

УДК 378.091.33:656.7.052.4

DOI 10.33251/2522-1477-2020-7-204-208

ЗЕЛЕНСЬКА Лілія Михайлівна,

кандидат педагогічних наук, доцент кафедри
іноземних мов, Львівська академія Національного
авіаційного університету

ТИМЧЕНКО Світлана Василівна,

кандидат педагогічних наук, доцент кафедри
іноземних мов, Львівська академія Національного
авіаційного університету

АВІАЦІЙНА ПІДМОВА У ПРОФЕСІЙНОМУ СПІЛКУВАННІ ДИСПЕТЧЕРІВ УПРАВЛІННЯ ПОВІТРЯНИМ РУХОМ

У статті визначено необхідність виникнення авіаційної підмови для вирішення професійних завдань диспетчерів управління повітряним рухом. Окреслено основні етапи розвитку та становлення англійської мови авіаційної сфери та важливість професійного спілкування диспетчерів управління повітряним рухом.

Ключові слова: авіаційна підмова, англійська мова, професійна авіаційна комунікація, радіообмін цивільної авіації.

Постановка проблеми. В умовах сьогодення швидкий розвиток науки, техніки, технологій приводить до виникнення різноманітних сфер людської діяльності, у результаті яких виникають спеціалізовані сфери спілкування, які, у свою чергу, вимагають формування спеціальних мов цих галузей соціального життя. У спільній професійній діяльності підрозділу диспетчерів управління повітряним рухом (УПР) виникає спілкування, зумовлене колом інтересів, для якого притаманний обмежений обмін інформацією стосовно спільної праці або навчання. Під час такої співпраці використовуються професійні поняття, науково-технічна термінологія, яка обумовлює ступінь взаєморозуміння під час виконання сумісної роботи. Від рівня володіння професійним спілкуванням, у нашому випадку – це спілкування між диспетчером УПР і пілотом, залежить не лише діяльність, а й життя учасників комунікації.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Мова професійного спілкування – це «мовне спілкування представників однієї професійної групи в ситуації, яка пов'язана з безпосереднім виконанням ними службових чи професійних обов'язків» [1, с. 15].

Головним чином, наукові розвідки у сфері англійської мови авіаційної сфери, обмежуються ХХ ст., а саме другою його половиною. У різний час, професійному спілкуванню авіаційних фахівців були присвячені роботи вітчизняних та закордонних дослідників, а саме: О. В. Акімової, Б. С. Алякринського, Д. Бродбента, Л. С. Герасименко, Є. В. Кміти, О. В. Ковтун, В. А. Колосова, Д. Макмілана, Т. О. Мальковської, О. І. Москаленко, Б. Ф. Ломова, В. В. Півень, К. К. Платонова, А. Ф. Пчелінова, Т. В. Тарнавської та ін. На сьогодні, науковці зосереджені на проблемі професійного спілкування в авіації, бо саме від того, як розуміють один одного учасники взаємодії у режимі «диспетчер УПР – пілот», залежить безпека польоту.

Метою статті є визначення необхідності виникнення авіаційної підмови для вирішення професійних завдань диспетчерів УПР.

Виклад основного матеріалу. У авіації сформувалися особливі вимоги до професійного мовлення. Для диспетчерів УПР властива специфічна комунікація, що відома як «Радіообмін цивільної авіації».

Майже сто років тому спілкування між пілотом і наземними службами було неможливим, і польоти здійснювалися за допомогою розпізнавальних знаків на землі та

візуального орієнтування. Мала кількість літаків та невисокі швидкості унеможлилювали часте зіткнення літаків. Авіаційний транспорт давно переступив державні кордони. Розвиток авіаційно-технічної бази привів до того, що повсякденним явищем стали навіть трансконтинентальні перельоти. У зв'язку з розвитком авіаційно-технічної бази, трансконтинентальних перельотів особливого значення набувала організація повітряного руху, у тому числі, єдиний за правилами повітряний радіообмін, недостатнє володіння яким призвело до необхідності єдиної обов'язкової для міжнародної авіації мови. Саме вибір англійської мови в авіації як офіційної мови радіообміну є найоптимальнішим, тому що за статистичними даними при використанні цієї мови відбулося значно менше авіаційних подій на 1 млн. польотів (2 проти 5), ніж при використанні іншої мови [2].

