

Сюжет данного произведения, написанного прозой, поразительным образом перекликается с поэмой Джанмухаммеда «Тугай Бек», в которой говорится о героическом сражении сераскера (военачальника) Тогай бека с поляками, т. е. описываются те же события, что и в рассматриваемой нами хронике. Из биографии Тогай бека видно, что он принадлежал к одному из четырех племен-карачей (по другим данным он был из племени Аргын), занимал должность коменданта крепости Ферахкерман (Перекоп).

Время в произведении имеет хронологическую последовательность по мусульманскому летоисчислению: в году 1054, первого числа месяца джумади-уль-эввел; тот день был днем праздника; в те счастливые дни; в самое суровое время зимы; в сие благословенное время – а это было начало благодатной весны; в году 1057, первого числа месяца зулькаде; в году 1057, 17-ого дня месяца раби-уль-эввел, в понедельник («выходящий в путь в понедельник вернется с успехом и с покупкой»); было время около полудня; третьим привалом – а это было в пятницу, день отдыха правоверных – была местность Бюйтень; «первая великая победа была одержана 21-го дня месяца раби-уль-ахир в ту пятницу»; «в дни близкой победы хумаюна»; «наутро, в четверг, снялись с этого привала...» и т. д.

В некоторых местах текста Сенаи группировал материал не по хронологии, а по тематике или в соответствии с соображениями придворного этикета: о шведском посольстве ко двору хана и строительстве им колодца в Гезлеве в 1061 / 1651 г. он сообщает перед описанием похода Крым Гирей султана 1650 г., а описание строительства ханом колодца в указанном году предшествует упоминанию о строительстве мечети в 1059 / 1649 г [4, с. 128].

**Таким образом,** сюжет хроники Мехмеда Сенаи «Тарих-и Ислам Герай» довольно обширен, то есть включает множество эпизодов, событий, сцен, образов, глав. Чувствуется, что автор произведения искусно владел писательским талантом и смог создать целостный, взаимосвязанный труд. Особое внимание следует обратить на историчность сюжета, ведь в основе произведения лежат реальные исторические события, свидетелем которых был сам автор.

#### Источники и литература:

1. Туранли Ф. Г. Літописні твори М. Сенаї та Г. Султана як історичні джерела / Ф. Г. Туранли. – К., 2000. – 311 с.
2. Усеинов К. Кырымлы Хаджи Мехмед Сенаи. Книга походов. История хана Ислам Гирая Третьего / К. Усеинов. – Симферополь : Крым. учеб.-пед. гос. изд-во., 1998. – 72 с.
3. Сейтягьяев Н. С. Къырым диван эдебиятынынъ муэллифлери ве эвас хусусиетлери: умумий бакъыш / Н. С. Сейтягьяев // Йылдыз. – 2004. – № 4. – С. 65-105.
4. Зайцев И. В. Крымская историографическая традиция XV-XIX вв.: пути развития : рукописи, тексты и источники / И. В. Зайцев; Ин-т востоковедения РАН. – М. : Вост. лит., 2009. – 304 с.
5. Литература : справ. материалы : кн. для учащихся / С. В. Тураев, Л. И. Тимофеев, К. Д. Тимофеев, К. Д. Вишневецкий и др. – М. : Просвещение, 1989. – 335 с.
6. Тимофеев Л. И. Основы теории литературы / Л. И. Тимофеев. – М. : Просвещение, 1966. – 478 с.
7. Акчокраклы О. Татарская поэма Джан Мухаммеда / О. Акчокраклы // Голос Крыма. – 1993. – № 6. – С. 2.
8. Кримський А. Література кримських татар / А. Кримський. – Симферополь : Доля, 2003. – 200 с.

Асриян В.Л.

УДК 629.7.07

## ПУТИ ФОРМИРОВАНИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ УМЕНИЙ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ АНГЛИЙСКОМУ ЯЗЫКУ

**Постановка проблемы.** Отсутствие научно обоснованной и разработанной методики обучения техническому авиационному английскому языку практически исключает одну из важных составляющих формирования профессиональной надежности пилотов на международных воздушных трассах.

Содержание профессиональной подготовки пилотов по техническому авиационному английскому языку на сегодняшний день не осуществляется, что отрицательно сказывается на их профессиональной деятельности [2,3] и что определяет трудности конструирования как профессионально квалификационных характеристик, так и учебных планов и программ по подготовке будущих пилотов к полетам на международных авиалиниях.

Разумеется, что данную проблему можно решить лишь с позиций системного подхода как общенаучной методологии, в основе которой лежат принципы диалектики, позволяющие рассматривать, исследовать, конструировать и моделировать объекты и явления в виде систем [1, 4].

