

поширеною, ніж укр. *вічко*. Фр. *œillet* не застосовується для позначення ока людини із зменшувально-пестливим нюансом, має суто термінологічне наповнення і використовується у ботаніці (*œillet* ‘гвоздика’, *œillet d'Inde* ‘чорнобривці’) й технічній сфері (*œillet de câble* ‘вушко тросу’, *œillet de raccordement* ‘з’єднувальна серга’, *œillet de suspension* ‘підвісна серга’).

Технічні реалії, що отримали свої найменування від фр. *joue* ‘щока’ виявляють схожість із відповідною частиною тіла за місцем розташування (збоку): наприклад, фр. *joues d'un navire* ‘скули судна’, фр. *joue de vilebrequin* ‘щока колінчастого валу’ тощо. Інколи робиться акцент на здатності приладів утримувати у певному положенні інші деталі конструкції: наприклад, *joue de serrage* ‘затискна колодка, затискна губка’. До концепту із номінатором *щока*, утвореному носіями української мови, найчастіше входять термінологічні вирази, що використовуються для позначення плоских частин пристрою чи механізму із боковим розташуванням (наприклад, укр. *щока електроутримувача*, укр. *щока тисків*, укр. *щока щілини*, укр. *щока лампи*, укр. *щока куліси* та ін.).

Висновки. Результати здійсненого дослідження показали, що метафоризація відіграє роль найефективнішого інструменту з розширення наукової картини світу як для французької, так і для української етнокультур. Цей процес дозволяє носіям економно витратити мовні ресурси, адже базується на застосуванні вже відомого лінгвістичного матеріалу в новому ракурсі, що дозволяє зберігати мовний потенціал для задоволення більш нагальних потреб. Окрім того, метафоризація сприяє міцному ув’язуванню усвідомленого матеріалу в єдину систему, не допускаючи перевантаження пам’яті мовців.

Перепоною у позитивному впливі процесу створення номінативних метафор на стан мови як найдосконалішого засобу спілкування може стати лише перевантаження семантичних парадигм лексем, що здатне викликати непорозуміння мовців. Особливо ця загроза є актуальною для французької мови, оскільки термінологічні значення в ній доволі часто приєднуються до семантичної парадигми лексем, що виконують основну функцію з відбиття у мові поняття про певну частину тіла. В українській мові, завдяки потужнішому словотворчому потенціалу, до вираження термінологічної семантики активно залучаються демінутивні форми.

Література

Великий тлумачний словник сучасної української мови / [уклад. і голов. ред. В.Т. Бусел]. – К. ; Ірпінь : ВТФ “Перун”, 2005. – 1728 с. *Колпакова Г.М.* Новый французско-русский политехнический словарь / Г.М. Колпакова. – М. : РУССО, 2006. – 712 с. *Корнилов О.А.* Языковые картины мира как производные национальных менталитетов / О.А. Корнилов ; [2-е изд. испр. и доп.]. – М. : ЧерО, 2003. – 349 с. *Кохановский В.П.* Философия и методология науки : [учеб. для высших учеб. заведений] / В.П. Кохановский. – Ростов-на-Дону : Феникс, 1999. – 576 с. *Куликова И.С.* Обучающий словарь лингвистических терминов [уч.-метод. комплекс] / И.С. Куликова, Д.В. Салмина. – СПб., М. : Наука, САГА, Совпадение, 2004. – 176 с. *Степин В.С.* Картина мира и ее функции в научном исследовании / В.С. Степин // Научная картина мира. Логико-гносеологический аспект. – К. : Наук. думка, 1983. – 270 с. *Французско-русский технический словарь* / [сост. А. А. Болотин и др.]. – [3-е изд., стереотип.] – М. : РУССО, 1998. – 592 с. *Яценко Л.В.* Картина мира как универсальное средство регуляции / Л.В. Яценко // Научная картина мира как компонент современного мировоззрения [материалы симпозиума]. — М. ; Обнинск, 1983 – с. 38-39.

УДК 811.111-26

ГУДМАНЯН А. Г., КОВТУН О. В.
(Національний авіаційний університет)

ЛІНГВІСТИЧНИЙ І ПЕРЕКЛАДОЗНАВЧИЙ АНАЛІЗ АНГЛІЙСЬКОЇ АВІАЦІЙНОЇ ТЕРМІНОСИСТЕМИ

У статті подано лінгвістичний і перекладознавчий аналіз англійської авіаційної терміносистеми. Проаналізовано шляхи поповнення англійської авіаційної термінології, здійснено її лексико-семантичний і структурний аналіз. Представлено основні способи перекладу авіаційних англійських багатокомпонентних термінів, абревіатур і скорочень українською та російською мовами.

