

УДК 811.111'276.6:656.7

МОВНІ ОСОБЛИВОСТІ АНГЛІЙСЬКОГО АВІАЦІЙНОГО РАДІОТЕЛЕФОННОГО ДИСКУРСУ

Анна Кириченко

*Кіровоградський державний педагогічний
університет імені Володимира Винниченка,
вул. Шевченка, 1, м. Кіровоград, 25006*

Визначено англійський авіаційний радіотелефонний дискурс, з'ясовано основні характеристики, які сприяють забезпеченню ефективного міжнародного професійного спілкування, виокремлено фонетичні, лексичні та граматичні особливості, що забезпечують дотримання цих характеристик.

Ключові слова: авіаційний радіотелефонний дискурс, професійний дискурс, міжнародна комунікація, мова-посередник.

Швидкий розвиток світової авіаційної індустрії зумовив необхідність мови-посередника для професійної комунікації авіаційних спеціалістів, які належать до різних мовних спільнот. У 1947 р. Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) постановила, що міжнародна радіотелефонна комунікація пілотів та авіадиспетчерів повинна відбуватися англійською мовою [6, с. 51]. Це посилює інтерес вітчизняних і зарубіжних учених до різних аспектів проблеми авіаційної англійської мови, яку розглядали як один з чинників безпеки польотів (Д. Макмілан, С. Кушинг, Н. Мод, Є. В. Кміта), досліджували, порівнюючи з російською мовою (Т. А. Мальковська, О. В. Акімова), докладно вивчали її структуру (Г. Емері, М. Міцутомі, К. О'Брайен, Дж. Мелл). Проте особливості фонетичної, лексичної та граматичної організації англійського авіаційного радіотелефонного дискурсу (ААРД) наразі не отримали належного висвітлення в спеціальній літературі.

Наша мета – опис мовних особливостей англійського авіаційного радіотелефонного дискурсу. Досягнення поставленої мети передбачає: 1) визначення основних характеристик, властивих мові як засобу авіаційної радіотелефонної комунікації; 2) виокремлення фонетичних, лексичних і граматичних особливостей ААРД.

Англійський авіаційний радіотелефонний дискурс тлумачимо як мовлення авіаційних спеціалістів, мета якого полягає у вербальному обміні засобами англійської мови професійною інформацією під час польоту за допомогою радіотелефонного зв'язку.

Забезпечення ефективності міжнародної радіотелефонної комунікації, де англійська відіграє роль мови-посередника, відбувається завдяки таким основним характеристикам ААРД [3, с. 7; 7, с. 46; 11, с. 13; 12, с. 8]:

1) *лаконічність* (concision), яка передбачає стисле вираження певного змісту за допомогою мінімальної кількості мовних засобів, що посилює змістовність висловлень;

2) *чіткість* (clarity), або *чітке розмежування схожих мовних засобів*, що унеможлиблює їхню плутанину;

3) *однозначність* (non-ambiguity), тобто використання мовних засобів з одним значенням, що не дає змоги хибно інтерпретувати висловлення.

Для визначення мовних засобів, що відповідають таким характеристикам, викремимо мовні особливості англійського авіаційного радіотелефонного дискурсу на фонетичному, лексичному й граматичному рівнях.

Фонетика англійського авіаційного радіотелефонного дискурсу є її найменш дослідженим аспектом [11, с. 14]. Оскільки англійська мова відіграє роль *lingua franca* для забезпечення потреб професійного спілкування представників різних мовних спільнот, то жоден з її національних варіантів не визнано пріоритетним офіційними авіаційними документами [12, с. 8]. **Фонетична організація ААРД ґрунтується не на суворому дотриманні вимовних норм, а на забезпеченні зрозумілості висловлення, що допускає відхилення від стандартної вимови, викликані вимовними акцентами користувачів англійської мови в сфері авіації** [9, с. 18].

Англійський авіаційний радіотелефонний дискурс має такі **лексичні** особливості.

1. Обмеження синонімії [7, с. 46]. Одне поняття потрібно позначати однією лексичною одиницею [13]. Наприклад, із двох синонімічних виразів *Leaving flight level* та *Out of flight level*, що означають “*Покидаю ешелон польоту*”, лише перший рекомендовано вживати під час міжнародного радіотелефонного спілкування [8; 10].

2. Відсутність полісемії. Одна лексична одиниця повинна мати одне значення [13]. Наприклад, під час процедури заходу на друге коло вираз *takeoff power*, що означає злітну потужність, може бути хибно інтерпретований як “*зменшити потужність*” (*take off power*). Для уникнення двозначності цей термін рекомендовано замінити на *go-around power* (потужність для заходу на друге коло) [12, с. 8].

