

КОМПОНЕНТНА СТРУКТУРА ГОТОВНОСТІ МАЙБУТНІХ АВІАЦІЙНИХ ІНЖЕНЕРІВ-МЕХАНІКІВ ДО ПРОФЕСІЙНОЇ КОМУНІКАЦІЇ

COMPONENT STRUCTURE OF AIRCRAFT MAINTENANCE ENGINEERS' READINESS FOR PROFESSIONAL COMMUNICATION

У статті розглядається компонентна структура готовності майбутніх інженерів-механіків до професійної комунікації. Акцентована увага на потребі в підвищенні якості підготовки авіаційних інженерів до оволодіння комунікативною компетентністю в контексті безпеки польотів. Аналіз поняття «професійна комунікація» та її структури, особливостей професійної комунікації інженерів-механіків, поглядів дослідників щодо компонентів готовності до професійної комунікації дав змогу виокремити взаємозалежні компоненти готовності майбутніх авіаційних інженерів-механіків до професійної комунікації: мотиваційно-ціннісний, когнітивно-праксеологічний, рефлексивно-корегувальний. Мотиваційно-ціннісний характеризує сформованість ціннісних орієнтацій, стійкої мотиваційної сфери майбутніх авіаційних інженерів-механіків до професійної комунікації. Когнітивно-праксеологічний охоплює знання й уміння професійної комунікації. До зазначених знань ми включимо знання про авіаційний дискурс, знання фахової термінології та професійної мови, знання комунікативних стратегій для ефектвної комунікації. Серед комунікативних умінь майбутніх авіаційних інженерів-механіків ми виокремлюємо перцептивні, інтерактивні, комунікативні тощо. Рефлексивно-корегувальний компонент досліджуваної готовності включає сформованість потреб до самоаналізу професійної комунікації, прагнення до подолання лінгвістичних бар'єрів, здатності до самоосвіти й самовдосконалення в оволодінні рідною та іноземними мовами. Включення мотиваційно-ціннісного, когнітивно-праксеологічного й рефлексивно-корегувального компонентів до підготовки майбутніх авіаційних інженерів-механіків до професійної комунікації у їх взаємозв'язку і взаємозалежності сприятиме цілеспрямованій роботі з підготовки студентів до виконання професійної діяльності в стандартних і нестандартних ситуаціях.

Ключові слова: готовність до професійної комунікації, професійна діяльність, професійна комунікація, майбутні інженери-механіки, авіаційні фахівці.

The article reveals the component structure of future aviation maintenance engineers' readiness for professional communication. The emphasis is placed on the need to improve the quality of aviation maintenance engineers' training in order to master communicative competence in the context of flight safety. The analysis of the concept 'professional communication' and its structure, features of professional communication of aviation maintenance engineers, views of researchers on the components of readiness for professional communication allowed to define the interdependent components of the defined readiness, namely: motivational-axiological, cognitive-praxeological, reflexive-corrective. The motivational-axiological component characterizes the formation of value orientations, a stable motivational sphere of future aviation maintenance engineers to professional communication. The cognitive-praxeological component comprises knowledge and skills of professional communication. The knowledge element includes knowledge of aviation discourse, knowledge of professional terminology and professional language, knowledge of communication strategies for effective communication. Among the communication skills with adaptation to the activities of future aviation maintenance engineers, we distinguish the following: perceptual, interactive, communicative, and others. The reflexive-corrective component includes the formation of the need for self-analysis of professional communication, the desire to overcome linguistic barriers, the ability to self-education and self-improvement in mastering native and foreign languages. The inclusion of motivational-axiological, cognitive-praxeological and reflexive-corrective components in the preparation of future aviation maintenance engineers for professional communication in their relationship and interdependence will contribute to the purposeful training of students to perform professional activities in standard and non-standard situations.

Key words: readiness for professional communication, professional activity, professional communication, future aviation maintenance engineers, aviation specialists.

УДК 378.14

DOI <https://doi.org/10.32843/2663-6085/2020/30-1.18>

Мазуренко Ю.А.,

аспірант кафедри професійної педагогіки та соціально-гуманітарних наук
Львівської академії
Національного авіаційного університету

Постановка проблеми в загальному вигляді.

Інтеграція України у світовий освітній простір, підвищені вимоги до авіаційних фахівців, глобалізація й технологізація ставлять перед ЗВО завдання з переосмислення системи підготовки та спрямованості її на задоволення потреб роботодавців. В умовах інтерналізації авіаційного простору важливість сформованості комунікативної компетенції в професійній діяльності фахівця зумовлена фактором безпеки польотів. Вищі авіаційні навчальні заклади, що готують авіаційних інженерів-механіків, відповідальні за рівень підготовки з професійної комунікації, зокрема за її іншомовний складник.