Ключові слова: термін, англійська авіаційна терміносистема, способи термінотворення, одно- і багатокомпонентні терміни, абревіатури і скорочення, способи перекладу.

Гудманян А. Г., Ковтун Е. В. **Лингвистический и переводоведческий анализ английской авиационной терминосистемы.** В статье представлен лингвистический и переводоведческий анализ английской авиационной терминосистемы. Проанализированы пути пополнения английской авиационной терминологии, произведен ее лексико-семантический и структурный анализ. Представлены основные способы перевода авиационных английских многокомпонентных терминов, аббревиатур и сокращений на украинский и русский языки.

Ключевые слова: термин, английская авиационная терминосистема, способы терминообразования, одно- и многокомпонентные термины, аббревиатуры и сокращения, способы перевода.

Gudmanian A. G., Kovtun O. V. Linguistic and translational analysis of the English aviation terminological system.

The article is dedicated to linguistic and translational analysis of the English aviation terminological system. Ways of enriching of the English aviation terminology are analyzed, lexical-semantic and structural analyses of the terminological system are made. The most essential ways of translation of English aviation poly-component terms, abbreviations and shortenings into Ukrainian and Russian are outlined.

Keywords: term, English aviation terminological system, ways of term formation, single- and poly-component terms, abbreviation and shortening, ways of translation.

Актуальність дослідження визначається практичними потребами у всебічному вивченні фахових мов, специфіки їх функціонування, лексико-семантичних особливостей Професійне мовлення фахівців авіаційної галузі реалізується засобами авіаційної фахової субмови. Визначають такі основні особливості фахових субмов. По-перше, вони характеризуються специфічним словниковим складом – певним набором і частотністю використання загальнономовних засобів і термінів як показників фахової належності. По-друге, фахові мови організовані як горизонтально, оскільки утворюють терміносистеми, так і вертикально, відповідно до комунікативних вимог (науково-теоретичний, фахово-практичний і позафаховий прошарки). По-третє, оскільки будь-яка сфера науки і техніки перебуває в постійному розвитку і дає таким чином поштовх до виникнення нових термінів і професіоналізмів, фахові мови є відкритими, динамічними системами, що постійно розвиваються. По-четверте, поряд із вербальними елементами, вони характеризуються високим вмістом позавербальних засобів (символів, аббревіатур, діаграм, схем) [Кожина 1972, с. 297]. Слід також зауважити, що лексичні одиниці виявляють свої властивості у фахових субмовах дещо інакше, ніж у літературній загальнонаціональній мові: своєрідно реалізується номінативність, звужується прагматичний аспект значення, спостерігається прагнення до конкретики, асиметрія функцій і зміна сполучуваності.

З лексичного погляду авіаційна субмова, як і будь-який інший різновид науково-технічного дискурсу, охоплює словниковий фонд стилістично нейтральної літературної мови, загальну науково-технічну термінологію, а специфічними в ній є авіаційна термінологія, радіотелефонна фразеологія і професійне арго. Найважливішою складовою будь-якої фахової мови є терміни. Авіаційна субмова англійської мови не є в цьому винятком. У цьому зв'язку, **метою** статті є багатоаспектний аналіз англійської авіаційної термінології.

Об'єктом дослідження є англійська авіаційна термінологія, а **предметом** – лінгвістичний і перекладознавчий аналіз цього прошарку фахової мови авіаторів.

Наукова новизна полягає в тому, що здійснено комплексний діахронічний, семантичний, компонентний і перекладознавчий аналіз англійської авіаційної термінології.

Виклад основного матеріалу. На думку дослідників (І. Асмукович), формування авіаційної термінології англійської мови відбувається протягом більше, ніж двох століть і відображає весь складний процес розвитку авіаційної науки і техніки, починаючи від запуску перших повітряних куль і до польотів космічних кораблів [Асмукович 2011, с. 112]. Л. Ткачова зазначає, що саме ХХ століття можна вважати ключовим в історії розвитку авіаційної термінології, оскільки в цей час «зародилася, зміцніла й набула бурхливого розвитку сама авіація» [Ткачева 1972]. При цьому, на погляд ученої, жодна інша термінологічна система не ввібрала в себе стільки термінів з інших термінологічних сфер, як авіаційна, оскільки жодна інша галузь науки і техніки не використовувала так інтенсивно досягнення всіх інших галузей знання, як це зробила авіаційна наука і техніка, що зумовило

її різноманітність на семантичному рівні.

