

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Кваліфікаційна наукова праця
на правах рукопису

РАДЗІВІЛОВА ІННА АНАТОЛІЇВНА

УДК 377.3:629.73-051

ДИСЕРТАЦІЯ
ФОРМУВАННЯ ГОТОВНОСТІ МАЙБУТНІХ БОРТПРОВІДНИКІВ В
АВІАЦІЙНИХ НАВЧАЛЬНИХ ЦЕНТРАХ ДО ПРОФЕСІЙНОЇ
ДІЯЛЬНОСТІ

13.00.04 – теорія і методика професійної освіти

01 «Освіта/Педагогіка»

Подається на здобуття наукового ступеня кандидата педагогічних наук

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело.

Радзівілова Інна Анатоліївна

Науковий керівник: **Лузік Ельвіра Василівна**,
доктор педагогічних наук, професор

Київ – 2020

АНОТАЦІЯ

Радзівілова І. А. Формування готовності майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах до професійної діяльності.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата педагогічних наук зі спеціальності 13.00.04 – теорія і методика професійної освіти (01 Освіта / Педагогіка). – Роботу виконано в Національному авіаційному університеті, Київ. – Національний авіаційний університет, Київ, 2020.

Дисертацію присвячено вивченню проблеми формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності в авіаційних навчальних центрах.

У **вступі** обґрунтовано актуальність теми дослідження; визначено об'єкт, предмет, мету, завдання дослідження, сформульовано гіпотезу; розкрито методологічні засади і методи дослідної роботи, визначено наукову новизну, теоретичне і практичне значення; представлено дані про апробацію й упровадження одержаних результатів.

Об'єкт дослідження – професійна підготовка майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах України. *Предмет дослідження* – технологія формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності в Україні. *Мета дослідження* полягає в розробленні, теоретичному обґрунтуванні та експериментальній перевірці технології формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності в авіаційних навчальних центрах.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в тому, що:

- *уперше* виявлено й обґрунтовано сукупність педагогічних умов як основу розроблення технології формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності: провідна педагогічна умова – створення імітаційно-ситуаційного середовища професійної підготовки майбутніх бортпровідників в освітньому процесі авіаційних навчальних центрів

на засадах реалізації положень компетентнісного, системно-діяльнісного, особистісно зорієнтованого, аксіологічного, міжкультурного й технологічного підходів; супідрядні педагогічні умови – формування відповідального ставлення майбутніх бортпровідників до професійної діяльності в авіаційній галузі через розвиток внутрішньої позитивної мотивації та системи ціннісних орієнтацій, які забезпечують єдність професійного й особистісного самовизначення; активація професійно значущого потенціалу фахової підготовки майбутніх бортпровідників через удосконалення форм, методів і засобів формування готовності до професійної діяльності; стимулювання рефлексійної діяльності майбутніх бортпровідників на кожному етапі формування готовності до професійної діяльності;

- уведено до наукового обігу поняття «готовність майбутніх бортпровідників до професійної діяльності» та «технологія формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності»;

- визначено зміст і структуру готовності майбутніх бортпровідників, критерії, показники й рівні вияву її сформованості;

- теоретично обґрунтовано й експериментально перевірено ефективність технології формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності в авіаційних навчальних центрах як послідовне розгортання трьох етапів: пропедевтично-методологічного, ситуаційно-діяльнісного та результативно-корегувального;

- уточнено сутність базових понять «готовність до професійної діяльності» та «педагогічні умови формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності»;

- подальшого розвитку набули форми організації навчання (інтеграція лекційних і практичних занять), методи (навчальні тренінги, мозковий штурм, метод проєктів, проблемне навчання, ситуаційне навчання, ділові, рольові й імітаційно-ситуаційні ігри, метод дискусії, тестовий контроль, взаємонавчання, взаємоконтроль) і засоби навчання (у тому числі із

використанням ІТ).

У першому розділі – **«Теоретико-методологічні основи формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності»** – уточнено сутність поняття «готовність до професійної діяльності» в контексті виучуваної проблеми, з'ясовано зміст і структуру готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності як предмета психолого-педагогічного дослідження; визначено й обґрунтовано особливості професійної підготовки майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах; визначено сукупність методологічних підходів, на основі яких має здійснюватися формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності.

Під професійною підготовкою майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах розглядаємо процес набуття необхідної сукупності професійно важливих знань, умінь і навичок задля формування їхньої готовності до успішного виконання професійних обов'язків у звичайних, нештатних й аварійних умовах польоту.

Готовність майбутніх бортпровідників до професійної діяльності розуміємо як якість особистості, високий рівень сформованості якої дає їм змогу усвідомлювати значення власних можливостей, забезпечує здатність використовувати набуті у процесі професійної підготовки знання, уміння та навички, необхідні для правильної організації власних дій під час виконання професійних обов'язків у звичайних, нештатних і аварійних ситуаціях, а також передбачати й усвідомлювати позитивні й негативні наслідки відповідно до прийнятих рішень.

У другому розділі – **«Обґрунтування технології формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності»** – виявлено й теоретично обґрунтовано сукупність педагогічних умов як основу розроблення технології формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності; описано можливості технологічного підходу у процесі

формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності; представлено розроблену авторську технологію формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності.

Проведені дослідження дали змогу виявити й дефініціювати сукупність педагогічних умов формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності, а саме: створення імітаційно-ситуаційного середовища в освітньому процесі авіаційних навчальних центрів на засадах реалізації положень компетентнісного, системно-діяльнісного, особистісно зорієнтованого, аксіологічного, міжкультурного й технологічного підходів (провідна умова); формування відповідального ставлення майбутніх бортпровідників до професійної діяльності в авіаційній галузі через розвиток внутрішньої позитивної мотивації та системи ціннісних орієнтацій, які забезпечують єдність професійного й особистісного самовизначення; активація професійно значущого потенціалу фахової підготовки майбутніх бортпровідників через удосконалення форм, методів і засобів формування готовності до професійної діяльності; стимулювання рефлексійної діяльності майбутніх бортпровідників на кожному етапі формування готовності до професійної діяльності (супідрядні умови).

Розроблену й обґрунтовану технологію формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності розглядаємо як поетапне розгортання процесу організації та здійснення діяльності, спрямованої на досягнення заздалегідь запланованого результату, що реалізується в освітньому процесі авіаційних навчальних центрів через застосування певної сукупності форм організації навчання, методів, прийомів і засобів навчання на інтеграційній основі. Технологія формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності складається із трьох послідовних етапів: пропедевтично-методологічного, ситуаційно-діяльнісного та результативно-корегувального.

У третьому розділі – **«Експериментальна перевірка технології**

формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності» – описано методику діагностування рівнів сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності; здійснено аналіз змісту навчально-методичного забезпечення професійної підготовки бортпровідників в Україні; виокремлено критерії й показники вияву рівнів сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності; представлено результати експериментальної перевірки авторської технології формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності.

Ключові слова: готовність майбутніх бортпровідників до професійної діяльності, технологія формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності, педагогічні умови, авіаційні навчальні центри.

ANNOTATION

Radzivilova I. A. Formation of future flight attendants' readiness to professional activity in aviation educational centres. Qualifying scientific work published as a manuscript.

The dissertation thesis submitted for the scientific degree of Candidate of Pedagogical Sciences in specialty 13.00.04 (01 Education / Pedagogy). – The work was carried out at the National Aviation University. – National Aviation University, Kyiv, 2020.

The thesis is aimed at investigating the problem of forming future flight attendants' readiness to professional activity in aviation educational centres.

The research topicality is substantiated, the object, the subject, the aim and the tasks of research are determined, the hypothesis is formulated, methodological foundations and methods of research are revealed, the scientific novelty, **theoretical** and practical value are defined, the information about approbation and implementation of obtained results is presented in **the Introduction**.

The object of research is the professional training of future flight attendants in

aviation educational centres of Ukraine. *The subject of research* is the technology of forming future flight attendants' readiness to professional activity in Ukraine. *The main aim of research* is to develop, theoretically substantiate and experimentally pilot the technology of forming future flight attendants' readiness to professional activity in aviation educational centres.

The scientific novelty of obtained findings of research lies in the fact that for the first time:

- pedagogical conditions as the basis for developing the technology of forming future flight attendants' readiness to professional activity have been determined and substantiated, namely: the creation of simulation and situation environment in the educational process of aviation educational centres on the basis of realization of competence-based, system-and-activity-based, person-oriented, axiological, intercultural and technological approaches (leading pedagogical condition); the formation of responsible attitude of future flight attendants to professional activity in the aviatonal sphere through the development of internal positive motivation and system of values that provide the unity of professional and personal self-determination; activation of professionally important potential of future flight attendants' professional training through the improvement of forms, methods and means of forming readiness to professional activity; stimulation of future flight attendants' reflective activity on each stage of forming their readiness to professional activity (subordinate pedagogical conditions);
- author's definition of the notion of "future flight attendants' readiness to professional activity" has been given, its structure and components have been determined;
- the effectiveness of technology of forming future flight attendants' readiness to professional activity in aviation educational centres have been theoretically substantiated and piloted;
- the criteria and indicators for measuring the levels of future flight attendants' readiness to professional activity are defined;

- the essence of the basic notions for research such as “future specialists’ readiness to professional activity”, “educational technology of forming future flight attendants’ readiness to professional activity” have been specified;

- forms (integration of lectures and practical classes), methods (educational trainings, brainstorming, project-based learning, problem-based learning, situational analysis, business role-playing, simulation-and-situation-based playing, discussion technique, test control, peer-learning and mutual control) and means of instruction (including IT-technologies) have been developed further.

It should be noted that the author has hypothesized the idea that the effectiveness of forming future flight attendants’ readiness to professional activity will be considerably enhanced if the elaborated and substantiated technology is implemented in the educational process of aviation educational centres as a progressive deployment of three stages: propaedeutic and methodological, situation-and-activity-oriented, result-and-correction-oriented.

In the First Part that is **“Theoretical and Methodological Foundations of Forming Future Flight Attendants’ Readiness to Professional Activity”** the essence of the notion of “readiness to professional activity” is specified in the context of the problem under investigation, the content and structure of future flight attendants’ readiness to professional activity as a subject of pedagogical and psychological research is found out, the peculiarities of professional training of future flight attendants in aviation educational centres of Ukraine are determined and substantiated, the combination of methodological approaches on the basis of which the formation of future flight attendants’ readiness to professional activity has to be done is determined.

Future flight attendants’ professional training is defined as a process of acquiring professionally important knowledge and skills while forming their readiness to successful professional activity at routine, abnormal and emergency situations at aviation educational centres.

The readiness of future flight attendants to professional activity is regarded as a

quality whose high level of formedness enables them to recognize the importance of their own capabilities, provides them with the ability to apply knowledge and skills acquired during professional training and necessary for the proper organization of actions at routine, abnormal and emergency situations as well as to anticipate and understand positive and negative consequences pursuant to the decisions taken. The structure of future flight attendants' readiness to professional activity includes three components, in particular, motivation-and-activity-oriented, cognitive-and-activity-oriented, procedure-and-activity-oriented.

The combination of competence-based, system-and-activity-oriented, person-oriented, axiological, intercultural and technological approaches is the basis of forming future flight attendants' readiness to professional activity in aviation educational centres.

In the Second Part – **“The substantiation of the Technology of Forming Future Flight Attendants' Readiness to Professional Activity”** – a combination of pedagogical conditions as the basis of development of the technology of forming future flight attendants' readiness to professional activity is determined and theoretically substantiated; technological process of forming future flight attendants' readiness to professional activity is described; the technology of forming future flight attendants' readiness to professional activity designed by the researcher is presented.

The conducted research enables to determine and formulate pedagogical conditions of forming future flight attendants' readiness to professional activity. The main pedagogical condition is the creation of simulation and situation environment in the educational process of aviation educational centres on the basis of realization of competence-based, system-and-activity-based, person-oriented, axiological, intercultural and technological approaches. The subordinate pedagogical conditions are as follows: the formation of responsible attitude of future flight attendants of professional activity in the aviaional sphere through the development of internal positive motivation and system of values that provide the unity of professional and personal self-determination; activation of professionally important potential of future

flight attendants' professional training through the improvement of forms, methods and means of formation of readiness to professional activity; stimulation of future flight attendants' reflective activity on each stage of forming their readiness to professional activity.

The technology of forming future flight attendants' readiness to professional activity which has been elaborated and substantiated in the research is described as a progressive deployment of organizing and conducting activity aimed at achieving pre-planned results that is realized in the educational process of aviation educational centres through applying a definite combination of forms, methods and means of instruction. The technology of forming future flight attendants' readiness to professional activity includes three consistent stages, namely, propaedeutic and methodological, situation-and-activity-oriented, result-and-correction-oriented.

In the Third Part – **“The experimental testing of technology of Forming Future Flight Attendants' Readiness to Professional Activity”** – the diagnostics of formedness of future flight attendants' readiness levels to professional activity is described; the analysis of present-day condition of professional training of future flight attendants in Ukraine is done; the criteria and indicators aimed at measuring the levels of future flight attendants' readiness to professional activity are defined; the results of experimental training of authorial technology of forming future flight attendants' readiness to professional activity are presented.

The conducted experimental work connected with implementing the elaborated technology in the education process of aviation educational centres has supported the hypothesis formulated in research. The analysis of obtained results makes it possible to note the positive changes in forming future flight attendants' readiness to professional activity in aviation educational centres.

Key words: future flight attendants' readiness to professional activity, technology of forming future flight attendants' readiness to professional activity, pedagogical conditions, aviation educational centres.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті в наукових фахових виданнях:

1. Радзівілова І. А. Підготовка майбутніх бортпровідників авіаційної галузі до професійної діяльності у навчальних центрах України. *Вісник Національного авіаційного університету*. 2017. Вип. 1(10). С. 113–118.
2. Радзівілова І. А. Професійна адаптація як чинник формування готовності майбутніх бортпровідників. *Вісник Національного авіаційного університету*. 2017. Вип. 2(11). С. 108–112.
3. Радзівілова І. А. Готовність майбутніх бортпровідників до професійної діяльності як психолого-педагогічне явище в науковій літературі. *Педагогічні науки*. 2017. Вип. LXXIX. С. 174–177.
4. Радзівілова І. А. Компонентний склад готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності. *Молодь і ринок*. 2018. № 4(159). С. 145–149.
5. Радзівілова І. А. Дослідження проблеми виявлення педагогічних умов формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності. *Молодь і ринок*. 2018. № 9(164). С. 146–149.

Публікації в наукових виданнях іноземних держав та у виданнях, які включено до міжнародних наукометричних баз

6. Радзівілова І. А. Методологічні засади формування готовності до професійної діяльності майбутніх бортпровідників. *Научен вектор на Балканите*. 2018. № 1. С. 81–83.
7. Радзівілова І. А. Критерії і показники сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності. *Молодий вчений*. 2018. № 6(80). С. 169–171.

Матеріали і тези науково-практичних конференцій:

8. Радзівілова І. А. Професійна підготовка бортпровідників повітряних

суден цивільної авіації України. *Актуальні проблеми вищої професійної освіти України* : матеріал. IV міжн. наук.-практ. конф., м. Київ, 17 бер. 2016 р. Київ, 2016. С. 21.

9. Радзівілова І. А. Компетентністний підхід до професійної підготовки бортпровідників як умова ефективності готовності фахівця. *Modern methods, innovations and operational experience in the field of psychology and pedagogics* : materials of international research and practice conference, Lublin, Republic of Poland, Oct. 20-21, 2017. Lublin, 2017. С. 129–132.

10. Радзівілова І. А. Аксіологічний підхід у професійній підготовці майбутніх бортпровідників. *Україна-Німеччина: горизонти освіти і культури*: матеріали міжн. наук.-практ. конф., м. Київ, 23-24 лист. 2017 р. Київ, 2017. С. 134–136.

11. Радзівілова І. А. Професійна компетентність майбутніх бортпровідників як педагогічна проблема. *Роль і місце психології і педагогіки у формуванні сучасної особистості* : матеріали міжн. наук.-практ. конф., м. Харків, 12-13 січ. 2018 року. Харків, 2018. С. 64–67.

12. Радзівілова І. А. Імітаційні методи навчання у формуванні готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності. *Модернізація освітнього середовища: проблеми та перспективи* : матер. III міжн. наук.-практ. конф., м. Умань, 16-17 лют. 2018 р. Умань, 2018. С. 144–147.

13. Радзівілова І. А. Зміст і сутність готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності. *Актуальні проблеми вищої професійної освіти України* : матер. VI міжн. наук.-практ. конф., м. Київ, 20 бер. 2018 р. Київ, 2018. С. 126.

14. Радзівілова І. А. Системний підхід як теоретико-методологічна основа формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності. *Сучасні тенденції розвитку освіти і науки в інтердисциплінарному контексті* : матер. III міжн. наук.-практ. конф., м. Ченстохова, м. Ужгород, м. Дрогобич, 29-30 бер. 2018 р. Дрогобич, 2018. С. 328–330.

ЗМІСТ

АНОТАЦІЇ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

16

ВСТУП

17

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ ГОТОВНОСТІ МАЙБУТНІХ БОРТПРОВІДНИКІВ ДО ПРОФЕСІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

25

1.1.	Професійна підготовка майбутніх бортпровідників як психолого-педагогічна проблема	25
1.2.	Методологія дослідження процесу формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності	36
1.3.	Визначення змісту і структури готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності	55
	Висновки до розділу 1	85
	Список використаних джерел до розділу 1	88

РОЗДІЛ 2

ОБҐРУНТУВАННЯ ТЕХНОЛОГІЇ ФОРМУВАННЯ ГОТОВНОСТІ МАЙБУТНІХ БОРТПРОВІДНИКІВ ДО ПРОФЕСІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

2.1.	Педагогічні умови як основа розроблення технології формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності	111
2.2.	Реалізація положень технологічного підходу у процесі формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності	127
2.3.	Технологія формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності	140
	Висновки до розділу 2	149
	Список використаних джерел до розділу 2	151

РОЗДІЛ 3

ЕКСПЕРИМЕНТАЛЬНА ПЕРЕВІРКА ТЕХНОЛОГІЇ ФОРМУВАННЯ ГОТОВНОСТІ МАЙБУТНІХ БОРТПРОВІДНИКІВ ДО ПРОФЕСІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

3.1.	Визначення критеріїв, показників і діагностувального інструментарію для вияву рівнів сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності	161
3.2.	Аналіз змісту навчально-методичного забезпечення професійної підготовки майбутніх бортпровідників в Україні	184

3.3. Упровадження технології формування готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності	203
3.4. Результати педагогічного експерименту та їх узагальнення	224
Висновки до розділу 3	234
Список використаних джерел до розділу 3	237
ЗАГАЛЬНІ ВИСНОВКИ	242
ЗАГАЛЬНИЙ СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ	246
ДОДАТКИ	276

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

АК	– авіакомпанія
АРЗ	– аварійно-рятувальні засоби
ДАА	– Державна авіаційна адміністрація
ДАСУ	– Державна Авіаційна Служба України, повноважний орган в галузі ЦА України, спеціально уповноважений орган виконавчої влади з питань діяльності цивільної авіації та використання повітряного простору України
IATA	– Міжнародна Асоціація повітряного транспорту
ІКАО	– Міжнародна організація цивільної авіації
КП	– курс перепідготовки
КПК	– курс періодичної підготовки
КПР	– контрольно-перевірочний рейс
ЛЛЕК	– лікарсько-льотна експертна комісія
МнПЛ	– міжнародні польоти
НЗ	– навчальний заклад з підготовки авіаційних фахівців ЦА України, сертифікований Державіаслужбою
ПС	– повітряне судно
САП	– спільний авіаційний простір
СУБП	– система управління безпекою польотів
СЧКЕ	– служба членів кабінного екіпажу
ЦА	– цивільна авіація
ЧКЕ	– член кабінного екіпажу
ЦПАП	– центр підготовки авіаційного персоналу

ВСТУП

Актуальність дослідження. В умовах соціально-економічних перетворень, що відбуваються в Україні, розширення міжнародних зв'язків із різними країнами світу, збільшення кількості пасажирських перевезень, рейсів і маршрутів, зростає потреба у підготовці висококваліфікованих фахівців авіаційної галузі взагалі й бортпровідників зокрема, готових до здійснення професійної діяльності не лише в звичайних, а й у нештатних та аварійних ситуаціях. Зважаючи на це, дослідження, присвячене проблемі формування готовності майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах до професійної діяльності, набуває особливого значення.

Теоретичний аналіз результатів дисертаційних праць українських і зарубіжних учених із педагогіки і психології дає змогу стверджувати про наявність наукових доробків, у яких розглядаються окремі аспекти проблеми формування готовності майбутніх фахівців різних спеціальностей до професійної діяльності (О. Бойко, С. Будаєв, О. Водяна, І. Гавриш, Т. Гребеник, В. Желанова, Г. Савченко, В. Ушмарова). Певним питанням, що відбивають різні аспекти підготовки майбутніх фахівців авіаційної галузі, присвячено наукові праці зарубіжних й українських учених (Л. Барановська, О. Бродова, О. Васюкович, К. Воєвода, Л. Герасименко, І. Галімска, Н. Глушаниця, З. Гринько, О. Задкова, О. Ковтун, Н. Козлов, І. Колодій, Л. Конопляник, Н. Ладогубець, Е. Лузік, Я. Мандрик, О. Москаленко, Л. Немлій, Я. Нечипорук, Н. Орленко, Н. Пазюра, В. Пасічник, В. Півень, М. Півень, Т. Плачинда, Г. Пухальська, Б. Роберт, А. Савицька, Т. Семигінівська, І. Смирнова, Н. Ушакова, І. Файнман, Т. Филипська).

Водночас, за результатами вивчення й узагальнення певних здобутків української та зарубіжної педагогічної думки, з'ясовано, що проблема формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності ще не була предметом окремих спеціальних досліджень. Необхідність дослідження

й вирішення зазначеної проблеми, її актуальність зумовлені існуючими суперечностями між, зокрема:

- наявними вимогами, визначеними в стандартах і рекомендованій практиці Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO) і Міжнародної Авіатранспортної Асоціації повітряного транспорту (IATA), та реальним рівнем готовності майбутніх бортпровідників до забезпечення безпеки польотів у звичайних, нештатних й аварійних ситуаціях;
- зростаючою потребою забезпечення якісної професійної підготовки висококваліфікованих бортпровідників та домінуванням застарілих форм, методів і засобів навчання в освітньому процесі авіаційних навчальних центрів;
- усвідомлюваною необхідністю вдосконалення процесу професійної підготовки майбутніх бортпровідників та відсутністю науково-обґрунтованої технології формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності.

Отже, актуальність, недостатня розробленість питань теорії і практики фахової підготовки бортпровідників в авіаційних навчальних центрах у контексті забезпечення їхньої готовності до майбутньої професійної діяльності, а також необхідність усунення виявлених суперечностей зумовили вибір теми дисертаційної праці **«Формування готовності майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах до професійної діяльності»**.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційне дослідження виконано відповідно до теми науково-дослідної роботи кафедри педагогіки та психології професійної освіти Національного авіаційного університету «Формування ключових компетентностей у майбутніх практичних психологів ВНТЗ» (№ 90/12.01.07, термін виконання 2017-2019 рр.).

Тему дисертації затверджено Вченою радою Національного авіаційного університету (протокол № 13 від 24 грудня 2015 р.) й узгоджено в Міжвідомчій раді з координації наукових досліджень з педагогічних і психологічних наук в Україні (протокол № 2 від 23 лютого 2016 р.).

Мета дослідження полягає в розробленні, теоретичному обґрунтуванні й експериментальній перевірці технології формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності в авіаційних навчальних центрах.

Досягнення мети дослідження передбачає розв'язання таких завдань:

1. На основі вивчення наукових джерел й узагальнення емпіричного досвіду здійснити психолого-педагогічний аналіз стану розроблення досліджуваної проблеми на теоретико-методологічному рівні.

2. Визначити зміст і структуру готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності.

3. Виявити сукупність педагогічних умов як основу розроблення технології формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності в авіаційних навчальних центрах.

4. Уточнити критерії, показники й рівні вияву сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності.

5. Експериментально перевірити ефективність упровадження розробленої авторської технології в освітній процес авіаційних навчальних центрів.

Об'єкт дослідження – професійна підготовка майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах України.

Предмет дослідження – технологія формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності в Україні.

Гіпотеза дослідження полягає у *припущенні*, що ефективність процесу формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності суттєво підвищиться, якщо у практику роботи авіаційних навчальних центрів буде імплементовано розроблену й обґрунтовану технологію формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності як послідовне розгортання трьох етапів: пропедевтично-методологічного, ситуаційно-діяльнісного та результативно-корегувального.

Теоретико-методологічною основою дослідження є: акмеологічна концепція професіоналізму (А. Деркач, О. Дубасенюк, В. Зазикін), концепція

небезпечної професії (В. Пономаренко), психологічні теорії особистості (К. Абульханова-Славська, Б. Ананьєв, Л. Виготський, О. Леонт'єв, С. Рубінштейн), теорія проблемного навчання (І. Лернер, О. Матюшкін, М. Махмутов, В. Оконь), вихідні ідеї сукупності методологічних підходів в освіті, зокрема, системно-діяльнісного (І. Блауберг, Н. Булгакова, С. Гончаренко, О. Горбань, Т. Ільїна, О. Іонова, Н. Кузьміна, О. Леонт'єв, Б. Ломов, Е. Лузік, О. Новіков, Т. Шамова, С. Рубінштейн, Є. Яковлев, Н. Яковлева, Е. Юдін), компетентнісного (Л. Барановська, В. Ільченко, О. Ковтун, В. Кремень, Е. Лузік, О. Москаленко, Т. Плачинда, О. Пошетун, Н. Рідей), особистісно зорієнтованого (В. Андрущенко, Н. Дівінська, Б. Корольов, В. Луговий, Е. Лузік, В. Семиченко, М. Чобітько, І. Якиманська), аксіологічного (Ю. Бабанський, І. Бех, В. Бобрицька, Є. Божко, Б. Гершунський, С. Гончаренко, М. Євтух, І. Зязюн, А. Капська, В. Кремень, Н. Ничкало, Ю. Пелех, В. Семиченко, С. Сисоєва, В. Сластьонін), міжкультурного (Т. Атрощенко, Н. Гальська, О. Левашов, Н. Пазюра) та технологічного (В. Лозова, О. Пехота, І. Підласий, І. Прокопенко, І. Роберт, П. Сікорський, В. Сластьонін, Г. Селевко, В. Юдін).

На всіх етапах наукового пошуку задля розв'язання завдань дослідження було застосовано комплекс загальнонаукових і спеціальних **методів**:

теоретичних: аналіз психолого-педагогічної, науково-методичної літератури задля ґрунтового висвітлення теоретичних основ проблеми формування готовності майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах до професійної діяльності, порівняльний, поняттєво-термінологічний, педагогічне моделювання; *емпіричних*: педагогічний експеримент (констатувальний, формувальний, контрольний етапи) для перевірки ефективності реалізації розробленої технології формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності в авіаційних навчальних центрах; анкетування, спостереження, діагностування, бесіди – для визначення стану сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності; *математичної статистики*: статистичне оброблення отриманих даних і

графічне відображення результатів для виявлення вірогідності ефективності функціонування розробленої технології формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності в авіаційних навчальних центрах.

Експериментальна база дослідження: навчальний центр міжнародної акціонерної авіаційної компанії «УРГА», навчальний центр ЦТПП «Градiєнт»; навчальний центр авіакомпанії «ХОРС», навчальний центр авіакомпанії «Міжнародні Авіалінії України», навчальний центр авіаційної льотної академії «АФА», навчальний центр відокремленого структурного підрозділу Державного підприємства обслуговування повітряного руху України «Центр авіаційної підготовки та сертифікації». Експериментальною роботою на різних етапах дослідження було охоплено шість навчальних центрів (457 осіб).

Наукова новизна одержаних результатів полягає в тому, що:

- *уперше* виявлено й обґрунтовано сукупність педагогічних умов як основу розроблення технології формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності: провідна педагогічна умова – створення імітаційно-ситуаційного середовища професійної підготовки майбутніх бортпровідників в освітньому процесі авіаційних навчальних центрів на засадах реалізації положень компетентнісного, системно-діяльнісного, особистісно зорієнтованого, аксіологічного, міжкультурного й технологічного підходів; супідрядні педагогічні умови – формування відповідального ставлення майбутніх бортпровідників до професійної діяльності в авіаційній галузі через розвиток внутрішньої позитивної мотивації та системи ціннісних орієнтацій, які забезпечують єдність професійного й особистісного самовизначення; активація професійно значущого потенціалу фахової підготовки майбутніх бортпровідників через удосконалення форм, методів і засобів формування готовності до професійної діяльності; стимулювання рефлексійної діяльності майбутніх бортпровідників на кожному етапі формування готовності до професійної діяльності;

- уведено до наукового обігу поняття «готовність майбутніх бортпровідників до професійної діяльності» та «технологія формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності»;
- визначено зміст і структуру готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності, критерії, показники й рівні вияву її сформованості;
- теоретично обґрунтовано й експериментально перевірено ефективність технології формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності в авіаційних навчальних центрах як послідовне розгортання трьох етапів: пропедевтично-методологічного, ситуаційно-діяльнісного та результативно-корегувального;
- уточнено сутність базових понять «готовність до професійної діяльності» та «педагогічні умови формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності»;
- *подальшого розвитку* набули форми організації навчання (інтеграція лекційних і практичних занять), методи навчання (навчальні тренінги, мозковий штурм, метод проєктів, проблемне навчання, ситуаційне навчання, ділові, рольові й імітаційно-ситуаційні ігри, метод дискусії, тестовий контроль, взаємонавчання, взаємоконтроль) і засоби навчання (у тому числі з використанням ІТ).

Практичне значення отриманих результатів дослідження полягає в апробації технології формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності в освітньому процесі авіаційних навчальних центрів; розробленні навчально-методичного забезпечення навчальних дисциплін «Основи авіації», «Загальні функції, обов'язки та відповідальність членів кабінного екіпажу», «Загальний порядок дій з метою забезпечення безпеки польотів та пасажирів у звичайних, нештатних й аварійних ситуаціях», «Аварійно-рятувальна, тренажерна підготовка»; розробленні навчальних курсів початкової підготовки членів кабінного екіпажу (інструкторів категорії LI/TRI повітряних суден), періодичної підготовки (підвищення кваліфікації) членів

кабінного екіпажу повітряних суден, перепідготовки членів кабінного екіпажу повітряних суден.

Матеріали дисертації можуть використовуватися під час тренажерної підготовки та викладання таких дисциплін, як «Основи авіації», «Загальні функції, обов'язки та відповідальність членів кабінного екіпажу», «Загальний порядок дій з метою забезпечення безпеки польотів та пасажирів у звичайних, нештатних й аварійних ситуаціях», «Аварійно-рятувальна підготовка».

Результати дослідження можуть стати основою для вдосконалення програм початкової підготовки членів кабінного екіпажу (інструкторів категорії LI/TRI повітряних суден), періодичної підготовки (підвищення кваліфікації) членів кабінного екіпажу повітряних суден, перепідготовки членів кабінного екіпажу повітряних суден в авіаційних навчальних центрах України.

Розроблена технологія формування готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності **апробована й упроваджена** в освітній процес ЦТПП «Градiєнт» (довідка № 27 від 28 серпня 2018 р.), авіаційного сертифікаційно-тренувального центру «СКАЙ» (довідка № 20/7 від 20 липня 2018 р.), міжнародної акціонерної авіаційної компанії «УРГА» (довідка № 1417/9 від 20 серпня 2018 р.), авіаційної льотної академії «АФА» (протокол № 7 від 17 вересня 2018 р.).

Апробація результатів дисертаційної праці. Основні положення та результати дисертації представлено на науково-практичних конференціях і науково-методичних семінарах, зокрема:

– *міжнародних науково-практичних конференціях*: Актуальні проблеми вищої професійної освіти (Київ, 2016); Україна-Німеччина: горизонти освіти і культури (Київ, 2017); Modern methods, innovations and operational experience in the field of psychology and pedagogics (Lublin, 2017); Актуальні проблеми вищої професійної освіти (Київ, 2018); Модернізація освітнього середовища: проблеми та перспективи (Умань, 2018); Сучасні тенденції розвитку освіти і науки в інтердисциплінарному контексті (Ченстохова – Ужгород – Дрогобич, 2018);

– *міжнародній науково-практичній Інтернет-конференції*: Використання медіа-технологій у підготовці вчителів: європейський та вітчизняний досвід (Глухів, 2018);

– *всеукраїнській науково-практичній конференції*: Роль і місце психології і педагогіки у формуванні сучасної особистості (Харків, 2018);

– *всеукраїнському науково-методичному семінарі*: Підготовка майстра виробничого навчання, викладача професійного навчання до впровадження в освітній процес інноваційних технологій (Глухів, 2019).

Публікації. Основні положення та результати дисертаційної праці відображено в 14 одноосібних публікаціях автора: 5 статей у провідних фахових виданнях України; 1 – у періодичному закордонному виданні; 1 – в інших виданнях; 7 – матеріали конференцій (у тому числі 1 – у закордонному виданні).

Структура дисертації. Дисертація складається з анотацій українською та англійською мовами, зі вступу, трьох розділів, висновків до розділів, загальних висновків, списку використаних джерел (294 найменування, із них 3 – іноземними мовами), 6 додатків на 42 сторінках. Загальний обсяг дисертації – 318 сторінок (основного тексту – 192 сторінки). Робота містить 15 рисунків і 16 таблиць.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ ГОТОВНОСТІ МАЙБУТНІХ БОРТПРОВІДНИКІВ ДО ПРОФЕСІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

1.1. Професійна підготовка майбутніх бортпроводників як психолого-педагогічна проблема

Актуальність дослідження проблеми вдосконалення підготовки майбутніх бортпроводників зумовлена стрімким збільшенням кількості перевезень пасажирів авіаційним транспортом на регулярних міжнародних рейсах між Україною та країнами світу та на внутрішніх рейсах між містами України протягом останніх десяти років. Такому стрімкому зростанню посприяв переговорний процес щодо підписання Угоди про Спільний авіаційний простір (САП) між Україною і ЄС, який було розпочато в грудні 2007 року й завершено 28 листопада 2013 року її парафуванням у м. Вільнюс (Латвія) [62; 151; 177], а також підписанням Угоди між Урядом України та Сполучених Штатів Америки про повітряні перевезення [159; 199]. Головна мета підписання Угоди про САП полягає у поступовому «формуванні спільного авіаційного простору між Європейським Союзом та його державами-членами та Україною, який заснований, зокрема, на ідентичних правилах у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, управлінні повітряним рухом, захисті навколишнього середовища, захисті прав споживачів, системах комп'ютерного бронювання, а також, що стосується соціальних норм в авіаційній галузі» [62]. Проте, незважаючи на парафування Угоди про САП, в Україні вже відбулися позитивні зміни у сфері пасажирських авіаційних перевезень, що підтверджуються наступними фактами. До першого факту можна віднести розвиток міжнародного хабу в аеропорті Бориспіль та регіональних аеропортів України. Так, на сучасному етапі на території України постійно діють такі міжнародні аеропорти, як «Бориспіль», «Київ» імені Ігоря Сікорського (Жуляни), міжнародний

аеропорт «Львів» імені Данила Галицького, «Міжнародний Аеропорт Одеса», «Запоріжжя», «Херсон», «Дніпропетровськ» та термінальні комплекси регіональних аеропортів як «Івано-Франківськ», «Ужгород», «Чернівці», «Миколаїв» тощо. Варто зазначити, що завдяки вдалому розташуванню міжнародний аеропорт «Бориспіль» є найпотужнішим в Україні. На сьогодні, аеропорт «Бориспіль» є членом різних міжнародних організацій, спілок та асоціацій, зокрема, міжнародної асоціації «Міжнародна рада аеропортів Європейського регіону», асоціації «Аеропорти України», Громадської спілки «Українська авіатранспортна асоціація» тощо. Міжнародний аеропорт «Львів» імені Данила Галицького, пасажиропотік та маршрутні мережі якого складають 32 напрямки, є найбільшим летовищем на території Західної України [68]. «Міжнародний аеропорт Одеса» є одним із найбільших аеропортів України, який здійснює перевезення пасажирів до Східної та Західної Європи, Азії й Африки. На сьогодні, «Міжнародний Аеропорт Одеса» є спільним підприємством, яке було створене Одеською міською радою та приватним інвестором «Одеса Аеропорт Девелопмент» у 2011 році [149]. Аеропорт співпрацює з такими відомими авіакомпаніями як «Міжнародні авіалінії України», «Turkish Airlines», «AeroJet», «AirBaltic», Австрійські Авіалінії, «Азур Ейр Україна», «Белавія», «Чеські авіалінії», «Ellinair» тощо [149]. Серед найпотужніших регіональних аеропортів можна виокремити аеропорт «Івано-Франківськ», який має статус міжнародного. Незважаючи на те, що він належить до аеропортів класу «В», індекс 6 (код 4С) з обмеженнями, він обладнаний для обслуговування середньомагістральних літаків A320, Boeing-737, AN-24, ІЛ-76 за першою категорією ІКАО.

Другим фактом є збільшення кількості пасажирських перевезень українськими та міжнародними авіакомпаніями й кількості авіакомпаній, які здійснюють діяльність в Україні, зокрема від монополії єдиного Аерофлоту до 74 авіакомпаній, що підтверджується офіційними даними Міністерства інфраструктури України [195]. Згідно цих даних, у 2018 року пасажиропотік

міжнародного аеропорту «Бориспіль» склав 12,603,000 осіб. Аеропорт «Київ» імені І. Сікорського займає друге місце за пасажиропотоком після міжнародного аеропорту «Бориспіль». У 2018 році його послугами скористувалися 2,812,300 пасажирів. За офіційними даними міжнародного аеропорту «Одеса», його пасажиропотік у 2018 році склав 1,446,500 осіб [там само].

Крім того, варто зазначити, що в 2016 році пасажирські перевезення здійснювали лише 18 вітчизняних авіакомпаній, у 2017 році таких авіакомпаній було вже 39 – 10 вітчизняних і 29 іноземних [там само].

До третього факту відносимо збільшення кількості низько-бюджетних перевізників, що здійснюють перевезення пасажирів на міжнародних і внутрішніх рейсах України.

Четвертим фактом, на нашу думку, є розширення географії міжнародних регулярних польотів українськими авіакомпаніями [175]. Так, наприклад, у 2017 році десять українських перевізників, серед яких можна виділити «Міжнародні авіалінії України», «Роза вітрів», «Азур Ейр Україна», «Атласджет Україна» і «Браво», здійснювали регулярні польоти до 43-ох країн світу [195].

Отже, швидке зростання авіаційних перевезень і стрімкий розвиток авіатехніки значним чином впливає на появу нових проблем у такій складній галузі, як авіація. Через посилення впливу психогенних і стресогенних чинників у праці на повітряному транспорті, підвищуються професійні вимоги до членів льотного екіпажу взагалі й кабінного зокрема. Суспільство й самі працівники авіаційної сфери все більше усвідомлюють доленосну місію бортпровідників по відношенню до авіапасажирів.

У контексті прагнення України до Спільного авіаційного простору між Україною та ЄС актуалізується потреба вдосконалення підготовки майбутніх бортпровідників, зважаючи на те, що основними складовими професійної діяльності саме цих членів кабінного екіпажу (ЧКЕ) повітряного судна є забезпечення безпеки польоту відповідно до діючих норм і правил та обслуговування авіапасажирів. Тобто, головна мета підготовки майбутніх

бортпроводників а авіаційних навчальних центрах полягає у формуванні їхньої готовності до забезпечення безпеки авіапасажирів і надання послуг на борту ПС у звичайному польоті та в екстремальній, аварійній ситуації. У чому ж вона полягає? Так, готовність бортпроводників до забезпечення безпеки авіапасажирів полягає в запобіганні можливим загрозам і небезпекам для життя людини, наданню допомоги під час сильної турбулентності або в разі розгерметизації літака, невідкладної допомоги дітям, літнім, вагітним жінкам, хворим та інвалідам, запобіганню або гасінню пожежі на борту літака, організації евакуації пасажирів з літака у випадку аварійної посадки на сушу або на воду. Готовність бортпроводників до обслуговування пасажирів включає, відповідно типової посадової інструкції ЧПЕ повітряного судна, надання різних послуг, зокрема, надання медичної, інформаційної, індивідуальної допомоги та психологічної підтримки авіапасажирів у польоті. Варто зазначити, що обслуговування авіапасажирів по часу займає найбільшу частину професійної діяльності бортпроводників, оскільки вони проводять не тільки інформаційну роботу, відповідаючи на численні запитання, а й допомагають батькам із дітьми, літнім і хворим людям, дбають про несупроводжуваних дітей, а також надають значну кількість дрібних послуг пасажирам.

Саме тому, на модернізації професійної підготовки майбутніх членів кабінного екіпажу на засадах інноваційного розвитку наголошується у Повітряному Кодексі України від 2011 р. [144], Законі України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до Законодавства Європейського Союзу» [152], Стратегії інноваційного розвитку України на 2010-2020 рр. в умовах глобалізаційних викликів [169], Національній стратегії розвитку освіти в Україні на період до 2021 року [123], «Керівництві з підготовки членів кабінного екіпажу з урахуванням аспектів забезпечення безпеки» – Дос 10002-AN/502 від 2014 рр. [180]; Авіаційних правилах України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної

авіації» [154], Авіаційних правилах України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації» [153].

Державне регулювання у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України здійснюють такі центральні органи виконавчої влади, як Міністерство інфраструктури України та Державна авіаційна служба України. Згідно із підпунктом 5 статті 4 «Повітряного кодексу України» [144], Міністерство інфраструктури України забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, Державна авіаційна служба України – реалізацію державної політики в галузі цивільної авіації.

Аналіз професій, зазначених у «Класифікаторі професій» [84], показує, що на сьогодні в цивільній авіації більше 100 авіаційних професій, однією з яких є професія бортпровідника. Перші бортпровідники (стюарди) з'явилися лише в 1928 році, коли деякі зарубіжні авіакомпанії (США) почали використовувати їхню працю з метою продемонструвати світовому суспільству безпеку, надійність і комфорт повітряної подорожі. Вирішальне значення в історії світової цивільної авіації мало 15 травня 1930 року, коли американська авіакомпанія «Boeing Air Transport», що була попередницею компанії «United Airlines», уперше прийняла на роботу 8 стюардес. У цивільній авіації Радянського Союзу перша стюардеса з'явилася лише в 1939 році, коли до екіпажу пасажирського літака ПС-84, що виконував рейс за маршрутом Москва-Ашхабад, була включена нова посада – стюардеса [168].

В Україні підготовка майбутніх бортпровідників почалася ще задовго до здобуття незалежності. Так, у 1945 році для підготовки професійних кадрів у цивільній авіації було створено учбово-тренувальний загін № 8 (УТО-8). Згодом цей загін було реорганізовано декілька разів, зокрема, в учбово-тренувальний центр Українського управління ЦА (1988 р.), Український Державний учбово-сертифікаційний центр ЦА (1993 р.) та, нарешті, у «Головний навчальний та сертифікаційний центр цивільної авіації України» (2005 р.).

За Наказами «Про затвердження Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні» [156] та «Про затвердження Правил сертифікації авіаційних навчальних закладів цивільної авіації з підготовки льотного складу в Україні» пункт 4 (§ 4.1) «авіаційні навчальні центри або заклади цивільної авіації з підготовки льотного складу в Україні, які здійснюють підготовку кандидатів для отримання свідоцтва члена екіпажу (FTO) та/або внесення кваліфікаційних відміток у свідоцтво члена екіпажу (TRTO), повинні мати відповідний сертифікат, виданий Державіаслужбою України» (Додаток Б) [157]. На сьогодні крім навчально-сертифікаційного центру ДП Укрерорух (UA/AS-15/2018, 04.06.18 – 2020), який забезпечує первинну підготовку членів кабінних екіпажів-інструкторів категорії LI/TRI, підготовку членів кабінних екіпажів по типам ПС, а також курси підвищення кваліфікації членів кабінних екіпажів [206], за офіційними даними Державної Авіаційної Служби України підготовку майбутніх бортпровідників здійснюють ще шість авіаційних навчальних центрів. Такими центрами є навчально-тренувальний центр з авіаційної безпеки МААК «УРГА», навчально-тренувальний центр з авіаційної безпеки ПрАТ «Авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України», міжнародний авіаційний центр підготовки «МАЦП», ТОВ «Авіаційний центр «СКАЙ»», навчальний центр ПрАТ «Авіакомпанія «БУКОВИНА»», навчальний центр ТОВ «Авіаційна льотна академія».

Зазначимо, що кандидати, які проходять підготовку в авіаційних навчальних центрах України, допускаються до самостійної професійної діяльності з експлуатації ПС лише за умови отримання офіційного дозволу Державіаслужби України у вигляді свідоцтва бортпровідника [156]. Для отримання такого свідоцтва кандидати, які підтверджують власну придатність здійснювати цю діяльність за станом здоров'я, проходять спеціальну підготовку за затвердженою програмою в сертифікованому навчальному центрі [там само].

Сучасна професійна підготовка майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах України регулюється нормативними актами Конвенції про

міжнародну цивільну авіацію (Чикаго, 1944 р.) та додатками до неї [94]; Повітряним Кодексом України [144]; Наказом Міністерства транспорту України від 07.12.1998 р. № 486 «Правила видачі свідоцтв авіаційного персоналу в Україні», зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 29.12.1998 р. за №833/3273 (із змінами та доповненнями) [156]; Наказом Державіаслужби від 17.08.2005 р. № 601 «Про затвердження Правил сертифікації авіаційних навчальних закладів цивільної авіації з підготовки льотного складу в Україні», зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 02.09.2005 р. за №981/11261 [157]; Наказом Державіаслужби від 21.02.2006 р. № 137 «Про затвердження Інструкції про кваліфікацію авіаційного персоналу державної авіації України» [155]; які не тільки встановлюють вимоги до авіаційних фахівців на отримання свідоцтв, а й є підґрунтям для розроблення навчальних програм підготовки й перепідготовки авіаційних фахівців, сертифікації навчальних закладів, (стаття 1). Варто зазначити, що обсяг первинної підготовки майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах складається із основної частини (1/1 рік) і додаткової частини (1/3 роки). Основна частина забезпечує теоретичну, практичну й аварійно-рятувальну підготовку. У підготовці використовуються традиційні навчальні засоби навчання, а саме: відео матеріали, слайди, плакати, методична література, нормативні міжнародні та національні документи, Керівництво обслуговуючих екіпажів АК тощо. Після закінчення теоретичної підготовки, для визначення рівня здобутих знань, умінь і навичок, слухачам необхідно пройти комплексне тестування (паперовий або комп'ютерний варіант), яке охоплює зміст усіх навчальних дисциплін. Під час комплексного тестування, загальний час якого складає 90 хвилин, слухачам пропонується комплекс контрольних питань. Успішний результат комплексного тестування передбачає не менше 80% від загальної кількості правильних відповідей. За отримання незадовільних результатах комплексного тестування, авіаційному фахівцю надається можливість проходження повторного тестування після самопідготовки. Терміни повторного тестування встановлюється керівництвом

авіаційного навчального центру. За умови успішного проходження теоретичної, практичної й аварійно-рятувальної підготовки, а також комплексного тестування майбутні бортпровідники отримають наступні документи, зокрема, результати комплексного іспиту, сертифікат про первинну підготовку, акт кваліфікаційної (професійної) перевірки бортпровідника ПС, акт льотної (сертифікаційної) перевірки бортпровідника ПС про виконання самостійних польотів у якості бортпровідника цього типу ПС.

Згідно з Наказом «Про затвердження Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні» кандидатом на отримання свідоцтва бортпровідника може бути людина віком від 18 років, яка має діючий медичний сертифікат, що відповідає медичному стандарту третього класу (підпункт 6.12.1.7), повну середню освіту, пройшла підготовку за спеціальною програмою, затвердженою Державіаслужбою України та здатна продемонструвати певні теоретичні знання з таких навчальних дисциплін як «Основи авіації», «Обов'язки та відповідальність бортпровідників», «Порядок дій з метою забезпечення безпеки та під час аварійної обстановки», «Перевезення небезпечних вантажів», «Можливості та обмеження людини в льотній діяльності», «Авіаційна безпека», «Система управління безпекою польотів (SMS)», «Гігієна, медицина та надання першої допомоги», «Англійська мова» та практичні вміння. Так, з навчальної дисципліни «Основи авіації» кандидат має продемонструвати ґрунтовні теоретичні знання з основ повітряного права щодо власника свідоцтва бортпровідника, авіаційної термінології та довідкової літератури, теорії польоту й організації виконання польотів ПС, а також фізіологічних аспектів польоту (стаття 6.12) [156]. У межах навчальної дисципліни «Обов'язки та відповідальність бортпровідників» кандидат має знати власні загальні обов'язки, обов'язки та відповідальність під час передполітної підготовки й під час та після польоту. Задля забезпечення безпеки та під час аварійної обстановки кандидати на отримання свідоцтва бортпровідника мають знати загальний порядок дій; що таке аварійне обладнання й аварійні системи освітлення й як їх використовувати;

як боротися з пожежею й видаленням диму; що таке розгерметизація ПС і її наслідки; основи підготовки до аварійної посадки та процедури евакуації пасажирів тощо. Підготовка кандидатів у бортпровідники з навчальної дисципліни «Перевезення небезпечних вантажів» передбачає отримання знань про заборонені для перевезення вантажі, різні види маркування, винятки та порядок дій під час аварійної обстановки. Щодо навчальної дисципліни «Можливості та обмеження людини в льотній діяльності» у кандидатів мають бути сформовані знання та практична готовність до здійснення професійних обов'язків у сфері льотної діяльності, оптимізації роботи всіх членів екіпажу в кабіні ПС; дисципліни «Гігієна, авіаційна медицина та надання першої допомоги» – володіти термінологією та знаннями з особистої й тропічної гігієни; демонструвати знання про трансмісивні, карантинні й ендемічні хвороби, а також симптоми харчового отруєння; володіти вміннями надання невідкладної медичної допомоги під час перевезення пасажирів, зокрема робити штучне дихання, знати, як діють різні ліки та токсичні речовини, користуватися аптечкою для надання першої допомоги [там само]. Крім того, кандидати мають бути здатними правильно та своєчасно виконувати службові обов'язки для забезпечення безпеки пасажирів на борту ПС у звичайних, нештатних й аварійних ситуаціях; уміти перевіряти й використовувати вогнегасники всіх видів, аварійні сокири, переносні кисневі прилади та стаціонарну кисневу систему, усі аварійні виходи й трапи, плавучі засоби, аварійні комплекти та світлосигнальну апаратуру; уміти приводити до робочого стану аварійні трапи, рятувальні плоти, жилети, гасити справжню пожежу; а також здійснювати взаємодію з іншими членами екіпажу ПС [там само].

Серед найважливіших функцій, які мають виконувати бортпровідники, можна виокремити забезпечення безпеки пасажирів й їхнього високоякісного обслуговування на борту повітряного судна у випадках виникнення нештатних ситуацій під час їх перевезення або на землі. Беручи до уваги основний перелік функцій, які мають виконувати особи, які входять до складу кабінного екіпажу, а

також об'єкти їхньої професійної діяльності, можемо з упевненістю стверджувати, що після первинної підготовки в авіаційних навчальних центрах бортпровідники у своїй професійній діяльності можуть зустрітися з найрізноманітнішими завданнями, починаючи від зустрічі пасажирів у салоні літака, допомоги по розміщенню й організації харчування до забезпечення безпеки пасажирів у звичайних й нештатних ситуаціях польоту та вирішення конфліктних ситуацій тощо. Тобто, специфіка професійної діяльності майбутніх бортпровідників є визначальною в конструюванні змісту їхньої підготовки в авіаційних навчальних центрах [155; 156; 157].

У нашому дослідженні в основу визначення сутності поняття «професійна підготовка майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах» покладено результати аналізу трактування сутності понять «професійна підготовка» та «професійна підготовка майбутніх пілотів і диспетчерів», запропоновані О. Москаленко [122], а також поняття «професійна підготовка фахівців з авіаційної безпеки», яке було запропоновано К. Воєводою [42]. Так, К. Воєвода розглядає професійну підготовку фахівців з авіаційної безпеки як процес навчання, який складається із багатьох етапів та у ході якого у курсантів формується готовність до професійної діяльності через здобуття фахово важливих знань, умінь і навичок [42]. О. Москаленко, у свою чергу, визначає професійну підготовку як «цілеспрямований, планомірний та організований процес взаємодії суб'єктів навчання та самостійної дії курсантів, студентів, слухачів з метою формування готовності до професійної діяльності» [122, с. 15], а професійну підготовку майбутніх пілотів і диспетчерів як «змодельований і безперервний процес оволодіння курсантами потрібними професійно важливими знаннями, вміннями та навичками з метою формування їхньої готовності до фахової діяльності в авіаційній галузі, що надає змогу на системній основі професійно й ефективно використовувати набуті компетенції для реалізації своїх посадових обов'язків» [там само, с. 15].

Ураховуючи погляди О. Москаленко [122] та К. Воеводи [42], розуміємо професійну підготовку майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах як процес набуття необхідної сукупності професійно важливих знань, умінь навичок та формування якостей, необхідних для успішного виконання професійних обов'язків у звичайних, нештатних й аварійних умовах польоту. Саме професійна підготовка, на нашу думку, має забезпечувати формування системи цінностей майбутніх бортпровідників, високого рівня мотивації до професійної діяльності, здатності вирішувати конфліктні ситуації, здатності критично мислити, швидко сприймати й аналізувати інформацію, приймати оптимальні рішення в нештатних й аварійних ситуаціях, свідомо й розумно регулювати власну діяльність тощо.

Теоретичний аналіз нормативної бази, власні спостереження й практичний досвід дають нам змогу стверджувати, що зміст професійної підготовки майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах в умовах стрімкого збільшення кількості перевезень пасажирів авіаційним транспортом має орієнтуватися на розвиток певної сукупності знань, професійних умінь і навичок, які забезпечують високий рівень їхньої сформованості готовності до професійної діяльності. Натомість сучасна підготовка майбутніх бортпровідників в Україні, якій притаманна традиційна модель навчання, не в змозі в повній мірі задовольнити зростаючий попит українського суспільства на високопрофесійних членів кабінного екіпажу, що, у свою чергу, позначається на якості надання послуг авіаційними компаніями. На сьогодні існуюча традиційна система навчання готує майбутніх бортпровідників без урахування накопиченого досвіду професійної підготовки майбутніх фахівців різних спеціальностей, застосування інноваційних форм організації, методів і засобів навчання.

Отже, проведений аналіз професійної підготовки майбутніх бортпровідників як психолого-педагогічної проблеми засвідчує актуальність і необхідність вивчення питання формування готовності майбутніх

бортпровідників в авіаційних навчальних центрах до професійної діяльності, яка зумовлена наявними суперечностями між:

- наявними вимогами, визначеними в стандартах і рекомендованій практиці Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO) і Міжнародної Авіатранспортної Асоціації повітряного транспорту (IATA), та реальним рівнем готовності майбутніх бортпровідників до забезпечення безпеки польотів у звичайних, нештатних і аварійних ситуаціях;
- зростаючою потребою забезпечення якісної професійної підготовки висококваліфікованих бортпровідників та домінуванням застарілих форм, методів і засобів навчання в освітньому процесі авіаційних навчальних центрів;
- усвідомлюваною необхідністю вдосконалення процесу професійної підготовки майбутніх бортпровідників та відсутністю науково-обґрунтованої технології формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності.

1.2. Методологія дослідження процесу формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності

Задля визначення оптимальної сукупності методологічних підходів до формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності, розроблення й обґрунтування технології формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності в авіаційних навчальних центрах, було здійснено теоретичний аналіз праць українських і зарубіжних учених із суголосної проблематики.

Незважаючи на те, що поняття «методологія» має різні значення, найчастіше його розуміють як учення про принципи побудови, форми та способи науково-дослідної діяльності [96]. Методологічний підхід, у свою чергу, розглядаємо як визначену методологічну орієнтацію діяльності, як певний погляд, за яким розглядається об'єкт дослідження або як фундаментальний принцип, котрий покладено в основу загальної стратегії дослідження [26; 212].

Загальні методологічні підходи до формування готовності майбутніх фахівців різних спеціальностей висвітлено в наукових доробках Н. Глушаниці [48], О. Задкової [69], Т. Ковалькової [89], Н. Котенко [95], О. Москаленко [122], О. Полозенко [146], Д. Швець [210].

Так, Н. Глушаниця вважає, що підготовка фахівців з обслуговування повітряного руху має ґрунтуватися на принципах компетентнісного підходу, оскільки саме він виступає головною умовою розвитку ефективної взаємодії між системою вищої освіти та сучасним ринком праці [48, с. 49].

У своїх дослідженнях О. Полозенко [146] доходить висновку, згідно якого методологічну основу процесу формування готовності майбутніх фахівців до професійної діяльності складає сукупність чотирьох підходів, а саме: синергетичного, особистісно зорієнтованого, аксіологічного, професіографічного й андрагогічного. Так, на думку вченої, сутність синергетичного підходу полягає у спонукальному навчанні «як відкритті людиною себе або як співробітництво з самим собою та іншими» [там само, с. 216]. Головною метою реалізації положень особистісно-орієнтованого підходу до формування психологічної готовності майбутніх фахівців є створення сприятливого підґрунтя для максимального розкриття потенційних можливостей студентів, для розвитку їхньої смислотворчості, креативності, системи потреб, мотивів, інтересів, цінностей, позитивної «Я»-концепції, рефлексії, механізмів саморегуляції й самореалізації, самовдосконалення й самовиховання, за яких відбувається виявлення, збагачення й перетворення суб'єктивного досвіду [там само, с. 216]. Застосування основних принципів аксіологічного підходу дає змогу забезпечити «формування особистісних цінностей та їхню трансформацію у професійні на основі наповнення індивідуальним змістом отриманої на когнітивному рівні інформації про особистісні та професійні цінності, що, в свою чергу, детермінує присвоєння особистісних якостей як установки до реалізації ефективної професійної діяльності» [там само, с. 216]. Реалізація положень професіографічного підходу в освітньому процесі закладу вищої освіти створює

грунтовну основу для формування в майбутніх фахівців нових професійно-важливих якостей через детальне дослідження обраної професії та ознайомлення з професіограмою, моделювання й розв'язання ситуаційних професійних завдань [там само, с. 216]. Андрагогічний підхід передбачає створення «базису для збагачення психологічного і соціального досвіду, спрямування зусиль на професійне навчання, професійну адаптацію» [там само, с. 216].

На думку Н. Котенко, важливим у процесі формування готовності до професійної діяльності майбутніх техніків зв'язку є поєднання особистісного, діяльнісного та компетентнісного підходів [95]. Учена слушно зауважує, що дотримання принципів особистісного підходу сприяє підвищенню рівня готовності майбутніх техніків зв'язку до професійної діяльності, оскільки уможливорює врахування рівня їхнього індивідуального розвитку, знань, умінь і навичок, а також задатків і здібностей. Необхідність застосування діяльнісного підходу до формування готовності майбутніх техніків зв'язку до професійної діяльності Н. Котенко пояснює тим, що його головна мета полягає в такій організації освітнього процесу, у якому студенти мають змогу діяти з позиції активних суб'єктів навчання, а діяльність стає ефективним засобом формування здатності до розвитку, саморозвитку й актуалізації власного потенціалу у подальшій професійній діяльності. Реалізація положень компетентнісного підходу, який на переконання вченої поглиблює й розширює знаннєвий підхід, до формування готовності майбутніх техніків зв'язку передбачає переорієнтацію системи вищої освіти на формування універсальних і спеціальних якостей, здібностей, ключових і предметних компетентностей [там само].

Дослідник Д. Швець, вивчаючи проблему формування готовності майбутніх офіцерів МВС до охорони й забезпечення громадського порядку, доходить висновку, що методологічну основу цього процесу складає особистісно зорієнтований підхід [210]. Реалізація положень саме цього методологічного підходу у процесі фахової підготовки, на думку вченого, дає змогу сформувати науковий світогляд у майбутніх офіцерів; стимулювати розвиток їхніх творчих

здібностей, професійних умінь та навичок, нестандартного мислення; заохотити їх до самостійного вдосконалення власної інтелектуальної, ціннісної та фізичної сфери [210].

О. Москаленко вважає, що підготовка майбутніх авіафахівців до професійної діяльності має здійснюватися на основі реалізації положень визначеної сукупності методологічних підходів, зокрема, системного, діяльнісного, компетентнісного, особистісно зорієнтованого, функційного, системно-структурного, акмеологічного та синергетичного [122, с. 5]. Так, необхідність застосування системного підходу полягає в тому, що саме він дає змогу розглядати професійну підготовку майбутніх авіафахівців як «систему, яка віддзеркалює послідовне узгодження цілей, завдань, організаційних форм, методів, педагогічних технологій і засобів навчання» [там само, с. 4]. Діяльнісний підхід дає змогу розвивати в майбутніх авіафахівців сукупність ключових компетентностей і наскрізних умінь, необхідних для успішної професійної діяльності. Упровадження основних принципів компетентнісного підходу у процес підготовки майбутніх авіафахівців передбачає формування й розвиток професійних компетентностей, які відображають цілісність і нерозривність їхньої теоретичної та практичної підготовки. Особистісно зорієнтований підхід, що пов'язаний із виявом професійних й особистісних якостей майбутніх авіафахівців, забезпечує сприятливі умови для їхнього всебічного розвитку [там само].

Т. Ковалькова, у дослідженні проблеми формування готовності майбутніх психологів до професійної діяльності в авіаційній галузі, доходить висновку, що методологічну основу цього процесу складає сукупність особистісно зорієнтованого, діяльнісного та інтегрованого підходів [89, с. 126]. Так, на переконання вченої, застосування особистісно зорієнтованого підходу до формування готовності майбутніх психологів передбачає створення оптимальних умов задля забезпечення всебічного розвитку особистості студента-психолога, діяльнісний – відбір змісту навчальних дисциплін з опорою

на врахування авіаційної специфіки в майбутній професійній діяльності психолога, інтегрований – використання таких прийомів й активних методів навчання, котрі посилюють позитивну мотивацію студентів до діяльності в авіаційній галузі й забезпечують розвиток їхнього критичного мислення та творчих здібностей [там само, с. 126].

Теоретичний аналіз щодо визначення сукупності методологічних підходів до дослідження проблеми формування готовності майбутніх фахівців різних спеціальностей дає змогу систематизувати накопичені наукові доробки з цієї проблеми, що, у свою чергу, сприяє забезпеченню більш чіткого уявлення про готовність майбутніх бортпровідників до професійної діяльності. Ураховуючи погляди Н. Глушаниці [48], О. Задкової [69], Т. Ковалькової [89], Н. Котенко [95], О. Москаленко [122], О. Полозенко [146], Д. Швець [210] та інших дослідників можна дійти висновку, згідно якого методологічною основою процесу формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності виявляється сукупність компетентнісного, системно-діяльнісного, особистісно зорієнтованого, аксіологічного, міжкультурного й технологічного підходів (табл. 1.1).

Компетентнісний підхід. Важливим підґрунтям для реалізації основних ідей компетентнісного підходу у підготовці майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах є доробки Н. Арістової [13], В. Байденко [18], Н. Глушаниці [48], З. Гринько [53; 54], В. Ільченко [198], І. Колодій [92], О. Кричківської [97; 98], Т. Лаврухіної [103], В. Лугового [109], Е. Лузік [110; 111; 112; 114], О. Малихіна [115], А. Писаренко [136]. Зважаючи на той факт, що на сьогодні компетентнісний підхід є визначальним у формуванні змісту освіти, основна мета його застосування полягає у спрямуванні освітнього процесу на досягнення певних результатів, до яких відносять сукупність ключових, загально-предметних і предметних компетентностей [86, 198].

Ключовим поняттям компетентнісного підходу є компетентність, яке здебільшого розуміють як «динамічну комбінацію знань, умінь і практичних

навичок, способів мислення, професійних, світоглядних і громадських якостей, морально-етичних цінностей, яка визначає здатність особистості успішно здійснювати професійну та подальшу навчальну діяльність і є результатом навчання на певному рівні освіти» [150].

Таблиця 1.1

Узагальнення наукових поглядів щодо визначення методологічних підходів до формування готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності в авіаційних навчальних центрах

№ за/п	Автор	Методологічні підходи
1	2	3
1	Н. Глушаниця [48]	- компетентнісний
2	О. Задкова [69]	- системний
3	Т. Ковалькова [89]	- особистісно зорієнтований - діяльнісний - інтегрований
4	Н. Котенко [95]	- особистісний - діяльнісний - компетентнісний
5	О. Москаленко [122]	- системний - діяльнісний - компетентнісний
6	О. Полозенко [146]	- синергетичний - особистісно зорієнтований - аксіологічний - професіографічний - андрагогічний
7	Д. Швець [210]	- особистісно зорієнтований

Зазначимо також, що відсутність усталеного погляду на сукупність компетентностей, які мають бути сформовані в майбутніх фахівців різних спеціальностей, зокрема під час професійної підготовки у різних закладах освіти, призводить до наявності в науковій літературі різних підходів до класифікації компетентностей. Так, дослідники здебільшого виокремлюють ключові, загальнопредметні, предметні, загальнопрофесійні, професійні, загальні, фахові, інструментальні, міжособистісні, системні тощо [13].

Умови життя в сучасному суспільстві, для яких характерним є бурхливий розвиток науки та техніки, висувають особливі вимоги до професійної підготовки майбутніх бортпровідників, під час якої в них мають бути сформовані ключові та предметні компетентності. Саме наявність такої комбінації компетентностей надасть їм змогу працювати самостійно й у команді, бути відповідальними, засвоювати необхідні знання з власної ініціативи, швидко виявляти проблеми та знаходити шляхи їх розв'язання, ефективно взаємодіяти з іншими людьми рідною та іноземними мовами [13].

За оновленими рекомендаціями 2018/0008 (NLE) Європейського Парламенту та Ради (ЄС), під час навчання в майбутніх фахівців різних спеціальностей має бути сформована визначена сукупність ключових компетентностей для навчання протягом життя, яка сприяє стійкому професійному вдосконаленню особистості. Цю сукупність складають грамотність; мовна компетентність; математична компетентність та компетентність у науках, технологіях та інженерії; цифрова компетентність; особиста, соціальна та навчальна компетентність; громадянська компетентність; підприємницька компетентність і компетентність культурної обізнаності та самовираження [86].

Системно-діяльнісний підхід. Застосування системно-діяльнісного підходу у підготовці майбутніх фахівців різних спеціальностей в закладах вищої освіти забезпечує створення оптимальних умов для розвитку компетентних, високопрофесійних фахівців через активацію їхнього внутрішнього потенціалу.

Реалізація основних ідей системно-діяльнісного підходу у процесі підготовки авіаційного персоналу державної авіації України дає науково-педагогічним працівникам змогу досліджувати сутність і закономірності всебічного гармонійного розвитку майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах з метою формування їхньої готовності до професійної діяльності. Системно-діяльнісний підхід є поєднанням ідей системного й діяльнісного підходів. Так, вагомий внесок у розроблення теоретико-методологічних положень застосування системного підходу в освітньому процесі закладів вищої освіти здійснили В. Бахрушин [50], І. Блауберг [26], Н. Булгакова [34], С. Гончаренко [49], О. Горбань [50], Д. Давиденко [209], Т. Ільїна [75], О. Іонова [76], Н. Кузьміна [100; 101], О. Кустовська [102], Е. Лузік [113; 114], О. Новіков [124], Д. Новіков [124], В. Рахманов [34], В. Семиченко [189], Т. Шамова [208], Г. Шибанова [208], Е. Юдин [211], Є. Яковлєв [214], Н. Яковлєва [214].

