, ВПП и т. п.
- Инфраструктура аэропорта: освещение, пожарная служба, служба безопасности и т. п.
- Процессы подготовки к полету: посадка, погрузка продовольствия, заправка топливом, погрузка грузов, буксирование, рулежка и т. п.
- Диспетчеризация.
- Документация: вес и балансировка, бортовой журнал и т. п.
- Виды грузов и условия их перевозки.

#### **4.2.5 Метеорологическая обстановка и факторы воздействия окружающей среды**

- Метеорология: ветер, воздушное давление, осадки, обледенение и т. п.
- Влияние погодных условий на производственную деятельность.
- Служба автоматической передачи информации в районе аэродрома (ATIS).
- Турбулентция, нисходящий поток воздуха, молнии.
- Местность, рельеф, препятствия.
- Столкновения с птицами, сближение воздушных судов (AIRPROX).

#### 4.2.6 Навигация и карты

- Типы карт.
- База данных и услуги компании Jeppesen.
- Инерциальная навигационная система (ИНС), Служба стандартного определения местоположения (GPS), системы "слепой" посадки (ILS).
- Пользование навигационными индикаторами.

#### 4.2.7 Безопасность, "человеческие факторы" и оптимизация работы экипажа в кабине (CRM)

- Человеческие факторы.
- Оптимизация работы экипажа в кабине (CRM).
- Социокультурные различия и их влияние.
- Влияние отношений подчинения в экипаже.
- Кумулятивная модель "швейцарский сыр" Джеймса Ризона (наложение сбоев).
- Системы контроля безопасности.
- Язык общения как последнее средство страховки.

#### 4.2.8 Инциденты и чрезвычайные (аварийные) ситуации в полете

- Примеры типичных аварийных и чрезвычайных ситуаций в полете: пожар, отсутствие/нехватка топлива, разгерметизация, потеря радиосвязи, тяжелые погодные условия.
- Действия в аварийных и чрезвычайных ситуациях: контрольные списки, порядок действий в нештатных и аварийных ситуациях.
- Изучение случаев инцидентов и чтение стенограмм переговоров между членами экипажа, подчеркивающих роль языка и общения.
- Безопасность: угроза взрыва бомбы на борту, угон самолета, реагирование на террористические действия, буйные пассажиры.
- Действие стресса на общение и языковую компетенцию.

#### 4.2.9 "Пространство" авиационного языка, фразеология и разговорный язык

Следует признать тот факт, что авиационный английский язык представляет собой своего рода "пространство", на одном полюсе которого находятся сверхконкретные стандартизованные фразеологические "формулы", а на другом – свободное общение на английском языке на авиационные темы (например, обсуждение полета за чашкой кофе) (см. подраздел 1.1.1).

Хотя примеры обоих полюсов этого спектра вполне естественны, сутью преподавания авиационного английского языка остается неформализованный разговорный язык, которым пилоты и диспетчеры пользуются в рабочей обстановке для обмена информацией, которая – применительно к полетным операциям – не может быть выражена с помощью стандартной фразеологии.

#### 4.2.10 Регламентирующая деятельность ИКАО и государственных органов гражданской авиации

Преподавателей следует кратко ознакомить с международными, государственными и региональными органами, регламентирующими деятельность в сфере авиации – такими как ИКАО и государственными органами гражданской авиации (см. приложение А, раздел А3).

#### 4.2.11 Международные организации

Преподавателям следует знать о существовании и функциях перечисленных ниже международных некоммерческих авиационных ассоциаций в силу той роли, которую они играют в отрасли, а также того факта, что часто именно эти организации являются депозитариями достоверных и наиболее свежих источников, крайне ценных для подготовки преподавателей и обучения языку (см. приложение А, раздел А3):

- Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA): [www.iata.org](http://www.iata.org).
- Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (IFALPA): [www.ifalpa.org](http://www.ifalpa.org).
- Международная федерация ассоциаций авиационных диспетчеров (IFATCA): [www.ifatca.org](http://www.ifatca.org).
- Всемирный фонд безопасности полетов (FSF): [www.flightsafety.org](http://www.flightsafety.org).
- Международная ассоциация английского языка в гражданской авиации (ICAEA): [www.icaea.pansa.pl](http://www.icaea.pansa.pl).

Пользование авторскими материалами этих организаций допускается только по письменному разрешению правообладателя.

#### 4.2.12 Источники

Преподаватели авиационного английского языка обязаны ознакомиться с разнообразными материалами, приведенными в документах ИКАО, в требованиях ИКАО к языковой компетенции (нормированные образцы речи на компакт-диске), библиографиях, отраслевых периодических изданиях и изданиях по вопросам безопасности, на многочисленных авиационных веб-сайтах и в учебных видеопособиях по авиации (см. приложение А, раздел А5).

### 4.3 ПРАКТИЧЕСКИЕ ЗАНЯТИЯ ПО ПОДГОТОВКЕ ПРЕПОДАВАТЕЛЕЙ

В данном разделе приведен краткий перечень некоторых практических занятий и упражнений, предназначенных для подготовки преподавателей авиационного английского языка к работе с авиаспециалистами. Хотя некоторые из этих занятий свойственны подготовке обычных преподавателей языка, отобранные для этого раздела занятия и упражнения наиболее подходят к контексту преподавания авиационного английского языка, в котором значимость личностных, профессиональных и экономических аспектов значительно выше – не говоря уже об аспектах безопасности.

#### 4.3.1 Практика восприятия на слух в лаборатории УВД

Время, проведенное в прослушивании записей реального радиотелефонного обмена при управлении воздушным движением и на курсах повышения квалификации авиадиспетчеров, – это оправданные вложения. Не следует недооценивать время, необходимое для полноценного ознакомления с радиотелефонией. Поставщикам образовательных услуг следует учитывать, что для ознакомления с основами радиотелефонии необходимо предоставить их преподавателям достаточное время.

#### 4.3.2 Практические упражнения с использованием нормированных образцов речи (пособие ИКАО) и квалификационная оценка образцов

Хотя преподавателям не следует участвовать в квалификационной оценке слушателей, сдающих зачеты и тесты по языковой компетенции и натаскивать своих слушателей лишь на успешную сдачу, такие тесты – очередной этап их обучения и они должны быть знакомы с точными критериями оценки языковой компетенции (см. приложение А, раздел А3).

#### **4.3.3 Подготовка и преподавание уроков коммуникативного языка на основе исходной информации**

Даже если преподавателям предоставить полный комплект учебных материалов для использования в классе или в дистанционном обучении, они заслужат более глубокую признательность своего мастерства и глубже ознакомятся с используемыми материалами, если разработают собственные короткие уроки с особым упором на предметное содержание на основе оригинальных материалов. Более того, весьма вероятно, что в какой-то момент в ходе обучения им придется готовить собственные практические упражнения или занятия – в ответ на конкретные потребности своих слушателей.

#### **4.3.4 Руководство группой при коммуникативном изучении языка**

Из раздела 3.9 следует, что вследствие коммуникативного характера преподавания авиационного английского языка интенсивность классных занятий и поддержание оптимального уровня внимания и участия слушателей требуют от преподавателя руководства динамикой группы в ходе выполнения ею заданий и упражнений, рассчитанных на разный темп и ориентированных на различные темы. Этот навык не преподают в учебных заведениях, да и быстро выработать его невозможно. Поэтому преподавателям следует усиленно практиковать такие методы – пользуясь отзывами и мнениями каждого своего коллеги и всех слушателей – в ходе преподавания на пробных занятиях (см. работу Mitsutomi (2004) в списке источников в приложении А, раздел А4).

#### **4.3.5 Адаптирование планов и содержания уроков к конкретным потребностям**

Какими бы обширными и подходящими ни были учебные материалы, находящиеся в распоряжении преподавателей, они всегда будут вынуждены приспособливать планы своих уроков к конкретным потребностям определенной группы слушателей либо разрабатывать и "встраивать" в свои уроки дополнительные практические упражнения, содержание повышенной или пониженной трудности или примеры, приближающие материал к реальным условиям работы слушателей. Преподаватели должны помнить и практиковать это в контролируемой обстановке, прежде чем применять в реальной классной работе.

