

М. Бегимбаева* , Т. Кульгильдинова 

Казахский Университет Международных Отношений
и Мировых Языков имени Абылай хана, Казахстан, г. Алматы

*e-mail: makosya77.88@mail.ru

СПЕЦИФИКА ОБУЧЕНИЯ ОТРАСЛЕВОМУ АНГЛИЙСКОМУ ЯЗЫКУ ДЛЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ

В статье рассматривается проблема подготовки учителя иностранного языка для отраслевых целей. Определяется термин «профессиональный язык» посредством анализа научных работ известных исследователей и лингвистов. Подчеркивается важность владения метаязыком коммуникации для авиационной сферы. Дается понятие «авиационный язык» и прописываются требования к владению английским языком авиационной радиотелефонной связи и его влияние на безопасность полетов. А также, анализируются требования ИКАО (Международная организация Гражданской авиации) к знанию иностранного языка, который включает 6 уровней владения авиационным английским языком для эффективного ведения коммуникаций между пилотом, диспетчером и другими службами обеспечивающие непрерывное обслуживание воздушного движения. Отмечается значимость результатов интеграции метаязыковых навыков авиатора, составляющих коммуникативную компетенцию. Выявлены условия для различных уровней владения языком и описаны профессиональные сферы применения в различных ситуациях, связанных с контекстом коммуникации. Определяется понятие «контекстное обучение» и его роль, как модель будущей профессиональной деятельности специалиста. Предлагается виды упражнений для повышения уровня языковой компетентности учащегося, которые построены по требованиям контекстного обучения, где участники вступают в профессиональное общение для решения поставленных задач.

Ключевые слова: профессиональный язык, авиационный язык, ИКАО, контекстное обучение, коммуникативная компетенция.

M. Begimbayeva*, T.A. Kulgildinova

Kazakh Ablai Khan University of International Relations
and World Languages, Kazakhstan, Almaty

*e-mail: makosya77.88@mail.ru

The Specifics of Teaching Industry-specific English for Special Purposes

The article deals with the problem of training a foreign language teacher for industry purposes. The term “professional language” is defined by analyzing the scientific works of well-known researchers and linguists. The importance of mastering the metalanguage of communication for the aviation sector is emphasized. The concept of “aviation language” is given and the requirements for proficiency in the English language of aviation radiotelephone communication and its impact on flight safety are prescribed. The article also analyzes the requirements of ICAO (International Civil Aviation Organization). Knowledge of aviation English is determined using 6 levels for conducting effective communication between aviation services, the pilot and the air traffic controller. The significance of the results of the integration of the aviator’s metalanguage skills, which make up the communicative competence, is noted. The conditions for different levels of language proficiency are identified and professional areas of application in various situations related to the context of communication are described. The concept of “contextual learning” and its role as a model of the future professional activity of a specialist is defined. The types of exercises for improving the level of language competence of the student are proposed, which are built according to the requirements of contextual learning, where participants enter into professional communication to solve the tasks set.

Key words: professional language, aviation language, ICAO, contextual learning, communicative competence.

М. Бегимбаева*, Т.А. Кульгильдинова

Абылай хан атындағы Қазақ Халықаралық Қатынастар
және Әлем Тілдері Университеті, Қазақстан, Алматы қ.

*e-mail: makosya77.88@mail.ru

Арнайы мақсаттар үшін салалық ағылшын тілін оқытудың ерекшелігі

Мақалада шет тілі мұғалімін салалық мақсаттарға даярлау мәселесі қарастырылады. «Кәсіби тіл» термині белгілі зерттеушілер мен лингвистердің ғылыми жұмыстарын талдау арқылы анықталады. Авиация саласы үшін коммуникацияның мета тілін меңгерудің маңыздылығы атап өтілді. «Авиациялық тіл» ұғымы беріледі және авиациялық радиотелефондық байланыстың ағылшын тілін меңгеруіне қойылатын талаптар және оның ұшу қауіпсіздігіне әсері жазылады. Сондай-ақ, ИКАО (Халықаралық Азаматтық Авиация Ұйымы) әуе қозғалысына үздіксіз қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін пилот, диспетчер және басқа да қызметтер арасындағы коммуникацияларды тиімді жүргізу үшін авиациялық ағылшын тілін меңгерудің 6 деңгейін қамтитын шет тілін білуге қойылатын талаптары талданады. Коммуникативтік құзыреттілікті құрайтын авиатордың мета тілдік дағдыларын интеграциялау нәтижелерінің маңыздылығы атап өтілді. Тілді меңгерудің әртүрлі деңгейлері үшін жағдайлар анықталды және коммуникация мәнмәтімен байланысты әртүрлі жағдайларда қолданудың кәсіби салалары сипатталды. «Контекстік оқыту» ұғымы және оның маманның болашақ кәсіби қызметінің моделі ретіндегі рөлі анықталады. Контекстік оқыту талаптарына сәйкес құрылған, оқушылардың тілдік құзыреттілік деңгейін арттыру үшін жаттығулар түрлері ұсынылады, онда қатысушылар қойылған міндеттерді шешу үшін кәсіби қарым-қатынасқа түседі.