У сучасній психолого-педагогічній науці є численні приклади тлумачення системного підходу, а саме:

- певний напрям у спеціальній методології науки, основне завдання якого полягає у розробленні методів дослідження й конструювання складних за організацією об'єктів як систем [49, с. 305];

- сукупність методів пізнання, дослідження й конструювання дійсності, спосіб описування й пояснення природи об'єктів, що аналізують або штучно створюють [67].

На думку багатьох учених, системний підхід розглядається як спосіб дослідження складних об'єктів, зважаючи на його можливість розробляти цілісні інтеграційні моделі, виявляти основні функції, елементи, компоненти, їхні зв'язки й відношення, системотвірні чинники й умови функціонування в статичному й динамічному аспектах [13; 49; 67; 100; 102; 208; 211; 214].

В основу системного підходу покладено різні принципи. Так, В. Сластьонін та В. Каширин розглядають принципи історизму, конкретності,

обліку всебічних зв'язків, розвитку й єдності педагогічної теорії, експерименту і практики, необхідність застосування якого пояснюється прагненням науковців зрозуміти наявність певних циклічних зв'язків між практикою та наукою [191].

Іншої думки дотримують О. Новіков [124], Д. Новіков [124], О. Іонова [76]. Учені зазначають, що системний підхід передбачає реалізацію таких принципів навчання, як цілісності, структурованості, взаємозалежності системи й середовища, ієрархічності й множинності опису [76, с. 26–27]. Так, принцип цілісності дає змогу розкрити залежність кожного елементу системи від його місця й функції всередині цілого; наявність у системи інтегративних якостей, властивостей, що виникають унаслідок взаємодії її елементів, і якими не володіє жоден з окремо взятих елементів. Сутність принципу структурованості полягає в можливості опису системи через установлення її структури, що сприяє розумінню зв'язків між визначеними елементами системи. Реалізація принципу взаємозалежності системи й середовища дає змогу системам формувати й виявляти власні властивості у процесі взаємодії з оточуючим середовищем, принципу ієрархічності – розглядати досліджувану систему як певну структуру, що має ієрархічний характер. Принцип множинності спрямований на пояснення поведінки складної системи через побудову різних моделей, кожна з яких описує лише її одну властивість.

Варто зазначити, що з позиції системного підходу об'єкти дослідження розглядаються як компоненти, які не тільки пов'язані між собою, а й представляють певну систему, що забезпечує зворотній зв'язок із оточуючим середовищем. Під системою у багатьох випадках розуміють певний об'єкт, конструкт або утворення, до складу якого входять взаємопов'язані між собою компоненти. У свою чергу, розуміння технології формування готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності як системи послідовного розгортання трьох основних етапів, сприяє виокремленню певної сукупності взаємопов'язаних форм, методів і засобів навчання, необхідних для створення організованого, цілеспрямованого педагогічного впливу на формування

особистості з визначеними професійно важливими якостями [13; 26; 34; 102; 113; 114].

Становлення й розвиток діяльнісного підходу пов'язаний з іменами таких видатних учених, як К. Абульханова-Славська [1], І. Бех [24], В. Бодров [160], П. Гальперин [46], А. Карпов [160], О. Леонтьєв [106], Е. Лузік [113], С. Рубінштейн [1; 178; 179], Ю. Фокін [204], Е. Юдін [212]. Його основна сутність полягає в розвитку всебічно розвиненої особистості, здатної до самореалізації і самовдосконалення у професійній діяльності. Ключовим поняттям діяльнісного підходу є діяльність. Незважаючи на те, що в теорії і практиці педагогіки поняття «діяльність» є не новим і на сьогодні існує значна кількість його тлумачень, загальноприйняте визначення цього поняття поки що відсутнє (табл. 1.2).

Таблиця 1.2

**Узагальнення сучасних підходів до визначення сутності поняття
«діяльність» у психолого-педагогічній літературі**

№ за/п	Автор	Визначення
1	2	3
1	Гончаренко С. У. [49, с. 98]	Діяльність – це спосіб буття людини у світі, здатність її вносити в дійсність зміни
2	Карпов А. В. [160, с. 136–137]	Діяльність – це форма активного відношення суб'єкта до дійсності, спрямована на досягнення цілей, які визначено свідомо, і пов'язана зі створенням суспільно значущих цінностей або засвоєнням соціального досвіду
3	Педагогічна енциклопедія [135, с. 709]	Діяльність – це форма виявлення активного ставлення людини до навколишньої дійсності

Продовж. табл. 1.2

1	2	3
4	Педагогічний словник [133, с. 95]	Діяльність – це активна взаємодія з навколишньою дійсністю, у ході якої жива істота виступає як суб'єкт, що цілеспрямовано впливає на об'єкт і задовольняє, таким чином, власні потреби
5	В. Слободчиков, Е. Ісаєв [192, с. 133]	Діяльність – це одиниця життя людини, активність, яка відповідає визначеній потребі, мотиву
6	Фокін Ю. Г. [204, с. 215]	Діяльність – це цілеспрямована активність, яка потенційно реалізує усвідомлювану потребу суб'єкта, вища форма активності людини
7	Юрчук В. В. [213, с. 135]	Діяльність – це динамічна модель взаємодії-кореляції суб'єкта з об'єктивною реальністю, із соціумом, у процесі якої й відбувається репродукція-втілення в об'єкті психічної моделі-образу, реалізація зв'язків ставлень самого суб'єкта до предмет-об'єктної дійсності

Так, за С. Гончаренко, основними компонентами діяльності є «суб'єкт з його потребами; мета, відповідно якої перетворюється предмет на об'єкт, на який спрямовано діяльність; засіб реалізації мети; результат діяльності» [49, с. 98].

За Т. Ковальковою, авіаційною є така діяльність фізичних і юридичних осіб, що спрямована на створення умов і використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден [90, с. 11].

Беручи до уваги власний досвід, зазначимо, що професійна діяльність бортпровідника, як ЧКЕ цивільного повітряного судна, за змістом, відрізняється від праці багатьох інших людей, які здійснюють професійну діяльність на землі.

Це обумовлено тим, що, перш за все, основну професійну діяльність члени кабінного екіпажу здійснюють у замкненому просторі, обмеженому фюзеляжем літака. Крім того, на психофізичний стан і здоров'я бортпровідників впливають несприятливі чинники умов праці. До таких умов здебільшого відносять вплив космічної та сонячної радіації; різкі зміни барометричного тиску в салонах під час зльоту й посадки літака; зниження порційного тиску кисню (гіпоксія); знижена вологість повітря в гермокабінах; вібрації резонансних частот; швидка зміна погодно-кліматичних умов залежно від географії польотів; зміна поясного часу до восьми годин за період одного польоту; стресові й конфліктні ситуації, що виникають на борту повітряного судна; а також накопичення психофізичного стомлення. Беручи до уваги особливості професійної діяльності авіафахівців, можемо стверджувати, що діяльність майбутніх бортпровідників окреслює сукупність певних завдань, які мають бути реалізовані у фаховій підготовці в авіаційних навчальних центрах. До цих завдань відносимо: аналіз й оцінювання звичайних, нештатних й аварійних ситуацій задля прийняття рішень, надання першої допомоги, взаємодія із колегами й пасажирями, організація налагодженої діяльності задля забезпечення безпеки пасажирів на борту ПС, запобігання виникненню нештатних ситуацій тощо [54; 89; 122; 168; 169; 201; 218].

Отже, застосування основних положень системно-діяльнісного підходу в освітньому процесі авіаційних навчальних центрів сприяє створенню сприятливих умов для ґрунтового засвоєння системи знань, умінь і навичок, необхідних для забезпечення безпеки пасажирів у звичайних, нештатних і аварійних ситуаціях, для набуття досвіду практичної діяльності, розвитку майбутніх бортпровідників як соціально активних, відповідальних фахівців, готових до професійної діяльності в авіаційній галузі.

Особистісно зорієнтований підхід. Підґрунтям для реалізації положень особистісно зорієнтованого підходу у підготовці майбутніх фахівців різних спеціальностей є дослідження Б. Ананьєва [8; 9], В. Андрущенка [10; 126], І. Беґа [24], Л. Виготського [43], І. Зязюна [73], В. Лугового [126],

С. Рубінштейна [1; 178; 179], М. Чобітька [208], І. Якиманської [214]. Незважаючи на те, що однією із провідних тенденцій сучасної педагогічної теорії та практики у підготовці майбутніх фахівців, у науковій літературі відсутнім виявляється однозначне розуміння змісту й сутності поняття «особистісно зорієнтований підхід». Здебільшого під особистісно зорієнтованим підходом розглядають таку організацію освітнього процесу, за якої враховуються індивідуальні властивості, потреби й можливості майбутнього фахівця, забезпечується глибока повага до його особистості, створюються умови для розвитку здатності до самовизначення, саморозвитку й самореалізації [61]. Головною метою застосування особистісно зорієнтованого підходу в освітньому процесі різних закладів освіти є створення сприятливих умов для забезпечення всебічного розвитку особистості майбутнього фахівця, його інтелектуальних здібностей і моральних якостей.

Ключовою категорією особистісно зорієнтованого підходу є поняття «особистість». Розглянемо підходи вітчизняних і зарубіжних філософів, психологів і педагогів до розуміння сутності цього поняття. Так, із точки зору філософії особистість, яка характеризується неповторною унікальністю та відкритістю, реалізується у самопізнанні [202; 203].

У визначенні С. Рубінштейна особистість є людиною з власною позицією, власним ядро вираженням свідомим відношенням до життя, свідомістю, до якої вона прийшла як результат значної свідомої праці [1, с. 67]. У структурі особистості вчений виокремлює психічний склад особистості (індивідуальні особливості всіх психічних процесів), особистий склад (якості характеру, здібності) і життєвий склад (моральність, розум, уміння ставити й вирішувати життєві задачі, світогляд, активність і життєвий досвід) [там само, с. 67].

В. Слободчиков та Є. Ісаєв під особистістю розуміють певний спосіб життя й дій, який виявляється у вільному творчому визначенні власного місця в суспільстві, у самотійних вчинках, у прийнятті відповідальності за наслідки [192].

Є. Клімов дотримує точки зору, згідно якої особистість є специфічно людською системою психічних регуляторів активності людини, виявами якої є ініціативність, цілеспрямованість і здатність розумно пристосовуватися до середовища, у якому вона живе. Ця система, на думку вченого, включає властивості спрямованості (насамперед, світогляд, систему мотивів тощо) і характеру (стійкі відносини до істотних сторін дійсності) [85, с. 379]. За Є. Клімовим, структуру особистості складають три підструктури, а саме: спрямованість (світогляд, система мотивів тощо), характер (стійкі відносини до істотних сторін дійсності) і самосвідомість (унікальний життєвий досвід людини) [там само, с. 329-330].

Отже, враховуючи наукові підходи учених, зазначених вище, під особистістю майбутнього бортпровідника розглядаємо певний спосіб її життя і дій, що виявляється у вільному творчому визначенні власного місця в суспільстві, самостійності, ініціативності, здатності брати на себе відповідальності. Спираючись на погляди Є. Клімова [85], у структурі особистості майбутнього бортпровідника виокремлюємо три підструктури, зокрема, спрямованість (світогляд, система мотивів тощо), унікальний життєвий досвід людини (здобутті знання, уміння й навички) і характер (стійкі відносини до істотних сторін дійсності).

Таким чином, зважаючи на високі вимоги до професійного рівня авіаційних фахівців, реалізація положень особистісно зорієнтованого підходу в освітньому процесі авіаційних навчальних центрів сприяє оптимальному розвитку й саморозвитку майбутніх бортпровідників, формуванню мотивації до професійної діяльності в авіаційній галузі, системи знань, умінь і навичок, необхідної для забезпечення безпеки пасажирів у звичайних, нештатних й аварійних ситуаціях, здатності до рефлексії та емпатії, стресостійкості тощо.

Аксіологічний підхід. Теоретичним підґрунтям для запровадження аксіологічного підходу у процес підготовки майбутніх бортпровідників є наукові праці українських і зарубіжних науковців, зокрема, Ю. Бабанського [17],

І. Беха [24], В. Бобрицької [27; 28], Ю. Бойчук [30], С. Гончаренко [49], А. Євтодюк [63], М. Євтуха [64], І. Зязюна [73], А. Капської [79], Ю. Пелеха [136], Ю. Потуй [148], Т. Садової [183], В. Семиченко [190]. Сутність аксіологічного підходу, центральними поняттями якого є цінності, ціннісні орієнтації, ціннісне ставлення, духовні й моральні якості, розкриває діалектико-матеріалістична аксіологія, яка є ґрунтовною базою для формування духовної культури майбутніх бортпроводників. Саме застосування аксіологічного підходу у підготовці майбутніх фахівців різних спеціальностей, на думку багатьох учених, уможлиблює виявлення тих якостей і властивостей явищ і процесів, які здатні задовольнити потреби кожної окремої особистості та суспільства в цілому [10; 12; 13, 27; 28; 136, 207]. Слово «аксіологія» походить від грецьких слів *axia* – цінність та *logos* – учення й означає вчення про цінності або філософську теорію цінностей, що виявляє якості та властивості предметів, явищ, процесів, здатних задовольняти різноманітні потреби, інтереси і бажання людей [202; 203]. За В. Чайкою, аксіологічний підхід характеризує цінності як основу регуляції людської поведінки, освітньої і професійної діяльності, прийняття рішень у ситуаціях вибору, дає змогу аналізувати системи знань, умінь, навичок через детермінацію ціннісного ставлення суб'єктів навчання до змісту і результатів власної діяльності, професійних ролей і позицій [207]. Оскільки поняття «цінність» запозичено педагогікою з філософії, вважаємо за доцільне з'ясувати спочатку підходи філософів до трактування його сутності. Так, у сучасній філософії, поняття «цінність» розуміють як те, що є бажаним, а не реальним або дійсним [202]. У педагогіці «цінність» розглядають як понятійну конструкцію, що входить до складу системи різного рівня абстракції, а саме: біологічної, особистісної, культурної та соціальної [61, с. 992].

Здійснивши теоретичний аналіз наукових праць сучасних учених, ми переконались, що послідовна реалізація положень аксіологічного підходу у процесі професійної підготовки майбутніх фахівців будь-якої галузі передбачає формування такої системи цінностей і ціннісних орієнтацій, яка задає загальну

спрямованість їхнім інтересам, прагненням, настановам, потребам, мотивам, і в кінцевому підсумку, визначає рівень їхньої готовності до реалізації життєвих і професійних планів. З огляду на те, що спрямованість аксіологічного підходу на гуманістичну ціннісну орієнтацію процесу підготовки майбутніх бортпровідників сприяє усвідомленню ними значущості потреби бути справжніми суб'єктами професійної діяльності, формування їхньої готовності до професійної діяльності можна розглядати в контексті вдосконалення особистих якостей, умінь ефективно працювати в команді, розв'язувати конфлікти, керувати власними емоціями, чітко та логічно висловлювати власні думки, приходити на допомогу колегам, приймати командні рішення, реально й об'єктивно оцінювати власні фізичні та психоемоційні можливості тощо. Тобто, аксіологічний підхід уможливлює розгляд процесу підготовки майбутніх бортпровідників як соціально-педагогічного феномена, що знаходить своє відображення у власних ідеях, а саме: універсальність і фундаментальність гуманістичних цінностей, єдність цілей і засобів, пріоритет ідеї свободи. Саме його застосування сприяє формуванню в майбутніх бортпровідників такої системи соціальних і професійних цінностей, без якої неможливо уявити не тільки розвиток їхнього інтелектуального, морального, творчого потенціалу особистості, а й готовності до професійної діяльності.

Міжкультурний підхід. Особливе місце серед методологічних підходів, які, на наш погляд, мають значний вплив на формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності, належить міжкультурному підходу. Висвітлення проблеми становлення, розвитку й реалізації міжкультурного підходу в освітньому процесі відображено у працях таких науковців, як Т. Андрущенко [11], О. Асмолов [15], Т. Атрощенко [16], В. Баканова [19], Т. Бакка [20], О. Безкоровайна [22], Е. Бімбаєва [25], О. Вербицький [38], І. Галицький [45], Н. Гальськова [47], В. Євтух [64], Л. Залановська [71], О. Кричківська [97; 98], О. Левашев [105], Н. Лиса [98], Н. Пазюра [130], М. Сотер [194].

За Н. Гальськовою, міжкультурний підхід є одним з культуроцентричних підходів, який спрямовано на формування в суб'єктів навчання здатності будувати неконфліктний взаємовигідний діалог із усіма учасниками сучасного полікультурного та багатомовного простору, здатності цінувати людську спільність, розуміти та приймати відмінності, котрі існують між різними народами світу, тобто здатності до міжкультурної комунікації [47].

До центральних понять міжкультурного підходу здебільшого відносять міжнаціональну толерантність, міжкультурну компетентність та міжкультурну комунікацію, наголошуючи на тому, що міжнаціональна толерантність є виявом сформованої міжкультурної компетентності (Т. Атрощенко [16], В. Баканова [19], Т. Бакка [20], Е. Бімбаєва [25], Т. Андрущенко [11], О. Вербицький [38], Л. Залановська [71], О. Кричківська [97; 98], О. Левашев [105], Н. Лиса [98], Н. Пазюра [130]). Варто зазначити, що в науковій педагогічній літературі не існує єдиного погляду на розуміння змісту та сутності міжкультурної компетентності. Так, В. Баканова стверджує, що міжкультурна компетентність є здатністю особистості мобілізувати систему знань і вмінь, необхідну для декодування й адекватної інтерпретації змісту вербальної та невербальної поведінки представників різних культур [19]. О. Кричківська та Н. Лиса зазначають, що міжкультурна компетентність є «інтегративним утворенням особистості, результатом/продуктом цілеспрямованого навчання/учінні й соціалізації, який досягається через міжкультурний досвід спілкування, інформаційний обмін, продуктивну взаємодію в міжкультурному середовищі на рівні окремих індивідів/професійних груп/команд, передбачає свідомий вибір поведінкової моделі/інтегративної стратегії й детермінується акцепцією культурних відмінностей комунікантів» [98, с. 447].

У нашому дослідженні будемо послуговуватися визначенням поняття «міжкультурна компетентність», наданим О. Кричківською та Н. Лисою [98]. Уважаємо, що майбутні бортпровідники із сформованою міжкультурною компетентністю здатні долати непорозуміння, які можуть виникати у процесі

взаємодії із представниками різних культур, здатні здобувати та сприймати нові знання про іншу культурну діяльність, здатні досягати взаєморозуміння із представниками різних культур, релігій, націй на основі розуміння та дотримання визначених у сучасному світовому суспільстві правил і норм, що покладені в основу міжнародного етикету спілкування.

Реалізація основних положень міжкультурного підходу в освітньому процесі авіаційних навчальних центрів уможлиблює формування в майбутніх бортпровідників міжкультурної компетентності, виявом якої є міжнаціональна толерантність. На думку багатьох науковців, основу міжнаціональної толерантності становить розуміння один одного рівноправними учасниками процесу міжкультурної комунікації, наявність позитивного ставлення до іншої культури, традицій, мови, готовність та відкритість до діалогу тощо.

У своїх доробках учені, зазначені вище, зазначають, що основна мета застосування міжкультурного підходу в освітньому процесі полягає у підготовці майбутніх фахівців, які готові та здатні жити та працювати в умовах економічної глобалізації, здатні та відкриті до спілкування з усіма учасниками сучасного полікультурного простору, здатні з повагою ставитися до традицій, котрі існують у різних етнічних груп, здатні до різних форм комунікації, а, найголовніше, здатні приймати такі рішення, які запобігають виникненню конфліктних ситуацій.

Теоретичний аналіз наукової літератури дає змогу стверджувати, що основу міжкультурного підходу складають такі принципи, як принцип гуманізації, взаємозбагачення культур, етнічності, діалогічності, освітньої рефлексії, лінгвокультурологічної та лінгвокраїнознавчої спрямованості [16].

Отже, упровадження основних ідей міжкультурного підходу у підготовку майбутніх бортпровідників уможлиблює формування здатності ефективно вирішувати конфліктні ситуації з усіма представниками сучасного полікультурного суспільства, цінувати багатокультурність світової спільноти та

мати відмінності, що виявляється в толерантному ставленні до представників інших культур, націй, релігій.

Технологічний підхід. Теоретичною основою для реалізації принципів технологічного підходу у формуванні готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності є наукові праці українських і зарубіжних дослідників (В. Андрущенко [126], В. Ільченко [198], В. Луговий [126], І. Роберт [176], Н. Салівоненко [184], Г. Селевко [186-188], С. Сисоєва [134], О. Пехота [128]). Мета застосування технологічного підходу в освітньому процесі авіаційних навчальних центрів полягає в розвитку технологічної культури майбутніх бортпровідників як однієї з ключових складових загальної та професійної культури фахівців різних спеціальностей. Саме сформованість технологічної культури, яка виявляється в технічному світогляді, значним чином впливає на розвиток технологічного мислення майбутніх бортпровідників та якість їхньої професійної діяльності.

Розглядаючи технологічний підхід, як найважливіший показник високого професіоналізму діяльності, Г. Селевко зазначає, що він є концентрованим виявом досягнутого людством високого рівня науково-технічного розвитку та застосування наукових досягнень у практичній діяльності. Реалізація його основних положень у підготовці майбутніх фахівців різних спеціальностей, на слушну думку науковця, уможлиблює розроблення й упровадження в освітній процес закладів освіти новітніх технологій навчання, що, у свою чергу, дає змогу передбачити кінцеві навчальні результати, узагальнити наявний педагогічний досвід задля його подальшого вдосконалення, створити сприятливі умови для гармонійного розвитку особистості, ефективно застосовувати матеріальні й технічні ресурси [186-188].

Визначені у ході дослідження положення надають змогу розглядати процес формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності як усталену систему, структурні компоненти якої взаємодіють із зовнішнім середовищем як єдине ціле. Функціонування цієї системи забезпечується в

межах більш комплексної системи, якою виступає професійна підготовка авіаційного персоналу державної авіації України в авіаційних навчальних центрах.

Отже, теоретичний аналіз наукових доробків З. Гринько [54], О. Задкової [69], Т. Ковалькової [89], Н. Котенко [95], О. Москаленко [122], О. Полозенко [146], Д. Швець [210], які присвячено проблемі формування готовності майбутніх фахівців різних спеціальностей, надав нам змогу визначити оптимальну сукупність методологічних підходів до формування готовності майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах до професійної діяльності, зокрема *компетентнісного, системно-діяльнісного, особистісно зорієнтованого, аксіологічного, міжкультурного й технологічного*.

1.3. Визначення змісту і структури готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності

Визначення змісту і структури поняття «готовність майбутніх бортпровідників до професійної діяльності» у науковому знанні потребує насамперед розгляду сутності таких понять, як «готовність», «готовність до діяльності», «готовність майбутніх фахівців до професійної діяльності».

Так, у Великому тлумачному словнику сучасної української мови В. Бусела подаються такі визначення поняття «готовність»: «стан, що характеризує необхідне приготування, підготовку до чого-небудь; бажання зробити що-небудь» [37, с. 194].

А. Ребер трактує «готовність» як стан, у якому людина готова здобути користь з певного досвіду [31, с. 200].

У «Педагогічному словнику» можна знайти наступне визначення сутності поняття готовність, згідно якого, це – «інтегральне особистісне явище, система якостей особистості, яка забезпечує результативність діяльності спеціаліста, виконання ним визначених функцій, або як функціональний стан, який визначає успішність виконання професійних дій» [132].

Я. Крупський і В. Михалевич розуміють готовність як стан особистості, що дає їй змогу успішно увійти у професійне середовище [99, с. 10].

Н. Якса під готовністю розглядає «усвідомлену установку на майбутню діяльність, зумовлену високим рівнем розвитку мотиваційних, пізнавальних, емоційних, вольових процесів особистості (колективу), яка забезпечує її успішність» [216, с. 328].

Л. Карамушка, розглядаючи готовність як сукупність або комплекс певних мотивів, знань, умінь, навичок та особистісних якостей, стверджує, що їхнє гармонійне поєднання є передумовою цілеспрямованої діяльності будь-якої особистості. Дослідниця інтерпретує готовність як складне, багатоаспектне особистісне утворення, яке складається із чотирьох компонентів, що пов'язані між собою. Такими компонентами, на думку вченої, є мотиваційний, когнітивний, операційний й особистісний [80].

Готовність психологічна, у свою чергу, є суттєвою передумовою цілеспрямованої діяльності, її регуляції, стійкості й ефективності. Готовність психологічна дає людині змогу успішно виконувати свої обов'язки, правильно використовувати знання, досвід, особистісні якості, зберігати самоконтроль і перебудувати свій спосіб дій у зв'язку з появою непередбачених завад [99, с. 10].

За редакцією В. Давидова, готовність визначається як стан мобілізації усіх психофізіологічних систем людини, що забезпечує ефективне виконання певних дій як результат оволодіння відповідним набором необхідних знань, умінь і навичок [161, с. 75].

Схожу думку дотримує М. Єнікєєв, який розглядає готовність як стартову мобілізацію психічних функціональних систем для майбутнього вдосконалення певної дії, операційну установку, підвищену чуттєвість (сенсibiliзація) до умов діяльності [60, с. 74].

Зважаючи на те, що поряд із поняттям «готовність» у науковій психолого-педагогічній літературі часто використовують поняття «готовність до професійної діяльності», перейдемо до визначення змісту та сутності

зазначеного феномена. Так, у наукових працях Я. Крупського та В. Михалевича можна зустріти такі трактування сутності поняття «готовність до трудової діяльності», а саме: «1) інтегральна особистісна освіта, що містить стійке прагнення до праці в цій галузі, наявність адекватних знань, умінь, навичок, а також комплекс індивідуально-типологічних, соціально-психологічних особливостей, що обумовлюють високу ефективність її професійного функціонування саме в цій галузі; 2) цілеспрямоване вираження особистості, що складається з її переконань, поглядів, стосунків, мотивів, почуттів, вольових та інтелектуальних якостей, знань, навичок, умінь, установок тощо» [99, с. 10].

За «Енциклопедією освіти» готовність до професійної діяльності є «станом мобілізації психологічних і психофізіологічних систем людини, які забезпечують виконання певної діяльності» [61, с. 137]. Згідно з цим визначенням, вирізняють операційний, мотиваційний, соціально-психологічний і психофізичний аспекти готовності особистості до професійної діяльності [там само, с. 137–138]. Так, у загальному розумінні операційний аспект готовності розглядають як «володіння певним набором способів дії, знань, умінь і навичок, а також можливості набуття нового досвіду в межах певної діяльності» [там само, с. 137]. Під мотиваційним аспектом готовності до професійної діяльності розуміють «систему спонукальних якостей щодо певної діяльності» [там само, с. 138]; соціально-психологічним – «рівень зрілості комунікативної сфери особистості, уміння здійснювати колективно розподілену діяльність, підтримувати стосунки в колективі, уникати деструктивних конфліктів» [там само, с. 138]; психофізичним – готовність систем організму діяти у певному напрямі [там само, с. 138]. Варто зазначити, що тільки один із виокремлених аспектів готовності стає провідним у процесі здійснення професійної діяльності.

М. Малдер пропонує розуміти «готовність до професійної діяльності» як здатність і прагнення фахівця власними силами засвоювати нові знання. Учений також стверджує, що фахівці зі сформованою готовністю здатні успішно й ефективно виконувати професійні обов'язки, використовувати набуті знання,

уміння й навички, практичний досвід й особисті якості задля досягнення позитивного результату [217].

І. Казанжи й О. Войтенко розглядають готовність до професійної діяльності як цілісне стійке утворення, що ґрунтується на досвіді, легко актуалізується, не потребує постійно нового формування, є стійким і динамічним, піддається розвитку і може досягати більш високих рівнів [77, с. 360].

Під готовністю до професійної діяльності Н. Арістова розуміє певний психофізичний стан, перебуваючи в якому висококомпетентні фахівці «здатні орієнтуватися й досягати успіху у професійній діяльності, здатні використовувати набуті знання, уміння та навички, необхідні для її успішного виконання, здатні бути активними, ініціативними, відповідальними, правильно організовувати власні дії, приймати виважені рішення відповідно до певної ситуації та передбачати їх позитивні й негативні наслідки, а також мають високий рівень усвідомлення можливостей професійного розвитку й самовдосконалення» [12, с. 23–24].

Н. Котенко, яка досліджує проблему підготовки майбутніх техніків галузі зв'язку до професійної діяльності, розглядає готовність до професійної діяльності як «гармонійне поєднання переконань, поглядів, мотивів, знань, умінь, навичок і досвіду, що сприяють успішному виконанню професійних завдань» [95, с. 28]. Готовність до професійної діяльності, на думку Н. Котенко, акумулює професійні знання, уміння й навички, необхідні для успішного виконання професійних обов'язків, а також певні риси особистості. До цих рис учена відносить переконання, здібності, інтереси, професійну пам'ять, мислення, увагу, працездатність, емоційність і моральний потенціал. Тобто, учена переконана, що майбутні фахівці готові до професійної діяльності, якщо володіють потрібним теоретичним матеріалом і практичними навичками для виконання того чи іншого завдання в межах обраної професії; здатні адекватно реагувати на ситуації, що виникають у процесі трудової діяльності; уміють знаходити розв'язки тих або інших проблем; володіють комунікативними

здібностями; а також уміють підтримувати своє фізичне здоров'я за урахування шкідливих чинників обраної професії [там само].

О. Бойко вважає, що готовність майбутнього офіцера до професійної діяльності є «інтегрованим системним особистісним утворенням, яке складається з особистісної, професійної, психологічної та інших видів готовності та включає його переконання, погляди, мотиви, почуття, ставлення або настанову до військової дійсності та управлінської діяльності, особистісні, професійні, вольові та інтелектуальні якості, знання про об'єкт цієї діяльності та оволодіння технологією її реалізації, а також досвід практичного застосування» [29, с. 12–13].

Т. Ковалькова вважає, що готовність майбутніх психологів до професійної діяльності в авіаційній галузі є певним інтегральним утворенням [87-89]. Це інтегральне утворення, на думку вченої, складається із чотирьох компонентів, зокрема, особистісного, когнітивного, інтерактивного та рефлексійного. Особистісний компонент готовності майбутніх психологів включає пізнавальний інтерес до діяльності в галузі цивільної авіації, позитивне ставлення до професійної діяльності, розвиток емоційної сфери фахівця. Основним складником когнітивного компонента є професійні знання, які йому/їй необхідні для роботи у будь-якій сфері та в авіаційній галузі зокрема, інтерактивного компонента – уміння, що зумовлюють досягнення адекватного вимогам фахової діяльності результату за рахунок достатньо високого рівня професійного розвитку фахівця-психолога. До складу рефлексійного компонента вчена відносить здатність до адекватного оцінювання власної підготовки до професійної діяльності [89].

О. Васюкович вважає, що професійна готовність майбутніх авіадиспетчерів до ведення радіообміну в нестандартних ситуаціях є інтегрованим особистісним утворенням, яке характеризується сформованістю теоретичних знань і практичних умінь, значущих для управління повітряним рухом у нестандартних ситуаціях, що дає змогу здійснювати ведення

англомовного радіообміну, мінімізуючи можливість помилок і забезпечуючи безпеку польотів [36, с. 15]. Структура професійної готовності майбутніх авіадиспетчерів до ведення радіообміну в нестандартних ситуаціях, на думку дослідниці, складається із двох компонентів, зокрема, психологічного та змістово-практичного.

В. Півень та М. Півень зазначають, що готовність майбутнього авіафахівця до професійної діяльності можна розуміти або, як діалектичну єдність його психічного стану й якостей, що спрямована на самовдосконалення, або, як здатність до самоорганізації власної діяльності [138].

О. Задкова, досліджуючи питання вдосконалення професійної підготовки членів льотного екіпажу, доходить висновку, згідно якого розглядає готовність майбутніх пілотів до професійної діяльності як «цілісний вияв усіх сторін особистості (досвіду – знань, умінь і навичок; соціально-обумовлених особливостей – мотивації та спрямованості; індивідуальних психічних процесів – увага, пам'ять, мислення), що є результатом професійної льотної підготовки, які сприятимуть безпечному виконанню пілотом завдань професійної діяльності» [69, с. 9–10].

Зазначимо, що однією із важливіших складових професійної готовності пілота, на думку О. Задкової та О. Бродової, є готовність до вирішення проблемних ситуацій у льотній експлуатації повітряного судна, під якою розуміють цілісний вияв досвіду; соціально-обумовлених особливостей та індивідуальних психічних процесів майбутніх пілотів, що є результатом професійної льотної підготовки [70].

Т. Павлюк під професійною готовністю майбутніх офіцерів-прикордонників до роботи з персоналом розуміє «сукупність професійних знань, умінь, навичок, здібностей, особистісного потенціалу щодо реалізації системи організаційних, морально-психологічних, інформаційних, педагогічних, правових, культурно-просвітницьких та військово-соціальних заходів, спрямованих на формування і розвиток у військовослужбовців-прикордонників

професійно необхідних якостей, моральної самосвідомості, що має забезпечити високий рівень оперативно-службової діяльності, згуртованість військових колективів» [129, с. 180].

Д. Швець, вивчаючи проблему підготовки майбутніх офіцерів МВС України до охорони і забезпечення громадського порядку у процесі фахової підготовки, доходить висновку, згідно якого готовність є комплексним утворенням, що охоплює мотиваційну, когнітивну, діяльнісну та рефлексійну сфери майбутнього офіцера МВС, базується на ґрунтовних теоретичних і практичних знаннях про особливості охорони й забезпечення громадського порядку, виявляється в здатності усвідомлювати значимість майбутньої професійної діяльності з охорони й забезпечення громадського порядку, розкривається й удосконалюється під час виконання відповідних службово-професійних функцій [210, с. 46]. Серед основних функцій готовності майбутніх офіцерів до охорони й забезпечення громадського порядку вчений виокремлює гностично-інформаційну, ціннісно-конструктивну, діяльнісно-інтегративну, формувальну-розвивальну та аналітико-прогностичну [там само, с. 45–46]. Так, оскільки, на думку науковця, гностично-інформаційна функція відображає пізнавальну спрямованість особистості правоохоронця та пов'язана зі створенням необхідного інформаційного простору, що обумовлює розвиток необхідних соціальних відносин, її виявами є комплекс професійних знань, засвоєна система професійних умінь, а також творчі способи вирішення завдань [там само, с. 45]. Мета ціннісно-конструктивної функції, що розкриває зміст знань про особливості майбутньої професійної діяльності, забезпечує засвоєння цих знань і формує уявлення про професійні завдання та способи прийняття рішень, полягає у визначенні вимог до професії правоохоронця. Крім того, науковець наголошує на тому, що саме ця функція виявляється в усвідомленні майбутнім офіцером сутності та соціальної значущості професії правоохоронця, наявності стійкого інтересу до майбутньої професійної діяльності, розумінні відповідальності за результати своєї праці. Діяльнісно-інтегративна функція, яка

передбачає організацію виконання завдань практичного спрямування, виявляється в наявності в майбутніх офіцерів МВС високого рівня системного мислення й аналітичних здібностей, умінь самостійно приймати рішення за умов невизначеності. Сутність формувально-розвивальної функції полягає в активному впливі на процес розвитку та саморозвитку в майбутніх фахівців професійно важливих компетенцій, а аналітико-прогностична – в узагальненні й аналізі результатів професійної діяльності. Як зазначає Д. Швець, аналітико-прогностична функція виявляється в здатності майбутніх офіцерів МВС до прогностичної діяльності у професійній сфері, здатності коригувати власні дії, попереджувати й усувати негативні наслідки діяльності, а також здатності брати на себе відповідальність в складних ситуаціях, самостійно, творчо й ефективно приймати рішення [там само].

В. Марігодов і С. Моторна пропонують розглядати структуру готовності до професійної діяльності у вигляді чотирьох компонентів, зокрема, потребнісно-мотиваційного, комунікативно-організаційного, пізнавального і морально-орієнтованого [116]. Складниками потребнісно-мотиваційного компонента, на думку вчених, є мотиви, потреби, спонукання до професійної діяльності. Організаторські й комунікативні здібності є невід’ємними компонентами комунікативно-організаційного компонента, оскільки саме від рівня їхньої сформованості залежить ступінь здатності майбутніх фахівців ефективно організовувати професійне спілкування з іншими учасниками комунікативного процесу, працювати в команді, спонукати партнерів по спілкуванню до спільної плідної праці. Пізнавальний компонент становлять набуті у процесі навчання знання, уміння й навички, морально-орієнтований – моральна зрілість і психологічна готовність майбутніх фахівців до професійної діяльності [там само].

Досліджуючи проблему вдосконалення професійної підготовки майбутніх фахівців галузі зв’язку, Н. Котенко доходить висновку, згідно якого структуру готовності майбутніх техніків галузі зв’язку до професійної діяльності

складають два види готовності, зокрема, психологічна й розумова. Психологічну готовність вчена розуміє як «поєднання конкретних професійних чеснот особистості та намагання зробити їх змістом соціальної роботи, професійною метою» [95, с. 52]. Компонентами психологічної готовності є оцінювальний, орієнтацій, вольовий і мотиваційний. Оцінювальний компонент включає самооцінку своєї професійної підготовки, здатність розв'язувати професійні завдання оптимальним шляхом, потребу фахівця у професійному самовдосконаленні. У складі орієнтаційного компонента вчена вирізняє індивідуально-типологічні особливості людини, які сприяють успішному виконанню певних дій. До структури вольового компонента вчена відносить вольові процеси, котрі забезпечують успішний перебіг і результативність діяльності техніка; емоційний тонус, емоційну сприйнятливість, цілеспрямованість, самовладання, наполегливість, ініціативність, рішучість; мотиваційного – усвідомлення та прийняття мотивів, що дає змогу ефективно здійснювати навчальну та, у майбутньому, професійну діяльність [там само, с. 52]. Розумова готовність, на думку дослідниці, є «володінням на належному рівні знаннями, умінням, навичками й досвідом у виконанні завдань певного виду (наразі йдеться про професійні завдання, що постають перед фахівцем галузі зв'язку)» [там само, с. 57]. Тобто, знання, уміння, навички й досвід є структурними компонентами розумової готовності майбутніх техніків галузі зв'язку до професійної діяльності.

У свою чергу, Д. Швець стверджує, що структуру готовності майбутніх офіцерів МВС до професійної діяльності складають чотири компоненти, а саме: мотиваційний, когнітивний, діяльнісний і рефлексійний [210, с. 46–46]. Мотиваційний компонент, який стосується мотиваційної сфери майбутніх офіцерів МВС, включає позитивне ставлення до охорони й забезпечення громадського порядку, наявність глибоких і стійких професійно-значущих мотивів професійної діяльності з охорони і забезпечення громадського порядку, відповідальності за виконання оперативно-службових завдань, потребу у

професійному саморозвитку й самовдосконаленні, прагнення досягнути високого рівня професійної компетентності, а також свідоме ставлення до необхідності формування вольових якостей. У складі когнітивного компонента виокремлює систему загальнонаукових і військово-професійних знань, умінь і навичок, необхідних для ефективності професійної діяльності з охорони й забезпечення громадського порядку, тобто високий рівень сформованої професійної компетентності майбутніх офіцерів МВС. Діяльнісний компонент, що виявляється в ситуації прийняття рішень у складних умовах вибору варіантів поведінки, включає систему вмінь і навичок, що визначають стратегію поведінки майбутніх офіцерів у правоохоронній сфері під час охорони й забезпечення громадського порядку. Структуру рефлексійного компонента, на думку Д. Швець, складають певні вміння й особистісні якості. Серед цих рефлексійних умінь учений виокремлює такі: уміння контролювати свою діяльність, оцінювати результативність своєї поведінки під час охорони й забезпечення громадського порядку, визначати рівень особистісного розвитку та власних досягнень. До особистісних якостей, необхідних для ефективного виконання професійної діяльності з охорони й забезпечення громадського порядку, учений відносить ініціативність, упевненість у своїх діях, наполегливість, урівноваженість, рішучість, креативність у прийнятті рішень, відповідальність, дисциплінованість, самокритичність, здатність до самоконтролю та саморегуляції [там само].

Т. Ковалькова, яка розглядає «структуру готовності майбутніх психологів до професійної діяльності в авіаційній галузі як систему знань і практичних умінь, професійно значущих психологічних властивостей і здібностей особистості, які зумовлюють досягнення адекватного вимогам діяльності результату й є умовою саморозвитку й самореалізації людини засобами професійної діяльності» [89, с. 83], виокремлює такі її компоненти, а саме: особистісний, інтерактивний і рефлексійний [там само, с. 83]. Так, до особистісного компонента входять три складові, зокрема: емоційна, мотиваційна

й ціннісна. Мотиваційна складова, що виражає усвідомлену мотивацію студентів-психологів до професійної діяльності, є «стрижнем, навколо якого конструюються основні якості психолога як професіонала, оскільки від того, чим мотивується психолог, залежать досягнуті результати в навчанні та практичній діяльності» [там само, с. 85]. На слушну думку вченої, виявом мотиваційної складової особистісного компонента готовності майбутніх психологів до професійної діяльності в авіаційній галузі є високий рівень мотивації [там само]. Ціннісна складова, яка є основою ставлення майбутніх психологів до довколишнього світу, інших людей, самих себе, основою світогляду, життєвої концепції, ядром мотивації життєвої активності, виявляється у сформованості ціннісних орієнтацій [там само, с. 85]. Емоційна складова характеризує розвиток емоційної сфери майбутнього психолога. Другим компонентом Т. Ковалькова визначає когнітивний і вважає, що його складають система загальних знань психолога, які йому необхідні для роботи у будь-якій сфері й система специфічних знань психолога, які необхідні для роботи в авіаційній галузі [там само, с. 87]. До складу третього компонента готовності майбутніх психологів до професійної діяльності в авіаційній галузі (інтерактивного) входить система певних умінь і навичок, сформованість яких дає фахівцям-психологам змогу досягти достатньо високого рівня розвитку соціальної зрілості, адекватного вимогам професійної діяльності [там само, с. 87]. Рефлексійний компонент готовності майбутнього психолога до професійної діяльності в авіаційній галузі, виявами якого є такі рефлексійні процеси, як саморозуміння, самооцінювання, самоінтерпретація, а також розуміння, оцінювання, інтерпретація діяльності інших людей, характеризує пізнання й аналіз психологом явищ власної свідомості та діяльності [там само, с. 87]. Цей компонент реалізується через здатність майбутніх психологів авіаційної галузі сприймати себе як суб'єкта професійної діяльності, прогнозувати й адекватно оцінювати власні дії та їх результат, а також здатність до самовдосконалення, саморозвитку, критики та самокритики [там само, с. 89].

Е. Остапенко, на підставі здійсненого аналізу підходів до визначення сутності понять «готовність» і «готовність до професійної діяльності», виявлення спільних і відмінних характеристик, виокремлює мотиваційно-цільовий; пізнавально-операційний, професійно-орієнтовний й особистісно-регулятивний компоненти готовності до професійного саморозвитку [127]. Так, ставлення до професійного саморозвитку, наявність чітко визначених цілей, програми саморозвитку, усвідомлення цінності самопізнання та самореалізації, внутрішні та зовнішні позитивні мотиви обрання професії, прагнення успіху в діяльності є складниками мотиваційно-цільового компонента. До складу пізнавально-операційного компонента вчений відносить рівень самоменеджменту, здібність до саморозвитку та самоосвіти, самооцінку пізнавальних здібностей та рівні засвоєння знань. Професійно-орієнтовний компонент готовності до професійного саморозвитку, на думку науковця, характеризується рівнем професійної спрямованості, схильностями й інтересами особистості до певних типів діяльності. Такі якості й уміння особистості, як відповідальність, самостійність, самоконтроль, самовпевненість, емоційна стійкість, сила волі є складниками особистісно-регулятивного компонента [там само].

О. Москаленко вважає, що готовність авіаційних фахівців до виконання професійної діяльності в екстремальних умовах і ситуаціях є «динамічною та стійкою характеристикою, досягнутою у процесі узагальненого результату взаємодії всіх структурних елементів професійної підготовки, яка передбачає позитивну спрямованість особистості на професійну діяльність» [120, с. 116]. У структурі готовності авіаційних фахівців до виконання професійної діяльності в екстремальних умовах і ситуаціях учена виокремлює наступні компоненти, а саме: інтелектуально-мотиваційний, професійно-змістовий, психофізіологічний і рефлексійно-корегувальний. Пріоритетним у процесі навчальної діяльності щодо формування готовності авіаційних фахівців до виконання професійної діяльності в екстремальних умовах і ситуаціях, на слушну думку вченої, є інтелектуально-

мотиваційний компонент. Його зміст становлять професійно-значущі мотиви, настанови та цінності. Структуру професійно-змістового компонента складають базові компетентності та ключові соціально-професійні компетенції, які безпосередньо пов'язані з орієнтацією майбутніх авіаційних фахівців на професійну діяльність [там само, с.117]. У складі психофізіологічного компонента вчена розглядає певну сукупність знань, умінь і навичок, сформованість якої визначає рівень професійної готовності майбутніх авіафахівців до роботи в екстремальних умовах та ситуаціях. Сформованість рефлексійно-корегувального компонента відображає рівень сформованості рефлексії в розумінні ступеня власної готовності майбутніх авіафахівців до професійної діяльності. Учена слушно додає, що розвинені навички рефлексії сприяють здійсненню контролю навчальної діяльності, корегуванню змісту навчального матеріалу, аналізу результатів професійної підготовки, а також оцінюванню власної поведінки за допомогою самоконтролю, самоорганізації та самовизначення [там само, с. 118].

З. Гринько, ототожнюючи професійну компетентність майбутніх бортпровідників із готовністю до професійної діяльності, розуміє її як інтегративне багаторівневе особистісне утворення, що включає такі істотні риси, як комунікативність, готовність мати справу з нетрадиційними обставинами, стресостійкість, толерантність, розвинутий самоконтроль, заснований на позитивних мотивах вибору професії, сукупності системних знань, умінь і навичок, практичного досвіду, рефлексійної діяльності, діалогічної культури, що виявляються в теоретичній і практичній готовності та здатності фахівця ефективно виконувати професійну діяльність [54]. На переконання вченої, професійна компетентність майбутніх бортпровідників складається із певної сукупності компетентностей, до яких учена відносить міжкультурну, комунікативну, соціальну, психологічну, конфліктну й медичну [53; 54]. Так, дослідниця вважає, що формування міжкультурної комунікативної компетентності передбачає таку організацію професійної підготовки майбутніх

бортпровідників, у ході якої вони вчаться розуміти та поважати представників інших народів і націй, розв'язувати конфлікти етнічного характеру. Соціальну компетентність учена розуміє як уміння організовувати людей, зводити конфліктні ситуації до мінімуму, а в разі виникнення приймати ефективні рішення щодо їх розв'язання. До складу психологічної компетентності входять вміння розпізнавати типи особистостей і залежно від цього вибудовувати певну поведінку спілкування, застосовувати здобуті знання в реальних ситуаціях, організовувати ефективну взаємодію з іншими людьми, конфліктної – уміння й навички, пов'язані з конструктивним розв'язанням конфліктних ситуацій, контролювати власні почуття в конфліктних ситуаціях, медичної – сукупність знань, умінь і навичок із надання невідкладної допомоги в стандартних і нестандартних ситуаціях [54]. Структуру професійної компетентності майбутніх бортпровідників складають три компоненти, а саме: змістовий, технологічний й особистісний. До структурних складових змістового компонента вчена відносить професійні знання в таких сферах діяльності, як обслуговування, теорія міжособистісного спілкування, основи психології конфлікту, основи міжкультурної комунікації іноземною й рідною мовами, основи невідкладної медичної допомоги та психології індивіда й групи. У складі технологічного компонента З.Гринько виокремлює операційно-технологічні вміння, а саме: конструктивне розв'язання конфліктних ситуацій, безконфліктна взаємодія, толерантне спілкування, уміння організовувати людей в ситуаціях виникнення паніки. Особистісний компонент складають характеристики особистості фахівця, що забезпечують успішне виконання професійних обов'язків, зокрема, етнічна толерантність, емпатія, комунікативність, сумлінність, самокритичність, доброзичливість, а також ціннісне відношення до професійної діяльності [54].

Ураховуючи підходи вчених до розуміння сутності поняття «готовність до професійної діяльності» (М. Д'яченко [59], Т. Жванія [65], Л. Кандилович [59], Л. Карамушка [80], В. Пономаренко [59], А. Ребер [31]), сутності і структури готовності майбутніх фахівців різних спеціальностей до професійної діяльності

(Н. Арістова [12], О. Бойко [29], Н. Брижак [32], С. Будах [33], О. Васюкович [36], О. Водяна [41], І. Гавриш [44], З. Гринько [53-54], Т. Ковалькова [87-89], Н. Котенко [95], В. Марігодов [116], О. Москаленко [119-122], С. Моторна [116], Е. Остапенко [127], Т. Павлюк [129], Г. Савченко [181], В. Ушмарова [200], Д. Швець [210]) (Додаток В1–В2), а також той факт, що структуру професійної діяльності бортпровідників складають такі види діяльності, як побудова комунікативного процесу, сервісні послуги, організація групової діяльності, забезпечення техніки безпеки пасажирів і членів екіпажа, організація рятувальних робіт в аварійних ситуаціях, проведення інформаційної роботи рідною й іноземними мовами, підтримання трудової й виконавчої дисципліни, а також іміджу авіакомпанії, спробуємо сформулювати авторське визначення досліджуваного феномена. Так, готовність майбутніх бортпровідників до професійної діяльності розуміємо як *якість особистості, високий рівень сформованості якої дає їм змогу усвідомлювати значення власних можливостей, забезпечує здатність використовувати набуті у процесі професійної підготовки знання, уміння та навички, необхідні для правильної організації власних дій під час виконання професійних обов'язків у звичайних, нештатних і аварійних ситуаціях, а також передбачати й усвідомлювати позитивні й негативні наслідки відповідно до прийнятих рішень.*

Крім того, проведений теоретичний аналіз, власні дослідження стосовно окресленої проблеми, дають змогу зробити певні висновки щодо структурно-компонентного складу готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності. Так, на нашу думку, структура готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності складається з трьох взаємопов'язаних компонентів, а саме: *мотиваційно-діяльнісного, когнітивно-діяльнісного, процесуально-діяльнісного* (рис. 1.1).

Задля наукового обґрунтування доцільності визначення саме такого структурно-компонентного складу досліджуваного феномена, проаналізуємо більш детально сутність кожного компонента. *Мотиваційно-діяльнісний компо-*



Рис. 1.1. Схематичне зображення структурно-компонентного складу готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності

мент є стрижневою структурною складовою готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності, оскільки саме його складники спрямовують активізацію слухачів навчальних авіаційних центрів до майбутньої професійної діяльності, сприяють формуванню стійкого інтересу до професійної діяльності, прагненню до розвитку й удосконалення, забезпечують усвідомлення й цінність професійної діяльності. До складників *мотиваційно-діялісного* компонента готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності відносимо спрямованість особистості до професійної діяльності в авіаційній галузі, професійні ціннісні орієнтації майбутніх бортпроводників, мотивацію здійснювати професійну діяльність в авіаційній галузі, міжнаціональну толерантність (рис. 1.2).

Розглянемо складники *мотиваційно-діялісного компонента* готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності більш детально. Так, до першого складника *мотиваційно-діялісного компонента* відносимо

спрямованість майбутніх бортпровідників до професійної діяльності в авіаційній галузі. Зважаючи на те, що спрямованість особистості до професійної діяльності в певній галузі здебільшого розглядають як вияв загальної спрямованості особистості у праці, розглянемо підходи вітчизняних і зарубіжних учених до розуміння сутності поняття «спрямованість особистості»:

- сукупність динамічних тенденцій, основу яких складають потреби, інтереси, мотиви та схильності [178];
- сукупність усіх потреб і зацікавлень людини, її ставлення до дійсності та суспільства, до самої себе [35, с. 27];
- домінуюча мотивація, яка визначає життєві цілі особистості, її ціннісні орієнтації та способи самоствердження [174] тощо.

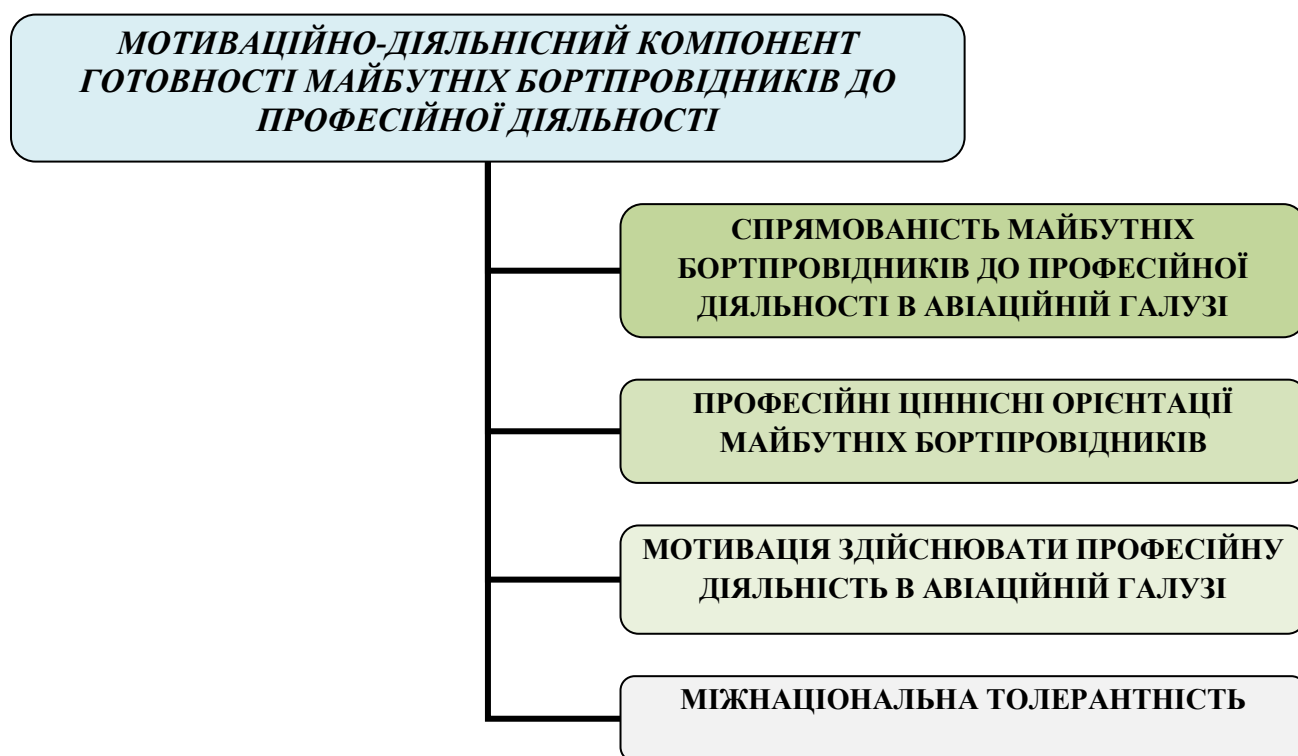


Рис. 1.2. Схематичне зображення структури мотиваційно-діяльнісного компонента готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності

Отже, ураховуючи точки зору науковців щодо розуміння сутності поняття «спрямованість особистості», можна зробити висновок про те, що

професійну спрямованість складає така сукупність мотивів, потреб, інтересів і нахилів особистості, яка має безпосередній вплив на вибір професії, позитивне ставлення до майбутньої професійної діяльності й характеризує готовність особистості здійснювати професійну діяльність [35]. У свою чергу, спрямованість майбутніх бортпровідників до професійної діяльності виявляється в усвідомленні власних особистісних і професійних якостей; відповідності вимогам обраної професії в авіаційній галузі; у необхідності дотримувати норми, правила професійної етики, засвоювати знання, уміння і навички, необхідні для ефективного розв'язування широкого кола завдань у звичайних, нештатних й аварійних ситуаціях; у почутті відповідальності за забезпечення безпеки пасажирів; у наявності широкого діапазону мотивів вибору професії бортпровідника; у прагненні до особистісного та професійного саморозвитку та самовдосконалення.

Другим складником мотиваційно-діяльнісного компонента готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності є *ціннісні орієнтації фахівців авіаційної галузі*. За «Енциклопедією освіти», ціннісні орієнтації є відносно стійкою системою спрямованості інтересів і потреб особистості на певну ієрархію життєвих цінностей, схильність у наданні переваги певним цінностям у різних життєвих ситуаціях, спосіб розрізнення особистісних явищ й об'єктів за рівнем їхньої значущості для людини [61, с. 991]. Тобто, виконуючи функцію регуляції поведінки людини, ціннісні орієнтації відображають її життєвий досвід, свідоме ставлення до соціальної реальності, відіграють важливу роль у визначенні спрямованості моральної діяльності й детермінують мотивацію її поведінки. Наявність сталих ціннісних орієнтацій дає майбутнім фахівцям змогу усвідомлювати себе як гармонійно розвинену людину, яка здатна позитивно або негативно оцінювати соціальні, політичні, моральні явища або процеси, що відбуваються в суспільстві [13; 28; 30; 44; 136]. Услід за М. Рокичем, вважаємо, що систему цінностей будь-якої особистості складають дві групи ціннісних орієнтацій [219]. Так, перша група – це термінальні цінності

або цінності-цілі, для яких характерна менша індивідуальна варіативність; друга група – це інструментальні цінності або цінності-засоби, які вирізняються більш індивідуальною варіативністю. Дотримуючи точку зору М. Рокича стосовно розуміння змісту, сутності та структури ціннісних орієнтацій, до основних термінальних цінностей відносимо збереження миру між народами, упевненість у майбутньому власної сім'ї, свободу вибору, почуття рівності, самоповагу, почуття щастя, життєву мудрість, національну безпеку, прагнення до духовності, наявність вірних друзів, почуття задоволення від усвідомлення досягнутих успіхів, внутрішня гармонія, матеріально забезпечене життя, любов до близьких, переживання прекрасного у природі та мистецтві, приємне проведення часу, суспільне визнання, активне та продуктивне життя. Серед інструментальних цінностей виокремлюємо амбіційність, відкритість досвіду, ефективність у справах, життєрадісність, акуратність, сміливість у відстоюванні власної думки й поглядів, терпимість до поглядів інших людей, готовність прийти на допомогу, чесність, творчість, незалежність, освіченість, раціоналізм, чутливість, вихованість, відповідальність, дисциплінованість [там само].

Отже, беручи до уваги зазначене вище, під професійними ціннісними орієнтаціями майбутніх бортпровідників розглядаємо стійку систему спрямованості професійних інтересів, мотивів і потреб особистості на ієрархію цінностей, необхідних для постійного саморозвитку й удосконалення професійно важливих якостей, необхідних для здійснення діяльності в авіаційній галузі, що сприяє забезпеченню безпеки пасажирів у звичайних, нештатних й аварійних ситуаціях.

Мотивація здійснювати професійну діяльність в авіаційній галузі, на нашу думку, є третім складником мотиваційно-діяльнісного компонента готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності. Як показує практичний досвід, успішність професійної діяльності бортпровідників визначається не тільки сукупністю знань, умінь і навичок, здобутих в освітньому процесі авіаційного навчального центру, а й високим рівнем сформованості мотивації до

здійснення професійної діяльності в авіаційній галузі. Головною властивістю мотивації до здійснення професійної діяльності в авіаційній галузі є не просто очікування майбутніх бортпроводників, а й їхня впевненість у здатності забезпечувати безпеку пасажирів у звичайних, нештатних й аварійних ситуаціях.

На сьогодні у психолого-педагогічній літературі існують різні підходи до розуміння сутності поняття «мотивація», згідно яких мотивацію розуміють як:

- процес вибору між різними можливими діями, процес, що регулює, спрямовує дію на досягнення специфічних для даного мотиву цільових станів і підтримує цю спрямованість [200, с. 268];
- сукупність спонукальних чинників, які визначають активність особистості; це всі мотиви, потреби, стимули, ситуаційні чинники, які спонукають поведінку людини [72, с. 7];
- систему мотивів або стимулів, які спонукають людину до конкретних форм діяльності або поведінки [49, с. 217];
- багаторівневе, багатокomпонентне, ієрархізоване динамічне утворення особистості, що містить систему мотивів, а також ситуаційних чинників, що спонукають діяльність [66, с. 445];
- конструкт, який використовують для пояснення причин поведінки людей (того, чому люди поведуть себе певним чином, а не інакше), її спрямованості і механізмів здійснення [51];
- спонукання до діяльності сукупністю різних мотивів, створення конкретного стану особистості, що визначає наскільки активно й із якою спрямованістю людина діє [173, с. 68];
- складний механізм співвідношення особистістю зовнішніх і внутрішніх чинників поведінки, який визначає виникнення спрямованості, а також засоби здійснення конкретних форм діяльності [78].

Варто зауважити, що у своїх працях О. Леонт'єв [106], С. Рубінштейн [178; 179] та П. Гальперін [46] виокремлюють зовнішню та внутрішню мотивацію. Внутрішня мотивація, на думку вчених, є джерелом

розвитку людини як особистості, стимулом досконалості, що виявляється в розумінні суспільної корисності в тому, що вона робить, задоволенні від результату та процесу діяльності. Натомість зовнішню мотивацію складають мотиви, що спрямовують людину на досягнення її особистісних цілей: побоювання, осудження, прагнення до визнання.

У свою чергу, С. Занюк зазначає, що до діяльності будь-яку людину спонукають різні мотиви, які утворюють певну ієрархію. Ієрархію мотивів учений розуміє як «розташування мотивів у порядку від більш важливих до менш важливих» [72, с. 33]. Проте, незважаючи на відносну стабільність ієрархії мотивів, на думку вченого, мотивація не є абсолютно стійким психічним утворенням, оскільки спонукальна сила будь-якого мотиву може змінюватися залежно від різних соціальних і психологічних чинників [там само, с. 33].

Отже, узагальнюючи підходи зазначених науковців до розуміння змісту й сутності поняття «мотивація», робимо висновок про те, що мотивація посідає центральне місце у структурі особистості, є одним із ключових понять, що використовується для пояснення рушійних сил, які спрямовують її поведінку [14; 55; 66; 72]. Беручи до уваги зазначене вище, мотивацію розглядаємо як *системне утворення зовнішніх і внутрішніх мотивів, ієрархія та взаємодія яких складається під дією певних чинників* [14], а мотивацію майбутніх бортпровідників до здійснення професійної діяльності в авіаційній галузі – як *системне утворення сукупності зовнішніх і внутрішніх мотивів професійної діяльності, яке є визначальним у прагненні особистості працювати в авіаційній галузі, спрямовує її діяльність до постійного вдосконалення професійних якостей, необхідних для забезпечення безпеки пасажирів у звичайних, нештатних й аварійних ситуаціях*.

Четвертим складником *мотиваційно-діяльнісного компонента* визначено міжнаціональну толерантність майбутніх бортпровідників. Поняття «толерантність», яке походить від латинського слова «tolerans», перекладається як «особистісна якість або ознака гуманної людини» [61, с. 912]. Проблему

толерантності досліджували Т. Андрущенко [11], О. Асмолов [15], Т. Бакка [20], О. Безкоровайна [22], Е. Бімбаєва [25], І. Галицький [45], Л. Залановська [71], М. Сотер [194]. У науковій літературі можна зустріти різні трактування поняття «толерантність», яке є ключовим для розуміння змісту й сутності поняття «міжнаціональна толерантність майбутніх бортпроводників», зокрема:

- терпимість до чужих думок та вірувань [49, с. 332];
- партнерство у спілкуванні або суб'єкт-суб'єктна взаємодія [61, с. 912];
- доброзичливе або принаймні стримане ставлення до індивідуальних та групових відмінностей (релігійних, етнічних, культурних, цивілізаційних) [202, с. 642].

До головних принципів міжнаціональної толерантності у формуванні готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності відносимо принцип забезпечення сприятливого психологічного клімату в авіаційному навчальному центрі як основи формування толерантного середовища; принцип почуття власної гідності; принцип формування самоповаги й поваги до представників різних етносів, релігій, культур; принцип установа в авіаційному навчальному центрі довірчого співробітництва між усіма учасниками освітнього процесу [20; 61].

Зважаючи на те, що основою толерантності у формуванні готовності майбутніх бортпроводників є вміння цінувати різноманітні вияви людської особистості; усвідомлення необхідності прийняття й поважливого ставлення до представників інших культур, національностей, релігій; визнання взаємозалежності людського існування, відпрацювання навичок толерантної взаємодії, під міжнаціональною толерантністю майбутніх бортпроводників розуміємо особистісну якість, виявами якої є соціальна відповідальність, подолання негативних стереотипів щодо представників інших культур, навички спілкування з представниками різних етносів, релігій і культур, здатність до ефективної взаємодії всіх учасників комунікаційного процесу тощо.

Другим компонентом готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності є *когнітивно-діяльнісний*. Серед складників цього компонента виокремлюємо сукупність знань, умінь і навичок, необхідних для забезпечення безпеки пасажирів на землі та борту повітряного судна (табл. 1.3).

Таблиця 1.3

Знання, уміння та навички майбутніх бортпроводників до професійної діяльності

Знання	Уміння	Навички
1	2	3
– обов'язки й функції інших членів екіпажу у звичайних, нештатних й аварійних ситуаціях – типи небезпечних вантажів, які дозволяється або заборонено провозити у пасажирській кабіні – процедури забезпечення безпеки польоту у звичайних, нештатних й аварійних ситуаціях – дії забезпечення безпеки у звичайних, нештатних й аварійних ситуаціях – наслідки нестачі кисню на висоті більше	– оцінювання ступеня небезпечності нештатної ситуації або аварійної ситуації – визначення черговості виконання дій у звичайних, нештатних й аварійних ситуаціях – раціональний розподіл праці всіх членів кабінного екіпажу – забезпечення взаємодії всіх членів кабінного екіпажу – розв'язування проблем у звичайних, нештатних й аварійних ситуаціях – здійснення оцінювання стану потерпілого	– налагодження спільної роботи членів кабінного екіпажу по забезпеченню безпеки у звичайних, нештатних й аварійних ситуаціях – взаєморозуміння й взаємодії – аналізу конфліктних ситуацій на борту повітряного судна – застосування аварійно-рятувального обладнання (аварійні виходи, переносні вогнегасники, універсальні профілактичні комплекти, комплекти

Продовж. табл. 1.3

1	2	3
ніж 3000 м – фізіологічні явища, які виникають унаслідок розгерметизації повітряного судна	– надання першої медичної допомоги – своєчасне прийняття аргументованих рішень відповідно до наявних звичайних, нештатних або аварійних ситуацій та забезпечення їхнього виконання – відповідальність за діяльність авіакомпанії – підтримування сприятливого соціально- психологічного клімату в колективі	першої допомоги тощо) – аналізу прийняття рішень відповідно до наявних звичайних, нештатних або аварійних ситуацій

Третім компонентом готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності є *процесуально-діяльнісний*, який містить такі складники, як комунікативні й організаторські здібності, здатність до рефлексії, стресостійкість, здатність до емпатії, здатність мислити критично, здатність вирішувати конфліктні ситуації (рис. 1.3).

