

УДК 372.881.111.1

*Мазуренко Ю. А., аспірант**Науковий керівник: Герасименко Л. С., к.п.н., доцент**Льотна академія Національного авіаційного університету,
м. Кропивницький, Україна*

РОЗВИТОК КОМУНІКАТИВНИХ УМІНЬ ІНЖЕНЕРІВ-МЕХАНІКІВ ЯК ЧИННИК БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

З гуманістичного погляду, професійна комунікація спрямована на балансування сподівань працівників, пом'якшення конфліктів та врегулювання поведінки, стимулювання сприйняття та ставлень. У галузях високого ризику, якою є авіакомпанії, професійна комунікація повинна забезпечувати співпрацю в усіх секторах та безпечне виконання професійних обов'язків. Безпека є фундаментом, на якому будується складний зміст професійної комунікації в авіації.

Професійна комунікація хоча і має нормативне регулювання, усе ж трапляються непорозуміння через нечіткість висловлення думок та не специфічність змісту. Зважаючи на те, що для авіації як галузі високого ризику це може обернутися трагедією, комунікативні уміння є ключовою компетенцією для співробітників. Як справедливо зауважують науковці А. Вієра, І. Сантос, П. Мораліс [3, с. 124], розвиток комунікативних умінь не може бути «екстра опцією» у підготовці авіаційних фахівців. І це стосується не лише пілотів та диспетчерів, але й наземного обслуговування. Брак навичок комунікації може зменшити рівень інтелектуальних та технічних знань та негативно вплинути на процес прийняття рішень.

Проблема комунікації наземного персоналу з обслуговування була чинником авіаційних подій. Однією із найбільш відомих є авіаційна катастрофа, яка сталася 11 вересня 1991 року. Авіалайнер Embraer EMB-120RT Brasilia авіакомпанії Continental Express виконував плановий рейс ВТА 2574 за маршрутом Ларедо-Х'юстон, але під час наближення до аеропорту Х'юстона втратив керування і звалився на землю близько Ігл Лейк (штат Техас). Загинули всі, хто знаходився на його борту 14 осіб – 11 пасажирів та 3 члени екіпажу. У звіті Національної ради з безпеки на транспорті (NTSB) [1] зазначається, що неправильний ремонт авіакомпанії Continental Express, і нездатність персоналу дотримуватися відповідних процедур забезпечення та контролю якості привели до раптової втрати в польоті частини лівої передньої кромки горизонтального стабілізатора, опускання носа літака й руйнування його в повітрі через перевантаження. Детальний опис подій, зазначених у звіті [1], свідчить про порушення процедури комунікації між інженерами-механіками, що призвело до того, що частина болтів не була замінена, що призвело до відриву передньої кромки в польоті.

Професійна комунікація інженерів-механіків відрізняється від інших авіаційних фахівців, оскільки включає не лише усну, але й письмову частину: документи по процедурам, накази та звіти. До того ж, процес наземного обслуговування є безперервним, він здійснюється по змінах, що надає

специфічні риси комунікації під час цього процесу. Вона здійснюється в основному опосередковано – через письмову документацію, і характеризується як асинхронічна, тобто не в режимі реального часу. Це означає, що під час підготовки важливо підготувати майбутнього інженера-механіка не лише сприймати тексти, але й доповісти правильно, що потрібно зробити наступній зміні. У дослідженнях Б. Парке, К. Патанкар, Б. Канкі [2] з проблеми комунікації інженерів-механіків зазначається, що наявність письмової документації, яка передається наступній зміні працівників, становить ризик і вже була чинником інцидентів згідно проведеного ними аналізу авіаподій з 1998 до 2002. Ще одним чинником, що впливає на процес професійної комунікації, є наймання на роботу іноземних працівників, які не володіють англійською мовою у достатній мірі.

Отже, наявність високого рівня комунікативних умінь інженерів-механіків є обов'язковою умовою роботи в авіаційній галузі. Наявні недоліки свідчать про необхідність спрямування професійної підготовки в цьому руслі, оскільки ефективна комунікація забезпечить належне виконання професійних обов'язків та підвищення безпеки польотів.

Список літератури

1. National Transportation Board. Aircraft accident report. Brittt Airways, INC., d/b/a. Continental Express Flight 2574. In-flight structural break up. EMB-120 RT, N33701, Eagle Lake, Texas, September, 11, 1991. 1992. Washington DC. 91 p.
2. Parke B., Patankar K., Kanki B. Shift turnover related errors. *In: Proceedings of the Twelfth International Symposium of Aviation Psychology* April 14 -17, 2003, Dayton, Ohio. P. 918–923.
3. Vieira A. M., Santos I. Cr., Morais P. R. Poor communication skills means high risk for aviation safety *Gestao & Regionalidade*. 2014. Vol. 30. N. 88. P. 123–137.

УДК 316.444.5:001.8

Малишевський О. В., к.п.н., доцент

*Уманський державний педагогічний університет імені Павла Тичини,
м. Умань, Україна*

ВИКОРИСТАННЯ СИСТЕМНОГО ПІДХОДУ ПРИ ВИРІШЕННІ ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ ПРОФЕСІЙНОЇ МОБІЛЬНОСТІ МАЙБУТНІХ ІНЖЕНЕРІВ-ПЕДАГОГІВ

Дослідження проблеми формування професійної мобільності майбутніх інженерів-педагогів вимагає інтердисциплінарного підходу на засадах міжгалузевої та міжпредметної інтеграції. Як інтегративна якість особистості професійна мобільність повинна вивчатися з позицій системного підходу, оскільки саме він сприяє розвитку фахівця як системи взаємопов'язаних внутрішніх ресурсів. В основу досліджуваної якості покладено метод