Түйін сөздер: кәсіби тіл, авиациялық тіл, ИКАО, контекстік оқыту, коммуникативтік құзыреттілік.

Введение

В послании Главы государства Касым-Жомарта Токаева народу Казахстана от 1 сентября 2020 г. было сказано: «Мы также должны переориентировать всю систему профессионального образования на формирование компетенций, востребованных на рынке труда. Здесь нужен свежий взгляд, новые подходы, опора на международный опыт» [1]. С целью удовлетворения рынка труда профессиональными кадрами в настоящее время перед Республикой Казахстан стоит задача подготовить специалистов иностранного языка, владеющих языком для специальных целей. Профессионально-ориентированный английский язык является важной составляющей подготовки специалистов для авиационной сферы. По статистике, основным фактором авиационных происшествий является недостаточный уровень владения отраслевым английским языком членами экипажа или диспетчером, который приводит к развитию цепи неблагоприятных событий, иногда и к катастрофе. В связи с этим качественная языковая профессиональная подготовка специалистов гражданской авиации по стандартам и рекомендациям ИКАО Международной организации Гражданской авиации (далее ИКАО) обеспечивает безопасность воздушного движения. С 1947 года ИКАО объ-

единяет многие государства для улучшения систему гражданской авиации. Казахстан является членом ИКАО и соответственно следует их требованиям и рекомендациям. Главная цель требований ИКАО к владению языком является обеспечение специалистов соответствующим уровнем авиационного английского языка, который позволит уменьшить инциденты и случаи в процессе коммуникации, так как, авиационный английский язык используется в разных профессиях связанные с авиационной сферой.

Нами предпринята попытка создать образовательную программу для учителей иностранного языка, которые могли бы преподавать в учреждениях авиационной отрасли по требованиям ИКАО. Специалисты авиационной сферы, в том числе пилоты, авиадиспетчера должны показывать умение говорить и понимать отраслевой английский язык на 4 рабочем уровне в соответствии со всемирными стандартами. Согласно уровню, авиаторы, применяющие английский язык в своей сфере деятельности должны соответствовать указанным требованиям: правильное произношение звуков и слов, грамматическая структура, лексический запас, скорость речи, диалог и понимание. Специалисты владеющие 4 уровнем могут говорить достаточно быстро, спрашивать и отвечать на вопросы без промедления, владеть основными грамматическими

структурами и понимать общие и конкретные темы, связанные с работой.

Цель исследования – определить специфику обучения отраслевому английскому языку для профессиональных целей.

Методология исследования

Профессиональный язык — это инструмент, который направлен на эффективное и профессиональное общения специалистов. Л. Дрозд является одним из первых, кто исследовал отраслевой язык. Чешский лингвист указал, что этот язык считается функциональным или языком в определенной сфере деятельности.

Последователями этого лингвиста в разное время стали Дж. Сейгер, Р. Байер (1980); Д. Мен, Р. Пелка (1984); К.Д. Бауман (1992-1998); Л. Гофман (1985-1998); Г.-Р. Флук (1996); Т. Рельке (2005) и др.

По мнению К.Р. Редикера, реализация обмена информации в письменной форме и устной форме в определенной специальности называется профессиональный язык. Тем не менее, общеразговорный язык не остается в стороне, но существует логическая грань между ними (Редикер, 1998:167) [2]. С другой стороны Р. Байер показывает свою точку зрения относительно профессионального языка. Он утверждает, что язык должен использоваться в комплексе, что подразумевает обучение профессиональному языку при помощи разных профессиональных кейсов (Байер, 1980:122) [3]. Для того чтобы облегчить понимание и изучение профессионального языка требуется использовать общеразговорный язык. Р. Пелка и Д. Мен подчеркивают данное определение в своих трудах (Мен и Пелка, 1984:171) [4]. В соответствии с работой Дж. Сейгеру, с целью упростить понимание специфики коммуникации в определенной сфере деятельности специалисты различных сфер используют частичную систему знаков отраслевого языка в профессиональной коммуникации на базе общеразговорного языка (Сейгер, 1980:368) [5]. В свою очередь Р. Кияк рассматривает две стороны профессионального языка. Одна сторона включает в себя использование лексического минимума, устойчивых словосочетаний, которые направлены на потребности профессиональной сферы деятельности. Вторая сторона показывает применение грамматических структур, синтаксических функций предложения и стилистических особенностей (Кияк, 2006:586) [6].