Зміст навчання іноземної мови майбутніх інженерів-механіків має забезпечити досягнення головної мети – навчити студентів спілкування іноземною мовою на повсякденні, академічні та професійні теми. Водночас оволодіння професійною комунікацією передбачає широкий спектр знань, умінь, здібностей для спілкування представників професійної групи в ситуації, яка пов'язана з безпосереднім виконанням ними професійних чи службових обов'язків. Завданнями комунікативної діяльності іноземною мовою інженерами обслуговування повітряних суден є організація технічного обслуговування й тестування авіаційного й

радіоелектронного обладнання повітряних суден, їх інспекторського огляду, ведення технічної документації та підготовки матеріалів для звітності, отримання роботи в міжнародних компаніях авіаційного спрямування, проходження стажування за кордоном, інтенсифікація професійної взаємодії із зарубіжними колегами тощо. Тому знання іноземної мови набуває економічної цінності й розглядається як обов'язковий компонент професійної підготовки майбутніх інженерів авіаційної галузі. Для ефективної підготовки майбутніх інженерів-механіків важливо проаналізувати компонентну структуру готовності до професійної комунікації, що дасть можливість підібрати форми, методи та прийоми для їх розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Проблема підготовки авіаційних фахівців до професійної комунікації була об'єктом дослідницької уваги О. Васюкович, Є. Кмити, О. Ковтун, О. Москаленко, Г. Пухальської, С. Тимченко, І. Файнман та ін. Проблемам професійної підготовки майбутніх інженерів в авіації присвятили праці такі дослідники, як Л. Барановська, Н. Глушаниця, О. Гнатюк, А. Кокарєва, Е. Лузік, О. Каверіна, Л. Конопляник, О. Панченко та ін.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Питання виокремлення компонентної структури готовності майбутніх авіаційних інженерів-механіків до професійної комунікації не було предметом наукового пошуку.

Мета статті – виокремити й обґрунтувати компонентну структуру готовності майбутніх авіаційних інженерів-механіків до професійної комунікації.

Виклад основного матеріалу. Готовність до професійної комунікації та використання іноземної мови майбутніх авіаційних та інженерних кадрів була предметом дослідження О. Каверіної [6], Л. Конопляник [8], О. Москаленко [9]. О. Каверіна, вивчаючи вплив інтегративного підходу до формування готовності студентів вищих технічних навчальних закладів до професійної комунікації, тлумачить поняття «готовність студентів вищих технічних навчальних закладів до професійної комунікації» як складне соціально-психологічне утворення, що тісно пов'язане з процесом професійної підготовки майбутніх інженерів і відображає рівень сформованості їхніх інтегративних знань, умінь і навичок, практичної здатності здійснювати професійно-комунікативну діяльність на основі інтегративного підходу до вищої технічної освіти [6, с. 16]. Дослідниця виокремлює такі компоненти досліджуваної готовності: інтегративно-когнітивний (набуття лінгвістичної, соціокультурної і професійної комунікативної компетенцій), мотиваційний (формування комплексу соціально важливих мотивів, пробудження в майбутніх інженерів інтересу до інтегрованих гуманітарних знань, спрямо-

ваних на професійну діяльність), особистісний (формування в майбутніх інженерів інтегрованих професійно важливих якостей), інтегративно-операційний (удосконалення вмінь, необхідних для використання інтегрованих знань, умінь, навичок у сфері професійної діяльності) [6, с. 16–17].

На підставі аналізу різних дефініцій поняття «готовність» О. Москаленко [9] запропоновано авторське тлумачення поняття «готовність до ведення професійної комунікації англійською мовою в особливих умовах» як динамічної та стійкої характеристики, сформованої в процесі взаємодії всіх структурних елементів педагогічної системи підготовки курсантів вищих льотних навчальних закладів до професійної комунікації в особливих умовах, що передбачає ведення конструктивного діалогу англійською мовою. Дослідницею схарактеризовано компоненти готовності пілотів і диспетчерів до професійної комунікації в особливих умовах, а саме: мотиваційний, професійно-змістовий, психофізіологічний і рефлексивно-корегувальний.