#### **4.3.6 Наблюдение за работой опытного преподавателя и работа в паре с ним**

Многому можно научиться, наблюдая за работой опытных и пользующихся уважением инструкторов и работая в паре с ними. Преподаватели-новички извлекают огромную пользу из этой наиболее ценной формы преподавательской практики, оказывающей долгосрочное влияние на качество их собственного преподавания. Поставщикам образовательных услуг следует предусматривать курсы, в которых преподаватели работают в паре до тех пор, пока менее опытный преподаватель приобретет должную уверенность в своих силах и заслужит доверие.

Этот же принцип распространяется на технических инструкторов и инструкторов-лингвистов, обладающих дополнительными навыками. Продолжительная совместная работа необходима для эффективной передачи навыков и знаний.

Преподавателей-новичков следует вводить в курс преподавания постепенно, вначале предоставляя им возможность работать с отдельными модулями курса или с менее "трудными" слушателями.

#### 4.3.7 Общие практические упражнения для преподавателей и их аттестация и сертификация

Ни одна программа обучения авиационному английскому языку не сможет достичь удовлетворительных результатов в отсутствие продолжительного периода практики преподавания с повторением упражнений разных видов под руководством опытного преподавателя.

Поставщик образовательных услуг обязан проследить за тем, чтобы преподаватели-стажеры могли соотносить свои специальные знания с практическими ситуациями изучения языка в классе, и применять их в подготовке уроков и упражнений, например:

- готовить краткие планы уроков;
- разрабатывать упражнения с использованием аудиозаписей;
- наблюдать за работой других преподавателей и составлять отзывы о ней;
- находить источники учебного материала;
- обучаться оценке лингвистических способностей в производственных терминах и в их соотношении с квалификационной шкалой ИКАО;
- формулировать задачи изучения авиационного английского языка;
- разрабатывать критерии усвоения материала;
- разрабатывать и проводить коммуникативные уроки на основе исходных материалов;
- анализировать процесс изучения;
- проводить полномасштабные занятия в контролируемых условиях и готовить отзывы;
- записывать занятия на видеоаппаратуру для последующего анализа и замечаний;
- демонстрировать способы усвоения информации, полученной от слушателей, и выработать с ними партнерские отношения для обмена знаниями разных типов;
- формулировать квалификационные признаки и характеристики профиля хорошего преподавателя авиационного английского языка, что позволит преподавателям-стажерам стремиться к достижению таких же целей;
- практиковать работу с экспертами-предметниками;
- стимулировать и поощрять привычки постоянного повышения квалификации;
- предоставлять преподавателям журналов, позволяющих следить за предметом обучения и материалами, с которыми следует ознакомиться;
- предоставлять пособия по самообучению.

Оценку преподавателей-стажеров следует проводить в ходе их обучения и перед аттестацией или сертификацией с использованием подробного контрольного перечня критериев компетенции. В этот контрольный перечень должны быть включены как вопросы, детально рассмотренные в этой главе, так и владение основными методиками преподавания английского языка как иностранного. При этом следует учитывать обстановку, в которой работают преподаватели.

Квалификацию можно повышать как переподготовкой, так и практическим опытом.

Все преподаватели конкретной программы обучения авиационному английскому языку должны проходить один и тот же процесс включения преподавателей-стажеров в полноценное преподавание. В нем должны быть отражены любые корректировки учебного процесса, о которых следует своевременно ставить в известность всех действующих преподавателей, в том числе периодически занимающихся подготовкой стажеров. Эта мера является необходимым условием поддержания должного качества процесса обучения.

#### 4.4 КОНКРЕТНЫЕ ЛИНГВИСТИЧЕСКИЕ ЗНАНИЯ

Преподаватели должны осознавать и развивать свое знание конкретных характеристик языка, используемого в авиационной производственной обстановке и особенно – в радиотелефонной связи.

#### 4.4.1 Анализ языковых функций в авиации

В приложении В документа Doc 9835 сформулированы основные функции и коммуникативные акты языка радиотелефонного обмена, которыми пилоты и диспетчеры должны компетентно пользоваться на английском языке.

Хотя в большинстве повседневных ситуаций почти все перечисленные ниже функции охвачены стандартной фразеологией ИКАО, всегда будут встречаться случаи, в которых пилоты и диспетчеры нуждаются в расширении или пояснении содержания обмена, а для этого необходимо прибегать к помощи разговорного языка (см. работы Mell (2004-1) и (2004-2) в списке источников в приложении А, раздел А4).

Место, занимаемое этими функциями, рассмотрено в подразделе 3.8.2. Для преподавателей-новичков хорошим созидательным упражнением станет прослушивание записей реальных радиопереговоров и анализ высказываний, разбиение их на важнейшие функции, которые впоследствии следует преподавать слушателям для совершенствования владения английским языком, например:

- отдавать приказание, высказывать запросы и предлагать действия;
- давать советы, запрашивать разрешение, брать на себя обязательства;
- информировать о прошлом, настоящем и будущем; описывать намерения;
- обсуждать необходимость, возможность, осуществимость и вероятность;
- поддерживать диалог "пилот – диспетчер";
- справляться с последовательностями действий ОрВД;
- подтверждать, заверять, поправлять;
- повторять произнесенное;
- оценивать, описывать состояние и происходящие процессы;
- разрешать конфликты;
- перефразировать и устранять неоднозначности.

Это упражнение позволяет преподавателями более глубоко осознавать направленность радиотелефонных переговоров и необходимые языковые конструкции, на которых они основаны.

#### 4.4.2 Формулирование языковых задач и критериев компетенции в авиационном английском языке

Преподавателям-новичкам нужно время для адаптации к специфике авиационного английского языка и ознакомлению со своими слушателями в соответствии с коммуникативными – а не чисто лингвистическими – критериями. Как было показано в подразделах 2.3.1 и 3.7, преподаватели обязаны:

- понимать, что прежде всего они имеют дело с речью;
- выработать коммуникативный подход к преподаванию языка;
- признать тот факт, что идиоматическая речь носителя языка не является эталоном, к которому следует стремиться;
- обеспечить достаточный охват функций, перечисленных в подразделе 4.4.1;
- уделять особое внимание произношению;
- анализировать структуру, продолжительность и темп фразеологического речевого потока;
- воспринимать различные произношения, если они не становятся препятствием к однозначному пониманию в общении;
- постоянно сверяться с критериями квалификационной шкалы и дескрипторами языковых умений.

#### **4.4.3 Критерии предметного обучения авиационному английскому языку**

В дополнение к осведомленности о функциональных и лингвистических функциях, указанных в подразделе 4.4.1, преподаватели должны ознакомиться с предметным содержанием обучения авиационному английскому языку, соответствующему в основном темам, перечисленным в подразделах 4.2.1–4.2.11. Все эти темы так или иначе ориентированы на один и тот же значимый аспект – безопасность (см. работу Mathews (2007) в списке источников в приложении А, раздел А4).

#### **4.4.4 Безопасность в авиации определяется самой природой языка**

Опытный инструктор может помочь преподавателю в изучении и анализе стенограмм некоторых наиболее характерных авиационных инцидентов и аварий. Это прекрасный способ понять, как именно язык (и коммуникация в целом) вносит свой вклад в обеспечение эксплуатационной безопасности (см. работы Day (2004-1) и (2004-2) в списке источников в приложении А, раздел А4).

#### **4.4.5 Социальные и личностные аспекты преподавания авиационного английского языка**

Преподавателям следует помочь понять, что они вовлечены в необычный процесс преподавания. Цена несоблюдения слушателями требований уровня 4 ИКАО может оказаться очень высокой в плане карьеры или даже работы по специальности, финансовых последствий и для слушателей, и для их работодателей, и для отделов кадров. Более того, в подобных случаях при несдаче экзамена на лицензию после обучения уровню 4 ИКАО под угрозой оказывается получение лицензии на право работы на международных рейсах.

