

СУТНІСТЬ ТА СТРУКТУРА ГОТОВНОСТІ МАЙБУТНІХ ПІЛОТІВ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ ДО ВЗАЄМОДІЇ У ВИРОБНИЧО-ТЕХНОЛОГІЧНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ

THE ESSENCE AND STRUCTURE OF THE READINESS OF FUTURE CIVIL AVIATION PILOTS FOR INTERACTION IN PRODUCTION AND TECHNOLOGICAL ACTIVITIES

У статті проведено аналіз проблеми формування готовності майбутніх пілотів цивільної авіації до взаємодії у виробничо-технологічній діяльності та розглянуто сутність, компоненти, рівні та критерії оцінювання такої готовності майбутніх пілотів. Зазначено, що актуальність дослідження визначається недостатнім рівнем науково-теоретичного розроблення проблеми формування готовності до взаємодії майбутніх пілотів під час наземної підготовки в авіаційному ЗВО.

Констатовано, що до структури професійної взаємодії пілотів ЦА входять такі компоненти: мета та предмет спілкування, міжособистісні контакти, способи спілкування (вербальні, невербальні, апаратні сигнали), зворотний зв'язок у спілкуванні (вербальні і невербальні сигнали) тощо.

Схарактеризовано спільну діяльність авіаційних фахівців, де предметом спільної діяльності фахівців є мотивація та взаємний інтерес, зв'язки, відносини, сумісні рішення, спільні переживання, вирішення професійних завдань; способи їх спільної діяльності (практичні професійні дії, спілкування); зворотний зв'язок (під час взаєморозуміння, виконання загальних дій, погодженість дій тощо).

Визначено, що готовність до такої взаємодії – це вияв індивідуально-особистісних якостей пілотів, що ефективно забезпечують процес взаємодії, який зумовлений характером їх виробничо-технологічної діяльності в авіаційній компанії у процесі підготовки до польоту та технічному обслуговуванні повітряного судна.

Компонентами такої готовності, згідно проведеного опитування експертів, виступають: мотиваційно-цільовий, когнітивний, операціональний і емоційно-вольовий тощо. Наведено структуру готовності до взаємодії у виробничо-технологічній діяльності та її основні компоненти, визначено критерії та рівні такої готовності.

Ключові слова: професійна підготовка, майбутні пілоти, готовність до взаємодії у

виробничо-технологічній діяльності, компоненти готовності до взаємодії.

The article analyzes the problem of forming the readiness of future civil aviation pilots to interact in production and technological activities and considers the essence, components, levels and criteria for evaluating such readiness of future pilots. It is noted that the relevance of the study is determined by the insufficient level of scientific and theoretical development of the problem of formation of readiness for interaction of future pilots during ground training at the aviation training center. It was established that the structure of professional interaction of CA pilots includes the following components: the purpose and object of communication, interpersonal contacts, methods of communication, feedback in communication. The joint activity of aviation specialists is characterized, where the subject of joint activity of specialists is motivation and mutual interest, connections, relations, compatible solutions, joint experiences, solving professional tasks; methods of their joint activity (practical professional actions, communication); feedback. It was determined that the readiness for such interaction is a manifestation of the individual and personal qualities of the pilots, which effectively ensure the process of interaction, which is determined by the nature of their production and technological activity in the aviation company in the process of preparing for the flight and maintaining the aircraft. The components of such readiness, according to a survey of experts, are: motivational-targeted, cognitive, operational and emotional-volitional. The structure of readiness for interaction in production and technological activity and its main components are given, the criteria and levels of such readiness are defined.

Key words: professional training, future pilots, readiness for interaction in production and technological activity, components of readiness for interaction.

УДК 378.2

DOI <https://doi.org/10.32782/2663-6085/2024/69.1.33>

Керницька Л.І.,

аспірантка кафедри професійної педагогіки та соціально-гуманітарних наук

Льотної академії Національного авіаційного університету

Постановка проблеми у загальному вигляді. В умовах світової фінансово-економічної кризи та агресії проти України авіаційна галузь як стратегічна галузь країни потребує особливої уваги. І особливої актуальності у зв'язку з цим набуває суттєве підвищення вимог до організації професійної діяльності авіаційних фахівців, їх фахових та особистісних якостей. Тому державою перед ЗВО авіаційного профілю поставлене завдання – модернізувати зміст, технології, методи та форми навчання курсантів, формувати якості, що необхідні для їх майбутньої успішної професійної діяльності на авіапідприємствах України.