Семантика слова не є величиною постійною. На думку вчених (І. Арнольд, О. Ахманова, В. Звегінцев, О. Потебня та ін.), семантичні зміни, що відбулися в слові, є результатом соціальних, економічних і культурних змін, що відбуваються в суспільстві. І хоча термін є «спеціальним найменуванням із науково-технічної галузі, що функціонує у сфері професійного спілкування і є компонентом сучасної наукової класифікаційної системи» [Бондарчук 2000], його семантика також не є незмінною.

Семантичні зміни, що відбувалися в авіаційній термінології упродовж усієї історії існування авіаційної терміносистеми, можна поділити на два основні типи: 1) семантичні зміни, викликані новими відкриттями. Прикладом може слугувати термін *aeronaut*, первинне значення якого «*повітроплавець*». З появою апаратів, важчих за повітря, він набув значення «*льотчик*», а з польотом людини в космос – значення «*космонавт*»; 2) семантичні зміни, викликані змінами в самих предметах і явищах. Так, термін *aeroplane* вже не має того значення, який він мав на початку ХХ ст., коли літак був конструкцією з дерев'яних стійок і парусини. Сьогодні термін *aeroplane* позначає апарат досконалої і складної конструкції, зовнішній вигляд якого навіть не нагадує літаки початку ХХ ст. Так значення наповнилося новим змістом, оскільки тут воно пов'язано з реальним об'єктом, а не з поняттям [див.: Арнольд 1966].

Постійні семантичні зміни всередині терміна зумовлюють доцільність використання поняття «семантична структура терміна», під яким розуміють усю сукупність його лексико-семантичних варіантів. Хоча лінгвісти і говорять про прагнення терміна до однозначності (Р. Будагов [Будагов 2004], К. Левківська [Левковская 2005], Д. Лотте [Лотте 1961] та ін.), наявність кількох значень в одного терміна – явище не виняткове в авіаційній термінології англійської мови [Арнольд 1944, с. 87-98]. Так, наприклад, термін, *airborne* має в англійській мові такі значення: 1) що перебуває в повітрі, повітряний; 2) що перевозиться повітряним транспортом; 3) що відірвався від землі; 4) бортовий, установлений на повітряному судні; 5) авіаційний [Гільченко 2009, с. 13].

У термінознавстві дискусійним є питання про класифікацію способів утворення термінів. Можна відзначити такі підходи до розв'язання проблеми: 1) вживання у функції терміна слова загальнонародної мови, 2) запозичення чужих слів і 3) використання слів і словотворчих моделей і елементів грецької та латинської мов (О. Реформатський) [Реформатський 2004]; 1) надання вже існуючим у літературній мові словам особливого термінологічного значення і 2) використання іншомовних елементів (Р. Будагов) [Будагов 2004]; 1) використання грецьких і латинських форм, 2) запозичення з інших термінологічних систем, 3) словотвір, у якому основними є словоскладання, семантична зміна і деривація, (4) запозичення з інших мов (І. Арнольд) [Арнольд 1966].

Аналіз англійської авіаційної термінології свідчить про те, що вона здебільшого формувалася на базі франкомовних запозичень і з власного мовного матеріалу.

З-поміж термінів французького походження, в основі яких моделі та елементи грецької та латинської мов, відзначимо: *aeroplane*, *aerobatics*, *aileron*, *avion*, *biplane*, *fuselage*, *hangar*, *hydroplane*, *longeron*, *monoplane*, *nacelle*, *pique*, *quadriplane*, *virage*.

На початку ХХ ст. в англійській мові посилюються процеси творення авіаційних термінів із власного мовного матеріалу, що зумовлено активним розвитком авіації в Англії і США. Оскільки до того часу вже визначилися основні частини літака, в авіаційному словнику А. Шломана (1910 р.) зафіксовано такі авіаційні терміни: *balancers*, *body*, *cabin*, *deck*, *fin*, *nose*, *spar*, *tail*. З'являються і широко використовуються терміни зі сфери допоміжного обладнання та обслуговування літаків: *aeroplane shed*, *aircrew*, *airfield*, *airman*, *airway* [Шломан 1910].