Синтаксическая особенность научных и профессиональных текстов является главной частью профессиональной коммуникации, утверждает В. Шванцер. Устойчивые, не двусмысленные и единообразные словосочетания составляют основную базу отраслевого языка по определению Р. Шванцера (Шванцер, 1981:213) [7]. Э. Бенеш дает другое понятие о профессиональном языке. Он считает, что язык для профессиональных целей должен быть реализован с функциональной точки зрения и является основным элементом профессиональной коммуникации (Бенеш, 1981:185) [8]. Языковая система, построенная на лингвистических и экстралингвистических признаках как утверждает Т. Рельке, является отдельным видом профессионального языка. Он также отмечает, что произношение, правописание, лексический минимум и грамматика выступают в качестве лингвистических особенностей, в то время как разные сферы деятельности, местоположение группы специалистов относятся к экстралингвистическим признакам. (Рельке, 2005:250) [9].

В данной работе нам наиболее близка точка зрения Р.Байера. В нашем понимании, профессиональный язык-это система комплексного использования языка в различных профессиональных ситуациях.

Профессионально-ориентированное обучение английскому языку является востребованным в подготовке специалистов отраслевых сфер.

Базовой методологией для формирования «субъекта межкультурной коммуникации» нами определяется «когнитивно-лингвокультурологическая методология иноязычного образования». В ее объект включается комплекс «инокультура-иноязык-личность», который реализуется на компетентностной теории как базовой образовательной платформы (Кунанбаева, 2010:47) [10]. На основе названного комплекса определяется модель подготовки специалиста с целенаправленным набором компетенций. В рамках этого методологического направления проведены исследования в разработке иноязычно-профессиональной подготовки студентов педагогических специальностей с теоретико-практическим обоснованием и компетентностным моделированием иноязычной подготовки специалистов для авиаторов. В основу нашей модели заложены следующие теории:

– компетентностный профессионально-базируемый вариант «контекстно-центрированно-

го подхода по А.А. Вербицкому» (Вербицкий, 2006:39) [11] с проекцией на профессиональный авиационный иностранный язык для технических и авиационных вузов;

– «отраслевая коммуникация», представленная в контексте формирования компетенций профессионального общения на иностранном языке (Жылтырова, 2019) [12];

– компетентностное моделирование межкультурно-коммуникативной профессионально-базируемой системы обучения, хотя в рамках финансово-банковской деятельности для учащихся специализированных школ (Кулибаева, 2002) [13];

– «ситуативно-тематического блока» для подготовки специалистов в сфере бизнеса (Закирова, 2004:121) [14] с определением состава компетенций и другие работы с проекцией на компетентностную модель образования.

Нами используются труды следующих авторов, которые рассмотрели иноязычно-профессиональную готовность к коммуникации, эти исследования построены на материале конкретных профессиональных сфер, например, труды О.Ю. Искандаровой, Р.Ф. Жусуповой, А.В. Мчедлишвили, А.И. Комаровой, Н.К. Стамгалиевой, И.М. Магидовой, А.Л. Назаренко, П. Стрвенс, П.В. Сысоева и многие другие. Эти работы содержат прагма-функциональный подход к профессионально-отраслевому материалу, контекстная организация которого позволяют решить профессиональные задачи обучения иностранному языку.

Термин «авиационный язык» охватывает широкую область, которая может включать разные профессии (инженеры, техники, летные экипажи и др.) работающих в сфере авиации и различные направления, такие как эксплуатация аэродромов, полетная деятельность, организация воздушного движения и др.

Владения отраслевым языком в сфере авиации в соответствии с требованиями ИКАО относятся к специалистами самолетовождения, то есть, к пилотам и к специалистам обеспечивающие обслуживание воздушного движения, то есть, к авиадиспетчерам. Данный отраслевой язык между диспетчером и пилотом называется стандартная фразеология радиообмена и может включать в себя общеразговорный язык в исключительных случаях. Вся фразеология для ведения радиотелефонной связи создавалась в течение долгих лет и были утверждены.