Эти факты вполне могут стать источником беспокойства и напряженного состояния слушателей. Находясь в наиболее регулярном и тесном контакте со слушателями в ходе учебного процесса, преподаватели особо обязаны:

- успокаивать и побуждать слушателей к обучению, и при этом
- реалистично и конструктивно оценивать их успеваемость, а также
- своевременно приступать к восполнению пробелов с тем, чтобы слушатели смогли достичь цели обучения в установленные сроки.

Учитывая высокую значимость этих факторов, преподаватели также оказываются под давлением – как со стороны слушателей, так и со стороны администрации, требующих "натаскивания на сдачу теста", а не обучения для достижения более широкой компетенции. Однако преподавателям не следует забывать старую поговорку – "учи широко, проверяй узко". Они должны всячески противостоять такому давлению – иначе более высокие показатели прохождения тестов в краткосрочной перспективе приведут к снижению уровня компетенции и качества обучения в долгосрочной. В конечном счете это вопрос безопасности, и последствия такого подхода весьма ощутимы (см. работу Shawcross (2007) в списке источников в приложении А, раздел А4).

### **4.5 СМЕШАННОЕ ОБУЧЕНИЕ И КУРИРОВАНИЕ СЛУШАТЕЛЕЙ**

Во многих организациях смешанное обучение может оказаться наиболее эффективным. Однако этот подход требует особого внимания к тому, как осуществляется курирование и текущий контроль успеваемости слушателей. Поставщики образовательных услуг обязаны представлять своим заказчикам четкое и понятное описание этого процесса.

#### 4.5.1 Виды преподавания в связи с различными навыками квалификационной шкалы ИКАО

В случае применения методов смешанного обучения, сочетающего в себе элементы самоподготовки (традиционное изучение, КО или ДО) и классных занятий, проводимых преподавателем, преподаватели должны представлять, какие именно аспекты учебного процесса наиболее удобно отдать для самостоятельной подготовки или дистанционного обучения, а какие требуют личного участия преподавателя в классных занятиях.

Что же касается шести аспектов владения языковыми навыками, сформулированных в квалификационной шкале ИКАО и дескрипторах языковых умений, все, что в них описано как "базовые умения" (конструкции, словарный запас, восприятие на слух и в определенной степени произношение), можно успешно практиковать и объединять в различных условиях кабинета самоподготовки или компьютерной лингвистической лаборатории. Разумеется, выработка этих навыков вне пределов классных занятий позволяет более эффективно использовать время и слушателей, и преподавателей, благодаря чему у преподавателей остается больше времени на подготовку классных занятий – при условии, что эти две составляющие смешанного обучения образуют единое целое (см. подразделы 1.3.7, 1.3.8 и 1.3.9). Эти четыре базовых умения в определенном смысле являются важнейшими "кирпичиками", из которых строится реальное общение.

В равной степени КО/ДО могут быть использованы весьма эффективно для анализа и объединения содержания классных занятий, а также для восполнения пробелов или повторного прохождения отдельных разделов курса.

С другой стороны, обстановка классных занятий с преподавателем незаменима в развитии других навыков шкалы ИКАО, т.е. так называемых "интеграционных умений": беглости речи, общения и – в некоторой степени – произношения.

#### 4.5.2 Возможности и ограничения компьютерного изучения языка

В хорошо продуманном смешанном обучении КО/ДО становится эффективным средством выработки многих языковых навыков, поскольку оно позволяет:

- составлять гибкие расписания занятий;
- предоставлять слушателям возможность работать в наиболее удобном темпе;
- предоставлять слушателям возможность сосредоточиться на тех аспектах, которые они считают для себя наиболее трудными или наиболее интересными;
- практиковать индивидуальный подход при восполнении пробелов и повторном прохождении отдельных разделов курса;
- более рационально использовать время преподавателя.

Не следует, однако, ожидать от КО/ДО чудес. Язык – это коммуникативная деятельность, требующая личного участия, и даже наиболее совершенные программы распознавания речи не могут заменить естественное человеческое общение. Преподавателям и поставщикам образовательных услуг следует учитывать эти ограничения при определении соотношения классных занятий и дистанционного обучения в своих учебно-тематических планах.

Более подробно этот вопрос рассмотрен в работе Shawcross (2004-2), указанной в списке источников в приложении А, раздел А4, и в более общем виде – в разделе А6.

#### 4.5.3 Разработка учебно-тематического плана смешанного обучения

С учетом ограниченной возможности посещения пилотами и диспетчерами классных занятий дистанционное обучение часто становится важным компонентом учебно-тематического плана обучения авиационному

английскому языку. При этом преподавателям приходится координировать процесс и руководить системами обучения, включающими в себя как классные занятия, так и различные формы дистанционного обучения (см. также подраздел 1.3.9).

Более того, при высокой численности слушателей, находящихся к тому же в разных местах, контроль их успеваемости и курирование становится существенной частью работы преподавателя.

Преподавателям следует напоминать о том, что успешное и стабильное обучение требует способствующей этому обстановки, в создании которой принимает участие организация в целом, учитывающей как можно полнее условия работы слушателей и связанные с ней ограничения.

Преподавателей следует ознакомить с вопросами координации классных занятий и различных форм дистанционного обучения (централизованное предоставление учебных материалов и источников, групповая работа, КО, ДО и т. п.) в таких его аспектах как предметное содержание, дополнительные средства обучения, контроль успеваемости, курирование, использование СУО и т. п. Успешная координация классных занятий и дистанционного обучения определяется, помимо прочих, следующими способностями:

- определение навыков и умений, наиболее подходящих для усвоения в классе и в режиме дистанционного обучения;
- понимание характерных особенностей и возможностей, предоставляемых этими компонентами, и динамики смешанного обучения;
- осознание опасности крайностей (только классные занятия или только дистанционное обучение);
- признание факта индивидуальности стилей изучения материала и связанных с ним трудностей;
- разработка систем текущего учета успеваемости;
- методики изучения материала, обеспечивающие коллективную работу слушателей;
- поиск путей создания благоприятной общественной обстановки, поощряющей обучение в целом, а не только самоподготовку.

Важно помнить, что возможности доступа к современной компьютерной технике различны в разных странах мира. В некоторых регионах системы обучения, построенные в основном на технических решениях, могут оказаться неприменимыми.

#### **4.5.4 Средства курирования слушателей и система управления обучением (СУО)**

Важность курирования слушателей как администрацией, так и преподавателями, была отмечена в подразделах 1.4.1, 1.4.2, 2.5.3 и 2.5.4. Преподаватели должны быть проинформированы о назначении и порядке курирования слушателей и подготовлены к пользованию имеющейся системой управления обучением.

Преподавателям следует напоминать о том, что успешное и стабильное обучение требует способствующей этому обстановки, в создании которой принимает участие организация в целом, учитывающей как можно полнее условия работы слушателей и связанные с ней ограничения.