Розглянемо складники *процесуально-діялісного компонента* готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності більш детально. До першого складника *процесуально-діялісного компонента* готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності відносимо комунікативні й організа-

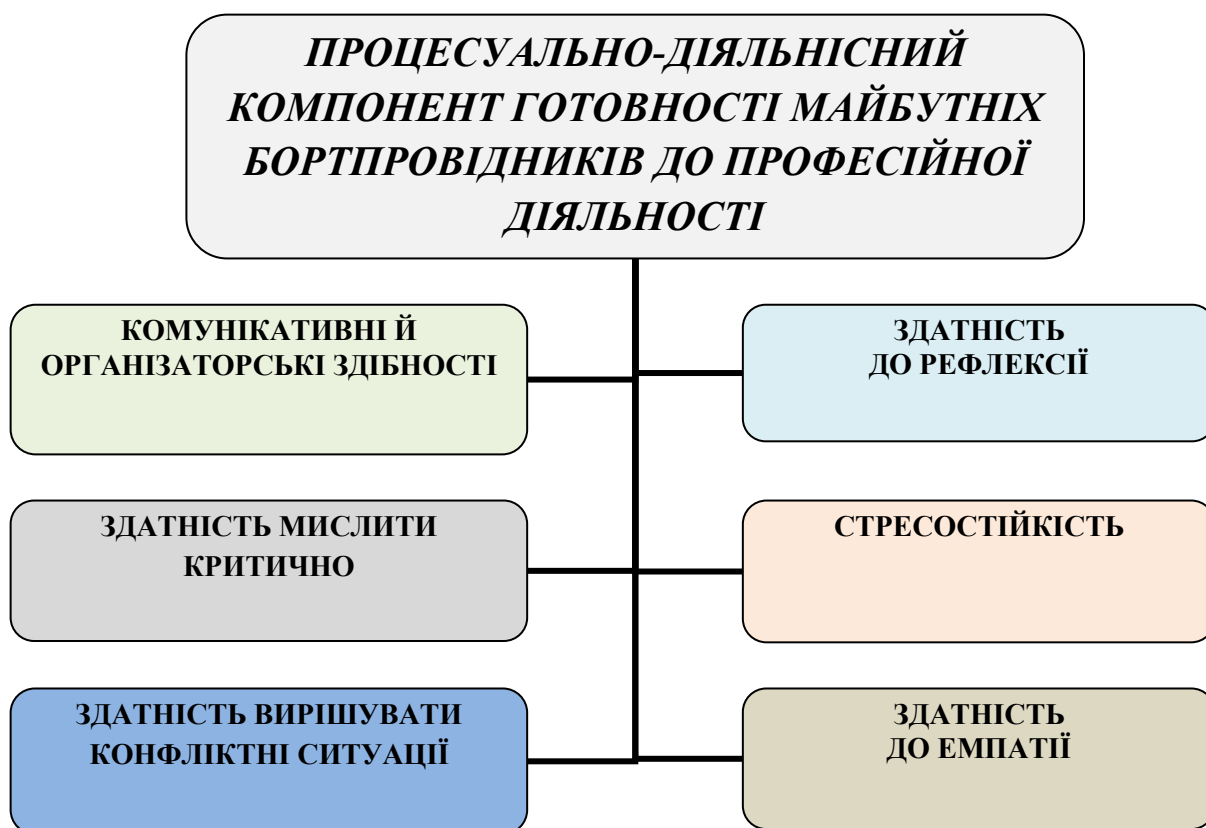


Рис. 1.3. Схематичне зображення структури процесуально-діяльнісного компонента готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності

торські здібності майбутніх бортпровідників. У нашому дослідженні, під організаторськими здібностями розуміємо здатність майбутніх бортпровідників здійснювати основні організаторські функції щодо забезпечення безпеки пасажирів, серед яких виокремлюємо аналіз звичайної, нештатної й аварійної ситуації, формулювання та прийняття рішень щодо її врегулювання, організаційну роботу з виконання прийнятого рішення, регулювання та контроль за його виконанням. Невід’ємним компонентом організаторських здібностей, на думку багатьох науковців, є комунікативні здібності (Н. Вітюк [39], Т. Децюк [56], А. Кідрон [83], Л. Лєскова [56]). Так, А. Кідрон розглядає комунікативні здібності як сукупність певних особистісних характеристик, яка забезпечує загальну здатність людини вступати в соціальні контакти, засвоювати різні соціальні ролі й досягати мети в міжособистісних відносинах [83].

Н. Вітюк також зазначає, що комунікативні здібності є «комплексом індивідуально-психологічних і психофізіологічних особливостей, що забезпечують здатність індивіда до активного й ефективного спілкування, передачі та адекватного сприймання інформації, оптимальної організації взаємодії з іншими людьми, вірного розуміння в комунікації як себе й своєї поведінки, так й учасників комунікативного процесу, що є необхідними умовами успішної життєдіяльності людини» [39, с. 7].

Схожу думку дотримує К. Платонов, який стверджує, що комунікативні здібності слід розуміти як такі, які забезпечують успішність комунікативної діяльності будь-якої особистості [142]. Структуру комунікативних здібностей, на думку дослідника, складають три підструктури: гностична, експресивна й інтеракційна. До основних елементів гностичної підструктури К. Платонов відносить прагнення зрозуміти інших людей під час спілкування, вміння слухати співрозмовника, спостережливість. У складі експресивної підструктури вчений розглядає прагнення бути зрозумілим, правдивість, культуру мовлення, довіру до партнерів. Інтеракційну підструктуру комунікативних здібностей особистості складають вимогливість, увічливість, такт, дисциплінованість і рішучість [там само].

На ґрунті врахування підходів науковців до розуміння змісту й сутності поняття «комунікативні здібності», під комунікативними здібностями майбутніх бортпровідників розглядаємо їхню здатність до ефективної взаємодії з усіма учасниками комунікативного процесу, яка виявляється у високому рівні спілкування із колегами й пасажирями, у вмінні працювати в команді, розв'язувати конфлікти, адекватно сприймати себе у спілкуванні тощо.

Другим складником *процесуально-діяльнісного компонента* готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності, на нашу думку, є здатність до рефлексії. У філософії поняття «рефлексія», яке походить від латинського слова «reflexio» – обертання назад, означає процес роздумів особистості про те, що відбувається в її свідомості [202]. У психології рефлексію

розуміють як одну з родових здатностей людини, яка виявляється в зверненні свідомості на себе, на внутрішній світ людини та її місце у взаємовідносинах з іншими, на форми й засоби пізнавальної й перетворювальної діяльності [160; 161; 192]. Саме рефлексія, на думку багатьох учених, дає особистості змогу зрозуміти власні почуття й учинки, оцінити здобутий досвід, рухатися вперед до нових досягнень, прагнути до саморозвитку й самовдосконалення [81]. Сформована здатність майбутніх бортпровідників до рефлексії професійної діяльності в авіаційній галузі сприяє визначенню власного способу життя, розумінню й аналізу почуттів і переживань, формулюванню відповідних висновків. Розвиток здатності майбутніх бортпровідників до рефлексії професійної діяльності в освітньому процесі авіаційного навчального центру сприяє формуванню їхньої готовності до професійної діяльності та встановленню адекватних вимог до себе як до фахівця-професіонала. Через розвинену здатність до рефлексії професійної діяльності, майбутні бортпровідники матимуть змогу співвідносити свою свідомість, цінності та погляди із свідомістю, цінностями та поглядами інших людей.

Третім складником *процесуально-діяльнісного* компонента готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності є здатність мислити критично. Необхідність формування в майбутніх бортпровідників здатності мислити критично пояснюється специфікою професійної діяльності в авіаційній галузі та потребою у висококваліфікованих фахівцях, які мають приймати рішення в нетипових ситуаціях (нештатних й аварійних). Зважаючи на те, що професійна діяльність майбутніх бортпровідників пов'язана з нештатними й аварійними ситуаціями, у яких вони мають самотійно приймати доленосні для багатьох пасажирів рішення, саме розвинена здатність до критичного мислення дає їм змогу визначати найоптимальніші способи їх виконання й забезпечувати безпеку значної кількості людей. Услід за Н. Плотниковою, критичне мислення розуміємо як мисленнєву діяльність, спрямовану на знаходження оптимального способу розв'язування завдань [143, с. 12]. У свою чергу, здатність до

критичного мислення виявляється в умінні виявляти основну інформацію, швидко робити висновки й приймати рішення, діяти нестандартно, брати на себе відповідальність (В. Белімов [177], І. Березнева [23], М. Грушенко [177], С. Лебедєвої [104], В. Пасічника [131], Ю. Стасєва [177], О. Тимченко [104]). Ми, у свою чергу, вважаємо, що до головних ознак здатності мислити критично можна віднести допитливість, самостійність мислення, прийняття виважених рішень, наявність і відстоювання власної думки тощо.

Стресостійкість є четвертим складником *процесуально-діяльнісного* компонента готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності. Услід за В. Бодровим та О. Обозновим вважаємо, що стресостійкість є інтегративною властивістю особистості, яка, по-перше, характеризується ступенем адаптації людини до певних впливів середовища та професійної діяльності; по-друге, визначається рівнем активації ресурсів організму та психіки людини; по-третє, виявляється у показниках її функційного стану й працездатності [160].

До п'ятого складника *процесуально-діяльнісного* компонента готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності відносимо здатність вирішувати конфліктні ситуації. Майбутні бортпровідники, які вирізняються здатністю вирішувати конфліктні ситуації, уміють їх аналізувати, виокремлювати сутність і виробляти певний стиль власної поведінки задля їхнього розв'язування. Крім того, такі майбутні бортпровідники вміють зберігати спокій, виявляють стресостійкість і здатність до міжнаціональної толерантності й емпатії у будь-якій конфліктній ситуації, яка може виникнути на землі або на борту повітряного судна.

Шостим складником *процесуально-діяльнісного* компонента готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності є здатність до емпатії. Теоретичний аналіз наукової літератури дає змогу констатувати наявність різних підходів до розуміння змісту й сутності поняття «емпатія». Так, на думку

Є. Ільїна, емпатія є емоційною особливістю людини, яка відіграє велику роль у відношеннях між людьми, у сприйнятті один одного [74].

На думку І. Штих, емпатія є «соціально-психологічною властивістю особистості, що представляє сукупність соціально-психологічних здібностей індивіда, за допомогою яких ця властивість розкривається як по відношенню до об'єкта, так і до суб'єкта емпатії» [211, с. 179]. Серед цієї сукупності соціально-психологічних здібностей дослідниця розглядає здатність будь-якої особистості емоційно реагувати на переживання іншої людини, здатність розпізнавати її емоційний стан і використовувати різні способи взаємодії тощо. Ми, у свою чергу, вважаємо, що здатність майбутніх бортпроводників до емпатії, як й інших представників професій сфери «людина-людина», можна розглядати як певну емоційну особливість, виявами якої є вміння взаємодіяти з різними пасажирями та іншими членами льотного та кабінного екіпажів; вміння розуміти їхній емоційний стан; вміння знайти необхідну форму спілкування з ними; вміння підтримати пасажирів і членів льотного та кабінного екіпажів у звичайних, нештатних й аварійних ситуаціях, коли вони особливо потребують підтримки тощо.

Отже, здійснений теоретичний аналіз наукових доробків українських і зарубіжних учених дає підстави стверджувати, що оскільки наукове вивчення проблеми формування готовності майбутніх фахівців до професійної діяльності охоплює коло різних проблем, у їх розв'язанні виявляються різноманітні концептуальні підходи до розуміння змісту і сутності поняття «готовність майбутніх фахівців до професійної діяльності» (Н. Арістова [12], О. Бойко [29], О. Бродова [70], С. Будак [33], О. Васюкович [36], О. Водяна [41], О. Войтенко [77], І. Гавриш [44], Т. Гребеник [52], О. Задкова [69-70], І. Казанжи [77], Т. Ковалькова [89], Н. Котенко [95], О. Москаленко [119; 122], Г. Савченко [181], В. Ушмарова [200], Д. Швець [210]). Проте, існуючі розбіжності в інтерпретації досліджуваного феномена не виключають один одного, а

доповнюють і поглиблюють уявлення про концепт «готовність майбутніх фахівців до професійної діяльності» як про складне і багатогранне явище [200].

Виокремлення різної сукупності компонентів у структурі готовності майбутніх фахівців до професійної діяльності суттєвим чином залежить від наявності різних підходів до розуміння змісту, сутності та структури цього феномена різними науковцями. Відсутність єдиної думки щодо визначення змісту, сутності та структури готовності майбутніх фахівців будь-якої галузі взагалі і майбутніх бортпровідників зокрема надає нам змогу інтегрувати компоненти, визначені у структурі готовності фахівців інших галузей і професій, до структурно-компонентного складу готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності, ураховуючи одночасно специфіку діяльності в галузі авіації. Структура *готовності* майбутніх бортпровідників до професійної діяльності, на нашу думку, складається із трьох взаємопов'язаних компонентів, до яких відносимо *мотиваційно-діяльнісний, когнітивно-діяльнісний і процесуально-діяльнісний*. Так, складниками *мотиваційно-діялісного* компонента готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності є спрямованість особистості на професійну діяльність в авіаційній галузі, ціннісні орієнтації, мотивацію здійснювати професійну діяльність в авіаційній галузі, міжнаціональну толерантність. Серед складників *когнітивно-діялісного компонента* виокремлюємо сукупність знань, умінь і навичок, необхідних для забезпечення безпеки пасажирів на землі та борту повітряного судна. *Процесуально-діялісний компонент* готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності містить такі складники, як комунікативні й організаторські здібності, здатність до рефлексії, стресостійкість, здатність до емпатії, здатність мислити критично, здатність вирішувати конфліктні ситуації.

Висновки до розділу 1

Проведений ґрунтовний аналіз теоретико-методологічних основ вивчення проблеми підготовки майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах до професійної діяльності дає змогу зробити такі висновки:

1. Зміст підготовки майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах до професійної діяльності в умовах стрімкого збільшення кількості перевезень пасажирів авіаційним транспортом має забезпечувати формування системи цінностей майбутніх бортпровідників, високого рівня мотивації до професійної діяльності, здатності вирішувати конфліктні ситуації, здатності критично мислити, швидко сприймати й аналізувати інформацію, приймати оптимальні рішення в нештатних й аварійних ситуаціях, свідомо й розумно регулювати власну діяльність тощо. Натомість сучасна підготовка майбутніх бортпровідників в Україні, якій притаманна традиційна модель навчання, що зорієнтована на пасивне засвоєння знань, умінь і навичок, не в змозі у повній мірі задовольнити зростаючий попит українського суспільства на високопрофесійних бортпровідників, готових до здійснення професійних обов'язків, що, у свою чергу, позначається на якості надання послуг авіаційними компаніями.

Методологічну основу процесу формування готовності майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах до професійної діяльності складає сукупність компетентнісного, системно-діяльнісного, особистісно зорієнтованого, аксіологічного, міжкультурного й технологічного підходів. Реалізація основних положень *компетентнісного підходу* у підготовці майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах передбачає засвоєння певної сукупності знань, формування відповідних вмінь і навичок, що відображається як цілісність теоретичної, практичної і тренажерної підготовки й забезпечує високий рівень сформованості готовності забезпечення безпеки пасажирів у звичайних, нештатних й аварійних умовах польоту. *Системно-діяльнісний підхід* відбивається в активному залученні майбутніх бортпровідників до власної

професійної підготовки та створенні сприятливих умов, необхідних для розвитку професійно важливих якостей і здібностей. *Особистісно зорієнтований підхід* уможлиблює створення оптимальних умов для всебічного розвитку майбутніх бортпровідників, зокрема, формування необхідної системи знань, умінь і навичок, системи цінностей, високого рівня мотивації професійної діяльності, професійних й особистісних якостей, що забезпечують успішну самоактуалізацію й самореалізацію у професійній діяльності. Спрямованість *аксіологічного підходу* на гуманістичну ціннісну орієнтацію процесу підготовки майбутніх бортпровідників сприяє формуванню їхньої готовності до професійної діяльності в контексті вдосконалення особистісних якостей, умінь ефективно працювати в команді, розв'язувати конфлікти, керувати власними емоціями, чітко та логічно висловлювати власні думки, приходити на допомогу колегам, приймати командні рішення, реально й об'єктивно оцінювати власні фізичні та психоемоційні можливості тощо. Упровадження у підготовку майбутніх бортпровідників основних ідей *міжкультурного підходу* сприяє формуванню здатності ефективно розв'язувати конфліктні ситуації з усіма представниками сучасного полікультурного суспільства, здатності цінувати багатокультурність світової спільноти, здатність мати відмінності, здатність до міжкультурної комунікації, що виявляється в толерантному ставленні до представників інших культур. Реалізація основних принципів *технологічного підходу* у процесі формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності забезпечує упровадження новітніх технологій навчання в освітній процес авіаційних навчальних центрів, узагальнення наявного педагогічного досвіду щодо формування зазначеного феномена, створення сприятливих умов для гармонійного розвитку майбутніх бортпровідників, сприяє ефективному застосовуванню матеріальних і технічних ресурсів в освітньому процесі.

2. Уточнено поняття: «готовність до професійної діяльності», «готовність майбутнього фахівця до професійної діяльності», «професійна підготовка майбутніх авіафахівців», надано власне визначення поняттям

«професійна підготовка майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах» й «готовність майбутніх бортпровідників до професійної діяльності». Професійну підготовку майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах розуміємо як *процес набуття необхідної сукупності професійно важливих знань, умінь і навичок задля формування їхньої готовності до успішного виконання професійних обов'язків у звичайних, нештатних й аварійних умовах польоту.*

Готовність майбутніх бортпровідників до професійної діяльності розуміємо як *якість особистості, високий рівень сформованості якої дає їм змогу усвідомлювати значення власних можливостей, забезпечує здатність використовувати набуті у процесі професійної підготовки знання, уміння та навички, необхідні для правильної організації власних дій під час виконання професійних обов'язків у звичайних, нештатних й аварійних ситуаціях, а також передбачати й усвідомлювати позитивні й негативні наслідки відповідно до прийнятих рішень.*

3. Проведений теоретичний аналіз, власні дослідження стосовно окресленої проблеми, дають змогу зробити певні висновки щодо структурно-компонентного складу готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності. Так, на нашу думку, структура готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності складається з трьох взаємопов'язаних компонентів, а саме: *мотиваційно-діяльнісного, когнітивно-діяльнісного, процесуально-діяльнісного.* До складників *мотиваційно-діяльнісного* компонента готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності відносимо спрямованість особистості до професійної діяльності в авіаційній галузі, ціннісні орієнтації, мотивацію до здійснення професійної діяльності в авіаційній галузі, міжнаціональну толерантність. Складниками *когнітивно-діяльнісного* компонента готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності є сукупність знань, умінь і навичок, спрямована на забезпечення безпеки пасажирів на землі та на борту повітряного судна. *Процесуально-діяльнісний*

компонент готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності містить такі складники, як комунікативні й організаторські здібності, здатність до рефлексії, стресостійкість, здатність до емпатії, здатність мислити критично, здатність вирішувати конфліктні ситуації.

Основні результати дослідження по розділу «Теоретико-методологічні основи формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності» висвітлено в наступних наукових доробках автора [162; 163; 164; 165; 166; 167; 168; 169; 170; 171; 172].

Список використаних джерел у розділі 1

1. Абульханова-Славская К. А., Брушлинский А. В. Философско-психологическая концепция С. Л. Рубинштейна: К 100-летию со дня рождения. Москва : Наука, 1989. 248 с.
2. Авіатранспорт // Міністерство інфраструктури України : веб-сайт. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-aviatransport.html> (дата звернення: 02.09.2018).
3. Авіакомпанія «Міжнародні Авіалінії України» веб-сайт. URL: <https://www.flyuia.com/ua/ru/home> (дата звернення: 16.09.2018).
4. Авіакомпанія «Урга» : веб-сайт. URL: <http://urga.com.ua/ua/> (дата звернення: 20.08.2018).
5. Авіакомпанія «ХОРС» : веб-сайт. URL: <http://www.khors.com.ua/> (дата звернення: 15.07.2018).
6. Азимов Э. Г., Щукин А. Н. Новый словарь методических терминов и понятий (теория и практика обучения языкам). Москва : Издательство ИКАР, 2009. 448 с.
7. Акмеология / под общ. ред.: А. А. Деркач. Москва : Изд-во РАГС, 2004. 424 с.
8. Ананьев Б. Г. Некоторые проблемы психологии взрослых. Москва : Педагогика, 1972. 192 с.

9. Ананьев Б. Г. О проблемах современного человеко-познания. Москва : Наука, 1977. 380 с.
10. Андрущенко В., Руденко О. Характер особистості: гармонія національних і загальнолюдських цінностей. *Вища освіта України*. 2009. Вип. 1. С. 13–16.
11. Андрущенко Т. В. Толерантність як культурна цінність цивілізації. *Гілея:науковий вісник*. 2010. № 37. С. 458–462.
12. Арістова Н. О. Зміст і сутність готовності майбутніх філологів до професійної діяльності. *Збірник наукових праць Кам'янець-Подільського національного університету імені Івана Огієнка. Серія «Соціально-педагогічна»*. 2018. Вип. XXX. С. 15–29.
13. Арістова Н. О. Теоретичні і методичні засади формування професійної суб'єктності майбутніх філологів : дис. ... д-ра пед. наук : 13.00.04. Київ, 2017. 572 с.
14. Арістова Н. О. Формування мотивації вивчення іноземної мови у студентів вищих навчальних закладів. Київ : Інтерсервіс, 2015. 240 с.
15. Асмолов А. Г. На пути к толерантному сознанию. Москва : Смысл, 2000. 255 с.
16. Атрощенко Т. О. Теоретичні основи процесу формування міжкультурної компетентності майбутніх фахівців: зарубіжний досвід. *Науковий вісник Ужгородського університету. Серія «Педагогіка. Соціальна робота»*. 2016. Вип. 2. С. 11–14.
17. Бабанский Ю. К. Оптимизация учебно-воспитательного процесса : методологические основы. Москва : Просвещение, 1982. 192 с.
18. Байденко В. И. Компетенции в профессиональном образовании (к освоению компетентностного подхода). *Высшее образование в России*. 2004. № 11. С. 3–13.
19. Баканова В. Развитие межкультурной компетенции будущих лингвистов-переводчиков. *Издательский дом ВГУ*. 2008. Вип. 2. С. 116–120.

20. Бакка Т. Подолання негативних проявів стереотипного мислення та формування толерантності як основи співжиття в полікультурному суспільстві. *Історія в школах України*. 2010. №4. С. 29–33.

21. Барановская Л. Авіаційний ВНЗ: освітнє середовище університету як детермінанта якості професійної підготовки студентів. *Науковий вісник Львівської академії. Серія «Педагогічні науки»*. 2017. Вип. 1. С. 19–25.

22. Безкоровайна О. В. З педагогікою толерантності в третє тисячоліття. *Педагогіка толерантності*. 2003. № 3. С. 4–11.

23. Березнева І. М. Особливості формування критичного мислення курсантів військового закладу вищої освіти в процесі вивчення іноземної мови. *Науковий часопис національного педагогічного університету імені М. П. Драгоманова. Серія 5 «Педагогічні науки: реалії та перспективи»*. 2018. Вип. 63. С. 10–13.

24. Бех І. Д. Особистісно-зорієнтоване виховання: науково-методичний посібник. Київ : ІЗМН, 1998. 204 с.

25. Бимбаева Э. В. Межэтническая толерантность современных студентов : автореф. дис. ... канд. соц. наук : 22.00.04. Улан-Удэ, 2011. 26 с.

26. Блауберг И. В., Юдин Э. Г. Становление и сущность системного подхода. Москва : Наука, 1973. 270 с.

27. Бобрицька В. І. Аксіологічний дискурс ідеї університетської освіти у контексті процесів глобалізації та євроінтеграції. *Людські цінності і толерантність у сучасному світі: міжконтинентальний діалог інтелектуалів: матеріали міжнар. наук.-практ. конф., м. Київ, 16 листопада 2011 р. Київ, 2011. С. 56–60.*

28. Бобрицька В. І. Освітньо і виховні цінності та ідеали української школи в контексті постіндустріальної освіти. *Національний педагогічний університет ім. М. П. Драгоманова* : веб-сайт. URL: <http://enpuir.npu.edu.ua/handle/123456789/3093> (дата звернення 05.07.2018).

29. Бойко О. В. Формування готовності до управлінської діяльності у майбутніх магістрів військово-соціального управління : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Київ, 2005. 20 с.

30. Бойчук Ю. Культурологічний і аксіологічний підходи до формування еколого-валеологічної культури студентів вищих педагогічних навчальних закладів. *Вісник НТУУ «КПІ». Серія «Філософія. Психологія. Педагогіка»*. 2009. № 3. С. 121–124.

31. Большой толковый психологический словарь: в 2 т. Т. 1. / пер. с англ. А. Ребер. Москва : Вече, 2003. 592 с.

32. Брижак Н. Сутність та зміст поняття «готовність майбутніх учителів початкових класів до краєзнавчої роботи» у психолого-педагогічній літературі. *Молодь і ринок*. 2016. № 5(136). С. 72–76.

33. Будає С. В. Формування готовності студентів до іншомовної діяльності з дошкільниками : монографія зі спецпрактикумом у двох книгах. Київ : Видавничий Дім «Слово», 2008. 288 с.

34. Булгакова Н. Б., Рахманов В. О. Методика викладання у вищій школі : навч. посіб. Київ : НАУ, 2012. 204 с.

35. Васюк О. В. Формування професійної спрямованості майбутніх соціальних педагогів : монографія. Ніжин: Видавець ПП Лисенко М. М., 2014. 336 с.

36. Васюкович О. М. Формування професійної готовності майбутніх авіадиспетчерів до ведення радіообміну у нестандартних ситуаціях: автореф. дис. ... канд. пед. наук: 13.00.04. Київ, 2018. 20 с.

37. Великий тлумачний словник сучасної української мови / укл. і ред. В. Г. Бусел. Київ ; Ірпінь : ВТФ „Перун”, 2004. 1440 с.

38. Вербицький О. Структура та зміст поняття «міжетнічна толерантність». *Теоретико-методичні проблеми виховання дітей та учнівської молоді*. 2013. Вип. 17 (1). С. 137–146. *Наука України* : веб-сайт. URL:

http://nbuv.gov.ua/UJRN/Tmpvd_2013_17%281%29__17 (дата звернення: 14.05.2018).

39. Вітюк Н. Р. Психологічні особливості формування комунікативних здібностей у майбутніх вчителів : автореф. дис. ... канд. псих. наук : 19.00.07. Рівне, 2002. 23 с.

40. Вишнякова С. М. Профессиональное образование : словарь. Ключевые понятия, термины, актуальная лексика. Москва : НМЦ СПО, 1999. 538 с.

41. Водяна О. В. Зміст готовності працівника соціальної сфери до робіт із опекунською сім'єю *Проблеми сучасної педагогічної освіти. Серія «Педагогіка і психологія»*. 2014. Вип. 42. Ч. 4. С. 74–79.

42. Воевода К. В. Професійна підготовка фахівців з авіаційної безпеки в європейських регіональних навчальних центрах ІКАО : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Кропивницький, 2018. 21 с.

43. Выготский Л. С. Педагогическая психология. Москва : Педагогика, 1991. 479 с.

44. Гавриш І. В. Теоретико-методологічні основи формування готовності майбутніх учителів до інноваційної професійної діяльності : дис. ... д-ра пед. наук : 13.00.04. Луганськ, 2006. 579 с.

45. Галицький І. Нормативні засади концепції формування толерантності в українському суспільстві. *Право України*. 2011. № 9. С. 294–301.

46. Гальперин П. Я. Введение в психологию. Москва : Изд-во Моск. ун-та, 1976. 150 с.

47. Гальскова Н. Д. Личностно-развивающий потенциал межкультурного подхода к обучению иностранным языкам. *Известия Гомельского государственного университета имени Ф. Скорины*. 2016. № 2 (95). С. 17–21. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/76001819.pdf> (дата звернення: 25.10.2018).

48. Глушаниця Н. Компетентнісний підхід до підготовки фахівців з обслуговування повітряного руху. *Актуальні проблеми вищої професійної освіти України*: матеріали V Міжнар. наук.-практ. конф., м. Київ, 23 березня 2017 р. Київ : НАУ, 2017. С. 49.

49. Гончаренко С. У. Український педагогічний словник. Київ : Либідь, 1997. 373 с.

50. Горбань О. М., Бахрушин В. Є. Основи теорії систем і системного аналізу : навч. посіб. Запоріжжя : ЗІДМУ, 2004. 204 с.

51. Гордеева Т. О. Мотивация достижения: теории, исследования, проблемы. *Современная психология мотивации* : монография. Москва, 2002. С. 47–102.

52. Гребеник Т. В. Формування готовності студентів вищих навчальних закладів до реалізації професійної кар'єри. *Вісник Черкаського університету. Серія «Педагогічні науки»*. 2014. № 25(318). С. 34–40.

53. Гринько З. И. К вопросу о формировании профессиональной компетентности бортпроводников. *Вестник РГУ им. И. Канта. Серия «Педагогические и психологические науки»*. 2007. Вып. 11. С. 101–107.

54. Гринько З. И. Формирование профессиональной компетентности бортпроводников : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.08. Калининград, 2008. 21 с.

55. Гуртовенко Н. В. Мотиваційний компонент – головна складова готовності студентів до професійної діяльності. *Наукові записки Національного університету «Острозька академія»*. Серія «Психологія і педагогіка». 2014. Вип. 30. С. 55–58.

56. Децюк Т. М., Лєскова Л. Ф. Формування організаторських та управлінських навичок у студентів у процесі поза аудиторної діяльності. *Педагогічні науки*. 2018. Вип. LXXXI. Т. 2. С. 115–118.

57. Діденко О. В. Креативність у структурі професійної готовності офіцера прикордонника: суперечливий характер, компонентний склад і зміст. *Вища освіта України*. 2013. № 1(52) С. 88–98.

58. Дубасенюк О. А., Семенюк Т. В., Антонова О. Є. Професійна підготовка майбутнього вчителя до педагогічної діяльності : монографія. Житомир : Житомир. держ. пед. ун-т, 2003. 193 с.

59. Дьяченко М. И., Кандыбович Л. А., Пономаренко В. А. Готовность к деятельности в напряженных ситуациях. Психологический аспект. Минск : Университетское, 1985. 208 с.

60. Еникеев М. И. Психологический энциклопедический словарь. Москва : Проспект, 2006. 558 с.

61. Енциклопедія освіти / Академ. пед. наук України ; головний ред. В. Г. Кремінь. Київ : Юрінком Інтер, 2008. 1040 с.

62. Євроінтеграція // Державна авіаційна служба України : веб-сайт. URL: <https://avia.gov.ua/pro-nas/mizhnarodna-diyalnist/yevrointegratsiya/> (дата звернення : 20.08.2018).

63. Євтодюк А. В. Аксіологічні засади сучасної системи освіти України. *Педагогічний пошук*. 2014. № 2 (82). С. 12–15.

64. Євтух В. Б. Концептуальні конструкти етносоціальних реалій: досвід трьохлітніх досліджень : монографія. Київ : Вид-во НПУ ім. М. П. Драгоманова, 2010. 283 с.

65. Жванія Т. В. Готовність до професійної діяльності в психології: теоретичний аналіз. *Вісник Харківського національного педагогічного університету імені Г. С. Сковороди. Серія «Психологія»*. 2015. Вип. 50, С. 69–79.

66. Желанова В. В. Контекстне навчання майбутнього вчителя початкових класів: теорія і технологія: монографія. Луганськ : Вид-во “ЛНУ імені Тараса Шевченка”, 2013. 482 с.

67. Жилина А. И. Системный подход как методология педагогического исследования. *Человек и образование*. 2007. № 1/2. С. 15–20. URL:

<http://cyberleninka.ru/article/n/sistemnyy-podhod-kak-metodologiya-pedagogicheskogo-issledovaniya> (дата звернення: 22.11.2017).

68. Загальна інформація // Міжнародний аеропорт «Львів» імені Данила Галицького : веб-сайт. URL: https://lwo.aero/uk/general_info (дата звернення: 02.09.2018).

69. Задкова О. В. Формування готовності майбутніх пілотів до вирішення проблемних ситуацій в професійній діяльності: автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Київ, 2011. 23 с.

70. Задкова О., Бродова О. Особливості комунікативної взаємодії пілотів у процесі вирішення проблемних ситуацій як складова професійної надійності. *Вісник Національного авіаційного університету* : веб-сайт. URL: <http://jrnل.nau.edu.ua/index.php/VisnikPP/article/view/12906> (дата звернення: 10.04.2019).

71. Залановська Л. І. Особливості умов формування міжетнічної толерантності студентів в системі професійної підготовки. *Молодий вчений*. 2015. № 11(26). Ч. 3, С. 112–116.

72. Занюк С. С. Психологія мотивації : навч. посіб. Київ : Либідь 2002. 304 с.

73. Зязюн І. А. Філософія педагогічної дії : монографія. Черкаси : вид-во ЧНУ імені Богдана Хмельницького, 2008. 608 с.

74. Ильин Е. П. Эмоции и чувства. Санкт-Петербург : Питер, 2001, 752 с.

75. Ильина Т. А. Структурно-системный подход к организации обучения. Москва: Знание. 1972. 72 с.

76. Іонова О. М. Системний та синергетичний підходи. *Наукові підходи до педагогічних досліджень* : монографія. Харків : Вид-во Віровець А. П. «Апостроф», 2012. С. 22–80.

77. Казанжи І. В., Войтенко О. В. Формування готовності майбутніх учителів до гуманізації освітнього простору початкової школи. *Молодий вчений*. 2017. № 9(49). С. 359–262.

78. Камынина Т. П. Роль познавательного интереса в повышении мотивации к изучению иностранного языка у студентов неязыкового вуза. Пути повышения мотивации к изучению иностранного языка в неязыковом вузе : материалы межвузовского круглого стола, г. Оренбург, 3 февр. 2017 г. Оренбург: Оренбургский институт (филиал) Московского государственного юридического университета имени О. Е. Кутафина, 2017. С. 46–51.

79. Капська А. Деякі підходи до змісту дефініції «гуманістичні цінності». *Гірська школа Українських Карпат* : наук.-метод. журн. Івано-Франківськ, 2013. № 8/9. С. 201–204.

80. Карамушка Л. М. Психологія управління : навч. посіб. Київ: Міленіум, 2003. 344 с.

81. Карпов А. В. Рефлексивность как психическое свойство и методика ее диагностики. *Психологический журнал*. 2003. Т. 24, № 5, С. 45–57.

82. Кашапов М. М. Теория и практика решения конфликтных ситуаций : учеб. пособ. / под ред. проф. А. В. Карпова. Москва–Ярославль: Ремдер, 2003. 183 с.

83. Кидрон А. А. Коммуникативная способность и ее совершенствование : дис. ... канд. психол. наук : 19.00.05. Ленинград, 1981. 235 с.

84. Класифікатор професій ДК 003:2010 : Наказ Держспоживстандарту України від 28 лип. 2010 р. № 327. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/va327609-10> (дата звернення: 27.08.2017).

85. Климов Е. А. Общая психология. Общеобразовательный курс: учеб. пособ. для вузов. Москва : ЮНИТИ-ДАНА, 1999. 511 с.

86. Ключові компетентності для навчання впродовж життя 2018 – Цифрова компетентність. *Дистанційне та змішане навчання інформатики* : веб-сайт. URL: <http://dystosvita.blogspot.com/2018/01/2018.html> (дата звернення: 16.10.2018).

87. Ковалькова Т. О. Проблема формування структури готовності майбутніх психологів до професійної діяльності в авіаційній галузі. *Проблеми*

сучасної педагогічної освіти. Серія «Педагогіка і психологія». 2013. Вип. 39. Ч. 2. С. 115–119.

88. Ковалькова Т. О. Структура готовності майбутніх психологів до професійної діяльності в авіаційній галузі. *Актуальні проблеми вищої професійної освіти* : матеріали міжнар. наук.-практ. конф., м. Київ, 21-22 березня 2013 р. Київ, 2013. С. 53–54.

89. Ковалькова Т. О. Формування готовності майбутніх психологів до професійної діяльності в авіаційній галузі : дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Київ, 2016. 390 с.

90. Ковалькова Т. О. Формування готовності майбутніх психологів до професійної діяльності в авіаційній галузі : методичні рекомендації для викладачів вищих навчальних закладів. Київ : Вік принт, 2014. 32 с.

91. Колісник В. Ю. Готовність як психолого-педагогічне поняття. Діалог мов і культур у сучасному освітньому просторі : матеріали І всеукр. наук. Інтернет-конф., м. Суми, 17 лист. 2017 р.). Суми, 2017. С. 161–165.

92. Колодій І. А. Формування професійної компетентності у майбутніх перекладачів авіаційної галузі на основі інтеграції загальноосвітніх і професійно орієнтованих дисциплін : автореф. дис. ... канд. пед. наук: 13.00.04. Київ, 2012. 23 с.

93. Конопляник Л. М. Формування готовності майбутніх інженерів авіаційної галузі до використання іноземної мови у професійній діяльності: автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Київ, 2011. 20 с.

94. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. : ІКАО; Конвенція, Поправки, Міжнародний документ від 07.12.1944. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038 (дата звернення: 05.07.2017).

95. Котенко Н. О. Формування готовності до професійної діяльності майбутніх техніків галузі зв'язку в процесі навчальних практик : дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Вінниця, 2013. 277 с.

96. Краевский В. В. Методология педагогики: Пособие для педагогов-исследователей. Чебоксары: Изд-во Чуваш. Ун-та. 2001. 244 с. URL: http://intellect-invest.org.ua/content/userfiles/files/library/Kraevskiy_Metodologiya_pedagogiki_2004.pdf (дата звернення: 12.04.2018).
97. Кричківська О. В. Формування міжкультурної комунікативної компетентності майбутніх фахівців зовнішньоекономічної діяльності : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Тернопіль, 2015. 20 с.
98. Кричківська О. В., Лиса Н. С. Формування міжкультурної комунікативної компетентності майбутніх фахівців зовнішньоекономічної діяльності. *Молодий вчений*. 2016. № 12.1 (40). С. 444–448.
99. Крупський Я. В., Михалевич В. М. Тлумачний словник з інформаційно-педагогічних технологій: словник. Вінниця : ВНТУ, 2010. 72 с.
100. Кузьмина Н. В. Методология системных исследований : учеб. пособ. Ленинград : Изд-во ЛГУ, 1980. 142 с.
101. Кузьмина Н. В. Системный подход в педагогических исследованиях. *Методология педагогических исследований* / ред. А. И. Пискунов, Г. В. Воробьев. Москва, 1980. С. 82–117.
102. Кустовська О. В. Методологія системного підходу та наукових досліджень : курс лекцій. Тернопіль : Економічна думка. 2005. 124 с.
103. Лаврухіна Т. В. Формування ключових компетентностей майбутніх авіаційних диспетчерів як умова готовності до професійної діяльності. *Актуальні проблеми соціології, психології, педагогіки*. 2012. № 16. С. 168–174.
104. Лебедєва С., Тимченко О. Психологічне забезпечення професійної та функціональної надійності фахівців снайперських груп спеціальних підрозділів МВС України : монографія. Харків: ХНАДУ, 2005. 326 с.
105. Левашов О. С. Міжкультурна комунікативна компетенція як складова фахової підготовки правоохоронця. URL: univd.edu.ua/science-issue/issue/1425 (дата звернення: 25.02.2019).

106. Леонтьев А. Н. Проблемы развития психики. Москва : Изд-во АПН РСФСР, 1959. 495 с.

107. Ломакіна М. Є. Підготовка майбутніх авіадиспетчерів з обслуговування повітряного руху на міжнародних авіалініях в Російській федерації : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Кіровоград, 2015. 20 с.

108. Ломов Б. Ф. Методологические и теоретические проблемы психологии. Москва : Наука, 1984. 439 с.

109. Луговий В. І. Педагогічна освіта в Україні: структура, функціонування, тенденції розвитку Київ : МАУП, 1994. 196 с.

110. Лузік Е. В. Інтегральний професійний простір як основа формування фахової компетентності у студентів технічного університету. Репозитарій Національного авіаційного університету : веб-сайт. URL: <http://er.nau.edu.ua:8080/handle/NAU/20500> (дата звернення: 10.04.2017).

111. Лузік Е. В., Борець І. В. Особистісно-діяльнісний підхід до формування ключових компетентностей майбутніх фахівців авіатранспортної галузі. *Вища школа*. 2010. № 10. С. 33–38.

112. Лузік Е. В. «Професійна компетентність» у ВТНЗ як домінуюча умова ефективності підготовки фахівців до управлінської діяльності. *Управління в освіті* : матеріали V між нар. наук.-практ. конф., м. Львів, 14–16 квітня 2011 р. Львів : Видавництво Львівської політехніки, 2011. С. 171–172.

113. Лузік Е. В. Системно-синергетичне діагностування готовності майбутніх фахівців авіаційної галузі до професійної діяльності. *Вісник Національного авіаційного університету. Серія «Педагогіка. Психологія»*. 2016. № 9. С. 103–108.

114. Лузик Э. В. Теория и методика общенаучной подготовки в инженерной высшей школе : дис. ... д-ра пед. наук : 13.00.04; 13.00.02. Киев, 1996. 487 с.

115. Малихін О. В., Гриценко І. С. Теоретичні основи реалізації компетентнісного підходу в організації самостійної освітньої діяльності: монографія. Київ : НУБіП України, 2016. 489 с.

116. Маригодов В. К., Моторная С. Е. Педагогика и психология : аспекты активизации творчества и готовности к профессиональной деятельности : учеб. пособ. для технических вузов. Севастополь : СевНТУ, 2004. 192 с.

117. Методика дослідження особливостей психологічної готовності керівників освітніх організацій до діяльності в умовах змін / за наук. ред. О. І. Бондарчук. Київ, 2004. 148 с.

118. Міжнародна діяльність ДАСУ // Державна авіаційна служба України : веб-сайт. URL: <https://avia.gov.ua/pro-nas/mizhnarodna-diialnist/yevrointegratsiya/> (дата звернення: 02.09.2018).

119. Москаленко О. І. Аналіз поняття «готовність» у професійній підготовці авіаційних фахівців. *Педагогічна майстерність: методологія, теорія, технології* : матеріали І міжнар. Інтернет-конф., м. Черкаси, 22–23 трав. 2014 р. Черкаси : Вид-во Чебаненко Ю. А., 2014. С. 86–88.

120. Москаленко О. І. Компоненти готовності авіаційних фахівців до виконання професійної діяльності. *Вісник Житомирського державного університету імені Івана Франка*, 2015. № 1(79). С. 116–119.

121. Москаленко О. І. Критерії, показники та рівні готовності авіаційних фахівців до виконання професійних дій. *Вища школа*. 2016. 5(142). С. 118–124.

122. Москаленко О. І. Теоретичні і методичні засади підготовки курсантів вищих льотних навчальних закладів до професійної комунікації в особливих умовах : автореф. дис. ... канд. пед. наук: 13.00.04. Хмельницький, 2017. 39 с.

123. Національна стратегія розвитку освіти в Україні на 2012–2021 роки : Указ Президента України від 25 черв. 2013 № 344/2013. URL: <https://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/344/2013> (дата звернення: 04.10.2018).

124. Новиков А. М., Новиков Д. А. Методология: словарь системы основных понятий. Москва : Либроком, 2013. 208 с.

125. Оксентюк Н. В. Розвиток рефлексії як психологічного механізму формування інтелігенції у студентському середовищі. *Наукові записки. Серія «Психологія»*. 2008. Вип. 11. С. 142 – 149.

126. Особистісно орієнтовані технології навчання і виховання у вищих навчальних закладах : колективна монографія / за заг. ред.: В. Андрущенко, В. Лугового. Київ : Педагогічна думка, 2008. 256 с.: іл.

127. Остапенко Е. О. Виокремлення компонентів готовності до професійного саморозвитку: інтеграція існуючих підходів. *Наука і освіта*. 2011. № 6. С. 177–181.

128. Освітні технології: навч. метод. посіб. / за заг. ред. О. М. Пехоти. Київ : А.С.К., 2001. 256 с.

129. Павлюк Т. Г. Педагогічні умови формування професійної готовності до роботи з персоналом майбутніх офіцерів-прикордонників. *Збірник наукових праць «Педагогічні науки»*. 2018. Вип. LXXXI. Т. 2. С. 179–183.

130. Пазюра Н. В. Вплив культурологічних чинників на професійну діяльність авіаперсоналу в умовах мультикультурних компаній. *Вісник Національного авіаційного університету. Серія «Педагогіка. Психологія»*. 2016. № 9. С. 108–114.

131. Пасічник В. Психологічні особливості ефективної управлінської діяльності керівників груп авіаційних фахівців : автореф. дис. ... канд.. психол. наук : 19.00.09. Харків, 2004. 20 с.

132. Педагогічний словник / за ред. М. Д. Ярмаченка. Київ : Педагогічна думка, 2001. 514 с.

133. Педагогический словарь / под ред. В. П. Зинченко, Б. Г. Мещерякова. 2-е изд., перераб. и доп. Москва : Педагогика- Пресс, 1996. 407 с.

134. Педагогічні технології у неперервній педагогічній освіті : монографія / за ред. С. О. Сисоєвої. Київ : ВІПОЛ, 2001. 503 с.

135. Педагогическая энциклопедия : в 4 т. Т. 1. Москва : Сов. Энциклопедия, 1964. 832 с.

136. Пелех Ю. В. Теоретико-методичні засади ціннісно-сміслової готовності майбутнього педагога до професійної діяльності : автореф. дис. ... докт. пед. наук : 13.00.04. Київ, 2010. 36 с.

137. Писаренко А. Н. Формирование профессиональной межкультурной компетентности студентов : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.08. Саратов, 2011. 20 с.

138. Півень М., Півень В. Шляхи інноватизації процесу конструювання професійно-освітнього простору майбутніх авіаційних фахівців. *Науковий вісник Льотної академії. Серія «Педагогічні науки»*. 2017. № 1. С. 343–348.

139. Плачинда Т. С. Нормативні вимоги професійної підготовки авіаційних спеціалістів. *Педагогіка формування творчої особистості у вищій і загальноосвітній школах*. 2013. № 32(85). С. 73–379.

140. Плачинда Т. С. Самоконтроль та самовдосконалення в процесі професійної підготовки курсантів льотних навчальних закладів. *Педагогіка формування творчої особистості у вищій і загальноосвітній школах*. 2014. Вип. 34. С. 286–292.

141. Плачинда Т. С. Професійна рефлексія як умова становлення майбутнього фахівця. *Педагогіка вищої та середньої школи*. 2015. Вип. 45. С. 68–72.

142. Платонов К. К. Краткий словарь системы психологических понятий : учебное пособие для учеб. заведений профтехобразования. Москва : Высшая школа, 1984. 174 с.

143. Плотникова Н. Ф. Формирование критического мышления студентов вуза в условиях командной формы организации обучения: монография. Казань : Изд-во Казан. ун-та, 2015. 84 с.

144. Повітряний кодекс України. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 48-49, ст.536. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17> (дата звернення: 03.09.2018).

145. Полозенко О. В. Критерії та показники психологічної готовності майбутніх фахівців аграрної галузі до професійної діяльності. *Педагогіка вищої та середньої школи*. 2012. Вип. 35. С. 72–79.

146. Полозенко О. В. Модель формування психологічної готовності майбутніх фахівців аграрної галузі до професійної діяльності. *Проблемы современного педагогического образования. Серия «Педагогика и психология»*. 2014. № 46. Ч. 4. С. 213–220.

147. Полонский В. М. *Словарь по образованию и педагогике*. Москва : Высшая школа, 2004. 512 с.

148. Потуй Ю. П. Професійні цінності: сутність і роль у формуванні особистості сучасного фахівця. *Педагогіка формування творчої особистості у вищій і загальноосвітній школах*. 2013. Вип. 33(86). С. 331–337.

149. Про аеропорт // Odesa International Airport : веб-сайт. URL: <http://www.odessa.aero/uk/airlines> (дата звернення: 02.09.2018).

150. Про вищу освіту : Закон України від 1 лип. 2014 р. № 1556-VII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1556-18> (дата звернення: 04.06.2017).

151. Про делегацію України для участі у переговорах з Європейським Союзом щодо укладання Угоди між Україною та Європейським Союзом про Спільний авіаційний простір : Указ Президента України від 19 жовт. 2007 № 981/2007. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/981/2007> (дата звернення: 19.11.2017).

152. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до Законодавства Європейського Союзу : Закон України від 18 бер. 2004 р. № 1629-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/1629-15> (дата звернення: 04.06.2017).

153. Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації» : Наказ від 05 лип. 2017 р. № 682. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/z1109-18> (дата звернення: 16.09.2018).

154. Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної авіації» : Наказ від 20 лип. 2017 р. № 565. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/z1056-17> (дата звернення: 16.09.2018).

155. Про затвердження Інструкції про кваліфікацію авіаційного персоналу державної авіації України : Наказ від 05 січ. 2015 р. № 3. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/z0079-15> (дата звернення: 20.01.2019).

156. Про затвердження Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні : Наказ від 07 груд. 1998 № 486. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0833-98> (дата звернення: 04.10.2018).

157. Про затвердження Правил сертифікації авіаційних навчальних закладів цивільної авіації з підготовки льотного складу в Україні : Наказ від 17 серп. 2005 р. № 601. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/z0981-05> (дата звернення: 20.01.2019).

158. Про Національну стратегію розвитку освіти в Україні на період до 2021 року : Указ Президента України від 25 черв. 2013 р. URL: <https://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/344/2013> (дата звернення: 20.01.2019).

159. Про ратифікацію Угоди між Урядом України та Урядом Сполучених Штатів Америки про повітряні перевезення : Закон України від 4 лист. 2015 р. № 751-VIII. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/751-19/paran2#n2> (дата звернення: 20.06.2018).

160. Психологические основы профессиональной деятельности: хрестоматия / сост. В. А. Бодров. Москва : ПЕР СЭ; Логос, 2007. 855 с.

161. Психологический словарь / под ред. В. В. Давыдова, А. В. Запорожца, Б. Ф. Ломова и др. Москва : Педагогика, 1983. 448 с.

162. Радзівілова І. А. Аксіологічний підхід у професійній підготовці майбутніх бортпровідників. *Україна-Німеччина: горизонти освіти і культури*: матеріали міжнар. наук.-практ. конф., м. Київ, 23-24 листопада 2017 р. Київ, 2017. С. 134–136.

163. Радзівілова І. А. Зміст і сутність готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності. *Актуальні проблеми вищої професійної освіти України*: матеріали VI міжн. наук.-практ. конф., м. Київ, 20 березня 2018 р. Київ : НАУ, 2018. С. 126.

164. Радзівілова І. А. Готовність майбутніх бортпровідників до професійної діяльності як психолого-педагогічне явище в науковій літературі. *Педагогічні науки*. 2017. Випуск LXXIX. С. 174–177.

165. Радзівілова І. А. Компетентністний підхід до професійної підготовки бортпровідників як умова ефективності готовності фахівця. *Modern methods, innovations and operational experience in the field of psychology and pedagogics*: material of international research and practice conference, Lublin, Republic of Poland, October 20-21, 2017. Lublin, 2017. С. 129–132.

166. Радзівілова І. А. Компонентний склад готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності. *Молодь і ринок*. 2018. № 4(159). С. 145–149.

167. Радзівілова І. А. Методологічні засади формування готовності до професійної діяльності майбутніх бортпровідників. *Научен вектор на Балканите*. 2018. № 1. С. 81–83.

168. Радзівілова І. А. Підготовка майбутніх бортпровідників авіаційної галузі до професійної діяльності у навчальних центрах України. *Вісник Національного авіаційного університету*. 2017. Вип. 1(10). С. 113–118.

169. Радзівілова І. А. Професійна адаптація як чинник формування готовності майбутніх бортпровідників. *Вісник Національного авіаційного університету*. 2017. Вип. 2(11). С. 108–112.

170. Радзівілова І. А. Професійна компетентність майбутніх бортпровідників як педагогічна проблема. *Роль і місце психології і педагогіки у формуванні сучасної особистості*: матеріали міжнар. наук.-практ. конф., м. Харків, 12-13 січня 2018 р. Харків, 2018. С. 64–67.

171. Радзівілова І. А. Професійна підготовка бортпровідників повітряних суден цивільної авіації України. *Актуальні проблеми вищої професійної освіти України*: матеріали IV міжнар. наук.-практ. конф., м. Київ, 17 березня 2016 р. Київ : НАУ, 2016. С. 21.

172. Радзівілова І. А. Системний підхід як теоретико-методологічна основа формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності. *Сучасні тенденції розвитку освіти і науки в інтердисциплінарному контексті*: матеріали III міжнар. наук.-практ. конф., м. Ченстохова, м. Ужгород, м. Дрогобич, 29-30 березня 2018 р. Дрогобич, 2018. С. 328–330.

173. Ребрин Ю. И. Управление качеством: учебное пособие. Таганрог : Изд-во ТРТУ, 2004. 174 с.

174. Рейнвальд Н. И. Психология личности : монография. Москва : Издательство Университета дружбы народов, 1987. 200 с.

175. Реформи в галузі авіатранспорту // *Міністерство інфраструктури України* : веб-сайт. URL: <https://mtu.gov.ua/content/reformi-avia-transportu.html> (дата звернення: 27.10.2018).

176. Роберт И. В. Новые информационные технологии в обучении: дидактические проблемы, перспективы использования. *Информатика и образование*. 1991. № 4. С. 18–25.

177. Розробка професіограм та виявлення професійно-важливих якостей для військових спеціальностей (професій, штатних посад): метод. рекомендації. / за ред. Ю. Стасєва. Харків : Контур, 2006. 24 с.

178. Рубинштейн С. Л. Основы общей психологии. Санкт-Петербург : Питер, 2002. 519 с.

179. Рубинштейн С. Л. Проблемы общей психологии. Москва : Педагогика, 1973. 423 с.

180. Руководство по обучению членов кабинного экипажа с учетом аспектов обеспечения безопасности. URL: http://aviadocs.com/icaodocs/Docs/10002_cons_ru.pdf (дата звернення: 20.07.2018).

181. Савченко Г. О. Формування готовності майбутніх фахівців банківської справи до аналітичної діяльності засобами моделювання : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Харків, 2006. 21 с.

182. Саєнко М. Політ нормальний: огляд ринку авіаперевезень. URL: <http://yur-gazeta.com/publications/practice/povitryane-ta-aviacyne-pravo/polit-normalniy-oglyad-rinku-aviaperevezen.html> (дата звернення: 10.03.2019).

183. Садова Т. Аксіологічний підхід у системі педагогічної методології. *Дошкільна освіта*. 2010. 1 (27). С. 63–69.

184. Салівоненко Н. В., Коломієць Ю. В. Сутність технологічної культури. URL: http://www.rusnauka.com/14_ENXXI_2009/Pedagogica/45775.doc.htm (дата звернення: 14.02.2019).

185. Севастьянова Т. Теоретико-методологические подходы к формированию готовности подростков к межкультурному общению. *Молодой ученый*. 2011. № 8, Т. 2. С. 129–131.

186. Селевко Г. К. Современные образовательные технологии : уч. пособ. [для пед. вузов и ин-тов повышения квалификации]. Москва : Народное образование, 1998. 255 с.

187. Селевко Г. К. Энциклопедия образовательных технологий: В 2 т. Т. 1. Москва : Народное образование, 2005. 556 с.

188. Селевко Г. К. Энциклопедия образовательных технологий: В 2 т. Т. 2. Москва : НИИ школьных технологий, 2006. 816 с.

189. Семигінівська Т. Г. Формування професійної етики майбутніх перекладачів авіаційної галузі у процесі вивчення суспільно-гуманітарних дисциплін : дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Київ, 2014. 200 с.

190. Семиченко В. А. Проблеми і пріоритети професійної підготовки. *Педагогічний дискурс*. 2007. № 1, С. 119–127.

191. Сластенин В. А., Каширин В. П. Психология и педагогика. Москва : Академия, 2001. 480 с.

192. Слободчиков В. И., Исаев Е. И. Основы психологической антропологии. Психология человека: Введение в психологию субъективности. Учебное пособие для вузов. Москва : Школа-Пресс, 1995. 384 с.

193. Солійчук І. І. Мотиваційний компонент готовності практичного психолога до міжособистісної консультативної взаємодії. URL: http://www.rusnauka.com/20_AND_2014/Psihologia/3_174497.doc.htm (дата звернення: 18.01.2019)

194. Сотер М. В. Толерантність як основа міжкультурної комунікації. Підготовка менеджерів освітньої галузі в умовах децентралізації управлінських структур: світовий досвід: матеріали всеукр. наук.-практ. конф. м. Херсон, 10-11 лист. 2016 р. Херсон : Гельветика, 2016. С. 186–188.

195. Статистичні дані в галузі авіатранспорту // Міністерство інфраструктури України : веб-сайт. URL: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-v-galuzi-aviatransportu.html> (дата звернення: 10.03.2019).

196. Стратегія інноваційного розвитку України на 2010–2020 роки в умовах глобалізаційних викликів / авт. упоряд.: Г. О. Андрущук, І. Б. Жиляєв, Б. Г. Чижевський, М. М. Шевченко. Київ : Парламентське видавництво, 2009. 632 с.

197. Сучасний тлумачний словник української мови: 50 000 слів /за заг. ред. В. В. Дубічинського. Харків : Школа, 2006. 832 с.

198. Технології інтеграції змісту освіти: зб. наук. праць [ред. кол., головн. ред. В. І. Ільченко]. Полтава : ПОПП, 2013. Вип. 5. 264 с.

199. Угода між урядом Сполучених Штатів Америки та Урядом України про повітряні перевезення. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/840_170 (дата звернення: 10.10.2018).

200. Ушмарова В. В. Формування готовності вчителів початкової школи до роботи з обдарованими учнями в системі неперервної педагогічної освіти : монографія. Харків : Видавець Рожко С. Г., 2016. 400 с.

201. Филиппева Т. В. Психологическое содержание труда бортпроводника воздушного судна гражданской авиации : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 19.00.03. Москва, 2006. 20 с.
202. Філософський енциклопедичний словник : енциклопедія / НАН України, Ін-т філософії ім. Г. С. Сковороди ; голов. ред. В. І. Шинкарук. Київ : Абрис, 2002. 742 с.
203. Философский словарь / [под ред. И. Т. Фролова]. 7-е изд., перераб. и доп. Москва : Республика, 2001. 719 с.
204. Фокин Ю. Г. Теория и технология обучения: деятельностный подход: учебное пособие для студентов высш. учеб. заведений. Москва : Издательский центр «Академия», 2006. 240 с.
205. Фурт Д. В. Сутність та модель поняття «полікультурна компетентність». *Формування валідативних компетентностей студентів вишів у процесі здійснення навчальної діяльності з іноземних мов* : колективна монографія. Кривий Ріг : Вид. Р. А. Козлов, 2017. С. 105–147.
206. Центр авіаційної підготовки та сертифікації. *Державне підприємство обслуговування повітряного руху України «Украерорух»* : веб-сайт. URL: <http://uscga.org.ua/uk/> (дата звернення 20.09.2017).
207. Чайка В. М. Основи дидактики: навчальний посібник. Київ : Академвидав, 2011. 238 с.
208. Чобітько М. Особистісно орієнтоване професійне навчання: зміст і структура. *Педагогіка і психологія*. 2005. № 3. С. 48–56.
209. Шамова Т. И., Давыденко Д. М., Шибанова Г. Н. Управление образовательными системами : учеб. пособ. для студ. высш. пед. учеб. заведений. Москва : Академия, 2002. 384 с.
210. Швець Д. В. Підготовка майбутніх офіцерів МВС України до охорони і забезпечення громадського порядку в процесі фахової підготовки : дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Київ, 2016. 225 с.

211. Штих І. І. Здатність до емпатії як компонент професійних здібностей психолога. *Науковий вісник Мукачівського державного університету. Серія «Педагогіка та психологія»*. 2015. Вип. 2 (2), С. 177–180.
212. Юдин Э. Г. Методология науки. Системность. Деятельность. Москва : Эдиториал УРСС, 1977. 444 с.
213. Юрчук В. В. Современный словарь по психологии. Минск : Современное слово, 1988. 768 с.
214. Якиманская И. С. Личностно-ориентированное обучение в современной школе. Москва : Сентябрь, 2000. 112 с.
215. Яковлев Е. В., Яковлева Н. О. Педагогическая концепция: методологические аспекты построения. Москва : ВЛАДОС, 2006. 239 с.
216. Якса Н. В. Основи педагогічних знань: навч. посіб. Київ : Знання, 2007. 358 с.
217. Mulder M. Conceptions of professional competence. *International Handbook of Research in Professional and Practice-based Learning* / ed. by S. Billett, C. Harteis, H. Gruber. Dordrecht : Springer, 2014. pp.107–137. URL: <http://www.mmulder.nl/wp-content/uploads/2011/11/2014-Mulder-Conceptions-of-Professional-Competence-in-Billett-et-al1.pdf> (дата звернення: 05.04.2018).
218. Bor Robert, Lucas Van Gerwen. *Psychological Perspectives on Fear of Flying*. London, UK, Ashgate, 2003, pp. 211–228.
219. Rokeach M. *The nature of Human Values*. New-York: Free Press, 1973. 438 p

РОЗДІЛ 2

ОБҐРУНТУВАННЯ ТЕХНОЛОГІЇ ФОРМУВАННЯ ГОТОВНОСТІ МАЙБУТНІХ БОРТПРОВІДНИКІВ ДО ПРОФЕСІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

2.1. Педагогічні умови як основа розроблення технології формування готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності

Задля виявлення й обґрунтування необхідних педагогічних умов формування готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності проаналізуємо насамперед певні наукові позиції українських і зарубіжних дослідників щодо розуміння сутності понять «умова» і «педагогічні умови». Так, у «Сучасному тлумачному словнику української мови» умова розглядається як «необхідна обставина, що уможливорює здійснення, утворення чогось або сприяє чомусь» [84, с. 717]. З точки зору філософії, умова є такою філософською категорією, котра виражає відношення предмета до явищ, які його оточують і без яких він не може існувати [87]. Тобто, предмет є чимось обумовленим, а умова – зовнішнім різноманіттям об’єктивного світу [87]. У педагогіці умови розуміють як «сукупність змінюваних природних, соціальних і внутрішніх дій, які впливають на фізичний, психічний, моральний розвиток людини, її поведінку, виховання й навчання, формування особистості» [64, с. 36].

О. Федьович під педагогічними умовами розуміє необхідні й достатні обставини, за яких освітній процес забезпечує ефективний розвиток досліджуваного феномену у процесі вивчення фахових дисциплін [86].

Схожу думку дотримує М. Кондрашов, який під педагогічними умовами розуміє взаємообумовлену сукупність компонентів, котрі забезпечують успішну реалізацію керованого освітнього середовища як засобу формування досліджуваного явища [29, с. 169].

У свою чергу, Д. Швець, розглядаючи під педагогічними умовами «сукупність способів, методів та організаційно-педагогічних форм педагогічного процесу у ВНЗ, завдяки яким можна досягти його мети, створити сприятливе

середовище для формування професійних якостей» [93, с. 97], наголошує на тому, що педагогічними є лише ті умови, які свідомо створюють в освітньому процесі та які забезпечують отримання найбільш ефективного результату [там само]. До умов, що, на думку вченого, ефективно впливають на формування готовності майбутніх офіцерів МВС до охорони й забезпечення громадського порядку належать: 1) активізація та розвиток мотивації до освітньої діяльності; 2) забезпечення професійної спрямованості практичної складової професійної підготовки майбутніх офіцерів у закладах вищої освіти; 3) оптимізація змісту, форм і методів формування професійних умінь і навичок; 4) застосування особистісно зорієнтованого підходу при викладанні спеціальних дисциплін [там само, с. 101]. Д. Швець, обґрунтовуючи необхідність застосування саме такої сукупності педагогічних умов, вважає, її вибір обумовлений багатьма політичними, економічними та соціальними чинниками, що ускладнюють процес підготовки майбутніх офіцерів МВС. Створення педагогічної умови, що передбачає активізацію та розвиток мотивації до навчальної діяльності, яка виявляється через усвідомлення значимості професійної діяльності для майбутніх правоохоронців і наявності внутрішнього переконання в необхідності якісно виконувати свої функції, забезпечує використання таких прийомів, засобів, які сприяють актуалізації й усвідомленню курсантами професійних мотивів, ідеалів, прагнень, морально-етичних норм поведінки, важливості діяльності з охорони та забезпечення громадського порядку. Необхідність реалізації другої педагогічної умови, сутність якої полягає в забезпеченні професійної спрямованості практичної складової підготовки майбутніх офіцерів у закладах вищої освіти, науковець пояснює тим, що включення майбутніх офіцерів до практико-орієнтованої діяльності дає їм змогу набути практичні вміння й навички, котрі є необхідними для підвищення рівня їхньої професійної готовності. Акумуляування досвіду роботи в екстремальних умовах сприяє тому, що в майбутніх офіцерів формуються професійно важливі якості, професійні мотиви. Саме це й впливає на формування стійкого переконання у правильності

обраної професії [там само]. Третя педагогічна умова формування готовності майбутніх офіцерів МВС до професійної діяльності, яка передбачає оптимізацію змісту, форм і методів формування професійних умінь, забезпечує активне позитивне ставлення курсантів до майбутньої професійної діяльності, свідоме сприйняття особливостей її змісту й умов проходження, а також засвоєння тих нормативних вимог, що висуває суспільство до правоохоронця [там само, с. 115]. Створення педагогічної умови, якою забезпечується застосування основних принципів особистісно зорієнтованого підходу при викладанні спеціальних дисциплін, обумовлено необхідністю сприяння розвитку й удосконаленню в майбутніх офіцерів суспільних й особистісних цінностей, розкриття певних професійних якостей, забезпечення самоактуалізації у подальшій професійній діяльності [там само].

За Т. Павлюк, педагогічні умови є «реалізацією об'єктами навчання тих обставин, які є взаємопов'язаними та взаємоузгодженими між собою та спрямованими на розв'язання пріоритетної конкретної мети» [58, с. 181]. У формуванні професійної готовності до роботи з персоналом майбутніх офіцерів-прикордонників, науковець виокремлює сукупність педагогічних умов, до яких відносить, «розвиток у майбутніх офіцерів-прикордонників умінь і навичок роботи з персоналом на основі контекстного навчання, відбір і структурування змісту навчальних дисциплін відповідно до завдань та особливостей роботи з персоналом у ДПСУ, активізацію мотиваційно-ціннісного та рефлексійного ставлення майбутніх офіцерів-прикордонників до роботи з персоналом; підготовку науково-педагогічних працівників до навчання майбутніх офіцерів-прикордонників щодо формування вмінь і навичок роботи з персоналом» [там само, с. 181].

Я. Мандрик вважає, що педагогічні умови формування готовності майбутніх диспетчерів координаційного центру пошуку та рятування до професійної діяльності є обставинами освітнього процесу, які необхідно розглядати як результат цілеспрямованого відбору, конструювання і

використання змісту, методів і форм організації навчання [40, с. 82]. До педагогічних умов формування готовності майбутніх диспетчерів координаційного центру пошуку та рятування до професійної діяльності вчена відносить інтеграцію їхньої фахової підготовки, а також моделювання майбутньої професійної діяльності зазначених фахівців за умови врахування часових та інформаційних обмежень [там само, с. 82].

А. Савицька, досліджуючи проблему вдосконалення професійної підготовки майбутніх військових пілотів, до педагогічних умов формування їхньої готовності до професійної діяльності відносить моделювання процесу формування готовності майбутніх військових пілотів засобами інтегративних проблемних завдань наземної підготовки; мотивування майбутніх військових пілотів до професійної міжсуб'єктної взаємодії з іноземними партнерами з країн-учасниць при здійсненні професійної діяльності; надання змісту й методиці професійної підготовки майбутніх військових пілотів контекстного професійного характеру, що відтворюють ситуації професійної міжсуб'єктної взаємодії у ході здійснення професійних обов'язків; використання форм і методів інтерактивного навчання, що базуються на квазіпрофесійних проблемних завданнях, які виникають під час міжнародних польотів й міжнародних миротворчих операцій; здатність майбутніх військових пілотів до рефлексійного аналізу власного рівня сформованості готовності до професійної діяльності у сучасних умовах нових загроз тероризму [72, с. 143].

Т. Ковалькова під педагогічними умовами формування готовності майбутніх психологів до професійної діяльності в авіаційній галузі розуміє спеціально створене педагогічне середовище з метою впливу на протікання освітнього процесу (зміст, викладання й учіння), яке створює атмосферу плідної співпраці між педагогом і студентами, що сприяє формуванню готовності майбутнього психолога до професійної діяльності з фахівцями певної галузі та сукупність методів освітнього процесу, які забезпечують формування зазначеного виду готовності [28, с. 92–93]. Учена виокремлює чотири

педагогічні умови, що сприяють формуванню готовності майбутніх психологів до професійної діяльності в авіаційній галузі, а саме:

- спрямованість діяльності науково-педагогічного працівника на формування в студентів-психологів готовності до професійної діяльності в авіаційній галузі;
- прагнення до реалізації особистісно зорієнтованого змісту навчання студентів;
- наявність рефлексійного ставлення студентів до власної підготовки у процесі фахового навчання;
- використання неімітаційних та імітаційних методів, які активізують навчально-пізнавальну діяльність студентів-психологів [там само].