Науковець Т. Плачинда наголошує, що євроінтеграційний напрям освіти вимагає забезпечення

якості освітніх послуг під час професійної підготовки майбутніх фахівців, зробивши освітні послуги більш привабливими та поліпшивши їх шляхом змістового вдосконалення [5]. Отже, у сучасних умовах майбутні пілоти Цивільної авіації (ЦА) повинні володіти компетентностями, професійними якостями та особистісними утвореннями, що дозволять успішно реалізовувати свої мотиви та творчий потенціал у практичній діяльності в авіаційних компаніях України та світу.

На думку науковців-фахівців авіаційної галузі (С. Неділько, Л. Барановська, Г. Лещенко) найбільш складні проблеми сьогодення це підвищення якості професійної підготовки, розробка інноваційних технологій навчання курсантів та

студентів, формування готовності до фахової діяльності, взаємодії в екіпажах, у процесі комунікації між суб'єктами виробничо-технологічної діяльності тощо.

Ознайомлення з практичним досвідом педагогічних працівників ЗВО авіаційного профілю (Г. Пухальська, О. Москаленко, П. Онипченко, Р. Невзоров, І. Галімска та ін.) дало змогу виявити низку суперечностей нинішньої професійної освіти майбутніх пілотів цивільної авіації та недоліки їх професійної підготовки, що зазначено нами у попередніх публікаціях. Таким чином, актуальність визначеної проблематики нашого дослідження визначається:

– недостатнім рівнем науково-теоретичного розроблення проблеми формування готовності до взаємодії майбутніх пілотів під час наземної підготовки в авіаційному ЗВО;

– потребою авіаційної практики у науково обґрунтованих рекомендаціях щодо формування готовності майбутніх пілотів до взаємодії у процесі виробничо-технологічної діяльності тощо;

– неповною представленістю у керівних документах і методичних матеріалах конкретних та ефективних заходів щодо формування готовності майбутніх пілотів до взаємодії у процесі виробничо-технологічної діяльності.

Аналіз наукових джерел і публікацій.

У працях вітчизняних і закордонних учених наведено філософсько-психологічні питання становлення особистості (В. Сухомлинський, Є. Фромм, Г. Юнг); професійного становлення особистості (В. Моляко, С. Максименко). У вітчизняній педагогіці проблема професійної компетентності розглядається в працях В. Кременя, І. Зязюна, С. Гончаренко, Н. Нічкало та ін.

Український науковець Г. Лещенко слушно зауважує, що набуття майбутніми пілотами знань, умінь, навичок і професійного досвіду спрямоване на вдосконалення їхньої компетентності, сприяє інтелектуальному й культурному розвитку особистості, формуванню здатності будувати власні лінії розвитку тощо [4].

Підготовка майбутніх авіаційних фахівців у ЗВО була предметом досліджень багатьох українських науковців, таких як І. Галімска (формування професійно значущих якостей особистості майбутнього авіаційного фахівця засобами фізичної підготовки), Г. Пухальська (формування комунікативної компетентності майбутніх пілотів цивільної авіації), О. Москаленко (теоретичні й методичні засади підготовки курсантів вищих льотних навчальних закладів до професійної комунікації в особливих умовах), А. Савицька (формування готовності майбутніх військових пілотів до міжнародних миротворчих операцій), Т. Плачинда (теоретичні та методичні засади забезпечення якості професійної підготовки курсантів льотних навчальних

закладів в умовах євроінтеграції), А. Дранко (формування професійної взаємодії майбутніх пілотів цивільної авіації у процесі наземної практичної підготовки) тощо.

Однак, сучасним теорії та методиці професійної освіти не вистачає фундаментальних досліджень з проблеми формування готовності майбутніх пілотів цивільної авіації до взаємодії у виробничо-технологічній діяльності.

Мета статті – провести теоретичний аналіз проблеми формування готовності майбутніх пілотів цивільної авіації, визначити її сутність, компоненти, рівні та критерії оцінювання тощо.

Виклад основного матеріалу. Сьогодні дослідники проблем підготовки авіаційних фахівців пропонують 4-х рівневу систему функціонування екіпажу, а саме:

1. Екіпаж ПС – авіаційно-транспортна система (АТС).

2. Екіпаж ПС – ПС і навколишнє середовище.

3. Екіпаж ПС – навігаційно-пілотажна інформація та інформація про технічний стан ПС.

4. Екіпаж ПС – екіпаж ПС (безпосередня взаємодія в екіпажі) [6].