Л. Конопляник [8] у дослідженні готовності майбутніх інженерів авіаційної галузі до використання іноземної мови в професійній діяльності виокремлює такі компоненти: мотиваційно-ціннісний, вольовий, змістово-діяльнісний, особистісно-творчий, оцінювальний. Мотиваційно-ціннісний передбачає наявність сукупності професійно-значущих мотивів і цінностей. Змістово-діяльнісний включає базові та ключові соціально-професійні компетенції. Особистісно-творчий охоплює професійні якості, що забезпечують відтворення в процесі професійної діяльності інтегрованих професійних умінь. Оцінювальний передбачає здатність до самостійності в прийнятті оптимальних рішень і рефлексію.

Аналіз поняття «професійна комунікація» та її структури, особливостей професійної комунікації інженерів-механіків, поглядів дослідників щодо компонентів готовності до професійної комунікації дав змогу виокремити взаємозалежні компоненти готовності майбутніх авіаційних інженерів-механіків до професійної комунікації: мотиваційно-ціннісний, когнітивно-праксеологічний, рефлексивно-корегувальний.

Мотиваційно-ціннісний характеризує сформованість ціннісних орієнтацій, стійкої мотиваційної сфери майбутніх авіаційних інженерів-механіків до професійної комунікації. Рушійна сила мотиваційного є основою для оволодіння знаннями, засвоєння їх на практиці та здійснення самоаналізу в майбутньому.

За визначенням С. Гончаренка, мотивація – це система мотивів або стимулів, яка спонукає людину до конкретних форм діяльності або поведінки. Дослідники (О. Гриджук, А. Маркова) уважають, що ефективність навчання залежить

від мотивації навчання, оскільки саме формування в учнів позитивної, стійкої мотивації спонукає до наполегливої та систематичної роботи. У мовленнєвій діяльності, на думку О. Гриджук [3], мотивація і професійна діяльність є основними чинниками, під впливом яких відбувається процес становлення мовної особистості майбутнього фахівця. Мотивація та діяльність є взаємозалежними й впливають одна на одну. Розуміння потреб, вироблення відповідних норм поведінки є визначальними у виборі сфери діяльності.

Дослідниці комунікативної компетентності авіаційних фахівців Л. Зеленська, С. Тимченко [5] наголошують, що мотиваційний компонент наявний у навчальній діяльності, оскільки її успішність можлива лише за умови позитивного ставлення студентів до навчання, наявності пізнавального інтересу, потреби в здобутті знань. І. Демченко [4] також підкреслює важливість наявності позитивної мотивації в майбутніх авіаційних фахівців, яка сприяє формуванню професійної комунікації, забезпеченню комунікативних потреб у різних сферах спілкування: науковій, соціально-культурній, суспільно-політичній і побутовій.

О. Москаленко зауважує, що до змісту мотиваційного компоненту входять професійно значущі мотиви, установки й цінності, цей компонент спрямовує навчальний процес на формування потреби в отриманні знань, навичок і вмінь; розвиває інтерес до майбутньої професії; спонукає до розв'язання додаткових професійних завдань, що не входять до навчальної програми, але опосередковано впливають на майбутню професійну діяльність; розширює кругозір, сприяючи вдосконаленню, саморозвиткові й самоактуалізації особистості [9, с. 240].

Когнітивно-праксеологічний компонент характеризується сформованістю знань і вмінь професійного спілкування. Л. Барановська [1] обґрунтувала зміст навчання студентів професійного спілкування, компонентами якого, на її думку, є сукупність таких знань: знання про спілкування як про психологічну взаємодію людей у процесі спільної діяльності; знання з професійної мови, які допомагають виявляти особливості взаємодії людей на вербально-рольовому рівні; знання з матеріалізації процесів фахового спілкування, які засвоюються під час занять із професійно орієнтованих і спеціальних дисциплін.

Важливим складником змістового компоненту готовності майбутніх інженерів-механіків до професійної комунікації є знання фахової термінології, що виявляється в нормативному використанні термінів в усному та писемному професійному мовленні. Ми погоджуємося з думкою О. Гриджук [3], що навчання фахової лексики забезпечує розуміння студентами системної організації термінової лексики, що дасть змогу ефективно вико-

ристовувати набуті знання в майбутній діяльності. Засвоєні студентами термінологічні знання стануть теоретичним підґрунтям для умотивованого використання фахової лексики в професійному дискурсі. Отже, до знань професійної комунікації ми включаємо знання про авіаційний дискурс, знання фахової термінології та професійної мови, знання комунікативних стратегій для ефективної комунікації.