Г. Герасименко, досліджуючи проблему формування фахових компетентностей майбутніх пілотів, визначає наступні педагогічні умови, а саме: застосування фахового потенціалу загальнотехнічних навчальних дисциплін задля формування пізнавального інтересу та позитивної мотивації до самостійної діяльності курсантів льотних закладів освіти; конструювання змісту спеціальних дисциплін задля формування фахових компетентностей; застосування інтерактивних методів навчання задля підтримання активно-пошукового способу здобуття професійно важливих знань, умінь та навичок [20, с. 48].

Вивчаючи питання вдосконалення підготовки майбутніх авіадиспетчерів, О. Васюкович виявляє чотири педагогічні умови формування їхньої готовності до професійної діяльності, а саме: мотивування студентів до ведення радіообміну в нестандартних ситуаціях, поєднання змісту фахових та іншомовних дисциплін, урахування цілей та стандартів ІКАО щодо мовної підготовки фахівців авіадиспетчерського складу, занурення студентів у стимульовану професійну діяльність [15]. Так, необхідність створення першої умови, на думку вченої, сприяє розвитку мотиваційної сфери майбутніх авіадиспетчерів, позитивному ставленню до професійної діяльності в галузі авіації, формуванню здатності до професійного самовдосконалення та

саморозвитку. Друга умова, яка пов'язана із поєднанням змісту фахових та іншомовних дисциплін у підготовці майбутніх авіадиспетчерів, сприяє ґрунтовному засвоєнню знань, умінь і навичок, необхідних для подальшої професійної діяльності. Реалізація третьої умови здійснюється через упровадження комунікативно-орієнтованої технології у підготовку майбутніх авіадиспетчерів. Створення в освітньому процесі четвертої педагогічної умови надає майбутнім авіадиспетчерам змогу застосовувати знання, уміння та навички в ситуаціях, наближених до реальної професійної авіадиспетчерської діяльності [там само].

Досліджуючи проблему вдосконалення професійної підготовки майбутніх пілотів, О. Задкова виявляє три психолого-педагогічні умови, реалізація яких в освітньому процесі впливає на формування їхньої готовності до професійної діяльності, а саме: 1) забезпечення інтелектуального й творчого розвитку майбутніх пілотів на основі сучасних технологій та методик навчання (особистісно зорієнтоване навчання, проблемне навчання, ігрове навчання); 2) залучення курсантів до творчої навчальної діяльності в межах самостійної роботи; 3) широке використання комп'ютерних програм і тренажерів у процесі професійної підготовки майбутніх пілотів [26, с. 14].

Н. Котенко виокремлює три організаційно-педагогічні умови формування готовності майбутніх техніків-зв'язківців до професійної діяльності [32]. Так, сутність першої організаційно-педагогічної умови полягає в оновленні мети, завдань і змісту навчальних практик відповідно до сучасних вимог роботодавців щодо компетентності техніків-зв'язківців. Під оновленням мети, завдань і змісту навчальних практик учена розуміє «оновлення наскрізних і робочих програм, конспектів лекцій, технологічних карт, завдань для самостійної роботи, журналів студента-практиканта» [там само, с. 78]. Другою організаційно-педагогічною умовою формування готовності до професійної діяльності майбутніх техніків галузі зв'язку Н. Котенко визначає використання інформаційно-комунікаційних технологій у процесі навчальних практик. На думку вченої, застосування

інформаційно-комунікаційних технологій в освітньому процесі, що сприяє формуванню готовності майбутніх техніків-зв'язківців до професійної діяльності, досягається через використання електронних посібників, програм-тренажерів, відеоуроків, презентацій, створених у PowerPoint, тестувальних програм [там само, с. 79]. Учена також зазначає, що для якісного й результативного планування та проведення навчальних практик необхідна наявність розробленого електронного курсу, основу якого складають електронний посібник з усіма методичними розробками (лекції, технологічні карти, завдання для самостійної роботи, тренувальні тести тощо). Сутність третьої організаційно-педагогічної умови формування готовності до професійної діяльності майбутніх техніків зв'язку у процесі навчальних практик полягає в застосуванні адекватних засобів контролю, серед яких вчена виділяє тестування, контрольні та самостійні роботи, захист практичних робіт, захист практики. Н. Котенко наголошує на тому, що контроль має бути продуманим, спланованим, гармонійно вписуватися в освітній процес. Правильно сплановані заходи щодо перевірки й оцінювання навчальних досягнень студентів є ефективними тільки в тому випадку, якщо проводяться сплановано, систематично, обґрунтовано та коли студенти поінформовані щодо критеріїв оцінювання. Такий порядок застосування засобів контролю дає студентам змогу краще орієнтуватися у власних досягненнях і відповідним чином коригувати темп і якість своєї роботи [там само, с. 156–157].

О. Полозенко розглядає педагогічні умови як штучно створені сприятливі обставини й рефлексійно-розвивальне середовище, спрямовані на забезпечення реалізації певних педагогічних заходів, що уможлиблюють організацію відповідних видів діяльності, які впливають на ефективність формування психологічної готовності майбутніх фахівців до професійної діяльності у процесі їх психологічної підготовки у закладі вищої освіти [63]. Учена виокремлює чотири педагогічні умови, а саме: забезпечення професійно спрямованого змісту психологічної підготовки аграрників, створення рефлексійно-розвивального

середовища, аксіологізація та діалогізація психологічної підготовки майбутніх фахівців. О. Полозенко стверджує, що педагогічна умова забезпечення професійно спрямованого змісту психологічної підготовки майбутніх фахівців реалізується через єдність змістового та процесуального аспектів психологічної підготовки. Змістовий аспект, який виявляється у певному змісті психологічної підготовки, передбачає врахування потреб специфіки майбутньої професійної діяльності суб'єктів навчання та впливає на формування позитивних професійних мотивів і цінностей. Процесуальний аспект, у свою чергу, забезпечує прикладну спрямованість освітнього процесу та включає сукупність таких форм і методів організації підготовки майбутніх фахівців, застосування яких сприяє практичному використанню набутих знань, умінь і навичок у майбутній професійній діяльності. Другою педагогічною умовою формування психологічної готовності майбутніх фахівців аграрної галузі до професійної діяльності О. Полозенко передбачено створення рефлексійно-розвивального середовища за рахунок ситуацій проблемності, невизначеності, варіативності, протиріч, інтелектуального пошуку, самоспостереження, самоаналізу, самопізнання, самоорганізації ціле покладання, а також планування. Зважаючи на слушну думку вченої про необхідність відображення рефлексійної діяльності студентів у їхній навчально-пізнавальній діяльності, створення рефлексійно-розвивального середовища має бути адаптованим до змісту, методів і форм навчання психології [там само]. Сутність педагогічної умови аксіологізації психологічної підготовки до формування психологічної готовності майбутніх фахівців аграрної галузі полягає в гармонійному поєднанні психологічних механізмів аксіогенезу, а саме: адаптація, соціалізація, ідентифікація, інтеріоризація, екстеріоризація, індивідуалізація, інтерналізація, персоніфікація тощо. Тобто, розвиток ціннісної сфери суб'єктів навчання в освітньому процесі закладу вищої освіти реалізується через їхнє емоційно-чуттєве переживання й оцінне ставлення до набуття та присвоєння цінностей як професійних сенсів і цілей. Педагогічна умова діалогізації психологічної підготовки суб'єктів

навчання, яка характеризується співробітництвом і співтворчістю суб'єктів навчання, полягає в активізації навчального синергізму. Його активізація, на думку вченої, дає змогу посилити рефлексійні процеси, одержувати зворотній емоційний і змістовий зв'язок між усіма суб'єктами навчання, а також імпровізувати, моделювати, синтезувати, обирати власні варіанти пошуку істини тощо [там само].

І. Сірак також виокремлює певну сукупність педагогічних умов, які, на її думку, ефективно впливають на вдосконалення процесу професійної підготовки суб'єктів навчання в закладах вищої освіти [77]. До цієї сукупності вчена відносить: формування мотиваційних настанов суб'єктів навчання на професійну самореалізацію засобами імітаційного моделювання, активізацію їхньої пізнавальної діяльності засобами інформаційно-комунікаційних технологій, а також розроблення й реалізацію програм позааудиторних заходів в освітньому процесі закладу вищої освіти [там само, с. 130].

О. Бабкова під педагогічними умовами формування готовності майбутніх фахівців до професійної діяльності розуміє комплекс необхідних і достатніх заходів, що забезпечують ефективність цього процесу. Комплекс умов, у свою чергу, учена розглядає як сукупність цілей, явищ, дій, спрямованих на поєднання завдань організаційного характеру (організація процесу навчання) і педагогічних завдань (інтеграція діяльності суб'єкта й об'єкта) задля результативного формування вище зазначеної готовності [3, с. 20].

Педагогічними умовами підвищення ефективності професійної підготовки іноземців – майбутніх фахівців авіаційної галузі, на думку І. Демченко [23], є розвиток критичного мислення, застосування інформаційно-комунікаційних технологій в освітньому процесі та організація самостійної роботи.

Досліджуючи питання вдосконалення професійної підготовки льотного та диспетчерського складу, Т. Плачинда [62] дійшла висновку, згідно якого основними є такі педагогічні умови, як рефлексія майбутнього авіафахівця як передумова до саморегуляції; самоконтроль і самовдосконалення майбутнього

авіафахівця; інтеграція предметів різних дисциплінарних курсів. Сукупність саме цих педагогічних умов, з точки зору вченої, дають змогу сформувати в майбутніх авіафахівців фізичні та психофізичні якості, а також забезпечити здобуття необхідних знань, умінь і навичок [там само, с. 345]. Так, звернення до рефлексії у підготовці майбутніх авіафахівців сприяє активізації навчально-професійної діяльності, що, у свою чергу, ефективно впливає на розвиток і саморозвиток професійно важливих й особистісно значущих компетенцій і рефлексійних здібностей. Друга педагогічна умова, сутність якої полягає у вивченні майбутніми авіафахівцями прийомів самоконтролю та самовдосконалення, сприяє формуванню навичок саморегуляції, які, у подальшому, нададуть їм значні переваги під час працевлаштування в українські та зарубіжні авіакомпанії. Самовдосконалення як «процес усвідомленого, керованого самою особистістю розвитку, у якому в суб'єктивних цілях й інтересах самої особистості цілеспрямовано формуються й розвиваються якості та здібності» [там само, с. 347], на слушну думку дослідниці, сприяє вдосконаленню професійної майстерності майбутніх авіафахівців і формуванню нового суспільно-культурного світогляду. Розглядаючи інтеграцію предметів різних дисциплінарних курсів як «найважливіший чинник, рушійну силу, умову процесу вдосконалення професійної підготовки майбутніх авіаційних фахівців» [там само, с. 347], Т. Плачинда зауважує, що саме застосування принципів інтеграції у підготовці майбутніх авіафахівців спрямовано на подолання недоліків педагогічної системи й орієнтовано на гармонізацію взаємоз'язків і взаємозалежностей різних навчальних дисциплін [там само].

До педагогічних умов формування професійної компетентності бортпровідників З. Гринько відносить орієнтацію на суб'єктність особистості, здатної до самоактуалізації; створення креативного середовища; забезпечення рефлексійної діяльності, а також діалогізацію освітнього процесу [22, с. 12]. Отримані у процесі наукового пошуку результати дають ученій змогу стверджувати, що головна мета створення педагогічної умови орієнтації на

суб'єктність особистості пов'язана з розвитком сукупності важливих якостей, що виявляється в здатності майбутніх бортпровідників до саморозвитку, самоактуалізації й самоідентифікації у подальшій професійній діяльності. Серед цих якостей дослідниця виокремлює активність, самостійність, рефлексію й моральну зрілість майбутніх бортпровідників. Сутність другої педагогічної умови, за З.Гринько, полягає в розробленні креативного середовища, що передбачає створення майбутніми бортпровідниками певних моделей оптимальної поведінки в складних нестандартних ситуаціях, зокрема, соціально-типових, загрози життю, ситуаціях, обумовлених індивідуальними властивостями пасажирів, колективної взаємодії, погіршення власної працездатності [там само]. Зважаючи на те, що рефлексія у педагогічному процесі забезпечує ґрунтовний аналіз суб'єктами навчання не тільки власної діяльності, а й діяльності інших суб'єктів навчання, організація й застосування рефлексійної діяльності у процесі підготовки, на слушну думку вченої, є необхідною умовою не лише для розвитку майбутніх бортпровідників як суб'єктів власної професійної діяльності, а й для формування їхньої готовності до цієї діяльності. Діалогізацію освітнього процесу З.Гринько розуміє як створення такого специфічного освітнього середовища на основі суб'єкт-суб'єктних відносин, яке вирізняється високим ступенем співробітництва, співтворчості, сприйняття педагогом-інструктором індивідуальної позиції майбутнього бортпровідника, його інтересів, ціннісних орієнтацій [там само].

До педагогічних умов формування готовності майбутніх інженерів авіаційної галузі до професійної діяльності Л.Конопляник відносить оптимізацію структури та змісту їхньої підготовки, зокрема, проведення психолого-педагогічного діагностування рівнів сформованості мотивації, навчальних можливостей і здібностей студентів; структурування змісту навчального матеріалу певних дисциплін; формування позитивної внутрішньої мотивації навчання шляхом орієнтації на інтегровану готовність майбутніх інженерів авіаційної галузі

до фахової діяльності; рольова та ситуативна організація освітньої діяльності через застосування методів активізації у процесі професійної підготовки [30, с. 5].

Таким чином, незважаючи на наявність значної кількості напрацювань українських і зарубіжних науковців (О. Бабкова [3], О. Васюкович [15], Г. Герасименко [20], З. Гринько [22], І. Демченко [23], О. Задкова [26], Т. Ковалькова [28], Л. Конопляник [30], Н. Котенко [32], Я. Мандрик [40], Т. Павлюк [58], Т. Плачинда [62], О. Полозенко [63], А. Савицька [72], І. Сірак [77], Д. Швець [93; 94]), варто зазначити, що проблема виявлення сукупності педагогічних умов як основи розроблення технології формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності не знайшла свого належного обґрунтування в сучасній психолого-педагогічній літературі. Педагогічні умови формування готовності майбутніх бортпровідників розуміємо як *виявлену сукупність послідовних дій, дотримання яких забезпечує досягнення запланованого результату, що виявляється в сформованості високого рівня готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності*. Ураховуючи розглянуті погляди українських і зарубіжних науковців щодо педагогічних умов формування готовності майбутніх фахівців різних спеціальностей, пропонуємо власне бачення щодо вияву та створення сукупності педагогічних умов у процесі підготовки майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах, що дало би змогу забезпечити результативність процесу формування досліджуваного явища (Рис. 2.1).

Виявлені педагогічні умови формування готовності майбутніх бортпровідників, на нашу думку, можна умовно поділити на провідну та супідрядні. Так, провідною педагогічною умовою є створення імітаційно-ситуаційного середовища в освітньому процесі авіаційних навчальних центрів на засадах реалізації положень компетентнісного, системно-діяльнісного, особистісно зорієнтованого, аксіологічного, міжкультурного й технологічного підходів.

До супідрядних умов відносимо: 1) формування відповідального ставлення майбутніх бортпровідників до професійної діяльності в авіаційній галузі через розвиток внутрішньої позитивної мотивації та системи ціннісних орієнтацій, які забезпечують єдність професійного й особистісного самовизначення; 2) активація професійно значущого потенціалу фахової підготовки майбутніх бортпровідників через удосконалення форм, методів і засобів формування готовності до професійної діяльності; 3) стимулювання рефлексійної діяльності майбутніх бортпровідників на кожному етапі формування готовності до професійної діяльності.

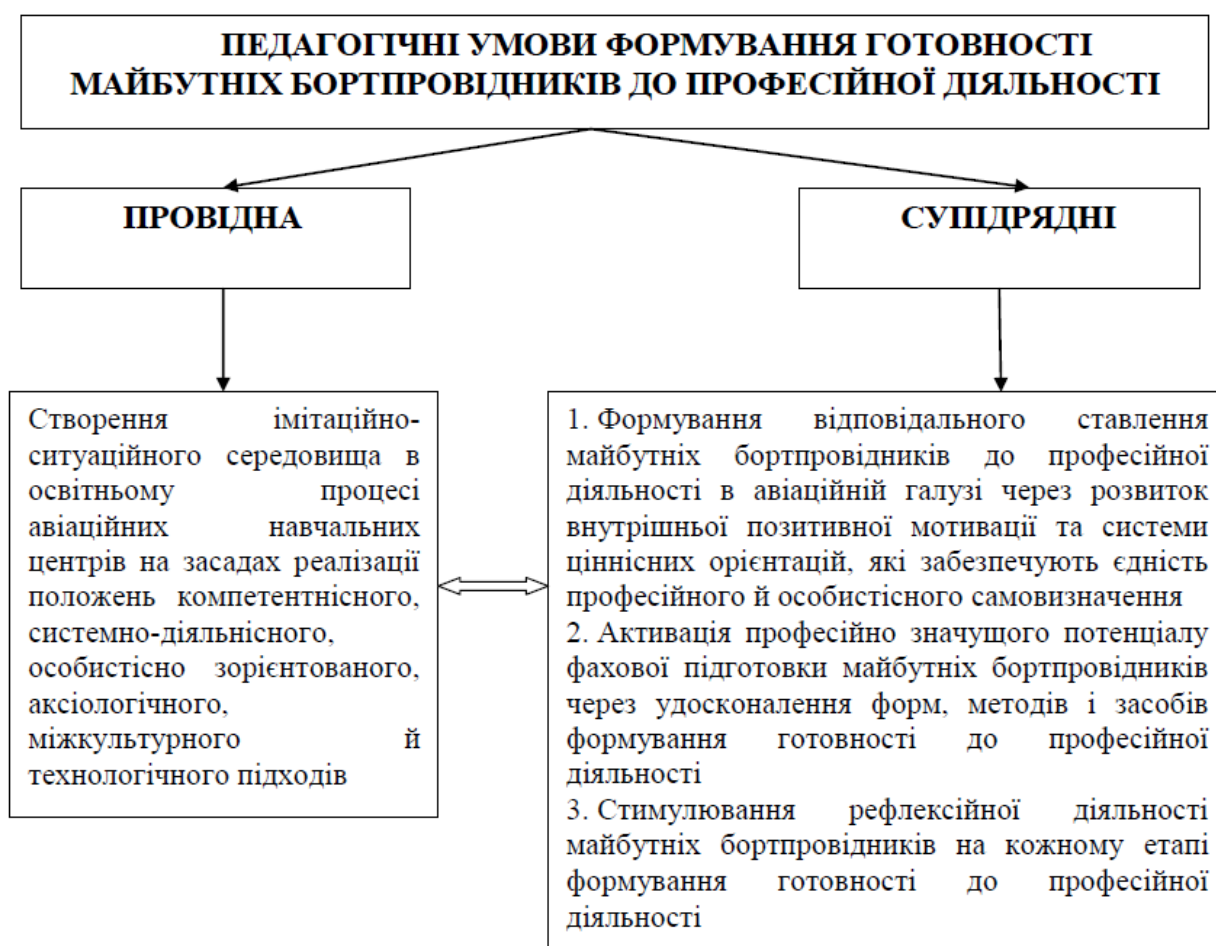


Рис. 2.1. Педагогічні умови формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності

Створення провідної педагогічної умови – імітаційно-ситуаційного середовища в освітньому процесі авіаційних навчальних центрів на засадах реалізації положень *компетентнісного, системно-діяльнісного, особистісно зорієнтованого, аксіологічного, міжкультурного й технологічного підходів* – передбачає урахування основоположних методологічних позицій визначеної сукупності підходів на неадитивній, а взаємовпливовій та взаємозалежній основі з проєкцією на забезпечення максимально наближених до реальності імітованих звичайних, нештатних й аварійних ситуацій. Теоретичним підґрунтям його створення послуговували наукові праці І. Беха [8], О. Бондарь [11; 12], З. Гринько [22], О. Васюкович [15], М. Кондрашова [29], О. Москаленко [47; 48], І. Осадченко [55], В. Півня [59], М. Півень [59], Г. Пухальської [66], В. Рахманова [69; 70], І. Смирнової [82; 83], С. Сисоєвої [78-81]. Головна мета створення імітаційно-ситуаційного середовища в освітньому процесі авіаційних навчальних центрів України полягає у всебічній підготовці майбутніх бортпровідників відповідно до вимог Державної авіаційної служби України, Наказу «Про затвердження Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні», Наказу «Про затвердження Правил сертифікації авіаційних навчальних закладів цивільної авіації з підготовки льотного складу в Україні», результатом якої є їхня готовність до професійної діяльності. Зазначимо, що високий рівень сформованості готовності майбутніх бортпровідників у створеному імітаційно-ситуаційному середовищі в освітньому процесі авіаційних навчальних центрів України досягається шляхом розв’язання різноманітних імітаційно-ситуаційних завдань, характерних для авіаційної галузі. Тобто, під час вивчення фахових дисциплін майбутні бортпровідники мають нагоду проаналізувати та відпрацювати завдання, які імітують звичайні, нештатні й аварійні ситуації і можуть відбуватися як на землі, так і на борту повітряного судна. Вирішення саме таких імітаційно-ситуаційних завдань в освітньому процесі авіаційних навчальних центрів сприяє набуттю майбутніми бортпровідниками професійно важливих знань, умінь, навичок та якостей.

Реалізація першої супідрядної педагогічної умови, сутність якої полягає у формуванні відповідального ставлення майбутніх бортпровідників до професійної діяльності в авіаційній галузі, відбувається через розвиток внутрішньої позитивної мотивації та системи ціннісних орієнтацій. Забезпечуючи єдність професійного й особистісного самовизначення, внутрішня позитивна мотивація та система ціннісних орієнтацій впливають на поведінку майбутніх бортпровідників та їхню здатність керувати власною поведінкою, поведінкою колег та пасажирів у різноманітних звичайних, нештатних й аварійних ситуаціях, зумовлюють бажання досягати успіху, бути корисними не лише для пасажирів, а й суспільства в цілому, сприяють розвитку відповідальності за кожне прийняте рішення, життя й безпеку пасажирів тощо.

Створення другої супідрядної умови в освітньому процесі авіаційних навчальних центрів – активація професійно значущого потенціалу фахової підготовки майбутніх бортпровідників, відбувається через удосконалення форм організації, методів і засобів формування готовності до професійної діяльності. Фахова підготовка майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах України, яка складається із теоретичної і практично-тренувальної частин та включає такі навчальні дисципліни як «Обов'язки та відповідальність бортпровідників. Дії бортпровідників в стандартних ситуаціях», «Дії бортпровідників в нештатних та аварійних ситуаціях», «Людський фактор. Підготовка по аспектам можливостей людини», «Гігієна, авіаційна медицина та надання першої допомоги», «Відпрацювання навичок евакуації пасажирів з борта на сушу», «Відпрацювання навичок поведінки бортпровідників повітряного судна в умовах розгерметизації салону», «Допомога пасажирам при розгерметизації повітряного судна», спрямована на формування готовності до професійної діяльності. Удосконалення форм організації, методів і засобів навчання у підготовці майбутніх бортпровідників сприяє формуванню сталої позитивної мотивації до професійної діяльності, здобуттю системи теоретичних знань, реалізації професійного й особистісного потенціалу, глибокому

розумінню важливості отримання практичних умінь та навичок у галузі авіаційної безпеки; передбачає дотримання принципів свідомості й активності учасників освітнього процесу, зв'язку навчання з практикою, чіткої регламентації та часового лімітування засвоєваних дій, комплексного формування психофізіологічних якостей і механізмів адаптації тощо.

Третьою супідрядною педагогічною умовою визначаємо стимулювання рефлексійної діяльності майбутніх бортпровідників на кожному етапі формування готовності до професійної діяльності. Успішність забезпечення безпеки пасажирів на землі й борту повітряного судна значним чином залежить від сформованої у майбутніх бортпровідників здатності до рефлексії, оскільки саме вона зумовлює готовність діяти у звичайних, нештатних й аварійних ситуаціях; спрямованість на пошук ефективних способів вирішення типових й нетипових завдань; здатність аналізувати, осмислювати й корегувати власні вчинки й поведінку, а також прагнення до постійного професійного розвитку. Стимулювання рефлексійної діяльності майбутніх бортпровідників в освітньому процесі авіаційних навчальних центрів відбувається через застосування навчальних тренінгів, методу проєктів, проблемного й ситуаційного навчання, імітаційно-ситуаційних ігор, методу дискусії та взаємонавчання.

Виявлені педагогічні умови формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності стали основою для розроблення відповідної технології навчання, яку буде обґрунтовано у підрозділі 2.3.

2.2. Реалізація положень технологічного підходу у процесі формування готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності

Результатом реалізації положень технологічного підходу у підготовці майбутніх фахівців взагалі й майбутніх бортпроводників зокрема є дослідження способів педагогічного керування освітньою діяльністю, установленню закономірностей процесу формування готовності до професійної діяльності. У широкому розумінні технологічний підхід розуміють як вияв соціально-інженерного мислення у педагогіці [25, с. 906].

Технологія навчання, на думку багатьох українських і зарубіжних науковців, є поняттям близьким до поняття «педагогічна технологія», але не тотожним. Так, за «Енциклопедією освіти», технологія навчання є «використанням комплексу сучасних технічних засобів навчання в освіті» [25, с. 906]. Структуру будь-якої технології навчання складають три основні компоненти, зокрема, концептуальна основа, змістова й процесуальна частини. Елементами змістової частини є цілі навчання та зміст навчального матеріалу, а процесуальної – організація освітнього процесу, методи і форми навчання, діагностування навчального процесу [там само, с. 907].

Як зазначає С. Сисоєва, технологія навчання є розробленою й теоретично обґрунтованою системою послідовних дій педагога, котра при оптимальності ресурсів і зусиль забезпечує ефективне досягнення поставленої освітньої мети й можливість відтворення цього процесу будь-яким педагогом незалежно від рівня його майстерності [79]. Учена слушно зазначає, що технологія навчання має включати визначені форми, методи, прийоми, методики, засоби навчання, застосування яких в освітньому процесі уможливорює досягнення запланованого результату [там само].

На глибоке переконання О. Васюк, технологія навчання є заздалегідь спланованою організацією освітнього процесу, який складають спеціально відібрані методи, засоби, форми, процедури й умови (розробленого проекту) та за якої гарантовано досягаються високі результати [14, с. 208].

Як вказує А. Рацул, технологія навчання є сукупністю методів, прийомів, засобів, форм організації навчання й навчальної діяльності, які застосовуються в освітньому процесі задля досягнення запланованих результатів в оволодінні суб'єктами навчання знаннями, уміннями й навичками, досвідом практичної і творчої діяльності, а також досвідом емоційно-ціннісного ставлення до світу [71].

За В. Чайкою, технологія навчання є упорядкованою сукупністю й послідовністю методів і процесів, які забезпечують реалізацію навчального процесу й досягнення діагностичного результату [91, с. 236].

О. Якубовська та Т. Качеровська визначають технологію навчання як послідовну систему реалізації змісту освіти, яка являє собою сукупність форм, методів, засобів навчання, що дає можливість досягнути гарантованого результату з мінімальними витратами часу та сил учасників освітнього процесу [97, с. 84].

І. Малафійк розглядає технологію навчання як певну послідовність дій суб'єктів навчальної діяльності, виконання якої передбачає врахування індивідуально-вікових особливостей суб'єктів навчання та професійно-методичного рівня суб'єкта викладання. Саме ця послідовність дій гарантовано забезпечує запланований результат [38, с. 310]. До основних ознак будь-якої технології навчання науковець відносить діагностичність цілей навчання та результативність, економічність, можливість повторення й відтворення запропонованої послідовності дій в освітньому процесі різних закладів освіти, коректування дій [там само].

Л. Вікторова, у свою чергу, вважає, що оскільки технологія навчання «потребує чіткого визначення цілей навчання, спеціального структурування навчального змісту, адекватних йому форм і методів навчання», саме вона визначає шляхи засвоєння конкретного навчального матеріалу в межах певної навчальної дисципліни, теми або проблеми [16, с. 70]. Серед основних характеристик технологій навчання вчена виокремлює системність, науковість,

концептуальність, відтворюваність, діагностичність, ефективність, умотивованість, алгоритмічність, інформаційність [там само, с. 71].

Н. Арістова зазначає, що технологія навчання є системою взаємообумовленої діяльності суб'єктів навчання, що реалізується в освітньому процесі закладу вищої освіти за визначеними принципами, методами й формами, які спрямовані на досягнення певного результату [1].

Отже, урахувавши погляди науковців на розуміння сутності поняття «технологія навчання» (Н. Арістова [1], О. Васюк [14], Л. Вікторова [16], Т. Качеровська [97], І. Малафіїк [38], А. Рацул [71], С. Сисоєва [79], О. Якубовська [97], В. Чайка [91]), у нашому дослідженні технологію формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності розглядаємо як *поетапне розгортання процесу організації та здійснення діяльності, спрямованої на досягнення заздалегідь запланованого результату, що реалізується в освітньому процесі авіаційних навчальних центрів через застосування певної сукупності форм організації навчання, методів, прийомів і засобів навчання на інтеграційній основі*. Необхідність розроблення технології формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності обґрунтовується тим, що розгляд технології як процесу дає змогу розкрити внутрішню структуру формування досліджуваного явища, відображає не тільки єдність усіх його компонентів, а й їхній взаємозв'язок.

У ході розроблення зазначеної технології ми спиралися на відомі, апробовані технології навчання та часткові технології формування готовності майбутніх фахівців різних спеціальностей до професійної діяльності (рис. 2.2). Розглянемо їх більш детально. Так, на думку багатьох науковців (І. Бех [8], А. Кіктенко [56], О. Любарська [56], О. Пехота [56], С. Сисоєва [81], І. Якиманська [96]) головна мета особистісно зорієнтованої освіти полягає в розкритті й усебічному розвитку індивідуальних здібностей майбутніх фахівців та їхньому самовизначенні.

Отже, застосування особистісно-зорієнтованих технологій навчання в освітньому процесі авіаційних навчальних центрів буде сприяти забезпеченню всебічного розвитку майбутніх бортпроводників; заохоченню позитивних досягнень та формуванню системи знань, умінь і навичок, необхідної для подальшої професійної діяльності; мотивів професійної діяльності; системи цінностей, визнаної авіафахівцями; здатності до емпатії, здатності до критичного мислення тощо.



Рис. 2. 2. Основи технології формування готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності

До відомих апробованих технологій навчання відносимо особистісно зорієнтовані технології (І. Бех [8], А. Кіктенко [56], О. Любарська [56], О. Пехота [56], С. Сисоєва [81], І. Якиманська [96]), технології проблемного навчання (Дж. Дьюї [24], Т. Ільїна [27], Т. Кудрявцев [33], І. Лернер [35], А. Матюшкін

[41], М. Махмутов [42-43], Л. Маху [89], В. Оконь [54], В. Павленко [57], О. Топузов [85], Л. Фрідман [89]), ігрові технології (І. Осадченко [55]), тренінгові технології (Л. Бондарева [10], О. Бреусенко-Кузнєцов [13], Т. Гармаш [19], В. Зливков [13], К. Кончович [31], П. Кулішенко [34], Н. Лук'янчук [36], І. Мельничук [44], Л. Мороз [46], І. Муштавинська [49], Я. Сікора [75]), технологію «Створення ситуації успіху» (А. Белкин [4]), інтерактивні технології навчання (С. Захарова [92], Л. Момот [45], С. Сисоєва [78-80], В. Чечет [92]).

Реалізація особистісно зорієнтованого навчання в освітньому процесі певного закладу освіти уможливорює створення сприятливого психологічного клімату, спрямованого на розвиток у майбутніх бортпровідників самостійності, активності, відповідального ставлення до себе й оточуючих. До основних принципів особистісно зорієнтованих технологій відносять принцип суб'єктності, взаємозалежності й оптимальності, свідомої й творчої активності суб'єктів навчання, самореалізації й варіативності (І. Бех [8], А. Кіктенко [56], О. Любарська [56], О. Пехота [56], С. Сисоєва [81], І. Якиманська [96]).

Значний внесок у становлення й розвиток теорії проблемного навчання зробили Дж. Дьюї [24], Т. Ільїна [27], Т. Кудрявцев [33], І. Лернер [35], А. Матюшкін [41], М. Махмутов [42-43], Л. Маху [89], В. Оконь [54], В. Павленко [57], О. Топузов [85], Л. Фрідман [89]. Учені розглядали проблемне навчання як ефективний спосіб розвитку розумових здібностей, пізнавальної самостійності та потенційних можливостей суб'єктів навчання. Так, на переконання Т. Ільїної, саме через застосування проблемного навчання викладачі мають змогу допомогти суб'єктам навчання відшукати оптимальні шляхи розв'язування проблемної ситуації, сприяти розвитку цікавості до певної діяльності, викликати задоволення від правильно виконаного завдання [27]. Варто зазначити, що вчена виокремлює шість етапів розв'язування проблемної ситуації в освітньому процесі, а саме: формулювання проблемної ситуації, аналіз умов її виникнення, висунення гіпотези, розроблення плану її вирішення, реалізацію плану та оцінювання результатів [там само]. Услід за

О. Матюшкіним, під проблемною ситуацією розглядаємо особовий вид розумової взаємодії суб'єктів навчання, що передбачає здобуття нових теоретичних знань, практичних умінь і навичок під час вирішення ситуаційного завдання [41].

Формування готовності майбутніх фахівців через розв'язування в освітньому процесі певних ситуацій потребує широкого застосування різних ступенів і методів проблемного навчання. За Т. Кудрявцевим, існує чотири ступеня проблемного навчання залежно від головної мети, складності навчального матеріалу, рівня підготовки суб'єктів навчання, кількості часу, відведеного на їхню підготовку тощо [33].

На сьогодні педагогічна література налічує різні підходи до класифікації методів проблемного навчання. І. Лернер серед методів проблемного навчання виокремлює проблемний, частково-пошуковий та дослідницький виклад навчального матеріалу [35]. Ми, урахувавши точки зору українських і зарубіжних науковців, до основних методів проблемного навчання відносимо кейс-метод, дидактичні ігри, мозковий штурм, дискусії тощо.

Отже, беручи до уваги інформацію, зазначену вище, можна стверджувати, що використання технологій проблемного навчання, які ґрунтуються не на передачі готової інформації, а на створенні певної реальної (проблемної) ситуації, та організації спільної діяльності суб'єктів навчання задля її вирішення, дає викладачам змогу впливати на закріплення здобутих теоретичних знань і формування в майбутніх бортпроводників пізнавальної активності, ціннісного ставлення до обраної професії, певних професійно значущих якостей, умінь, навичок, позитивного ставлення й мотивації до професійної діяльності, розвиток пізнавальних здібностей та розкриття професійного потенціалу. Варто зазначити, що основу технологій проблемного навчання складають різні методи, серед яких можна виокремити ділові, рольові й імітаційно-ситуаційні ігри, проєктну діяльність тощо. Так, застосування ділових, рольових й імітаційно-ситуаційних ігор у підготовці майбутніх бортпроводників надасть змогу відтворити в

освітньому процесі певні ситуації, наближені до умов реальної дійсності, сформувати професійно важливі вміння й навички, а також забезпечити плідну взаємодію всіх суб'єктів навчання.

Головна мета застосування технології «Створення ситуації успіху», основу якої складає особистісно зорієнтований підхід, полягає в тому, щоб надати майбутнім фахівцям можливість відчувати радість досягнення успіху від виконання певного завдання, розвинути навички самопізнання, повірити у власні сили. Під ситуацією успіху розуміємо психічний стан задоволення, в якому знаходиться майбутній фахівець після отримання позитивного результату у ході виконання визначеного завдання [4].

Застосування тренінгових технологій в освітньому процесі, підґрунтям яких є активна навчально-пізнавальна діяльність суб'єктів навчання, уможливорює поетапне формування й розвиток особистісних і професійно важливих якостей майбутніх фахівців, формування необхідних для ефективної професійної діяльності вмінь і навичок, відпрацювання вмінь і навичок у спеціально створених ситуаціях, розвитку здатності до прийняття рішень, самостійності, відповідальності. Н. Лук'янчук вважає, що тренінг є «активним методом отримання нової інформації, теоретичних знань людиною з практичною перевіркою запропонованих умінь і навичок у безпечному середовищі» [36].

На відміну від Н. Лук'янчук, П. Підкасистий, Л. Фрідман та М. Гарунов під тренінгом розуміють сукупність групових методів формування вмінь і навичок самопізнання, спілкування та взаємодії людей у групі [61].

Проаналізувавши наукові праці Л. Бондаревої [10], О. Бреусенко-Кузнецова [13], І. Мельничука [44] та Л. Мороз [46], К. Кончович дійшла висновку, згідно якого тренінг є методом ігрового моделювання освітніх, професійних або життєвих ситуацій [31, с. 79]. Крім того, у своїх висновках учена зазначає, що головною метою застосування тренінгових технологій в освітньому процесі виявляється формування й удосконалення загальної комунікативної готовності особистості до спілкування, формування

особистісних і професійних якостей, удосконалення здобутих теоретичних знань, відпрацювання певної сукупності вмінь, навичок, необхідної для професійного розвитку й удосконалення в обраній галузі [там само].

У сучасній науковій літературі існують різні підходи до класифікації видів тренінгу. Так, згідно одного з них, тренінги можна групувати за такими критеріями, як основна мета; конкретні завдання; тип об'єкту психологічного впливу; кількість учасників-об'єктів впливу; кількість тренерів; тривалість; тип керівництва; технічне забезпечення; об'єкт впливу. Одним із видів тренінгу є навчальний, який розуміють як певну форму освітньої діяльності, спрямовану на засвоєння ґрунтовних теоретичних знань, формування сукупності компетентностей, необхідних суб'єктам навчання у визначеній сфері подальшої професійної діяльності. Серед основних функцій навчального тренінгу вчені виокремлюють навчальну, розвивальну, мотивувальну, комунікативну й релаксаційну [10; 13; 44; 46; 75]. Сутність навчальної функції полягає у формуванні в майбутніх фахівців такої сукупності знань, умінь і навичок, що забезпечить ефективне виконання обов'язків у подальшій професійній діяльності; розвивальна функція виявляється у створенні в освітньому процесі умов, сприятливих для розвитку особистісного та професійного потенціалу; мотивувальна функція спрямована на активізацію пізнавального інтересу та формування позитивної мотивації до професійної діяльності; комунікативна – розвиток навичок роботи в команді, запобігання та вирішення конфліктних ситуацій, ефективного спілкування тощо; рефлексійна – формування сприятливого психологічного клімату в колективі.

У підготовці фахівців різних спеціальностей застосування навчальних тренінгів сприяє виконанню наступних завдань, а саме: формуванню вмінь конкретизації думок і прагнень щодо досягнення певної мети, набуття досвіду у професійній сфері, забезпеченню ґрунтовності засвоєння теоретичних знань, формуванню професійно значущих умінь і навичок, усвідомленню особистісного й суспільного значення праці в обраній галузі тощо.

До основних методів навчального тренінгу відносять групову дискусію, ситуаційно-рольові ігри, кейси, мозковий штурм тощо.

Серед часткових технологій формування готовності майбутніх фахівців різних спеціальностей до професійної діяльності виокремлюємо: технологію формування готовності майбутніх учителів до інноваційної професійної діяльності (І. Гавриш) [17; 18], дидактичну технологію формування готовності до управління процесом виховання військовослужбовців у майбутніх магістрів військово-соціального управління (О. Бойко) [9], технологію формування готовності майбутніх психологів до професійної діяльності в авіаційній галузі у процесі фахової підготовки (Т. Ковалькова) [28], технологію формування готовності майбутніх педагогів до професійної діяльності (П. Середенко) [74], технологію формування готовності майбутніх офіцерів ОВС до охорони й забезпечення громадського порядку (Д. Швець) [93; 94].

Так, І. Гавриш розробила технологію формування готовності майбутніх учителів до інноваційної професійної діяльності, структурними компонентами якої визначила цільовий, змістовий, процесуально-діяльнісний, контрольно-коригувальний та оцінно-результативний [17; 18].

Схожу думку у виокремленні структурних компонентів технології навчання дотримує Т. Ковалькова [28]. Запропонована вченою технологія формування готовності майбутніх психологів до професійної діяльності в авіаційній галузі у процесі фахової підготовки складається з п'ятих блоків, а саме: цільового, змістового, процесуального, діагностувального й результативного [28]. У її основу покладено такі педагогічні технології, як Вальдорфська педагогіка, технологія розвивального навчання, технологія формування творчої особистості, педагогічна технологія «Створення ситуації успіху» за А. Белкіним [4], а також сугестивна технологія. Учена зазначає, що цільовий блок педагогічної технології формування готовності майбутніх психологів до професійної діяльності в авіаційній галузі включає мету та завдання. До завдань учена відносить «формування пізнавального інтересу та

позитивного ставлення студента до професійної діяльності у сфері цивільної авіації; забезпечення розвитку емоційної сфери фахівця; отримання майбутніми фахівцями системи психологічних знань, які їм необхідні для роботи у будь-якій сфері та в авіаційній галузі; оволодіння системою практичних умінь, що зумовлює досягнення адекватного вимогам професійної діяльності результату за рахунок достатньо високого рівня розвитку соціальної зрілості фахівця-психолога; формування рефлексійного ставлення студентів до своєї підготовки у процесі фахового навчання» [28, с.128]. До змістового блоку технології формування готовності майбутніх психологів до професійної діяльності в авіаційній галузі входять певні засоби підготовки, серед яких учена виокремлює дисципліни нормативної та вибіркової складових навчального плану. Процесуальний блок технології формування готовності майбутніх психологів до професійної діяльності в авіаційній галузі включає форми організації навчальної діяльності, методи навчання та педагогічні умови. До форм організації навчальної діяльності, які ефективно впливають на формування готовності майбутніх психологів до професійної діяльності, Т. Ковалькова відносить індивідуальну, фронтально-колективну, групову й парну роботу. У процесі формування готовності майбутніх психологів до професійної діяльності в авіаційній галузі науковець застосовувала неімітаційні (лекція-бесіда (діалог з аудиторією), лекція-диспут, лекція з розгляду конкретних ситуацій, лекція-консультація, теоретична співбесіда, метод мозкового штурму, метод евристичних запитань, метод емпатії) й імітаційні методи навчання (аналіз конкретних ситуацій; ігри-змагання; ситуація; мікроситуація; ситуація-ілюстрація; ситуація-проблема; ситуація-інцидент). Процесуальний блок розробленої технології формування готовності майбутніх психологів до професійної діяльності в авіаційній галузі складають виявлені педагогічні умови, а саме: спрямованість діяльності науково-педагогічного працівника на формування готовності студентів-психологів до професійної діяльності в авіаційній галузі; прагнення до реалізації особистісно зорієнтованого змісту

навчання студентів; наявність рефлексійного ставлення студентів до власної підготовки у процесі фахового навчання; використання неімітаційних та імітаційних методів, які активізують навчально-пізнавальну діяльність студентів-психологів [там само]. Діагностичний блок технології формування готовності майбутніх психологів до професійної діяльності в авіаційній галузі у процесі фахової підготовки – критерії сформованості готовності з відповідними показниками та рівнями. Результативний блок запропонованої технології включає «сформовану готовність майбутніх психологів до професійної діяльності в авіаційній галузі у процесі фахової підготовки, яка виявляється в наявності пізнавального інтересу до роботи в сфері цивільної авіації; позитивному ставленні психолога до професійної діяльності; розвитку емоційної сфери фахівця; широкому обсязі спеціальних знань психолога, які йому необхідні для роботи у будь-якій сфері та в авіаційній галузі; сформованості фахово-орієнтованих умінь, що зумовлює досягнення адекватного вимогам професійної діяльності результату за рахунок достатньо високого рівня розвитку соціальної зрілості фахівця-психолога; наявності здатності до оцінювання своєї підготовленості до професійної діяльності» [там само, с. 139].

О. Бойко розглядає авторську дидактичну технологію формування готовності до управління процесом виховання військовослужбовців як навчальну систему найбільш раціональних методів, способів, прийомів і форм досягнення поставлених навчальних, виховних, розвивальних та інших цілей підготовки майбутніх магістрів військово-соціального управління, наукову організацію військово-дидактичного процесу, що визначає найбільш раціональні й ефективні підходи, методи, методики й способи досягнення кінцевих освітньо-професійних цілей їхньої підготовки [9]. Зважаючи на те, що визначені завдання кожного етапу реалізуються тільки шляхом послідовного оволодіння управлінською діяльністю на відповідних рівнях, в основу розроблення технології покладено теорію поетапного формування розумових дій. Запропонована вченим технологія складається із визначеної сукупності

послідовних етапів, а саме: установчо-мотиваційного, змістово-пошукового, контрольно-сміслового, адаптивно-перетворювального, системно-узагальнювального й контрольно-рефлексійного [там само]. Умовою ефективного перебігу послідовності проблемно-предметної й ціннісно-регуляційної фаз є врахування природи та механізмів засвоєння професійних знань, формування вмінь і навичок, а також подальшого розвитку настанов, мотивів, ціннісних орієнтацій та емоційно-вольових якостей слухачів для здійснення майбутньої управлінської діяльності на посадах оперативно-тактичної ланки управління. Дослідник експериментально довів, що впровадження розробленої технології в освітній процес сприяє формуванню й розвитку особистісної, професійної, психологічної та інших видів готовності майбутнього магістра військово-соціального управління, яка відображає його функційну надійність в умовах управлінської діяльності та адекватно забезпечує виконання поставлених перед ним виховних завдань [там само, с. 20].

П. Середенко розглядає технологію формування готовності майбутніх педагогів до професійної діяльності як інтеграцію мети, змісту, засобів їх реалізації, діагностування, операційних дій, що забезпечують появу цілісності новоутворення особистості педагога у вигляді спеціальних знань і практичних умінь на основі власної високої мотивації [74, с. 20].

Д. Швець розуміє процес формування готовності майбутніх офіцерів МВС до професійної діяльності як цілеспрямовану взаємодію суб'єктів освітнього процесу (керівного складу ВНЗ, науково-педагогічного складу, курсантів, курсових офіцерів), результатом якої є сформованість зазначеної готовності [93, с. 130]. Учений вважає, що повною мірою жодного компонента готовності до професійної діяльності майбутнього офіцера не можна сформувати лише в межах аудиторних занять. Саме тому весь процес формування професійної готовності необхідно розглядати як поетапне набуття знань, умінь: по-перше, у квазіпрофесійній діяльності для моделювання майбутньої діяльності під час організації ділових ігор, практичних занять, стажування тощо; по-друге,

безпосередньо під час проходження служби після закінчення навчання в закладі вищої освіти [там само].

На сучасному етапі в системі професійної освіти використовують різноманітні форми та методи навчання, які є досить дієвими в аспекті набуття саме практичних умінь і навичок. Вагомого значення у підготовці майбутніх офіцерів МВС набувають, у першу чергу, практичні заняття зі спеціальних дисциплін, групові вправи, ділові ігри, тренінги та проходження практики (стажування) у різні періоди професійної підготовки у закладі вищої освіти [там само, с. 112].

Так, вивчаючи питання вдосконалення професійної підготовки пілотів, О. Підлубна дійшла висновку, згідно якого найефективнішими методами формування їхньої готовності до професійної діяльності є дискусія, роздум, аналіз, індивідуальні та групові дослідні завдання, пошук розв'язання ситуаційного завдання [61]. Упровадження саме цих методів в освітній процес дає викладачам змогу не тільки сформулювати в майбутніх пілотів ґрунтовні теоретичні знання, а й уміння та навички самостійно застосовувати здобуті знання для розв'язування реальних практичних завдань та аналізу проблемних ситуацій.

Отже, беручи до уваги підходи українських і зарубіжних учених до визначення сутності поняття «технологія навчання», у нашому дослідженні технологію навчання розуміємо як поетапне розгортання процесу організації та здійснення діяльності, що реалізується в освітньому процесі за визначеними принципами, методами й формами, які спрямовані на досягнення певного результату. Під технологією формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності розглядаємо *поетапне розгортання процесу організації та здійснення діяльності, спрямованої на досягнення заздалегідь запланованого результату, що реалізується в освітньому процесі авіаційних навчальних центрів через застосування певної сукупності форм організації навчання, методів, прийомів і засобів навчання на інтеграційній основі*. Основу

розробленої технології складають апробовані, відомі технології навчання та часткові технології формування готовності майбутніх фахівців до професійної діяльності.

2.3. Технологія формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності

Технологія формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності є послідовним розгортанням трьох основних етапів: пропедевтично-методологічного, ситуаційно-діяльнісного та результативно-корегувального (рис. 2.3).

Так, *пропедевтично-методологічний етап* технології формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності передбачає визначення мети й завдань дослідження, обґрунтування методологічних підходів, застосування яких в освітньому процесі авіаційних навчальних центрів забезпечує успішне досягнення визначеної мети та виявлення сукупності педагогічних умов.

Головною метою дослідження є формування готовності майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах до професійної діяльності. Відповідно до мети сформульовано завдання, до яких відносимо цілеспрямовану підготовку майбутніх бортпровідників до забезпечення безпеки пасажирів, посилення професійного спрямування підготовки майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах та розвиток здатності майбутніх бортпровідників до прийняття рішень у забезпеченні безпеки пасажирів у звичайних, нештатних й аварійних ситуаціях.

Теоретичний аналіз наукової літератури надав можливість визначити сукупність підходів, які складають методологічну основу вивчення процесу формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності, зокрема, *компетентнісний, системно-діяльнісний, особистісно зорієнтований,*

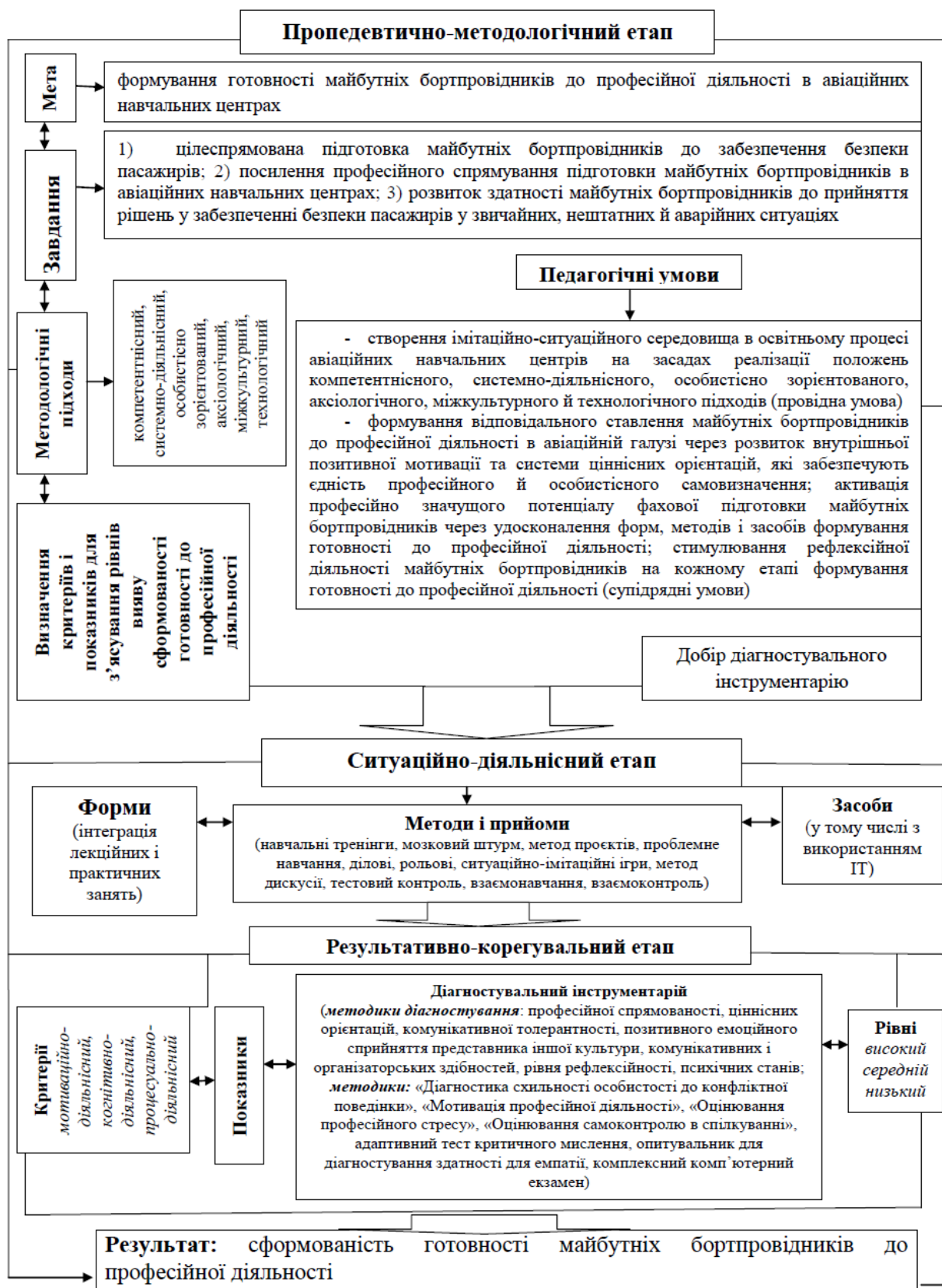


Рис. 2.3. Технологія формування готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності

аксіологічний, міжкультурний й технологічний (п. 1.2).

Технологія формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності ґрунтується на сукупності загальних і специфічно-процесуальних принципів навчання. До загальних принципів навчання відносимо принцип систематичності та послідовності, принцип свідомості й активності учасників освітнього процесу, принцип зв'язку навчання з практикою та принцип наочності [38; 91; 95]. Специфічно-процесуальні принципи навчання, обумовлені особливостями підготовки фахівців авіаційної галузі, були розкриті І. Смирновою у науковій праці «Інтегративні теоретичні знання пілотів – запорука безпеки польотів» [82]. До таких принципів учена відносить принцип чіткої регламентації та часового лімітування засвоєваних дій, принцип додаткового психофізіологічного навантаження, принцип комплексного формування психофізіологічних якостей та механізмів адаптації, принцип ритмічного зростання психофізіологічного навантаження [там само, с. 91–92].

Наступним компонентом пропедевтично-методологічного етапу є педагогічні умови. Виявлені й теоретично обґрунтовані педагогічні умови формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності, створення яких в освітньому процесі авіаційних навчальних центрів забезпечує досягнення мети дослідження: створення імітаційно-ситуаційного середовища в освітньому процесі авіаційних навчальних центрів на засадах реалізації положень компетентнісного, системно-діяльнісного, особистісно зорієнтованого, аксіологічного, міжкультурного й технологічного підходів (провідна умова); формування відповідального ставлення майбутніх бортпровідників до професійної діяльності в авіаційній галузі через розвиток внутрішньої позитивної мотивації та системи ціннісних орієнтацій, які забезпечують єдність професійного й особистісного самовизначення; активація професійно значущого потенціалу фахової підготовки майбутніх бортпровідників через удосконалення форм, методів і засобів формування готовності до професійної діяльності;

стимулювання рефлексійної діяльності майбутніх бортпровідників на кожному етапі формування готовності до професійної діяльності (супідрядні умови).

Крім того, *пропедевтично-методологічний етап* технології формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності передбачає визначення критеріїв і показників для з'ясування рівнів сформованості досліджуваного феномена. Визначення критеріїв і показників для з'ясування рівнів сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності пов'язане з добором необхідного діагностувального інструментарію, який включає анкетування, інтерв'ювання, опитування, а також вивчення й аналіз їхньої академічної успішності.

Сутність *ситуаційно-діяльнісного етапу* полягає у визначенні таких форм організації, методів, прийомів, засобів навчання, які можуть забезпечити ефективне формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності.

Варто зазначити, що основними формами організації освітньої діяльності в авіаційних навчальних центрах є лекції та практичні заняття. Під лекцією розуміємо одну з провідних форм організації освітнього процесу, сутність якої полягає у послідовному, логічному, переважно монологічному викладі навчального матеріалу з певної навчальної дисципліни. У свою чергу, практичне заняття розглядаємо як один з основних елементів освітнього процесу, який забезпечує активну й цілеспрямовану навчально-пізнавальну діяльність суб'єктів навчання, яку спрямовано на розв'язання визначених освітніх завдань.

Серед ефективних форм організації навчальної діяльності вчені виокремлюють традиційні лекції, проблемні лекції, практичні заняття, лабораторні заняття, фахову підготовку та самопідготовку [40].

Отже, до основних форм організації освітньої діяльності, що сприяють формуванню готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності, відносимо інтеграцію лекційних і практичних занять (лекції-візуалізації, проблемні лекції, лекції-бесіди).

У педагогіці існують численні тлумачення сутності поняття метод навчання, а саме:

- упорядковані способи взаємопов'язаної діяльності суб'єктів навчання, спрямовані на розв'язання навчально-виховних завдань [21, с. 206];
- прийом або система прийомів, що застосовується у певній галузі діяльності [84, с. 399];
- певний спосіб послідовної діяльності суб'єктів навчання, який спрямовано на досягнення визначеної освітньої мети та який сприяє розвитку пізнавальних здібностей, формує світогляд та готує їх до самостійного здобуття знань [1];
- способи та прийоми спільної впорядкованої взаємопов'язаної діяльності суб'єктів навчання, які спрямовані на оволодіння знаннями, навичками й уміннями, різнобічний розвиток когнітивних і фізичних здібностей, формування якостей, необхідних для повноцінного життя та майбутньої професійної діяльності [95].

Услід за О. Малихіним [39] і В. Чайкою [91, с. 131] ми вважаємо, що на ефективність організації процесу підготовки майбутніх фахівців впливає вибір методів навчання, який має здійснюватися в тісному зв'язку з вибором інших елементів навчання, а саме: завдань, змісту, принципів, форм і засобів навчання. Тобто, для оптимального вибору методів навчання ми керувалися критерієм відповідності визначених методів змісту навчання, принципам навчання, цілям і завданням навчання, педагогічним умовам і певній кількості годин, відведених на засвоєння необхідних знань, умінь і навичок, рівню підготовленості й індивідуально-психологічних властивостей слухачів авіаційних навчальних центрів. Крім того, варто зазначити, що вибір методів навчання здійснювався на засадах системного підходу, оскільки реалізація його основних положень дала змогу розглядати процес навчання й усі його компоненти в закономірних взаємозв'язках [39; 91].

Теоретичний аналіз наукової педагогічної літератури дає змогу стверджувати про існування різних підходів до класифікації методів навчання. Так, Ю. Бабанський, який в основу класифікації методів навчання покладає положення цілісного підходу, виокремлює методи організації та здійснення навчально-пізнавальної діяльності, методи стимулювання й мотивації навчально-пізнавальної діяльності, а також методи контролю навчально-пізнавальної діяльності [2]. До методів організації та здійснення навчально-пізнавальної діяльності вчений відносить словесні, наочні, проблемно-пошукові та індуктивно-дедуктивні методи навчання; до методів стимулювання й мотивації навчально-пізнавальної діяльності – пізнавальні ігри, навчальні дискусії, заохочення та покарання; до методів контролю навчально-пізнавальної діяльності – опитування, тестування, контрольні роботи, контрольні лабораторні роботи, самоконтроль тощо [там само].

Н. Арістова поділяє методи навчання на традиційні, інноваційні й ініціативно-передові [1]. Учена вважає, що традиційними є методи, які використовувалися протягом багатьох століть і які є актуальними в умовах сучасних закладів вищої освіти. Методи навчання, які спрямовані на формування у суб'єктів навчання творчого самостійного мислення, розвиток творчих навичок і вмінь нестандартного розв'язання певних професійних проблем, дослідниці розуміє як інноваційні. До ініціативно-передових дослідниці відносить такі методи, які дають змогу ознайомитися з особливостями та специфікою певної професійної діяльності залежно від обраної майбутньої професії [там само].

В основу класифікації методів навчання П. Лузан покладає три істотні ознаки, зокрема, джерело, з якого суб'єкти навчання здобувають знання; основні дидактичні цілі, що реалізуються в навчальному процесі; рівень активності суб'єктів навчання [37].

В. Ягупов виокремлює дві групи методів навчання, зокрема традиційну й діалогічну. Словесні, наочні, практичні, контрольні та самостійні методи навчання В. Ягупов відносить до групи традиційних методів навчання.

Діалогічні методи навчання, які використовують в освітньому процесі з метою підвищення ефективності пізнавальної діяльності суб'єктів навчання за допомогою спеціальних прийомів і способів [95, с. 325], учений також називає методами активізації навчально-пізнавальних дій. Групу діалогічних методів навчання, на думку науковця, складають імітаційні та неімітаційні методи. Імітаційні методи навчання, у свою чергу, дослідник поділяє на ігрові й неігрові. Основними різновидами імітаційних ігрових методів навчання є метод інсценування й рольові ігри, імітаційних неігрових методів – мозкова атака, аналіз конкретної ситуації, круглий стіл, прес-конференція тощо [там само].

Зважаючи на особливості професійної діяльності пілотів, у підготовці льотного складу у закладах вищої освіти, на думку І. Смирнової, мають переважати не лише репродуктивні й програмно-алгоритмізовані методи навчання. Особливу роль необхідно приділяти інтерактивним методам та методам проблемного навчання. Як зазначає дослідниця, вибір методів навчання значним чином залежить від завдань та змісту професійної підготовки майбутніх авіаційних фахівців. Імплементация сукупності репродуктивних, програмно-алгоритмізованих, інтерактивних та проблемних методів у професійну підготовку майбутніх пілотів надає викладачам змогу сформувати творчу їхню пізнавальну активність; удосконалити механізми адаптації до нестандартних та аварійних ситуацій; сформувати здатність до діалектичного мислення; здатність до самостійного прийняття та реалізації рішень; сформувати професійно важливі психофізіологічні якості, необхідні для здійснення діяльності в екстремальних умовах [83].

Я. Мандрик, у свою чергу, вважає, що у процесі формування готовності майбутніх авіаційних диспетчерів координаційного центру пошуку та рятування до професійної діяльності необхідно застосовувати активні методи навчання, до яких дослідниця відносить ділові ігри, дискусію, аналіз конкретних ситуацій, проблемно-ситуаційні завдання [40, с. 94]. На думку вченої, використання комплексу ділових ігор та проблемно-ситуаційних завдань під час практичних

занять надає майбутнім авіаційним диспетчерам змогу не лише закріпити знання, які вони здобувають у процесі теоретичної підготовки, а й розвинути практичні навички та вміння, необхідні для проведення пошуково-рятувальних робіт [там само].

Отже, орієнтуючись на результати досліджень українських і зарубіжних учених, зазначених вище, до методів навчання, що сприяють формуванню готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності в авіаційних навчальних центрах відносимо навчальні тренінги, мозковий штурм, метод проєктів, проблемне навчання, ситуаційне навчання, прийоми «Короткі та Розгорнуті відповіді» [49], «ІНСЕРТ» [49], «Унікальне – Загальне» [49], «Знаю. Не знаю. Цікаво» [49], ділові, рольові й імітаційно-ситуаційні ігри, метод дискусії, тестовий контроль, взаємонавчання, взаємоконтроль.

Так, сутність використання навчальних тренінгів в освітньому процесі авіаційних навчальних центрів полягає в тому, що під час обговорення змодельованих ситуацій майбутні бортпровідники мають змогу дати об'єктивну оцінку власній поведінці й поведінці своїх колег, розвинути практичні вміння й навички моделювання різних професійних ситуацій, набутти практичний досвід розв'язування складних професійних завдань.

Застосування методу мозкового штурму у підготовці майбутніх бортпровідників сприяє формуванню здатності до рефлексії, навичок ефективної взаємодії й роботи в команді, комунікативних і організаторських здібностей тощо. Прийоми «Короткі та Розгорнуті відповіді», «ІНСЕРТ», «Унікальне – Загальне», «Знаю. Не знаю. Цікаво» забезпечують формування навичок систематизації й аналізу отриманої інформації, уміння відстоювати власну точку зору, умінь і навичок професійної рефлексії, закріплення здобутих у процесі підготовки теоретичних знань [49].

Реалізація ситуаційного навчання у підготовці майбутніх бортпровідників дає змогу навчити їх орієнтуватися у звичайних й нештатних ситуаціях, які можуть виникнути не лише на борту повітряного судна, а й на землі;

застосовувати засвоєнні теоретичні знання та сформовані практичні уміння й навички в ситуаціях, близьких до реальних умов професійної діяльності; приймати відповідальні рішення; сформувати вміння й навички самостійної роботи та роботи в команді; аналізувати інформацію, необхідну для прийняття певного рішення тощо.

Варто зазначити, що у формуванні готовності майбутніх бортпровідників важливу роль відіграють ділові, рольові й імітаційно-ситуаційні ігри. Застосування саме цих інтерактивних методів навчання, на нашу думку, дає викладачам авіаційних навчальних центрів змогу залучити всіх майбутніх бортпровідників до активної взаємодії, навчити ефективно спілкуватися один з одним; сформувати здатність вирішувати конфліктні ситуації, аналізувати нештатні й аварійні ситуації, які можуть відбуватися під час здійснення професійних обов'язків, адекватно оцінювати власні дії та вчинки; закріпити знання, здобуті у ході теоретичної підготовки та розвинути практичні уміння та навички, необхідні для забезпечення безпеки пасажирів тощо.

Застосування методу проєктів, який виконує виховну, соціальну, дидактичну, пізнавальну й розвивальну функції у підготовці майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах, уможливлює здобуття сукупності знань, умінь і навичок, необхідної для забезпечення безпеки польотів у звичайних, нештатних й аварійних ситуаціях, розвиток професійно важливих якостей, формування готовності до професійної діяльності [48].

Результативно-корегувальний етап запропонованої технології спрямований на розроблення критеріїв і показників вияву рівнів сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності, застосування методу діагностування кожного показника. Відповідно до визначених компонентів структури готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності були виокремлені наступні критерії, зокрема, *мотиваційно-діяльнісний, когнітивно-діяльнісний і процесуально-діяльнісний*. Показниками *мотиваційно-діяльнісного критерію* є спрямованість майбутніх бортпровідників

на професійну діяльність в авіаційній галузі, професійні ціннісні орієнтації майбутніх бортпровідників, мотивація здійснювати професійну діяльність в авіаційній галузі, міжнаціональна толерантність майбутніх бортпровідників. До показників *когнітивно-діяльнісного критерію* сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності визначаємо набуті у процесі підготовки в авіаційних навчальних центрах знання, уміння й навички, необхідні для забезпечення безпеки пасажирів на землі та на борту повітряного судна; *процесуально-діяльнісного критерію* – здатність до конструктивного міжособистісного спілкування, здатність до рефлексії, стресостійкість, здатність до емпатії, здатність мислити критично, здатність вирішувати конфліктні ситуації.

Результативність розробленої технології визначається за допомогою вимірювання рівнів сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності (високий, середній, низький). Діагностування рівнів сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності буде здійснено відповідно до визначених критеріїв і показників (п. 3.4)

Висновки до розділу 2

Сутність отриманих у другому розділі дисертації наукових результатів полягає у виявленні й теоретичному обґрунтуванні педагогічних умов формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності, узагальненні підходів до розуміння сутності поняття «технологія навчання», розробленні технології формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності. Здобуті результати конкретизовано у більш часткових узагальненнях:

1. У контексті нашого дослідження педагогічні умови формування готовності майбутніх бортпровідників розуміємо як виявлену сукупність послідовних дій, дотримання яких забезпечує досягнення запланованого результату, що виявляється в сформованості високого рівня готовності

майбутніх бортпровідників до професійної діяльності. Виявлені педагогічні умови поділяємо на провідну та супідрядні. Сутність провідної педагогічної умови полягає в створенні імітаційно-ситуаційного середовища в освітньому процесі авіаційних навчальних центрів на засадах реалізації положень компетентнісного, системно-діяльнісного, особистісно зорієнтованого, аксіологічного, міжкультурного й технологічного підходів. До супідрядних умов відносимо: 1) формування відповідального ставлення майбутніх бортпровідників до професійної діяльності в авіаційній галузі через розвиток внутрішньої позитивної мотивації та системи ціннісних орієнтацій, які забезпечують єдність професійного й особистісного самовизначення; 2) активацію професійно значущого потенціалу фахової підготовки майбутніх бортпровідників через удосконалення форм, методів і засобів формування готовності до професійної діяльності; 3) стимулювання рефлексійної діяльності майбутніх бортпровідників на кожному етапі формування готовності до професійної діяльності. Виявлені педагогічні умови стали основою розроблення технології формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності.