Ми вважаємо, що одним із засобів забезпечення однозначності лексичних одиниць ААРД є чітка диференціація їхніх значень. Зокрема, для уникнення багатозначності поняття “чекати” можна позначати словами *expect*, *hold*, *stand by* тощо, кожне з яких має специфічне значення: *expect* – очікувати на подію, *hold* – чекати на місці, *stand by* – чекати на частоті. Наприклад: *Expect departure 49* – Очікуйте на виліт у 49 хвилин; *Hold south of Runway 09* – Чекайте з півдня злітно-посадкової смуги 09; *Stand by for takeoff clearance* – Чекайте дозволу на зліт.

3. Уникнення лексичних одиниць з непрямыми значеннями – метафоричних виразів, емоційно-забарвлених слів та локальних жаргонізмів [7, с. 46; 11, с. 13; 12, с. 8]. Ці елементи є частиною національних авіаційних мов і не викликають труднощів під час професійного спілкування в межах однієї мовної спільноти [5, с. 6]. Однак у міжнародній професійній комунікації вони можуть зумовити неоднозначність висловлення [11, с. 13]. Наприклад, метафоричне словосполучення *full house*, яке означає, що всі місця в салоні зайняті [4, с. 671], або жаргонний вираз *Charlie Bravo* для позначення купчасто-дошової хмарності [там само], можуть становити труднощі для мовців, що користуються англійською мовою як *lingua franca*. Під час міжнародної комунікації ці словосполучення необхідно замінити на нейтральні “*All seats are occupied*” та “*Cumulonimbus*”.

4. Використання слів кодового алфавіту [8, с. 20–21] для передавання літер. Оскільки

ки букви широко застосовують для позначення важливих понять – маяків, руліжних доріжок, позивних повітряних суден тощо, – їхнє передавання за допомогою слів кодового алфавіту забезпечує чіткість радіообміну, усуваючи можливість хибного сприйняття буквених позначень за умов шуму та значного робочого навантаження [8, с. 20]. Наприклад, *Proceed to taxiway Foxtrot via India and Juliet* означає прямувати до руліжної доріжки F через руліжні доріжки I та J.

5. Специфічне вираження чисел, які повністю чи частково вимовляються по цифрах. Зокрема, ешелон польоту 240 під час радіообміну звучатиме як *Flight level two four zero*, а висота 12 000 футів – *one two thousand feet* [8, с. 23]. Ця риса, як і використання слів кодового алфавіту, сприяє чіткості передавання інформації, важливої для безпеки польоту – висоти, швидкості, відстані, курсу, радіочастоти тощо.

6. Широке використання власних назв, що містять географічні назви, назви авіаліній, літаків, приводів тощо. Наприклад, *Stephenville Tower, Lufthansa 345, request taxi; Expect descent after Kateway*.

7. Застосування спеціальних фраз для позначення мети певних мовленнєвих актів, що сприяє приверненню уваги до важливої інформації. Наприклад, *Correction* уживають перед виправленням помилки для забезпечення однозначності фрази: *Wicken 47, flight level 330, Marlow 07, correction, Marlow 57*. Фразу *I say again* вимовляють перед повтором інформації, що потребує особливої уваги: *Cancel take-off, I say again, cancel take-off*.

8. Уживання слів *Affirm* (для пілотів), *Affirmative* (для диспетчерів), *Negative* замість *yes, no* та *ok* для вираження згоди та незгоди.

9. Використання спеціальних слів і словосполучень для позначення окремих ситуацій, що сприяє лаконічності. Зокрема, *Roger* означає, що адресат прийняв повідомлення, *Pan* уживають за ситуації на борту, що потребує термінових дій, *Mayday* використовують у разі ситуації, яку кваліфікують як лихо [8, с. 92]. Наприклад, *Mayday, Mayday, Mayday, engine on fire*.

10. Застосування абревіатур [2, с. 166], серед яких можемо виокремити такі типи: 1) ініціальні звукові (*PAPI* – precision approach path indicator, *VASIS* – visual approach slope indicator system); 2) ініціальні літерні (*ILS* – instrument landing system, *DME* – distance measuring equipment); 3) складові (*Wilco* – will comply, *Selcal* – selective calling). Наприклад, *ILS approach runway 24* означає заходження на посадку за інструментальною системою посадки на злітно-посадкову смугу 24, *Request selcal check* є проханням про перевірку системи вибіркового виклику, *VASIS unserviceable* уживають для повідомлення про те, що система візуальної індикації глісади не працює.