Предметное содержание обучения авиационному английскому языку имеет свои особенности. Можно отметить, что Ф. Шокросс рассматривает в своих трудах данное определение. По его мнению, основополагающей задачей профессионального языка является изучения радиообмена между пилотом и авиадиспетчером в коммуникации; язык без грамматических структур считается приоритетом в авиационной деятельности и обеспечивается без наглядных предметов (Шокросс, 2009:4) [15].

Его выводы соотносятся с требованиями ИКАО, которые могут повлиять на возможные возникновения опасных условий и инцидентов. Например, при выполнении рутинных действий специалисты должны придерживаться стандартной фразеологии радиообмена, также можно отметить, что разговорный язык должен быть на хорошем уровне для корректного понимания возникшей ситуации [16].

Следующие причины указывают на возможное недопонимание в коммуникации между специалистами:

- Использование схожих слов по произношению;
- Произношение носителей языка может звучать с существенной разницей;
- Ведение коммуникации посредством использования общеразговорного языка, который носит уклончивое значение для адресата;
- Влияние низкого уровня языка ухудшает эффективность ведения диалога [16].

Следовательно, можно сказать, что отраслевой авиационный язык имеет различия по сравнению с разговорным языком. Основными характеристиками фразеологии радиообмена являются ограниченный словарный запас, короткие и точные предложения, использование повелительного наклонения и пассивного залога. Несколько примеров представлены ниже:

- Rnav out of operation (Рнав не работает).
- Reduce indicated air speed (Уменьшите приборную скорость).
- Cleared ILS approach (Заход ИЛС разрешаю).
- Requesting high level (Разрешите эшелон выше).
- Turn right heading 090 (Вправо курс 090).

Поэтому задача авиационных вузов заключается в подготовке кадров на техническом, психологическом и языковом уровне, последний уровень обеспечит будущего учителя иностранного языка владеющим отраслевым авиационным иностранным языком.

Результаты исследования

Для решения поставленной проблемы, необходимо определить задачи:

- проанализировать учебники ИЯ для авиаторов и выявить особенности метаязыка с целью обоснования подходов к модульному профконтенту и предметно-программной специфике иноязычно-авиационного образования;

- разработать учебную программу для преподавателей ИЯ, которые будут готовить специалистов для авиационной сферы;

- разработать теоретико-методическую модель иноязычно-профессиональной отраслевой компетенции учителей ИЯ по подготовке специалиста в сфере гражданской авиации;

Нами выбраны основные темы авиационного английского языка, которые содержатся в руководстве по внедрению требований ИКАО к владению языком: Doc. 9835:

- Авиация: прошлое, настоящее, будущее.
- Обязанности и обязанности пилота/авиадиспетчера.
- Полетная эксплуатация.
- Животные, птицы. Риск/опасность для птиц.
- Поведение. Проблемы, связанные с поведением пассажиров.

- Угроза взрыва/тревога/испуг.
- Незаконное вмешательство, предотвращение терроризма.

- Проблемы с грузом/Опасные грузы.

- Здоровье, медицина. Проблемы со здоровьем на борту.

- Связь между диспетчером и пилотом, непонимание и лингвистические проблемы.

- Проблемы, ошибки, неисправности.

- Транспорт, путешествия, инциденты с транспортными средствами/наземным движением.

- География, национальности, языки.

- Технология, поломка самолета.

- Погода, стихийные бедствия.

- Опасности, опасные условия в полете.

- Предотвращение несчастных случаев.

- Человеческий фактор в авиации.

- Производительность команды и совместное выполнение задач в кабине [16].

Для внедрения указанных тем в учебный процесс мы разработали следующие упражнения:

1. Тип упражнений содержат уточняющие вопросы по деятельности авиатора.

1.1. Work in groups. Speak on the requirements to the profession of ATC (air traffic controller), taking into account the given plan below, sharing your own experience with each other:

Requirements

Health	What for? How often do controllers have medical checks?
Education	What kind of education should the one have to become an air traffic controller? How long is the training?
ATC license	How do controllers get their license? How often do they need to prolong it?
Simulator training	How often do you have a simulator training? Why?
Permission for ATC units	When? How is a person chosen for a particular unit?
Professional testing	What tests do controllers have? Why is testing required?