2. Під технологією формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності розуміємо поетапне розгортання процесу організації та здійснення діяльності, спрямованої на досягнення заздалегідь запланованого результату, що реалізується в освітньому процесі авіаційних навчальних центрів через застосування певної сукупності форм організації навчання, методів, прийомів і засобів навчання на інтеграційній основі. Основу розробленої технології складають апробовані, відомі технології навчання та часткові технології формування готовності майбутніх фахівців до професійної діяльності.

3. Розроблено й обґрунтовано технологію формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності, яку представлено у вигляді послідовного розгортання трьох основних етапів: пропедевтично-методологічного, ситуаційно-діяльнісного та результативно-корегувального. *Пропедевтично-методологічний етап* технології формування готовності

майбутніх бортпровідників до професійної діяльності передбачає визначення мети і завдань дослідження, обґрунтування методологічних підходів, застосування яких в освітньому процесі авіаційних навчальних центрів забезпечує успішне досягнення визначеної мети, виявлення сукупності педагогічних умов, визначення критеріїв і показників для з'ясування рівнів сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності, пов'язане з добором необхідного діагностувального інструментарію, який включає анкетування, інтерв'ювання, опитування, а також вивчення й аналіз їхньої академічної успішності. Сутність *ситуаційно-діяльнісного етапу* полягає у визначенні таких форм, методів, прийомів, засобів навчання, які можуть забезпечити ефективне формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності. *Результативно-корегувальний етап* запропонованої технології спрямований на розроблення критеріїв і показників вияву рівнів сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності, застосування методів діагностування кожного показника.

Розроблена технологія формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності потребує дослідно-експериментальної апробації.

Основні результати дослідження, представлені в розділі «Обґрунтування технології формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності», висвітлено в наступних наукових доробках авторки [67; 68].

Список використаних джерел у розділі 2

1. Арістова Н. О. Формування мотивації вивчення іноземної мови у студентів вищих навчальних закладів : монографія. Київ : Інтерсервіс, 2015. 240 с.
2. Бабанский Ю. К. Педагогика. Москва : Просвещение, 1988. 478 с.
3. Бабкова О. О. Організаційно-педагогічні умови формування готовності вчителів природничих спеціальностей у післядипломній освіті до

оцінювальної діяльності. *Проблеми сучасної педагогічної освіти: Серія «Педагогіка і психологія»*. 2014. Вип. 42. Ч. 2. С. 18–24.

4. Белкин А. С. Ситуация успеха. Как ее создать: книга для учителя. Москва : Просвещение, 1991. 176 с.

5. Березнева І. М. Особливості формування критичного мислення курсантів військового закладу вищої освіти в процесі вивчення іноземної мови. *Науковий часопис національного педагогічного університету імені М. П. Драгоманова. Серія 5 «Педагогічні науки: реалії та перспективи»*. 2018. Вип. 63. С. 10–13.

6. Беспалько В. П. Педагогика и прогрессивные технологии обучения. Москва, 1995. 208 с.

7. Беспалько В. П. Слагаемые педагогические технологии. Москва : Педагогика, 1991. 215 с.

8. Бех І. Д. Особистісно зорієнтоване виховання: наук.-метод. посібник. Київ : ІЗМН, 1998. 204 с.

9. Бойко О. В. Формування готовності до управлінської діяльності у майбутніх магістрів військово-соціального управління : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Київ, 2005. 20 с.

10. Бондарева Л. І. Методичні аспекти розробки та проведення навчального тренінгу студентів у вищій професійній школі. *Педагогіка і психологія професійної освіти*. 2005. № 6. С. 48–58.

11. Бондарь В. И. Дидактика: эффективные технологии обучения студентов. Киев : Сентябрь, 1996. 129 с.

12. Бондарь О. В. Ситуаційний менеджмент : навч. посіб. Київ : Центр учбової літератури, 2010. 326 с.

13. Бреусенко-Кузнецов О., Зливков В. Психологічні тренінги : від профанації та дискредитації до автентичного застосування у вищій школі. *Вища освіта України*. 2003. № 4. С. 112–116.

14. Васюк О. В. Формування професійної спрямованості майбутніх соціальних педагогів : монографія. Ніжин : Видавець ПП Лисенко М.М., 2014. 336 с.

15. Васюкович О. М. Формування професійної готовності майбутніх авіадиспетчерів до ведення радіообміну у нестандартних ситуаціях: автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Київ, 2018. 20 с.

16. Вікторова Л. В. Педагогічні технології навчання іншомовного професійного спілкування: аналіз та перспективи їх використання. *Проблеми сучасної педагогічної освіти. Серія «Педагогіка і психологія»*. 2014. Вип. 42. Ч. 2. С. 66–74.

17. Гавриш І. В. Теоретико-методологічні основи формування готовності майбутніх учителів до інноваційної професійної діяльності : автореф. дис. ... д-ра пед. наук : 13.00.04. Луганськ, 2006. 46 с.

18. Гавриш І. В. Теоретико-методологічні основи формування готовності майбутніх учителів до інноваційної професійної діяльності : дис. ... д-ра пед. наук: 13.00.04. Харків, 2006. 579 с.

19. Гармаш Т. А. Застосування тренінгових технологій у процесі підготовки майбутніх фахівців із логістики до управлінської діяльності. *World science news*. Morrisville, 2018. P. 92–95.

20. Герасименко Г. Педагогічні умови формування фахових компетентностей майбутніх пілотів. *Актуальні проблеми вищої професійної освіти України*: матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції, м. Київ, 23 бер. 2017 р. Київ: НАУ, 2017. С. 48.

21. Гончаренко С. У. Український педагогічний словник. Київ, 1997. 373 с.

22. Гринько З. И. Формирование профессиональной компетентности бортпроводников : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.08. Калининград, 2008. 21 с.

23. Демченко І. В. Педагогічні умови формування мотивації іноземців – майбутніх фахівців авіаційної галузі до професійної комунікації. *Науковий вісник Львівської академії. Серія «Педагогічні науки»*. 2017. № 3. С. 77–82.
24. Дьюи Дж. Школа и общество. Москва, 1924. 174 с.
25. Енциклопедія освіти / гол. ред. В. Г. Кремінь. Київ : Юрінком Інтер, 2008. 1040 с.
26. Задкова О. В. Формування готовності майбутніх пілотів до вирішення проблемних ситуацій в професійній діяльності: автореф. дис. ... канд. пед. наук : спец. 13.00.04. Київ, 2011. 23 с.
27. Ильина Т. А. Проблемное обучение: понятие и содержание. *Вестник высшей школы*. 1976. № 2. С. 39–40.
28. Ковалькова Т. О. Формування готовності майбутніх психологів до професійної діяльності в авіаційній галузі : дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Київ, 2016. 390 с.
29. Кондрашов М. М. Педагогічне кероване освітнє середовище як умова формування професійної позиції студентів університету. *Проблеми сучасної педагогічної освіти. Серія «Педагогіка і психологія»*. 2014. Вип. 42. Ч. 2. С. 168–172.
30. Конопляник Л. М. Формування готовності майбутніх інженерів авіаційної галузі до використання іноземної мови у професійній діяльності: автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Київ, 2011. 20 с.
31. Кончович К. Т. Використання навчальних тренінгів у підготовці майбутніх учителів-філологів. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Педагогіка, соціальна робота»*. 2013. Вип. 28. С. 78–81.
32. Котенко Н. О. Формування готовності до професійної діяльності майбутніх техніків галузі зв'язку в процесі навчальних практик : дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Вінниця, 2013. 277 с.
33. Кудрявцев Т. В. Система проблемного обучения. *Проблемное и программированное обучение*. Москва : Изд-во Советская Россия, 1973. 223 с.

34. Кулішенко П. Використання тренінгових технологій у розвитку педагогічної майстерності вчителя школи художньо-естетичного профілю. *Естетика і етика педагогічної дії*. 2015. Вип. 10. С. 129–141.
35. Лернер И. Я. Проблемное обучение. Москва, 1974. 64 с.
36. Лук'янчук Н. Класифікація видів тренінгів. *Навчання і виховання обдарованої дитини*. 2013. Вип. 1. С. 272–279.
37. Лузан П. Г. Наукові основи організації педагогічного процесу в аграрному вищому навчальному закладі : монографія. Київ, 2015. 330 с.
38. Малафіїк І. В. Дидактика : навч. посіб. Київ, 2005. 397 с.
39. Малихін О. В. Організація самостійної навчальної діяльності студентів вищих педагогічних навчальних закладів : теоретико-методологічний аспект : монографія. Кривий Ріг, 2009. 307 с.
40. Мандрик Я. С. Формування готовності майбутніх диспетчерів координаційного центру пошуку та рятування : дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Кіровоград, 2015. 287 с.
41. Матюшкин А. М. Проблемные ситуации в мышлении и обучении. Москва : Просвещение, 1972. 208 с.
42. Махмутов М. И. Организация проблемного обучения в школе. Каунас : Швиеса, 1983. 219 с.
43. Махмутов М. И. Проблемное обучение : Основные вопросы теории. Москва : Просвещение, 1975. 230 с.
44. Мельничук І. М. Цільові аспекти використання тренінгів. *Психолого-педагогічні проблеми сільської школи*. 2007. Вип. 19. С. 185–192.
45. Момот Л. Творчо-розвивальні технології навчання та умови їх реалізації. *Шлях освіти*. 2005. № 3. С. 25–30.
46. Мороз Л. І. Тренінгові технології навчання студентів у ВНЗ / Л. І. Мороз, С. І. Яковенко та ін. Київ, 2004. – 202 с.

47. Москаленко О. І. Теоретичні і методичні засади підготовки курсантів вищих льотних навчальних закладів до професійної комунікації в особливих умовах : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Хмельницький, 2017. 39 с.
48. Москаленко О. І., Шеремет П. М., Пухальська Г. А. Метод проєктів як сучасна педагогічна технологія: визначення та основні функції. *Науковий вісник Льотної академії. Серія «Педагогічні науки»*. 2017. Вип. 2. С. 179–183.
49. Муштавинская И. В. Технология развития критического мышления на уроке и в системе подготовки учителя : учеб. метод. пособ. Санкт-Петербург : Каро, 2017. 144 с.
50. Никандров В. В. Антитренинга, или Контуры нравственных и теоретических основ психотренинга : учеб. пособ. Санкт-Петербург : Издательство «Речь», 2003. 176 с.
51. Новиков А. М., Новиков Д. А. Методология : словарь системы основных понятий. Москва : Либроком, 2013. 208 с.
52. Новые педагогические и информационные технологии в образовании / [под ред. Е. С. Полат]. Москва : Логос, 2009. 256 с.
53. Оконь В. Введение в общую дидактику / пер. с польского Л. Г. Кашкуровича, Н. Г. Горина. Москва : Высшая Школа, 1990. 382 с.
54. Оконь В. Основы проблемного обучения. Москва : Просвещение, 1968. 208 с.
55. Осадченко І. І. Теорія і практика ситуаційного навчання у підготовці майбутніх учителів початкової школи : монографія. Умань : ПП Жовтий, 2011. 414 с.
56. Освітні технології : навч. метод. посіб. / О. М. Пехота та ін. Київ : А.С.К., 2001. 256 с.
57. Павленко В. В. Методи проблемного навчання. *Нові технології навчання*. 2014. Вип. 81(спецвипуск). С. 75–79.

58. Павлюк Т. Г. Педагогічні умови формування професійної готовності до роботи з персоналом майбутніх офіцерів-прикордонників. *Збірник наукових праць «Педагогічні науки»*. 2018. Вип. LXXXI. Т. 2. С. 179–183.

59. Півень М., Півень В. Шляхи інноватизації процесу конструювання професійно-освітнього простору майбутніх авіаційних фахівців. *Науковий вісник Льотної академії. Серія «Педагогічні науки»*. 2017. № 1. С. 343–348.

60. Пидкасистый П. И., Фридман Л. М., Гарунов М. Г. Психолого-дидактический справочник преподавателя высшей школы. Москва : Педагогическое общество России, 1999. 354 с.

61. Підлубна О. М. Використання інноваційних ідей американського досвіду професійної підготовки пілотів цивільної авіації. *Вісник Житомирського державного університету імені Івана Франка*. URL: <http://eprints.zu.edu.ua/22238/1/20.pdf> (дата звернення: 17.09.2018).

62. Плачинда Т. С. Педагогічні умови професійної підготовки майбутніх авіафахівців. *Педагогіка формування творчої особистості у вищій і загальноосвітній школах*. 2014. Вип. 36(89). С. 344–348.

63. Полозенко О. Модель формування психологічної готовності майбутніх фахівців аграрної галузі до професійної діяльності. *Проблемы современного педагогического образования. Серія «Педагогика и психология»*. 2014. 46. Ч. 4, С. 213–220.

64. Полонский В. М. Словарь по образованию и педагогике. Москва : Высшая школа, 2004. 512 с.

65. Проблемное обучение: прошлое, настоящее, будущее: коллективная монография: в 3 кн. Книга 1 : Лингво-педагогические категории проблемного обучения / Под ред. Е. В. Ковалевской. Нижневартонск : Издательство Нижневартонского гуманитарного университета, 2010. 300 с.

66. Пухальська Г. Проблема навчання курсантів безпеки польотів при порушенні взаємодії в екіпажі. *Актуальні проблеми вищої професійної освіти*

України: матеріали VI Міжнародної науково-практичної конференції, м. Київ, 20 бер. 2018 р. Київ : НАУ, 2018. С. 25.

67. Радзівілова І. А. Дослідження проблеми виявлення педагогічних умов формування готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності. *Молодь і ринок*. № 9 (164). С. 146–149.

68. Радзівілова І. А. Імітаційні методи навчання у формуванні готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності. *Модернізація освітнього середовища: проблеми та перспективи* : матер. III міжн. наук.-практ. конф., м. Умань, 16-17 лют. 2018 р. Умань, 2018. С. 144–147.

69. Рахманов В. О. Застосування освітньо-інформаційного середовища у навчальному процесі вищого навчального закладу. *Вісник національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут»*. Серія «Філософія, психологія, педагогіка». 2014. Вип. 2(41). С. 60–67.

70. Рахманов В. О. Методичні засади формування освітньо-інформаційного середовища у вищому технічному навчальному закладі. *Вісник Національного авіаційного університету*. Серія «Педагогіка. Психологія». 2015. Вип. 2(7). С. 98–103.

71. Рацул А. В. Розвиток педагогічних технологій навчання іноземних мов учнів старших класів (друга половина XX століття): дис... канд.. пед.. наук : 13.00.09. Кривий Ріг, 2009, 216 с.

72. Савицька А. П. Організаційно-педагогічні умови формування готовності майбутніх військових льотчиків до міжнародних миротворчих операцій. *Наукові записки Бердянського державного педагогічного університету*. Серія «Педагогічні науки». 2016. Вип. 3. С. 140–144.

73. Селевко Г. К. Энциклопедия образовательных технологий. В 2-х т. Т. 1. Москва : Народное образование, 2005. 556 с.

74. Середенко П. В. Формирование готовности будущих педагогов к обучению учащихся исследовательским умениям и навыкам : автореф. дис. ... докт. пед. наук : 13.00.08. Москва, 2008. 39 с.

75. Сікора Я. Б. Використання тренінгів у професійній підготовці компетентних фахівців з інформатики. *Психолого-педагогічні проблеми сільської школи*. 2011. Вип. 36. С. 115–121.
76. Сікорський П. Технологізація навчання і проблеми засвоєння знань. *Діалог культур : Україна у світовому контексті : Філософія освіти*. 2002. Вип. 8. 384 с.
77. Сірак І. П. Педагогічні умови формування готовності майбутніх медичних сестер до професійної самореалізації. *Вісник Національного авіаційного університету*. 2017. Вип. 1(10). С. 129–134.
78. Сисоєва С. О. Інтерактивні технології навчання дорослих : навч.-метод. посіб. Київ : ВД «ЕКМО», 2011. 320 с.
79. Сисоєва С. О. Педагогічні технології у неперервній педагогічній освіті. Київ : ВІПОЛ, 2001. 503 с.
80. Сисоєва С. О. Педагогічна творчість. Київ : Каравела, 1998. 150 с.
81. Сисоєва С. О. Творчий розвиток учнів у контексті особистісно орієнтованого навчання. *Гуманітарні науки*. 2001. № 1. С. 110–118.
82. Смирнова И. Л. Интегративные теоретические знания пилотов – залог безопасности полетов. Кировоград : «КОД», 2008. 184 с.
83. Смирнова І. Л. Формування надійності льотного складу як проблема теоретичної професійної підготовки в льотному ВНЗ. *Вісник Національного авіаційного університету. Серія «Педагогіка. Психологія»*. 2016. № 9. С. 141–152.
84. Сучасний тлумачний словник української мови: 50 000 слів /за заг. ред. В. В. Дубічинського. Харків : Школа, 2006. 832 с.
85. Топузов О. М. Проблемна ситуація в теорії проблемного навчання. *Шлях освіти*. 2007. № 1. С. 12–16.
86. Федьович О. М. Педагогічні умови формування професійного інтересу майбутніх учителів фізики. *Проблеми сучасного педагогічного образования*. 2017. Вип. 46. Ч. 4. С. 263–267.

87. Философский словарь / [под ред. И. Т. Фролова]. 7-е изд., перераб. и доп. Москва : Республика, 2001. 719 с.

88. Фокин Ю. Г. Теория и технология обучения : деятельностный подход: учеб. пособ. для студ. высш. учеб. заведений. Москва : Издательский центр «Академия», 2006. 240 с.

89. Фридман Л. М., Маху В. И. Проблемная организация учебного процесса. Москва : Б.и., 1990. 60 с.

90. Фурт Д. В. Сутність та модель поняття «полікультурна компетентність». Формування валідативних компетентностей студентів вишів у процесі здійснення навчальної діяльності з іноземних мов : колективна монографія. Кривий Ріг : Вид. Р. А. Козлов, 2017. С. 105–147.

91. Чайка В. М. Основи дидактики : навч. посіб. Київ : Академвидав, 2011. 240 с.

92. Чечет В. В., Захарова С. Н. Активные методы обучения в педагогическом образовании. Минск : БГК. 2015. 127 с.

93. Швець Д. В. Підготовка майбутніх офіцерів МВС України до охорони і забезпечення громадського порядку в процесі фахової підготовки : дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Київ, 2016. 225 с.

94. Швець Д. В. Підготовка майбутніх офіцерів МВС України до охорони і забезпечення громадського порядку в процесі фахової підготовки : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Київ, 2016. 20 с.

95. Ягупов В. В. Педагогіка: навч. посіб. [для студентів пед. спец. вищ. навч. закл.]. Київ : Либідь, 2002. 559 с.

96. Якиманская И. С. Личностно ориентированная школа: критерии и процедуры анализа и оценки ее деятельности. *Директор школы*. 2003. № 6. С. 27–36.

97. Якубовська О. М., Качеровська Т. В. Психолого-педагогічні умови використання навчального ігрового проектування у вивченні іноземної мови. *Теоретичні питання культури, освіти та виховання*. 2002. Вип. 22. С. 84–88.

РОЗДІЛ 3

ЕКСПЕРИМЕНТАЛЬНА ПЕРЕВІРКА ТЕХНОЛОГІЇ ФОРМУВАННЯ ГОТОВНОСТІ МАЙБУТНІХ БОРПРОВІДНИКІВ ДО ПРОФЕСІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

3.1. Визначення критеріїв, показників і діагностувального інструментарію для вияву рівнів сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності

Теоретичне обґрунтування змісту й сутності поняття «готовність майбутніх бортпровідників до професійної діяльності» і його структурно-компонентного складу, здійсненого у п. 1.3, дає нам змогу перейти до розв'язання наступного завдання дослідження, що полягає у визначенні критеріїв і показників вияву рівнів сформованості досліджуваного феномена.

Так, у численних дослідженнях, присвячених проблемі формування готовності майбутніх фахівців до професійної діяльності, передбачено необхідність розроблення критеріїв і показників, що дають змогу оцінити рівень сформованості зазначеного феномена й вносити своєчасні корективи у процесі його формування. Незважаючи на те, що визначення рівнів є умовною процедурою, ми вважаємо за доцільне зробити це в нашому дослідженні, оскільки наявність такої класифікації надасть змогу більш об'єктивно оцінити рівень сформованості кожного компонента, який складає структуру готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності [36]. У широкому розумінні критерій є «підставою для оцінки, визначення або класифікації чогось; мірило» [39, с. 361]. У складі критеріїв зазвичай виділяють певні показники, тобто наочні дані про результати певної роботи або процесу. Під показником, частіше за все, розглядають «доказ, ознаку, свідчення чого-небудь; дані про результати роботи, діяльності» [там само, с. 566].

Вагомим у контексті нашого дослідження є визначення сутності понять «критерій» і «показник», поданого у працях О. І. Москаленко. Так, досліджуючи

проблему вдосконалення підготовки курсантів вищих льотних навчальних закладів до професійної комунікації в особливих умовах, вчена зазначає, що критерій є стандартом, згідно якого можна виміряти рівень готовності курсантів льотних навчальних закладів до виконання професійних дій в екстремальних умовах та ситуаціях. Під показниками критерію, у свою чергу, дослідниця розглядає окремі елементи, що відображають якісні характеристики готовності майбутніх авіафахівців до здійснення професійних дій у зазначених вище умовах [22].

Схожу думку дотримує О. Полозенко. Дослідниця розглядає критерій як об'єктивну сутнісну ознаку готовності майбутнього фахівця до професійної діяльності, за допомогою якої здійснюється оцінка її сформованості [27]. Показник, у свою чергу, є певним результатом підготовки суб'єктів навчання, що відображає якісну сформованість і характеристику професійно значущих психологічних знань, умінь, навичок та особистісних якостей [там само].

Ми, у нашому дослідженні, під критерієм розуміємо стандарт, за допомогою якого здійснюється оцінювання рівня сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності у звичайних, нештатних і аварійних ситуаціях; під показником, який є структурним компонентом критерію, вияв наявного результату підготовки майбутніх бортпровідників, що відображає якісну характеристику їхньої готовності до професійної діяльності.

Зважаючи на те, що надійні й уніфіковані критерії й показники дають науковцям змогу оцінювати результати процесу на будь-якому етапі, отримувати якісну й кількісну характеристику досліджуваного феномена, а також корегувати освітній процес, зіставляючи проміжні результати з еталоном, саме вони, на думку багатьох учених, і є тим інструментарієм, за допомогою якого можна довести сформульовані теоретичні припущення [15].

Аналіз результатів наукових досліджень свідчить про те, що українські й зарубіжні науковці не мають єдиної думки у визначенні критеріїв і показників вияву рівнів сформованості готовності майбутніх фахівців до професійної

діяльності (Н. Брижак [4], О. Васюкович [6], О. Кириченко [9], Л. Конопляник [13], Н. Котенко [14], М. Кузьма-Качур [16], О. Москаленко [22], О. Полозенко [27], Г. Савченко [35]). До критеріїв оцінювання сформованості готовності майбутніх фахівців науковці здебільшого відносять мотиваційно-ціннісний, змістово-практичний, функційно-рефлексійний, діяльнісний, когнітивний тощо.

Так, відповідно визначеної структури готовності майбутніх авіадиспетчерів до професійної діяльності О. Васюкович виокремлює критерії сформованості психологічного компонента й критерії сформованості змістово-практичного компонента [6]. Критерії сформованості психологічного компонента, у свою чергу, поділяються на мотиваційний й емоційно-вольовий субкомпоненти, емоційно-вольову стійкість і здатність до саморегуляції. До показників мотиваційного субкомпонента дослідниця відносить цілі та мотиви вибору професії, наявність мотивації на досягнення ситуації успіху, потреба у формуванні пізнавального інтересу до вивчення процедури ведення радіообміну в нестандартних ситуаціях і прагнення до саморозвитку й самореалізації. Показниками емоційно-вольового компонента визначено адекватну самооцінку власного рівня сформованості професійних умінь, усвідомлення особистої відповідальності за результати майбутньої професійної діяльності, показниками емоційно-вольової стійкості – уміння протистояти реальній небезпеці, уміння виявляти психологічну витривалість і стійкість, уміння долати негативні почуття й психічні стани [там само, с. 9].

О. Васюкович також поділяє критерій сформованості змістово-практичного компонента на когнітивний та операційно-діяльнісний субкомпоненти. Серед показників когнітивного субкомпонента вчена виокремлює такі показники, як знання нормативних документів щодо процедури ведення радіообміну, стандартів і рекомендованих практик Міжнародної організації цивільної авіації; знання рекомендацій Європейської організації з безпеки аеронавігації; знання термінологічних кліше з фразеології радіообміну;

знання класифікації нестандартних ситуацій у польоті та можливі дії авіадиспетчерів; знання стандартної фразеології та звичайної англійської мови в авіаційному контексті. Показниками операційно-діяльнісного субкомпонента є вміння та навички сприймати на слух монологічну та діалогічну мову; уміння та навички приймати рішення в нестандартних ситуаціях, уміння та навички застосовувати здобуті знання щодо ведення радіообміну; уміння та навички спілкування англійською мовою в авіаційному контексті та застосування стандартної фразеології на практиці [там само]. Визначені критерії та показники дали О. Васюкович змогу визначити три рівні сформованості професійної готовності майбутніх авіадиспетчерів до ведення радіообміну, а саме: низький, середній і високий [там само, с. 9].

За О. Москаленко, сформованість готовності майбутніх авіаційних фахівців до професійної діяльності можна оцінити за чотирма критеріями. Так, до критеріїв інтелектуально-мотиваційного компонента готовності майбутніх авіаційних фахівців до професійної діяльності дослідниця відносить усвідомлення ролі авіаційної галузі у світовому суспільстві; відповідальність за здійснення професійної діяльності; здатність прогнозувати майбутню професійну діяльність в умовах, що пов'язані із ризиком для життя; наявність інтересу та сформованість мотивів досягнення успіху в майбутній професійній діяльності; потреба навчатися протягом життя; орієнтація на стимулювання пізнавальних інтересів та застосування найефективніших стратегій поведінки в різних професійних ситуаціях; здатність до розкриття особистісного потенціалу в межах професії тощо [21]. Критеріями професійно-змістового компонента готовності майбутніх авіаційних фахівців до професійної діяльності, на думку О. Москаленко, є здатність застосовувати зміст фахових дисциплін під час здійснення діяльності в екстремальних умовах та ситуаціях; ґрунтовні знання з дисциплін теоретичної та практичної підготовки; вміння працювати з технічною та спеціалізованою літературою тощо [там само]. Серед критеріїв психофізіологічного компоненту дослідниця виокремлює наявні знання, уміння

й навички, що визначають функціональну готовність авіаційного фахівця до здійснення професійної діяльності; уміння контролювати власний психоемоційний стан відповідно до ситуації на борту повітряного судна; наявність здібностей, умінь та навичок, що дають змогу усвідомлювати сутність екстремальної або нестандартної ситуації; фізичні якості, необхідні для виконання професійної діяльності [там само]. Критеріями рефлексивно-корегувального компонента готовності майбутніх авіаційних фахівців до професійної діяльності визначено здатність адекватно оцінювати власну професійну підготовку; здатність самостійно здійснювати діагностику професійної діяльності, проектувати стратегію власного розвитку та контролювати діяльність відповідно до набутого досвіду; здатність до рефлексії та корекції поведінки під час виконання професійних обов'язків у стандартних та екстремальних ситуаціях [там само].

Т. Павлюк визначає наступні критерії сформованості готовності майбутніх фахівців до професійної діяльності, а саме: мотиваційний, діяльнісний, когнітивний, рефлексійний та особистісний. Визначені критерії вчена використовує задля оцінювання сформованості готовності майбутніх фахівців до професійної діяльності за трьома рівнями – високим, середнім і низьким [25].

Л. Конопляник виділяє такі критерії сформованості готовності майбутніх інженерів авіаційної галузі до іншомовної професійної діяльності, зокрема, наявність позитивної мотивації до вивчення іноземної мови, здатність успішно здійснювати професійну іншомовну діяльність, творче опанування продуктивним стилем іншомовної професійної діяльності, здатність до самостійного прийняття оптимальних рішень та здатність до рефлексії [13].

О. Полозенко, у свою чергу, виокремлює такі критерії оцінювання сформованості готовності майбутніх фахівців до професійної діяльності, а саме: мотиваційна готовність, ціннісна готовність, рефлексійна готовність, регулятивна готовність, когнітивна готовність і діяльнісна готовність [27]. Показниками критерію мотиваційної готовності визначено власну

відповідальність суб'єктів навчання за своє майбутнє; позитивне, емоційно-ціннісне ставлення та стійкий інтерес до майбутньої професії; освоєння професії на високому рівні; усвідомлення кінцевих цілей навчання; досягнення поставлених цілей; самоактуалізацію, самопізнання й особистісний розвиток; професійну самореалізацію; визнання, повагу з боку оточуючих; самовираження; досягнення успіху у професії; високий рівень прагнень; суб'єкт-суб'єктні відносини на підґрунті довіри та співробітництва; альтруїстичне ставлення до інших [там само, с. 74–75].

До показників критерію ціннісної готовності майбутніх фахівців до професійної діяльності науковець відносить професійні й особистісні цінності. Серед професійних цінностей важливе місце займають суспільна значущість майбутньої праці; власна відповідальність за майбутнє та збереження існування людства; збереження довкілля й раціональне використання природних ресурсів України; професійне зростання й досягнення успіху у професійній діяльності; професійна самореалізація; професіоналізм; відданість професії; позитивне ставлення до оточення; цінності, що відображають альтруїстичний характер професійної діяльності й аффіліативні цінності. Сенсожиттєвий вибір і змістове наповнення діяльності; розкриття й реалізація власного потенціалу, самоствердження; самопізнання, самоактуалізація, самовдосконалення; власна індивідуальність; цінність освіченості й самоосвіти протягом життя, а також морально-етичні принципи, на думку вченої, входять до складу особистісних цінностей майбутніх фахівців [там само, с. 75–76].

Основними показниками критерію рефлексійної готовності майбутніх фахівців до професійної діяльності (на особистісному рівні) є розуміння і пізнання себе; аналіз власних думок; усвідомлення й розуміння процесу мислення та пізнання; усвідомлення власних переживань; емоційне ставлення до процесу усвідомлення; відстеження власних психічних станів; перебування в зовнішній позиції; осмислення й переосмислення стереотипів власної поведінки; планування, прогнозування й управління власної діяльності; осмислення та

творчий підхід до розв'язування проблемних ситуацій; визначення цілей і завдань діяльності, усвідомлення причин власних успіхів і невдач; здатність до самосхвалення й самокритики. На міжособистісному рівні серед показників критерію рефлексійної готовності вчена визначає розуміння психіки й обмірковування поведінки інших людей; розуміння інших і здатність поставити себе на їхнє місце; «бачення» й оцінювання життєвих і професійних ситуацій; прогнозування дій і вчинків інших суб'єктів діяльності тощо [там само, с. 76].

Когнітивний критерій готовності майбутніх фахівців до професійної діяльності складається з психологічних вимог до їхньої особистості; основних законів, принципів, закономірностей наукової психології; сучасних науково-теоретичних підходів до вивчення людини як суб'єкта діяльності та пізнання; якісних, структурних, класифікаційних характеристик психічних властивостей, станів і процесів особистості; мотиваційної, пізнавальної, емоційно-вольової сфер особистості, їх розвиток і регуляції; індивідуально-психологічних особливостей особистості та їх розвитку; психологічної структури діяльності суб'єктів навчання; психологічної особливості й закономірності спілкування особистості; діагностувальних методів і методик вивчення психічних процесів, властивостей і станів особистості [там само, с. 76–77].

До основних показників критерію діяльнісної готовності майбутніх фахівців до професійної діяльності О. Полозенко відносить рівень сформованості вмінь і навичок студентів використовувати наукові психологічні знання в життєвих і професійних ситуаціях, у процесі реальної взаємодії з іншими та в інтересах самопізнання й саморозвитку; розпізнавати й ідентифікувати психічні явища, які зумовлюють поведінку особистості, її діяльності та спілкування; правильно орієнтуватися у поведінці людей, розуміти мотиви вчинків і регулювати взаємовідносини; здійснювати цілепокладання; планувати, моделювати, програмувати власне життя й діяльність; самооцінювати результати власної діяльності; коригувати власну самооцінку; здійснювати рефлексію, особистісну саморегуляцію, саморегуляцію поведінки й діяльності;

володіти техніками та прийомами ефективного спілкування; ідентифікувати й інтерпретувати невербальну інформацію процесу спілкування; адекватно розв'язувати конфліктні ситуації; розвивати власні відчуття, пам'ять, мислення, увагу, здібності; визначати психічні стани та використовувати особистісні резерви; керувати власними переживаннями; долати наслідки нервово-психічних перенапружень і фрустрацій; володіти діагностувальними методами й методиками вивчення психічних процесів, властивостей і станів; самостійно працювати з науковою психологічною літературою [там само, с. 77–78].

Варто зазначити, що показниками критерію регулятивної готовності, на думку дослідниці, є регуляція цілей діяльності; довільне регулювання суб'єктом дій, пов'язаних із організацією та здійсненням діяльності; регуляція зовнішніх і внутрішньо значущих для досягнення цілей умов; уміння продумувати способи власних дій і поведінки досягнення цілей; оцінювання суб'єктом себе й результатів своєї діяльності та поведінки; регуляція мотиваційно-ціннісної, пізнавальної й афективної сфер; регуляція ставлень до себе, до інших і професійної діяльності [там само, с. 78].

В. Кобзар, яка вивчає проблему формування готовності майбутніх технологів до інноваційної діяльності, у структурі зазначеного феномена виокремлює мотиваційно-орієнтаційний, змістово-операційний й оцінно-рефлексійний компоненти. Згідно з визначеними компонентами вчена виокремлює такі показники як спрямованість науково-педагогічних працівників на інноваційний підхід до навчання технологів; орієнтація закладів освіти на підготовку технолога-новатора; застосування в освітньому процесі нетрадиційних форм і методів навчання [10, с. 119]. Критерії й показники, запропоновані в дослідженні, дають В. Кобзар змогу оцінити сформованість готовності майбутніх технологів до інноваційної діяльності за чотирма рівнями, зокрема, репродуктивним, репродуктивно-корегувальним, конструктивним і новаторським [там само, с. 120]. Так, на глибоке переконання вченої, майбутні технологи із репродуктивним рівнем сформованості готовності до інноваційної

діяльності не підготовлені до розв'язування нових завдань і застосування новітніх методів [там само, с. 120]. Фахівці із репродуктивно-корегувальним рівнем сформованості готовності до інноваційної діяльності вирізняються асоціативним мисленням, багатою творчою уявою, інтелектуальною активністю. Такі фахівці намагаються модернізувати й удосконалювати методи роботи. Діяльність майбутніх технологів із конструкторським рівнем сформованості готовності до інноваційної діяльності базується на таких якостях, як креативність, оригінальність мислення, здатність до планування й прогнозування результатів власної діяльності, а також здатність до власного варіанта розв'язання виробничих завдань. Майбутні технологи із новаторським рівнем сформованості готовності до інноваційної діяльності здатні до продукування нових оригінальних ідей, застосування яких характеризується високою результативністю й новизною.

Досліджуючи проблему формування готовності майбутніх фахівців банківської справи до професійної діяльності, Г. Савченко [35] дійшла висновку, згідно якого основними критеріями оцінювання сформованості готовності зазначених фахівців є ставлення до здійснення аналітичної діяльності, сукупність знань про аналітичну діяльність, прийоми аналітичної діяльності, здатність до самооцінки, рефлексії та самоосвітньої діяльності. Так, показниками першого критерію вченою визначено позитивно-активне, позитивне, індиферентне й негативне ставлення майбутнього фахівця банківської справи до здійснення аналітичної діяльності. До складу другого критерію, системи якостей знань про аналітичну діяльність засобами моделювання, входять оперативність, гнучкість й усвідомленість. Показниками третього критерію є такі прийоми, як постановка завдань, побудова моделей, комп'ютерний експеримент, пошук різних способів розв'язування завдання та вибір оптимального з них, оцінювання. До показників критерію здатності до самооцінки, рефлексії та самоосвітньої діяльності належить уміння самостійно здійснювати рефлексію й

самоосвітню діяльність, а також адекватно оцінювати власну діяльність [там само].

Н. Брижак виокремила три критерії оцінювання сформованості готовності майбутніх фахівців до професійної діяльності, а саме: мотиваційно-ціннісний, змістово-практичний, функційно-рефлексійний [4, с. 75].

У свою чергу, серед критеріїв готовності до професійної діяльності майбутніх техніків зв'язку Н. Котенко виокремлює психологічну готовність, професійні знання та професійні вміння [14]. До показників критерію психологічної готовності вчена відносить поінформованість майбутніх техніків галузі зв'язку про особливості галузі та про завдання, що постають перед її фахівцями, сформовану самооцінку, упевненість у власних силах, комунікативні здібності, а також здатність до самоосвіти. Основними показниками другого критерію, з точки зору дослідниці, є певна система знань, що потрібна майбутнім технікам галузі зв'язку для виконання професійних завдань різного рівня складності, здатність поповнювати, оновлювати та систематизувати раніше засвоєнні знання. Сформовані вміння, що сприяють ефективному й успішному розв'язанню професійних завдань майбутніми техніками галузі зв'язку, є показниками третього критерію [там само, с. 66].

У своїй роботі Н. Котенко розглядає три рівні сформованості готовності до професійної діяльності майбутніх техніків галузі зв'язку, зокрема, високий, середній і низький [там само]. Високий рівень сформованості готовності полягає в чіткому розумінні майбутніми техніками галузі зв'язку змісту їхньої майбутньої професійної діяльності; переваг і недоліків посад, які вони можуть займати після закінчення закладу освіти (вплив на здоров'я, економічний аспект, можливості кар'єрного зростання); наявності сформованої системи знань, упевненості в собі та якості своїх знань; умінні правильно організувати себе та своє робоче місце [там само, с. 72]. Майбутні техніки галузі зв'язку із середнім рівнем сформованості готовності достатньо обізнані щодо їхньої майбутньої професійної діяльності; упевнені у правильності вибору професії, недостатньо

упевнені в якості власних знань, але готові до самоосвіти, уміють правильно організувати себе й власне робоче місце [там само, с. 72]. Майбутні техніки галузі зв'язку із низьким рівнем сформованості готовності не обізнані в особливостях професійної діяльності, не упевнені у правильності вибору та власних силах, вважають свій рівень підготовки недостатнім для вдалого працевлаштування на підприємствах галузі зв'язку та не мають наміру поліпшувати його [там само, с. 73].

Суттєвою для нашого дослідження є думка Т. Ковалькової, яка в основу обґрунтування критеріїв готовності майбутніх психологів до професійної діяльності в авіаційній галузі покладає виокремлені компоненти досліджуваного феномена, а саме: особистісний, когнітивний, інтерактивний і рефлексійний (оцінний). Відповідно до визначених компонентів учена виділяє такі критерії, які використовує для визначення рівня сформованості готовності майбутніх психологів до професійної діяльності в авіаційній галузі зокрема, особистісний, знаннявий, діяльнісний і рефлексійний [12]. Так, до показників особистісного критерію вчена відносить «урівноваженість емоційної сфери, мотиваційну складову (пізнавальний інтерес до діяльності в галузі цивільної авіації), систему ціннісних орієнтацій (ставлення психолога до професійної діяльності) [12, с. 13]. Рівні сформованості готовності майбутніх психологів до професійної діяльності в авіаційній галузі, на думку дослідниці, можна оцінити за таким показником знаннявого критерію, як «система знань власне про професійну діяльність психолога, про авіаційну галузь і психологічні проблеми, пов'язані з нею» [там само, с. 13]. Сформованість умінь, необхідних для успішного виконання професійної психологічної діяльності в авіаційній галузі, є показником діяльнісного критерію; здатність студента до прогнозування й адекватної оцінки своїх дій і їхнього результату, а також до оцінки своєї підготовленості до професійної діяльності – показником рефлексійного [там само, с. 13].

Учена виокремлює й описує чотири рівні: репродуктивний (низький), репродуктивно-продуктивний (нижче середнього), продуктивний (вище середнього), творчий (високий) [12].

Проведений теоретичний аналіз наукової літератури щодо з'ясування сутності й структури готовності майбутніх офіцерів МВС до дій з охорони й забезпечення громадського порядку, а також особисті спостереження за роботою курсантів в навчальний і позанавчальний час, дали змогу Д. Швець визначити критерії діагностування рівнів сформованості готовності до дій з охорони й забезпечення громадського порядку. Такими критеріями науковець вважає мотиваційний, когнітивний, діяльнісний й особистісно-рефлексійний [44]. До показників мотиваційного критерію вияву рівня сформованості готовності майбутніх офіцерів МВС до охорони й забезпечення громадського порядку вчений відносить інтерес і внутрішню мотивацію до професії правоохоронця, охорони й забезпечення громадського порядку бажання, а також потребу в саморозвитку. Система загальних і спеціальних знань про особливості охорони й забезпечення громадського порядку, ерудованість є, на думку Д. Швець, показниками когнітивного критерію, діяльнісного – практична готовність майбутніх офіцерів МВС до професійних дій, охорони й забезпечення громадського порядку, уміння використовувати набутий професійний досвід, а рефлексійного – певні особистісні якості, необхідні для охорони й забезпечення громадського порядку, уміння критично аналізувати власну діяльність з охорони і забезпечення громадського порядку та знаходити конструктивні шляхи її вдосконалення [там само, с. 69–70]. Визначені критерії й показники дають Д. Швець змогу оцінити три рівні сформованості готовності майбутніх офіцерів до охорони і забезпечення громадського порядку, зокрема, високий, середній і низький. Так, на глибоке переконання вченого, низький рівень сформованості готовності майбутніх офіцерів до професійної діяльності виявляється в низькому рівні мотивації й незацікавленому ставленні до службової діяльності; низькому рівні професійних знань і відсутності системно сформованих умінь і навичок,

необхідних для виконання професійних обов'язків для успішної майбутньої діяльності; низькому рівні сформованості професійних якостей і здібностей; відсутності прагнення до професійного самовдосконалення, самоосвіти й саморозвитку. Крім того, науковець наголошує на тому, що курсанти із низьким рівнем сформованості готовності до професійної діяльності завжди вирізняються завищеною самооцінкою [там само, с. 76–77]. У свою чергу, майбутні офіцери із середнім рівнем сформованості готовності до професійної діяльності вирізняються наявністю позитивної мотивації, систематизованими теоретичними знаннями, здатні до компромісу, пристосування, самовладання, дисципліни та витримки. Проте практичні вміння й навички щодо застосування здобутих теоретичних знань ще недостатньо сформовані й самооцінка таких курсантів також не є завжди об'єктивною [там само, с. 76].

На відміну від низького й середнього рівнів сформованості готовності майбутніх офіцерів до професійної діяльності, високий рівень виявляється у високому ступені відповідальності, професіоналізма, дисциплінованості та рішучості щодо прийняття рішень в екстремальних ситуаціях; наявністю розвинених професійно-значущих мотивів, які переважають у діяльності; прагненні до постійного професійного саморозвитку та самовдосконаленні; високому рівні знань, умінь і навичок тощо [там само, с. 75–76].

М. Кузьма-Качур, вивчаючи проблему формування готовності майбутніх вчителів до професійної діяльності, виокремлює три критерії як когнітивний, практичний і ціннісно-орієнтаційний [16, с. 197]. Визначення такої кількості критеріїв науковець пояснює тим, що когнітивний компонент дає змогу визначити необхідну сукупність усвідомлених краєзнавчих знань і їх використання під час розв'язування навчальних педагогічних завдань і практичних дій з краєзнавчої роботи [там само, с. 197], практичний – рівень сформованості «умінь і навичок, здатності до краєзнавчої роботи, самореалізацію та творчість у її здійсненні» [там же, с. 197], ціннісно-

орієнтаційний – «рівень сформованості системи ціннісного ставлення до явищ матеріальної й духовної культури...» [там само, с. 197].

До основних показників когнітивного компонента М. Кузьма-Качур відносить обсяг отриманих знань, їхню глибину, системність, їх використання під час розв'язання професійних завдань, гнучкість, їхню усвідомленість й оперативність. Показниками практичного критерію є обсяг набутих умінь, їх повнота, а також якість виконання професійних завдань; ціннісно-орієнтаційного – ціннісне ставлення до процесу отримання знань, конкретність і системність знань, мотивація [там само, с. 197].

Визначені критерії та показники дали науковцю змогу виділити чотири рівні сформованості готовності студентів педагогічних факультетів до професійної діяльності, а саме: низький, середній, достатній і високий [там само, с. 198].

Досліджуючи проблему формування готовності майбутніх інженерів до професійної діяльності на основі 3D-моделювання, О. Кириченко пропонує чотири основні критерії оцінювання сформованості досліджуваного феномена, зокрема, мотиваційний, інтеграційний, діяльнісний і творчий [9]. Серед показників мотиваційного критерію вчений вирізняє вмотивованість інженерів до професійної діяльності, розуміння потреб в удосконаленні здобутих знань, а також самостимулювання тощо. До показників інтеграційного критерію науковець відносить ґрунтовні знання іноземної мови, уміння добирати програмні засоби, необхідні для здійснення професійної діяльності та знання теоретичних основ механіки й електротехніки. Діяльнісний критерій налічує такі показники, як уміння відтворювати отримані знання під час проходження навчально-виробничих практик, уміння передавати набуті знання іншим учасникам процесу, участь у всеукраїнських конференціях і семінарах з метою апробації власних доробок, а також наявність публікацій у фахових виданнях. До складу творчого критерію, на думку вченого, входять три показники, а саме: наявність сформованих розробок і методик, що стосуються професійної

діяльності, їх апробація іноземною мовою на міжнародних конференціях і семінарах, наявність публікацій у виданнях з міжнародним індексом цитування [9]. Варто зазначити, що зазначені критерії й показники покладено в основу виявлення чотирьох рівнів сформованості готовності майбутніх інженерів до професійної діяльності на основі 3D-моделювання, зокрема, низького, середнього, достатнього й високого.

Узагальнюючи результати проведеного теоретичного аналізу наукової літератури можна зробити висновок про те, що серед українських і зарубіжних науковців не існує єдиної думки щодо визначення критеріїв і показників сформованості готовності майбутніх фахівців до професійної діяльності взагалі та майбутніх бортпровідників зокрема. Беручи це до уваги, ми, услід за багатьма вченими, дотримуємо думки, згідно якої для виявлення рівнів сформованості готовності майбутніх бортпровідників недостатньо визначити один критерій, необхідно визначити декілька, які охоплюватимуть усі істотні характеристики досліджуваного феномена. Пропонуємо обрати такі критерії: *мотиваційно-діяльнісний, когнітивно-діяльнісний і процесуально-діяльнісний*, які відповідають визначеній у дослідженні структурі готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності. До сукупності показників *мотиваційно-діялісного критерію* відносимо наступні:

- спрямованість майбутніх бортпровідників на професійну діяльність в авіаційній галузі,
- професійні ціннісні орієнтації майбутніх бортпровідників,
- мотивацію здійснювати професійну діяльність в авіаційній галузі,
- міжнаціональну толерантність майбутніх бортпровідників.

Показниками *когнітивно-діялісного критерію* сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності визначаємо набуті у процесі підготовки в авіаційних навчальних центрах знання, уміння й навички, необхідні для забезпечення безпеки пасажирів на землі та на борту повітряного судна.

Серед показників *процесуально-діяльнісного критерію* сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності виокремлюємо наступні: здатність до конструктивного міжособистісного спілкування, здатність до рефлексії, стресостійкість, здатність до емпатії, здатність мислити критично, здатність вирішувати конфліктні ситуації.

Вимірювання рівня сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності потребувало відбору необхідного діагностувального інструментарію. У межах експериментальної роботи добір методик діагностування рівня сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності здійснено на основі теоретичного аналізу наукових доробків вітчизняних і зарубіжних дослідників, присвячених проблемі вдосконалення професійної підготовки майбутніх фахівців різних спеціальностей (Додаток Д).

Розглянемо підходи до визначення діагностувального інструментарію, запропонованого зазначеними вище дослідниками. Так, Т. Ковалькова, яка вивчає проблему формування готовності майбутніх психологів до професійної діяльності в авіаційній галузі, пропонує застосовувати сукупність наступних методик оцінювання рівнів сформованості досліджуваного феномена [11]. Особистісний критерій вимірюється методикою діагностування соціально-психологічних установок особистості в мотиваційно-потребнісній сфері (О. Потьомкіна), методика «Ціннісні орієнтації» (М. Рокич), методика діагностування «перешкод» у встановленні емоційних контактів задля визначення рівнів урівноваженості емоційної сфери особистості (В. Бойко). Виявлення рівнів сформованості готовності майбутніх психологів до професійної діяльності в авіаційній галузі за знанням критерієм досліджується за допомогою комплексної контрольної роботи [11]; діяльнісний – діагностується декількома методиками, зокрема, методикою на виявлення комунікативних й організаторських схильностей (КОС-2), а також, аналізом конкретних навчальних ситуацій (case-study). Методика, яку пропонує вчена

застосовувати для оцінювання рівнів сформованості готовності майбутніх психологів до професійної діяльності в авіаційній галузі за рефлексійним критерієм, забезпечує діагностування індивідуальної міри вияву рефлексійності (А. Карпов).

Досліджуючи проблему вдосконалення підготовки майбутніх офіцерів МВС України до охорони й забезпечення громадського порядку у процесі фахової підготовки, Д. Швець також виокремлює певну сукупність методик оцінювання рівня сформованості готовності майбутніх офіцерів МВС до професійної діяльності, зокрема, «Тест-опитувальник щодо спрямованості навчальної мотивації (О. Горохівський), методика «Мотивація професійної діяльності» (К. Замфір у модифікації А. Реана), методика визначення самооцінки емоційно-мотиваційної орієнтації в міжгруповій взаємодії (модифікація Н. Фетіскіна) тощо [44].

За О. Літковою [18], рівень сформованості готовності майбутніх економістів до професійної діяльності необхідно діагностувати за методикою оцінювання професійної готовності майбутніх економістів до діяльності за обраним фахом (В. Стасюк, Є. Іванченко в модифікації О. Літкової), методкою оцінювання мотивації навчання (Т. Ільїна), методикою оцінювання психологічної готовності до професійної діяльності (Л. Кабардова), методикою оцінювання спрямованості на професійну діяльність майбутнього економіста (О. Годлиник), методикою оцінювання готовності до нестандартних ситуацій (С. Розенцвейг у модифікації Н. Хитрової), методикою оцінювання мотивації до успіху у професійній діяльності (Т. Елерс), методикою оцінювання стилю спілкування й контролю в спілкуванні (І. Кучерявий, О. Клепіков), методикою визначення стилів сприйняття, навчання й мислення американських психологів (П. Торранс, С. Рейнолдс, Т. Ригель, О. Болл).

Узагальнені результати вибору необхідного діагностувального інструментарію до оцінювання рівня сформованості готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності представлено в таблиці 3.1.

Таблиця 3.1

Структурні компоненти, критерії та показники сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності та діагностувальний інструментарій для оцінювання її вияву

№ з/п	Структурні компоненти готовності	Критерії	Показники сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності	Діагностувальний інструментарій для оцінювання рівня сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності за визначеними показником
1	2	3	4	5
1	Мотиваційно-діяльнісний	Мотиваційно-діяльнісний	- спрямованість майбутніх бортпровідників на професійну діяльність в авіаційній галузі	Методика діагностування професійної спрямованості (Б. Басс)
			- професійні ціннісні орієнтації майбутніх бортпровідників	Методика діагностування ціннісних орієнтацій (М. Рокич)
			- мотивація здійснювати професійну діяльність в авіаційній галузі	Методика «Мотивація професійної діяльності» (К. Замфір у модифікації А. Реана)

Продовж. табл. 3.1.

1	2	3	4	5
			- міжнаціональна толерантність	- Методика діагностування позитивного емоційного сприйняття представника іншої культури (Експрес-опитувальник «Індекс толерантності» за Г. Солдатовою, О. Кравцовою, О. Хухлаєвим, Л. Шайгеровою) - Методика діагностування комунікативної толерантності (В. Бойко)
2	Когнітивно-діяльнісний	Когнітивно-діяльнісний	- знання, уміння та навички майбутніх бортпроводників, необхідні для забезпечення безпеки пасажирів на землі та на борту повітряного судна	- Академічна успішність - Комплексний комп'ютерний екзамен на отримання свідоцтва бортпроводника

Продовж. табл. .3.1

1	2	3	4	5
3	Процесуально-діяльнісний	Процесуально-діяльнісний	- здатність до конструктивного міжособистісного спілкування	- Методика виявлення комунікативних й організаторських здібностей - Методика «Оцінка самоконтролю в спілкуванні» (М. Снайдер)
			- здатність до рефлексії	- Методика вимірювання рівня рефлексійності (А. Карпов)
			- стресостійкість	- Методика діагностування психічних станів (О. Прохоров) - Методика «Оцінка професійного стресу» (Опитувальник Вайсмана)
			- здатність до емпатії	- Опитувальник для діагностування здатності до емпатії (А. Мехрабіан, М. Епштейн)
			- здатність мислити критично	- Адаптований тест критичного мислення Л. Старкі

1	2	3	4	5
			- здатність вирішувати конфліктні ситуації	Методика «Діагностика схильності особистості до конфліктної поведінки» (К. Томас у модифікації Н. Гришиної)

Загальне оцінювання сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності складатиметься з оцінок за кожним виокремленим критерієм. Зазначені критерії та показники покладено в основу виявлення трьох рівнів сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності, а саме: *низького, середнього й високого*.

Низький рівень сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності характеризується:

- орієнтацією майбутніх бортпровідників на пряме винагородження, схильністю до суперництва, тривогою, агресивністю в досягненні певного статусу; відсутністю стійкого позитивного інтересу до професійної діяльності,
- наявністю мотивів уникнення невдач, відсутністю усвідомленої ієрархічної системи ціннісних орієнтацій;
- уникненням самостійного розв'язування проблем, пов'язаних із нештатними й аварійними ситуаціями на борту повітряного судна;
- відсутністю прагнення до саморозвитку та самовдосконалення у професійній діяльності;
- закритістю, не вмінням спілкуватися з іншими людьми й вирішувати конфліктні ситуації;
- нездатністю відстоювати власну думку в інтересах спільної справи;
- низьким рівнем практичних умінь і навичок щодо забезпечення безпеки пасажирів у звичайних, нештатних й аварійних ситуаціях;
- низьким рівнем толерантності майбутніх бортпровідників до представників інших націй, культур, релігій, а також різних соціальних груп.

Середній рівень сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності характеризується:

- орієнтацією на соціальне схвалення, зацікавленістю у вирішенні особистих проблем;

- відчуттям невпевненості в самостійному прийнятті рішень щодо забезпечення безпеки пасажирів у нештатних й аварійних ситуаціях на борту повітряного судна;
- наявністю мотивів соціального престижу та мотивів уникнення невдач;
- середнім рівнем практичних умінь і навичок щодо забезпечення безпеки пасажирів у звичайних, нештатних й аварійних ситуаціях;
- середнім рівнем толерантності майбутніх бортпроводників до представників інших націй, культур, релігій, а також різних соціальних груп;

Високий рівень сформованості готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності характеризується:

- зацікавленістю в розв'язуванні проблем, пов'язаних із професійною діяльністю, орієнтацією на ділову співпрацю із колегами, здатністю обстоювати власну думку у вирішенні ситуацій, пов'язаних із забезпеченням безпеки пасажирів;
- наявністю стійкого інтересу до професійної діяльності, внутрішньої позитивної мотивації щодо здобуття фахових знань, прагненням до професійного розвитку й самовдосконалення;
- високою комунікабельністю, прагненням запобігти виникненню конфліктних ситуацій, умінням швидко вирішувати конфліктні ситуації, якщо вони виникають;
- здатністю приймати правильні рішення, пов'язані із забезпеченням безпеки пасажирів у нештатних й аварійних ситуаціях;
- високим рівнем сформованості практичних умінь і навичок щодо забезпечення безпеки пасажирів у звичайних, нештатних й аварійних ситуаціях;
- високим рівнем толерантності та позитивним ставленням майбутніх бортпроводників до представників інших націй, культур, релігій, а також різних соціальних груп.

Отже, за результатами теоретичного аналізу педагогічної літератури було визначено критерії, показники та рівні сформованості готовності майбутніх

бортпровідників до професійної діяльності. Так, критеріями сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності обрано *мотиваційно-діяльнісний, когнітивно-діяльнісний і процесуально-діяльнісний*. Показниками *мотиваційно-діялісного критерію* є спрямованість майбутніх бортпровідників на професійну діяльність в авіаційній галузі, професійні ціннісні орієнтації майбутніх бортпровідників, мотивацію здійснювати професійну діяльність в авіаційній галузі, міжнаціональну толерантність майбутніх бортпровідників. Показниками *когнітивно-діялісного критерію* сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності визначаємо набуті в процесі підготовки в авіаційних навчальних центрах знання, уміння і навички, необхідні для забезпечення безпеки пасажирів на землі та борту повітряного судна. До показників *процесуально-діялісного критерію* сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності відносимо здатність до конструктивного міжособистісного спілкування, здатність до рефлексії, стресостійкість, здатність до емпатії, здатність мислити критично, здатність вирішувати конфліктні ситуації. Зазначені критерії та показники покладено в основу виявлення трьох рівнів сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності, зокрема, *низького, середнього і високого*.

Визначені в ході теоретичного аналізу критерії, показники й рівні вияву сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності нададуть змогу оцінити ефективність розробленої й упровадженої в освітній процес авіаційних навчальних центрів авторської технології.

3.2. Аналіз змісту навчально-методичного забезпечення професійної підготовки майбутніх бортпровідників в Україні

Підвищення вимог до професійної підготовки майбутніх бортпровідників пояснюється певними чинниками, серед яких можна виокремити постійне вдосконалення авіаційної техніки, стрімке зростання кількості авіаперевезень

пасажирів на міжнародному та внутрішньому ринку, а також посилення впливу психогенних і стресогенних чинників у праці на повітряному транспорті. На відміну від підготовки льотного складу цивільної авіації, яка здійснюється в авіаційних цивільних закладах вищої освіти, до головної особливості підготовки членів кабінних екіпажів ПС слід віднести те, що вона відбувається в авіаційних навчальних центрах, не вимагає попереднього досвіду, пов'язаного з авіаційною галуззю, вирізняється інтенсивністю й короткотривалістю, включає обов'язкове вивчення певної сукупності навчальних дисциплін згідно Наказу «Про затвердження Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні». Зважаючи на це, підготовка майбутніх бортпровідників до професійної діяльності потребує пошуку таких інноваційних і нестандартних шляхів організації освітнього процесу в авіаційних навчальних центрах, які б уможливили ефективне формування досліджуваного педагогічного феномену. З цією метою у підрозділі 3.2 досліджено сучасний стан підготовки майбутніх бортпровідників в Україні щодо формування готовності до професійної діяльності через ґрунтовний аналіз та порівняння програм початкової підготовки майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах авіакомпанії «Аерофлот», які діяли на території України до здобуття незалежності; сучасних авіаційних навчальних центрів України, які функціонують на базах чотирьох міжнародних авіакомпаній (авіакомпанія «УРГА» [2], авіакомпанія «ХОРС» [3], авіакомпанія «Міжнародні Авіалінії України» [1] та відокремлений структурний підрозділ Державного підприємства обслуговування повітряного руху України «Центр авіаційної підготовки та сертифікації» [42]; авіаційних навчальних центрів інших країн світу.

Так, до здобуття Україною незалежності початкова підготовка й перепідготовка майбутніх бортпровідників здійснювалася в авіаційних навчальних центрах єдиної на той час авіакомпанії «Аерофлот». Початкова підготовка майбутніх бортпровідників літаків тривала 92 дні, з яких тривалість

навчальних днів – 79, вихідних – 13 днів. Максимальна кількість слухачів у групі – 20 осіб. Під час підготовки слухачі вивчали такі дисципліни, як «Географія», «Аварійно-рятувальні роботи», «Медичне обслуговування», «Організація бортхарчування», «Повітряні перевезення на внутрішніх і міжнародних лініях», «Повітряно-правова підготовка», «Конструкція і спецобладнання літаків», «Основи етики й естетики», «Іноземна мова» тощо (табл. 3.2).

Після закінчення первинного курсу підготовки слухачі мали скласти екзамени та заліки, а також пройти стажування на борту літака. Тільки після цього слухачі мали право приступити до виконання професійних обов’язків.

Таблиця 3.2

**Програма початкової підготовки бортпроводників до здобуття
Україною незалежності**

№ за/п	Найменування дисциплін	Кількість годин		
		Теорія	Практика	Всього
1	2	3	4	5
1	Основи політико-виховної роботи	10	–	10
2	Основи економіки цивільної авіації	6	–	6
3	Повітряно-правова підготовка	16	–	16
4	Географія	32	14	46
5	Конструкція літаків цивільної авіації	12	4	16
6	Спецобладнання літаків цивільної авіації	10	8	18
7	Аварійно-рятувальні роботи	16	8	24
8	Керування літаком	4	–	4
9	Метеорологія	4	–	4
10	Медичне обслуговування	18	8	26
11	Цивільна оборона	6	4	10

Продовж. табл. 3.2

1	2	3	4	5
12	Повітряні перевезення на внутрішніх лініях	52	14	66
13	Повітряні перевезення на міжнародних лініях	10	4	14
14	Обслуговування під час польоту	54	20	74
15	Організація борт харчування	34	16	50
16	Основи етики й естетики	22	8	30
17	Іноземна мова	38	22	60
Загальний час за курс підготовки		346	128	474

Перейдемо до аналізу планів підготовки сучасних авіаційних навчальних центрів України, які функціонують на базах чотирьох міжнародних авіакомпаній (авіакомпанія «УРГА», авіакомпанія «ХОРС», авіакомпанія «Міжнародні Авіалінії України» та відокремлений структурний підрозділ Державного підприємства обслуговування повітряного руху України «Центр авіаційної підготовки та сертифікації»). Так, одним із провідних авіаційних навчальних центрів, у якому здійснюється підготовка майбутніх бортпровідників в Україні, є центр міжнародної акціонерної авіаційної компанії «УРГА». За інформацією офіційного сайту, до складу компанії, яка була заснована в 1993 році й виконує вантажні і пасажирські перевезення в 134 країни світу, входять два навчальних центра, зокрема, навчально-льотний центр і навчально-тренувальний центр з підготовки персоналу з авіаційної безпеки [2]. Так, навчально-льотний центр здійснює підготовку й перепідготовку пілотів. Навчально-тренувальний центр з підготовки персоналу з авіаційної безпеки здійснює підготовку льотного складу авіакомпанії, членів кабінного екіпажу авіакомпанії, інженерно-технічного складу авіакомпанії згідно з затвердженими Державіаслужбою України навчальними програмами.

Початкова підготовка майбутніх бортпровідників літака SAAB-340 в навчально-тренувальному центрі з підготовки персоналу з авіаційної безпеки компанії «УРГА» триває 4 тижні, під час яких слухачі мають отримати необхідні знання з таких обов'язкових дисциплін, як «Основи авіації», «Обов'язки та відповідальність бортпровідників SAAB-340», «Порядок дій з метою забезпечення безпеки та під час аварійної обстановки (загальний та на ПС SAAB-340)», «Перевезення небезпечних вантажів повітрям», «Людський фактор/CRM», «Гігієна, авіаційна медицина та надання першої допомоги». Крім того, важливе місце у початковій підготовці майбутніх бортпровідників посідають такі додаткові дисципліни, як «Основи авіаційної безпеки» й «Англійська мова». Також майбутні бортпровідники проходять тренажерну підготовку на ПС SAAB-340 (табл. 3.3).

Таблиця 3.3

Програма початкової підготовки бортпровідників літака SAAB-340 в навчально-тренувальному центрі з підготовки персоналу з авіаційної безпеки компанії «УРГА»

№ за/п	Найменування дисциплін	Кількість годин		
		Теорія	Практика	Всього
1	Основи авіації	14	—	14
2	Обов'язки та відповідальність бортпровідників SAAB-340	20	—	20
3	Порядок дій з метою забезпечення безпеки та під час аварійної обстановки (загальний та на ПС SAAB-340)	15	1	16
4	Перевезення небезпечних вантажів повітрям	8	—	8
5	Людський фактор/CRM	8	—	8

Продовж. табл. 3.3

6	Гігієна, авіаційна медицина та надання першої допомоги	13	1	14
7	Основи авіаційної безпеки	8	2	6
8	Англійська мова	20	—	20
Загальний час теоретичної підготовки на основний тип ПС SAAB-340		104	4	108
9	Тренажерна підготовка на ПС SAAB-340	—	—	8
Загальний час за курс підготовки		—	—	116

Перейдемо до розгляду ще однієї авіакомпанії, у навчальному центрі якої здійснюється підготовка майбутніх бортпровідників. Таким навчальним закладом є центр ТОВ «Авіакомпанія «ХОРС». Авіакомпанія «ХОРС», яка виконує чартерні рейси по Україні, Європі та Близькому Сході, була заснована в 1990 році [3].

У навчальному центрі ТОВ «Авіакомпанія «ХОРС» початкова підготовка майбутніх бортпровідників літаків Boeing 737-300/400/500 здійснюється протягом 12 днів, з яких тривалість теоретичного навчання не перевищує 6 годин на день. Максимальна кількість слухачів у групі – 20 осіб, під час тренажерної підготовки кількість слухачів у групі становить 10 осіб, комп’ютерного навчання – 30 осіб. Програма підготовки включає теоретичну та практично-тренувальну частину, під час якої майбутні бортпровідники мають засвоїти необхідні знання, уміння та навички, спрямовані на формування готовності до професійної діяльності. Під час першої частини, теоретичної, майбутні бортпровідники здобувають ґрунтовні теоретичні знання з наступних дисциплін: «Основи авіації (авіаційна ознайомлювальна підготовка)», «Обов’язки та відповідальність бортпровідників. Дії провідників в стандартних ситуаціях», «Дії провідників в нештатних та аварійних ситуаціях», «Тип

повітряного судна Boeing 737-300/400/500», «Підготовка та контроль втомленості», «Людський фактор. Підготовка по аспектам можливостей людини», «Гігієна, авіаційна медицина та надання першої допомоги», «Система управління безпекою польотів», «Англійська мова» (Таблиця 3.4).

