

**Асриян В.Л.****УДК 629.7.07****СИТУАЦИОННЫЕ ЗАДАНИЯ И РОЛЕВЫЕ ИГРЫ В СИСТЕМЕ ОБУЧЕНИЯ  
БУДУЩИХ ПИЛОТОВ АВИАЦИОННОМУ АНГЛИЙСКОМУ ЯЗЫКУ**

На сегодняшний день содержание профессиональной подготовки пилотов по английскому языку не соответствует в полной мере характеру профессиональной деятельности летного состава.

Причина отсутствия надежных навыков владения авиационным английским языком у летного состава, особенно при экстремальных условиях полета, коренится в отсутствии целостного подхода к системе межпредметных связей при обучении английскому языку.

Профессиональная подготовка будущих пилотов предусматривает изучение ряда специальных дисциплин - «Воздушная навигация», «Летная эксплуатация», «Аэронавигация», «Воздушная навигация»-обеспечивающих профессиональную деятельность пилотов в рамках безопасности полетов.

Каждая из дисциплин находится в тесной связи с другими дисциплинами, именно данная интегрирующая связь дисциплин и обеспечивает формирование профессионального мышления. Однако, как показал анализ программ по подготовке будущих пилотов к английскому языку, данной интегрирующей связи между перечисленными специальными дисциплинами и английским языком практически не существует.

Гипотетически, можно представить, что если пилот будет владеть техническими терминами, понятиями на английском языке по жизненно важным прикладным теоретическим дисциплинам, то в экстремальных ситуациях, при отказах пилотажно-навигационных систем, приборного оборудования у пилота будет реальная возможность грамотно доложить о случившемся, принять и реализовать решение.

Как показал анализ программ, основной упор в летных учебных заведениях делается, в основном, на изучении общего английского языка и ведении радиообмена на английском языке. Многие вопросы юридического плана, безопасности полетов, глубины знаний, навыков и умений по английскому языку при разборе авиапроисшествий или инцидентов, связанных с использованием воздушного пространства и аэродромно-технической базы других государств, практически не изучаются. Стандартизированная фразеология не развивает мышление будущих пилотов на английском языке.

Анализ содержания дисциплин показал отсутствие интегрирующей связи между специальными дисциплинами и изучением авиационного английского языка, причем, отсутствуют межпредметные связи по двум составляющим:

– по организационно-технологическим (по времени и объему изучения материала); такие дисциплины как «Летная эксплуатация», «Аэродинамика» изучаются позже, чем фразеология радиообмена, что затрудняет освоение материала на английском языке.

– по дидактическому наполнению материала по специальным знаниям, навыкам и умениям по английскому языку в соответствии с требованиями конкретных специальных дисциплин. Многие аспекты профессиональной деятельности пилотов по дисциплине «Воздушные перевозки», такие как: прохождение таможенного контроля, знание нормативной базы по перевозкам опасных грузов и меры ответственности за нарушение правил перевозки; требующиеся документы, регламентирующие воздушные перевозки; действия в аварийной ситуации при перевозках опасных грузов; значения и правила маркировки; правила погрузки несовместимых опасных грузов; отчет о событии, связанном с перевозкой опасных грузов и многое другое, не отражены в содержании профессиональной подготовки пилотов по английскому языку, что определяет профессиональную деятельность командира воздушного судна, являющегося единственным официальным и ответственным лицом авиакомпании за рубежом.

Следовательно, формирование знаний, навыков и умений у будущих пилотов по специальной терминологии по авиационному английскому языку является обязательным условием профессиональной подготовки будущих пилотов к полетам на международных воздушных трассах.

Таким образом, на повестку дня встает проблема оптимизации межпредметных связей при изучении английского языка будущими пилотами по дисциплинам: «Аэродинамика», «Летная эксплуатация», «Воздушная навигация», «Воздушные перевозки». Если будут научно обоснованы и упорядочены межпредметные связи, появится возможность осуществлять специализацию при изучении английского языка содержанием из специальных дисциплин.

Анализ литературы современным психолого-педагогических концепций и по критериям и методам оценки знаний, навыков и умений по английскому языку указывает на тот факт, что профессиональную подготовку будущих пилотов следует проводить опираясь на проблемное обучение и развивающее обучение с использованием в процессе обучения и оценивания авиационного английского языка ситуационных заданий и ролевых игр [1,2].