«Забезпечити безпечний, впорядкований і швидкий потік повітряного руху» [3, с. 182] – основна задача управління повітряним рухом. Дослідження професійного мовлення в авіації бере свій початок у 50-х роках минулого століття, зокрема у працях Д. Бродбента, Дж. Г. Вебстера, Дж. Ф. Картіса, Б. Ф. Ломова, М. К. Петрова, К. К. Платонова, В. Спіта, Г. Фейербанка, Ф. С. Фріка та ін. Обмежені рамки статті не дозволяють охопити всі дослідження, тому зупинимось, на нашу думку, на найважливіших. Для нас цікавими були наукові доробки Д. Бродбента, який використовував поняття «мовленнєвого коктейлю» для ситуації багатоканального спілкування (одночасність надходження декілька повідомлень до слухача). Збільшення швидкості надходження повідомлень та говоріння простих слів, які заважають розумінню нового повідомлення – дві обставини, які обмежують ефективність мовленнєвої комунікації [4]. Дослідники Б. Ф. Ломов і К. К. Платонов вважають ситуацію «мовленнєвого коктейлю» найскладнішою для забезпечення надійності сприйняття мовленнєвих повідомлень [5, с. 157]. У 60-х роках ХХ століття Ф. Д. Горбов наголошував на негативний вплив мовленнєвого повідомлення на оперативну діяльність мислення, дійшовши до висновку, що якщо до позитивних якостей системи мовленнєвої сигналізації належать високий ефект привертання уваги, визначеність сигналу, природна для людини форма кодування, то перешкода діяльності – негативна її сторона [6]. Як компонент професійної діяльності диспетчерів УПР і пілотів професійну авіаційну комунікацію починають розглядати у 80-і роки. Однією з перших радянських робіт була стаття пілота-практика А. Ф. Пчелінова, який першим опублікував статтю, предметом якої було професійне спілкування льотного складу, де виклав свої спостереження й міркування щодо взаємозв'язку професійного спілкування членів екіпажу і безпеки польотів [7]. Автор дав визначення спілкуванню в авіації як процесу складного взаємного впливу людей, що забезпечує організацію взаємозв'язку. Воно здійснюється мовленнєвими й немовленнєвими засобами та їх комбінаціями [7, с. 127]. Зокрема автор зазначав, що з метою мінімізації витрат часу на мовленнєве спілкування «члени екіпажів при побудові речень намагаються конструювати речення найпростіші, використовуючи добре знайомі, виразні, звучні слова, що несуть конкретне смислове навантаження й мають однозначне трактування» [7, с. 128]. А. Ф. Пчелінов наголошував на існуванні певних вимог до планування діалогів, які уможливають ефективність процесу комунікації, а саме: мовленнєві команди необхідно починати з назви обладнання, з яким необхідно здійснити певні операції; краще сприймаються повідомлення, у яких найважливіша інформація передається впродовж перших двох секунд; у зв'язку з обмеженнями оперативної пам'яті, краще сприймаються стислі й чіткі повідомлення, загальна кількість слів у яких не перевищує одинадцяти; неправильне розташування пауз чи їх виключення призводять до викривлення змісту повідомлень тощо. [7, с. 128].