У сучасній англійській авіаційній термінології можна виокремити значну кількість макросистем, наприклад: «безпека»: *air safety* – безпека повітряного руху, *factor of safety* –

коефіцієнт безпеки, *flight safety* – безпека польотів; «плани/схеми польоту»: *flight plan* – план польоту, *aerodrome traffic circuit* – схема польотів над аеродромом, *supplementary flight plan* – додатковий план польоту; «суб'єкти польоту»: *pilot-in-command* – командир ПС, *radar controller* – диспетчер радіолокаційного контролю, *flight crew member* – член екіпажу; «об'єкти польоту»: *aircraft* – повітряне судно, *helicopter* – вертоліт, гелікоптер, *dirigible* – дирижабль; «бази/зони польоту»: *aerodrome* – аеродром, *taxiway* – рулильна доріжка, *aerodrome traffic zone* – зона аеродромного руху; «час польоту»: *flight time* – час польоту, *instrument time* – час польоту за приладами, *take-off time* – час злітання; «сигнали»: *secondary radar* – вторинний радіолокатор, *radar identification* – радіолокаційне розпізнавання, *surveillance radar* – оглядовий радіолокатор; «умови польоту»: *conditions on the route* – умови польоту на заданому маршруті, *visual meteorological conditions* – візуальні метеорологічні умови, *actual flight conditions* – реальні умови польоту; «диспетчерське обслуговування польоту»: *flight control* – органи управління польотом, *air traffic control clearance* – дозвіл диспетчерської служби, *aerodrome control tower* – аеродромний диспетчерський пункт; «політ ПС»: *take-off* – злітання, відривання від землі, *level flight* – горизонтальний політ, *VMC flight* – політ за візуальних метеорологічних умов; «фігури пілотажу»: *acrobatic flight* – фігурний політ, *roll* – «бочка», *spin* – штопор; «конструкція ПС»: *fuselage* – фюзеляж, *wing tip* – закінцівка крила, *aileron* – елерон; «двигуни ПС»: *fan-type engine* – турбовентиляторний двигун, *jet engine* – реактивний двигун, *piston engine* – двигун внутрішнього згорання; «прилади та системи ПС»: *ice protection system* – система антиобледеніння, *instrument panel* – приладова дошка, *hydraulic jack* – гідропідйомник; «пошук та рятування»: *contour search* – контурний пошук, *search and rescue region* – район пошуку і рятування, *rescue unit* – рятувальна команда; «розслідування авіаційних подій»: *accident* – авіаційна пригода, *incident* – інцидент/подія, *investigation* – розслідування [див.: Єнчева 2011].

Як і в українській мові, основними способами термінотворення авіаційних термінів в англійській мові є: лексико-семантичний, морфологічний, лексико-синтетичний. Завдяки лексико-семантичному термінотворенню до авіаційної терміносистеми увійшли одиниці з переосмисленим значенням (*jacket* – куртка і *кожух*, *jar* – глечик і *конденсатор*, *to load* – *навантажувати* і *заряджати*); морфологічний спосіб термінотворення наситив авіаційну термінологію похідними термінами (*bear-ing*, *circl-ing*, *control(l)-er*, *safe-ty*); словоскладання дало терміни (*accident-free*, *air-craft*, *auto-throttle*, *gyro-plane*), специфічним для англійської мови є використання у структурі термінів прийменників (англ. *leveling-off*, *check-in*, *circle-to-land*, *lock-on*, *noising-over*, *take-off*). За допомогою лексико-синтетичного способу утворені дво- чи багаточленні термінологічні сполучення (*radio communication equipment*, *snow clearing equipment* тощо). Частина термінів утворюється шляхом поєднання кількох способів термінотворення.

Компонентний аналіз англійської авіаційної термінології засвідчив наявність як однокомпонентних, так і багатокомпонентних одиниць, значну кількість аббревіатур і скорочень.

Однокомпонентні терміни відігравали основну роль у час від запуску перших повітряних куль аж до використання аеропланів у першу світову війну, тобто в період, коли закладалися основи авіаційної термінології. Такі терміни створювалися в результаті переосмислення загальноживаних слів, перенесення простих термінів з інших термінологічних систем (напр., мореплавства і автомобілізму) та індивідуального термінотворення, коли новостворені поняття цілком укладалися в межі простих термінів. З ростом рівня авіаційної науки і техніки в ХХ ст. зріс і ступінь складності предметів, процесів і явищ, як наслідок, кількість однокомпонентних авіаційних термінів помітно скоротилася.

Серед однокомпонентних авіаційних термінів переважають субстантивні, ад'єктивні і вербальні. Основними моделями субстантивних авіаційних термінів є такі: **N_{stem}** (*bucket* – лопатка (газотурбінного двигуна)); **V+er** (*charterer* – фрахтувальник); **V+or** (*navigator* –

штурман); **V+ing** (*landing* – приземлення); **V+ation** (*embarkation* – посадка пасажирів (на ПС)); **N+ship** (*airmanship* – льотна майстерність); **over+N** (*overloading* – переповнення); **N+N** (*airline* – авіакомпанія); **V+Adv** (*touchdown* – торкання ЗПС) та ін.