Дидактическая игра отражает деятельность участников игры по поиску, обработке и усвоению учебной информации, для принятия решений в проблемной ситуации. Она включает в себя подробное описание правил дидактической игры в виде исходной информации и направляет игру по циклу обучения.

Цикл дидактической игры представляет собой непрерывную последовательность учебных действий в процессе решения задач:

- подготовка к практическим занятиям;
- постановка главной задачи;

- построение имитационной задачи;
- решение задач на основе модели;
- проверка, коррекция;
- реализация принятого решения и оценка его результатов.

Игровые формы и методы в подготовке будущих специалистов позволяют оптимально учесть профессиональные требования избранной курсантами специальности, создать ситуации, включаясь в которые они будут овладевать искусством быстро и эффективно решать любые профессиональные задачи, овладевать формами и приемами сотрудничества, развивать профессиональное мышление.

Далее приводим примерные ситуационные задания по специальным техническим дисциплинам: «Летная эксплуатация», «Воздушная навигация», «Аэродинамика», «Воздушные перевозки».

#### Ситуационное задание №1.

*Постановка задачи:* пройти таможенный контроль за рубежом, на борту находятся опасный груз.

Ключевые слова и выражения для решения задания:

- flight number – номер рейса;
- dangerous goods – опасные грузы;
- radioactive material – радиоактивный материал;
- Air Waybill – авиагрузовая накладная;
- shipper's declaration – декларация грузоотправителя;
- NOTOC – уведомление командиру воздушного судна;
- special FORM approval certificate - сертификат об утверждении;
- UN number and code – номер и код по ООН/ИАТА;
- marking – маркировка;
- labeling – знаки;
- subsidiary Hazard labels знаки дополнительной опасности;
- cargo Aircraft only labels – знаки о перевозке только на грузовом ВС.

#### Ситуационное задание №2.

*Постановка задачи:* произошел пожар в двигателе, ваши действия? (Боинг- 737).

Определить образ полета, высоту, скорость, климато-географическую зону, тип отказа по сложности (по сложности принятия решения, в зависимости от уровня стресс-реакции, по сложности выполняемых действий), условия возможной незапланированной посадки. Доложить службе управления воздушным движением о случившемся и вступить с ними в диалог на английском языке.

#### Требующиеся действия:

- 1) Закройте авто дроссель, что позволит оставить рычаг тяги в нужном положении.
- 2) Закройте рычаг тяги для определения, поврежденного двигателя.
- 3) Закройте рычаг запуска двигателя.
- 4) Выключите систему предупреждения пожара в двигателе. Если лампочка на выключателе не погасла, установите переключатель на «стоп».
- 5) Если после 30 секунд лампочка все еще горит, переключите выключатель на противоположную сторону позиции «стоп» и придержите.
- 6) Если вы почувствовали вибрацию после выключения двигателя, без промедлений уменьшите скорость и снижайтесь во избежание вибрации. Если вибрация повторилась и дальнейшее уменьшение скорости и снижение не помогает, увеличьте скорость.
- 7) Закройте изоляционный клапан.
- 8) Выключите соответствующую панель.
- 9) Распределите топливо.
- 10) Спланируйте посадку на ближайший подходящий аэропорт.

#### Actions:

- 1) Disengage **auto throttle** that allows **thrust lever** to remain where manually positioned.
- 2) Close **thrust lever** to assist in recognition of the affected engine.
- 3) Cutoff **engine start lever**.
- 4) Pull **engine fire warning switch** to manually unlock the engine fire warning switch. Press the override and pull. If the engine fire warning switch or **engine overheat** light remains illuminated rotate engine fire warning switch to the stop and hold for one second.
- 5) If after 30 seconds the **engine fire warning switch** or **engine overheat** light remains illuminated rotate the remaining bottle of **engine fire warning switch** to the opposite stop and hold for one second.
- 6) If high airframe vibration occurs and continues after engine is shut down, without delay, reduce airspeed and descend to a safe altitude which results in an acceptable vibration level. If high vibration returns and further airspeed reduction and descent are not practicable, increasing airspeed may reduce vibration.
- 7) Close **isolation valve** switch.
- 8) Set **pack switch** off.
- 9) Balance fuel.
- 10) Plan to land at the nearest suitable airport.