#### **4.5.5 Тестирование (вступительное, при зачислении, успеваемости, выпускное/итоговое, компетенции)**

Следует проводить четкое различие между назначением, содержанием, сроками и уровнем надежности тестов разных видов. В своей практике преподаватели широко пользуются тестами текущей успеваемости и итоговыми тестами. Однако, они должны хорошо понимать, как обучение увязано с вступительными тестами, тестами при зачислении и тестами на компетенцию. Эти переменные сведены в следующую таблицу.

| Вид теста/экзамена   | Назначение теста/экзамена  | Содержание теста/экзамена  | Сроки проведения теста/экзамена             | Надежность и значимость теста/экзамена |
|----------------------|--|--|---|--|
| Вступительный        | Позволяет получить примерное представление об общем уровне владения языком кандидатов с целью определения требований к обучению. Также называется "анализ потребностей в обучении" | Некоторым образом связан с условиями работы, но без обращения к конкретному предметному содержанию   | В ходе ознакомления с языковой компетенцией | Низкие – средние                       |
| При зачислении       | Позволяет оценить языковые способности слушателей-кандидатов и зачислить их в соответствующие их уровню и однородные по составу группы   | Учитывает содержание и языковые навыки, предусмотренные учебно-тематическим планом, но без особой привязки к содержанию курса                            | Непосредственно перед обучением             | Средние                                |
| Успеваемость         | Оценивает овладение языком слушателями в соответствии с учебно-тематическим планом в определенные сроки  | Основан непосредственно на оценке освоения содержания курса и навыков по состоянию на дату теста   | В ходе обучения                             | Средние                                |
| Выпускной (итоговый) | Призван подтвердить, что слушатели удовлетворительно усвоили содержание курса и овладели требуемыми навыками, что и составляет цель обучения                                       | Проверяется усвоение всего содержания и навыков, приобретенных в ходе обучения   | В конце обучения                            | Средние – высокие                      |
| Компетенция          | Удостоверяет, что данное лицо обладает действенной рабочей языковой компетенцией   | Учитывает усвоение всего специального содержания курса, функций и ситуаций безотносительно к какому-либо конкретному учебно-тематическому плану обучения | После обучения или независимо от него       | Очень высокие                          |

-----

**ВОПРОСНИК****Глава 4 ("Подготовка преподавателей авиационного английского языка") в 20 вопросах**

*Дополните эти высказывания наиболее подходящими словами. В каждом пункте указаны разделы главы 4, в которых приведены необходимые для этого сведения.*

1. Подготовка преподавателей авиационного английского языка требует от как от преподавателя, так и от поставщика образовательных услуг и организации-заказчика стремления к \_\_\_\_\_.  
(Глава 4, введение.)
2. Достаточное ознакомление преподавателей авиационного английского языка с условиями работы пилотов и диспетчеров является принципиально важным для того, чтобы научиться понимать \_\_\_\_\_ радиотелефонных переговоров. (4.1)
3. Набирать на работу \_\_\_\_\_ летчиков и диспетчеров, которые делились бы своим опытом с инструкторами-стажерами. (4.1.1)
4. Нормативные квалификационные требования к преподавателям авиационного английского языка приведены в табл. \_\_\_\_\_ документа 9835. (4.2)
5. Образование преподавателя должно дополняться индивидуальным \_\_\_\_\_. (4.2)
6. "Диспетчерское обслуживание на маршруте и РДЦ" – это примеры \_\_\_\_\_. (4.2.2)
7. Авиационный английский язык представляет собой \_\_\_\_\_, на одном полюсе которого находится стандартная фразеология, а на другом – свободное общение на английском языке. (4.2.9)
8. IFALPA – это \_\_\_\_\_ (4.2.11)
9. 4.3.1–4.3.7 – это \_\_\_\_\_ занятия и упражнения. (4.3)
10. Поставщики образовательных услуг должны обеспечить доступ своих преподавателей к \_\_\_\_\_. (4.3.1)
11. Преподаватели обязаны \_\_\_\_\_ уроки самостоятельно с использованием исходных материалов. (4.3.3)
12. Для неопытных преподавателей важно работать в \_\_\_\_\_ с более опытными. (4.3.6)
13. Необходимо пользоваться подробным \_\_\_\_\_ критериев компетенции для оценки преподавателей-стажеров перед их аттестацией или сертификацией. (4.3.7)
14. Преподавателям следует развивать свое знакомство с языком \_\_\_\_\_ в авиационном радиообмене путем интенсивного \_\_\_\_\_. (4.4.1)
15. Преподавателям придется признать тот факт, что \_\_\_\_\_ носителя языка не является эталоном, к которому следует стремиться; целью является эффективное общение. (4.4.2)
16. \_\_\_\_\_ – это значимый аспект всех производственных тем курса обучения авиационному английскому языку. (4.4.3)

17. Преподаватели обязаны осознавать, что их слушатели могут быть подвержены \_\_\_\_\_ и \_\_\_\_\_ . (4.4.5)
18. Преподаватели должны \_\_\_\_\_ "натаскивания на экзамен". (4.4.5)
19. \_\_\_\_\_ обучение крайне важно для выработки и практики беглости речи, общения и произношения. (4.5.1)
20. Преподавателям следует напоминать о том, что результат эффективного обучения зависит от \_\_\_\_\_, в создании которой принимает участие каждый. (4.5.3)
- \_\_\_\_\_

## ВЫВОДЫ

Ниже приводятся основные принципы, которые необходимо постоянно учитывать при разработке и составлении программ обучения авиационному английскому языку, при его преподавании, подборе преподавателей и в ходе их подготовки:

- Обучение авиационному английскому языку и проверка языковых навыков в конечном итоге ориентированы на обеспечение безопасности.
- Высокая значимость поставленных целей требует высочайшего уровня профессиональной и личной заинтересованности на протяжении всего процесса обучения.
- Релевантность задач обучения и методов преподавания всегда должна оцениваться с точки зрения их соответствия требованиям реальной профессиональной деятельности.
- Обучение авиационному английскому языку имеет весьма специфические характеристики, в силу которых оно значительно отличается от обучения английскому языку вообще и даже от преподавания тематических спецкурсов английского языка в других областях.
- Обучение должно иметь преимущественно коммуникативную направленность.
- Языковая подготовка, наполненная соответствующим предметным содержанием, является более эффективной, мотивирующей и экономичной формой обучения авиационному английскому языку.
- Содержание, используемое для приобретения языковых навыков, должно соответствовать профессиональным интересам обучаемой категории слушателей.
- Преподаватель является наиболее ценным ресурсом поставщика образовательных услуг.
- В центре учебного процесса находится обучаемый.
- При подготовке квалифицированных преподавателей авиационного английского языка быстрых решений не существует.
- Обучение – процесс постоянный.
- Для обеспечения успеха процесса обучения необходимо наличие мотивации и заинтересованности обучаемых; такая мотивация и заинтересованность требуют соответствующей и правильно поддерживаемой обстановки обучения.
- Поддержание качества процесса обучения требует непрерывного курирования, обратной связи, обзора процесса и внесения периодических изменений.
- Незначительная экономия на учебных материалах и инфраструктуре, на качестве подготовки преподавателей и их поддержке может иметь весьма дорогостоящие последствия в случае, если производственный персонал не приобретет адекватных коммуникативных навыков.
- Достижение языковой компетенции, необходимой для выполнения производственных задач, требует коллективных усилий всех сотрудников учреждения.



## **Приложение А. Источники по обучению авиационному английскому языку**

### **Приложения В–Е**

- Приложение В. Форма "Сведения об организации-поставщике и ее возможностях".
- Приложение С. Форма "Сведения об учебно-тематическом плане".
- Приложение D. Разработка учебной программы и учебно-тематического плана.
- Приложение Е. Контрольный перечень учебного процесса

*Примечание. Четыре формы в приложениях В–Е приводятся исключительно в качестве образцов. Они ни в коей степени не являются исчерпывающими и могут расширяться и дополняться в зависимости от конкретных потребностей учреждения. В качестве примера приводятся лишь несколько типичных вопросов. Содержание настоящего циркуляра может быть использовано поставщиками образовательных услуг для разработки дополнительных запросов.*

## **Приложение F. Сведения о Международной ассоциации английского языка в гражданской авиации (ICAEA)**



## Приложение А

### ИСТОЧНИКИ ПО ОБУЧЕНИЮ АВИАЦИОННОМУ АНГЛИЙСКОМУ ЯЗЫКУ

#### А1. Преподавание английского языка как иностранного

##### Сертифицирующие организации

- ACELS (Консультативный совет по школам английского языка – The Advisory Council for English Language Schools (в Ирландии)): [www.acels.ie](http://www.acels.ie).
- ACTFL (Американский совет по преподаванию иностранных языков – American Council on the Teaching of Foreign Languages): [www.actfl.org](http://www.actfl.org).
- ARELS (Ассоциация признанных школ английского языка – Association of Recognised English Language Schools): [www.arel.org.uk](http://www.arel.org.uk).
- Британской совет – British Council: [www.britishcouncil.org/learning.htm](http://www.britishcouncil.org/learning.htm).
- CEA (Комиссия по программе аккредитации по английскому языку – Commission on English Language Program Accreditation): [www.cea-accredit.org](http://www.cea-accredit.org).
- Британский английский язык – English UK: [www.englishuk.com](http://www.englishuk.com).
- IALC (Международная ассоциация языковых центров – International Association of Language Centres): [www.ialc.org](http://www.ialc.org).