Найпоширеніші ад'єктивні авіаційні терміни представлено такими моделями: **AdjStem** (*dorsal* – верхньофюзеляжний); **V+al** (*aerodynamical* – аеродинамічний); **N+less** (*pilotless* – безпілотний); **V+able** (*dirigible* – керований (про аеростат)); **anti+Adj** (*anti-aircraft* – протиповітряний); **un+Adj** (*unmanned* – безпілотний); **multi- + Adj** (*multiblade* – багатолопатевої).

Англійські монолексемні терміни-дієслова представлені такими моделями: **VStem** (*roll* – кренитися); **N+ate** (*rotate* – обертатися); **N+ize** (*localize* – визначати місцезонашування); **over+V** (*overshoot* – переліт (при посадці)); **un+V** (*unfeather* – розфлюгерувати (повітряний гвинт)); **under+V** (*undershoot* – недолітати (до торця ЗПС); **re+V** (*re-entry* – повертатися в щільні шари атмосфери) та ін.

Переважає більшість авіаційних термінів в англійській мові становлять собою багаточленні утворення. Г. Винокур уважав двокомпонентні терміни одним із засобів систематизації термінів у терміносистемі, оскільки одна частина двокомпонентного терміна є «спільною з іншими термінами, а інша – слугує відмінною ознакою у низці суміжних понять» [Винокур 1939, с. 38]. Чітко аргументує переважання терміносполучень у терміносистемі В. Даниленко: «Термін не тільки називає поняття (слугує йому назвою), але й відображає певною мірою зміст поняття. Вірогідно, ця остання якість терміна призводить до необхідності утворення здебільшого складених термінів, тобто термінів-словосполучень, що здатні більш повно відобразити ознаки понять» [Даниленко 1977, с. 78]. Є. Толикіна зауважує, що стимулює створення складених термінів і термінотворча тенденція до семантико-парадигмальної регулярності, тобто до відображення родовидових і численних неродовидових відносин [Толикіна 1970, с. 65]. Ураховуючи зазначене вище, доходимо висновку, що у відносно молодій, динамічній, сучасній англійській авіаційній термінології складені (дво- і багаточленні) терміни можуть бути значно зручнішими за однослівні, оскільки дозволяють на етапі формування системи з більшою наочністю розкрити відношення між окремими поняттями, що підтверджується прикладами з авіаційної термінології.

Проаналізуємо основні моделі багатокомпонентних англомовних авіаційних термінів та способи їх відтворення українською та російськими мовами.

Терміни моделі N₁+N₂

Складні терміни, побудовані за моделлю N₁+N₂ (сполучення іменника з іменником), перекладаються здебільшого такими способами: 1) складним терміном, де український чи російський відповідник N₂ виступає у формі родового відмінка постпозитивним означенням до відповідника N₁: *airplane structure* – укр. конструкція літака, рус. конструкция самолета; *control valve* – укр. клапан керування, рус. клапан управления; *cabin heating* – укр. обігрівання кабіни, рус. обогрев кабины; *diffuser vane* – укр. лопатка дифузора, рус. лопатка диффузора; 2) складним терміном, де відповідником N₁ виступає прикметник: *air navigation* – повітряний рух; *air navigation* – укр. повітряний рух, рус. воздушное движение; *air throttle* – укр. дросельний клапан, рус. дросельный клапан; *passenger ramp* – укр. пасажирський (відкидний) трап, рус. пассажирский трап; *compression coupling* – укр. затискувальна муфта, рус. зажимная муфта; 3) складним терміном, де відповідник іменника N₁, трансформується у прийменниково-іменникове словосполучення: *departure controller* – укр. диспетчер зі зльотів; *load controller* – рус. диспетчер по загрузке; *engine stand* – укр. станок для двигуна, рус. монтажный стенд для сборки и разборки двигателей; 4) складним терміном, де N₁ трансформується у словосполучення, що містить безпосередній відповідник іменника N₂: *fine wire* – укр. дріт з малим перетином, рус. провод малого сечения; 5) складним терміном, де N₁ трансформується в українській мові в підрядне означальне речення: *fan draft* – укр. потік, що

створюється вентилятором, російською мовою N_1 відтворюється переважно дієприкметниковим зворотом: *fan draft* – *рус.* поток, создаваемый вентилятором.

Терміни моделі (N+Part. I)+N

Другий компонент цих складних термінів (N – іменник) перекладається українською і російською мовами іменником, а перший компонент (N+Part. I, де Part. I – дієприкметник теперішнього часу) перекладається переважно так: 1) простим прикметником, основою якого є відповідник англійського іменника або дієприкметника теперішнього часу: *plane-boarding* – *укр.* посадковий, *рус.* посадочный; 2) складним прикметником: *aluminium-smelting* – *укр.* алюмінієплавильний, *рус.* алюминиеплавильный; *armour-piercing* – *укр.* бронебійний, *рус.* бронебойный; 3) українською мовою – підрядним означальним реченням, де дієприкметник трансформовано в присудок, а іменник – у додаток: *air-retaining* – *укр.* такий, що утримує повітря; *efficiency-decreasing* – такий, що зменшує ефективність; російською мовою – складним дієприкметником: *air-retaining* – *рус.* воздухо непроницаемый, воздухоудерживающий.