1.2. Work in pairs. Define the main duties of air traffic controllers from the list below and discuss with a partner.

- Always communicate with the airdrome services.
- Provide safety in the air.
- Confirm information concerning safety.
- Transmit information concerning safety.
- Use standard phraseology.
- Check the radio-technical equipment.
- Monitor the weather information.
- Set an appropriate SQUAK in emergency situations.

1.3. Work in a small group. Look through the adjectives, find those which are suitable to describe qualities of an ideal air traffic controller. Why should an ideal instructor possess these qualities?

Efficient, hardworking, patient, quick-thinking, responsible, experienced, clear-thinking, careful, fair, friendly, well-organized, determined, imaginative, helpful, polite

Useful language

ATCO should be...// need to be...

A controller should be good at...

2. Тип упражнений-описание коммуникативных ситуаций в процессе радиообмена.

2.1. Work individually and check with whole group. Make up own sentences about environmental phenomena which effects aircraft movement using information presented below.

Crosswind, cumulonimbus, fog, rain, icing, lightning strike standing water volcanic ash, wake turbulence

Try to use the following structure:

Can lead to, can result in, can cause, can be the reason of

2.1. Work in pairs. Imagine you are a controller, your friend who works in a different shift had an incident at his work. Ask questions to get as much information as possible on the situation. Report the situation to another friend of yours.

The information given to discuss:

- Type of aircraft-Boeing 747-200
- Departure and destination aerodromes-Auckland, New Zealand-Melbourne, Australia
- Phase of flight-en-route
- Time-10:50 local
- Flight level-340
- People on board-177

The aircraft was en-route when the co-pilot reported about medical problem on board. The pilot felt nauseous and shaky, was given an oxygen.

Reason-pilot suffered anxiety problems for several years and was taking anti-depressants.

Solution-co-pilot took control of plane and landed the aircraft successfully.

Outcome-the pilot was taken to a nearby hospital.

2.2. Work in groups. Read the given text and answer the questions.

- Why are aircraft prohibited to fly through volcanic clouds?
- What measures are taken to avoid ash clouds in the areas of volcanic eruption?
- What makes icing hazardous for flights?

Volcanic ash hazards

Ash clouds from eruption volcanoes cause a lot of disruption to aviation. The clouds rise to high altitudes, are carried long distances by prevailing winds and contain abrasive materials and moisture in the form of ice which, when ingested by jet engines, damages the leading edges of the blades and obstructs the airflow resulting in engine malfunction and shutdown. In addition, the dust may enter the air-conditioning system distributing toxic gases and reducing visibility inside the cockpit and cabin. Flight crews need to communicate with ATC to

avoid or escape from ash clouds by deviating from their flight plan and to manage any aircraft malfunctions caused by the ash.

Avoidance

Routes should be planned laterally and vertically to take account of active eruption plumes and clouds of dispersing volcanic ash notified by appropriate meteorological information, for example SIGMET charts. Other planning considerations include allowances in the crew rest schedule. Night flights in regions known for regular explosive volcanic activity should be undertaken with especially careful pre-flight planning because of the possibility that dangerous ash plumes, from new eruptions which have not yet been detected and notified, could be encountered.

Icing

Ice building up on an aircraft's wing can greatly reduce the available lift and thus cause it to stall. Before an aircraft attempts to take off icing conditions it needs to be de-iced as reduced lift at take-off could be catastrophic. Special vehicles exist at airports for this routine operation and it needs to be performed just prior to take-off as ice can build up again quickly.

Icing, like wind, is another meteorological condition which can have severe consequences both in flight and on the ground. Ice formation on the wings, stabilizers and flight control surfaces increases the weight of the aircraft, changes the centre of gravity, may alter or invalidate airspeed and altitude by blocking the probes, and reduces efficiency or even prevents the movement of the flight controls.

3. Тип упражнений связан с креативной деятельностью будущих педагогов, им предлагается решение проектных задач в процессе радиообмена.

3.1. The perfect technology

Work in a small group. Imagine a piece of future technology that solves most of the present problems of pilot-ATC communication. Note down your ideas then describe the technology to the class. Think about:

- *what it does*
- *how it is used*
- *why it improves safety*
- *how it makes users' work easier*

3.1. Work in pairs. Imagine that one of the student is the air traffic controller, while the second one is the pilot. You are going to create a flight plan, which contains the following information:

- Type of flight plan
- Aircraft Identification

- Aircraft types/Special equipment
- Departure point
- Departure time
- Cruising altitude
- Route
- Destination
- Estimated time enroute
- Fuel on board
- Alternative airports
- Pilot's information
- Number onboard
- Colour of aircraft
- Contact information at destination

After filling this plan, role play the situation and exchange with other students.