Згідно ж «Положення про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті», авіаційно-транспортна система – сукупність елементів (суб'єктів) системи, діючих і взаємодіючих для задоволення потреб суспільства в авіаційних роботах та перевезеннях [2]. Суб'єктами АТС є повітряні судна (ПС) з їх екіпажами, авіакомпанії, аеродроми і аеропорти, організації з технічного обслуговування ПС, обслуговування повітряного руху, авіаційна адміністрація та установи з нагляду за безпекою польотів. Отже, сучасному пілоту цивільної авіації, як ніколи раніше, необхідні глибокі теоретичні знання, різнобічні вміння і навички, фізична витривалість, професійні якості, вміння комунікації та взаємодії для ефективної співпраці з іншими фахівцями авіаційної галузі. Така взаємодія екіпажу з іншими суб'єктами виробничо-технологічної діяльності здійснюється практично в усіх рівнях зазначеної системи або залежить від її ефективності та сучасності.

І формування в усіх цих суб'єктах готовності до професійної взаємодії (керівний склад, льотний екіпаж, персонал управління повітряним рухом, інженерно-авіаційна служба, служба забезпечення польотів) стають головною умовою підвищення ефективності усієї льотної діяльності в цілому [3].

На усіх етапах діяльності екіпажів пілоти повинні бути готовими до здійснення професійних функцій, в тому числі і взаємодії. Отже, така готовність, по-перше, є професійно важливою та необхідною, і по друге, професійна взаємодія екіпажу – це складова їх професійного спілкування, впливу

суб'єктів один на одного для виконання льотної діяльності та інших видів діяльності в робочий час.

Підсумовуючи, стисло можемо надати таку характеристику спільній діяльності авіаційних фахівців:

1. Предметом спільної діяльності фахівців тут є мотивація та взаємний інтерес, зв'язки, відносини, сумісні рішення, спільні переживання, постановка і вирішення професійних завдань.

2. Способи їх спільної діяльності – це практичні професійні дії, спілкування, ухвалення рішення тощо.

3. Зворотний зв'язок відбувається у процесі взаєморозуміння, загальних діях, активності, співпереживання, погодженості дій тощо.

Науковець І. Галімска [1] до основних ознак взаємодії авіаційних фахівців відносить: 1) діяльність декількох суб'єктів, значимих один для одного як партнерів у професійній діяльності; 2) узгодженість дій, що визначена у часі та просторі; 3) спільну мету дій, спрямованих на професійне співробітництво; 4) причинно-наслідковий зв'язок між суб'єктами взаємодії; 5) можливість передбачати дії інших суб'єктів.

До структури професійної взаємодії пілотів ЦА можна віднести такі компоненти: мету спілкування, предмет спілкування, міжособистісні контакти, способи спілкування (вербальні, невербальні, апаратні сигнали), зворотний зв'язок в спілкуванні (вербальні і невербальні сигнали розуміння – нерозуміння, ухвалення – неприйняття, згода – незгода) тощо [2].

Отже, взаємодія відбувається в організації взаємних дій, спрямованих на реалізацію спільної професійної діяльності, досягнення конкретної спільної мети. А готовність до такої взаємодії – це вияв індивідуально-особистісних якостей пілотів, що ефективно забезпечують процес взаємодії, який зумовлений характером їх виробничо-технологічної діяльності в авіаційній компанії у процесі підготовки до польоту та технічному обслуговуванні повітряного судна.

Компонентами такої готовності, згідно проведеного нами опитування експертів (15 осіб), виступають: мотиваційно-цільовий, когнітивний, операціональний і емоційно-вольовий тощо.

Мотиваційно-цільовий компонент готовності відображає основні мотиви взаємодії при розв'язанні професійних завдань під час виробничо-технологічної діяльності. Когнітивний компонент готовності до взаємодії включає знання про сутність, зміст, етапи взаємодії при здійсненні виробничо-технологічних операцій під час реалізації професійних функцій. Операціональний компонент готовності відображає основні умінні та навички взаємодії під час здійснення виробничо-технологічних операцій разом з наземними службами. Емоційно-вольовий компонент готовності

відображає наявну емоційно-вольову здатність щодо подолання труднощів у складних ситуаціях, що дозволить оптимально взаємодіяти під час професійної діяльності.

Визначено критерії сформованості соціально-правової компетентності майбутніх офіцерів НГУ: мотиваційний критерій, пізнавальний критерій, операціональний критерій, емоційно-вольовий критерій тощо. Виходячи з визначених критеріїв, нами виділено три рівні готовності майбутніх пілотів до взаємодії – високий, середній, низький тощо.