##### Ассоциации

- TIRF (Международный фонд исследований в области преподавания английского языка – The International Research Foundation for English Language Education): [www.tirfonline.org](http://www.tirfonline.org).

##### Научные журналы

- Азиатский журнал по преподаванию английского языка как иностранного – Asian EFL Journal.
- Журнал по преподаванию английского языка как иностранного – EFL Magazine (English as a Foreign Language).
- Журнал по преподаванию английского языка – ELT Journal (English Language Teaching).
- Электронный журнал "Преподавание английского как второго языка" – TESL: Electronic Journal (Teaching English as a Second Language).
- Ежеквартальный журнал "Преподавание английского носителям других языков" – TESOL Quarterly (Teaching English to Speakers of Other Languages).

##### Публикации

- Ellis, G. & Sinclair, B. (1989). Learning to learn English. CUP\*

#### А2. Организации, предоставляющие аттестацию преподавателям английского языка как иностранного

- CELTA (Сертификация преподавателей английского для взрослых – Certificate in English Language Teaching to Adults): [www.cambridgeesol.org](http://www.cambridgeesol.org).

- DELTA (Диплом преподавателя английского для взрослых – Diploma in English Language Teaching to Adults): [www.cambridgeesol.org](http://www.cambridgeesol.org).
- Многие университеты по всему миру предлагают сертификацию по TESOL и степень магистра по TESOL.
- TEFL.Com: [www.tefl.com](http://www.tefl.com).
- TEFL Training: [www.tefltraining.com](http://www.tefltraining.com).
- TESOL Direct: [www.tesol-direct.com](http://www.tesol-direct.com).

### **A3. Официальные авиационные организации и публикации**

#### **Организации**

- Всемирный фонд безопасности полетов (FSF): [www.flightsafety.org](http://www.flightsafety.org).
- Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA): [www.iata.org](http://www.iata.org).
- Международная ассоциация гражданской авиации (ICAO): [www.icao.int](http://www.icao.int).
- Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (IFALPA): [www.ifalpa.org](http://www.ifalpa.org).
- Международная федерация ассоциаций авиационных диспетчеров (IFATCA): [www.ifatca.org](http://www.ifatca.org).

#### **Публикации**

- Документ Дос 9835 "Руководство по внедрению требований ИКАО к языковой компетенции". 1-е издание, 2004.
- Требования ИКАО к знанию языка. Нормированные образцы речи на компакт-диске. 2007 (номер заказа AUD001; ISBN 92-9194-853-5).
- Документ Дос 4444 "Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения". 15-е издание, 2007.
- Документ Дос 9432 "Руководство по радиотелефонной связи". 4-е издание, 2007.

### **A4. Авиационный английский язык**

#### **Ассоциации**

- Международная организация авиационного языка и общения (IALCO): [www.ialco.org](http://www.ialco.org).
- Международная ассоциация английского языка в гражданской авиации (ICAEA): [www.icaea.pansa.pl](http://www.icaea.pansa.pl).

#### **Публикации**

- Albritton, A (2007). ICAO Language Proficiency in Ab-initio Flight Training. *Second ICAO Aviation Language Symposium, Montréal.*
- Cushing, S. (1991). Social/cognitive mismatch as a source of fatal language errors: implications for standardization. *Fourth ICAEA Forum on Aviation English Standards, Paris.*
- Cushing, S. (1995). Pilot-Air Traffic Control Communications: It's Not Only What You Say, It's How You Say It. *Flight Safety Digest*, July 1995.
- Day, B. (2004-1). Heightened awareness of communication pitfalls can benefit safety. *ICAO Journal* Volume 59, No.1.
- Day, B. (2004-2). ICAO Standards and Recommended Practices – An Overview. *First ICAO Aviation Language Symposium, Montréal.*
- Fox, M. (2007). Language Proficiency: Implementing the Requirements. *Second ICAO Aviation Language Symposium, Montréal.*

- Gault, I. (2007). Aviation English. *Eighth ICAEA Forum on Aviation English Training: Choices & Solutions, Cambridge.*
- Green, E. (1991). The enforcement of RTF phraseology and aspects of callsign confusion. *Fourth ICAEA Forum on Aviation English Standards, Paris.*
- ICAO (2007) Implementation Checklist. *Second ICAO Aviation Language Symposium, Montréal.*
- Mathews, E. (2004-1). New provisions for English language proficiency are expected to improve aviation safety. *ICAO Journal Volume 59, No. 1.*
- Mathews, E. (2004-2). The role of language in aviation communications. *First ICAO Aviation Language Symposium, Montréal.*
- Mathews, E. (2004-3). ICAO Language Proficiency Requirements. *First ICAO Aviation Language Symposium, Montréal.*
- Mathews, E. (2007). The Value of Content-based Language Training for the Aviation Industry. *Second ICAO Aviation Language Symposium, Montréal.*
- McGrath, M. (2007). Sharing resources for English Language Improvement in International Aviation. *Second ICAO Aviation Language Symposium, Montréal.*
- Mell, J. (2004-1). Language training and testing in aviation need to focus on job-specific competencies. *ICAO Journal, Volume 59, No.1.*
- Mell, J. (2004-2). Specific purpose language teaching and aviation language competencies. *First ICAO Aviation Language Symposium, Montréal.*
- Mitsutomi, M. & O'Brian, K. (2004). Fundamental aviation language issues addressed by new proficiency requirements. *ICAO Journal Volume 59, No. 1.*
- Mitsutomi, M. (2004). Some Fundamental Principles of Language Teaching and Learning. *First ICAO Aviation Language Symposium, Montréal.*
- Mitsutomi, M. (2005). Language acquisition. *Seventh ICAEA Forum on Teaching and Learning Aviation English, Besancon.*
- Shawcross, P. (2004-1). Proficiency requirements underscore importance of teaching and testing. *ICAO Journal Volume 59, No. 1.*
- Shawcross, P. (2004-2). Technology in language teaching. *First ICAO Aviation Language Symposium, Montréal.*
- Shawcross, P. (2007). What do we mean by the “washback” effect of testing? *Second ICAO Aviation Language Symposium, Montréal.*
- Shawcross, P. (2008). Social, safety and economic impacts of global language testing in aviation. *Proceedings of ALTE 3rd International Conference and www.icaea.pansa.pl.*

#### **A5. Авиационные источники**

##### **Научные журналы**

- Airbus Fast.
- Aviation Week & Space Technology.
- Boeing Aero.
- CAT (Civil Aviation Training) Magazine.
- Flight International.
- Flight Safety Foundation Accident Prevention.
- Flight Safety Foundation Cabin Crew Safety.
- Flight Safety Foundation Digests.
- Flying Magazine.
- ICAO Human Factors Digests.
- ICAO Journal.
- IFATCA The Controller magazine.

### Публикации

- Beaty, D. The Naked Pilot: The Human Factor in Aircraft Accidents. Airlife Publishing.
- Cushing, S. (1994). Fatal Words. University of Chicago Press.
- Duke, G. (1998). Air Traffic Control. Ian Allan.
- Godwin, P. (2004). The Air Pilot's Manual, volumes 1-7. Air Pilot Publishing.
- Henley, I. (2003). Aviation Education and Training. Ashgate Publishing.
- ICAO Doc 9758 – Human Factors Guidelines for Air Traffic Management (ATM) Systems, 1st Edition, 2000. – Документ Дос 9758 "Основные принципы учета человеческого фактора в системах организации воздушного движения (ОрВД)". 1-е издание, 2000.
- Isaac, A. & Ruitenberg, B. (1999). Air Traffic Control: Human Performance Factors. Ashgate.
- Kirwan, B., Rodgers, M. & Schafer, D. ed. (2005). Human Factors Impacts in Air Traffic Management. Ashgate.
- Marriott, L. (1990). From the Flight Deck 3: BAe 146 in Europe. Ian Allan.
- Nevile, M. (2004). Beyond the Black Box. Ashgate Publishing.
- Stewart, S. From the Flight Deck 1: Heathrow Chicago. Ian Allan.
- Wild, T. (1996). Transport Category Aircraft Systems. Jeppesen.