Под системой профессиональной подготовки операторов особо сложных систем управления следует понимать совокупность специально вовлеченных эффективных средств (дисциплин) подготовки, интегративное воздействие которых в ходе их функционирования направлено на формирование единого фокусированного результата - надежности человека-оператора в обычном и экстремальном режимах деятельности.

Являясь методологической основой организации процесса профессиональной подготовки летного состава, системный подход в этой сфере педагогики должен иметь свою специфическую окраску.

Включение элементов (средств) профессиональной подготовки летного состава в систему и их упорядочение должно обеспечить согласованную и взаимосвязанную функциональную систему адаптации

в ответ на информационное воздействие каждого средства подготовки, не разрушая, а усиливая и достраивая адаптационный комплекс, формирующийся под информационным воздействием других элементов системы.

Фиксация элементов (средств) в системе профессиональной подготовки летного состава к полетам на международных авиалиниях должна происходить определенными интегративными межпредметными связями, причем результат системы не может быть получен простым суммированием результатов воздействия различных элементов профессиональной подготовки. Результат системы может быть получен только в ходе взаимодействия элементов подготовки.

Иначе говоря, для получения запрограммированного результата необходимо так детерминировать межпредметные связи, чтобы их интегративное взаимодействие приобрело характер «взаимосодействия» с целью получения фокусированного педагогического результата.

Цель исследования является формирование специальных умений у будущих пилотов международных авиалиний на основе межпредметных связей технических дисциплин.

**Результаты исследования.** Как указывалось выше, система профессиональной подготовки летного состава состоит из множества элементов, в роли которых выступают как средства подготовки, так и их субэлементы – отдельные дисциплины. Причем, каждый из элементов в системном анализе представляет собой систему. Взаимодействие средств подготовки и отдельных дисциплин происходит не глобально, а избирательно, исходя из цели интеграции элементов системы в рассматриваемый период и этап формирования педагогического процесса. Данное заключение мы можем сделать из положения о том, что интеграция элементов образует различные системы. Взаимодействие элементов системы следует рассматривать во времени и пространстве. Пространственно-временная интеграция средств определяет структуру педагогической системы профессиональной подготовки.

Таким образом, под структурой педагогической системы профессиональной подготовки летного состава следует понимать специальную целенаправленную пространственно-временную интегративную организацию элементов учебно-воспитательного процесса в интересах получения системой запрограммированного педагогического результата.

В силу вышесказанного, организация педагогического процесса профессиональной подготовки летчика должна предусматривать упорядочение функционирования информационных процессов целостной системы профессиональной подготовки.

В основе информационных процессов лежит структурное взаимодействие. В таком случае информацию можно было бы определить как особую форму воспроизведения, трансформирования, сохранения и использования структуры и особенностей одной системы в другой.

В силу саморегуляции организм вырабатывает в ответ на воздействие информации функциональные системы, ведущие в конечном итоге к адаптации [4]. При этом следует учитывать, что неупорядоченные во времени, интенсивности, доминировании, мотивации и другим характеристикам информационные воздействия приводят к изнашиванию нервной системы.

Таким образом, на основании глубокого анализа методологических основ – системного подхода – можно сделать следующее резюме: под **педагогической системой** формирования специальных умений у будущих пилотов международных авиалиний следует понимать совокупность специально вовлеченных эффективных средств (специальных технических дисциплин) подготовки курсантов-пилотов, интегративное воздействие которых в ходе их функционирования направлено на формирование единого концентрированного результата: профессиональной подготовки будущих пилотов к полетам на МВТ. Однако функционирует система только в том случае, если имеется ее цель (системообразующий фактор).

Именно **системообразующий фактор** является главным инструментом в структуре системы, определяющее какое количество элементов системы вовлекаются в функционирование системы в интересах получения конкретного результата.

Применительно к нашим исследованиям в качестве **элементов системы** интегрированных в работу для достижения цели методики являются ее компоненты: цель, задачи, принципы, содержание, методы обучения, формы организации, технические средства, критерии и методы оценивания.

Именно структурные элементы удерживаются целью (системообразующим фактором) в интеграции и функционируют в единстве до тех пор, пока не будет достигнута цель.

Процесс достижения цели осуществляется по параметрам сравнения полученных в конкретное время результата с запрограммированным, то есть сличение конкретно полученного результата с потребным (цель) посредством аппарата сличения (**акцентор результата деятельности**).

Вследствие этого функционирование методики должно осуществляться под углом зрения коррекции результата, или иными словами, корригирования полученных знаний, навыков и умений на определенных этапах согласно требованиям цели.

Следовательно, изложенные методологические посылки[4], резюмированные в понятийном аппарате, должны на научной основе определить структуру методики формирования профессиональных умений у будущих пилотов международных авиалиний на основе межпредметных связей технических дисциплин.