Терміни моделі (N+Part. II)+N

Другий компонент (N – іменник) цих термінів перекладається українською і російською мовами іменником, а перший компонент (N+Part. II, де Part. II – дієприкметник минулого часу) зазвичай перекладається такими способами: 1) означальним словосполученням, де англійському дієприкметнику відповідає в українській чи російській мовах прикметник або дієприкметник: *air-cooled* – *укр.* охолоджуваний повітрям, *рус.* охлаждаемый воздухом; *stream-lined* – *укр.* обтічної форми, *рус.* обтекаемой формы; 2) означальним прийменниково-іменниковим словосполученням: *air-braked* – *укр.* з аеродинамічним гальмуванням, *рус.* с аэродинамическим торможением; *air-actuated* – *укр.* з повітряним приводом, *рус.* с воздушным приводом, *engine-powered* – *рус.* с приводом от двигателя; 3) українською мовою – підрядним означальним реченням, де дієприкметник трансформовано у присудок, а іменник – у додаток: *engine-powered* – *укр.* такий, що вводиться в рух двигуном; *carrier-based* – *укр.* такий, що базується на авіаносці, російською – дієприкметником чи дієприкметниковим зворотом – *carrier-based* – *рус.* базирующийся на авианосце, *air-floated* – *рус.* плавающий, незакрепленный.

Терміни моделі (Adj.+Part. I)+N

Друга частина (N – іменник) цих термінів перекладається українською і російською мовами іменником, а перша частина (Adj.+Part. I – поєднання прикметника і дієприкметника теперішнього часу) здебільшого перекладається таким чином: 1) складним прикметником, що складається з двох основ: *quick-acting* – *укр.* швидкодіючий, *рус.* быстродействующий; *short-acting* – *укр.* короткодійний; *single-acting* – *укр.* одноктаковий; *air-blowing* – *рус.* воздухоудувный; 2) простим прикметником: *long-standing* – *укр.* тривалий, *рус.* длительный, *easy-flowing* – *укр.* плавний, *рус.* плавный; 3) означальним прийменниково-іменниковим словосполученням: *air-bearing* – *укр.* на аеростатичних опорах, на повітряній подушці, *рус.* на аэростатических опорах, на воздушной подушке; 4) українською мовою – підрядним означальним реченням, де дієприкметник трансформовано в обставину, а другий компонент (дієприкметник теперішнього часу) – у присудок: *clean-burning* – *укр.* такий, що згорає без забруднення повітря; для російської мови характерним є переклад означальним словосполученням: *short-acting* – *рус.* быстрого действия, кратковременного действия; *clean-burning* – *рус.* малотоксичное сгорание.

Терміни моделі (Adj.+Part. II)+N

Другий компонент таких термінів (N – іменник) перекладається українською і російською мовами іменником, а перший – (Adj.+Part. II – поєднання прикметника і дієприкметника минулого часу) здебільшого такими способами: 1) простим прикметником чи дієприкметником: *short-cut* – *укр.* вкорочений, *рус.* укороченный, сокращенный; *long-continued* – *укр.* тривалий, *рус.* длительный, *short-landed cargo* – *рус.* невыгруженный груз; 2)

складним прикметником: *double-sided valve* – укр. двобічний клапан, *рус.* двухсторонний клапан; *short-timed* – укр. короткочасний, *рус.* кратковременный; 3) означальним словосполученням, у якому відповідником англійському дієприкметнику минулого часу є прикметник чи дієприкметник, а англійському прикметнику – іменник або прислівник: *short-circuited* – *рус.* замкнутый накоротко; *long-delayed* – *рус.* медленно действующий, медленного действия; 4) українською мовою – підрядним реченням, у якому англійський дієприкметник минулого часу трансформовано в присудок: *longest-used* – укр. такий, що використовується найдавніше.

Терміни моделі (Num.+Part. II)+N

Другий компонент (N – іменник) таких термінів перекладається як українською, так і російською мовами іменником, а перший (Num.+Part. II – поєднання числівника і дієприкметника минулого часу) – здебільшого такими способами: 1) складним прикметником, що складається з основ числівника і прикметника: *four-sided* – укр. чотирибічний, *рус.* четырехсторонний; 2) означальним прийменниково-іменниковим словосполученням: *ten-sided* – укр. з десятьма боками, *рус.* с десятью гранями.