### Веб-сайты

- [www.aero-lingo.com](http://www.aero-lingo.com).
- [www.aviationweather.gov](http://www.aviationweather.gov).
- [www.britflight.com](http://www.britflight.com).
- [www.faa.gov](http://www.faa.gov).
- [www.liveatc.org](http://www.liveatc.org).
- [www.nts.gov/aviation](http://www.nts.gov/aviation).
- [www.pilotfriend.com](http://www.pilotfriend.com).
- [www.skybrary.aero/index.php](http://www.skybrary.aero/index.php).

### **A6. Источники, касающиеся компьютерного изучения языка**

#### Ассоциации

- Ассоциация учебных технологий – Association for Learning Technology (ALT): [www.alt.ac.uk](http://www.alt.ac.uk).
- Центр информации по языковому обучению и исследованиям – Centre for Information on Language Teaching and Research (CILT): [www.cilt.org.uk](http://www.cilt.org.uk).
- Европейская ассоциация компьютерного изучения языка – European Association for Computer-Assisted Language Learning (EUROCALL): [www.eurocall-languages.org](http://www.eurocall-languages.org).
- Международная ассоциация технологий изучения языка – International Association for Language Learning Technology (IALLT): [www.iallt.org](http://www.iallt.org).
- Компьютерное общество IEEE – IEEE Computer Society: [www.computer.org](http://www.computer.org).

#### Научные журналы

- CAELL Journal (Журнал компьютерного изучения английского языка – Computer-Assisted English Language Learning).
- CAL Digest (Дайджест компьютерного изучения – Computer-Assisted Learning).
- CALICO Journal (Журнал консорциума компьютерного преподавания языков – Computer Assisted Language Instruction Consortium).

- CALL Review (Обозрение по компьютерному изучению языков – Computer Assisted Language Learning).
- ELLS Technology Work Group (Рабочая группа по технологиям ELLS).
- Journal of Interactive Media in Education (Журнал интерактивных методик образования).
- Language Learning and Technology Journal (Журнал преподавания языков и технологии).

### Публикации

- Anker, W. (2002). The Challenge and Opportunity of Technology: an interview with Mark Warschauer. *English Teaching Forum*, October 2002.
- Chapelle, C. (2001). Computer applications in second language acquisition: Foundations for teaching, testing and research. CUP\*
- Chapelle, C. (2003). English Language Learning and Technology: Lectures on applied linguistics in the age of information technology. John Benjamins Publishing.
- Crystal, D. (2001). Language and the Internet. CUP\*
- Jones, C. (1986). "It's not so much the program, more what you do with it: the importance of methodology in CALL". *System* 14/2, pp. 171-178.
- Kaplan, R. ed. (2002). Handbook of Applied Linguistics. OUP\*\*
- Kern, R. ed. (2000). Network-based Language Teaching: Concepts and Practice. CUP\*
- Markee, N. (1997). Managing curricular innovation. CUP\*
- Scrivener, J. (2005). Learning Teaching. Macmillan.
- Sharma, P. & Barrett, B. (2007). Blended Learning: Using technology in and beyond the language classroom. Macmillan.
- Smith, D.G. & Baber, E. (2005). Teaching English with Information Technology. Modern English Publishing.
- Sperling, D. (1997). The Internet Guide for English Language Teachers. Prentice Hall Regents.
- University of Hawaii (1998) Checklist: Evaluative Criteria for Computer-Delivered Language Learning Systems. <http://nflrc.hawaii.edu/NetWorks/NW31/nw31t.pdf>
- Warschauer, M. & Kern, R. (2000). Network-based Language Teaching. CUP\*
- Warschauer, M. (2003). Technology and Social Inclusion: Rethinking the Digital Divide. CUP\*
- White, C. (2003). Language Teaching in Distance Education. CUP\*
- Willis, D. (2003). Rules, Patterns and Words. CUP\*
- Zhao, Y. (2002). Uses and Effectiveness of Technologies in Language Education. *ELLS Technology Work Group*.

### A7. Английский язык как средство международного общения и человеческий фактор

- Barnes, R., Orlady, H. & Orlady, L. (1999). Multi-Cultural Training in Human Factors For Transport Aircraft Certification. Ashgate Publishing.
- Crystal, D. (1997). *English as a global language*. CUP\*
- Циркуляр ИКАО 302 Сборник материалов "Человеческий фактор", № 16. Кросскультурные факторы и безопасность полетов.
- Циркуляр ИКАО 241 Сборник материалов "Человеческий фактор", № 8. "Человеческий фактор при управлении воздушным движением.
- Документ Дос 9803 "Проведение проверок состояния безопасности полетов при выполнении полетов авиакомпаниями (программа LOSA)". 1-е издание, 2002.
- Jenkins, J. (2000). The Phonology of English as an International Language. OUP\*\*
- Jenkins, J. (2003). World Englishes. Routledge.
- Journal of English as an International Language: [www.eilj.com](http://www.eilj.com).
- Orlady, H. & Orlady, L. (1999). Human Factors in Multi-crew Flight Operations.

- Sexton, J. B. and Helmreich, R. L. (1999). Analyzing Cockpit Communication: The Links Between Language, Performance, Error, and Workload.

---

\* CUP: Cambridge University Press.

\*\* OUP: Oxford University Press.

---

## Приложение В

### ФОРМА "СВЕДЕНИЯ ОБ ОРГАНИЗАЦИИ-ПОСТАВЩИКЕ И ЕЕ ВОЗМОЖНОСТЯХ"

| ФОРМА "СВЕДЕНИЯ ОБ ОРГАНИЗАЦИИ-ПОСТАВЩИКЕ И ЕЕ ВОЗМОЖНОСТЯХ"   |  |
|--|--|
| Дата представления   |  |
| Название организации   |  |
| Регистрация и вышестоящая организация (если имеется)   | Тип учреждения<br><input type="checkbox"/> Государственное<br><input type="checkbox"/> Частное |
| Владелец (владельцы) и/или связь с другими подразделениями   |  |
| Основная контактная информация   |  |
| Адрес  |  |
| Веб-сайт   |  |
| <p><b>К данной форме необходимо приложить следующую документацию. Включите краткие биографии или резюме основных сотрудников с указанием опыта предыдущей работы в данной области.</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1.1 Краткая справка об организации (основное внимание должно быть уделено подразделению по обучению авиационному английскому языку, если оно входит в состав более крупного отделения).</li><li>1.2 Основное предназначение и задачи.</li><li>1.3 Описание структуры подчинения и отчетности (указать все изменения в структуре подчинения или отчетности за последние 12 месяцев).</li><li>1.4 Описание возможностей организации в плане оказания образовательных услуг (с указанием прошлого опыта).</li><li>1.5 Описание и обоснование связей с внешними организациями.</li><li>1.6 Прочая информация об организации.</li></ol> <p><b>Основной штатный персонал, занятый на административных и руководящих должностях (с указанием изменений в штатном расписании за последние 12 месяцев, если таковые имели место)</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1.7 Должностные инструкции сотрудников подразделения по обучению авиационному английскому языку.</li><li>1.8 Основной административный персонал.</li><li>1.9 Основной вспомогательный авиационный персонал.</li></ol> |  |