*Ключевые слова и выражения:*

- severe damage – серьезное повреждение;
- auto throttle – авто дроссель;

- thrust lever – рычаг тяги;
- engine start lever – рычаг запуска двигателя;
- engine fire warning switch – выключатель предупреждения пожара в двигателе;
- rotate – вращаться;
- abnormal engine indications – сигнализация отклонения от нормального состояния двигателя.

### Ситуационное задание № 3.

*Постановка задачи:* рычаг шасси не поднимается из-за его поломки, ваши действия? (Боинг – 737)

Определить образ полета, высоту, скорость, климато-географическую зону, тип отказа по сложности (по сложности принятия решения, в зависимости от уровня стресс-реакции, по сложности выполняемых действий), условия возможной незапланированной посадки. Доложить службе управления воздушным движением о случившемся и вступить с ними в диалог на английском языке.

#### Требующиеся действия:

1) Нажмите на переключатель выпуска шасси, если система предупреждения взлетной конфигурации не сработала и рычаг тяги находится в вертикальном положении.

2) Поднимите, а затем опустите рычаг выпуска шасси.

#### Actions:

1) If the take off configuration warning remains silent after the flaps are fully retracted and the thrust levers are beyond the vertical position pull the **landing gear override** trigger.

2) Put the landing gear lever up and off.

#### *Ключевые слова и выражения:*

- gear lever – рычаг уборки/выпуска шасси;
- take off configuration – взлетная конфигурация;
- flaps – закрылки;
- thrust levers – рычаг тяги;
- landing gear override trigger – переключатель выпуска шасси.

Таким образом, использование ролевых игр и ситуационных заданий при обучении будущих пилотов авиационному английскому языку на базе межпредметных связей позволит добиться высокого уровня знаний, навыков и умений по специальным дисциплинам на английском языке для обеспечения безопасности полетов на международных воздушных трассах.

### **Источники и литература:**

1. Кондрашова Л. В. Имитационно-игровое обучение в высшей школе / Л. В. Кондрашова, М. Г. Виевская, Л. А. Савченко. – Кривой Рог, 2001. – 194 с.
2. Семенова Т. В. Ролевые игры в обучении / Т. В. Семенова, М. В. Семенова // Ин. яз. – 2005. – № 1. – С. 16-19.

**Бірюков А.В.**

**УДК 81'322.4**

## **КОМП'ЮТЕРНИЙ ПЕРЕКЛАД ТА ОЦІНКА ЙОГО ЯКОСТІ**

Оцінка якості комп'ютерного (машинного) перекладу прямо або опосередковано цікавить досить широке коло осіб: користувачів систем, споживачів продуктів подібних систем, всіх тих, хто працює над розробкою та покращенням системи, значною мірою і тих, хто вирішує, чи застосовувати йому такі системи в їх сфері діяльності. Оцінка, звичайно, є цікавою і для перекладачів-практиків – незалежно від їх мотивів – чи то бажання бути поінформованим про стан та перспективи галузі з позиції своєї власної діяльності, чи намірів щодо майбутньої діяльності в галузі машинного перекладу – наприклад, у ролі постредактора. Безумовно, поняття „оцінка” є важливим й для науковців, особливо для тих, хто займається науковою діяльністю в галузі перекладу і професійна діяльність яких майже щоденно пов'язана з проблематикою оцінки та критики перекладу.

Існує чимала кількість експериментів з оцінки якості, проведених на основі тієї чи іншої системи перекладу (Брокман, 1995; Канічев, 1998; Кехлінг, 1993; Москович, 1970; Осієвський, 2004; Пилипенко, 2002; Суханова, 1997; Тчеке, 1996). Проте, слід констатувати, що всі вони містять різні методологічні підходи до питання оцінки якості, або такі підходи відсутні взагалі, а оцінка здійснюється на основі механічного підрахунку помилок. Питання систематизації та критичного огляду методів оцінки якості машинного перекладу, їх узагальнення залишається й досі не вирішеним.

Поділ описаних нижче методів оцінки здійснено в межах двох основних рівнів, що розрізняються загалом у фаховій літературі: макрооцінки, або адекватної, чи декларативної оцінки та мікрооцінки, або діагностичної, чи типологічної оцінки. Надалі ми використовуватимемо для обох рівнів терміни макро- та мікрооцінка.

Лінгвістичну оцінку або мікрооцінку, що полягає у виявленні помилок та пошуку можливостей їх усунення, бажано починати після визначення низки суттєвих питань, таких як вид та частота мовних явищ у