Поганий радіозв'язок, зокрема відсутність практичних навичок та вмінь його забезпечення, погана артикуляція, недостатня грамотність команд, включення в повідомлення слів, що допускають смислові викривлення, є однією з причин авіаційних подій [8]. В. М. Цветков приходять до висновку, що чинниками авіаційних катастроф є: недостатній рівень правильного розуміння інформації, її складання та передачі в процесі радіообміну; невміння правильно, грамотно й чітко описати ту чи іншу ситуацію; недостатнє

знання лексики, фразеології; уповільнене й ускладнене сприйняття іноземного мовлення; нестача або відсутність практики у спілкуванні англійською мовою [9]. Саме з кінця XX століття не лише науковці та авіаційні оператори-практики, а й світові авіаційні організації і, насамперед, Міжнародна організація цивільної авіації – ІКАО, починають усвідомлювати, що безпека в авіації безпосередньо залежить від якісної мовленнєвої взаємодії диспетчерів УПР та льотного складу. У нормативних документах ІКАО зазначено: «До того, як буде розроблена і прийнята більш відповідна форма мовлення для всезагального використання в авіаційному радіотелефонному зв'язку, на всіх наземних станціях, які обслуговують закріплені за ними аеропорти та маршрути, які використовуються для забезпечення міжнародного повітряного сполучення, слід застосовувати англійську мову...» [10]. Основні вимоги щодо володіння професійною підмовою в авіації викладено в нормативно-правових документах ІКАО стосовно англійської мови. Додаток 10 «Авіаційний електрозв'язок» містить порядок використання англійської мови в радіотелефонному зв'язку, який регулюється Стандартами і Рекомендованою практикою (SARPS) і Правилами аеронавігаційного обслуговування (PANS). Додаток 1 «Видача свідоцтв авіаційному персоналу» охоплює конкретні вимоги щодо знання англійської мови.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Отже, необхідність авіаційної підмови була не випадковою, що зумовлюється розвитком авіаційно-технічної бази та трансконтинентальних перельотів, збільшенням кількості авіаційних подій, що призвело до необхідності єдиної обов'язкової для міжнародної авіації мови, що обслуговує професійну сферу діяльності. Знання та ефективне використання авіаційної підмови диспетчерами УПР та пілотами сприяє безпеці польотів. Перспективи подальшого дослідження вбачаються у розгляді авіаційної підмови з точки зору лінгвістичної прагматики.

Список використаних джерел

1. Мальковская Т. А. Англо-русские соответствия в языковой структуре радиообмена в режиме общения пилот-авиадиспетчер: дисс. ... канд. филол. наук: 10.02.20 / Пятигорский государственный лингвистический университет. Пятигорск, 2004. 163 с.
2. UNIGEN – universal language of aviation / W. R. Francs, J. Sontindam, I. Maylor et al. // Aviation space and environment medicine. 1980. Vol. 51. № 4. P. 334–349.
3. Ошибки пилота: человеческий фактор. Москва: Транспорт, 1986. 262 с.
4. Broadbent D. E. Speaking and listening simultaneously. Journal of experimental psychology. 1952. Vol. 43.
5. Экспериментально-психологические исследования в авиации и космонавтике / Отв. ред. Б. Ф. Ломов, К. К. Платонов. Москва: Наука, 1978. 304 с.
6. Горбов Ф. Д. О «помехоустойчивости» оператора. Инженерная психология / под ред. А. Н. Леонтьева. Москва: Изд-во МГУ, 1964. С. 340–357.
7. Пчелинов А. Ф. Профессиональное общение и безопасность полетов. Вопросы психологии. 1982. № 6. С. 127–128.
8. Алякринский Б. С. Основы авиационной психологии. Москва: Воздушный транспорт, 1986. 262 с.
9. Цветков В. М. Безопасность полетов летательных аппаратов. Киев: КВВАИУ, 1983. 206 с.
10. Конвенция ИКАО. Приложение 10 – п. 5.2.1.2. URL: <http://civilavia.info/documents/c8cac0ce.html> (дата звернення: 28.01.20).

References

1. Malkovskaya, T.A. (2004). Anglo-russkie sootvetstviya v yazykovoy strukture radioobmena v rezhime obscheniya pilot-aviadispatcher [*English-Russian Equivalents in the Language Structure of Radiotelephony Communication between a Pilot and an Air Traffic Controller*]. Candidate's thesis. Pyatigorsk [in Russian].