Таблиця 3.4

Програма початкової підготовки бортпровідників літаків Boeing 737-300/400/500 в навчальному центрі ТОВ «Авіакомпанія «ХОРС»

№ за/п	Найменування дисциплін	Кількість годин		
		Теорія	Практика	Всього
Теоретична підготовка (Частина 1)				
1	Основи авіації (авіаційна ознайомлювальна підготовка)	6	—	6
2	Обов’язки та відповідальність бортпровідників. Дії бортпровідників в стандартних ситуаціях	11	1	12
3	Дії бортпровідників в нештатних та аварійних ситуаціях	11	1	12
4	Тип повітряного судна Boeing 737-300/400/500	8	2	10
5	Людський фактор. Підготовка по аспектам можливостей людини	11	1	12
6	Гігієна, авіаційна медицина та надання першої допомоги	9	1	10
7	Система управління безпекою польотів	3	—	3
8	Підготовка по контролю	3	—	3

Продовж. табл. 3.4

1	2	3	4	5
	втомленості			
9	Англійська мова	3	—	3
10	Вихідне тестування	—	—	1
Всього за курс теоретичної підготовки		64	7	72
Практично-тренувальна підготовка (діючий ПС/процедурний тренажер)				
1	Відпрацювання навичок управління механізмами крісла пілотів ПС Boeing 737-300/400/500 та дій при втраті працездатності пілотом	—	0,20	0,20
2	Відпрацювання навичок управління роботою всіх видів виходів ПС Boeing 737-300/400/500 (аварійні виходи у кабіні пілотів включно)	—	0,20	0,20
3	Відпрацювання навичок поведінки бортпроводників ПС в умовах розгерметизації салону. Допомога пасажиром при розгерметизації ПС	—	0,20	0,20
4	Відпрацювання навичок користування стаціонарним та переносним кисневим обладнанням	—	0,10	0,10
5	Відпрацювання навичок користування системою аварійного освітлення	—	0,10	0,10
6	Дії члені екіпажу в умовах аварійної посадки та перерваного зльоту	—	0,10	0,10

Продовж. табл. 3.4

1	2	3	4	5
7	Відпрацювання навичок евакуації пасажирів з борта на сушу	—	0,20	0,20
8	Брифінг	—	0,10	0,10
Всього		—	2	2
Всього за курс		64	9	74

Практично-тренувальна підготовка передбачає відпрацювання певних умінь і навичок, необхідних для ефективного виконання професійних обов'язків, а саме: «Відпрацювання навичок управління механізмами крісла пілотів ПС Boeing 737-300/400/500 та дій при втраті працездатності пілотом», «Відпрацювання навичок управління роботою всіх видів виходів ПС Boeing 737-300/400/500 (аварійні виходи у кабіні пілотів включно)», «Відпрацювання навичок поведінки бортпровідників ПС в умовах розгерметизації салону. Допомога пасажиром при розгерметизації ПС», «Відпрацювання навичок користування стаціонарним та переносним кисневим обладнанням», «Відпрацювання навичок користування системою аварійного освітлення», «Дії членів екіпажу в умовах аварійної посадки та перерваного зльоту», «Відпрацювання навичок евакуації пасажирів з борта на сушу», «Брифінг».

Програма початкової підготовки членів кабіних екіпіжів ПС типу Boeing 737-300/400/500 та 800 навчального центра авіакомпанії «Міжнародні Авіалінії України» розроблена на підставі чинних міжнародних та національних вимог щодо підготовки бортпровідників (Таблиця 3.5).

Програма початкової підготовки членів кабіних екіпажів ПС типу Boeing 737 300/400/500 та 800 з авіаційної безпеки авіакомпанії «Міжнародні Авіалінії України» [1], що розроблена на підставі чинних міжнародних та національних вимог щодо підготовки бортпровідників, як і будь яка інша програма, включає два типи підготовки, зокрема, теоретичний і практичний.

Головна мета підготовки за розробленою програмою сприяє здобуттю певної сукупності загальних базових знань і практичних навичок, необхідних для роботи бортпровідників у звичайних, нештатних й аварійних ситуаціях.

Таблиця 3.5

Програма початкової підготовки членів кабінних екіпажів ПС типу Boeing737 300/400/500 та 800 з авіаційної безпеки авіакомпанії «Міжнародні Авіалінії України»

№ за/п	Найменування дисциплін	Кількість годин	
		Теорія	Всього
Теоретична підготовка			
1	Авіаційні основи (Юридична база. Авіаційна термінологія. Теорія польоту)	8	8
2	Обов’язки та відповідальність бортпровідника ПС	24	24
3	Порядок дій з метою забезпечення безпеки під час аварійних обставин на ПС	8	8
4	Правила виживання після аварійної евакуації з літака на землі/водній поверхні. Групові та індивідуальні дії	3	3
5	Перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом	8	8
6	Людський фактор. Управління ресурсами екіпажу (CRM)	6	6
7	Санітарна гігієна. Авіаційна медицина та перша медична допомога	10	10
8	Аналіз авіаційних інцидентів та аварій	2	2
9	Авіаційна англійська мова	6	6
10	Комплексний іспит	1.30	1.30

Продовж. табл. 3.5

Всього за курс теоретичної підготовки		76.30	76.30
Практична тренажерна підготовка (процедурний тренажер/навчальний клас)			
11	Аварійно-рятувальна підготовка з практичного відпрацювання: - гасіння пожежі; - навички виживання на воді; - перша медична допомога та використання медичних аптечок	—	4
Всього за курс підготовки		—	80.30

Протягом підготовки використовуються такі навчальні засоби, як відео матеріали, слайди, плакати, методична література, нормативні міжнародні та національні документи тощо. Максимальна кількість слухачів у групі – 16 осіб, під час тренажерної підготовки кількість інструкторів у групі становить 2 особи.

Програма підготовки, яка розроблена на базі навчального центру авіакомпанії «Міжнародні Авіалінії України», передбачає проходження комплексного тестування, що охоплює обсяги всіх навчальних дисциплін. Варто зазначити, успішність підготовки майбутніх бортпровідників підтверджується результатом, який перевищує 80% від загальної кількості правильних відповідей.

Програма підготовки членів кабінного екіпажу, за якою здійснюють підготовку майбутніх бортпровідників у відокремленому структурному підрозділі Державного підприємства обслуговування повітряного руху України «Центр авіаційної підготовки та сертифікації», розроблена на підставі основних чинних документів ІКАО, міжнародних і національних вимог щодо професійної підготовки членів кабінного екіпажу ПС ЦА України, а саме: Повітряний кодекс України [25], «Про затвердження Правил видачі свідоцтв авіаційному

персоналу в Україні» (від № 486 від 07.12.1998) [27], Наказ Державіаслужби від 17.08.2005 р. № 601 «Правила сертифікації навчальних закладів з підготовки льотного складу в Україні» [28] тощо.

Основна мета підготовки у відокремленому структурному підрозділі Державного підприємства обслуговування повітряного руху України «Центр авіаційної підготовки та сертифікації» полягає у формуванні в майбутніх бортпровідників ґрунтовних теоретичних знань, умінь і навичок, необхідних для здійснення професійної діяльності в різноманітних стандартних, звичайних, нештатних та аварійних ситуаціях, які виникають на борту літака [41]. Принагідно зазначимо, що програма підготовки членів кабінного екіпажу включає два етапи, зокрема теоретичний і контрольний. Під час теоретичного етапу здійснюється теоретична підготовка майбутніх бортпровідників, контрольного – слухачі складають комплексний комп'ютерний екзамен, за результатами якого отримують допуск до здійснення професійної діяльності (Таблиця 3.6).

Проходження теоретичного етапу передбачає опанування наступних навчальних дисциплін, а саме: «Основи авіації», «Система управління безпекою польотів», «Загальні функції, обов'язки та відповідальність членів кабінного екіпажу», «Загальний порядок дій з метою забезпечення безпеки польотів та пасажирів у звичайних, нештатних та аварійних ситуацій», «Людський фактор», «Контроль втомленості», «Охорона здоров'я, санітарія, авіаційна медицина та надання першої допомоги» та «Англійська мова».

Згідно з вимогами програми підготовки членів кабінного екіпажу «Центру авіаційної підготовки та сертифікації», до її проходження зараховуються слухачі, які отримали середню освіту, є власниками чинного медичного сертифікату, що відповідає третьому стандарту здоров'я, і яким вже виповнилося 18 років. Для забезпечення необхідного надзору та контролю під час проведення аудиторних занять кількість слухачів у групі не може перевищувати більше 20 осіб, а під час проведення комп'ютерного навчання –

30 осіб. Після проходження теоретичної підготовки слухачі складають комплексний комп'ютерний екзамен з навчальних дисциплін, які складають програму. Задля отримання допуску до здійснення професійної діяльності під час складання комплексного комп'ютерного екзамену майбутні бортпровідники мають набрати не менше 75% правильних відповідей.

Таблиця 3.6

Програма початкової підготовки членів кабінного екіпажу ПС цивільної авіації України

№ за/п	Найменування дисциплін	Кількість годин	
		Теорія	Всього
Теоретична підготовка			
1	Основи авіації	6	6
2	Система управління безпекою польотів	4	4
3	Загальні функції, обов’язки та відповідальність членів кабінного екіпажу	10	10
4	Загальний порядок дій з метою забезпечення безпеки польотів та пасажирів у звичайних, нештатних та аварійних ситуацій	12	12
5	Людський фактор	6	6
6	Контроль втомленості	4	4
7	Охорона здоров’я, санітарія, авіаційна медицина та надання першої допомоги	12	12
8	Англійська мова (По заявці замовника – 90 год)	18	18
10	Комплексний комп’ютерний іспит	2	2
Всього за курс підготовки		74	74

За незадовільного проходження тестування майбутнім бортпровідникам надається повторна спроба перездачі після самопідготовки по встановленому

обсягу програми підготовки. Після завершення підготовки, передбаченої цією програмою, майбутні бортпровідники отримають сертифікат затвердженого зразка.

Отже, ґрунтовний аналіз програм підготовки членів кабінних екіпажів в авіаційних навчальних центрах авіакомпаній «УРГА» [2], «ХОРС» [3], «Міжнародні Авіалінії України» [1] та відокремленому структурному підрозділі Державного підприємства обслуговування повітряного руху України «Центр авіаційної підготовки та сертифікації» [41] дає змогу констатувати факт наявності певних відмінностей у кількості навчальних дисциплін і годин, відведених на формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності. Так, теоретична підготовка майбутніх бортпровідників в авіаційному навчальному центрі авіакомпанії «УРГА» складає 116 годин, авіаційному навчальному центрі авіакомпанії «ХОРС» – 72 години, авіаційному навчальному центрі авіакомпанії «Міжнародні Авіалінії України» – 76 годин 30 хвилин, «Центр авіаційної підготовки та сертифікації» – 74 години. Програми підготовки всіх авіаційних навчальних центрів включають навчальну дисципліну «Англійська мова», проте кількість годин не є достатньою для її вдосконалення. Так, у програмі підготовки членів кабінних екіпажів в авіаційному навчальному центрі авіакомпанії «УРГА» на вивчення англійської мови відводиться 20 годин, «Центрі авіаційної підготовки та сертифікації» – 18 годин, авіаційному навчальному центрі авіакомпанії «ХОРС» – 3 години та авіаційному навчальному центрі авіакомпанії «МАУ» – 6 годин. Варто зазначити, що, окрім обов'язкових навчальних дисциплін, кожна програма підготовки включає додаткові дисципліни, зміст і тривалість яких визначає кожний авіаційний навчальний центр окремо. У програмі підготовки майбутніх бортпровідників в авіаційному навчальному центрі авіакомпанії «ХОРС» такими додатковими дисциплінами є «Система управління безпекою польотів» та «Підготовка по контролю втомленості», авіаційному навчальному центрі авіакомпанії «УРГА» – «Основи авіаційної безпеки», авіаційному

навчальному центрі авіакомпанії «Міжнародні Авіалінії України» – «Правила виживання після аварійної евакуації з літака на землі/водній поверхні, групові та індивідуальні дії» та «Аналіз авіаційних інцидентів та аварій», «Центрі авіаційної підготовки та сертифікації» – «Контроль втомленості».

Крім того, суттєво вирізняється практична підготовка майбутніх бортпровідників, під час якої мають бути сформовані професійні навички, пов'язані із забезпеченням безпеки польоту на певному типі ПС; навички виживання на воді; навички гасіння пожежі на борту ПС; навички, пов'язані з евакуацією пасажирів за виникнення аварійної ситуації; навички користування аварійно-рятувальним обладнанням, яке знаходиться на борту повітряного судна (рятувальні жилети, надувні плоти, аварійні трапи, основні та аварійні виходи, переносні вогнегасники, кисневе обладнання); навички надання першої медичної допомоги на борту повітряного судна тощо.

Перейдемо до розгляду змісту обов'язкових навчальних дисциплін, спрямованих на засвоєння знань, умінь і навичок, необхідних для успішного формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності в зазначених авіаційних навчальних центрах. Так, головна мета вивчення навчальної дисципліни «Основи авіації» полягає у формуванні певної системи теоретичних знань із національних і міжнародних авіаційних нормативів, нормативної бази авіакомпаній, авіаційної термінології, теорії польоту та фізіологічних аспектів польоту тощо.

Під час вивчення навчальної дисципліни «Обов'язки та відповідальність бортпровідників ПС» у слухачів авіаційних навчальних центрів мають бути сформовані знання, уміння й навички, що стосуються тривалості кваліфікації та придатності до виконання обов'язків члена бригади бортпровідників згідно з обмеженнями часу польоту й обов'язками й іншими вимогами; авіаційних правил щодо поведінки бригади бортпровідників; відповідної авіаційної термінології, розподілу пасажирів на борту ПС; важливості стерильності кабіни пілотів; перевірки бригади бортпровідників перед польотом і надання

необхідної інформації щодо забезпечення безпеки згідно їхніх установлених обов'язків; важливості певних заходів та обов'язків безпеки й необхідності швидко й ефективно реагувати на аварійні ситуації; ефективності спілкування між бригадою бортпроводників і членами екіпажу, включаючи техніку, загальну мову та термінологію; правила поведінки з пасажирями; виявлення пасажирів, які вже або майже перебувають у стані сп'яніння або знаходяться під впливом наркотичних засобів, або занадто збуджені; методи, що використовуються для мотивації пасажирів, і контроль натовпу, необхідний для прискорення евакуації літака; правила, що стосуються безпечного зберігання багажу (включаючи місце в салоні) і ризику виникнення безладу серед присутніх в салоні або в іншому випадку захаращення або пошкодження рятувального обладнання або виходів з літака; важливість правильного розміщення місць згідно з масою та центруванням літака тощо.

У процесі професійної підготовки майбутні бортпроводники мають здобути системні знання, уміння й навички щодо координації екіпажу під час аварійної ситуації на ПС, зокрема пожежі й польоті, значної повітряної турбулентності, розгерметизації ПС з раптовою декомпресією й одяганням портативного кисневого обладнання кожним членом бригади бортпроводників. Це відбувається під час вивчення такої навчальної дисципліни, як «Порядок дій з метою забезпечення безпеки та під час аварійних обставин на ПС».

Навчальна дисципліна «Перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом» сприяє формуванню в майбутніх бортпроводників знань, умінь і навичок щодо перевезення небезпечних вантажів, загальних принципів транспортування; транспортування заборонених предметів; маркування; небезпечних вантажів, які дозволені до перевезення пасажирями та членами екіпажу; аварійних процедур, пов'язаних із перевезенням небезпечних вантажів.

Така навчальна дисципліна, як «Людський фактор» передбачає формування системи знань, що стосується оптимізації роботи бортпроводників

в салоні; управління стресом; розподілу робочого навантаження; ефективного зв'язку й координації дій між усіма членами екіпажу, включаючи й льотний екіпаж, прийняття рішення й делегування; особистих і командних обов'язків, визначення й управління поведінкою пасажирів; культури безпеки авіакомпанії, ефективного зв'язку й координування роботи з іншим експлуатаційним персоналом і наземними службами; порядку повідомлення про аварійні ситуації й аварії в салоні літака тощо.

Головною метою вивчення навчальної дисципліни «Гігієна, авіаційна медицина та надання першої допомоги» є формування в майбутніх бортпровідників системи теоретичних знань з основних ознак людської життєдіяльності й смерті; типових медичних інцидентів на борту ПС; практичних вправ з штучного дихання, серцево-легеневої реанімації; використання аптечки першої допомоги та кисневого устаткування; ефекту лікарських засобів і токсичних речовин тощо.

Таким чином, проведений аналіз змісту обов'язкових навчальних дисциплін дає змогу дійти наступних висновків, а саме: незважаючи на узгодження змісту зазначених навчальних дисциплін, які входять до складу розроблених програм, з вимогами до професійної підготовки майбутніх бортпровідників Міністерства інфраструктури України та Державної авіаційної служби України відповідно до «Повітряного кодексу України», потребами майбутніх бортпровідників і вимогами сучасного ринку праці, час відведений на їх вивчення не є достатнім для досконалого засвоєння знань, умінь і навичок. Беручи до уваги наявний практичний досвід підготовки та перепідготовки майбутніх бортпровідників у зазначених авіаційних центрах, зазначимо, що процес підготовки майбутніх бортпровідників здебільшого вирізняється застосуванням традиційних форм, методів і засобів навчання під час викладання навчальних дисциплін, які спрямовані скоріше на механічне запам'ятовування необхідної інформації, а не на формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності. Це також можна

пояснити недостатньою кількістю годин, відведених на професійну підготовку майбутніх бортпровідників, режимом економії коштів, відсутністю належних умов та інколи й відсутністю бажання інструкторів, які здійснюють підготовку слухачів в авіаційних навчальних центрах, вдосконалювати власний педагогічний потенціал.

Крім того, порівняльний аналіз програм початкової підготовки майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах авіакомпаній «УРГА», авіакомпанії «ХОРС», «МАУ» та відокремленому структурному підрозділі Державного підприємства обслуговування повітряного руху України «Центр авіаційної підготовки та сертифікації» також дає змогу стверджувати про наявність суттєвої різниці в тривалості практичної підготовки та, на наш погляд, недостатньої кількості годин на відпрацювання вмінь і навичок, необхідних для здійснення професійної діяльності в звичайних, нештатних й аварійних ситуаціях (Додаток Ж).

Однією із найвідоміших компаній в Європі є латвійська авіаційна компанія «AirBaltic», яка здійснює пасажирські й вантажні перевезення в різні країни світу. Флот авіакомпанії налічує 35 літаків, серед яких є чотирнадцять літаків Airbus A220, шість літаків Boeing 737-300, 3 літака Boeing 737-500 та дванадцять літаків Bombardier Q40. До складу авіакомпанії входить навчальний центр, який здійснює підготовку майбутніх бортпровідників. Відповідно до Стандартів Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO Doc 7192, Part E-1), програма первинної підготовки майбутніх бортпровідників включає практико-орієнтовані й імітаційні заняття з пожежної безпеки та евакуації пасажирів. Згідно з вимогами навчального авіаційного центру «AirBaltic», яка триває 9-14 днів (72 години), слухачем програми первинної підготовки може стати особа, якій вже виповнилося 18 років, яка вільно володіє англійською мовою, має відмінне здоров'я й уміє плавати. Програма підготовки включає такі дисципліни, як «Основи авіації», «Авіаційна безпека», «Загальні функції, обов'язки та відповідальність членів кабінного екіпажу», «Перевезення

небезпечних вантажів», «Управління ресурсами екіпажу та людський фактор», «Охорона здоров'я, санітарія, авіаційна медицина та надання першої допомоги», «Правила виживання після аварійної евакуації з літака на землі/водній поверхні виживання», «Пожежна безпека», «Правила обслуговування пасажирів», «Основні правила спілкування», «Тест».

Теоретичний аналіз праць українських і зарубіжних науковців, власні спостереження й досвід дає нам змогу стверджувати, що зміст фахової підготовки майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах в умовах стрімкого збільшення кількості перевезень пасажирів авіаційним транспортом має орієнтуватися на розвиток певної сукупності знань, умінь і навичок, які можуть забезпечувати високий рівень мотивації професійної діяльності в авіаційній галузі, розвиток організаторських і комунікативних здібностей, стресостійкості, здатності цінувати власне життя й життя інших людей, здатності до міжкультурної комунікації, емпатії та рефлексії, вирішувати конфліктні ситуації, критично мислити тощо. Тобто, що ефективність процесу адаптації слухачів авіаційних навчальних центрів до вимог сучасного ринку праці значною мірою залежить від якості отриманої ними первинної підготовки, під час якої відбувається їхній усебічний розвиток і набуття професійно значущих якостей, необхідних для успішного виконання професійних обов'язків на землі й на борту повітряного судна. Натомість сучасна підготовка майбутніх бортпровідників в Україні, якій притаманна традиційна модель навчання, не в змозі у повній мірі задовольнити зростаючий попит українського суспільства на високопрофесійних членів кабінного екіпажу, готових до здійснення професійних обов'язків, що, у свою чергу, позначається на якості надання послуг авіаційними компаніями. На сьогодні існуюча традиційна система навчання готує майбутніх бортпровідників без урахування накопиченого досвіду професійної підготовки майбутніх фахівців різних спеціальностей, застосування інноваційних форм, методів і засобів навчання.

Отже, проведений аналіз професійної підготовки майбутніх бортпровідників як психолого-педагогічної проблеми засвідчує актуальність і необхідність вивчення проблеми формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності в авіаційних навчальних центрах, що в умовах стрімкого збільшення кількості перевезень пасажирів авіаційним транспортом зумовлено наявними суперечностями.

3.3. Упровадження технології формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності

Дослідження проблеми формування готовності майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах до професійної діяльності проводилось протягом 2015-2019 років й охоплювало низку етапів науково-педагогічного пошуку.

На *першому етапі* (2015-2016 рр.) визначено об'єкт, предмет, мету й завдання дослідження; проаналізовано професійну діяльність бортпровідників, сучасний стан професійної підготовки майбутніх бортпровідників в Україні; вивчено науково-методичну літературу з теми дослідження; обґрунтовано науковий апарат дослідження; визначено експериментальну базу дослідження та проведено пілотне дослідження.

На *другому етапі* (2016-2017 рр.) обґрунтовано й розроблено технологію формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності; визначено методику діагностування вияву рівня сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності; проведено констатувальний етап експерименту, розроблено експериментальну програму для проведення формувального етапу.

На *третьому етапі* (2017-2019 рр.) практично реалізовано зміст технології формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності, експериментально перевірено доцільність її упровадження у підготовку майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах,

апробовано визначені методики діагностування рівня сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності; проаналізовано, узагальнено й статистично опрацьовано результати, здобуті наприкінці проведення формувального етапу експерименту, сформульовано висновки, оформлено текст дисертаційної праці.

До початку педагогічного експерименту нами було здійснено пілотне дослідження, яке розпочалося з аналізу освітнього процесу авіаційних навчальних центрів, спостереження за навчальною діяльністю майбутніх бортпровідників, проведення опитувань, анкетувань та співбесід. Експериментальною базою обрано навчальний центр міжнародної акціонерної авіаційної компанії «УРГА», навчальний центр ЦТПП «Градiєнт»; навчальний центр авіакомпанії «ХОРС», навчальний центр авіакомпанії «Міжнародні Авіалінії України», навчальний центр авіаційної льотної академії «АФА», навчальний центр відокремленого структурного підрозділу Державного підприємства обслуговування повітряного руху України «Центр авіаційної підготовки та сертифікації». Експериментальною роботою на різних етапах дослідження було охоплено шість навчальних центрів. Загальна кількість респондентів, залучених на пілотному етапі експериментальної роботи – 457 особи (статистична сукупність), серед яких 349 слухачів авіаційних навчальних центрів, 108 працівників міжнародних авіакомпаній, зокрема, членів кабінних і льотних екіпажів, технічного персоналу.

Після проведення пілотного дослідження було розроблено й упроваджено в освітній процес навчального центра авіакомпанії «ХОРС» «Програму початкової підготовки на отримання свідоцтва бортового провідника повітряного судна»; в освітній процес навчального центру відокремленого структурного підрозділу Державного підприємства обслуговування повітряного руху України «Центр авіаційної підготовки та сертифікації» – «Курс початкової підготовки членів кабінного екіпажу-інструкторів категорії LI/TRI повітряних суден», «Курс періодичної підготовки (підвищення кваліфікації) членів

кабінного екіпажу повітряних суден», «Програму початкової підготовки членів кабінного екіпажу повітряних суден цивільної авіації України», «Програму періодичної підготовки членів кабінного екіпажу повітряного судна (АН-148 та його модифікації)», «Курс перепідготовки членів кабінного екіпажу повітряного судна (АН-148 та його модифікації)», «Курс періодичної підготовки членів кабінного екіпажу-інструкторів категорії LI/TRI повітряних суден» (Додаток 3).

Задля перевірки правильності гіпотези дослідження, ефективності застосування розробленої технології формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності та створення виявлених педагогічних умов розпочато констатувальний етап експерименту (2016 р.). Задля проведення констатувального етапу експерименту із статистичної сукупності респондентів (457 особи) було обрано генеральну сукупність, що складалася із слухачів авіаційних навчальних центрів, серед яких 78 особи (експериментальна група) та 80 осіб (контрольна група). Експериментальною базою для проведення формувального етапу експерименту було обрано навчальний центр міжнародної акціонерної авіаційної компанії «УРГА», навчальний центр ЦТПП «Градiєнт»; авіаційний сертифікаційно-тренувальний центр «СКАЙ», навчальний центр авіаційної льотної академії «АФА».

Основна мета констатувального етапу експерименту полягала у виявленні висхідного рівня сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності за мотиваційно-діяльнісним, когнітивно-діяльнісним і процесуально-діяльнісним критеріями. Відповідно до сформульованої мети було визначено наступні завдання:

1. Відбір сукупності діагностувальних методик, спрямованих на з'ясування рівня сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності за визначеними критеріями.

2. Застосування відібраної сукупності діагностувальних методик для з'ясування наявного рівня вияву готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності.

3. Аналіз отриманого емпіричного матеріалу задля доведення коректності групування кількісного складу експериментальної та контрольної груп за підсумками констатувального етапу.

Завданням формувального етапу експерименту стала перевірка ефективності авторської технології формування готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності, розроблення та упровадження якої в освітній процес визначених авіаційних навчальних центрів, було спрямовано на усунення визначених у дослідженні суперечностей. Серед основних завдань застосування технології формування готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності виокремлюємо відбір навчальних дисципліни для викладання майбутнім бортпроводникам в експериментальній і контрольній групах, створення імітаційно-ситуаційного середовища професійної підготовки, викладання відібраних навчальних дисциплін в експериментальній групі за допомогою визначених у процесі теоретичного аналізу наукової літератури форм, методів і засобів навчання та контрольній групі за допомогою традиційних форм, методів і засобів навчання, аналіз й узагальнення результатів педагогічного експерименту щодо формування готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності. Мета дослідної роботи на формувальному етапі полягала у створенні в освітньому процесі авіаційних навчальних центрів сукупності педагогічних умов, необхідних для підвищення рівня сформованості готовності майбутніх бортпроводників. Задля перевірки ефективності розробленої технології було відібрано навчальні дисципліни: «Основи авіації», «Обов'язки та відповідальність бортпроводника ПС», «Загальні функції, обов'язки та відповідальність членів кабінного екіпажу», «Загальний порядок дій з метою забезпечення безпеки польотів та пасажирів у

звичайних, нештатних та аварійних ситуаціях», «Система управління безпекою польотів».

Формування визначених складників готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності, зокрема, ціннісних орієнтацій; мотивації до здійснення професійної діяльності в авіаційній галузі; міжнаціональної толерантності; сукупності знань, умінь і навичок, спрямованої на забезпечення безпеки пасажирів на землі та на борту повітряного судна; комунікативних й організаторських здібностей; стресостійкості; здатності до рефлексії; емпатії; мислити критично та вирішувати конфліктні ситуації в експериментальній групі передбачало застосування традиційних й інноваційних форм, методів і засобів навчання під час вивчення дисциплін «Основи авіації», «Загальні функції, обов'язки та відповідальність членів кабінного екіпажу», «Загальний порядок дій з метою забезпечення безпеки польотів та пасажирів у звичайних, нештатних та аварійних ситуаціях», «Система управління безпекою польотів».

До основних методів формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності відносимо навчальні тренінги, мозковий штурм, метод проєктів, проблемне навчання, ситуаційне навчання, ділові, рольові й імітаційно-ситуаційні ігри, метод дискусії, тестовий контроль, взаємонавчання, взаємоконтроль.

Так, будучи одним із найефективніших методів професійної підготовки фахівців різних спеціальностей, навчальний тренінг уможливорює застосування штучно створених ситуаційних завдань, розв'язання яких сприяє набуттю певного професійного досвіду, усвідомленню себе як суб'єкта професійної діяльності, розвитку професійно значущих умінь і навичок. У підготовці майбутніх бортпровідників під час вивчення дисциплін «Обов'язки та відповідальність бортпровідника ПС», «Людський фактор. Управління ресурсами екіпажу» та «Загальні функції, обов'язки та відповідальність членів кабінного екіпажу» застосовувалися навчальні тренінги, спрямовані на

формування й розвиток навичок роботи в команді, здатності до рефлексії, створення сприятливих умов для самопізнання, розвитку навичок планування та досягнення професійних цілей тощо.

Серед навчальних тренінгів, спрямованих на розвиток навичок роботи в команді, створення сприятливих умов для самопізнання, розвитку здатності до рефлексії та створення позитивної атмосфери в групі виокремлюємо навчальний тренінг «... але ти» (варіант 1, варіант 2) та навчальний тренінг «Самореклама» (Приклади 3.1-3.3).

Приклад 3.1

Навчальний тренінг «...але ти» (варіант 1)

Мета застосування тренінгу «...але ти»: розвиток навичок роботи в команді, самопізнання, здатності до рефлексії та створення позитивної атмосфери в групі.

Кількість учасників: міні-групи (4-5 осіб).

Інструкція учасникам тренінгу:

1. Всі учасники поділяються на міні-групи.
2. Кожний учасник міні-групи отримує чистий аркуш паперу, який має підписати й на якому має написати про один із своїх недоліків або негативну якість (звичку). Час на виконання цього завдання – 5 хвилин.
3. Після виконання завдання учасники обмінюються аркушами паперу з інформацією. Біля недоліку (негативної якості або звички) кожен учасник міні-групи має написати «... але ти» і написати позитивну інформацію про цю людину (позитивну якість тощо). Час на виконання цього завдання – 10-15 хвилин.
4. Після виконання завдання учасники отримують власні аркуші паперу з інформацією про себе. Учасники обговорюють результати, які вони отримали, і діляться враженнями. Час, відведений на обговорення – 10-15 хвилин.

Підсумки: Підводячи підсумки, учасники міні-групи обговорюють наступні питання:

1. Що нового я дізнався/дізналась про себе?
2. Що нового я дізнався/дізналась про інших учасників?
3. Чи хотів би я змінити щось у собі? Якщо відповідь позитивна, яким чином я це буду робити?

Приклад 3.2

Навчальний тренінг «...але ти» (варіант 2)

Мета застосування тренінгу «...але ти»: розвиток навичок роботи в команді, самопізнання, здатності до рефлексії та створення позитивної атмосфери в групі.

Кількість учасників: міні групи (4-5 осіб).

Інструкція учасникам тренінгу:

1. Всі учасники поділяються на міні-групи.
2. Кожний учасник міні-групи отримує чистий аркуш паперу, який має підписати й на якому має перерахувати і професійні навички або вміння, яких, на його/її думку, йому/їй бракує, і можуть завадити забезпеченню безпеки пасажирів у звичайних, нештатних й аварійних ситуаціях. Час на виконання цього завдання – 5 хвилин.
3. Після виконання завдання учасники обмінюються аркушами паперу з інформацією. Поряд із перерахованими навичками або вміннями кожний учасник міні-групи має написати «... але ти» й написати про ті навички й уміння, які, на його/її думку, сприяють успішному виконанню професійних обов'язків. Час на виконання цього завдання – 10-15 хвилин.
4. Після виконання завдання учасники отримують власні аркуші паперу з інформацією про себе. Учасники обговорюють результати, які вони отримали, і діляться враженнями. Час, відведений на обговорення – 10-15 хвилин.

Підсумки: Підводячи підсумки, учасники міні-групи обговорюють наступні питання:

1. Що нового я дізнався/дізналась про себе?
2. Що нового я дізнався/дізналась про інших учасників?
3. Що я маю зробити задля розвитку професійних умінь і навичок, яких мені бракує й які необхідні для забезпечення безпеки пасажирів у звичайних, нештатних й аварійних ситуаціях?

Приклад 3.3

Навчальний тренінг «Самореклама»

Мета: створення умов для самопізнання, розвиток здатності до рефлексії.

Кількість учасників: індивідуальна робота.

Інструкція учасникам тренінгу: Учасники тренінгу отримують завдання написати лист майбутньому роботодавцю (директору авіаліній), у якому вони мають написати про свої здібності, позитивні якості, рівень здобутих знань, умінь і навичок у процесі підготовки в авіаційному навчальному центрі, необхідних для здійснення професійної діяльності в цій компанії. Кожен учасник має підписати лист. Час на виконання завдання – 25-30 хвилин. Після виконання завдання викладач збирає всі написані листи й читає їх, не називаючи автора. Учасники обговорюють інформацію та намагаються вгадати автора.

Підсумки: Підводячи підсумки, учасники групи обговорюють наступні питання:

1. Що нового я дізнався/дізналась про себе?
2. Що нового я дізнався/дізналась про інших учасників?
3. Що мені потрібно зробити для професійного саморозвитку й самовдосконалення?

У підготовці майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах під час вивчення дисципліни «Людський фактор. Управління ресурсами екіпажу» застосовувалися навчальні тренінги, спрямовані на розвиток навичок планування та досягнення професійних цілей, розвиток здатності до рефлексії. Типовим прикладом навчального тренінгу, спрямованого на розвиток зазначених якостей, є навчальний тренінг «Досягнення мети» (Приклад 3.4).

Приклад 3.4

Навчальний тренінг «Досягнення мети»

Мета: розвиток навичок планування, формулювання мети та її досягнення, розвиток здатності до рефлексії.

Кількість учасників: індивідуальна робота.

Інструкція учасникам тренінгу: Учасники тренінгу отримують завдання сформулювати конкретну мету, пов'язану із майбутньою професійною діяльністю або з підготовкою в авіаційному навчальному центрі.

Підсумки: Підводячи підсумки, учасники групи обговорюють наступні питання:

1. Чи вмію я правильно формулювати мету?
2. Чи вмію я правильно планувати дії щодо досягнення сформульованої мети?
3. Чи адекватно я оцінюю власні здібності та рівень здобутих знань, умінь і навичок, необхідних для досягнення мети?

Кожен учасник отримує запропонований бланк, який має заповнити:

№ з/п	Завдання	Способи його виконання
1	Мета	
2	Термін виконання	
3	Способи досягнення	
4	Хто може допомогти досягнути запланованої мети	

	(конкретна людина, компанія тощо)	
5	Перепони на шляху досягнення мети та способи їх подолання	

Під час вивчення дисципліни «Загальні функції, обов'язки та відповідальність членів кабінного екіпажу» застосовувалися навчальні тренінги, спрямовані на професійне самовизначення, виявлення власної системи цінностей, розуміння усвідомленого вибору професії, а саме: «Моя майбутня професія – мій свідомий вибір», «Мотиви вибору професії бортпровідника», «Ідеальний бортпровідник» (Приклади 3.5-3.7).

Приклад 3.5

Навчальний тренінг «Моя майбутня професія – мій свідомий вибір»

Мета: розуміння усвідомленого вибору професії.

Кількість учасників: групи (7-10 осіб), міні-групи (3-5 осіб).

Інструкція учасникам тренінгу: Учасники тренінгу отримують завдання написати про те, що вплинуло на їхній вибір майбутньої професії, пов'язаної з авіаційною галуззю. Час на виконання завдання – 5-10 хвилин. Після виконання завдання, учасники діляться із думками про свій свідомий вибір з іншими учасниками. Час на виконання завдання – 15-20 хвилин.

Підсумки: Підводячи підсумки, учасники групи обговорюють наступні питання:

1. Наскільки вибір майбутньої професії був свідомим?
2. Якби у вас була можливість, чи обрали би ви іншу професію?

Приклад 3.6

Навчальний тренінг «Мотиви вибору професії бортпровідника»

Мета: розуміння мотивів вибору професії бортпровідника.

Кількість учасників: індивідуальна або групова робота.

Інструкція учасникам тренінгу: Кожен учасник тренінгу отримує бланк зі списком мотивів вибору професії бортпровідника. Учасникам необхідно обрати найбільш значущі для них мотиви вибору майбутньої професії (Бланк «Мотиви вибору професії бортпровідника»).

Бланк «Мотиви вибору професії бортпровідника»

№ з/п	Мотиви вибору професії бортпровідника
1	Можливість спілкуватися з різними людьми
2	Можливість подорожувати в різні країни
3	Знайомства з людьми із різних країн
4	Можливість отримувати високу заробітну плату
5	Можливість допомагати різним людям
6	Можливість дізнаватися багато нового
7	Можливість максимально повно використовувати власний потенціал
8	Можливість приносити користь людям

Приклад 3.7

Навчальний тренінг «Ідеальний бортпровідник»

Мета: розуміння мотивів вибору професії бортпровідника, усвідомленого вибору професії, розвиток здатності до рефлексії, формування навичок ефективної взаємодії.

Кількість учасників: групова робота.

Інструкція учасникам тренінгу: Учасники навчального тренінгу поділяються на дві групи. Перша група отримує завдання описати успішного бортпровідника, друга група – неуспішного бортпровідника. Час на виконання завдання – 5-10 хвилин. Після виконання завдання групи діляться своїми думками про те, що сприяє або заважає професійному зростанню бортпровідників. Час на виконання завдання – 15-20 хвилин.

Підсумки: Підводячи підсумки, учасники групи обговорюють наступні питання:

1. Що вам необхідно зробити задля досягнення успіху у вашій майбутній роботі?
2. Які якості необхідні бортпровідникам задля того, щоб досягти успіху у професії?
3. Що може вам завадити бути успішним у вашій майбутній роботі?

Задля формування здатності до критичного мислення, зокрема, «Основи авіації», «Обов'язки та відповідальність бортпровідника ПС», «Загальні функції, обов'язки та відповідальність членів кабінного екіпажу», «Загальний порядок дій з метою забезпечення безпеки польотів та пасажирів у звичайних, нештатних та аварійних ситуаціях», «Система управління безпекою польотів» застосовано метод мозкового штурма, прийоми: «Короткі та Розгорнуті відповіді», «ІНСЕРТ», «Унікальне – Загальне», «Знаю. Не знаю. Цікаво» тощо.

Розглянемо приклади методів і прийомів формування здатності майбутніх бортпровідників до критичного мислення, застосованих на практичних заняттях з таких дисциплін як «Основи авіації», «Обов'язки та відповідальність бортпровідника ПС», «Загальні функції, обов'язки та відповідальність членів кабінного екіпажу», «Загальний порядок дій з метою забезпечення безпеки польотів та пасажирів у звичайних, нештатних та аварійних ситуаціях», «Система управління безпекою польотів» (Приклади 3.8-3.13).

Приклад 3.8

Мозковий штурм «Бортпровідник»

Мета: розвиток здатності до рефлексії, формування навичок ефективної взаємодії, розвиток навичок роботи в команді, комунікативних й організаторських здібностей тощо.

Кількість учасників: групова робота(міні-групи).

Інструкція учасникам: Учасники поділяються на групи й отримують бланки зі словом «бортпровідник». У групах або міні-групах учасники мають записати всі слова, які в них асоціюються з професією бортпровідника й які починаються на літери, що складають це слово (професійні й особистісні якості, обов'язки, інтереси, мотиви тощо).

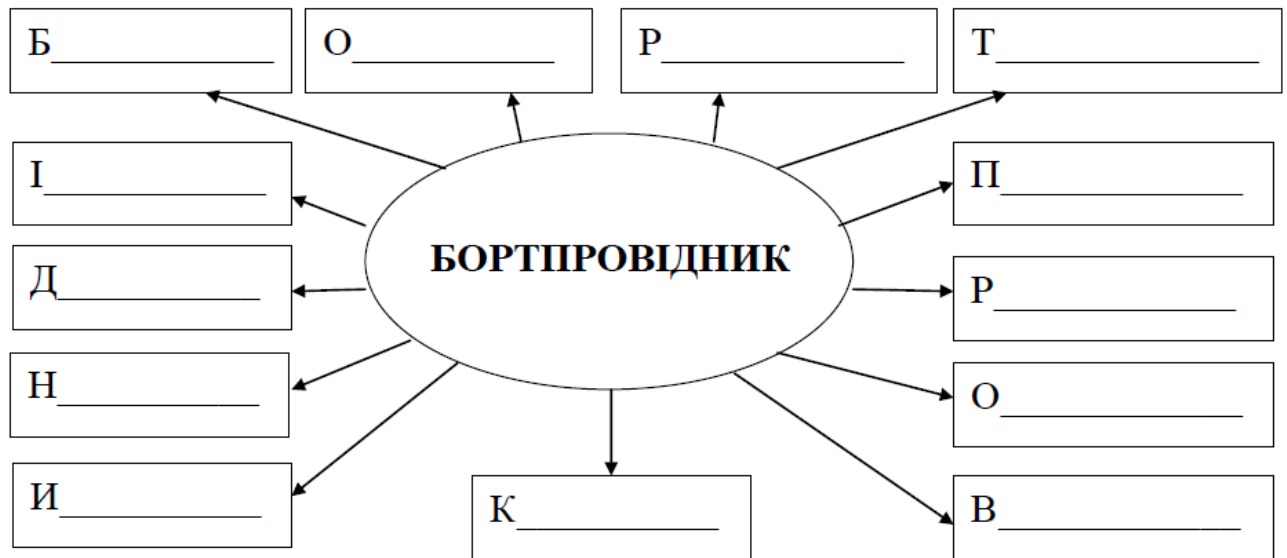


Рис. 3.1. Зразок бланка для застосування методу мозкового штурма «Бортпровідник»

Приклад 3.9

Мозковий штурм «Безпека пасажирів»

Мета: розвиток здатності до рефлексії, формування навичок ефективної взаємодії, розвиток навичок роботи в команді, комунікативних й організаторських здібностей тощо, розвиток умінь і навичок забезпечення безпеки пасажирів тощо.

Кількість учасників: групова робота(міні-групи).

Інструкція учасникам: Учасники поділяються на групи й отримують бланки зі словосполученням «безпека пасажирів». У групах або міні-групах учасники мають записати все, що, на їхню думку, сприяє забезпеченню безпеки пасажирів на борту повітряного судна.

Рис. 3.2. Зразок бланка для застосування методу мозкового штурма «Безпека пасажирів»

Приклад 3.10

Прийом «Короткі та Розгорнуті відповіді»

Мета: розвиток навичок систематизації й аналізу отриманої інформації, уміння відстоювати власну точку зору, умінь і навичок професійної рефлексії, закріплення теоретичних знань з визначеної навчальної дисципліни.

Кількість учасників: парна або групова робота.

Інструкція учасникам: Учасники поділяються на пари або міні-групи й отримують завдання відповісти на запропоновані питання. Час на виконання завдання – 10 хвилин. Після виконання завдання, групи діляться своїми думками про те, наскільки добре вони знали теоретичний матеріал і наскільки швидко могли відповісти на питання. Час на виконання завдання – 15 хвилин.

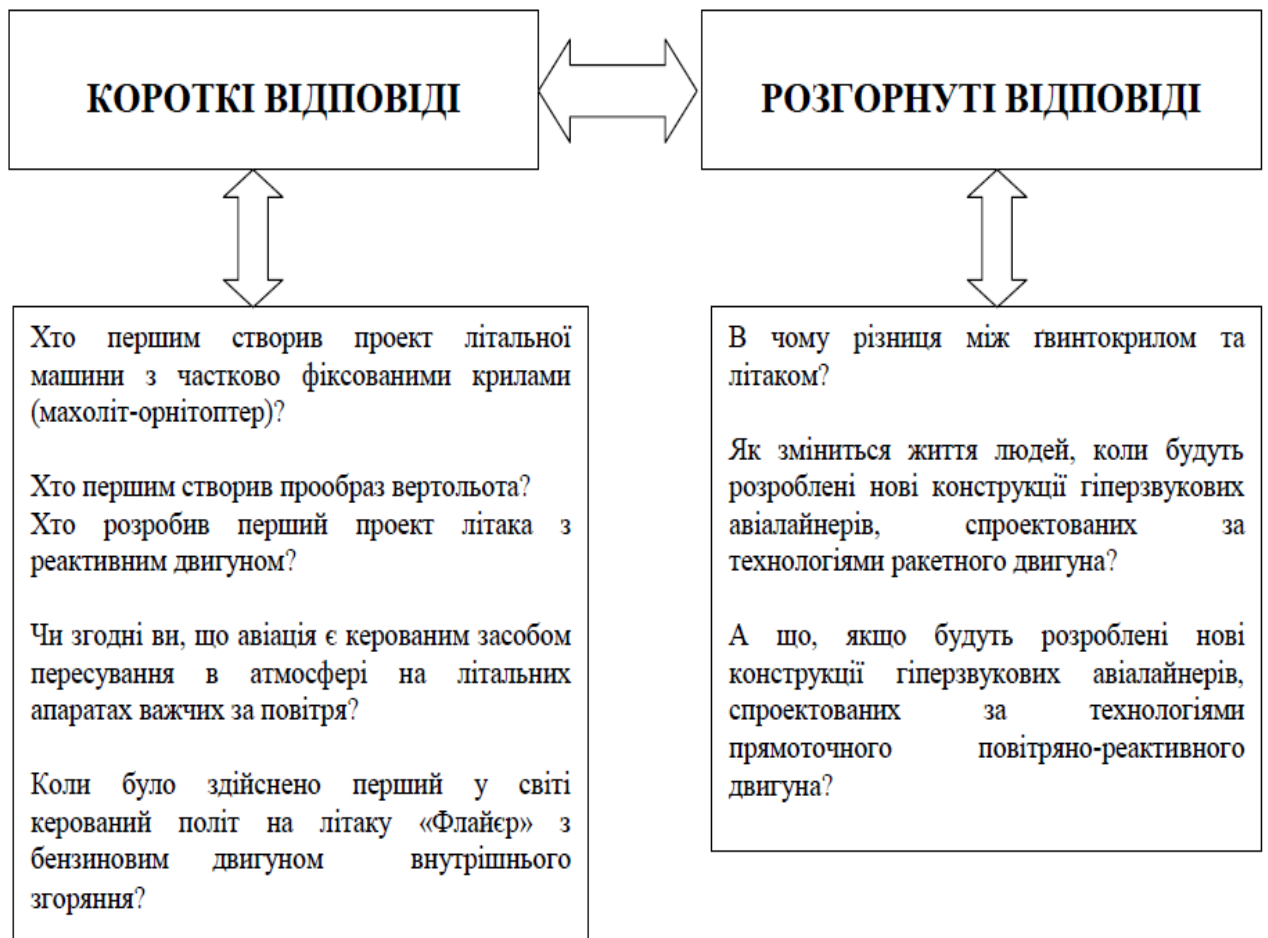


Рис. 3.3. Зразок бланка з питаннями для застосування прийому «Короткі та Розгорнуті відповіді»

Приклад 3.11

Прийом «ІНСЕРТ»

Мета: розвиток навичок систематизації й аналізу отриманої інформації, закріплення теоретичних знань з визначеної навчальної дисципліни.

Кількість учасників: індивідуальна та колективна робота.

Інструкція учасникам: Учасники отримують роздатковий матеріал з текстами для закріплення здобутих теоретичних знань. У процесі читання текст має бути промаркованим спеціальними позначками. Час на виконання завдання – 10 хвилин. Після виконання завдання учасники діляться своїми думками про те,

наскільки добре вони знали теоретичний матеріал. Час на виконання завдання – 20 хвилин.

Позначки

- ! нова інформація
- мав/мала іншу думку
- ? не зрозумів/зрозуміла
- + добре відома інформація

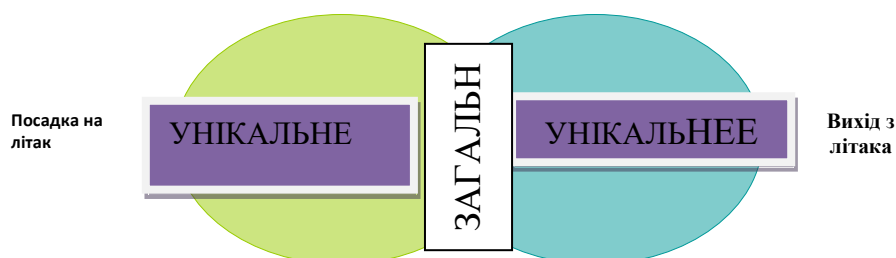
Приклад 3.12

Прийом «Загальне – Унікальне»

Мета: формування уміння виокремлювати спільні та специфічні якості у двох або більше досліджуваних явищ, предметів, ситуацій тощо.

Кількість учасників: індивідуальна та колективна робота.

Інструкція учасникам: Учасники отримують завдання знайти загальні та унікальні якості двох предметів. Час на виконання завдання – 10 хвилин. Після виконання завдання учасники діляться своїми думками щодо виявлених загальних й унікальних якостей, порівнюють й обговорюють відповіді. Час на виконання завдання – 20 хвилин.



Приклад 3.13

Прийом «Знаю. Не знаю. Цікаво»

Мета: розвиток навичок систематизації й аналізу отриманої інформації, уміння відстоювати власну точку зору, умінь і навичок професійної рефлексії, закріплення теоретичних знань з визначеної навчальної дисципліни.

Кількість учасників: індивідуальна та колективна робота.

Інструкція учасникам: Учасники отримують завдання прочитати текст з інформацією та заповнити спеціально підготовлений бланк. Час на виконання завдання – 10 хвилин. Після виконання завдання учасники діляться враженнями про те, яка інформація була для них добре відомою, що вони не знали та що їх зацікавило. Час на виконання завдання – 15 хвилин.

ЗНАЮ	НЕ ЗНАЮ	ЦІКАВО

Оцінювання якості теоретичної підготовки під час вивчення навчальних дисциплін «Основи авіації», «Обов'язки та відповідальність бортпровідника ПС», «Загальний порядок дій з метою забезпечення безпеки польотів та пасажирів у звичайних, нештатних та аварійних ситуаціях», «Система управління безпекою польотів» відбувалося через застосування тестового контролю. Наведемо приклад тестових завдань з навчальної дисципліни «Основи авіації», розроблених задля визначення рівня сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності за когнітивно-діяльнісним критерієм (рис. 3.4).

Тестове завдання № 1

Оберіть одну правильну відповідь:

1. Які служби авіакомпанії здійснюють організацію виконання рейсу?

- а) комерційна служба планування рейсів та виробничо-диспетчерська служба
- б) служба бортпроводників
- в) інженерно-авіаційна служба
- г) служба відділу перевезень

2. Максимальна тривалість польоту (на добу) для членів екіпажу повітряного судна складає

- а) 7 годин
- б) 8 годин
- в) 9 годин
- г) 10 годин

3. Які документи регулюють сертифікацію авіапідприємств та авіакомпаній в Україні?

- а) правила сертифікації експлуатантів
- б) керівництво з виконання польотів
- в) інструкція з експлуатації повітряного судна
- г) наказ директора авіапідприємства або авіакомпанії

4. Центрування повітряного судна забезпечує

- а) міцність
- б) стійкість та керованість на землі
- в) стійкість та керованість під час польоту
- г) всі перераховані якості

5. Міжнародна організація цивільної авіації – це

- а) IATA
- б) ICAO
- в) INAD
- г) NOTOC

Рис. 3.4. Приклад тестового завдання з навчальної дисципліни «Основи авіації», розробленого задля визначення рівня сформованості готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності за когнітивно-діяльнісним критерієм

Розглянемо приклад тестових завдань з навчальної дисципліни «Обов'язки та відповідальність бортпроводника ПС», що застосовувалися з метою визначення рівня сформованості готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності за когнітивно-діяльнісним критерієм (рис. 3.5).

Тестове завдання № 1

Відповідаючи на питання, необхідно обрати лише одну відповідь.

1. Бортпроводник, який знаходиться на робочому місці перед зльотом повітряного судна, зобов'язаний:

- а) перебувати в стані постійної готовності відреагувати на виникнення будь-якої нестандартної ситуації на борту повітряного судна;
- б) оформити робочу документацію бортпроводника;
- в) зробити собі зачіску та макіяж тощо;
- г) швидко прийняти їжу;

2. Де має знаходитися бортпроводник під час зльоту та посадки повітряного судна:

- а) На будь-якому вільному місці в пасажирському салоні.
- б) На своєму робочому місці (ремені безпеки застібнуті).
- в) В кабіні пілота.
- г) Бортпроводник має знаходитися в передній або хвостовій частині повітряного судна залежно від типу повітряного судна.

3. Першочерговим завданням бортпроводника на борту повітряного судна є

- а) Першочерговим завданням бортпроводника на борту повітряного судна є надання сервісу пасажирам.
- б) Першочерговим завданням бортпроводника на борту повітряного судна є підготовка всієї льотної документації авіакомпанії, кожного бортпроводника, її збереження і захист, відповідно до вимог JAR-OPS 1.1065.
- в) Першочерговим завданням бортпроводника на борту повітряного судна є забезпечення безпеки пасажирів та екіпажу.
- г) Першочерговим завданням бортпроводника на борту повітряного судна є огляд ручного багажу.

4. Заходячись у відрядження бортпроводник зобов'язаний:

- а) Повернутися в готель до збору екіпажу в лобі і запланованого часу виїзду, обов'язково попередити старшого бортпроводника, дотримати мінімальний час відпочинку.
- б) Повернутися в готель не пізніше ніж за 30 хвилин до запланованого часу виїзду, дотримуватися мінімальний час відпочинку
- в) Повернутися в готель не пізніше ніж за 2 години до запланованого часу виїзду, дотримувати мінімальний час відпочинку.
- г) Приїхати в аеропорт за 10 хвилин до вильоту повітряного судна.

Рис. 3.5. Приклад тестового завдання з навчальної дисципліни «Обов'язки та відповідальність бортпроводника ПС», розроблених задля визначення рівня сформованості готовності майбутніх бортпроводників за когнітивно-діяльнісним критерієм

Під час вивчення навчальної дисципліни «Загальний порядок дій з метою забезпечення безпеки польотів та пасажирів у звичайних, нештатних та аварійних ситуаціях» використовувалися наступні тестові завдання (рис. 3.6)

Тестове завдання № 1

Відповідаючи на питання, необхідно обрати лише одну відповідь:

1. Аварійна посадка повітряного судна на воду. Ви виконуєте обов'язки умовного номеру R1. Ваші дії після аварійної посадки:

- А. Чекати команду із кабіни пілотів про початок евакуації.
- Б. Приступити до евакуації через двері R1. Триматися за допоміжну ручку, відкрити двері і продублювати надування трапу. Дати пасажирам команду надягнути жилети і стрибати. Від'єднати трап.
- В. Встати. Дати пасажирам команду «відстебнути ремені-покинути літак-сюди».
- Г. Триматися за допоміжну ручку, відкрити армовані двері, продублювати надування трапу, дати пасажирам команду «надати жилет-стрибати», перевірити зону відповідальності, від'єднати трап, перерізати трос.
- Д. Встати. Подати пасажирам команду «Стоп! Пожежа! Інший вихід».

2. Зниження повітряного судна, ви готуєте салон літака до посадки. Намагаючись привернути увагу пасажирів на ремінь безпеки, ви помічаєте, що він сидить блідий, шкіра волога і холодна, поверхнєве дихання. Пасажир переляканий, відчуває нудоту і спрагу. Як допомогти пасажирові:

- А. Попросити пасажирів заспокоїтися і розслабитися, пристебнути йому ремінь безпеки.
- Б. Запитати у пасажирів як він себе почуває, запропонувати склянку води, доповісти старшому бортпровіднику.
- В. Дати пасажирові кисень. Знаходитися біля пасажирів до посадки повітряного судна.
- Г. Дізнатися про самопочуття пасажирів. Уточнити, чи є у нього які-небудь захворювання, доповісти старшому бортпровіднику, запропонувати кубик льоду (у разі виникнення необхідності операції після посадки літака).

3. Обслуговуючи пасажирів на борту повітряного судна, бортпровідник чує команду з кабіни пілотів в салоні «Cabin crew, please interrupt service and be seated». Що це означає і що треба робити:

- А. Командир просить бортпровідників присісти і відпочити.
- Б. Нестандартна ситуація. Бортпровіднику необхідно зайняти своє робоче місце і чекати дзвінка з кабіни пілотів.
- В. Сигнал про несподівану сильну турбулентність. Бортпровідники мають закріпити візки і зайняти свої місця або вільні місця в салоні.
- Г. Нічого не означає, бортпровідники мають продовжити обслуговування пасажирів.

4. Під час посадки пасажирів на борт повітряного судна заходить пасажир з ручною поклажею (валіза і сумка). Він не може знайти вільне місце для валізи і сумки. Дії бортпровідника в цьому випадку:

- А. Вибачитися за незручності і посміхнутися.
- Б. Пояснити пасажирові, що у нього надто багато ручної поклажі. Пасажири мають уточнювати на стойці реєстрації кількість і габарити ручної поклажі.
- В. Спрямувати пасажирів до іншого бортпровідника або запитати у старшого бортпровідника, як поступити у цьому випадку.
- Г. Привітатися з пасажиром, вислухати прохання пасажирів, допомогти йому знайти вільне місце на багажних полицях. Якщо місця не виявилось, запропонувати помістити ручну поклажу під крісло, яке обладнане обмежувальною планкою.

Рис. 3.6. Приклад тестового завдання з навчальної дисципліни «Загальний порядок дій з метою забезпечення безпеки польотів та пасажирів у звичайних, нештатних та аварійних ситуаціях», розробленого задля визначення рівня

сформованості готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності за когнітивно-діяльнісним критерієм

Типовий приклад тестових завдань з навчальної дисципліни «Система управління безпекою польотів», розроблених задля визначення рівня сформованості готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності за когнітивно-діяльнісним критерієм наведено на рисунку 3.7.

Тестове завдання 1

Відповідаючи на питання, необхідно обрати лише одну відповідь:

1. Управління безпекою польотів охоплює:

- а) виробничу діяльність
- б) адміністративно-господарчу діяльність
- в) благодійну діяльність
- г) особисті інтереси

2. Інструктивний матеріал ІКАО з розроблення системи управління безпекою польотів міститься в

- а) Дос 9859
- б) Дос 9422
- в) Дос 9630
- г) Дос 9879

3. Єдина особа, яка несе відповідальність за систему управління безпекою польотів є:

- а) керівник з безпеки польотів
- б) відповідальний керівник
- в) директор з якості
- г) контролер

4. Управління безпекою польотів є функціональною відповідальністю, яка потребує залучення:

- а) тільки керівника з безпеки польотів
- б) тільки вищого керівництва
- в) всього експлуатаційного персоналу
- г) льотного складу

5. Основна мета розслідування безпеки польотів:

- а) покарання винних
- б) запобігання подібних подій
- в) сприяння слідчим органам
- г) визначити причину

Рис. 3.7. Приклад тестового завдання з навчальної дисципліни «Система управління безпекою польотів», розробленого задля визначення рівня сформованості готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності за когнітивно-діяльнісним критерієм

3.4. Результати педагогічного експерименту та їх узагальнення

Задля визначення ефективності застосування технології формування готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності та динаміки позитивних змін рівня сформованості досліджуваного феномена було проведено контрольні зрізи до початку формувального етапу експерименту та після його закінчення. Зазначимо, що рівень сформованості готовності майбутніх бортпроводників визначався за допомогою певної сукупності діагностувальних методик. На контрольному етапі експерименту проведено зіставлення розподілів майбутніх бортпроводників в експериментальних і контрольних групах за рівнями сформованості їхньої готовності до професійної діяльності. Сформульовано в цьому випадку такі припущення:

- емпіричні розподіли майбутніх бортпроводників експериментальної групи за рівнями сформованості готовності до професійної діяльності на початку й після завершення експерименту не відрізняються між собою (H_0);
- емпіричні розподіли майбутніх бортпроводників експериментальної групи за рівнями сформованості готовності до професійної діяльності на початку й після завершення експерименту відрізняються між собою (H_1), що може бути підтверджено застосуванням методів математичної статистики та відповідних методик доведення статистичної значущості змін.

Аналіз здобутих результатів дав змогу зафіксувати істотну позитивну динаміку рівнів сформованості готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності в експериментальній групі на контрольному етапі експерименту відповідно до *мотиваційно-діяльнісного*, *когнітивно-діяльнісного* та *процесуально-діяльнісного* компонентів. Порівняння результатів засвідчує практично однаковий початковий рівень вияву сформованості готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності в експериментальній і контрольній групах (табл. 3.7).

Таблиця 3.7

Узагальнені результати діагностування рівнів сформованості готовності майбутніх бортпроводників до професійної готовності (покомпонентно)

Компонент (за відповідним критерієм)	Група (%)	Констатувальний етап			Контрольний етап			Динаміка			χ^2
		Низький	Середній	Високий	Низький	Середній	Високий	Низький	Середній	Високий	Коефіцієнт Пірсона
Мотиваційно-діяльнісний	ЕГ	50,0	47,4	2,6	25,6	51,3	23,1	-24,4	3,9	20,5	40,93
	КГ	50,0	46,3	3,7	38,8	55,0	6,2	-11,2	8,7	2,5	4,52
Когнітивно-діяльнісний	ЕГ	42,3	41,0	16,7	17,9	50,0	32,1	-24,4	9,0	15,4	32,80
	КГ	37,5	43,8	18,7	27,5	47,5	25,0	-10,0	3,7	6,3	4,39
Процесуально-діяльнісний	ЕГ	44,8	52,6	2,6	19,2	60,3	20,5	-25,6	7,7	17,9	34,59
	КГ	47,5	48,8	3,7	37,5	53,8	8,7	-10,0	5,0	5,0	4,78

У таблиці 3.8 представлено результати оцінювання рівнів сформованості готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності за мотиваційно-діялісним критерієм на контрольному етапі експерименту.

Ступінь узгодженості відповідей майбутніх бортпроводників в експериментальній і контрольній групах на контрольному етапі експерименту обчислено за допомогою коефіцієнта Пірсона (χ^2). Для майбутніх бортпроводників в експериментальній групі коефіцієнт Пірсона набуває значень:

$$\chi^2 = \frac{(2 - 20)^2}{(20)} + \frac{(37 - 40)^2}{(40)} + \frac{(39 - 18)^2}{(18)} = 40,93$$

Таблиця 3.8

Рівень сформованості готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності за мотиваційно-діяльнісним критерієм на контрольному етапі експерименту

Рівні	Експериментальна група		Контрольна група	
	Констатувальний етап	Контрольний Етап	Констатувальний етап	Контрольний етап
Високий	2	20	3	5
Середній	37	40	37	44
Низький	39	18	40	31
Усього	78	78	80	80

Відповідно до табличної інформації «Критичні значення χ^2 -критерію, що відповідають різним ймовірностям похибки та різним ступеням свободи», з'ясовуємо ступінь значущості різниці на початку й наприкінці дослідної роботи в розподілі оцінок. Отримане значення 40,93 є більшим, ніж відповідне табличне значення 10,59663 ($m-1=2$ ступенів свободи й ймовірність похибки менше, ніж 0,05).

Для майбутніх бортпроводників контрольної групи коефіцієнт Пірсона набуває значень:

$$\chi^2 = \frac{(3-5)^2}{(5)} + \frac{(37-44)^2}{(44)} + \frac{(40-31)^2}{(31)} = 4,52$$

Отримане значення 4,52 є меншим, ніж відповідне табличне значення 10,59663 ($m-1=2$ ступенів свободи й ймовірність похибки менше, ніж 0,05). Це означає, що немає підстав заперечувати нульову гіпотезу про однаковий розподіл рівнів сформованості готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності за мотиваційно-діяльнісним критерієм на констатувальному й контрольному етапах експериментального дослідження.

Згідно з отриманими результатами можна констатувати той факт, що на контрольному етапі експерименту відбулися динамічні позитивні зміни рівнів сформованості готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності за мотиваційно-діяльнісним критерієм. Так, 23,1% майбутніх бортпроводників в експериментальній групі мають високий рівень сформованості готовності до професійної діяльності, у контрольній групі такий рівень сформованості готовності до професійної діяльності мають лише 6,2% майбутніх бортпроводників. Середній рівень сформованості готовності до професійної діяльності виявлено у 51,3 % майбутніх бортпроводників експериментальної та 55,0 % майбутніх бортпроводників контрольної груп. 25,6% майбутніх бортпроводників експериментальної та 38,8 % контрольної груп мають низький рівень сформованості готовності до професійної діяльності (табл. 3.9).

Таблиця 3.9

Динаміка змін рівнів сформованості готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності за мотиваційно-діяльнісним критерієм на контрольному етапі дослідження

Критерій	Група (%)	Констатувальний етап			Контрольний етап			Динаміка		
		Низький	Середній	Високий	Низький	Середній	Високий	Низький	Середній	Високий
Мотиваційно-діяльнісний	ЕГ	50,0	47,4	2,6	25,6	51,3	23,1	-24,4	3,9	20,5
	КГ	50,0	46,3	3,7	38,8	55,0	6,2	-11,2	8,7	2,5

На рисунку 3.8 унаочнено результати рівнів сформованості готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності на контрольному етапі дослідження.

Узагальнені результати діагностування рівнів сформованості готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності за когнітивно-діяліс-

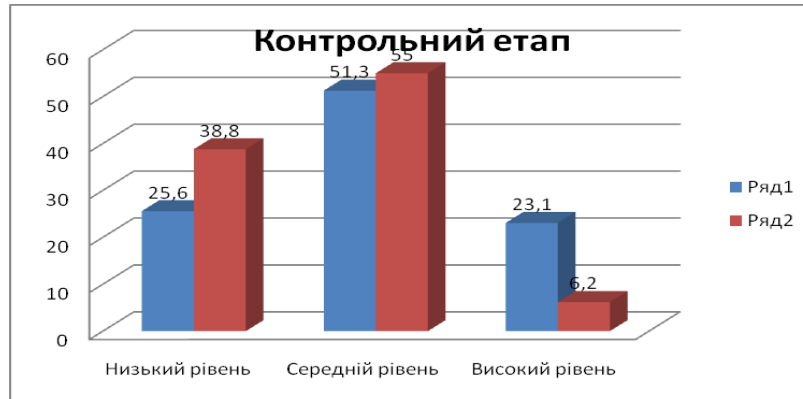


Рис. 3.8. Схематичне зображення динаміки змін рівнів сформованості готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності за мотиваційно-діяльнісним критерієм на контрольному етапі дослідження

ним критерієм на контрольному етапі експерименту продемонстровано в таблиці 3.10.

Таблиця 3.10

Рівень сформованості готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності за когнітивно-діяльнісним критерієм на контрольному етапі експерименту

Рівні	Експериментальна група		Контрольна група	
	Констатувальний етап	Контрольний етап	Констатувальний етап	Контрольний етап
Високий	13	25	15	20
Середній	32	39	35	38
Низький	33	14	30	22
Усього	78	78	80	80

Для майбутніх бортпроводників експериментальної групи за когнітивно-діяльнісним критерієм коефіцієнт Пірсона набуває значень:

$$\chi^2 = \frac{(13-25)^2}{(25)} + \frac{(32-39)^2}{(39)} + \frac{(33-14)^2}{(14)} = 32,80$$

Згідно з табличною інформацією «Критичні значення χ^2 -критерію, що відповідають різним ймовірностям похибки та різним ступеням свободи», з'ясовуємо ступінь значущості різниці на початку й після завершення дослідної роботи в розподілі оцінок. Отримане значення 32,80 є більшим, ніж відповідне табличне значення 10,59663 ($m-1=2$ ступенів свободи й імовірність похибки менше, ніж 0,05).

Для майбутніх бортпровідників контрольної групи коефіцієнт Пірсона набуває значень:

$$\chi^2 = \frac{(15-20)^2}{(20)} + \frac{(35-38)^2}{(38)} + \frac{(30-22)^2}{(22)} = 4,39$$

Отримане нами значення 4,39 є меншим, ніж відповідне табличне значення 10,59663 ($m-1=2$ ступенів свободи й імовірність похибки менше, ніж 0,05). Отже, можна стверджувати, що немає підстав заперечувати нульову гіпотезу про однаковий розподіл рівнів сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності на різних етапах проведення дослідження.

Отже, здобуті результати дають нам змогу стверджувати, що на контрольному етапі експерименту 32,1% майбутніх бортпровідників експериментальної групи мають високий рівень сформованості готовності до професійної діяльності за когнітивно-діяльнісним критерієм, 50,0% – середній рівень та 17,9% – низький. На відміну від експериментальної групи, високий рівень сформованості готовності до професійної діяльності за когнітивно-діяльнісним критерієм виявляють 25,0% майбутніх бортпровідників контрольної групи, середній рівень – 47,5%, низький – 27,5%.

Динаміку змін рівнів сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності представлено в таблиці 3.11.