Установлено, что эмерджентный эффект (прирост качества) в процессе профессиональной подготовки по техническому авиационному английскому языку может быть получен только в процессе интегративного взаимодействия с одной стороны инженерно-технических дисциплин между собой, и, с другой стороны – интегрирование технических дисциплин с техническим авиационным английским языком. Именно это и составляет сущность межпредметных связей в рассматриваемой проблеме.

**Экспериментальная часть.** В ходе исследований установлено, что межпредметные связи специальных технических дисциплин и технического авиационного английского языка должны осуществляться под углом зрения, прежде всего, безопасности полетов и, следовательно, в целях получения в процессе обучения будущих пилотов необходимого комплекса профессиональных знаний, навыков и умений по техническому авиационному английскому языку по специальным дисциплинам в их единстве. Под этим углом зрения и осуществлялась селекция отбора содержания, которое включалось в содержание технического авиационного английского языка. При этом основной упор делался на знания, навыки и умения не в целях перевода на английский язык содержания специальных дисциплин, а в целях выхода из сложившихся экстремальных ситуаций, связанных с отказом пилотажно-навигационных приборов и систем, которые, как показала практика эксплуатации воздушных судов, взаимосвязаны.

Установлено, также, что межпредметные связи необходимо осуществлять по двум составляющим:

- по организационно-технологическим, включающим в себя пространственно-временные характеристики изучения технического авиационного английского языка – опережение изучения будущими пилотами специальных дисциплин («Летная эксплуатация», «Аэродинамика», «Воздушная навигация», «Воздушные перевозки») по отношению к изучению технического авиационного английского языка по соответствующим дисциплинам;

- по дидактическому наполнению методики формирования знаний, навыков и умений по техническому авиационному английскому языку в соответствии с требованиями конкретных специальных дисциплин.

Как показал анализ летных происшествий, ошибки в действиях летного состава связаны, прежде всего, с неумением интегрировано (взаимопроникновенно) осуществлять процесс выхода из экстремальной ситуации.

Следовательно, только единством во взаимосвязи, взаимодополнении всех технических дисциплин можно достичь результата профессиональной деятельности будущих пилотов.

В то же время, в соответствии с предметом нашего исследования, технический авиационный английский язык формируется в процессе эффективной селекции содержания от перечисленных специальных дисциплин.

Следует заметить, что в соответствии с методологией (системным подходом) и, опираясь на научные основы современной науки, такая селекция должна предусматривать не отдельное содержание конкретных специальных дисциплин, а интегративное качество. Это создаст условия, при которых не просто перевод содержания из специальных дисциплин и не банк данных по специальным дисциплинам лежит в основе технического авиационного английского языка, а интегративность, прежде всего, содержательной части.

Как будет показано далее, такая интегративность представляется специальной системой задач и при проведении ролевых игр. Именно это положение лежит в основе профессионального мышления будущих пилотов, и, прежде всего, в условиях экстремальности.

Межпредметные отношения становятся межпредметными связями лишь тогда, когда элементы и компоненты, составляющие подсистемы, приходят в движение и повлекут за собой изменения в расстановке и содержании элементов подсистемы (учебных дисциплин).

Наличие межпредметных отношений в содержании учебного материала, в программах, учебниках не могут называться межпредметными связями. Они должны реализоваться лишь в процессе деятельности.

Целью методики формирования специальных умений у будущих пилотов международных авиалиний на основе межпредметных связей технических дисциплин является формирование знаний, навыков и умений по техническому авиационному английскому языку для будущих пилотов международных авиалиний.

**Выводы.** Таким образом, указанные методологические основы легли в основу разработки методики формирования профессиональных умений у будущих пилотов международных авиалиний на основе межпредметных связей технических дисциплин, которая позволит приблизить условия обучения пилотов к их профессиональной деятельности при полетах на международных воздушных трассах.

#### **Источники и литература:**

1. Макаров Р. Н. Авиационная педагогика : учеб. / Р. Н. Макаров, С. Н. Неделько, А. П. Бамбуркин. – М., Кировоград : МНАПЧАК, ГЛАУ, 2005. – 433 с.
2. Нестеров А. Катастрофы в ГА Украины с 1993 – 2003 гг. / А. Нестеров // Вестник МНАПЧАК. – 2004. – № 1 (13). – С. 12.
3. Овчаров В. Е. «Человеческий фактор» в авиационных происшествиях (методологические материалы) / В. Е. Овчаров; МАК и МАКПЧАК. – М., 2005. – 79 с.
4. Человек в измерениях XX века. Прогресс Человечества в двадцатом столетии : т. 6. – М. : МНАПЧАК, 2003. – 409 с.