Аналіз багатокомпонентних англійських авіаційних термінів засвідчив, що найбільш поширеними є терміносполучення моделі N_1+N_2 . В українській і російській мовах ця модель переважно відтворюється поєднанням іменника з іменником у родовому відмінку у функції постпозитивного визначення або сполученням прикметника та іменника.

Зростання довжини термінів-словосполучень призводить до виникнення таких різновидів морфологічного способу творення термінів, як аббревіація і скорочення. Розвиток цих способів характеризується в кількісному плані збільшенням числа утворених термінів, а в якісному – скороченням їх матеріальної форми [Ковтун 2012]. Текстові скорочення використовуються при багаторазовому повторенні терміна з метою організації більш економного і зв'язного тексту. В цьому випадку скорочення йдуть шляхом збереження початкових літер терміна: *RVV* – *runway visibility runway* та ін. Широке застосування аббревіація у вигляді умовних шифрів одержала у називанні серій літаків і вертольотів (гвинтокрилів), напр., *MD* – літак авіаконструкторського бюро McDonnell Douglas. Характерною рисою термінологічної аббревіації є те, що застосовується вона як паралельний варіант багатокомпонентних термінів. Односкладні терміни не скорочуються, оскільки вони є достатньо зручними й лаконічними в застосуванні. Багатокомпонентні терміни, зазнаючи компресії, утворюють нові слова, які відображають ті самі ознаки, що й вихідний термін: *voice coder* – *vocoder* і т. ін. Розмірковуючи над застосуванням і функціонуванням аббревіатур в авіаційній термінології, Т. Горохова доходить висновку, що використання аббревіатур як заміників термінів є більш простим за утворення термінів наявними і звичними в мові шляхами. Однак таке скорочення потребує попереднього розшифрування і пояснення, що означає кожна літера окремо і якому повному терміну відповідає аббревіатура в цілому. При цьому, зауважує дослідниця, внутрішня форма таких аббревіатур забувається значно швидше, ніж загальноживані скорочення [Горохова].

Значна кількість аббревіатур і скорочень в галузі авіації зумовили вироблення правил їх відтворення в українській і російській мовах:

1. Переклад відповідним скороченням. У таких випадках необхідна наявність відповідного еквівалента в мові перекладу: *ACFT (aircraft)* – укр. ПС (повітряне судно), *рус.* ВС (воздушное судно); *ACC (area control centre)* – укр. РДЦ (районний диспетчерський центр), *рус.* РДЦ (районный диспетчерский центр); *APU (auxiliary power unit)* – укр. ДСУ (допоміжна силова установка), *рус.* ВСУ (вспомогательная силовая установка).

2. Переклад відповідною повною формою слова чи словосполучення. Цей спосіб використовується тоді, коли в мові перекладу відсутнє відповідне скорочення. Для правильного перекладу необхідно визначити повну форму скорочення в мові оригіналу (за словником чи текстом оригіналу): *GA (general aviation)* – укр. авіація загального

призначення, *рус.* авиация общего назначения; *DUR (duration)* – *укр.* тривалість, *рус.* продолжительность; *EAP (effective air path)* – *укр.* діюча повітряна траса, *рус.* действующая воздушная трасса.

3. Транскодування (транскрибування чи транслітерування) скорочення: *AEROSAT (Aeronautical Satellite Council)* – *укр.* АЕРОСАТ (Рада з авіаційних супутників), *рус.* АЭРОСАТ (Совет по авиационным спутникам), *AFIL (air-filed flight plan)* – *укр.* АФІЛ (переданий з борту план польоту), *рус.* АФИЛ (план полета, переданный с борта), *vocoder (voice coder)* – *укр.* вокодер, *рус.* вокодер.

4. Калькування повної (вихідної) форми відповідного скорочення. Транскрипція вихідної форми допустима лише в тих випадках, коли це скорочення є назвою організації, агентства, компанії, тобто не має відповідника в мові перекладу: *TAIL (tail wind)* – *укр.* ходовий вітер, *рус.* попутный ветер; *STAR (standard terminal arrival route)* – *укр.* стандартний маршрут входження в зону аеродрому, *рус.* стандартная схема прибытия по приборам. Використовується також перенесення скорочення в його оригінальній формі в текст перекладу, нерідко у сполученні з пояснювальним узагальнювальним словом: *DIP (Dual In-line Package)* – *укр.* корпус типу DIP, *рус.* корпус типа DIP.