Унаочнення результатів рівнів сформованості готовності майбутніх бортпровідників за когнітивно-діяльнісним критерієм в експериментальній та

Таблиця 3.11

Динаміка змін рівнів сформованості готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності за когнітивно-діяльнісним критерієм на контрольному етапі дослідження

Критерій	Група (%)	Констатувальний етап			Контрольний етап			Динаміка		
		Низький	Середній	Високий	Низький	Середній	Високий	Низький	Середній	Високий
Когнітивно-діяльнісний	ЕГ	42,3	41,0	16,7	17,9	50,0	32,1	-24,4	9,0	15,4
	КГ	37,5	43,8	18,7	27,5	47,5	25,0	-10,0	3,7	6,3

контрольний групах на контрольному етапі дослідження представлено на рисунку 3.9.

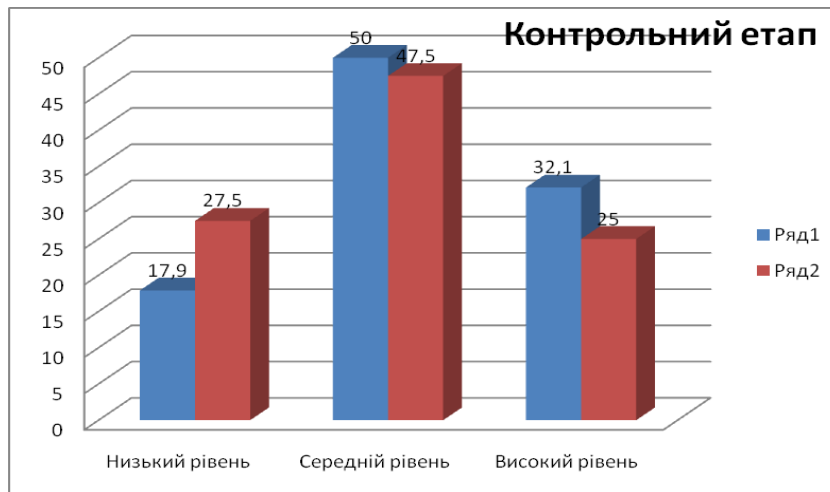


Рис. 3.9. Схематичне зображення динаміки змін рівнів сформованості готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності за когнітивно-діяльнісним критерієм на контрольному етапі дослідження

Таблиця 3.12 містить узагальнені результати діагностування рівнів сформованості готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності за процесуально-діяльнісним критерієм на контрольному етапі дослідження.

Таблиця 3.12

Рівень сформованості готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності за процесуально-діяльнісним критерієм на контрольному етапі експерименту

Рівні	Експериментальна група		Контрольна група	
	Констатувальний етап	Контрольний етап	Констатувальний етап	Контрольний етап
Високий	2	15	3	7
Середній	41	47	39	43
Низький	35	16	38	30
Усього	78	78	80	80

Для майбутніх бортпроводників експериментальної групи за операційно-діяльнісним критерієм коефіцієнт Пірсона набуває значень:

$$\chi^2 = \frac{(2-15)^2}{(15)} + \frac{(41-47)^2}{(47)} + \frac{(35-16)^2}{(16)} = 34,59$$

Згідно з табличною інформацією «Критичні значення χ^2 -критерію, що відповідають різним ймовірностям похибки та різним ступеням свободи», з'ясовуємо ступінь значущості різниці на початку й після завершення дослідної роботи в розподілі оцінок. Отримане значення 34,59 є більшим, ніж відповідне табличне значення 10,59663 ($m-1=2$ ступенів свободи й імовірність похибки менше, ніж 0,05).

Для майбутніх бортпроводників контрольної групи коефіцієнт Пірсона набуває значень:

$$\chi^2 = \frac{(3-7)^2}{(7)} + \frac{(39-43)^2}{(43)} + \frac{(38-30)^2}{(30)} = 4,78$$

Отримане нами значення 4,78 є меншим, ніж відповідне табличне значення 10,59663 ($m-1=2$ ступенів свободи й імовірність похибки менше, ніж 0,05). Отже, можна стверджувати, що немає підстав заперечувати нульову гіпотезу про однаковий розподіл рівнів сформованості готовності майбутніх

бортпровідників до професійної діяльності на різних етапах проведення дослідження.

Згідно з отриманими результатами можна стверджувати, що на контрольному етапі експерименту 20,5% майбутніх бортпровідників в експериментальній групі мають високий рівень сформованості готовності до професійної діяльності за процесуально-діяльнісним критерієм, у контрольній групі такий рівень сформованості готовності до професійної діяльності мають лише 8,7% майбутніх бортпровідників. Середній рівень сформованості готовності до професійної діяльності виявлено в 60,3 % майбутніх бортпровідників експериментальної та 53,8 % майбутніх бортпровідників контрольної груп. 19,2% майбутніх бортпровідників експериментальної та 37,5 % контрольної груп мають низький рівень сформованості готовності до професійної діяльності за процесуально-діяльнісним компонентом.

Таблиця 3.13 містить результати, що стосуються динаміки змін рівнів сформованості готовності майбутніх бортпровідників за процесуальним критерієм на контрольному етапі дослідження.

Таблиця 3.13

Динаміка змін рівнів сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності за процесуально-діяльнісним критерієм на контрольному етапі дослідження

Критерій	Група (%)	Констатувальний етап			Контрольний етап			Динаміка		
		Низький	Середній	Високий	Низький	Середній	Високий	Низький	Середній	Високий
Процесуально-діяльнісний	ЕГ	44,8	52,6	2,6	19,2	60,3	20,5	-25,6	7,7	17,9
	КГ	47,5	48,8	3,7	37,5	53,8	8,7	-10,0	5,0	5,0

Рисунок 3.10 демонструє унаочнення результатів рівнів сформованості готовності майбутніх бортпровідників за процесуально-діяльнісним критерієм в експериментальній та контрольній групах на контрольному етапі дослідження.

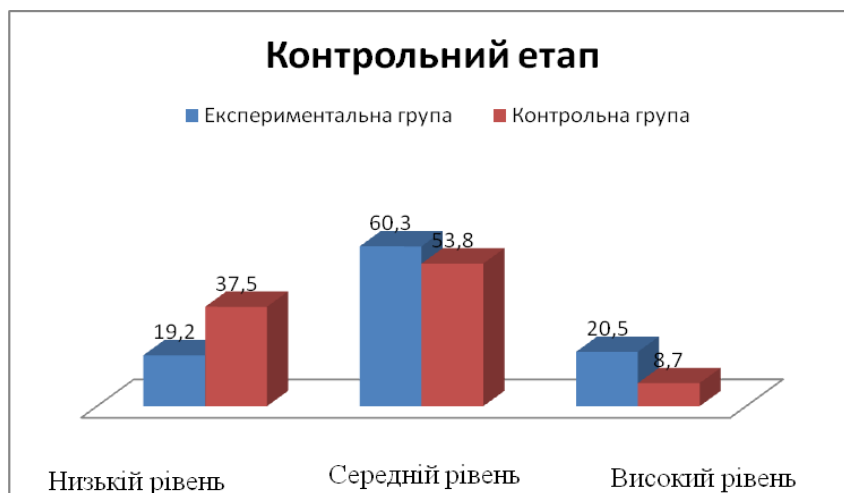


Рис. 3.10. Схематичне зображення динаміки змін рівнів сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності за процесуально-діяльнісним критерієм на контрольному етапі дослідження

За результатами проведеного експерименту з'ясовано, що застосування розробленої технології в освітньому процесі авіаційних навчальних центрів значним чином вплинуло на формування готовності майбутніх бортпровідників експериментальної групи до професійної діяльності. Отже, це свідчить про ефективність запровадженої технології, що була реалізована у підготовці майбутніх бортпровідників. У свою чергу, у контрольній групі, де була відсутня цілеспрямована діяльність щодо формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності, констатовано статистично незначущу динаміку змін.

Статистична обробка результатів експериментального дослідження дає підстави стверджувати про достовірність результатів та ефективність розробленої авторської технології формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності.

Висновки до розділу 3

Мета проведення експериментального дослідження полягала в експериментальній перевірці ефективності розробленої й теоретично обґрунтованої технології формування готовності майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах до професійної діяльності.

Результати проведеного теоретичного аналізу наукової педагогічної літератури дали змогу дійти висновку про те, що серед українських і зарубіжних науковців не існує єдиної думки щодо визначення критеріїв і показників сформованості готовності майбутніх фахівців до професійної діяльності взагалі та майбутніх бортпровідників зокрема. Критеріями сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності визначено: *мотиваційно-діяльнісний*, *когнітивно-діяльнісний* та *процесуально-діяльнісний*. Саме ці критерії відповідають визначеній у дослідженні структурі досліджуваного феномена. Сукупність показників *мотиваційно-діялісного критерію* складають спрямованість майбутніх бортпровідників до професійної діяльності в авіаційній галузі, професійні ціннісні орієнтації майбутніх бортпровідників, мотивація здійснювати професійну діяльність в авіаційній галузі та міжнаціональна толерантність майбутніх бортпровідників. До показників *когнітивно-діялісного критерію* сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності відносимо знання, уміння й навички, необхідні для забезпечення безпеки пасажирів на землі та на борту повітряного судна. Серед показників *процесуально-діялісного критерію* сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності виокремлюємо здатність до конструктивного міжособистісного спілкування, здатність до рефлексії, стресостійкість, здатність до емпатії, здатність мислити критично, здатність вирішувати конфліктні ситуації.

Визначені в ході експериментального дослідження критерії та показники покладено в основу виявлення трьох рівнів сформованості готовності

майбутніх бортпровідників до професійної діяльності, а саме: *низького, середнього й високого*.

На *першому етапі* експериментального дослідження визначено об'єкт, предмет, мету й завдання; проаналізовано професійну діяльність бортпровідників, сучасний стан професійної підготовки майбутніх бортпровідників в Україні; обґрунтовано науковий апарат дослідження; визначено експериментальну базу дослідження й проведено пілотне дослідження. Проведений аналіз підтвердив актуальність та проблематику запропонованого дослідження.

На *другому етапі* експериментального дослідження обґрунтовано й розроблено технологію формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності в авіаційних навчальних центрах; визначено методику діагностування вияву рівня сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності; проведено констатувальний етап дослідження, на якому було сформовано експериментальну (78 осіб) і контрольну групи (80 осіб).

Рівні сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності в експериментальній та контрольній групах за мотиваційно-діяльнісним критерієм досліджувалися за допомогою методики діагностування професійної спрямованості (Б. Басс), методики діагностування ціннісних орієнтацій (М. Рокич), методики «Мотивація професійної діяльності» (К. Замфір у модифікації А. Реана), методики діагностування позитивного емоційного сприйняття представника іншої культури (Експрес-опитувальник «Індекс толерантності» за Г. Солдатовою, О. Кравцовою, О. Хухлаєвим, Л. Шайгеровою) та методики діагностування комунікативної толерантності (В. Бойко). Визначення рівнів сформованості готовності майбутніх бортпровідників в експериментальній та контрольній групах за *когнітивно-діяльнісним* критерієм відбувалося за допомогою аналізу академічної успішності та складання комплексного комп'ютерного екзамену. Рівні

сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності в експериментальній та контрольній групах за *процесуально-діяльнісним* критерієм вивчалися за допомогою методики виявлення комунікативних й організаторських здібностей (КОЗ), методики «Оцінка самоконтролю в спілкуванні» (М. Снайдер), методики вимірювання рівня рефлексійності (А. Карпов), методики діагностування психічних станів (О. Прохоров), методики «Оцінка професійного стресу» (Опитувальник Вайсмана), опитувальника для діагностування здатності до емпатії (А. Мехрабіан, М. Епштейн), адаптованого тесту критичного мислення Л. Старкі, методики «Діагностика схильності особистості до конфліктної поведінки» (К. Томас у модифікації Н. Гришиної). Результати вхідної діагностики засвідчили однорідність експериментальної та контрольної груп на констатувальному етапі.

На *третьому етапі* (формуальному етапі) практично апробовано в освітній практиці технологію формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності та експериментально перевірено доцільність її упровадження у підготовку майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах. Результати діагностики наприкінці формуального етапу експерименту засвідчили суттєве підвищення рівня сформованості готовності до професійної діяльності в майбутніх бортпровідників експериментальної групи у порівнянні із майбутніми бортпровідниками в контрольній групі.

Ефективність розробленої технології формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності в авіаційних навчальних центрах була підтверджена результатами статистичної обробки вихідних даних експериментального дослідження.

Основні результати дослідження по розділу «Експериментальна перевірка технології формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності» висвітлено в наступних наукових доробках автора [31, 32, 33].

Список використаних джерел у розділі 3

1. Авіакомпанія «Міжнародні Авіалінії України» : веб-сайт. URL: <https://www.flyuia.com/ua/ru/home> (дата звернення: 16.09.2018).
2. Авіакомпанія «Урга» : веб-сайт. URL: <http://urga.com.ua/ua/> (дата звернення: 20.08.2018).
3. Авіакомпанія «ХОРС» : веб-сайт. URL: <http://www.khors.com.ua/> (дата звернення: 15.07.2018).
4. Брижак Н. Сутність та зміст поняття «готовність майбутніх учителів початкових класів до краєзнавчої роботи» у психолого-педагогічній літературі. *Молодь і ринок*. 2016. № 5(136). С. 72–76.
5. Бойко О. В. Формування готовності до управлінської діяльності у майбутніх магістрів військово-соціального управління : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Київ, 2005. 20 с.
6. Васюкович О. М. Формування професійної готовності майбутніх авіадиспетчерів до ведення радіообміну у нестандартних ситуаціях : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Київ, 2018. 20 с.
7. Гавриш І. В. Теоретико-методологічні основи формування готовності майбутніх учителів до інноваційної професійної діяльності : дис. ... д-ра пед. наук: 13.00.04. Харків, 2006. 579 с.
8. Гринько З. И. Формирование профессиональной компетентности бортпроводников : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.08. Калининград, 2008. 21 с.
9. Кириченко О. Критерії формування готовності до професійної діяльності на основі 3D-моделювання. URL: [file:///C:/Users/Asus/Downloads/454-1250-1-PB%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Asus/Downloads/454-1250-1-PB%20(1).pdf) (дата звернення 18.08.2018).
10. Кобзар В. Критерії, показники та рівні сформованості готовності до інноваційної діяльності майбутніх технологів у коледжах аграрного профілю. *Молодь і ринок*. 2012. № 2(85). С. 118–121.

11. Ковалькова Т. О. Формування готовності майбутніх психологів до професійної діяльності в авіаційній галузі : дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Київ, 2016. 390 с.
12. Ковалькова Т. О. Формування готовності майбутніх психологів до професійної діяльності в авіаційній галузі : методичні рекомендації для викладачів вищих навчальних закладів. Київ : Вік принт, 2014. 32 с.
13. Конопляник Л. М. Формування готовності майбутніх інженерів авіаційної галузі до використання іноземної мови у професійній діяльності: автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Київ, 2011. 20 с.
14. Котенко Н. О. Формування готовності до професійної діяльності майбутніх техніків галузі зв'язку в процесі навчальних практик : дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Вінниця, 2013. 277 с.
15. Кручек В. А., Васюк О. В. Критерії та показники сформованості культури педагогічної взаємодії. *Вісник Черкаського університету. Серія «Педагогічні науки»*. 2011. Вип. 203. Ч. 1. С. 99–104.
16. Кузьма-Качур М. І. Діагностика рівнів готовності студентів педагогічних факультетів до краєзнавчої роботи у початковій школі. *Проблеми освіти*. Вип. 84. 2015. С. 195–198.
17. Кулішенко П. Використання тренінгових технологій у розвитку педагогічної майстерності вчителя школи художньо-естетичного профілю. *Естетика і етика педагогічної дії*. 2015. Вип. 10. С. 129–141.
18. Літікова О. І. Підготовка майбутніх фахівців економічних спеціальностей у системі диференційованого навчання іноземних мов : дис. ... кандидата пед. наук : 13.00.04. Київ, 2008. 243 с.
19. Ломакіна М. Є. Підготовка майбутніх авіадиспетчерів з обслуговування повітряного руху на міжнародних авіалініях в Російській федерації : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Кіровоград, 2015. 20 с.
20. Момот Л. Творчо-розвивальні технології навчання та умови їх реалізації. *Шлях освіти*. 2005. № 3. С. 25–30.

21. Москаленко О. І. Компоненти готовності авіаційних фахівців до виконання професійної діяльності. *Вісник Житомирського державного університету імені Івана Франка*. 2015. № 1(79). С. 116–119.
22. Москаленко О. І. Критерії, показники та рівні готовності авіаційних фахівців до виконання професійних дій. *Вища школа* 2016. № 5(142). С. 118–124.
23. Москаленко О. І. Теоретичні і методичні засади підготовки курсантів вищих льотних навчальних закладів до професійної комунікації в особливих умовах : автореф. дис. ... канд. пед. наук: 13.00.04. Хмельницький, 2017. 39 с.
24. Павленко В. В. Методи проблемного навчання. *Нові технології навчання*. 2014. Вип. 81 (спецвипуск). С. 75–79.
25. Павлюк Т. Г. Педагогічні умови формування професійної готовності до роботи з персоналом майбутніх офіцерів-прикордонників. *Збірник наукових праць «Педагогічні науки»*. 2018. Вип. LXXXI. Том 2. С. 179–183.
26. Повітряний кодекс України. Відомості Верховної Ради України. 2011. № 48-49, ст.536. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17> (дата звернення: 03.09.2018).
27. Полозенко О. В. Критерії та показники психологічної готовності майбутніх фахівців аграрної галузі до професійної діяльності. *Педагогіка вищої та середньої школи*. 2012. Вип. 35. С. 72–79.
28. Про затвердження Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні : Наказ від 07 груд. 1998 № 486. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0833-98> (дата звернення: 04.10.2018).
29. Про затвердження Правил сертифікації авіаційних навчальних закладів цивільної авіації з підготовки льотного складу в Україні : Наказ від 17 серп. 2005 р. № 601. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/z0981-05> (дата звернення: 20.01.2019).

30. Психологические исследования : практикум по общей психологии для студ. пед. вузов / сост. Т. И. Пашукова, А. И. Допира, Г. В. Дьяконов. Москва : Институт практической психологии; Воронеж : НПО МОДЭК, 1996. 177 с.

31. Радзівілова І. А. Критерії і показники сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності. *Молодий вчений*. 2018. № 6(80). С. 169–171.

32. Радзівілова І. А. Підготовка майбутніх бортпровідників авіаційної галузі до професійної діяльності у навчальних центрах України. *Вісник Національного авіаційного університету*. 2017. №1(10). С. 113–118.

33. Радзівілова І. А. Професійна підготовка бортпровідників повітряних суден цивільної авіації України. Актуальні проблеми вищої професійної освіти України : матеріали IV Міжнар. наук.-практ. конф., м. Київ, 17 бер. 2016 р. Київ : НАУ, 2016. С. 21. URL: <http://kpppo.nau.edu.ua/files/Konfer.pdf> (дата звернення: 20.04.2016).

34. Райгородский Д. Я. Практическая психодиагностика. Методика и тесты : учеб. пособ. Самара : Изд. дом «БАХРАХ-М», 2002. 672 с.

35. Савченко Г. О. Формування готовності майбутніх фахівців банківської справи до аналітичної діяльності засобами моделювання : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Харків, 2006. 21 с.

36. Семигінівська Т. Г. Формування професійної етики майбутніх перекладачів авіаційної галузі у процесі вивчення суспільно-гуманітарних дисциплін : дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Київ, 2014. 200 с.

37. Середенко П. В. Формирование готовности будущих педагогов к обучению учащихся исследовательским умениям и навыкам : автореф. дис. ... докт. пед. наук : 13.00.08. Москва, 2008. 39 с.

38. Сікора Я. Б. Використання тренінгів у професійній підготовці компетентних фахівців з інформатики. *Психолого-педагогічні проблеми сільської школи*. 2011. Випуск 36. С. 115–121.

39. Сучасний тлумачний словник української мови : 50 000 слів /за заг. ред. В. В. Дубічинського. Харків : Школа. 2006. 832 с.
40. Тренінгові технології навчання студентів у ВНЗ /Л. І. Мороз та ін.. Київ, 2004. 202 с.
41. Филиппева Т. В. Психологическое содержание труда бортпроводника воздушного судна гражданской авиации : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 19.00.03. Москва, 2006. 285 с.
42. Центр авіаційної підготовки та сертифікації. Державне підприємство обслуговування повітряного руху України «Украерорух» : веб-сайт. URL: <http://uscga.org.ua/uk/> (дата звернення 20.09.2017).
43. Чечет В. В., Захарова С. Н. Активные методы обучения в педагогическом образовании. Минск : БГК. 2015. 127 с.
44. Швець Д. В. Підготовка майбутніх офіцерів МВС України до охорони і забезпечення громадського порядку в процесі фахової підготовки : дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Київ, 2016. 225 с.

ЗАГАЛЬНІ ВИСНОВКИ

У дисертації здійснено теоретичне узагальнення й практичне вирішення наукової проблеми формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності в авіаційних навчальних центрах. Результати дисертаційної праці підтвердили правомірність сформульованої гіпотези, засвідчили ефективність розв'язання поставлених завдань дослідження й надали підстави для формулювання загальних висновків.

1. На основі вивчення наукових джерел й узагальнення емпіричного досвіду здійснено психолого-педагогічний аналіз стану розроблення проблеми формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності в авіаційних навчальних центрах. Визначено, що не зважаючи на наявний значний доробок українських і зарубіжних учених щодо дослідження проблеми формування готовності майбутніх фахівців різних спеціальностей до професійної діяльності, до здійснення представленого дослідження не висвітлювалися питання формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності.

2. Визначено зміст і структуру готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності. Готовність майбутніх бортпровідників до професійної діяльності розуміємо як якість особистості, високий рівень сформованості якої, дає їм змогу усвідомлювати значення власних можливостей, забезпечує здатність використовувати набуті у процесі підготовки знання, уміння та навички, необхідні для правильної організації власних дій під час виконання професійних обов'язків у звичайних, нештатних й аварійних ситуаціях, а також передбачати й усвідомлювати позитивні й негативні наслідки відповідно до прийнятих рішень. Проведений теоретичний аналіз, власні дослідження стосовно окресленої проблеми, надали змогу зробити певні висновки щодо структурно-компонентного складу готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності. Структура готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності складається з трьох взаємопов'язаних компонентів, а

саме: мотиваційно-діяльнісного, когнітивно-діяльнісного, процесуально-діяльнісного.

2. Виявлено й обґрунтовано сукупність педагогічних умов як основу розроблення технології формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності в авіаційних навчальних центрах. Дефініційовані педагогічні умови поділяємо на провідну та супідрядні. Сутність провідної педагогічної умови полягає у створенні імітаційно-ситуаційного середовища в освітньому процесі авіаційних навчальних центрів на засадах реалізації положень компетентнісного, системно-діяльнісного, особистісно зорієнтованого, аксіологічного, міжкультурного й технологічного підходів. До супідрядних умов відносимо: 1) формування відповідального ставлення майбутніх бортпровідників до професійної діяльності в авіаційній галузі через розвиток внутрішньої позитивної мотивації та системи ціннісних орієнтацій, які забезпечують єдність професійного й особистісного самовизначення; 2) активацію професійно значущого потенціалу фахової підготовки майбутніх бортпровідників через удосконалення форм, методів і засобів формування готовності до професійної діяльності; 3) стимулювання рефлексійної діяльності майбутніх бортпровідників на кожному етапі формування готовності до професійної діяльності. Обґрунтовані педагогічні умови стали основою розроблення технології формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності.

4. Визначено критерії, показники й рівні вияву сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності. Критеріями сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності обрано мотиваційно-діяльнісний, когнітивно-діяльнісний та процесуально-діяльнісний. До сукупності показників мотиваційно-діяльнісного критерію відносимо спрямованість майбутніх бортпровідників до професійної діяльності в авіаційній галузі, професійні ціннісні орієнтації майбутніх бортпровідників, мотивацію здійснювати професійну діяльність в авіаційній галузі,

міжнаціональну толерантність майбутніх бортпровідників. Показниками когнітивно-діяльнісного критерію сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності визначаємо набуті у процесі підготовки в авіаційних навчальних центрах знання, сформовані уміння й навички, необхідні для забезпечення безпеки пасажирів на землі та борту повітряного судна. Серед показників процесуально-діяльнісного критерію сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності виокремлюємо здатність до конструктивного міжособистісного спілкування, здатність до рефлексії, стресостійкість, здатність до емпатії, здатність мислити критично, здатність вирішувати конфліктні ситуації.

Зазначені критерії та показники покладено в основу виявлення трьох рівнів сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності, а саме: низького, середнього й високого. Дібрано діагностувальний інструментарій для з'ясування рівнів сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності. Визначені й уточнені в ході теоретичного аналізу критерії, показники й рівні вияву сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності надали змогу оцінити ефективність упровадженої в освітній процес авіаційних навчальних центрів розробленої й теоретично обґрунтованої технології.

5. Експериментально апробовано ефективність технології формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності. Експериментальна перевірка розробленої й обґрунтованої технології формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності підтвердила доцільність створення виявленої сукупності педагогічних умов. Аналіз результатів експерименту засвідчив позитивну динаміку змін рівня сформованості готовності майбутніх бортпровідників в експериментальній групі в цілому та покомпонентно, що доведено розрахунками коефіцієнта Пірсона (χ^2): за мотиваційно-діяльнісним (40,93), когнітивно-діяльнісним (32,80), процесуально-діяльнісним (34,59) критеріями.

Оброблення експериментальних даних за використання математичних методів надало верифіковані підстави для підтвердження загальної гіпотези дослідження про те, що ефективність процесу формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності суттєво підвищиться, якщо у практику роботи авіаційних навчальних центрів буде імплементовано розроблену й обґрунтовану технологію формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності як послідовне розгортання трьох етапів: пропедевтично-методологічного, ситуаційно-діяльнісного та результативно-корегувального.

Проведене дослідження не вичерпує всіх проблем, пов'язаних із формуванням готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності. Подальшого вивчення потребують питання модернізації технологічного забезпечення й удосконалення професійної підготовки майбутніх бортпровідників в умовах формування спільного авіаційного простору між Європейським Союзом та Україною, розроблення навчально-методичного супроводу реалізації технології формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності для його подальшого застосування в освітньому процесі авіаційних навчальних центрів.

ЗАГАЛЬНИЙ СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Абульханова-Славская К. А., Брушлинский А. В. Философско-психологическая концепция С. Л. Рубинштейна: К 100-летию со дня рождения. Москва : Наука, 1989. 248 с.
2. Авіатранспорт // Міністерство інфраструктури України : веб-сайт. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-aviatransport.html> (дата звернення: 02.09.2018).
3. Авіакомпанія «Міжнародні Авіалінії України» веб-сайт. URL: <https://www.flyuia.com/ua/ru/home> (дата звернення: 16.09.2018).
4. Авіакомпанія «Урга» : веб-сайт. URL: <http://urga.com.ua/ua/> (дата звернення: 20.08.2018).
5. Авіакомпанія «ХОРС» : веб-сайт. URL: <http://www.khors.com.ua/> (дата звернення: 15.07.2018).
6. Азимов Э. Г., Щукин А. Н. Новый словарь методических терминов и понятий (теория и практика обучения языкам). Москва : Издательство ИКАР, 2009. 448 с.
7. Акмеология / под общ. ред.: А. А. Деркач. Москва : Изд-во РАГС, 2004. 424 с.
8. Ананьев Б. Г. Некоторые проблемы психологии взрослых. Москва : Педагогика, 1972. 192 с.
9. Ананьев Б. Г. О проблемах современного человеко-познания. Москва : Наука, 1977. 380 с.
10. Андрущенко В., Руденко О. Характер особистості: гармонія національних і загальнолюдських цінностей. *Вища освіта України*. 2009. Вип. 1. С. 13–16.
11. Андрущенко Т. В. Толерантність як культурна цінність цивілізації. *Гілея:науковий вісник*. 2010. № 37. С. 458–462.
12. Арістова Н. О. Зміст і сутність готовності майбутніх філологів до професійної діяльності. *Збірник наукових праць Кам'янець-Подільського*

національного університету імені Івана Огієнка. Серія «Соціально-педагогічна». 2018. Вип. XXX. С. 15–29.

13. Арістова Н. О. Теоретичні і методичні засади формування професійної суб'єктності майбутніх філологів : дис. ... д-ра пед. наук : 13.00.04. Київ, 2017. 572 с.

14. Арістова Н. О. Формування мотивації вивчення іноземної мови у студентів вищих навчальних закладів. Київ : Інтерсервіс, 2015. 240 с.

15. Асмолов А. Г. На пути к толерантному сознанию. Москва : Смысл, 2000. 255 с.

16. Атрощенко Т. О. Теоретичні основи процесу формування міжкультурної компетентності майбутніх фахівців: зарубіжний досвід. *Науковий вісник Ужгородського університету. Серія «Педагогіка. Соціальна робота»*. 2016. Вип. 2. С. 11–14.

17. Бабанский Ю. К. Оптимизация учебно-воспитательного процесса : методологические основы. Москва : Просвещение, 1982. 192 с.

18. Бабкова О. О. Організаційно-педагогічні умови формування готовності вчителів природничих спеціальностей у післядипломній освіті до оцінювальної діяльності. *Проблеми сучасної педагогічної освіти: Серія «Педагогіка і психологія»*. 2014. Вип. 42. Ч. 2. С. 18–24.

19. Байденко В. И. Компетенции в профессиональном образовании (к освоению компетентностного подхода). *Высшее образование в России*. 2004. № 11. С. 3–13.

20. Баканова В. Развитие межкультурной компетенции будущих лингвистов-переводчиков. *Издательский дом ВГУ*. 2008. Вип. 2. С. 116–120.

21. Бакка Т. Подолання негативних проявів стереотипного мислення та формування толерантності як основи співжиття в полікультурному суспільстві. *Історія в школах України*. 2010. №4. С. 29–33.

22. Барановская Л. Авіаційний ВНЗ: освітнє середовище університету як детермінанта якості професійної підготовки студентів. *Науковий вісник Львівської академії. Серія «Педагогічні науки»*. 2017. Вип. 1. С. 19–25.
23. Безкоровайна О. В. З педагогікою толерантності в третє тисячоліття. *Педагогіка толерантності*. 2003. № 3. С. 4–11.
24. Белкин А. С. Ситуация успеха. Как ее создать: книга для учителя. Москва : Просвещение, 1991. 176 с.
25. Березнева І. М. Особливості формування критичного мислення курсантів військового закладу вищої освіти в процесі вивчення іноземної мови. *Науковий часопис національного педагогічного університету імені М. П. Драгоманова. Серія 5 «Педагогічні науки: реалії та перспективи»*. 2018. Вип. 63. С. 10–13.
26. Беспалько В. П. Педагогика и прогрессивные технологии обучения. Москва, 1995. 208 с.
27. Беспалько В. П. Слагаемые педагогические технологии. Москва : Педагогика, 1991. 215 с.
28. Бех І. Д. Особистісно-зорієнтоване виховання: науково-методичний посібник. Київ : ІЗМН, 1998. 204 с.
29. Бимбаева Э. В. Межэтническая толерантность современных студентов : автореф. дис. ... канд. соц. наук : 22.00.04. Улан-Удэ, 2011. 26 с.
30. Блауберг И. В., Юдин Э. Г. Становление и сущность системного подхода. Москва : Наука, 1973. 270 с.
31. Бобрицька В. І. Аксіологічний дискурс ідеї університетської освіти у контексті процесі глобалізації та євроінтеграції. *Людські цінності і толерантність у сучасному світі: міжконтинентальний діалог інтелектуалів: матеріали міжнар. наук.-практ. конф., м. Київ, 16 листопада 2011 р. Київ, 2011. С. 56–60.*
32. Бобрицька В. І. Освітньо і виховні цінності та ідеали української школи в контексті постіндустріальної освіти. *Національний педагогічний*

університет ім. М. П. Драгоманова : веб-сайт. URL: <http://enpuir.npu.edu.ua/handle/123456789/3093> (дата звернення 05.07.2018).

33. Бойко О. В. Формування готовності до управлінської діяльності у майбутніх магістрів військово-соціального управління : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Київ, 2005. 20 с.

34. Бойчук Ю. Культурологічний і аксіологічний підходи до формування еколого-валеологічної культури студентів вищих педагогічних навчальних закладів. *Вісник НТУУ «КПІ». Серія «Філософія. Психологія. Педагогіка»*. 2009. № 3. С. 121–124.

35. Большой толковый психологический словарь: в 2 т. Т. 1. / пер. с англ. А. Ребер. Москва : Вече, 2003. 592 с.

36. Бондарева Л. І. Методичні аспекти розробки та проведення навчального тренінгу студентів у вищій професійній школі. *Педагогіка і психологія професійної освіти*. 2005. № 6. С. 48–58.

37. Бондарь В. И. Дидактика: эффективные технологии обучения студентов. Киев : Сентябрь, 1996. 129 с.

38. Бондарь О. В. Ситуаційний менеджмент : навч. посіб. Київ : Центр учбової літератури, 2010. 326 с.

39. Бреусенко-Кузнєцов О., Зливков В. Психологічні тренінги : від профанації та дискредитації до автентичного застосування у вищій школі. *Вища освіта України*. 2003. № 4. С. 112–116.

40. Брижак Н. Сутність та зміст поняття «готовність майбутніх учителів початкових класів до краєзнавчої роботи» у психолого-педагогічній літературі. *Молодь і ринок*. 2016. № 5(136). С. 72–76.

41. Будак С. В. Формування готовності студентів до іншомовної діяльності з дошкільниками : монографія зі спецпрактикумом у двох книгах. Київ : Видавничий Дім «Слово», 2008. 288 с.

42. Булгакова Н. Б., Рахманов В. О. Методика викладання у вищій школі : навч. посіб. Київ : НАУ, 2012. 204 с.

43. Васюк О. В. Формування професійної спрямованості майбутніх соціальних педагогів : монографія. Ніжин: Видавець ПП Лисенко М. М., 2014. 336 с.
44. Васюкович О. М. Формування професійної готовності майбутніх авіадиспетчерів до ведення радіообміну у нестандартних ситуаціях: автореф. дис. ... канд. пед. наук: 13.00.04. Київ, 2018. 20 с.
45. Великий тлумачний словник сучасної української мови / укл. і ред. В. Г. Бусел. Київ ; Ірпінь : ВТФ „Перун”, 2004. 1440 с.
46. Вербицький О. Структура та зміст поняття «міжетнічна толерантність». *Теоретико-методичні проблеми виховання дітей та учнівської молоді*. 2013. Вип. 17 (1). С. 137–146. *Наука України* : веб-сайт. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Tmpvd_2013_17%281%29__17 (дата звернення: 14.05.2018).
47. Вікторова Л. В. Педагогічні технології навчання іншомовного професійного спілкування: аналіз та перспективи їх використання. *Проблеми сучасної педагогічної освіти. Серія «Педагогіка і психологія»*. 2014. Вип. 42. Ч. 2. С. 66–74.
48. Вітюк Н. Р. Психологічні особливості формування комунікативних здібностей у майбутніх вчителів : автореф. дис. ... канд. псих. наук : 19.00.07. Рівне, 2002. 23 с.
49. Вишнякова С. М. Профессиональное образование : словарь. Ключевые понятия, термины, актуальная лексика. Москва : НМЦ СПО, 1999. 538 с.
50. Водяна О. В. Зміст готовності працівника соціальної сфери до робіт із опекунською сім'єю *Проблеми сучасної педагогічної освіти. Серія «Педагогіка і психологія»*. 2014. Вип. 42. Ч. 4. С. 74–79.
51. Восвода К. В. Професійна підготовка фахівців з авіаційної безпеки в європейських регіональних навчальних центрах ІКАО : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Кропивницький, 2018. 21 с.

52. Выготский Л. С. Педагогическая психология. Москва : Педагогика, 1991. 479 с.
53. Гавриш І. В. Теоретико-методологічні основи формування готовності майбутніх учителів до інноваційної професійної діяльності : автореф. дис. ... д-ра пед. наук : 13.00.04. Луганськ, 2006. 46 с.
54. Гавриш І. В. Теоретико-методологічні основи формування готовності майбутніх учителів до інноваційної професійної діяльності : дис. ... д-ра пед. наук : 13.00.04. Харків, 2006. 579 с.
55. Галицький І. Нормативні засади концепції формування толерантності в українському суспільстві. *Право України*. 2011. № 9. С. 294–301.
56. Гальперин П. Я. Введение в психологию. Москва : Изд-во Моск. ун-та, 1976. 150 с.
57. Гальскова Н. Д. Личностно-развивающий потенциал межкультурного подхода к обучению иностранным языкам. *Известия Гомельского государственного университета имени Ф. Скорины*. 2016. № 2 (95). С. 17–21. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/76001819.pdf> (дата звернення: 25.10.2018).
58. Гармаш Т. А. Застосування тренінгових технологій у процесі підготовки майбутніх фахівців із логістики до управлінської діяльності. *World science news*. Morrisville, 2018. Р. 92–95.
59. Герасименко Г. Педагогічні умови формування фахових компетентностей майбутніх пілотів. *Актуальні проблеми вищої професійної освіти України*: матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції, м. Київ, 23 бер. 2017 р. Київ: НАУ, 2017. С. 48.
60. Глушаниця Н. Компетентнісний підхід до підготовці фахівців з обслуговування повітряного руху. *Актуальні проблеми вищої професійної освіти України*: матеріали V Міжнар. наук.-практ. конф., м. Київ, 23 березня 2017 р. Київ : НАУ, 2017. С. 49.

61. Гончаренко С. У. Український педагогічний словник. Київ : Либідь, 1997. 373 с.
62. Горбань О. М., Бахрушин В. Є. Основи теорії систем і системного аналізу : навч. посіб. Запоріжжя : ЗІДМУ, 2004. 204 с.
63. Гордеева Т. О. Мотивация достижения: теории, исследования, проблемы. *Современная психология мотивации* : монография. Москва, 2002. С. 47–102.
64. Гребеник Т. В. Формування готовності студентів вищих навчальних закладів до реалізації професійної кар'єри. *Вісник Черкаського університету. Серія «Педагогічні науки»*. 2014. № 25(318). С. 34–40.
65. Гринько З. И. К вопросу о формировании профессиональной компетентности бортпроводников. *Вестник РГУ им. И. Канта. Серия «Педагогические и психологические науки»*. 2007. Вып. 11. С. 101–107.
66. Гринько З. И. Формирование профессиональной компетентности бортпроводников : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.08. Калининград, 2008. 21 с.
67. Гуртовенко Н. В. Мотиваційний компонент — головна складова готовності студентів до професійної діяльності. *Наукові записки Національного університету «Острозька академія». Серія «Психологія і педагогіка»*. 2014. Вип. 30. С. 55–58.
68. Демченко І. В. Педагогічні умови формування мотивації іноземців — майбутніх фахівців авіаційної галузі до професійної комунікації. *Науковий вісник Львівської академії. Серія «Педагогічні науки»*. 2017. № 3. С. 77–82.
69. Децюк Т. М., Лєскова Л. Ф. Формування організаторських та управлінських навичок у студентів у процесі поза аудиторної діяльності. *Педагогічні науки*. 2018. Вип. LXXXI. Т. 2. С. 115–118.
70. Діденко О. В. Креативність у структурі професійної готовності офіцера прикордонника: суперечливий характер, компонентний склад і зміст. *Вища освіта України*. 2013. № 1(52) С. 88–98.

71. Дубасенюк О. А., Семенюк Т. В., Антонова О. Є. Професійна підготовка майбутнього вчителя до педагогічної діяльності : монографія. Житомир : Житомир. держ. пед. ун-т, 2003. 193 с.
72. Дьюи Дж. Школа и общество. Москва, 1924. 174 с.
73. Дьяченко М. И., Кандыбович Л. А., Пономаренко В. А. Готовность к деятельности в напряженных ситуациях. Психологический аспект. Минск : Университетское, 1985. 208 с.
74. Еникеев М. И. Психологический энциклопедический словарь. Москва : Проспект, 2006. 558 с.
75. Енциклопедія освіти / Академ. пед. наук України ; головний ред. В. Г. Кремін. Київ : Юрінком Інтер, 2008. 1040 с.
76. Євроінтеграція // Державна авіаційна служба України : веб-сайт. URL: <https://avia.gov.ua/pro-nas/mizhnarodna-diyalnist/yevrointegratsiya/> (дата звернення: 20.08.2018).
77. Євтодюк А. В. Аксіологічні засади сучасної системи освіти України. *Педагогічний пошук*. 2014. № 2 (82). С. 12–15.
78. Євтух В. Б. Концептуальні конструкти етносоціальних реалій: досвід трьохлітніх досліджень : монографія. Київ : Вид-во НПУ ім. М.П. Драгоманова, 2010. 283 с.
79. Жванія Т. В. Готовність до професійної діяльності в психології: теоретичний аналіз. *Вісник Харківського національного педагогічного університету імені Г. С. Сковороди. Серія «Психологія»*. 2015. Вип. 50, С. 69–79.
80. Желанова В. В. Контекстне навчання майбутнього вчителя початкових класів: теорія і технологія: монографія. Луганськ : Вид-во “ЛНУ імені Тараса Шевченка”, 2013. 482 с.
81. Жилина А. И. Системный подход как методология педагогического исследования. *Человек и образование*. 2007. № 1/2. С. 15–20. URL:

<http://cyberleninka.ru/article/n/sistemnyy-podhod-kak-metodologiya-pedagogicheskogo-issledovaniya> (дата звернення: 22.11.2017).

82. Загальна інформація // Міжнародний аеропорт «Львів» імені Данила Галицького : веб-сайт. URL: https://lwo.aero/uk/general_info (дата звернення: 02.09.2018).

83. Задкова О. В. Формування готовності майбутніх пілотів до вирішення проблемних ситуацій в професійній діяльності: автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Київ, 2011. 23 с.

84. Задкова О., Бродова О. Особливості комунікативної взаємодії пілотів у процесі вирішення проблемних ситуацій як складова професійної надійності. *Вісник Національного авіаційного університету* : веб-сайт. URL: <http://jrnل.nau.edu.ua/index.php/VisnikPP/article/view/12906> (дата звернення: 10.04.2019).

85. Залановська Л. І. Особливості умов формування міжетнічної толерантності студентів в системі професійної підготовки. *Молодий вчений*. 2015. № 11(26). Ч. 3, С. 112–116.

86. Занюк С. С. Психологія мотивації : навч. посіб. Київ : Либідь 2002. 304 с.

87. Зарицька В. В. Емоційний інтелект як складова готовності особистості до професійної діяльності. *Вісник Харківського національного педагогічного університету ім. Г. С. Сковороди. Серія «Психологія»*. 2014. Вип. 49, С. 42–51.

88. Зязюн І. А. Філософія педагогічної дії : монографія. Черкаси : вид-во ЧНУ імені Богдана Хмельницького, 2008. 608 с.

89. Ильин Е. П. Эмоции и чувства. Санкт-Петербург : Питер, 2001, 752 с.

90. Ильина Т. А. Проблемное обучение: понятие и содержание. *Вестник высшей школы*. 1976. № 2. С. 39–40.

91. Ильина Т. А. Структурно-системный подход к организации обучения. Москва: Знание. 1972. 72 с.
92. Іонова О. М. Системний та синергетичний підходи. *Наукові підходи до педагогічних досліджень* : монографія. Харків : Вид-во Віровець А. П. «Апостроф», 2012. С. 22–80.
93. Казанжи І. В., Войтенко О. В. Формування готовності майбутніх учителів до гуманізації освітнього простору початкової школи. *Молодий вчений*. 2017. № 9(49). С. 359–262.
94. Камынина Т. П. Роль познавательного интереса в повышении мотивации к изучению иностранного языка у студентов неязыкового вуза. Пути повышения мотивации к изучению иностранного языка в неязыковом вузе : материалы межвузовского круглого стола, г. Оренбург, 3 февр. 2017 г. Оренбург: Оренбургский институт (филиал) Московского государственного юридического университета имени О. Е. Кутафина, 2017. С. 46–51.
95. Капська А. Деякі підходи до змісту дефініції «гуманістичні цінності». *Гірська школа Українських Карпат* : наук.-метод. журн. Івано-Франківськ, 2013. № 8/9. С. 201–204.
96. Карамушка Л. М. Психологія управління : навч. посіб. Київ: Міленіум, 2003. 344 с.
97. Карпов А. В. Рефлексивность как психическое свойство и методика ее диагностики. *Психологический журнал*. 2003. Т. 24, № 5, С. 45–57.
98. Кашапов М. М. Теория и практика решения конфликтных ситуаций : учеб. пособ. / под ред. проф. А. В. Карпова. Москва–Ярославль: Ремдер, 2003. 183 с.
99. Кидрон А. А. Коммуникативная способность и ее совершенствование : дис. ... канд. психол. наук : 19.00.05. Ленинград, 1981. 235 с.

100. Кириченко О. Критерії формування готовності до професійної діяльності на основі 3D-моделювання. URL: [file:///C:/Users/Asus/Downloads/454-1250-1-PB%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Asus/Downloads/454-1250-1-PB%20(1).pdf) (дата звернення 18.08.2018).

101. Класифікатор професій ДК 003:2010 : Наказ Держспоживстандарту України від 28 лип. 2010 р. № 327. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/va327609-10> (дата звернення: 27.08.2017).

102. Климов Е. А. Общая психология. Общеобразовательный курс: учеб. пособ. для вузов. Москва : ЮНИТИ-ДАНА, 1999. 511 с.

103. Ключові компетентності для навчання впродовж життя 2018 – Цифрова компетентність. *Дистанційне та змішане навчання інформатики* : веб-сайт. URL: <http://dystosvita.blogspot.com/2018/01/2018.html> (дата звернення: 16.10.2018).

104. Кобзар В. Критерії, показники та рівні сформованості готовності до інноваційної діяльності майбутніх технологів у коледжах аграрного профілю. *Молодь і ринок*. Дрогобич. 2012. № 2(85). С. 118–121.

105. Ковалькова Т. О. Проблема формування структури готовності майбутніх психологів до професійної діяльності в авіаційній галузі. *Проблеми сучасної педагогічної освіти. Серія «Педагогіка і психологія»*. 2013. Вип. 39. Ч. 2. С. 115–119.

106. Ковалькова Т. О. Структура готовності майбутніх психологів до професійної діяльності в авіаційній галузі. *Актуальні проблеми вищої професійної освіти* : матеріали міжнар. наук.-практ. конф., м. Київ, 21-22 березня 2013 р. Київ, 2013. С. 53–54.

107. Ковалькова Т. О. Формування готовності майбутніх психологів до професійної діяльності в авіаційній галузі : дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Київ, 2016. 390 с.

108. Ковалькова Т. О. Формування готовності майбутніх психологів до професійної діяльності в авіаційній галузі : методичні рекомендації для викладачів вищих навчальних закладів. Київ : Вік принт, 2014. 32 с.

109. Колісник В. Ю. Готовність як психолого-педагогічне поняття. Діалог мов і культур у сучасному освітньому просторі : матеріали І всеукр. наук. Інтернет-конф., м. Суми, 17 лист. 2017 р.). Суми, 2017. С. 161–165.

110. Колодій І. А. Формування професійної компетентності у майбутніх перекладачів авіаційної галузі на основі інтеграції загальноосвітніх і професійно орієнтованих дисциплін : автореф. дис. ... канд. пед. наук: 13.00.04. Київ, 2012. 23 с.

111. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. : *ІКАО; Конвенція, Поправки, Міжнародний документ від 07.12.1944*. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038 (дата звернення: 05.07.2017).

112. Кондрашов М. М. Педагогічне кероване освітнє середовище як умова формування професійної позиції студентів університету. *Проблеми сучасної педагогічної освіти. Серія «Педагогіка і психологія»*. 2014. Вип. 42. Ч. 2. С. 168–172.

113. Конопляник Л. М. Формування готовності майбутніх інженерів авіаційної галузі до використання іноземної мови у професійній діяльності: автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Київ, 2011. 20 с.

114. Кончович К. Т. Використання навчальних тренінгів у підготовці майбутніх учителів-філологів. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Педагогіка, соціальна робота»*. 2013. Вип. 28. С. 78–81.

115. Котенко Н. О. Формування готовності до професійної діяльності майбутніх техніків галузі зв'язку в процесі навчальних практик : дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Вінниця, 2013. 277 с.

116. Краевский В. В. Методология педагогики: Пособие для педагогов-исследователей. Чебоксары: Изд-во Чуваш. Ун-та. 2001. 244 с. URL: http://intellect-invest.org.ua/content/userfiles/files/library/Kraevskiy_Metodologiya_pedagogiki_2004.pdf (дата звернення: 12.04.2018).

117. Кричківська О. В. Формування міжкультурної комунікативної компетентності майбутніх фахівців зовнішньоекономічної діяльності : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Тернопіль, 2015. 20 с.

118. Кричківська О. В., Лиса Н. С. Формування міжкультурної комунікативної компетентності майбутніх фахівців зовнішньоекономічної діяльності. *Молодий вчений*. 2016. № 12.1 (40). С. 444–448.

119. Крупський Я. В., Михалевич В. М. Тлумачний словник з інформаційно-педагогічних технологій: словник. Вінниця : ВНТУ, 2010. 72 с.

120. Кручек В. А., Васюк О. В. Критерії та показники сформованості культури педагогічної взаємодії. *Вісник Черкаського університету. Серія «Педагогічні науки»*. 2011. Вип. 203. Ч. 1. С. 99–104.

121. Кудрявцев Т. В. Система проблемного обучения. *Проблемное и программированное обучение*. Москва : Изд-во Советская Россия, 1973. 223 с.

122. Кузьма-Качур М. І. Діагностика рівнів готовності студентів педагогічних факультетів до краєзнавчої роботи у початковій школі. *Проблеми освіти*. Вип. 84. 2015. С. 195–198.

123. Кузьмина Н. В. Методология системных исследований : учеб. пособ. Ленинград : Изд-во ЛГУ, 1980. 142 с.

124. Кузьмина Н. В. Системный подход в педагогических исследованиях. *Методология педагогических исследований* / ред. А. И. Пискунов, Г. В. Воробьев. Москва, 1980. С. 82–117.

125. Кулішенко П. Використання тренінгових технологій у розвитку педагогічної майстерності вчителя школи художньо-естетичного профілю. *Естетика і етика педагогічної дії*. 2015. Вип. 10. С. 129–141.

126. Кустовська О. В. Методологія системного підходу та наукових досліджень : курс лекцій. Тернопіль : Економічна думка. 2005. 124 с.

127. Лаврухіна Т. В. Формування ключових компетентностей майбутніх авіаційних диспетчерів як умова готовності до професійної діяльності. *Актуальні проблеми соціології, психології, педагогіки*. 2012. № 16. С. 168–174.

128. Лебедева С., Тимченко О. Психологічне забезпечення професійної та функціональної надійності фахівців снайперських груп спеціальних підрозділів МВС України : монографія. Харків: ХНАДУ, 2005. 326 с.

129. Левашов О. С. Міжкультурна комунікативна компетенція як складова фахової підготовки правоохоронця. URL: univd.edu.ua/science-issue/issue/1425 (дата звернення: 25.02.2019).

130. Леонтьев А. Н. Проблемы развития психики. Москва : Изд-во АПН РСФСР, 1959. 495 с.

131. Лернер И. Я. Проблемное обучение. Москва, 1974. 64 с.

132. Літікова О. І. Підготовка майбутніх фахівців економічних спеціальностей у системі диференційованого навчання іноземних мов : дис. ... кандидата пед. наук : 13.00.04. Київ, 2008. 243 с.

133. Ломакіна М. Є. Підготовка майбутніх авіадиспетчерів з обслуговування повітряного руху на міжнародних авіалініях в Російській федерації : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Кіровоград, 2015. 20 с.

134. Ломов Б. Ф. Методологические и теоретические проблемы психологии. Москва : Наука, 1984. 439 с.

135. Луговий В. І. Педагогічна освіта в Україні: структура, функціонування, тенденції розвитку Київ : МАУП, 1994. 196 с.

136. Лузік Е. В. Інтегральний професійний простір як основа формування фахової компетентності у студентів технічного університету. Репозитарій Національного авіаційного університету : веб-сайт. URL: <http://er.nau.edu.ua:8080/handle/NAU/20500> (дата звернення: 10.04.2017).

137. Лузік Е. В., Борець І. В. Особистісно-діяльнісний підхід до формування ключових компетентностей майбутніх фахівців авіатранспортної галузі. *Вища школа*. 2010. № 10. С. 33–38.

138. Лузік Е. В. «Професійна компетентність» у ВТНЗ як домінуюча умова ефективності підготовки фахівців до управлінської діяльності.

Управління в освіті : матеріали V між нар. наук.-практ. конф., м. Львів, 14–16 квітня 2011 р. Львів : Видавництво Львівської політехніки, 2011. С. 171–172.

139. Лузік Е. В. Системно-синергетичне діагностування готовності майбутніх фахівців авіаційної галузі до професійної діяльності. *Вісник Національного авіаційного університету. Серія «Педагогіка. Психологія»*. 2016. № 9. С. 103–108.

140. Лузик Э. В. Теория и методика общенаучной подготовки в инженерной высшей школе : дис. ... доктора пед. наук : 13.00.04; 13.00.02. Киев, 1996. 487 с.

141. Лук'янчук Н. Класифікація видів тренінгів. *Навчання і виховання обдарованої дитини*. 2013. Вип. 1. С. 272–279.

142. Лузан П. Г. Наукові основи організації педагогічного процесу в аграрному вищому навчальному закладі : монографія. Київ, 2015. 330 с.

143. Малафіїк І. В. Дидактика : навч. посіб. Київ, 2005. 397 с.

144. Малихін О. В., Гриценко І. С. Теоретичні основи реалізації компетентнісного підходу в організації самостійної освітньої діяльності: монографія. Київ : НУБіП України, 2016. 489 с.

145. Мандрик Я. С. Формування готовності майбутніх диспетчерів координаційного центру пошуку та рятування : дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Кіровоград, 2015. 287 с.

146. Маригодов В. К., Моторная С. Е. Педагогика и психология : аспекты активизации творчества и готовности к профессиональной деятельности : учеб. пособ. для технических вузов. Севастополь : СевНТУ, 2004. 192 с.

147. Матюшкин А. М. Проблемные ситуации в мышлении и обучении. Москва : Просвещение, 1972. 208 с.

148. Махмутов М. И. Организация проблемного обучения в школе. Каунас : Швиеса, 1983. 219 с.

149. Махмутов М. И. Проблемное обучение : Основные вопросы теории. Москва : Просвещение, 1975. 230 с.
150. Мельничук І. М. Цільові аспекти використання тренінгів. *Психолого-педагогічні проблеми сільської школи*. Умань : УДПУ ім. П. Тичини, 2007. Вип. 19. С. 185–192.
151. Методика дослідження особливостей психологічної готовності керівників освітніх організацій до діяльності в умовах змін / за наук. ред. О. І. Бондарчук. Київ, 2004. 148 с.
152. Міжнародна діяльність ДАСУ // Державна авіаційна служба України : веб-сайт. URL: <https://avia.gov.ua/pro-nas/mizhnarodna-diyalnist/evrointegratsiya/> (дата звернення: 02.09.2018).
153. Момот Л. Творчо-розвивальні технології навчання та умови їх реалізації. *Шлях освіти*. 2005. № 3. С. 25–30.
154. Мороз Л. І. Тренінгові технології навчання студентів у ВНЗ / Л. І. Мороз, С. І. Яковенко та ін. Київ, 2004. 202 с.
155. Москаленко О. І. Аналіз поняття «готовність» у професійній підготовці авіаційних фахівців. *Педагогічна майстерність: методологія, теорія, технології* : матеріали І міжнар. Інтернет-конф., м. Черкаси, 22–23 трав. 2014 р. Черкаси : Вид-во Чебаненко Ю. А., 2014. С. 86–88.
156. Москаленко О. І. Компоненти готовності авіаційних фахівців до виконання професійної діяльності. *Вісник Житомирського державного університету імені Івана Франка*, 2015. Вип. 1. С. 116–119.
157. Москаленко О. І. Критерії, показники та рівні готовності авіаційних фахівців до виконання професійних дій. *Вища школа*. 2016. 5(142). С. 118–124.
158. Москаленко О. І. Теоретичні і методичні засади підготовки курсантів вищих льотних навчальних закладів до професійної комунікації в особливих умовах : автореф. дис. ... канд. пед. наук: 13.00.04. Хмельницький, 2017. 39 с.

159. Москаленко О. І., Шеремет П. М., Пухальська Г. А. Метод проектів як сучасна педагогічна технологія: визначення та основні функції. *Науковий вісник Львівської академії. Серія «Педагогічні науки»*. 2017. Вип. 2. С. 179–183.

160. Муштавинская И. В. Технология развития критического мышления на уроке и в системе подготовки учителя : учеб. метод. пособ. Санкт-Петербург : Каро, 2017. 144 с.

161. Національна стратегія розвитку освіти в Україні на 2012–2021 роки : Указ Президента України від 25 черв. 2013 № 344/2013. URL: <https://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/344/2013> (дата звернення: 04.10.2018).

162. Никандров В. В. Антитренинга, или Контуры нравственных и теоретических основ психотренинга : учеб. пособ. Санкт-Петербург : Издательство «Речь», 2003. 176 с.

163. Новиков А. М., Новиков Д. А. Методология: словарь системы основных понятий. Москва : Либроком, 2013. 208 с.

164. Новые педагогические и информационные технологии в образовании / под ред. Е. С. Полат. Москва : Логос, 2009. 256 с.

165. Оконь В. Введение в общую дидактику / пер. с польского Л. Г. Кашкуровича, Н. Г. Горина. Москва : Высшая Школа, 1990. 382 с.

166. Оконь В. Основы проблемного обучения. Москва : Просвещение, 1968. 208 с.

167. Оксентюк Н. В. Розвиток рефлексії як психологічного механізму формування інтелігенції у студентському середовищі. *Наукові записки. Серія «Психологія»*. 2008. Вип. 11. С. 142–149.

168. Осадченко І. І. Теорія і практика ситуаційного навчання у підготовці майбутніх учителів початкової школи : монографія. Умань : ПП Жовтий, 2011. 414 с.

169. Особистісно орієнтовані технології навчання і виховання у вищих навчальних закладах : колективна монографія / за заг. ред.: В. Андрущенко, В. Лугового. Київ : Педагогічна думка, 2008. 256 с.: іл.

170. Остапенко Е. О. Виокремлення компонентів готовності до професійного саморозвитку: інтеграція існуючих підходів. *Наука і освіта*. 2011. № 6. С. 177–181.

171. Освітні технології: навч. метод. посіб. / за заг. ред. О. М. Пехоти. Київ : А.С.К., 2001. 256 с.

172. Павленко В. В. Методи проблемного навчання. *Нові технології навчання*. 2014. Вип. 81 (спецвипуск). С. 75–79.

173. Павлюк Т. Г. Педагогічні умови формування професійної готовності до роботи з персоналом майбутніх офіцерів-прикордонників. *Збірник наукових праць «Педагогічні науки»*. 2018. Вип. LXXXI. Т. 2. С. 179–183.

174. Пазюра Н. В. Вплив культурологічних чинників на професійну діяльність авіаперсоналу в умовах мультикультурних компаній. *Вісник Національного авіаційного університету. Серія «Педагогіка. Психологія»*. 2016. № 9. С. 108–114.

175. Пасічник В. Психологічні особливості ефективної управлінської діяльності керівників груп авіаційних фахівців : автореф. дис. ... канд. психол. наук : 19.00.09. Харків, 2004. 20 с.

176. Педагогічний словник / за ред. М. Д. Ярмаченка. Київ : Педагогічна думка, 2001. 514 с.

177. Педагогический словарь / под ред. В. П. Зинченко, Б. Г. Мещерякова. 2-е изд., перераб. и доп. Москва : Педагогика- Пресс, 1996. 407 с.

178. Педагогічні технології у неперервній педагогічній освіті : монографія / за ред. С. О. Сисоєвої. Київ : ВІПОЛ, 2001. 503 с.

179. Педагогическая энциклопедия : в 4 т. Т. 1. Москва : Сов. Энциклопедия, 1964. 832 с.

180. Пелех Ю. В. Теоретико-методичні засади ціннісно-смислової готовності майбутнього педагога до професійної діяльності : автореф. дис. ... докт. пед. наук : 13.00.04. Київ, 2010. 36 с.

181. Пидкасистый П. И., Фридман Л. М., Гарунов М. Г. Психолого-дидактический справочник преподавателя высшей школы. Москва : Педагогическое общество России, 1999. 354 с.

182. Писаренко А. Н. Формирование профессиональной межкультурной компетентности студентов : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.08. Саратов, 2011. 20 с.

183. Півень М., Півень В. Шляхи інноватизації процесу конструювання професійно-освітнього простору майбутніх авіаційних фахівців. *Науковий вісник Львівської академії. Серія «Педагогічні науки»*. 2017. № 1. С. 343–348.

184. Підлубна О. М. Використання інноваційних ідей американського досвіду професійної підготовки пілотів цивільної авіації. *Вісник Житомирського державного університету імені Івана Франка*. URL: <http://eprints.zu.edu.ua/22238/1/20.pdf> (дата звернення: 17.09.2018).

185. Плачинда Т. С. Нормативні вимоги професійної підготовки авіаційних спеціалістів. *Педагогіка формування творчої особистості у вищій і загальноосвітній школах*. 2013. № 32(85). С. 73–379.

186. Плачинда Т. С. Самоконтроль та самовдосконалення в процесі професійної підготовки курсантів льотних навчальних закладів. *Педагогіка формування творчої особистості у вищій і загальноосвітній школах*. 2014. Вип. 34. С. 286–292.

187. Плачинда Т. С. Професійна рефлексія як умова становлення майбутнього фахівця. *Педагогіка вищої та середньої школи*. 2015. Вип. 45. С. 68–72.

188. Платонов К. К. Краткий словарь системы психологических понятий : учебное пособие для учеб. заведений профтехобразования. Москва : Высшая школа, 1984. 174 с.

189. Плотникова Н. Ф. Формирование критического мышления студентов вуза в условиях командной формы организации обучения: монография. Казань : Изд-во Казан. ун-та, 2015. 84 с.

190. Повітряний кодекс України. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 48-49, ст.536. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17> (дата звернення: 03.09.2018).

191. Полозенко О. В. Критерії та показники психологічної готовності майбутніх фахівців аграрної галузі до професійної діяльності. *Педагогіка вищої та середньої школи*. 2012. Вип. 35. С. 72–79.

192. Полозенко О. В. Модель формування психологічної готовності майбутніх фахівців аграрної галузі до професійної діяльності. *Проблемы современного педагогического образования. Серия «Педагогика и психология»*. 2014. № 46, ч. 4, С. 213–220.

193. Полонский В. М. *Словарь по образованию и педагогике*. Москва : Высшая школа, 2004. 512 с.

194. Потуй Ю. П. Професійні цінності: сутність і роль у формуванні особистості сучасного фахівця. *Педагогіка формування творчої особистості у вищій і загальноосвітній школах*. 2013. Вип. 33(86). С. 331–337.

195. Про аеропорт // Odesa International Airport : веб-сайт. URL: <http://www.odessa.aero/uk/airlines> (дата звернення: 02.09.2018).

196. Проблемное обучение: прошлое, настоящее, будущее: коллективная монография: в 3 кн. Книга 1 : Лингво-педагогические категории проблемного обучения / под ред. Е. В. Ковалевской. Нижневартовск : Издательство Нижневартовского гуманитарного университета, 2010. 300 с.

197. Про вищу освіту : Закон України від 1 лип. 2014 р. № 1556-VII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1556-18> (дата звернення: 04.06.2017).

198. Про делегацію України для участі у переговорах з Європейським Союзом щодо укладання Угоди між Україною та Європейським Союзом про Спільний авіаційний простір : Указ Президента України від 19 жовт. 2007

№ 981/2007. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/981/2007> (дата звернення: 19.11.2017).

199. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до Законодавства Європейського Союзу : Закон України від 18 бер. 2004 р. № 1629-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/1629-15> (дата звернення: 04.06.2017).

200. Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації» : Наказ від 05 лип. 2017 р. № 682. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/z1109-18> (дата звернення: 16.09.2018).

201. Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної авіації» : Наказ від 20 лип. 2017 р. № 565. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/z1056-17> (дата звернення: 16.09.2018).

202. Про затвердження Інструкції про кваліфікацію авіаційного персоналу державної авіації України : Наказ від 05 січ. 2015 р. № 3. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/z0079-15> (дата звернення: 20.01.2019).

203. Про затвердження Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні : Наказ від 07 груд. 1998 № 486. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0833-98> (дата звернення: 04.10.2018).

204. Про затвердження Правил сертифікації авіаційних навчальних закладів цивільної авіації з підготовки льотного складу в Україні : Наказ від 17 серп. 2005 р. № 601. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/z0981-05> (дата звернення: 20.01.2019).

205. Про Національну стратегію розвитку освіти в Україні на період до 2021 року : Указ Президента України від 25 черв. 2013 р. URL: <https://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/344/2013> (дата звернення: 20.01.2019).

206. Про ратифікацію Угоди між Урядом України та Урядом Сполучених Штатів Америки про повітряні перевезення : Закон України від 4

лист. 2015 р. № 751-VIII. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/751-19/paran2#n2> (дата звернення: 20.06.2018).

207. Психологические исследования : практикум по общей психологии для студ. пед. вузов / сост. Т. И. Пашукова, А. И. Допира, Г. В. Дьяконов. Москва : Институт практической психологии; Воронеж : НПО МОДЭК, 1996. 177 с.

208. Психологические основы профессиональной деятельности: хрестоматия / сост. В. А. Бодров. Москва : ПЕР СЭ; Логос, 2007. 855 с.

209. Психологический словарь / под ред. В. В. Давыдова, А. В. Запорожца, Б. Ф. Ломова и др. Москва : Педагогика, 1983. 448 с.

210. Пухальська Г. Проблема навчання курсантів безпеки польотів при порушенні взаємодії в екіпажі. *Актуальні проблеми вищої професійної освіти України*: матеріали VI Міжнародної науково-практичної конференції, м. Київ, 20 бер. 2018 р. Київ : НАУ, 2018. С. 25.

211. Радзівілова І. А. Аксіологічний підхід у професійній підготовці майбутніх бортпровідників. *Україна-Німеччина: горизонти освіти і культури*: матеріали міжнар. наук.-практ. конф., м. Київ, 23-24 листопада 2017 р. Київ, 2017. С. 134–136.

212. Радзівілова І. А. Дослідження проблеми виявлення педагогічних умов формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності. *Молодь і ринок*. 2018. № 9(164). С. 146–149.

213. Радзівілова І. А. Зміст і сутність готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності. *Актуальні проблеми вищої професійної освіти України*: матеріали VI міжн. наук.-практ. конф., м. Київ, 20 березня 2018 р. Київ : НАУ, 2018. С. 126.

214. Радзівілова І. А. Готовність майбутніх бортпровідників до професійної діяльності як психолого-педагогічне явище в науковій літературі. *Педагогічні науки*. 2017. Випуск LXXIX. С. 174–177.

215. Радзівілова І. А. Імітаційні методи навчання у формуванні готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності. *Модернізація освітнього середовища: проблеми та перспективи* : матер. III міжн. наук.-практ. конф., м. Умань, 16-17 лют. 2018 р. Умань, 2018. С. 144–147.

216. Радзівілова І. А. Компетентністний підхід до професійної підготовки бортпроводників як умова ефективності готовності фахівця. *Modern methods, innovations and operational experience in the field of psychology and pedagogics: material of international research and practice conference*, Lublin, Republic of Poland, October 20-21, 2017. Lublin, 2017. С. 129–132.

217. Радзівілова І. А. Компонентний склад готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності. *Молодь і ринок*. 2018. № 4(159). С. 145–149.

218. Радзівілова І. А. Критерії і показники сформованості готовності майбутніх бортпроводників до професійної діяльності. *Молодий вчений*. 2018. № 6(80). С. 169–171.