## Приложение С

### ФОРМА "СВЕДЕНИЯ ОБ УЧЕБНО-ТЕМАТИЧЕСКОМ ПЛАНЕ"

| ФОРМА "СВЕДЕНИЯ ОБ УЧЕБНО-ТЕМАТИЧЕСКОМ ПЛАНЕ"   |                                      |                                   |                                      |                          |
|---|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|--------------------------|
| <p><b>Описание программы обучения авиационному английскому языку.</b> Укажите конкретно только то, что касается обучения авиационному английскому языку. Обучение общеупотребительному английскому освещается отдельно.</p> |                                      |                                   |                                      |                          |
| Предлагаемое количество уровней обучения (в соответствии с уровнями квалификационной шкалы ИКАО)  |                                      |                                   |                                      |                          |
| Количество курсов на каждом уровне  |                                      |                                   |                                      |                          |
| Количество часов на каждый курс   |                                      |                                   |                                      |                          |
| Количество часов на каждый уровень  |                                      |                                   |                                      |                          |
| <b>ОБЩЕЕ КОЛИЧЕСТВО ЧАСОВ</b>   |                                      |                                   |                                      |                          |
| <b>Компьютерное обучение языку</b>  |                                      |                                   |                                      |                          |
| Соотношение часов КО/ДО и аудиторных занятий  |                                      |                                   |                                      |                          |
| Количество часов, отведенных на КО/ДО   |                                      |                                   |                                      |                          |
| Количество часов аудиторных занятий   |                                      |                                   |                                      |                          |
| <b>Прочее</b>   |                                      |                                   |                                      |                          |
| Предоставляются ли прочие виды обучения? Кратко перечислить.  |                                      |                                   |                                      |                          |
| <b>Направленность содержания курса</b>  |                                      |                                   |                                      |                          |
|   | <i>Представляет основной интерес</i> |                                   | <i>Представляет побочный интерес</i> | <i>Не подходит</i>       |
| Представляет ли программа интерес и подходит ли для   | <input type="checkbox"/>             | начинающего летного состава       | <input type="checkbox"/>             | <input type="checkbox"/> |
|   | <input type="checkbox"/>             | профессионального летного состава | <input type="checkbox"/>             | <input type="checkbox"/> |
|   | <input type="checkbox"/>             | начинающих диспетчеров УВД        | <input type="checkbox"/>             | <input type="checkbox"/> |
|   | <input type="checkbox"/>             | опытных диспетчеров УВД           | <input type="checkbox"/>             | <input type="checkbox"/> |
|   | <input type="checkbox"/>             | прочих                            | <input type="checkbox"/>             | <input type="checkbox"/> |

|  |  |
|--|--|
| Если программа подходит для категории "прочие", указать, для кого именно.  |  |
| <b>Программа обучения общеупотребительному английскому языку</b>   |  |
| Включены ли занятия по "общеупотребительному" английскому языку (не касающемуся авиации) в учебно-тематический план? |  |
| Если да, то для каких уровней обучения?  |  |
| Какие учебные материалы используются?  |  |
| Имеет ли курс общеупотребительного английского какую-либо особую направленность?                                     |  |
| Сколько отводится часов на каждом уровне?  |  |
| Количество курсов на каждом уровне   |  |
| Общее количество часов, отведенных на обучение общеупотребительному английскому языку                                |  |

К данной форме необходимо приложить перечисленную ниже документацию, а также краткие биографии или резюме основных сотрудников с указанием опыта предыдущей работы в данной области.

#### **Описание программы**

- 2.1 Приведите теоретические предпосылки и основные принципы, лежащие в основе разработки курса и учебно-тематического плана.  
Включите, среди прочего, следующую информацию:
  - Как программа и методика преподавания отражают последние разработки в области преподавания английского языка.
  - Как программа обеспечивает уделение главного внимания обучаемому (т.е. каким образом обучаемый ставится в центр учебного процесса).
  - Как она учитывает коммуникативный подход.
  - Как она учитывает разнообразные стили и стратегии обучения и/или преподавания.
- 2.2 Приведите краткое содержание учебно-тематического плана. Дайте четкую информацию об уровнях, курсах, количестве часов, отводимых на каждый уровень, название и цель курсов, а также обоснование такого построения учебно-тематического плана.
- 2.3 Приложите копию всех основных материалов, включая примеры программных материалов, используемых на занятиях.
- 2.4 Представьте график ожидаемых результатов обучения, включая информацию о времени, необходимом для достижения рабочего уровня 4 по квалификационной шкале ИКАО.
- 2.5 Опишите, как предполагается работать с учащимися, которые не достигнут ожидаемых результатов.

**Компьютерное обучение (КО) и/или дистанционное обучение (ДО)**

2.6 Подробно изложите подход к использованию компьютерного обучения (КО) и/или дистанционного обучения (ДО) и установку в отношении его использования. Объясните соотношение между КО/ДО и аудиторными занятиями.

**Прочее**

2.7 Расскажите о прочих видах обучения.

**Основная установка**

2.8 Опишите роль и подход к преподаванию терминологии радиотелефонного обмена и связи, авиационного английского и общеупотребительного английского языка в рамках программы. Учитываются ли авиационные коммуникативные функции, разработанные ИКАО? Если да, то как?

2.9 Расскажите, на какую аудиторию рассчитана программа и как ее содержание и структура занятий соответствуют целям аудитории. Поясните особо, подходит ли программа для различных категорий учащихся.

2.10 Расскажите, как программа обеспечивает преподавание шести аспектов владения языковыми навыками, сформулированных в квалификационной шкале ИКАО: произношение, конструкции, словарный запас, беглость речи, понимание и общение.

2.11 Приведите примерный список тем, охватываемых на занятиях каждого уровня.

---

## Приложение D

### РАЗРАБОТКА УЧЕБНОЙ ПРОГРАММЫ И УЧЕБНО-ТЕМАТИЧЕСКОГО ПЛАНА

| РАЗРАБОТКА УЧЕБНОЙ ПРОГРАММЫ И УЧЕБНО-ТЕМАТИЧЕСКОГО ПЛАНА   |  |
|---|--|
| Сколько человек входят в состав группы разработки учебной программы и учебно-тематического плана?   |  |
| Количество специалистов по преподаванию английского языка (ELT)   |  |
| Количество специалистов-предметников  |  |
| Предоставляет ли организация, обеспечивающая преподавание авиационного английского языка (AETP), соответствующих преподавателей?  |  |
| Обеспечивается ли подготовка преподавателей силами AETP?  |  |
| Существует ли должная процедура набора и замены преподавателей?   |  |
| Существует ли достаточная процедура внешних испытаний?  |  |
| Есть ли программа контроля качества?  |  |
| Обеспечена ли четкая документация и иллюстрация процесса разработки?  |  |
| Существует ли процесс обратной связи и проверки?  |  |
| <p>Опишите процесс разработки учебно-тематического плана. Включите информацию об участии специалистов по преподаванию языка, экспертов-предметников и прочих участников процесса.</p> <p>Опишите процесс пересмотра и обновления учебно-тематического плана.</p> <p>Изложите подробно академический опыт по ELT/TESOL участников группы разработки (менеджеров по преподаванию английского языка, администраторов и разработчиков учебно-тематического плана), их опыт преподавания английского как второго языка, знакомство со спецификой связи в авиации, с непосредственными ссылками на квалификационную таблицу авиационного английского языка (4-1) в документе 9835, глава 4.</p> <p>Изложите политику в отношении персонала, который не достигает квалификационной категории ИКАО "отличный" или "очень хороший" согласно таблице 4-1 документа Doc 9835, указав подробно прочую квалификацию и опыт работы, личные достижения и причины назначения на соответствующую должность.</p> <p>Изложите установки в отношении преподавателей организации, а также процедуру отбора, найма и подготовки преподавателей для программы.</p> <p>Изложите подробно процедуру контроля за работой преподавателей и/или осуществления программы обеспечения качества.</p> |  |