Комунікативні вміння авіаційних фахівців були предметом вивчення низки дослідників (А. Дранко, О. Ковтун, О. Москаленко, Г. Пухальська, С. Тимченко). О. Ковтун під професійномовленнєвими вміннями авіаційних операторів розуміє «здатність авіаційного оператора до ефективної рецептивної та продуктивної мовленнєвої діяльності, пов'язаної з реалізацією функцій професійно-мовленнєвої комунікації та спілкування» [7, с. 191]. Учена вважає, що ці вміння охоплюють як традиційні мовленнєві вміння (читати, слухати, говорити, писати), так і вміння, пов'язані з використанням інфокомунікативних технологій. Ці вміння, на думку О. Ковтун, охоплюють три групи: уміння приймати, передавати та обробляти інформацію. Уміння прийому інформації: уміння слухати при виключно голосовому чи безпосередньому спілкуванні; уміння з паперових і електронних носіїв. Уміння передачі інформації: уміння говорити: уміння швидко і правильно орієнтуватися в умовах спілкування; уміння планувати своє мовлення відповідно до мовленнєвого наміру й умов спілкування; уміння добирати адекватні засоби для подачі змісту; уміння забезпечити зворотний зв'язок (уточнювати, перепитувати, перевіряти, підтверджувати чи з'ясувати інформацію); уміння передавати числову інформацію; уміння писати: уміння передати на письмі літерну, числову й графічну інформацію; уміння оформити відповідну документацію; уміння зв'язного писемного мовлення. Уміння обробки інформації: уміння обробляти сприйняту на слух інформацію; уміння шукати інформацію в бортовій довідковій літературі.

Нам імпонує підхід до визначення комунікативних умінь дослідниці С. Тимченко [5], яка тлумачить їх як складну систему усвідомлюваних мовленнєвих дій, які базовані на теоретичній і практичній підготовленості, що дає змогу продуктивно застосовувати способи й прийоми професійного спілкування в нових умовах відповідно до поставленої мети.

Дослідниця Г. Пухальська [10], вивчаючи проблему формування комунікативної компетентності авіаційних фахівців (майбутніх пілотів), фокусує увагу на формуванні таких груп умінь: 1) перцептивних (знання теорії соціальної перцепції; володіння навичками активного слухання: підтримка, перефразовування, резюмування; уміння адек-

ватно сприймати групові процеси, себе й партнера в міжособистісній взаємодії; швидко і правильно орієнтуватися в ситуації й умовах спілкування загалом; точно й адекватно сприймати фізичні, емоційні та поведінкові, рольові характеристики партнера (екіпажу) і моделювати його особистість; точно уявляти цілі, мотиви, установки партнера; побачити себе очима партнера; прогнозувати і сприймати ставлення до себе іншого); 2) інтерактивних (уміння аналізувати прийняття взаємодії; поводитися в проблемних і конфліктних ситуаціях (розуміння рішення); знання теорії взаємодії людей; уміння виконувати й розподіляти обов'язки, функції, ролі, завдання адекватно ситуації взаємодії; поводитися в проблемних і конфліктних ситуаціях (розуміння природи суперечностей і формування конструктивного погляду на конфлікт; аналізувати ситуації та причини їх виникнення; прогнозування й керування конфліктами: надавати конструктивної форми суперечностям чи передбачати, усувати негативні наслідки і брати позитивні можливості з конфліктів); обирати адекватні способи взаємодії з членами екіпажу, реалізовувати їх, коригувати взаємодію); 3) комунікативних (уміння використовувати вербальні та невербальні засоби спілкування; уміння встановлювати й підтримувати психологічний контакт; урахувати особливості об'єкта комунікативного впливу; будувати логічне, аргументоване, емоційно-образне повідомлення; вибирати адекватні способи передачі інформації; забезпечувати й урахувати відповідну інформацію членів екіпажу та здійснювати корекцію своїх повідомлень); 4) інших (знання етикету, етнокультурних норм, еталонів і стандартів спілкування, стереотипів поведінки та професійної діяльності; уміння самопрезентації; уміння саморегуляції в процесі міжособистісної взаємодії). Нам імпонує підхід дослідниці, тож ми визначаємо зазначені чотири групи комунікативних умінь з адаптацією до діяльності майбутніх авіаційних інженерів-механіків.

Рефлексивно-корегувальний компонент досліджуваної готовності включає сформованість потреби в самоаналізі професійної комунікації, прагнення до подолання лінгвістичних бар'єрів, здатності до самоосвіти й самовдосконалення в оволодінні рідною та іноземними мовами. Рефлексивно-корегувальний компонент, на думку О. Москаленко [9], передбачає розкриття сутності феномена рефлексії, здійснення контролю навчальної діяльності, корегування змісту навчального матеріалу, аналіз результатів професійної підготовки, оцінювання власної поведінки за допомогою самоконтролю, самоорганізації та самовизначення.