11. Використання кодових позначень окремих понять. Наприклад, *QFE* – тиск на рівні аеродрому, *QNH* – тиск, зведений до середнього рівня моря за стандартною атмосферою. Кодові позначення не варто плутати з абревіатурами, оскільки вони не є результатом скорочення твірної словосполучки, а належать до умовних кодів – так званих Q-кодів, – які створено для передавання повідомлень за допомогою абетки Морзе [4, с. 154].

Граматична організація англійського авіаційного радіотелефонного дискурсу має такі особливості:

1. Уникнення питальних речень [1, с. 6]. Запит необхідної інформації формулюють за допомогою спонукального речення: *Advise type of transponder, Report flight level*.

Оскільки основними комунікативними завданнями під час радіообміну є ініціація дії та інформування [11, с. 13], то в ААРД домінують спонукальні й розповідні речення [1, с. 6]: *Climb to flight level 240, Ready to start up*.

2. Невелика кількість заперечних речень. Більшість заперечень виражають лексично: *ILS unserviceable – Інструментальна система посадки не працює*.

3. Неповні речення з опущенням підмета, що сприяє лаконічності висловлення. Наприклад, повним реченням для *Descending to 4000 feet*, що означає “знижуюсь до 4 000 футів”, є *I am descending to 4000 feet*.

4. Опущення допоміжних дієслів та дієслів-зв’язок. Наприклад, речення *Cleared to land* (Дозволено посадку) та *Runway in sight* (Злітно-посадкову смугу бачу) за правилами традиційної граматики повинні мати форму **You are cleared to land** і *Runway is in sight*.

5. Незначне використання артиклів, що свідчить про відносну нерелевантність категорії означеності / неозначеності [12, с. 8]: *Take off immediately or vacate runway* (Злітайте негайно або звільніть злітно-посадкову смугу).

6. Відсутність модальних дієслів, які замінюють лексичними засобами: *Advise if able to lose time en route* (Повідомте, чи можете затриматися на маршруті), *Unable to approve* (Не можу дозволити).

7. Опущення деяких прийменників. Зокрема, фраза *Wicken 47 flight level 350 Marlow 55*, що означає “Проходжу Уікен в 47 хвилин на ешелоні 350, розраховую пройти Марлоу в 55 хвилин” у повному вигляді повинна мати форму *Wicken at 47 at flight level 350 Marlow at 55*, а фраза *Cleared to land Runway 24* (Дозволено посадку на злітно-посадкову смугу 24) – *Cleared to land on Runway 24*.

8. Обмежене вживання займенників. Особові займенники I, you часто опускають: *Expediting descent* (Прискорюю зниження) – *I am expediting descent, Approaching glide path* (Наближається до глісади) – *You are approaching glide path*. На нашу думку, невелика кількість займенників у стандартній фразеології радіообміну пояснюється тим, що вони, означаючи об’єкт, але не називаючи його, можуть створити умови для неправильного розуміння висловлення.

9. Видо-часові форми дієслів дійсного способу представлені переважно теперішнім неозначеним, теперішнім тривалим і майбутнім неозначеним часом: *Request start-up* (Прошу запуск двигунів), *Passing flight level 70* (Проходжу ешелон польоту 70), *Will report passing 5 000 feet* (Доповім проходження 5 000 футів). Широко застосовують пасивні конструкції, час яких можна визначити лише за контекстом, оскільки формальних показників – допоміжних дієслів – нема: *Runway vacated* (Злітно-посадкова смуга звільнена), *Cleared for takeoff* (Дозволено зліт). В англійському авіаційному радіотелефонному дискурсі широко застосовують дієслівні форми наказового способу: *Maintain flight level 150* (Витримуйте ешелон 150). Умовний спосіб дієслова, за нашими спостереженнями, не представлений.

Більшість розглянутих вище мовних особливостей англійського авіаційного радіотелефонного дискурсу, на нашу думку, сприяють дотриманню основних його характеристик, а саме – чіткості, однозначності та лаконічності (див. таблицю).

**Мовні особливості англійського авіаційного радіотелефонного дискурсу,
що забезпечують його чіткість, однозначність та лаконічність**

	Чіткість	Однозначність	Лаконічність
Мовні особливості ААРД	1. Використання слів кодового алфавіту.	1. Обмеження синонімії, полісемії.	1. Використання спеціальних слів для позначення певних ситуацій.
	2. Специфічне вираження чисел.	2. Уникнення непрямих значень слова та жаргонної лексики.	2. Абревіатури.
	3. Уживання спеціальних слів для вираження згоди та незгоди.	3. Застосування спеціальних фраз для позначення мети висловлення.	3. Кодові позначення.
	4. Уникнення запитальних речень, модальних дієслів та дієслівних форм умовного способу.	5. Обмежене вживання займенників.	4. Неповні речення.
	5. Специфічна вимова чисел.		5. Опущення допоміжних дієслів, дієслів-зв'язок, артиклів, деяких прийменників.

