

Технические науки

УДК 351.814.37; 629.735.33

Микрюков Никита Владимирович

старший научный сотрудник-соискатель

кафедры «Системы аэронавигации»,

Ташкентский государственный технический

университет им. И.А. Каримова

Серикова Татьяна Николаевна

старший преподаватель

кафедры «Системы аэронавигации»,

Ташкентский государственный технический

университет им. И.А. Каримова

Mikryukov Nikita Vladimirovich

senior researcher

Tashkent State Technical University

named after I.A. Karimov

Serikova Tatyana Nikolayevna

senior lecturer

Tashkent State Technical University

named after I.A. Karimov

**ОСОБЕННОСТИ ОБУЧЕНИЯ СПЕЦИАЛИСТОВ ГРАЖДАНСКОЙ
АВИАЦИИ ПРОФЕССИОНАЛЬНОМУ АНГЛИЙСКОМУ ЯЗЫКУ
CIVIL AVIATION SPECIALISTS TRAINING FEATURES IN
PROFESSIONAL ENGLISH**

Аннотация: В статье описываются особенности обучения профессиональному английскому авиационному языку таких специалистов

гражданской авиации, как пилоты и диспетчера УВД в соответствии с требованиями и новыми инициативами ИКАО.

Ключевые слова: гражданская авиация; английский язык; обучение; обслуживание воздушного движения; безопасность полетов.

Summary: This article describes the features of professional English language training of such aviation specialists as air traffic controllers and pilots according to the requirements and new initiatives of the ICAO.

Key words: civil aviation; english language; learning; air traffic management; flight safety.

Актуальность данной статьи обусловлена возрастающей ролью авиации в современной транспортной системе грузовых и пассажирских перевозок. Воздушный транспорт стал массовым и регулярно действующим видом сообщения и связи. Развитие гражданской авиации открывает все новые и более широкие перспективы ее использования в народном хозяйстве нашего государства.

Очевидно, что рост воздушных перевозок будет продолжать следовать за экономическим ростом, который будет характеризоваться дальнейшим повышением уровня подготовки специалистов гражданской авиации в соответствии с новыми требованиями и современным подходом к качеству обучения профессионально-ориентированному английскому языку. Увеличение объемов международных перевозок через воздушное пространство Узбекистана предполагает совершенствование системы языковой профессиональной подготовки пилотов и диспетчеров управления воздушным движением (УВД).

Международная организация гражданской авиации (ИКАО) рекомендует пилотам и диспетчерам УВД осуществлять все переговоры между собой на английском языке, поскольку исторически сложилось так,

что английский язык является международным языком. Безопасность полетов (БП) непосредственно зависит от того, насколько хорошо пилоты и диспетчера УВД знают фразеологию радиообмена «земля-воздух» и как хорошо они владеют общеразговорным английским языком [1].

Авиационные происшествия (АП) часто случаются там, где имеет место языковое непонимание между пилотами и диспетчерами. Участники авиационного радиообмена (пилоты, диспетчера УВД и представители других служб, обеспечивающих полеты) должны гарантировать БП своим высоким уровнем профессиональной языковой подготовки. Для достижения необходимого уровня владения профессиональным английским языком авиаспециалистам, в том числе и диспетчерам УВД, рекомендуется активизировать работу с руководящими документами ИКАО последних дополненных и переработанных изданий. Документы дают четкие определения и термины, а также позволяют значительно повысить профессиональный уровень знаний авиационной лексики и терминологии.

Язык обмена стандартизирован ИКАО. Эта организация для решения вопроса обучения фразеологии радиообмена на английском языке разработала и опубликовала следующие документы:

- Приложение 10 «Авиационная электросвязь» к Конвенции о международной гражданской авиации;
- Дос 4444 «Организация воздушного движения»;
- Дос 9432 «Руководство по радиотелефонной связи» [2].

Государства – члены ИКАО, исходя из положений этих документов и особенностей национальной практики, разрабатывают свои собственные документы, которые определяют порядок радиотелефонной связи в гражданской авиации этих стран. Являясь членом ИКАО с 1992 года, Узбекистан опубликовал несколько документов, разработанных в соответствии с требованиями ИКАО. Одним из таких документов является «Радиотелефонная связь в гражданской авиации» (Авиационные правила

Республики Узбекистан, часть 96). Он регламентирует фразеологию радиообмена на английском языке на территории нашего государства [3].

В процессе обучения английскому языку и его использования при обслуживании воздушного движения (ОВД) возникает вопрос совершенствования не только фразеологии радиообмена, но и общеразговорного, или как его еще называют, обычного английского языка. Неприятные, а иногда и довольно опасные ситуации, основными причинами которых является недостаточное знание персоналом ОВД обычного английского языка, возникают довольно часто. При радиообмене в нестандартных условиях, таких как отказ систем воздушного судна (ВС), опасные метеоусловия, малый остаток топлива, наличие на борту больного или пассажира с агрессивным поведением, нападение на экипаж, незнание разговорного английского языка, может привести к затруднениям при возникновении аварийной ситуации на борту иностранного ВС и, как следствие, к выполнению экстренной посадки на ближайшем аэродроме.