## Приложение Е

### КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ УЧЕБНОГО ПРОЦЕССА

| КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ УЧЕБНОГО ПРОЦЕССА   |    |     |
|--|----|-----|
|  | Да | Нет |
| Возможно ли преподавание по месту нахождения заказчика программы?  |    |     |
| Является ли данная программа смешанной программой обучения?  |    |     |
| Каково сочетание дистанционного и аудиторного обучения?  |    |     |
| Включена ли система управления обучением в состав материалов?  |    |     |
| Существует ли система поддержки/центр помощи для КО/ДО?  |    |     |
| Проводится ли вступительное тестирование или оценка?   |    |     |
| Существует ли процедура получения отзывов и замечаний от учащихся и реагирования на них?   |    |     |
| Выдаются ли свидетельства и/или результаты текущей успеваемости?   |    |     |
| <p>Полностью опишите все возможные варианты обучения:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Непосредственно на территории заказчика</li><li>• Преподавание в стране в сотрудничестве с местной организацией-партнером</li><li>• Погружение в англоязычную среду в соответствующей стране</li><li>• Программы дистанционного обучения</li></ul> <p>Изложите подробности, касающиеся контроля за работой преподавателей, обеспечения качества, ресурсов для преподавателей и учащихся и нагрузки преподавателей.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Опишите системы проверки знаний в ходе программы: вступительное тестирование, оценка текущей успеваемости и выпускное тестирование.</li><li>• Опишите системы отчетности, включая систему обратной связи с учащимися.</li></ul> |    |     |

#### Дополнительная информация

*Примечание. Включите любую дополнительную информацию, которая вам кажется релевантной.*

Ссылки:

1. Документ Дос 9835 "Руководство по внедрению требований ИКАО к знанию языка".

- 
2. Integrating EFL Standards into Classroom Settings Series. Copyright 2006. Teachers of English to Speakers of Other Languages, Inc. (TESOL). All rights reserved. Cited with permission. ([www.tesol.org](http://www.tesol.org)).
  3. Схема аккредитации Британского союза – British Council Accreditation Scheme: [www.britishcouncil.org/accreditation](http://www.britishcouncil.org/accreditation).
  4. Комиссия по аккредитации программ преподавания английского языка. Стандарты – Commission on English Language Program Accreditation. Standards: [www.cea-accredit.org](http://www.cea-accredit.org).
-

## Приложение F

### СВЕДЕНИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ АССОЦИАЦИИ АНГЛИЙСКОГО ЯЗЫКА В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ICAEA)

Международная ассоциация английского языка в гражданской авиации (ICAEA) является некоммерческой, неполитической ассоциацией, создание которой преследовало следующие цели:

- Способствовать международному профессиональному обмену между всеми лицами и организациями, занимающимися вопросами использования английского языка в авиации.
- Накапливать опыт использования, преподавания и проверки знаний английского языка в авиации.
- Распространять эту информацию и опыт через веб-сайт, форум в Интернете, базы данных, а также на конференциях, семинарах, путем издания методических указаний и прочих публикаций.
- Пропагандировать важность и стремиться к повышению уровня лингвистической компетенции в авиации с целью обеспечения более высокой степени безопасности полетов.
- Искать пути развития международного сотрудничества в рамках авиационного сообщества.

#### Как возникла ICAEA?

ICAEA была создана в 1991 году на основе форумов, организованных преподавателями, работавшими в секторе авиации, из Центра прикладной лингвистики Университета Франш-Комтэ в начале 80-х годов, которые стремились объединить людей в целях обмена опытом обучения и современной информацией по вопросам безопасности в авиации. Таким образом сформировалась солидная сеть участников, наличие которой явно отвечало нуждам всемирного сообщества преподавателей языка.

#### Каков статус ICAEA?

ICAEA имеет статус некоммерческой организации и организует свою деятельность в соответствии с законодательством Франции (*association de la loi de 1901*). Ее официальная штаб-квартира находится в Париже.

#### Кто руководит ICAEA?

Ассоциацией руководит Правление, в состав которого входит около двадцати человек. Правление избирает Бюро, состоящее из президента, генерального секретаря, казначея и нескольких вице-президентов, которые занимают свои должности в течение трех лет.

### Кто является нашими членами?

В состав наших членов входят представители авиакомпаний, управлений гражданской авиации, международных регулирующих организаций, компаний, предоставляющих услуги аэронавигации, работники авиационных предприятий и их поставщиков, предприятий гражданской, военной авиации и авиации общего назначения, центров управления воздушным движением, центров ремонта и технического обслуживания самолетов, конструкторских организаций по разработке воздушных судов, центров подготовки летного состава, университетов, колледжей, научно-исследовательских центров, языковых школ, центров тестирования, организаций, занимающихся исследованиями человеческого фактора, медицинских учреждений, переводческих организаций, прессы и т. д.

### Чем мы занимаемся?

Основные направления нашей деятельности включают в себя следующее:

- организация форумов и семинаров по конкретным темам, касающимся авиационного английского языка, которые зачастую проводятся на базе различных авиационных организаций (см. приводимый ниже список);
- поддержка веб-сайта ([www.icaea.pansa.pl](http://www.icaea.pansa.pl)), который все в большей степени становится источником информации, форумом для текущих исследований и разработок, а также средством общения;
- составление и обновление списка электронной рассылки в целях развития неформального международного общения в нашей отрасли;
- оказание поддержки деятельности ИКАО в области разработки требований к владению языками.

### Какие задачи мы ставим перед собой?

- Расширять наши базы данных по источникам, библиографии и исследовательским данным.
- Организовывать семинары и форумы в различных регионах мира.
- Разрабатывать, редактировать и публиковать рекомендации для авиационного и преподавательского сообщества.
- Поддерживать проекты, опирающиеся на международное сотрудничество.
- Способствовать повышению стандартов владения английским языком во всех областях авиации.

### Какие мероприятия мы организовали?

- Г. Прага, Республика Чехия, май 1993 года, принимающая сторона – "Чешские авиалинии" (CSA Airlines): *Требования к владению английским языком и техническая подготовка.*
- Г. Хельсинки, Финляндия, июнь 1993 года, принимающая сторона – "Финэр" (Finnair): *Упрощенный английский язык.*
- Г. Борнмут, Великобритания, октябрь 1993 года, принимающая сторона – Управление гражданской авиации Великобритании и Англо-континентальная образовательная группа: *Радиотелефонная связь.*
- Г. Варшава, Польша, сентябрь 1994 года, принимающая сторона – Государственное предприятие "Польские аэропорты" и Польское агентство управления воздушным движением: *Лексикография и обучение терминологии авиационного английского языка.*
- Г. Тулуза, Франция, февраль 1995 года, принимающая сторона – компания "Аэробус": *Управление ресурсами кабины экипажа.*

- Люксембург, май 1996 года, принимающая сторона – EUROCONTROL: *Переподготовка по английскому языку для целей радиотелефонной связи.*
- Г. Рига, Латвия, сентябрь 1996 года, принимающая сторона – Латвийское государственное предприятие по использованию воздушного пространства и Организация управления воздушным движением: *Начальная подготовка по английскому языку для целей радиотелефонной связи.*
- Г. Варшава, Польша, сентябрь 2002 года, принимающая сторона – Государственное предприятие "Польские аэропорты" и Польское агентство управления воздушным движением: *Значение выводов Исследовательской группы ИКАО по определению требований к владению разговорным английским языком.*
- Люксембург, сентябрь 2003 года, принимающая сторона – EUROCONTROL: *Тестирование по английскому языку для целей авиации.*
- Г. Безансон, Франция, сентябрь 2005 года, форум, организованный на базе Центра прикладной лингвистики Университета Франш-Комтэ: *Преподавание и изучение авиационного английского языка.*
- Кембридж, Великобритания, август-сентябрь 2007 года: *Авиационный английский язык: выборы и решения в области преподавания.*
- Г. Варшава, Польша, май 2008 года, принимающая сторона – PANSА: *Тестирование в целях соблюдения нормативов ИКАО – Лучший опыт оценки языковой компетенции в авиации.*

— КОНЕЦ —



ISBN 978-92-9231-609-9



9 789292 316099