219. Радзівілова І. А. Методологічні засади формування готовності до професійної діяльності майбутніх бортпроводників. *Научен вектор на Балканите*. 2018. № 1. С. 81–83.

220. Радзівілова І. А. Підготовка майбутніх бортпроводників авіаційної галузі до професійної діяльності у навчальних центрах України. *Вісник Національного авіаційного університету*. 2017. Вип. 1(10). С. 113–118.

221. Радзівілова І. А. Професійна адаптація як чинник формування готовності майбутніх бортпроводників. *Вісник Національного авіаційного університету*. 2017. Вип. 2(11). С. 108–112.

222. Радзівілова І. А. Професійна компетентність майбутніх бортпроводників як педагогічна проблема. *Роль і місце психології і педагогіки у формуванні сучасної особистості*: матеріали міжнар. наук.-практ. конф., м. Харків, 12-13 січня 2018 р. Харків, 2018. С. 64–67.

223. Радзівілова І. А. Професійна підготовка бортпровідників повітряних суден цивільної авіації України. *Актуальні проблеми вищої професійної освіти України*: матеріали IV міжнар. наук.-практ. конф., м. Київ, 17 березня 2016 р. Київ : НАУ, 2016. С. 21.

224. Радзівілова І. А. Системний підхід як теоретико-методологічна основа формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності. *Сучасні тенденції розвитку освіти і науки в інтердисциплінарному контексті*: матеріали III міжнар. наук.-практ. конф., м. Ченстохова, м. Ужгород, м. Дрогобич, 29-30 березня 2018 р. Дрогобич, 2018. С. 328–330.

225. Райгородский Д. Я. Практическая психодиагностика. Методика и тесты : учеб. пособ. Самара : Изд. дом «БАХРАХ-М», 2002. 672 с.

226. Рахманов В. О. Застосування освітньо-інформаційного середовища у навчальному процесі вищого навчального закладу. *Вісник національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут»*. Серія «Філософія, психологія, педагогіка». 2014. Вип. 2 (41). С. 60–67.

227. Рахманов В. О. Методичні засади формування освітньо-інформаційного середовища у вищому технічному навчальному закладі. *Вісник Національного авіаційного університету*. Серія «Педагогіка. Психологія». 2015. Вип. 2(7). С. 98–103.

228. Рацул А. В. Розвиток педагогічних технологій навчання іноземних мов учнів старших класів (друга половина XX століття): дис... канд.. пед.. наук : 13.00.09. Кривий Ріг, 2009. 216 с.

229. Ребрин Ю. И. Управление качеством: учебное пособие. Таганрог : Изд-во ТРТУ, 2004. 174 с.

230. Рейнвальд Н. И. Психология личности : монография. Москва : Издательство Университета дружбы народов, 1987. 200 с.

231. Реформи в галузі авіатранспорту // *Міністерство інфраструктури України* : веб-сайт. URL: <https://mtu.gov.ua/content/reformi-avia-transportu.html> (дата звернення: 27.10.2018).

232. Роберт И. В. Новые информационные технологии в обучении: дидактические проблемы, перспективы использования. *Информатика и образование*. 1991. № 4. С. 18–25.

233. Розробка професіограм та виявлення професійно-важливих якостей для військових спеціальностей (професій, штатних посад): метод. рекомендації. / за ред. Ю. Стасєва. Харків : Контур, 2006. 24 с.

234. Рубинштейн С. Л. Основы общей психологии. Санкт-Петербург : Питер, 2002. 519 с.

235. Рубинштейн С. Л. Проблемы общей психологии. Москва : Педагогика, 1973. 423 с.

236. Руководство по обучению членов кабинного экипажа с учетом аспектов обеспечения безопасности. URL: http://aviadocs.com/icaodocs/Docs/10002_cons_ru.pdf (дата звернення: 20.07.2018).

237. Савицька А. П. Організаційно-педагогічні умови формування готовності майбутніх військових льотчиків до міжнародних миротворчих операцій. *Наукові записки Бердянського державного педагогічного університету. Серія «Педагогічні науки»*. 2016. Вип. 3. С. 140–144.

238. Савченко Г. О. Формування готовності майбутніх фахівців банківської справи до аналітичної діяльності засобами моделювання : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Харків, 2006. 21 с.

239. Саєнко М. Політ нормальний: огляд ринку авіап перевезень. URL: <http://yur-gazeta.com/publications/practice/povitryane-ta-aviacyne-pravo/polit-normalniy-oglyad-rinku-aviaperevezen.html> (дата звернення: 10.03.2019).

240. Садова Т. Аксіологічний підхід у системі педагогічної методології. *Дошкільна освіта*, 2010. 1(27). С. 63–69.

241. Салівоненко Н. В., Коломієць Ю. В. Сутність технологічної культури. URL:

http://www.rusnauka.com/14_ENXXI_2009/Pedagogica/45775.doc.htm (дата звернення: 14.02.2019).

242. Севастьянова Т. Теоретико-методологические подходы к формированию готовности подростков к межкультурному общению. *Молодой ученый*. 2011. № 8. Т. 2. С. 129–131.

243. Селевко Г. К. Современные образовательные технологии : уч. пособ. [для пед. вузов и ин-тов повышения квалификации]. Москва : Народное образование, 1998. 255 с.

244. Селевко Г. К. Энциклопедия образовательных технологий: В 2 т. Т. 1. Москва : Народное образование, 2005. 556 с.

245. Селевко Г. К. Энциклопедия образовательных технологий: В 2 т. Т. 2. Москва : НИИ школьных технологий, 2006. 816 с.

246. Семигінівська Т. Г. Формування професійної етики майбутніх перекладачів авіаційної галузі у процесі вивчення суспільно-гуманітарних дисциплін : дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Київ, 2014. 200 с.

247. Семиченко В. А. Проблемы і пріоритети професійної підготовки. *Педагогічний дискурс*. 2007. № 1, С. 119–127.

248. Середенко П. В. Формирование готовности будущих педагогов к обучению учащихся исследовательским умениям и навыкам : автореф. дис. ... докт. пед. наук : 13.00.08. Москва, 2008. 39 с.

249. Сікора Я. Б. Використання тренінгів у професійній підготовці компетентних фахівців з інформатики. *Психолого-педагогічні проблеми сільської школи*. 2011. Вип. 36. С. 115–121.

250. Сікорський П. Технологізація навчання і проблеми засвоєння знань. *Діалог культур : Україна у світовому контексті : Філософія освіти*. 2002. Вип. 8. 384 с.

251. Сірак І. П. Педагогічні умови формування готовності майбутніх медичних сестер до професійної самореалізації. *Вісник Національного авіаційного університету*. 2017. Вип. 1(10). С. 129–134.

252. Сисоєва С. О. Інтерактивні технології навчання дорослих : навч.-метод. посіб. Київ : ВД «ЕКМО», 2011. 320 с.
253. Сисоєва С. О. Педагогічні технології у неперервній педагогічній освіті. Київ : ВІПОЛ, 2001. 503 с.
254. Сисоєва С. О. Педагогічна творчість. Київ : Каравела, 1998. 150 с.
255. Сисоєва С. О. Творчий розвиток учнів у контексті особистісно орієнтованого навчання. *Гуманітарні науки*. 2001. № 1. С. 110–118.
256. Сластенин В. А., Каширин В. П. Психология и педагогика. Москва : Академия, 2001. 480 с.
257. Слободчиков В. И., Исаев Е. И. Основы психологической антропологии. Психология человека: Введение в психологию субъективности. Учебное пособие для вузов. Москва : Школа-Пресс, 1995. 384 с.
258. Смирнова И. Л. Интегративные теоретические знания пилотов – залог безопасности полетов. Кировоград : «КОД», 2008. 184 с.
259. Смирнова І. Л. Формування надійності льотного складу як проблема теоретичної професійної підготовки в льотному ВНЗ. *Вісник Національного авіаційного університету. Серія «Педагогіка. Психологія»*. 2016. № 9. С. 141–152.
260. Солійчук І. І. Мотиваційний компонент готовності практичного психолога до міжособистісної консультативної взаємодії. URL: http://www.rusnauka.com/20_AND_2014/Psihologia/3_174497.doc.htm (дата звернення: 18.01.2019)
261. Сотер М. В. Толерантність як основа міжкультурної комунікації. Підготовка менеджерів освітньої галузі в умовах децентралізації управлінських структур: світовий досвід: матеріали всеукр. наук.-практ. конф. м. Херсон, 10-11 лист. 2016 р. Херсон : Гельветика, 2016. С. 186–188.
262. Статистичні дані в галузі авіатранспорту // Міністерство інфраструктури України : веб-сайт. URL: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-v-galuzi-aviatransportu.html> (дата звернення: 10.03.2019).

263. Стратегія інноваційного розвитку України на 2010–2020 роки в умовах глобалізаційних викликів / авт. упоряд.: Г. О. Андрощук, І. Б. Жилиєв, Б. Г. Чижевський, М. М. Шевченко. Київ : Парламентське видавництво, 2009. 632 с.

264. Сучасний тлумачний словник української мови: 50 000 слів /за заг. ред. В. В. Дубічинського. Харків : Школа, 2006. 832 с.

265. Технології інтеграції змісту освіти: зб. наук. праць [ред. кол., головн. ред. В. І. Ільченко]. Полтава : ПОІПП, 2013. Вип. 5. 264 с.

266. Топузов О. М. Проблемна ситуація в теорії проблемного навчання. *Шлях освіти*. 2007. № 1. С. 12–16.

267. Тренінгові технології навчання студентів у ВНЗ /Л. І. Мороз та ін.. Київ, 2004. 202 с.

268. Угода між урядом Сполучених Штатів Америки та Урядом України про повітряні перевезення. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/840_170 (дата звернення: 10.10.2018).

269. Ушмарова В. В. Формування готовності вчителів початкової школи до роботи з обдарованими учнями в системі неперервної педагогічної освіти : монографія. Харків : Видавець Рожко С. Г., 2016. 400 с.

270. Федьович О. М. Педагогічні умови формування професійного інтересу майбутніх учителів фізики. *Проблемы современного педагогического образования*. 2017. Вып. 46. Ч. 4. С. 263–267.

271. Филиппева Т. В. Психологическое содержание труда бортпроводника воздушного судна гражданской авиации : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 19.00.03. Москва, 2006. 20 с.

272. Філософський енциклопедичний словник : енциклопедія / НАН України, Ін-т філософії ім. Г. С. Сковороди ; голов. ред. В. І. Шинкарук. Київ : Абрис, 2002. 742 с.

273. Философский словарь / [под ред. И. Т. Фролова]. 7-е изд., перераб. и доп. Москва : Республика, 2001. 719 с.

274. Фокин Ю. Г. Теория и технология обучения: деятельностный подход: учебное пособие для студентов высш. учеб. заведений. Москва : Издательский центр «Академия», 2006. 240 с.

275. Фридман Л. М., Маху В. И. Проблемная организация учебного процесса. Москва : Б.и., 1990. 60 с.

276. Фурт Д. В. Сутність та модель поняття «полікультурна компетентність». *Формування валідативних компетентностей студентів вишів у процесі здійснення навчальної діяльності з іноземних мов* : колективна монографія. Кривий Ріг : Вид. Р. А. Козлов, 2017. С. 105–147.

277. Центр авіаційної підготовки та сертифікації. *Державне підприємство обслуговування повітряного руху України «Украерорух»* : веб-сайт. URL: <http://uscga.org.ua/uk/> (дата звернення 20.09.2017).

278. Чайка В. М. Основи дидактики: навчальний посібник. Київ : Академвидав, 2011. 238 с.

279. Чечет В. В., Захарова С. Н. Активные методы обучения в педагогическом образовании. Минск: БГК. 2015. 127 с.

280. Чобітько М. Особистісно орієнтоване професійне навчання: зміст і структура. *Педагогіка і психологія*. 2005. № 3. С. 48–56.

281. Шамова Т. И., Давыденко Д. М., Шибанова Г. Н. Управление образовательными системами : учеб. пособ. для студ. высш. пед. учеб. заведений. Москва : Академия, 2002. 384 с.

282. Швець Д. В. Підготовка майбутніх офіцерів МВС України до охорони і забезпечення громадського порядку в процесі фахової підготовки : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Київ, 2016. 20 с.

283. Швець Д. В. Підготовка майбутніх офіцерів МВС України до охорони і забезпечення громадського порядку в процесі фахової підготовки : дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Київ, 2016. 225 с.

284. Штих І. І. Здатність до емпатії як компонент професійних здібностей психолога. *Науковий вісник Мукачівського державного університету. Серія «Педагогіка та психологія»*. 2015. Вип. 2 (2), С. 177–180.
285. Юдин Э. Г. Методология науки. Системность. Деятельность. Москва : Эдиториал УРСС, 1977. 444 с.
286. Юрчук В. В. Современный словарь по психологии. Минск : Современное слово, 1988. 768 с.
287. Ягупов В. В. Педагогіка: навч. посіб. / [для студентів пед. спец. вищ. навч. закл.]. Київ : Либідь, 2002. 559 с.
288. Якиманская И. С. Личностно-ориентированное обучение в современной школе. Москва : Сентябрь, 2000. 112 с.
289. Яковлев Е. В., Яковлева Н. О. Педагогическая концепция: методологические аспекты построения. Москва : ВЛАДОС, 2006. 239 с.
290. Якса Н. В. Основи педагогічних знань: навч. посіб. Київ : Знання, 2007. 358 с.
291. Якубовська О. М., Качеровська Т. В. Психолого-педагогічні умови використання навчального ігрового проектування у вивченні іноземної мови. *Теоретичні питання культури, освіти та виховання*. 2002. Вип. 22. С. 84–88.
292. Mulder M. Conceptions of professional competence. *International Handbook of Research in Professional and Practice-based Learning* / ed. by S. Billett, C. Harteis, H. Gruber. Dordrecht : Springer, 2014. pp. 107–137. URL: <http://www.mmulder.nl/wp-content/uploads/2011/11/2014-Mulder-Conceptions-of-Professional-Competence-in-Billett-et-al1.pdf> (дата звернення: 05.04.2018).
293. Bor Robert, Lucas Van Gerwen. *Psychological Perspectives on Fear of Flying*. London, UK, Ashgate, 2003, pp. 211–228.
294. Rokeach M. *The nature of Human Values*. New-York: Free Press, 1973. 438 p

ДОДАТКИ

Додаток А

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ З ПРОБЛЕМИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Статті в наукових фахових виданнях:

1. Радзівілов І. А. Підготовка майбутніх бортпровідників авіаційної галузі до професійної діяльності у навчальних центрах України. *Вісник Національного авіаційного університету*. 2017. Вип. 1(10). С. 113–118.
2. Радзівілова І. А. Професійна адаптація як чинник формування готовності майбутніх бортпровідників. *Вісник Національного авіаційного університету*. 2017. Вп. 2(11). С. 108–112.
3. Радзівілова І. А. Готовність майбутніх бортпровідників до професійної діяльності як психолого-педагогічне явище в науковій літературі. *Педагогічні науки*. 2017. Вип. LXXIX. С. 174–177.
4. Радзівілова І. А. Компонентний склад готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності. *Молодь і ринок*. 2018. № 4(159). С. 145–149.
5. Радзівілова І. А. Дослідження проблеми виявлення педагогічних умов формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності. *Молодь і ринок*. 2018. № 9(164). С. 146–149.

Публікації в наукових виданнях іноземних держав та у виданнях, які

включено до міжнародних наукометричних баз

6. Радзівілова І. А. Методологічні засади формування готовності до професійної діяльності майбутніх бортпровідників. *Научен вектор на Балканите*. 2018. № 1. С. 81–83.
7. Радзівілова І. А. Критерії і показники сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності. *Молодий вчений*. 2018. № 6(80). С. 169–171.

Продовж. дод. А

Матеріали і тези науково-практичних конференцій:

8. Радзівілова І. А. Професійна підготовка бортпровідників повітряних суден цивільної авіації України. *Актуальні проблеми вищої професійної освіти України* : матеріал. IV міжн. наук.-практ. конф., м. Київ, 17 бер. 2016 р. Київ, 2016. С. 21.

9. Радзівілова І. А. Компетентністний підхід до професійної підготовки бортпровідників як умова ефективності готовності фахівця. *Modern methods, innovations and operational experience in the field of psychology and pedagogics* : materials of international research and practice conference, Lublin, Republic of Poland, Oct. 20-21, 2017. Lublin, 2017. С. 129–132.

10. Радзівілова І. А. Аксіологічний підхід у професійній підготовці майбутніх бортпровідників. *Україна-Німеччина: горизонти освіти і культури*: матеріали міжн. наук.-практ. конф., м. Київ, 23-24 лист. 2017 р. Київ, 2017. С. 134–136.

11. Радзівілова І. А. Професійна компетентність майбутніх бортпровідників як педагогічна проблема. *Роль і місце психології і педагогіки у формуванні сучасної особистості* : матеріали міжн. наук.-практ. конф., м. Харків, 12-13 січ. 2018 року. Харків, 2018. С. 64–67.

12. Радзівілова І. А. Імітаційні методи навчання у формуванні готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності. *Модернізація освітнього середовища: проблеми та перспективи* : матер. III міжн. наук.-практ. конф., м. Умань, 16-17 лют. 2018 р. Умань, 2018. С. 144–147.

13. Радзівілова І. А. Зміст і сутність готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності. *Актуальні проблеми вищої професійної освіти України* : матер. VI міжн. наук.-практ. конф., м. Київ, 20 бер. 2018 р. Київ, 2018. С. 126.

14. Радзівілова І. А. Системний підхід як теоретико-методологічна основа формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної

Продовж. дод. А

діяльності. *Сучасні тенденції розвитку освіти і науки в інтердисциплінарному контексті*: матер. III міжн. наук.-практ. конф., м. Ченстохова, м. Ужгород, м. Дрогобич, 29-30 бер. 2018 р. Дрогобич, 2018. С. 328–330.

Апробація результатів дослідження

Основні положення роботи викладено та обговорено на міжнародних науково-практичних конференціях:

1. IV Міжнародна науково-практична конференція «Актуальні проблеми вищої професійної освіти України» (Київ, 17 березня 2016 р., форма участі – публікація тез доповіді);
2. International research and practice conference «Modern methods, innovations and operational experience in the field of psychology and pedagogics» (Lublin, the Republic of Poland, 20-21st October, 2017, form or participation – thesis);
3. Міжнародна науково-практична конференція «Україна-Німеччина: горизонти освіти і культури» (Київ, 23-24 листопада 2017 р., форма участі – публікація тез доповіді);
4. Міжнародна науково-практична конференція «Роль і місце психології і педагогіки у формуванні сучасної особистості» (Харків, 12-13 січня 2018 р., форма участі – публікація тез доповіді);
5. III Міжнародна науково-практична конференція «Модернізація освітнього середовища: проблеми та перспективи» (Умань, 16-17 лютого 2018 р., форма участі – публікація тез доповіді);
6. VI Міжнародна науково-практична конференція «Актуальні проблеми вищої професійної освіти України» (Київ, 20 березня 2018 р., форма участі – публікація тез доповіді);
7. III Міжнародна науково-практична конференція «Сучасні тенденції розвитку освіти і науки в інтердисциплінарному контексті» (Ченстохова,

Продовж. дод. А

Ужгород, Дрогобич, 29-30 березня 2018 р., форма участі – публікація тез доповіді);

8. II Міжнародна науково-практична Інтернет конференція «Використання медіа-технологій у підготовці вчителів: європейський та вітчизняний досвід» (Глухів, 22 лютого 2018 р., форма участі – виступ з доповіддю, участь в обговоренні);

9. III Всеукраїнський науково-методичний семінар «Підготовка майстра виробничого навчання, викладача професійного навчання до впровадження в освітній процес інноваційних технологій» (Глухів, 1 листопада 2019 р., форма участі – виступ з доповіддю, участь в обговоренні).

Продовж. дод. А

Довідки про впровадження

ЦЕНТР ТЕОРЕТИЧНОЇ ТА ПРАКТИЧНОЇ
ПІДГОТОВКИ АВІАЦІЙНОГО ПЕРСОНАЛУ
«ГРАДІЄНТ» ТОВ «ПРАЙМ-РЕЙТ»



TYPE RATING TRAINING ORGANIZATION
"GRADIENT" OF "PRIME RATE" LTD

ТОВ «ПРАЙМ-РЕЙТ»
вул. Берковецька, 6,
м. Київ, 04128, Україна
тел./факс +38(044) 452-86-80,
e-mail gradient2015@ukr.net
www.gradient-ua.com
листування на адресу:
Святошинська площа, 1-В, оф. 275,
м. Київ, 03115, Україна

«PRIME-RATE» Ltd
Berkovetska str, 6 Kyiv
04128, UKRAINE
tel./fax +38(044) 452-86-80
e-mail gradient2015@ukr.net
www.gradient-ua.com
mail to:
Sviatoshynska square, 1, office 275,
Kyiv 04128, UKRAINE

Вих. № 27 від 28.08.2018р.

Довідка

про впровадження в навчальний процес ЦТПП «Градiєнт» результатів дисертаційної роботи здобувача наукового ступеня кандидата педагогічних наук Радзівілової Інни Анатоліївни на тему **«Формування готовності майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах до професійної діяльності»** зі спеціальності 13.00.04 – теорія і методика професійної освіти

Запропоновані й обґрунтовані Радзівіловою І. А. форми, методи і засоби формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності впроваджувалися в навчальний процес ЦТПП «Градiєнт» упродовж 2015-2018 рр.

Проведені дослідження довели ефективність реалізації в навчальному процесі ЦТПП «Градiєнт» виявлених дисертанткою педагогічних умов і розробленої авторської технології формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності. Застосування в навчальному процесі тренінгів на вдосконалення навичок емпатії і рефлексії, а також ситуативних та імітаційно-ігрових завдань відзначалося цілеспрямованим формуванням готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності.

Отримані результати свідчать про доцільність використання в процесі формування готовності майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах до професійної діяльності виявлених педагогічних умов і розробленої авторської технології, теоретично обґрунтованих і практично перевірених у дисертаційному дослідженні Радзівілової Інни Анатоліївни.

Матеріали дослідження є актуальними і можуть використовуватися у підготовці майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах до формування їхньої готовності до професійної діяльності.

Директор ЦТПП «Градiєнт»

Є.О. Годес



Продовж. дод. А



Авиационный сертификационно - тренировочный центр «СКАЙ»

ТОВ «Авіаційний сертифікаційно-тренувальний центр «СКАЙ»

Вих 20/7 від 20.04.2018р.

03061, Україна, м. Київ,
Пр. Відрадний, 18Б
тел/факс (044) 337-17-75
337-10-18

Довідка

про впровадження результатів дисертаційного дослідження Радзівілової І. А. на тему **«Формування готовності майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах до професійної діяльності»**, представленого на здобуття наукового ступеня кандидата педагогічних наук зі спеціальності 13.00.04 – теорія і методика професійної освіти

Теоретичні та практичні результати дисертаційного дослідження Радзівілової І. А. на тему «Формування готовності майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах до професійної діяльності», що спрямовані на вдосконалення підготовки майбутніх бортпровідників, впроваджувалися в навчальний процес ТОВ «Авіаційний сертифікаційно - тренувальний центр «СКАЙ» (сертифікат UA/TRTO-009/2014) протягом 2016-2018 рр.

Викладачами навчального центру ТОВ «Авіаційний сертифікаційно - тренувальний центр «СКАЙ» апробовано діагностичний інструментарій дослідження рівнів сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності. Під керівництвом Радзівілової І. А. перевірено ефективність підготовки майбутніх бортпровідників до формування готовності до професійної діяльності, авторської технології формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності, виявлено педагогічні умови формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності.

Вважаємо, що результати дослідження Радзівілової Інни Анатоліївни можна використовувати у навчальному процесі авіаційних центрів, які здійснюють підготовку майбутніх бортпровідників.

Директор
ТОВ «АСТЦ «СКАЙ»



І.М.Борковська

Продовж. дод. А



Вих. № 147/9 «20» 08 2018р.

Довідка

про впровадження результатів дослідження
здобувача наукового ступеня кандидата педагогічних наук

Радзівілової Інни Анатоліївни

на тему «**Формування готовності майбутніх бортпровідників в авіаційних
навчальних центрах до професійної діяльності**»

зі спеціальності 13.00.04 – теорія і методика професійної освіти

Актуальність проблеми вдосконалення підготовки майбутніх бортпровідників зумовлена потребою сучасного українського суспільства у висококваліфікованих фахівцях, готових до вдосконалення, самовдосконалення й самореалізації в майбутній професійній діяльності зокрема і в житті загалом, здатних не тільки планувати власну діяльність, а й відповідати за прийняті рішення та вчинки. Зважаючи на те, що умови праці авіаційного персоналу суттєво відрізняються від умов, у яких працюють фахівці інших спеціальностей, дисертаційна робота Радзівілової І. А., яка присвячена проблемі формування готовності майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах до професійної діяльності, набуває особливого значення.

Технологію формування готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності, яку було розроблено Радзівіловою Інною Анатоліївною, було впроваджено в навчальний процес Навчально – льотного центру МААК «УРГА» (2016-2018 рр). Позитивні результати, отримані під час експерименту, дають змогу зробити висновок про її ефективність. Крім того, під час педагогічного експерименту апробовано підібраний здобувачкою діагностичний інструментарій дослідження рівнів сформованості готовності майбутніх бортпровідників до професійної діяльності.

Уважаємо, що результати дисертаційного дослідження Радзівілової І. А. можуть використовуватись у підготовці майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах з метою формування у них готовності до професійної діяльності. Результати дослідження Радзівілової І. А. було обговорено і затверджено на засіданні льотно-методичної ради МААК «УРГА» (протокол №22 від 17 серпня 2018 р.).

Директор НЛЦ
МААК «УРГА»



В.П. Булава.

Продовж. дод. А

Україна, м. Київ,
Проспект Космонавта Комарова, 1, НАУ корпус 11, офіс 101
тел.: +38(044) 406 75 48 факс: +38(044) 406 75 68
e-mail: info@flightacademy.aero
www.flightacademy.aero

Довідка

про впровадження результатів дисертаційного дослідження Радзівілової І. А.
на тему **«Формування готовності майбутніх бортпровідників в
авіаційних навчальних центрах до професійної діяльності»**,
представленого на здобуття наукового ступеня кандидата педагогічних наук
зі спеціальності 13.00.04 – теорія і методика професійної освіти

Протягом 2015-2018 навчальних років матеріали дисертаційного дослідження Радзівілової І. А. на тему «Формування готовності майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах до професійної діяльності» впроваджувалися в навчальний процес у ТОВ «Авіаційна Льотна Академія».

Теоретичні та практичні результати дисертаційного дослідження Радзівілової Інни Анатоліївни використовувалися при підготовці навчально-методичних матеріалів, зокрема робочих програм з дисциплін «Основи авіації», «Загальні функції, обов'язки та відповідальність членів кабінного екіпажу», «Загальний порядок дій з метою забезпечення безпеки польотів та пасажирів у звичайних, нештатних та аварійних ситуаціях», «Аварійно-рятувальна підготовка», «Перепідготовка бортпровідників на повітряне судно», «Розробка програм з підготовки бортпровідників», «Психолого-педагогічні аспекти з навчання бортпровідників-інструкторів».

Крім того, у контексті підготовки майбутніх бортпровідників корисними є також представлені авторкою рекомендації і пропозиції щодо реалізації інтерактивних форм і методів навчання у процесі формування їхньої готовності до професійної діяльності. Методичні підходи, розроблені у дисертаційній роботі, покладено в основу практичних занять з дисциплін

Продовж. дод. А

«Основи авіації», «Загальні функції, обов'язки та відповідальність членів кабінного екіпажу», «Загальний порядок дій з метою забезпечення безпеки польотів та пасажирів у звичайних, нештатних та аварійних ситуаціях», «Аварійно-рятувальна підготовка», «Перепідготовка бортпроводників на повітряне судно», «Розробка програм з підготовки бортпроводників», «Психолого-педагогічні аспекти з навчання бортпроводників-інструкторів».

Результати дослідження Радзівілової І. А. було обговорено і затверджено на засіданні ТОВ «Авіаційна Льотна Академія» (протокол № 7 від 17 вересня 2018 р.).

Директор



Макарчук В.І.

*Продовж. дод. А***АВТОРСЬКИЙ КОЛЕКТИВ**

**проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законів
України щодо покращення умов пенсійного забезпечення
бортпроводників повітряних суден цивільної авіації»**

Дубневич Ярослав Васильович – народний депутат України,
Васюник Ігор Васильович – народний депутат України,
Кадикало Микола Олегович – народний депутат України,
Корчик Віталій Андрійович – народний депутат України,
Радзівілова Інна Анатоліївна – голова правління ВГО «Асоціація
бортпроводників цивільної авіації»

Народні депутати України

 Я.В. Дубневич
 І.В. Васюник
 В.А. Корчик
 М.О. Кадикало

Додаток Б

Сертифікаційний акт для отримання свідоцтва бортпровідника

(прізвище, ім'я, по батькові)

Місце роботи _____

Спеціальність _____

Посада _____

№ з/п	Назва дисципліни	Оцінка	Прізвище Експерта	Підпис Дата
1	Основи авіації			
2	Обов'язки та відповідальність бортпровідника			
3	Порядок дій з метою забезпечення безпеки та під час аварійної обстановки			
4	Перевезення небезпечних вантажів			
5	Людський фактор			
6	Гігієна, авіаційна медицина та надання першої допомоги			
7	(Позицію 7 вилучено на підставі Наказу Мінтрансу N 584 (z0779-00) від 23.10.2000)			

Секретар сертифікаційної комісії _____

Голова _____ сертифікаційної _____ комісії

(дата, підпис)

М.П.

Додаток В

Додаток В.1

Узагальнення підходів до розуміння сутності поняття «готовність до професійної діяльності» у науковій психолого-педагогічній літературі

№ з/п	Автор	Визначення поняття «готовність до професійної діяльності»
1	2	3
1	Н. Арістова [12, с. 23–24]	Готовність до професійної діяльності – це певний психофізичний стан, перебуваючи в якому фахівці здатні орієнтуватися й досягати успіху в професійній діяльності, здатні використовувати набуті знання, уміння та навички, необхідні для її успішного виконання, здатні бути активними, ініціативними, відповідальними, правильно організовувати власні дії, приймати виважені рішення відповідно до певної ситуації та передбачати їх позитивні й негативні наслідки, а також мають високий рівень усвідомлення можливостей професійного розвитку і самовдосконалення
2	О. Бойко [29, с. 12–13]	Готовність до професійної діяльності – це інтегроване системне особистісне утворення, яке складається з особистісної, професійної, психологічної та інших видів готовності та включає його переконання, погляди, мотиви, почуття, ставлення або настанову до військової дійсності та управлінської діяльності, особистісні, професійні, вольові та інтелектуальні якості, знання про об’єкт цієї діяльності та оволодіння технологією її

Продовж. дод. В.1

1	2	3
		реалізації, а також досвід практичного застосування
3	Н. Брижак [32, с. 74]	Готовність до професійної діяльності – це особистісний стан майбутнього учителя, з певними краєзнавчими знаннями, вміннями, навичками та переконаннями у необхідності організовувати краєзнавчу роботу з учнями початкової школи
4	С. Будак [33]	Готовність до професійної діяльності – це психофізичний стан фахівця, який володіє знаннями, вміннями, навичками, в якому він може негайно перейти до безпосереднього виконання своєї професійної діяльності
5	І. Гавриш [44, с. 19]	Готовність до професійної діяльності – це інтегративна якість особистості, що є регулятором та умовою успішної професійної діяльності, спрямованої на створення, запровадження і розповсюдження освітніх новацій
6	І. Казанжи, О. Войтенко [77, с. 360]	Готовність до професійної діяльності – це цілісне стійке утворення, що ґрунтується на досвіді, легко актуалізується, не потребує постійно нового формування, є стійким і динамічним, піддається розвитку і може досягати більш високих рівнів
7	Т. Ковалькова [89]	Готовність до професійної діяльності – це інтегральне утворення особистості, що складається із особистісного, когнітивного, інтерактивного та рефлексивного компонентів
8	Л. Конопляник [93, с. 6]	Готовність до професійної діяльності – це складне особистісне новоутворення, що поєднує наявність

Продовж. дод. В.1

1	2	3
		належних компетенцій для майбутньої професійної діяльності, усвідомлене використання іноземної мови з метою професійної взаємодії та в якості засобу обміну інформацією, спрямованих на підвищення рівня професіоналізму майбутнього фахівця і його готовності постійно професійно самовдосконалюватись
9	Н. Котенко [95, с. 28]	Готовність до професійної діяльності – це гармонійне поєднання переконань, поглядів, мотивів, знань, умінь, навичок і досвіду, що сприяють успішному виконанню професійних завдань
10	М. Малдер [217]	Готовність до професійної діяльності – це здатність і прагнення фахівця власними силами здобувати нові знання
11	О. Москаленко [120, с. 116]	Готовність до професійної діяльності – це динамічна та стійка характеристика, досягнута в процесі узагальненого результату взаємодії усіх структурних елементів професійної підготовки, яка передбачає позитивну спрямованість особистості на професійну діяльність
12	Т. Павлюк [129, с. 180]	Готовність до професійної діяльності – це сукупність професійних знань, умінь, навичок, здібностей, особистісного потенціалу щодо реалізації системи організаційних, морально-психологічних, інформаційних, педагогічних, правових, культурно-просвітницьких та військово-соціальних заходів, спрямованих на формування і розвиток у

Продовж дод. В.1

1	2	3
		військовослужбовців-прикордонників професійно необхідних якостей, моральної самосвідомості, що має забезпечити високий рівень оперативно-службової діяльності, згуртованість військових колективів
13	Г. Савченко [181, с. 8]	Готовність до професійної діяльності – це інтегроване особистісне утворення, представлене єдністю мотиваційного, змістового, процесуального та рефлексивного компонентів, що забезпечують конструктивну взаємодію особистості з професійним середовищем шляхом отримання особистісно-значущого й адекватного вимогам соціуму результату аналітичної діяльності

Додаток В.2

Узагальнення підходів щодо структури готовності майбутніх фахівців до професійної діяльності

№ з/п	ІІІ авторів	Компоненти готовності майбутніх фахівців до професійної діяльності
1	2	3
	Н. Брижак [32]	- мотиваційно-ціннісний - змістово-практичний - функціонально-рефлексивний
	Т. Ковалькова [89]	- особистісний - інтерактивний - рефлексивний
	В. Марігодов, С. Моторна [116]	- потребнісно-мотиваційний - комунікативно-організаційний - пізнавальний - морально-орієнтований
	С. Москаленко [120, с. 116–118]	- інтелектуально-мотиваційний - професійно-змістовий - психофізіологічний - рефлексивно-корегувальний
	Е. Остапенко [127]	- мотиваційно-цільовий - пізнавально-операційний - професійно-орієнтовний - особистісно-регулятивний
	О. Полозенко [146, с. 217].	- Мотиваційний - ціннісний - рефлексивний - регулятивний

Продовж. дод. В.2

1	2	3
		- когнітивний - діяльнісний
	Г. Савченко [181]	- мотиваційний - змістовий - процесуальний - рефлексивний
	В. Ушмарова [200, с. 118]	- мотиваційний - когнітивний - діяльнісний - рефлексійно-особистісний
	Д. Швець [210, с. 46–46]	- мотиваційний - когнітивний - діяльнісний - рефлексивний

Додаток Д
Додаток Д.1
Діагностика ціннісних орієнтацій
(М. Рокич)
Опитувальник (термінальні цінності)

1	2	3
№ за/п	Термінальні цінності	Ранг
1	Активне, діяльне життя (повнота та емоційна насиченість життя)	
2	Життєва мудрість (зрілість суджень і здоровий глузд, що досягаються життєвим досвідом)	
3	Здоров'я (фізичне і психічне)	
4	Цікава робота	
5	Краса природи й мистецтва (переживання прекрасного в природі і мистецтві)	
6	Любов (духовна і фізична близькість з коханою людиною)	
7	Матеріально забезпечене життя (відсутність матеріальних труднощів)	
8	Наявність хороших і вірних друзів	
9	Суспільне покликання (повага оточуючих, колективу, колег по роботі)	
10	Пізнання (можливість розширення своєї освіти, кругозору, загальної культури, інтелектуальний розвиток)	
11	Продуктивне життя (максимально повне використання своїх можливостей, сил і здібностей)	
12	Розвиток (робота над собою, постійне фізичне і духовне вдосконалення)	
13	Розваги (приємне, необтяжливе проведення часу, відсутність обов'язків)	
14	Свобода (самостійність, незалежність у судженнях і вчинках)	

Продовж. дод. Д.1

1	2	3
15	Щасливе сімейне життя	
16	Щастя інших (добробут, розвиток і вдосконалення інших людей, усього народу, людства в цілому)	
17	Творчість (можливість творчої діяльності)	
18	Упевненість у собі (внутрішня гармонія, свобода від внутрішніх суперечностей, сумнівів)	

Опитувальник
Список Б (інструментальні цінності)

1	2	3
№ за/п	Інструментальні цінності	Ранг
1	Акуратність (охайність), вміння тримати в порядку речі, дотримувати порядку в справах	
2	Вихованість (гарні манери)	
3	Високі запити (високі вимоги до життя і високі домагання)	
4	Життєрадісність (почуття гумору)	
5	Старанність (дисциплінованість)	
6	Незалежність (здатність діяти самостійно, рішуче)	
7	Непримиренність до недоліків у собі та інших	
8	Освіченість (широта знань, висока загальна культура)	
9	Відповідальність (почуття обов'язку, уміння дотримувати своє слово)	
10	Раціоналізм (вміння тверезо і логічно мислити, приймати обдумані, раціональні рішення)	
11	Самоконтроль (стриманість, самодисципліна)	
12	Сміливість у обстоюванні власної думки, поглядів	
13	Тверда воля (вміння наполягати на своєму, не відступати перед труднощами)	
14	Терпимість (до поглядів і думок інших, вміння вибачати іншим їхні помилки й хиби)	
15	Широта поглядів (уміння зрозуміти чужу точку зору, поважати інші смаки, звичаї, звички)	
16	Чесність (правдивість, щирість)	
17	Ефективність у справах (працьовитість, продуктивність у роботі)	
18	Чуйність (дбайливість)	

Дослідження комунікативних та організаторських здібностей

(за Т. Пашуковою, А. Допирою, Г. Дьяконовим)

Проведення дослідження комунікативних та організаторських здібностей за допомогою теста-опитувальника. Усі учасники дослідження отримують тест-опитувальник, бланк для відповідей та ознайомлюються з інструкцією.

Інструкція:

Запропонований тест містить 40 питань. Прочитайте їх і дайте відповіді на всі питання за допомогою бланка. На бланку надруковано номери питань. Якщо ваша відповідь на питання є позитивною, на бланку для відповідей необхідно обвести кружечком відповідний номер. Якщо відповідь є негативною, необхідно закреслити відповідний номер. Стежте за тим, щоб номер питання і номер у бланку для відповідей збігалися.

Усі питання мають загальний характер і не містять необхідних подробиць, зважаючи не це уявіть типові ситуації і не задумуйтесь над деталями. Не витрачайте багато часу на роздуми, відповідайте швидко. Можливо, на деякі питання вам буде важко відповісти, тому намагайтесь дати ту відповідь, якій ви віддаєте перевагу.

Надаючи відповідь на запитання, звертайте увагу на його перші слова та узгоджуйте свої відповіді з ними. Оскільки для нас важливою є ваша відвертість при відповіді, не прагніть створити задалегідь приємне враження.

Опитувальник

1. Чи багато у Вас друзів, з якими ви постійно спілкуєтесь?
2. Чи часто Вам вдається схилити більшість своїх знайомих до прийняття Вашої думки?
3. Чи довго Вас хвилює почуття образи, якого завдав Вам хтось із знайомих?
4. Чи завжди Вам важко орієнтуватися в критичній ситуації?
5. Чи є у Вас прагнення до встановлення нових знайомств з різними людьми?

Продовж. дод. Д.3

6. Чи подобається Вам займатись громадською роботою?
7. Чи вважаєте Ви, що Вам приємніше і простіше проводити час з книжками або займатися іншими справами, ніж з людьми?
8. Якщо виникли певні перешкоди у здійсненні Ваших намірів, то чи легко відступаєте від них?
9. Чи легко Ви встановлюєте контакти з людьми, які значно старші за віком?
10. Чи подобається Вам організовувати зі своїми друзями різні ігри та розваги?
11. Чи важко Вам долучатися до нової для вас компанії?
12. Чи часто Ви відкладаєте на інші дні ті справи, які бажано виконати сьогодні?
13. Чи легко Вам вдається встановлювати контакти з незнайомими людьми?
14. Чи прагнете Ви добитися, щоб ваші друзі або колеги діяли за Вашою пропозицією?
15. Чи важко Ви адаптуєтесь у новому колективі?
16. Чи вірно, що у вас не буває конфліктів з колегами з причини невиконання ними своїх обов'язків, зобов'язань?
17. Чи прагнете Ви при нагоді познайомитись та поговорити з новою людиною?
18. Чи часто під час виконання важливих справ Ви приймаєте ініціативу на себе?
19. Чи дратують Вас навколишні люди і чи хочеться Вам побути одному?
20. Чи правда, що ви зазвичай погано орієнтуєтесь в новій ситуації?
21. Чи подобається Вам постійно перебувати серед людей?
22. Чи виникає у Вас роздратування, якщо вам не вдається закінчити розпочату справу?
23. Чи відчуваєте Ви незручності, якщо потрібно проявити ініціативу, щоб познайомитись з новою людиною?
24. Чи стомлюєтесь Ви від частого спілкування з друзями?
25. Чи подобається Вам брати участь у колективних іграх?

Продовж. дод. Д.3

26. Чи часто Ви проявляєте ініціативу у розв'язанні питань, що стосуються інтересів ваших друзів, знайомих?
27. Чи правда, що ви відчуваєте себе невпевнено серед малознайомих людей?
28. Чи вірно, що Ви рідко прагнете довести свою правоту?
29. Чи вважаєте Ви, що Вам не дуже важко внести пожвавлення в мало знайому компанію?
30. Чи брали Ви участь у громадській роботі в школі?
31. Чи прагнете Ви обмежити коло своїх знайомих невеликою кількістю людей?
32. Чи вірно, що Ви не прагнете обстоювати свою думку або рішення, якщо воно не було відразу прийняте Вашими друзями?
33. Чи відчуваєтеся невимушено, потрапивши в незнайому Вам компанію?
34. Чи охоче Ви приступаєте до організації різних заходів для своїх друзів?
35. Чи правда, що Ви не відчуваєте себе досить впевненим і спокійним, коли потрібно виступати перед великою групою людей?
36. Чи часто Ви спізнюєтесь на ділові зустрічі, побачення?
37. Чи вірно, що у Вас багато друзів?
38. Чи часто Ви потрапляєте в центр уваги своїх друзів?
39. Чи часто Ви соромитесь і відчуваєтеся незручно при спілкуванні з малознайомими людьми?
40. Чи правда, що ви не дуже впевнено відчуваєтеся в оточенні великої групи своїх приятелів?

Зразок бланку для відповідей

1	5	9	13	17	21	25	29	33	37
2	6	10	14	18	22	26	30	34	38
3	7	11	15	19	23	27	31	35	39
4	8	12	16	20	24	28	32	36	40

Продовж. дод. Д.3

Опрацювання результатів

Метою опрацювання результатів є отримання індексів комунікативних та організаторських здібностей. Для цього відповіді опитуваного порівнюють із дешифратором і підраховують кількість збігів окремо за комунікативними та організаторськими здібностями.

1	5	9	13	17	21	25	29	33	37
2	6	10	14	18	22	26	30	34	38
3	7	11	15	19	23	27	31	35	39
4	8	12	16	20	24	28	32	36	40

Дешифратор

Здібності	Відповіді	
	Позитивні	Негативні
Комунікативні	номери питань першого рядка	номери питань другого рядка
Організаторські	номери питань третього рядка	номери питань четвертого рядка

Для визначення рівня комунікативних і організаторських здібностей учасників, необхідно обчислити їхні коефіцієнти. Коефіцієнти являють собою відношення кількості збігів відповідей тієї чи іншої схильності до максимально можливої кількості збігів, у нашому випадку – до 20. Формули для обчислення такі:

$$K_k = \frac{K_x}{20} ; \quad K_o = \frac{O_x}{20} , \text{ де}$$

K_k – коефіцієнт комунікативних здібностей;

K_o – коефіцієнт організаційних здібностей.

K_x та O_x – кількість відповідей, що збігаються із дешифратором залежно від комунікативних та організаційних здібностей.

Продовж. дод. Д.3

Аналіз результатів

Для оцінювання рівня комунікативних та організаторських здібностей опитуваних розроблено спеціальну шкалу.

Шкала оцінки комунікативних та організаторських здібностей

Кк	Ко	Шкала оцінки
0,10–0,45	0,2–0,55	1
0,46–0,55	0,56–0,65	2
0,56–0,65	0,66–0,70	3
0,66–0,75	0,71–0,80	4
0,75–1,00	0,81–1,00	5

Рівень розвитку комунікативних та організаторських здібностей визначається за допомогою шкали оцінювання.

Респонденти, які здобули оцінку 1 є людьми з низьким рівнем вияву комунікативних та організаторських здібностей.

Респонденти, які здобули оцінку 2, мають рівень комунікативних і організаторських здібностей нижчий від середнього. Вони не прагнуть до спілкування, почуваються скуто в новій компанії, колективі, віддають перевагу перебуванню наодинці, обмежують свої знайомства, відчують труднощі у встановленні контактів з людьми та у виступах перед аудиторією, погано орієнтуються в незнайомій ситуації, не обстоюють свою думку, важко переживають образи. У справах намагаються здебільшого уникати самостійних рішень та ініціативи.

Для респондентів з оцінкою 3 характерний середній рівень вияву комунікативних та організаторських здібностей. Вони прагнуть до контактів з людьми, не обмежують коло своїх знайомств, обстоюють свою думку, планують роботу, однак потенціал їх схильностей не характеризується високою стійкістю. Ця група опитуваних потребує подальшої серйозної та планомірної

Продовж. дод. Д.3

виховної роботи з формування й розвитку комунікативних та організаторських здібностей.

Респонденти, які мають оцінку 4, належать до групи з високим рівнем вияву комунікативних та організаторських здібностей. Вони не губляться в новій ситуації, швидко знаходять друзів, прагнуть розширити коло знайомих, займаються громадською діяльністю, допомагають близьким, друзям, виявляють ініціативу в спілкуванні, із задоволенням беруть участь в організації громадських заходів, здатні приймати самостійні рішення в складній ситуації. Все це вони роблять не за примусом, а за внутрішнім бажанням.

Респонденти, які здобули оцінку 5, притаманний високий рівень вияву комунікативних та організаторських здібностей. Вони відчують потребу в комунікативній та організаторській діяльності та активно прагнуть до неї, швидко орієнтуються в складних ситуаціях, невимушено поведуться в новому колективі. Це ініціативні люди, які у важливих справах або у складній ситуації приймають самостійні рішення, обстоюють свою думку та досягають того, щоб її сприймали інші. Вони можуть внести позитивні зміни в незнайому компанію, люблять організовувати різні ігри, заходи, наполегливі у діяльності, яка їх приваблює, і самі шукають такі справи, які б задовольняли їх потребу в комунікації та організаційній діяльності.

Комунікативні та організаторські здібності є важливим компонентом та передумовою розвитку здібностей у тих видах діяльності, які пов'язані зі спілкуванням, організацією колективної роботи, важливою ланкою в розвитку педагогічних здібностей.

Бажання займатись організаційною діяльністю та спілкуватись з людьми залежить не лише від змісту відповідних форм активності, а й типологічних особливостей самої особистості. Здебільшого такі люди визначаються суб'єктивною цінністю та значущістю для майбутніх результатів їх активності та ставлення до осіб, з якими вони взаємодіють. Це слід урахувати,

Продовж. дод. Д.3

складаючи рекомендації для осіб з низьким рівнем розвитку досліджуваних схильностей.

Досить часто схильності розвиваються в процесі діяльності й спілкування, які спочатку людині байдужі, але в міру заглиблення в них стають значущими. Тут важливі власні зусилля та подолання комунікативних бар'єрів, що є можливим, коли людина ставить собі свідому мету саморозвитку.

Методика діагностики рефлексії (автор – А. Карпов)

Методика призначена для визначення рівня розвитку здатності особистості до рефлексії.

Інструкція: Вам необхідно вибрати один з варіантів відповідей на запропоновані в опитувальнику твердження. У бланку відповідей навпроти номера питання проставте цифру, що відповідає варіанту Вашої відповіді:

1 – абсолютно неправильно

2 – неправильно

3 – швидше неправильно

4 – не знаю

5 – швидше правильно

6 – правильно

7 – цілком правильно.

Опитувальник

1. Після прочитання хорошої книги, я завжди довго думаю про неї, хочеться її з кимось обговорити.
2. Коли мене раптом несподівано про щось запитують, я можу висловити першу думку, що прийшла мені в голову.
3. Перш ніж зняти трубку телефону, щоб подзвонити в справі, я зазвичай подумки планую майбутню розмову.
4. Припустивши помилки, я довго не можу відволіктися від думок про це.
5. Коли я розмірковую над чимось або розмовляю з іншою людиною, мені буває цікаво раптом згадати, що зумовило початок ланцюжка думок.
6. Приступаючи до виконання складного завдання, я намагаюся не думати про майбутні труднощі.
7. Головне для мене – уявити кінцеву мету своєї діяльності, а деталі мають другорядне значення.
8. Іноді буває так, що я не можу зрозуміти, чому хтось незадоволений мною.

Продовж. дод. Д.4

9. Я часто ставлю себе на місце іншої людини.
10. Для мене важливо в деталях уявляти послідовність майбутньої роботи.
11. Мені було б важко написати серйозний лист, якби я заздалегідь не склав план.
12. Я вважаю за краще діяти, а не роздумувати над причинами своїх невдач.
13. Я досить легко приймаю рішення щодо дорогої покупки.
14. Як правило, щось задумавши, я прокручую в голові свої задуми, уточнюючи деталі, та розглядаю всі варіанти.
15. Я турбуюся про своє майбутнє.
16. Вважаю, що в більшості ситуацій потрібно діяти швидко, керуючись першою думкою, що прийшла в голову.
17. Іноді я приймаю необдумані рішення.
18. Закінчивши розмову, я, іноді, продовжую вести її подумки, використовуючи всі нові й нові аргументи на захист своєї точки зору.
19. Якщо відбувається конфлікт, то, розмірковуючи над тим, хто в ньому винен, я в першу чергу розпочинаю з себе.
20. Перш ніж прийняти рішення, я завжди намагаюся все ретельно обдумати й зважити.
21. У мене бувають конфлікти від того, що я іноді не можу передбачити, якої поведінки чекають від мене.
22. Буває іноді так, що, обмірковуючи розмову з іншою людиною, я подумки продовжую з нею діалог.
23. Я намагаюся не замислюватися над тим, які думки й почуття викликають в інших людях мої слова і вчинки.
24. Перш ніж зробити зауваження іншій людині, я обов'язково подумаю, як це висловити, щоб її не образити.
25. Виконуючи складне завдання, я думаю над ним навіть тоді, коли займаюся іншими справами.

Продовж. дод. Д.4

26. Якщо я з кимось сварюся, то здебільшого не вважаю себе винним.

27. Рідко буває так, що я шкодую про сказане.

Опрацювання результатів

З 27 тверджень 15 є прямими (номери питань: 1, 3, 4, 5, 9, 10, 11, 14, 15, 18, 19, 20, 22, 24, 25). Інші 12 – зворотні твердження, які необхідно враховувати при опрацюванні результатів, коли для отримання підсумкового бала підсумовуються відповіді опитаних у прямих питаннях цифри, а в зворотних – значення замінено на ті, що виявляються при інверсії шкали відповідей. Тобто, 1=7, 2=6, 3=5, 4=4, 5=3, 6=2, 7=1.

Ключ до опитувальника щодо рівня рефлексії (А.Карпов)

Переведення тестових балів в стени

Стени	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Тестові бали	90 і нижче	91 – 100	101 – 107	108 – 113	114 – 122	123 – 130	131 – 139	140 – 147	148 – 156	157 – 171	172 і вище

Інтерпретація результатів

При інтерпретації результатів доцільно виходити з диференціації здобутих результатів на три основні категорії.

Результати методики, що відповідають 7 стенам або є вищими, свідчать про високий рівень рефлексії. Результати в діапазоні від 4 до 7 стенів – індикатори середнього рівня рефлексії. Показники, що є меншими ніж 4 стени, – свідчать про наявність низького рівня розвитку рефлексії.

Додаток Ж

Порівняльний аналіз програм підготовки майбутніх бортпровідників в авіаційних навчальних центрах авіакомпаній
«Урга», «ХОРС», «Міжнародні Авіалінії України»

Тип підготовки	№ за/п	Навчальний центр авіакомпанії «Урга»		Навчальний центр авіакомпанії «ХОРС»		Навчальний центр авіакомпанії «МАУ»	
		Навчальна дисципліна	обсяг (год.)	Навчальна дисципліна	обсяг (год.)	Навчальна дисципліна	обсяг (год.)
1	2	3	4	5	6	7	8
теоретична	1	Основи авіації	14	Основи авіації	6	Авіаційні основи	8
	2	Обов'язки та відповідальність бортпровідників SAAB-340	20	Обов'язки та відповідальність бортпровідників. Дії бортпровідників в стандартних ситуаціях	12	Обов'язки та відповідальність бортпровідника ПС	24
	3	Порядок дій з метою забезпечення безпеки та під час аварійної обстановки (загальний та на ПС SAAB-340)	16	Дії бортпровідників в нештатних та аварійних ситуаціях	12	Порядок дій з метою забезпечення безпеки під час аварійних обставин на ПС	8

Продовж. дод. Ж

1	2	3	4	5	6	7	8
	4	Перевезення небезпечних вантажів повітрям	8	Тип повітряного судна Boeing 737-300/400/500	10	Перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом	8
	5	Людський фактор/CRM	8	Людський фактор. Підготовка по аспектам можливостей людини	12	Людський фактор. Управління ресурсами екіпажу (CRM)	6
	6	Гігієна, авіаційна медицина та надання першої допомоги	14	Гігієна, авіаційна медицина та надання першої допомоги	10	Санітарна гігієна. Авіаційна медицина та перша медична допомога	10
	7	Основи авіаційної безпеки	6	Система управління безпекою польоту	3	Правила виживання після аварійної евакуації з літака на землі/водній поверхні. Групові та індивідуальні дії	3
	8	Англійська мова	20	Англійська мова	3	Авіаційна англійська мова	6
	9	—		Підготовка по контролю втомленості	3	Аналіз авіаційних інцидентів та аварій	2
				Комплексний іспит	1	Комплексний іспит	1,30
Всього за курс теоретичної підготовки			104	—	72	—	76,30

Продовж. дод. Ж

1	2	3	4	5	6	7	8
Практична підготовка		Тренажерна підготовка на ПС SAAB-340	8	Відпрацювання навичок управління механізмами крісла пілотів ПС Boeing 737- 300/400/500 та дій при втраті працездатності пілотом	0.20	Аварійно-рятувальна підготовка з практичного відпрацювання: - гасіння пожежі; - навички виживання на воді; - перша медична допомога та використання медичних аптечок	4
				Відпрацювання навичок управління роботою всіх видів виходів ПС Boeing 737- 300/400/500 (аварійні виходи у кабіні пілотів включно)	0.20		
				Відпрацювання навичок поведінки бортпровідників ПС Boeing 737-300/400/500 в умовах розгерметизації салону. Допомога пасажирам при розгерметизації ПС	0.20		

Продовж. дод. Ж

1	2	3	4	5	6	7	8
				Відпрацювання навичок користування стаціонарним та переносним кисневим обладнанням	0.10		
				Відпрацювання навичок користування системою аварійного освітлення	0.10		
				Дії члені екіпажу в умовах аварійної посадки та перерваного зльоту	0.10		
				Відпрацювання навичок евакуації пасажирів з борта на сушу	0.20		
				Брифінг	0.10		
Всього			8		2		4
Всього за курс підготовки			116		74		80.30

Додаток 3

Додаток 3.1

**Навчальний центр
ТОВ «Авіакомпанія «ХОРС»
"Air Company "KHORS", Ltd Training Centre**



«Затверджую»
Начальник управління
сертифікації персоналу
Державіаслужби України

В.Б. Трофімов

« 06 » 06 2017 р.

**ПРОГРАМА
Початкова підготовка на
отримання свідоцтва бортового
провідника повітряного судна**

***Initial Training Program for obtaining
Cabin Crew LICENCE***

Ревізія 0
Revision 0

«Узгоджено»
Генеральний директор
ТОВ «Авіакомпанія «ХОРС»

Л.І. Пащенко

« 30 » 05 2017 р.

«Узгоджено»
Начальник відділу сертифікації
тренувальних центрів/організацій

О.І. Бакай

« 06 » 06 2017 р.

Продовж. дод. 3.1

	Початкова підготовка на отримання свідоцтва бортового провідника повітряного судна	Ст. 11 Ревізія № 0
---	--	-----------------------

4.2. Навчальний план початкової підготовки

Термін навчання: 12 днів (12 днів – теорія, іспит наприкінці 12-го дня)

Склад групи слухачів: не більше – 20 осіб, тренажерна підготовка - 10 осіб, комп'ютерне навчання (СВТ) – 30 осіб.

Тривалість теоретичного навчання – не більше 6 годин на день.

№	Найменування дисциплін та вправ	Всього	Лекції	Практич. Заняття
Частина 1				
Теоретична підготовка				
1.1	Основи авіації (авіаційна ознайомлювальна підготовка).	6	6	-
1.2	Обов'язки та відповідальність бортпровідників. Дії бортпровідників в стандартних ситуаціях.	12	11	1
1.3	Дії бортпровідників в нештатних та аварійних ситуаціях.	12	11	1
1.4	Тип повітряного судна Б737-300/400/500	10	8	2
1.5	Людський фактор. Підготовка по аспектам можливостей людини.	12	11	1
1.6	Гігієна, авіаційна медицина та надання першої допомоги.	10	9	1
1.7	Система управління безпекою польотів.	3	3	-
1.8	Підготовка по контролю втомленості.	3	3	-
1.9	Англійська мова.	3	2	1
	Іспит	1	-	-
	Всього за курс	72:00	64:00	7:00
Практично-тренувальна підготовка (діючий ПС/процедурний тренажер)				
1.1	Відпрацювання навиків управління механізмами крісла пілотів ПС А320 та дій при втраті працездатності пілотом	0.20		0.20
1.2	Відпрацювання навиків управління роботою всіх видів виходів з ПС А320, включаючи аварійні виходи у кабіні пілотів	0.20		0.20
1.3	Відпрацювання навиків поведінки бортпровідника ПС в умовах розгерметизації салону. Допомога пасажирів при розгерметизації ПС	0.20		0.20
1.4	Відпрацювання навиків користування стаціонарним та переносним кисневим обладнанням	0.10		0.10
1.5	Відпрацювання навиків користування системою аварійного освітлення	0.10		0.10
1.6	Дії членів екіпажу в умовах аварійної посадки та перерваного зльоту	0.10		0.10
1.7	Відпрацювання навиків евакуації пасажирів з борта на сушу	0.20		0.20
1.8	Брифінг	0.10		0.10
	Всього	2		2
	Всього за курс	74:00		

Додаток 3.2

ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
 ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОВІТРЯНОГО РУХУ УКРАЇНИ
 Відокремлений структурний підрозділ «Центр авіаційної підготовки та сертифікації»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Заступник директора департаменту –
 начальник управління



В.Б. Трофімов

«04» 10 2016 р.

**КУРС ПЕРІОДИЧНОЇ ПІДГОТОВКИ
 (ПІДВИЩЕННЯ КВАЛІФІКАЦІЇ)
 ЧЛЕНІВ КАБІННОГО ЕКІПАЖУ
 ПОВІТРЯНИХ СУДЕН**

**АН-24; АН-26-Б-100; АН-74-100; АН-74ТК-200;
 АН-74-200Д; АН-74ТК-300; АН-140; ЯК-40; ЯК-42;
 ДС-9-50; ДС-9-80; А-320, SAAB-340; EMBRAER-145;
 CRJ-100/200 та його модифікації;
 Мі-8МТВ та його модифікації**

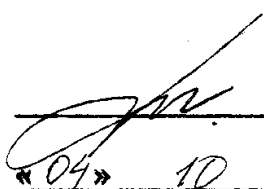
Розробник: Викладач з підготовки льотних та кабінних екіпажів
 І.А. Раздівілова

ПОГОДЖЕНО

Директор відокремленого
 структурного підрозділу
 «Центр авіаційної підготовки
 та сертифікації»

 С.В. Недбай
 «04» 10 2016 р.

Начальник відділу сертифікації
 тренувальних центрів/організацій

 О.І. Басай
 «04» 10 2016 р.

Київ 2016

Додаток 3.3

ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
 ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОВІТРЯНОГО РУХУ УКРАЇНИ
 Відокремлений структурний підрозділ «Центр авіаційної підготовки та сертифікації»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Заступник директора департаменту –
 начальник управління сертифікації
 персоналу

 В.Б. Трофімов

«16» 11 2016 р.

**КУРС ПЕРЕПІДГОТОВКИ
 ЧЛЕНІВ КАБІННОГО ЕКІПАЖУ
 ПОВІТРЯНИХ СУДЕН**

АН-24; АН-26-Б-100; АН-74-100; АН-74ТК-200;
 АН-74-200Д; АН-74ТК-300; АН-140; ЯК-40; ЯК-42;
 DC-9/51; MD-80 (ДС-9-80); А-320, SAAB-340; EMBRAER-145;
 CRJ-100/200 та його модифікації;
 Мі-8 та його модифікації

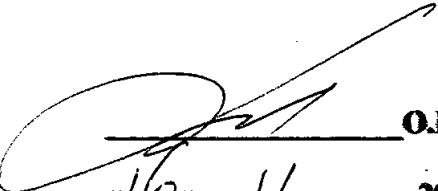
Розробник: Викладач з підготовки льотних та кабінних екіпажів
 І.А. Раздівілова

ПОГОДЖЕНО

Директор відокремленого
 структурного підрозділу
 «Центр авіаційної підготовки
 та сертифікації»

 С.В. Недбай
 «03» 11 2016 р.

Начальник відділу сертифікації
 тренувальних центрів/організацій

 О.І. Бакай
 «16» 11 2016 р.

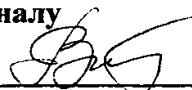
Київ 2016

Додаток 3.4

ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
 ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОВІТРЯНОГО РУХУ УКРАЇНИ
 Відокремлений структурний підрозділ «Центр авіаційної підготовки та сертифікації»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Заступник директора департаменту –
 начальник управління сертифікації
 персоналу

 В.Б. Трофімов

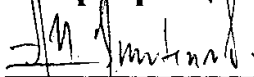
«29» 11 2016 р.

**КУРС ПОЧАТКОВОЇ ПІДГОТОВКИ
 ЧЛЕНІВ КАБІННОГО ЕКІПАЖУ-ІНСТРУКТОРІВ
 КАТЕГОРІЇ L1/TR1 ПОВІТРЯНИХ СУДЕН**

Розробник: Викладач з підготовки льотних та кабінних екіпажів
 І.А. Раздівілова

ПОГОДЖЕНО

В.о. Директора відокремленого
 структурного підрозділу
 «Центра авіаційної підготовки
 та сертифікації»

 А.І. Липницький

«28» 11 2016 р.

Начальник відділу сертифікації
 тренувальних центрів/організацій

 О.І. Бакай

«29» 11 2016 р.

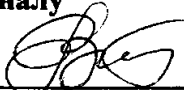
Київ 2016

Додаток 3.5

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ
 ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОВІТРЯНОГО РУХУ УКРАЇНИ
 Відокремлений структурний підрозділ «Центр авіаційної підготовки та сертифікації»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Заступник директора департаменту –
 начальник управління сертифікації
 персоналу

 В.Б. Трофімов

«24» 02 2017 р.

ПРОГРАМА

КУРС ПЕРІОДИЧНОЇ ПІДГОТОВКИ
 ЧЛЕНІВ КАБІННОГО ЕКІПАЖУ-ІНСТРУКТОРІВ
 КАТЕГОРІЇ LI/TRI ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

Розробник: Викладач з підготовки льотних та кабінних екіпажей
 І.А. Раздівілова

ПОГОДЖЕНО

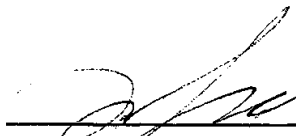
Директор відокремленого
 структурного підрозділу
 «Центр авіаційної підготовки та
 сертифікації»



 О.М. Авраменко

«24» 02 2017 р.

Начальник відділу сертифікації
 тренувальних центрів/організацій

 О.І. Бакай

«24» 02 2017 р.

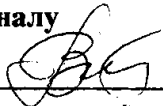
Київ 2017

Додаток 3.6

ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
 ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОВІТРЯНОГО РУХУ УКРАЇНИ
 Відокремлений структурний підрозділ «Центр авіаційної підготовки та сертифікації»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Заступник директора департаменту –
 начальник управління сертифікації
 персоналу

 В.Б. Трофімов

«29» 11 2016 р.

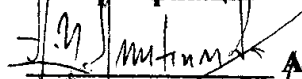
ПРОГРАМА

ПОЧАТКОВОЇ ПІДГОТОВКИ
 ЧЛЕНІВ КАБІННОГО ЕКІПАЖУ
 ПОВІТРЯНИХ СУДЕН
 ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ

Розробник: Викладач з підготовки льотних та кабінних екіпажів
 І.А. Раздівілова

ПОГОДЖЕНО

В.о. директора відокремленого
 структурного підрозділу
 «Центр авіаційної підготовки
 та сертифікації»

 А.І. Липницький

«29» 11 2016 р.

Начальник відділу сертифікації
 тренувальних центрів/організацій

 О.І. Бакай

«29» 11 2016 р.

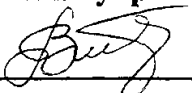
Київ 2016

Додаток 3.7

ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
 ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОВІТРЯНОГО РУХУ УКРАЇНИ
 Відокремлений структурний підрозділ «Центр авіаційної підготовки та сертифікації»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Заступник директора департаменту –
 начальник управління

 В.Б. Трофімов

«21» 02 2017 р.

ПРОГРАМА

КУРС ПЕРІОДИЧНОЇ ПІДГОТОВКИ
 ЧЛЕНІВ КАБІННОГО ЕКІПАЖУ
 ПОВІТРЯНОГО СУДНА

АН-148 та його модифікації

Розробник: Викладач з підготовки льотних та кабінних екіпажів
 І.А. Раздівілова

ПОГОДЖЕНО

Директор відокремленого
 структурного підрозділу
 «Центр авіаційної підготовки
 та сертифікації»



О.М. Авраменко

2017 р.

Начальник відділу сертифікації
 тренувальних центрів/організацій

О.І. Бакай

«21» 02 2017 р.

Київ 2017

Додаток 3.8

ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
 ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОВІТРЯНОГО РУХУ УКРАЇНИ
 Відокремлений структурний підрозділ «Центр авіаційної підготовки та сертифікації»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Заступник директора департаменту –
 начальник управління сертифікації
 персоналу

 **В.Б. Трофімов**

« 21 » 02 2017 р.

**КУРС ПЕРЕПІДГОТОВКИ
 ЧЛЕНІВ КАБІННОГО ЕКІПАЖУ
 ПОВІТРЯНОГО СУДНА
 АН-148 та його модифікації**

Розробник: Викладач з підготовки льотних та кабінних екіпажів
І.А. Раздівілова

ПОГОДЖЕНО

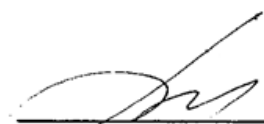
Директор відокремленого
 структурного підрозділу
 «Центр авіаційної підготовки
 та сертифікації»



 **О.М. Авраменко**

« 06 » 02 2017 р.

Начальник відділу сертифікації
 тренувальних центрів/організацій

 **О.І. Бакай**

« 24 » 02 2017 р.

Київ 2017