При неадекватности реакции участников радиообмена, вызванной языковым непониманием в нестандартных условиях, велика вероятность АП.

В последние годы ИКАО осуществляет более жесткий контроль за применением фразеологии радиообмена на английском языке и общеразговорного английского при выполнении международных полетов. Эта требовательность объясняется зависимостью БП на авиатрассах на авиатрассах от качества знаний, умений и навыков, необходимых для владения профессиональным английским языком. ИКАО также активизирует свою деятельность по решению вопроса о том, какие требования должны предъявляться к уровню знаний общеразговорного и авиационного языка персоналом, осуществляющим УВД. Данные требования предусматривают достижения и поддержание диспетчерами УВД IV рабочего уровня знаний английского языка по шкале ИКАО.

Данные меры направлены на то, чтобы пилот и диспетчер уверенно чувствовали себя в нестандартных ситуациях и особых случаях в полете.

Количество международных воздушных трасс (ВТ) через Узбекистан увеличивается. Численность специалистов, привлекаемых к обслуживанию ВТ, также возрастает. Процесс подготовки авиадиспетчеров в современных условиях требует улучшения профессионального обучения английскому языку, который становится обязательным компонентом при получении профессии диспетчера УВД и гарантом БП, являющейся сутью этой профессии.

Рассмотрим ситуацию, когда недостаточное знание английского языка привело к авиакатастрофе и гибели людей.

Рейс: AVA052 (*«Авианика», Колумбийская авиакомпания*)

Тип ВС: *Boeing-707-321B*

Регистрационный номер: *НК-2016*

Дата: *25 января 1990 года*



Рис. 1. Обломки фюзеляжа рейса AVA052

При полете к Нью-Йорку, в связи с большим количеством заходящих на посадку ВС, провел долгое время в зоне ожидания. После трех кругов полета в зоне ожидания, экипаж сообщил диспетчеру, что оставшегося топлива хватает всего лишь на 5 минут полета, чего не хватает для ухода на запасной аэродром. Диспетчер, освободив сектор посадки, дал данному ВС команду немедленно заходить на посадку по прямому курсу, однако из-за плохой погоды экипаж не смог выполнить данный маневр, и ему пришлось уйти на второй круг, однако практически сразу топливо в баках самолета закончилось, и он совершил вынужденную посадку в 26 километрах от аэропорта, в результате чего разрушился. В результате данного АП погибли 73 человека из 158, находившихся на борту [4].

Вероятные причины: неспособность экипажа языковыми средствами сообщить диспетчеру о малом количестве оставшегося топлива, и, далее, об аварийной ситуации на борту. Из-за незнания реальной ситуации на борту ВС произошла выдача диспетчером неадекватных инструкций экипажу.

Введение требований ИКАО к уровню владения языком изменило контекст, определяющий методы языковой подготовки персонала в авиационной отрасли. Самое значительное изменение в подходах к обучению авиационному языку сегодня определяется наличием четких задач, описанных в шкале оценки языковых знаний ИКАО применительно к владению такими речевыми навыками, как говорение и аудирование. Необходимость продемонстрировать языковую компетентность на рабочем уровне № 4 по шкале ИКАО для подтверждения действия свидетельства или получения квалификации, обеспечивающей допуск к выполнению и обслуживанию международных полетов, потребует от многих пилотов и диспетчеров УВД продолжения языковой подготовки до тех пор, пока не будут достигнуты целевые показатели, а впоследствии – для поддержания достигнутого уровня. Теперь определяющим фактором развития системы обучения авиационному языку служат не временные и экономические

ограничения, а необходимость в достижении рабочего уровня № 4 по квалификационной шкале ИКАО [5].

Литература:

1. Асташова Г.В. Дидактические условия интенсификации процесса обучения авиадиспетчеров профессионально-ориентированному английскому языку. - Санкт-Петербург, 2001.
2. Список документов ИКАО. URL: <http://aviadocs.com/icaodocs/Docs/> (дата обращения: 09.04.2017).
3. Авиационные правила Республики Узбекистан (Часть-96) "Радиотелефонная связь в гражданской авиации". Ташкент, 2013.
4. National Transport Safety Bureau (NTSB). Avianca, The Airline of Columbia, Boeing 707-321B, НК 2016 (Final Report). URL: <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19900125-0> (дата обращения: 09.04.2017).
5. ICAO Doc 9835 "Руководство по внедрению требований ИКАО к владению языком". - Монреаль, 2010.