Самоаналіз професійної комунікації майбутніми інженерами-механіками допомагає виявити власні недоліки та прогалини в підготовці, що допоможе спрямувати зусилля в цей напрям.

Прагнення до подолання комунікативних бар'єрів, що є психологічними перешкодами в процесі передачі інформації, необхідне для ефективного оволодіння комунікативними стратегіями взаємодії. Здатність до безперервної самоосвіти та самовдосконалення є важливим елементом рефлексивно-корегувального компоненту. На думку дослідниці Л. Герасименко [2], самоосвіта в льотному навчальному закладі виконує низку важливих завдань, серед яких – вивчення матеріалу дисциплін, самоаналіз себе як особистості й розуміння потреби у формуванні професійних якостей, самостійне оволодіння реальними професійними навичками в умовах, наближених до реальних за допомогою комп'ютерних програм.

Висновки. Отже, включення мотиваційно-ціннісного, когнітивно-праксеологічного та рефлексивно-корегувального компонентів до підготовки майбутніх авіаційних інженерів-механіків до професійної комунікації в їх взаємозв'язку і взаємозалежності сприятиме цілеспрямованій роботі з підготовки студентів до виконання професійної діяльності в стандартних і нестандартних ситуаціях. Ці компоненти готовності є об'єктивно необхідними для обґрунтування та подальшої розробки педагогічної системи професійної підготовки майбутніх авіаційних інженерів-механіків до професійної комунікації, а саме визначення організаційно-методичного забезпечення (форми, методи, прийоми, засоби, зміст підготовки), діагностичного інструментарію, критеріїв і показників досліджуваної готовності, рівнів сформованості.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Барановська Л.В. Теоретико-методичні основи навчання професійного спілкування студентів вищого аграрного навчального закладу : автореф. дис. ... докт. пед. наук : 13.00.04. Київ, 2005. 46 с.
2. Герасименко Л. С. Мотивація до самоосвіти майбутніх авіаційних фахівців у процесі професійної підготовки. *Науковий вісник льотної академії. Серія «Педагогічні науки»*. 2017. Вип. 1. С. 48–53.
3. Гриджук О.Є. Теоретико-методичні засади формування мовно-комунікативної компетентності майбутніх фахівців лісотехнічних спеціальностей: автореф. дис. ... докт. пед. наук :13.00.02 / Херсон. держ. ун-т. Херсон, 2018. 45 с.
4. Демченко І.В. Формування мотивації іноземців – майбутніх фахівців авіаційної галузі до професійної комунікації : дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04 / Льотна академія Національного авіаційного університету. Кропивницький, 2020. 399 с.
5. Зеленська Л.М., Тимченко С.В. Формування мотивації до іншомовного спілкування як запорука професійного успіху майбутніх диспетчерів управління повітряним рухом. *Науковий вісник Льотної академії. Серія «Педагогічні науки»*. 2019. Вип. 5. С. 116–119.
6. Каверіна О.Г. Інтегративний підхід до формування готовності студентів вищих технічних навчаль-

них закладів до професійної комунікації : автореф. дис. ... докт. пед. наук : 13.00.04 / Інститут педагогічної освіти і освіти дорослих Національної академії педагогічних наук України. Київ, 2010. 46 с.

7. Ковтун О.В. Теоретико-методологічні засади формування професійного мовлення у майбутніх фахівців авіаційної галузі : дис. ... докт. пед. наук : 13.00.02, 13.00.04 / Держ. закл. «Південно-укр. нац. пед. ун-т ім. К.Д. Ушинського». Одеса, 2013. 533 с.

8. Конопляник Л.М. Формування готовності майбутніх інженерів авіаційної галузі до використання

іноземної мови у професійній діяльності : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04 / Національний авіаційний університет. Київ, 2011. 21 с.

9. Москаленко О.І. Теоретичні і методичні засади підготовки курсантів вищих льотних навчальних закладів до професійної комунікації в особливих умовах : автореф. дис. ... докт. пед. наук. Хмельницький, 2017. 41 с.

10. Пухальська Г.А. Проблема формування комунікативної компетентності в майбутніх пілотів цивільної авіації. *Теоретичні питання культури, освіти та виховання*. 2010. № 42. С. 173–177.