2. Francs, W.R., Sontindam, J., Maylor, I. (1980). UNIGEN – universal language of aviation. *Aviation space and environment medicine*. Vol. 51, 4, 334-349.
3. Oshibki pilota: chelovecheskij faktor (1986). [*Pilot's Mistakes: Human Factor*]. Moskva: Transport [in Russian]
4. Broadbent, D. E. (1952). Speaking and listening simultaneously. *Journal of Experimental Psychology*. Vol. 43.
5. Eksperimentalno-psihologicheskie issledovaniya v aviatsii i kosmonavtike [*Experimentally-psychological Research in Aviation and Cosmonautics*]. B.F. Lomov, K.K. Platonov (Ed.) (1978). Moskva: Nauka [in Russian].
6. Gorbov, F.D. (1964). O "pomeshoustoychivosti" operatora [*About Operator's Immunity*]. *Inzhenernaya psihologiya – Engineering Psychology*. A. N. Leonteva (Ed). Moskva: Izd-vo MGU, 340-357 [in Russian].
7. Pchelinov, A.F. (1982). Professionalnoe obshchenie i bezopasnost poletov [*Professional Communication and Flights Safety*]. *Voprosy psihologii – Questions in Psychology*, 6, 127-128 [in Russian].
8. Alyakrinskiy, B.S. (1986). Osnovy aviatsionnoy psihologii [*Basics of Aviation Psychology*]. Moskva: Vozdushnyi transport [in Russian].
9. Tsvetkov, V.M. (1983). Bezopasnost poletov letatelnykh apparatov [*Flying Objects' Flights Safety*]. Kyiv: KVVAIU [in Russian].
10. Konventsia ICAO [*ICAO Convention*]. Prilozhenie [Annex] 10, 5.2.1.2. Retrieved from: <http://civilavia.info/documents/c8cac0ce.html>.

ZELENSKA Lilia, Candidate of Pedagogical Sciences, Associate Professor, Associate Professor of Foreign Languages Department, Flight Academy of the National Aviation University;

TYMCHENKO Svitlana, Candidate of Pedagogical Sciences, Associate Professor, Associate Professor of Foreign Languages Department, Flight Academy of the National Aviation University.

AVIATION LANGUAGE SUB-CATEGORY IN AIR TRAFFIC CONTROLLERS' PROFESSIONAL COMMUNICATION

Abstract. *The necessity of aviation language sub-category for solving air traffic controllers' professional tasks is defined in the research.*

Nowadays the development of science and technologies has caused the emerging of various human performance spheres, and as a result, presentation of communication for specific purposes is of great importance. Performing their duties, air traffic controllers require communication with limited information exchange specific for their mutual understanding. Beyond controversy flights safety depends on the professional communication level of pilots and air traffic controllers.

The language of profession is an integral part of air traffic controllers' professional communication, and its proficiency is their main task.

A great number of scientists, for instance B. Aliakrynskyi, O. Akimova, D. Broadbent, L. Herasymenko, Ye. Kmita, O. Kovtun, V. Kolosov, D. Macmillan, T. Malkovska, O. Moskalenko, B. Lomov, V. Piven, K. Platonov, A. Pchelinov, T. Tarnavska have been trying to determine the value of professional language interaction in the mode "a pilot – a controller".

We have come to conclusion that Air Traffic Management has become of great importance because of rapid aircraft maintenance facility and overland flights development that determined the necessity of unified radiotelephony communication. In its turn a low level of radiotelephony communication caused the necessity to use one exclusive language for international aviation. English has been chosen as the international language of radiotelephony phraseology which is developed to provide efficient, clear, concise, and unambiguous communication, and constant attention should be given to the correct use of ICAO phraseologies in all instances in which they

are applicable. So Radiotelephony English, which includes but must not be limited to ICAO phraseology and can require the use of "general" English, as a sub-category of aviation English is the language used in radiotelephony communications.

Key words: *a sub-category of aviation language, English language, professional aviation communication, Radiotelephony Phraseology.*

*Одержано редакцією: 17.01.2020 р.
Прийнято до публікації: 28.01.2020 р.*