**Пащенко Галина Станіславівна. Методика навчання курсантів-пілотів льотної експлуатації повітряних суден на міжнародних авіалініях: дисертація канд. пед. наук: 13.00.02 / Українська інженерно-педагогічна академія. - Х., 2003**

|  |  |
| --- | --- |
|

|  |
| --- |
| **Пащенко Г.С.** Методика навчання курсантів-пілотів льотної експлуатації повітряних суден на міжнародних авіалініях. – Рукопис.Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата педагогічних наук зі спеціальності 13.00.02 – теорія і методика навчання з технічних дисциплін. – Українська інженерно-педагогічна академія, Харків, 2003.В дисертації досліджується питання навчання курсантів-пілотів веденню радіообміну англійською мовою на міжнародних повітряних трасах для підвищення надійності професійної діяльності майбутніх пілотів в екстремальних ситуаціях. Визначені етапи навчання курсантів-пілотів льотної експлуатації повітряних суден на міжнародних авіалініях: аудиторна підготовка, передпольотна підготовка, моделювання реальних польотів на міжнародних повітряних трасах з відмовами пілотажно-навігаційних приладів і систем літака, із заходженням на посадку на незнайомому аеродромі в різних клімато-географічних зонах земної поверхні, а також польотів з передумовами до авіаційних пригод і які закінчилися катастрофами на комплексній електронній тренажерній системіАн-24. Розроблена методика навчання курсантів-пілотів ведення радіообміну в процесі льотної експлуатації повітряних суден на міжнародних авіалініях (організаційна структура, мета, завдання, принципи, зміст, методи, форми організації та інші компоненти). Доведено, що застосування цієї методики навчання сприяє покращенню якості підготовки майбутніх пілотів. |