3.2. Work in a group of 3 students. You will create the standard arrival and departure charts for any airdrome using the following information:

- Navigation aid
- Starting point
- Published holding patterns
- Waypoints
- Safe altitudes
- Transitional level
- Magnetic bearing
- Obstacles

Эти типы упражнений построены по требованиям контекстного обучения, под которым понимается: «Это обучение, в котором с помощью всей системы дидактических форм, методов и средств моделируется предметное и социальное содержание будущей профессиональной деятельности специалиста, а усвоение им абстрактных знаний и систем наложено на канву этой деятельности» (Вербицкий, 2006) [11]. А.М. Смолкин утверждает, что контекстное обучение это один из активных и эффективных методов учебного процесса, который нацелен разрешить разных профессиональных проблем (Смолкин, 1991:145) [17]. Контекстное обучение обеспечивает коммуникативную активность студентов, повышающий интерес и креативность студентов, формирование профессиональных мотивов и заинтересованность, представление о будущей профессий и ее деятельности, обучение коллективной и практической работе. Н.К.Стамгалиева определяет контекстное обучения как введение формы «контекстно-прагматической значимости» для отбора предметного аспекта содержания профессионально иностранного языка, моделирование профессионального общения, формирование умений профессионального общения в рамках ситуаций (Стамгалиева, 1999:134) [18].

Использование различных форм и методов организации контекстного обучения способствует формированию творческих способностей студентов, умения использовать полученные знания в реальных профессиональных ситуациях.

Таким образом, содержание обучения, направленное на формирование профессионально-отраслевой компетенции и цели обучения, являются основным шагом на пути к 4 уровню требований ИКАО к языковой компетентности авиационных специалистов.

Дискуссия (Обсуждение результатов)

Английский язык, используемый в авиации, отличается от разговорного английского с точки зрения просторечия, пауз, интонаций и паттернов (Триппе, 2018). Другие факторы также способствуют коммуникационным проблемам, включая отсутствие визуальных сигналов между участниками, общающимися с помощью радиопередач (Estival & Molesworth, 2009). Их исследование отражает недопонимание в терминологии, хотя и отмечается, что стандарты владения английским языком не всегда выявляют доказательства того, что незнание английского языка может помешать осуществлению коммуникации (Estival & Molesworth, 2009). Это наводит на мысль, что для определения взаимодействия авиационного языка и учебной программы требуются дополнительные области исследования (проекты). Molesworth and Estival (2015) указывают, что имеются смягчающие факторы, такие как акцент, нестандартная фразеология, рабочая нагрузка и фоновый шум. Другие исследования показали, что языковые коммуникативные проблемы возникают во время нестандартных и чрезвычайных ситуациях (Baugh, B. S., & Stolzer, A. J., 2018:4) [19], поэтому в подготовке учителя для авиационных вузов важно учитывать названные факторы с участием практических ситуаций. В Циркулярий ИКАО 323-AN/185 указано, что ситуации и действия приближенные к реальным являются основным фактором учебного процесса. Моделирование реальных ситуаций создает атмосферу, в которой коммуниканты применяют профессиональный язык в общении вживаясь в роль пилота, авиадиспетчера и т.д. Также, использование реального радиообмена между пилотом и авиадиспетчером на уроке помогает совершенствовать понимание диалога, расширяет словарный запас и учит вести правильные переговоры на профессиональном

языке [20]. Также, учебный материал должен содержать различные дисциплины, связанные с обслуживанием воздушного движения и эксплуатации воздушных судов. Например, «Воздушная навигация», «Авиационная метеорология», «Воздушное право» и др.

Эти исследования указывают что авиационная радиотелефонная связь отличается своей насыщенностью терминологией, кодовыми знаками, умением передать и принять информацию, понимать региональные особенности произношения языка в эфире для избежание недопонимания между авиаторами. Также, важно отметить, что авиаторы не пользуются невербальными средствами общения как взгляд, жесты и т.д. В подготовке таких кадров, которые смогут обеспечить безопасность воздушного судна при ведении авиационной радиотелефонной связи требуется серьезное обучение по требованиям и рекомендациям ИКАО. Таким образом, мы предлагаем разработать учебную программу по авиационному английскому языку, которая будет готовить преподавателей для гражданской авиации. Учебная программа будет составлена с опорой на требования ИКАО и все темы, обозначенные выше из этого документа, будут расписаны с помощью упражнений, модели которых мы указали ранее.