Високий рівень характеризується глибокими соціально значущими мотивами, станом задоволеності обраною професією; високим рівнем знань з проблем взаємодії у процесі виробничо-технологічної діяльності; різнобічними і міцними вміннями та навичками щодо спілкування та взаємодії; високою якістю засвоєння програм тренінгів спілкування; проявом емоційної врівноваженості та впевненості в процесі виробничо-технологічної діяльності в різноманітних умовах; об'єктивною самооцінкою рівня своєї готовності до взаємодії у професійних ситуаціях.

Середній рівень характеризується достатньо розвиненими мотивами, переважним станом задоволеності професією; знаннями, що дозволяють взаємодіяти у типових ситуаціях; наявністю достатніх умінь та навичок щодо спілкування та взаємодії; середньою якістю засвоєння програм тренінгів спілкування; проявом неповної емоційної врівноваженості та впевненості в процесі виробничо-технологічної діяльності в різноманітних умовах; не зовсім об'єктивною самооцінкою рівня своєї готовності до взаємодії у професійних ситуаціях виробничо-технологічної діяльності.

Низький рівень характеризується нерозвинутими мотивами щодо опанування професії пілота ЦА, станом неповного задоволення обраною професією; наявністю обмеженого обсягу знань щодо спілкування та взаємодії; наявністю недостатніх умінь та навичок щодо спілкування та взаємодії; низькою якістю засвоєння програм тренінгів спілкування; частим проявом емоційної неврівноваженості, наявністю невпевненості у процесі виробничо-технологічної діяльності в різноманітних умовах; відсутністю об'єктивної самооцінки рівня своєї готовності до взаємодії у професійних ситуаціях виробничо-технологічної діяльності.

Висновки та перспективи подальших досліджень. У статті проведено теоретичний аналіз проблеми формування готовності майбутніх пілотів цивільної авіації до взаємодії у виробничо-технологічній діяльності та розглянуто сутність такої готовності майбутніх пілотів. Компонентами такої готовності виступають мотиваційно-цільовий, когнітивний, операціональний і емоційно-вольовий компоненти. Розглянуто сутність, компоненти,

рівні та критерії оцінювання такої готовності майбутніх пілотів.

Визначено, що готовність до такої взаємодії – це вияв індивідуально-особистісних якостей пілотів, що ефективно забезпечують процес взаємодії, який зумовлений характером їх виробничо-технологічної діяльності в авіаційній компанії у процесі підготовки до польоту та технічному обслуговуванні повітряного судна. Компонентами такої готовності, згідно проведеного опитування експертів, виступають: мотиваційно-цільовий, когнітивний, операціональний і емоційно-вольовий тощо. Наведено структуру готовності до взаємодії у виробничо-технологічній діяльності та її основні компоненти, визначено критерії та рівні такої готовності.

У подальшому планується підбір діагностичних інструментів та методів визначення рівнів сформованості готовності майбутніх пілотів до взаємодії під час професійної підготовки у ЗВО.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Галімська І.І. Готовність майбутнього авіафахівця до здійснення професійної діяльності. *Вісник*

Черкаського університету. Серія «Педагогічні науки». Черкаси, 2015. № 6 (339). С. 113–119.

2. Дранко А.А. Компоненти педагогічної технології навчання курсантів професійної взаємодії в екіпажах цивільної авіації. Матеріали II-ої Міжнародної науково-практичної конференції. Харків: ХПІ, 2016. С. 123–131.

3. Керницький О. М. Педагогічна технологія формування психологічної готовності курсантів-льотчиків до льотної діяльності у вищому закладі військової освіти. *Проблеми інженерно-педагогічної освіти*. 2004. Вип. 7. С. 168–174.

4. Лещенко Г. Формування дослідницької компетентності майбутніх магістрів авіаційного транспорту. *Науковий вісник Льотної академії* : збірник наукових праць. Кропивницький : ЛА НАУ, 2022. Вип. 12. С. 66–72.

5. Плачинда Т. Інтегративний підхід під час професійної підготовки майбутніх фахівців. Людинознавчі студії. Серія : Педагогіка. 2016. Вип. 3. С. 190–198.

6. Пухальська Г.А. Педагогічні умови формування комунікативної компетентності майбутніх пілотів цивільної авіації. *Вісник Національного авіаційного університету*. К.: «НАУ-друк», 2009. Вип. 2. С. 15–18.