 |
|

|  |
| --- |
| **1.** Проблема експлуатації повітряних суден з веденням радіообміну на міжнародних авіалініях має особливе значення для неангломовних країн. Стандартна фразеологія ведення радіообміну англійською мовою не забезпечує в достатній мірі радіообмін в екстремальних умовах польоту, коли діяльність і радіообмін відбуваються в умовах високого емоціогенного поля, зумовленого складністю побудови реального образа польоту, необхідного для прийняття рішення в умовах ліміту і дефіциту часу.В екстремальних умовах діяльності у пілотів неангломовних країн виникає затримка при передачі повідомлень англійською мовою, сповільненість в зчитуванні інформації приладів, аж до ступорозного стану, що таким чином призводить до авіаційних пригод (60-65% аварій і пригод відбувається з цієї причини).Незважаючи на широкий пошук шляхів вирішення проблеми по різним аспектам людського фактору вона з кожним днем стає більш актуальною.В той же час, встановлено, що число педагогічних досліджень з проблеми підготовки льотного складу до польотів на міжнародних повітряних трасах складає всього 1,5-2% від загальної кількості дослідження проблеми.Психолого-педагогічна проблема, як свідчить аналіз підготовки льотного складу до польотів на міжнародних повітряних трасах, полягає, головним чином, у відсутності науково обґрунтованої методики навчання курсантів-пілотів веденню радіообміну в процесі льотної експлуатації повітряних суден на міжнародних авіалініях в екстремальних умовах польоту (відмови пілотажно-навігаційних приладів і систем літака, заходження на посадку на незнайомому аеродромі в різних клімато-географічних зонах земної поверхні, а також польоти з передумовами до авіаційних пригод і які закінчилися катастрофами).**2.** Науково обґрунтована і розроблена методика навчання курсантів-пілотів веденню радіообміну в процесі льотної експлуатації повітряних суден на міжнародних авіалініях в екстремальних умовах польоту включає основні педагогічні компоненти навчально-виховного процесу. Методика визначає структуру професійної підготовки курсантів-пілотів по таким етапам: перед-польотна підготовка; моделювання реальних міжнародних польотів з відмовами пілотажно-навігаційних приладів і систем літака, із заходженням на посадку на незнайомому аеродромі в різних клімато-географічних зонах земної поверхні, а також польотів з передумовами до авіаційних пригод і які закінчилися катастрофами на комплексній електронній тренажерній системі Ан-24; аналіз польотів.Основними компонентами методики навчання є: мета, завдання, зміст, принципи, методи, форми, засоби, критерії та методи оцінювання.Кількість годин з вивчення англійської мови розподіляється по таких етапах: аудиторна підготовка – 436 годин, передпольотна підготовка – 62 години, моделювання польотів на комплексній електронній тренажерній системіАн-24 – 60 годин. Всього 558 навчальних годин.**3.** Експертне оцінювання ефективності методики навчання курсантів-пілотів веденню радіообміну в процесі льотної експлуатації повітряних суден на міжнародних авіалініях в екстремальних умовах польоту показала більш високий рівень надійності курсантів-пілотів під час виконання реальних міжнародних польотів в екстремальних умовах діяльності у порівнянні з традиційною формою навчання.Після педагогічного експерименту контрольна група цілком поступається експериментальній групі по показникам надійності ведення радіообміну англійською мовою. Так, в контрольній групі при відмовах пілотажно-навігаційних приладів і систем літака середній показник () складає 3,8. В експериментальній групі він складає 9,8. Після педагогічного експерименту у курсантів-пілотів експериментальної групи спостерігається тенденція значного покращення і підвищення якості ведення радіообміну англійською мовою при моделюванні польотів в екстремальних умовах. З чотирьох рівнів відмов пілотажно-навігаційних приладів і систем літака за психологічною класифікацією курсанти-пілоти безпомилково і правильно застосовували знання, навички і вміння з англійської мови, що забезпечило правильність пілотування літака в межах керівних документів.**4.** Показники точності дотримування пілотажних параметрів у курсантів-пілотів експериментальної групи після педагогічного експерименту достовірно вище, чим до експерименту. Різниці в показниках сягають достовірних величин: t = 4,5; Р<0,05. В контрольній групі середній показник практично не змінився. Різниці в показниках достовірності величин не досягають. Тільки два курсанта-пілота контрольної групи посадили літак. Решта або відмовлялись літати, або закінчували політ "катастрофою".**5.** Результати виміру психофізіологічної напруженості при моделюванні реальних міжнародних польотів в екстремальних умовах показали, що рівень реакцій організму у курсантів-пілотів експериментальної групи знаходився в зоні оптимальної працездатності, а в контрольній групі мав граничні значення – у зоні зниження працездатності.**6.** Експериментальне оцінювання методики навчання курсантів-пілотів веденню радіообміну в процесі льотної експлуатації повітряних суден на міжнародних авіалініях з відмовами пілотажно-навігаційних приладів і систем літака, із заходженням на посадку на незнайомому аеродромі в різних клімато-географічних зонах земної поверхні, а також польотів з передумовами до авіаційних пригод і які закінчилися катастрофами демонструє її високу ефективність у підготовці майбутніх пілотів та рівень професійної надійності знань, навичок і вмінь.Проведений аналіз результатів педагогічного експерименту дозволив зробити висновок, що така методика навчання є ефективною і може використовуватися в процесі навчання курсантів-пілотів льотної експлуатації повітряних суден з веденням радіообміну на міжнародних авіалініях в екстремальних умовах діяльності в льотних навчальних закладах.**7.**Дане дисертаційне дослідження не вирішує всіх проблем, що стосуються психолого-педагогічних досліджень для польотів на міжнародних авіалініях. На наш погляд, одним із напрямків є дослідження в галузі підготовки комбінованих (міжнародних) екіпажів. Особливу проблему становить підготовка диспетчерського складу для України та інших країн СНД щодо управління польотами на міжнародних повітряних трасах.При моделюванні польотів ХХІ століття з високим ступенем візуалізації польоту актуальною є проблема заходу на посадку в екстремальних умовах за візуальними орієнтирами (діалог "диспетчер управління повітряним рухом – екіпаж повітряного судна"). |

 |