Заключение (выводы)

Специфика обучения авиационного английского языка включает особенную подготовку педагогов по требованиям ИКАО. В процессе реализации подготовки преподавателей отраслевого английского языка, именно авиационного английского языка для гражданской сферы необходимо разработать типологию упражнений, направленных на формирование профессионально-отраслевой компетенции учителя иностранного языка. Эффективность усвоения иностранного языка для авиационных целей может быть воплощена при помощи использования методики контекстного обучения с целью достижения 4 рабочего уровня авиационного английского языка. Предлагаемая нами учебная программа поможет подготовить учителей по авиационному английскому языку, которые помогут обучить кадров авиационной сферы и получить 4 рабочий уровень. В заключении отметим, что данная методика обучения повысит уровень языковых компетенций, критического мышления, способности и готовности к решению профессиональных проблем и даст инструмент для решения проблем отраслевого взаимодействия.

Литература

- 1 Послание Главы государства Касым-Жомарта Токаева народу Казахстана. 1 сентября 2020. - Нур-Султан, 2020.
- 2 Redicker С.Н. Wirtschaftsentglish als Fachsprache und «Entscheidungsorientierte Landeskunde» // Hamburg: Rebo-Star. – 1998. – P. 167.
- 3 Beier R. Englische Fachsprache // Stuttgart – Berlin – Köln – Mainz: Kohlhammer, – 1980. – P. 122.
- 4 Möhn D., Pelka R. Fachsprachen. Eine Einführung // Tübingen: Max Niemeyer Verlag GmbH and Co. KG. – 1984. – P.171.
- 5 Sager J. C., Dungworth D., MacDonald P. F. English Special Languages Principles and Practice in Science and Technology // Wiesbaden: O. Brandstetter Verlag. – 1980. 368 p.
- 6 Кияк Т. Р., Науменко А. М., Огуй О. Д. Теорія і практика перекладу (німецька мова). – Вінниця: Нова книга, 2006. – 586 с.
- 7 Schwanzer V. Syntaktisch-stilistische Universalien in den wissenschaftlichen Fachsprachen // Wissenschaftssprache Beiträge zur Methodologie, theoretischen Fundierung und Deskription. München. – 1981. P. 213-230.
- 8 Beneš E. Die formale Struktur der wissenschaftlichen Sprachen in syntaktischer Hinsicht // Wissenschaftssprache. Beiträge zur Methodologie, theoretischen Fundierung und Deskription. München. – 1981. P. 185-212.
- 9 Roelcke T. Fachsprachen // Berlin: Erich Schmidt Verlag GmbH. – 2005. P. 250.
- 10 Кунабаева С.С. Теория и практика современного иноязычного образования. – Алматы, 2010. – С. 47.
- 11 Вербицкий А.А. Контекстное обучение в компетентностном подходе // Высшее образование в России. 2006. – №11. – С.39-46.
- 12 Жылтырова Ж.Т. Теоретико-прикладные основы моделирования системы профессионально-иноязычной подготовки специалистов агроэкономического профиля // Дисс. на соискание ст. докт.фил. (PhD), – Алматы, 2019.
- 13 Кулибаева Д.Н. Инновационная модель формирования международно-стандартных уровней владения иностранным языком в условиях школ международного типа. – Алматы, 2002. – С. 69.
- 14 Закирова Г.Д. Методика формирования иноязычных компетенций по международному документационному обмену (языковой вуз, английский язык) // Дисс. канд. пед. наук. – Алматы, 2004. – С. 121.
- 15 Шокросс Ф. Новые директивы по программам обучения авиационному английскому языку// ИКАО. – 2009.-Т.64.-№3.-с. 4-6.

- 16 Руководство по внедрению требований ИКАО к владению языком: Doc. 9835 AN/453. -2-е изд. – Канада, Монреаль: ИКАО, 2010.
- 17 Смолкин А.М. Методы активного обучения. -Москва, Высшая школа, 1991.-С.145
- 18 Стамгалиева Н.К. Методика контекстно-центрированного обучения иностранному языку в неязыковом вузе // Диссер., канд.пед.наук. – Алматы, 1999.-С. 134.
- 19 Baugh, B. S., & Stolzer, A. J. Language-Related Communications Challenges in General Aviation Operations and Pilot Training // International Journal of Aviation, Aeronautics, and Aerospace, vol.5(iss4). – 2018. – P.4.
- 20 Рекомендации по программам обучения авиационному английскому языку: Циркуляр ИКАО 323-AN/185.-Канада, Монреаль: ИКАО, 2010.