Отже, англійський авіаційний радіотелефонний дискурс є мовленням авіаційних спеціалістів, мета якого полягає у вербальному обміні професійною інформацією під час польоту за допомогою радіотелефонного зв'язку засобами англійської мови. Він має низку лінгвістичних особливостей, що відрізняють його від інших професійних дискурсів і забезпечують його чіткість, лаконічність та однозначність.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. *Акімова О. В.* Типология дискурса в профессиональной коммуникации / О. В. Акімова, М. И. Солнышкина // Актуальные проблемы теории коммуникации: Сборник научных трудов. – СПб : Изд-во СПбГПУ, 2004. – С. 253–270.
2. *Ковтун О. В.* Лінгводидактична характеристика української авіаційної терміносистеми та авіаційної підмови / О. В. Ковтун // Наука і освіта : Науково-практичний журнал Південного наукового Центру АПН України. – 2009. – № 10. – С. 165–169.
3. *Ковтун О. В.* Сутність професійно-мовленнєвої діяльності авіаційних операторів / О. В. Ковтун // Гуманізація навчально-виховного процесу. – 2010. – № 51. – С. 3–14.
4. *Лебедев С. Б.* Основы теоретической подготовки диспетчеров по обеспечению полетов: учебное пособие / С. Б. Лебедев. – Киев, 2005. – 796 с.
5. *Левандровская Н. В.* Глагол как вербально-когнитивное средство формирования лексикосферы военной авиации: на материале английского и русского языков: автореф. дис. на соискание ученой степени канд. фил. наук: спец. 10.02.19 “Теория языка” / Н. В. Левандровская. – Ставрополь, 2010. – 23 с.
6. Annex 10 to the Convention on International Civil Aviation / International Civil Aviation Organization. – Montreal, 2001– Volume II: Communication Procedures Including those with PANS status. – 2001. – 83 с.
7. *Emery H.* Plane English, Plain English / Henry Emery // English Teaching Professional. – 2008. – № 56. – С. 46–47.
8. ICAO Manual of Radiotelephony (Doc 9432 AN/925) / International Civil Aviation Organization. – Montreal, 2006. – 106 с.
9. ICAO Manual on the Implementation of ICAO Language proficiency Requirements (Doc 9835 AN/42/ International Civil Aviation Organization. – Montreal, 2004. – 149 с.

10. ICAO Procedures for Air Navigation Services: Air Traffic Management (Doc 4444 ATM/504) / International Civil Aviation Organization. – Montreal, 2001. – 318 с.
11. *Mell J.* Language training and testing in aviation need to focus on job-specific competencies / Jeremy Mell // ICAO Journal. – 2004. – № 1. – С. 12–14.
12. *Mitsutomi M.* **Fundamental aviation language issues addressed by new proficiency requirements** / Marjo Mitsutomi, Kathleen O'Brien // ICAO Journal. – 2004. – N 1. – С. 7–9.
13. *Sarmento S. A.* Pragmatic Account of Aviation Manuals / Simone Sarmento // English for Specific Purposes World. – 2005. – Т. 4, N 3(11). – Режим доступу: <http://esp-world.info>.

Стаття надійшла до редколегії 20.03.2012

Прийнята до друку 10.04.2012

LANGUAGE PECULIARITIES OF ENGLISH AVIATION RADIOTELEPHONY DISCOURSE

Anna Kyrychenko

*The Kirovohrad Volodymyr Vynnychenko State Pedagogical University,
1, Shevchenko St., Kirovohrad, 25006*

The paper investigates language peculiarities of English aviation radiotelephony discourse, clarifies its main features facilitating effective international professional communication, and singles out its phonetic, lexical and grammatical peculiarities.

Key words: English aviation radiotelephony discourse, professional discourse, international communication, lingua franca.

ЯЗЫКОВЫЕ ОСОБЕННОСТИ АНГЛИЙСКОГО АВИАЦИОННОГО РАДИОТЕЛЕФОННОГО ДИСКУРСА

Анна Кириченко

*Кировоградский государственный педагогический университет имени В. Винниченко,
ул. Шевченко, 1, г. Кировоград, 25006*

Дано определение английскому авиационному радиотелефонному дискурсу, представлено основные характеристики, которые способствуют эффективной международной профессиональной коммуникации, выделено фонетические, лексические и грамматические особенности, которые обеспечивают соблюдение этих характеристик.

Ключевые слова: английский авиационной радиотелефонный дискурс, профессиональный дискурс, международная коммуникация, язык-посредник.