References

- Beier R. (1980) Englische Fachsprache. Stuttgart – Berlin – Köln – Mainz: Kohlhammer, p.122.
- Beneš E. (1981) Die formale Struktur der wissenschaftlichen Sprachen in syntaktischer Hinsicht. Wissenschaftssprache. Beiträge zur Methodologie, theoretischen Fundierung und Deskription. München, pp.185-212.
- Baugh, B. S., Stolzer, A. J. (2018) Language-Related Communications Challenges in General Aviation Operations and Pilot Training. International Journal of Aviation, Aeronautics, and Aerospace, 5(4).
- Guidelines for Aviation English Training Programmes: Cir 323 AN/185 (2009). Canada, Montreal.
- Kijak T. R., Naumenko A. M., Oguj O. D. (2006) Teorija i praktika perekladu (nimec'ka mova) [Theory and practice of translation (German)] – Vinnicja: Nova kniga, – p.586. (In Russian)
- Kunanbaeva S.S. (2010) Teorija i praktika covremennogo inozazychnogo obrazovanija [Theory and practice of modern foreign language education]. Almaty. (In Russian).
- Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements: Doc.9835 AN/453. (2010) (2nd ed.), Canada, Montreal.
- Möhn D., Pelka R. (1984) Fachsprachen. Eine Einführung. Tübingen: Max Niemeyer Verlag GmbH and Co. KG, p.171.
- Kulibaeva D.N. (2002) Innovacionnaja model' formirovanija mezhdunarodno-ctandartnyh urovnej vladenija inostrannym jazykom v uslovijah shkol mezhdunarodnogo tipa [Innovative model for the formation of international standard levels of foreign language proficiency in international schools]. Almaty. p. 69. (In Russian).
- Poclanie Glavy gosudarstva Kasym-Zhomarta Tokaeva narodu Kazahstana. 1 sentjabrja (2020). [Message of the Head of State Kassym-Jomart Tokayev to the people of Kazakhstan]. (In Russian).
- Redicker C.H. (1998) Wirtschaftsenglisch als Fachsprache und «Entscheidungsorientierte Landeskunde». Hamburg: Rebo-Star, p.167.
- Roelcke T. (2005) Fachsprachen. Berlin: Erich Schmidt Verlag GmbH, p.250.
- Sager J. C., Dungworth D., MacDonald P. F. (1980) English Special Languages. Principles and Practice in Science and Technology. Wiesbaden: O. Brandstetter Verlag, p.368.
- Schwanzer V. (1981) Syntaktisch-stilistische Universalien in den wissenschaftlichen Fachsprachen // Wissenschaftssprache Beiträge zur Methodologie, theoretischen Fundierung und Deskription. München, pp.213-230.
- Smolkin A.M. (1991) Metody aktivnogo obuchenija [Active learning methods]. Moscow, Vysshaya shkola, p.145. (In Russian).
- Stamgalieva N.K. (1999) Metodika kontekstno-centrirovannogo obuchenija inostrannomu jazyku v nejazykovom vuze. [Methods of context-centered teaching of a foreign language in a non-linguistic university]. Dissertacija. Almaty. p.134. (In Russian).
- Shokrocc F. (2009) Novye direktivy po programmam obuchenija aviacionnomu anglijskomu jazyku [New guidelines for Aviation English language Training Programs]. ICAO. 3.-pp. 4-6. (In Russian).
- Verbickij A.A. (2006) Kontekstnoe obuchenie v kompetentnom podhode [Contextual learning in a competence-based approach] Vysshee obrazovanie v Rossii [Higher education in Russia], 11, pp.39-46. (In Russian).
- Zakirova G.D. (2004) Metodika formirovanija inozazychnyh kompetencij po mezhdunarodnomu dokumentacionnomu obmenu (jazykovej vuz, anglijskij jazyk) [Methodology for the formation of foreign language competencies in international documentation exchange (language university, English)]. Dissertacija, Almaty. (In Russian).
- Zhylytyrova Zh.T. (2019) Teoretiko-prikladnye osnovy modelirovanija cistemy professional'no-inozazychnoj podgotovki specialistov agroekonomicheskogo profilja [Theoretical and applied fundamentals of modeling the system of professional and foreign-language training of specialists of agro-economic profile]. Dissertacija, Almaty. (In Russian).