5. Описовий переклад. Описовий метод застосовують у тих випадках, коли в мові, якою перекладають, не існує еквівалента. Описовий метод повинен повністю розкривати технічну сутність скорочення: *RUT* – *укр.* стандартні частоти радіопередавання для регіональних маршрутів, *рус.* стандартные частоты радиопередач для региональных маршрутов.

6. Створення нового скорочення в мові перекладу. Цей спосіб полягає в перекладі корелята англійського скорочення і створенні на базі мові перекладу відповідно до закономірностей абрєвіації цією мовою нового скорочення: *RWY (runway)* – *укр.* ЗПС (злітно-посадкова смуга), *рус.* ВПП (взлетно-посадочная полоса); *VFR (visual flight rules)* – *укр.* ПВП (правила візуальних польотів), *рус.* ПВП (правила визуального полета).

7. Метод прямого запозичення. Цей метод використовується для передачі українською і російською мовами марок літальних апаратів: *B737-200*, *ATR-42*, *DC-8-54*, авіадвигунів: *RTM322*, *TRE331-14*, *JT15D-4*, пілотажно-навігаційного обладнання: *AN/AC182*, *LRN500*, *ASR360*.

Висновки. Проведений аналіз дозволяє дійти висновків, що англійська авіаційна термінологія здебільшого формувалася на базі франкомовних запозичень і з власного мовного матеріалу. Семантичні зміни, що відбувалися в авіаційній термінології упродовж усієї історії існування авіаційної терміносистеми пов'язані з новими відкриттями і змінами в самих предметах і явищах. Нові англійські термінологічні одиниці в галузі авіації виникають на основі лексико-семантичного, морфологічного та лексико-синтетичного способів термінотворення. Перекладознавчий аналіз засвідчив, що відтворення англійських авіаційних термінів в українській та російській мовах відбувається переважно за однаковими схемами, що є наслідком близькості спорідненості цих мов. Виняток становить використання в українській мові в низці випадків при перекладі багатокomпонентних термінів (словосполучень в англійській мові) підрядних означальних речень. Цей прийом використовується задля уникнення використання в перекладному терміні дієприкметникових зворотів, які загалом не характерні для української мови.

Література

- Арнольд И. В. Английская авиационная техническая лексикология : дис. канд. филол. наук / И. В. Арнольд. – М., 1944. – 132 с. Арнольд И. В. Семантическая структура слова в современном английском языке и методика его исследования / И. В. Арнольд. – Л.: Просвещение, 1966. – 192 с. Асмукович И. В. Формування та розвиток англійської авіаційної термінології / І. В. Асмукович // Науковий вісник Волинського національного університету імені Лесі Українки. – 2011. – № 6. – С. 112–117. Бондарчук М. М. Структурно-семантичні параметри російської авіаційної терміносистеми (макрополе «рух літального апарата»): дис. ... канд. філол. наук : 10.02.02 / М. М. Бондарчук; Київ. нац. ун-т ім. Т. Шевченка. – К., 2000. – 267 с. Будагов Р. А. История слов в истории общества / Р. А. Будагов. – М.: Добросвет-2000, 2004. – 256 с. Винокур Г. О. О

некоторых явлениях словообразования в русской технической терминологии / Г. О. Винокур // Труды МИФЛИ. Т. V. : сб. стат. по языковедению. – М., 1939. – С. 3–54. *Гільченко Р. О.* Англо-український словник авіаційних термінів / Р. О. Гільченко. – Фастів : ТОВ «Видавничий дім «КуПол», 2009. – 280 с. *Горохова Т. Б.* Пути образования и функционирования аббревиатур в авиационной терминологии [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://fixed.ru/prikling/conf/stilsist1/putionnuetso.html> *Даниленко В. П.* Русская терминология. Опыт лингвистического описания / В. П. Даниленко. – М. : Наука, 1977. – 246 с. *Єнчева Г. Г.* Лінгвокогнітивне моделювання процесу перекладу авіаційних термінів (на матеріалі англо-українських версій нормативно-технічної документації ІСАО) : дис. ... канд. філол. наук : 10.02.16 / Г. Г. Єнчева; ДЗ Південноукр. нац. пед. ун-т ім. К. Д. Ушинського. – О., 2011. – 243 с. *Ковтун О. В.* Формування професійного мовлення у майбутніх фахівців авіаційної галузі : монографія / О. В. Ковтун; наук. ред. док. пед. наук, проф., дійсний член НАПН України Богуш А. М. – К. : Освіта України, 2012. – 448 с. *Кожина М. Н.* О речевой системности научного стиля сравнительно с некоторыми другими : учеб. пособие / М. Н. Кожина. – Пермь : Изд-во Перм. гос. ун-та, 1972. – 395 с. *Левковская К. А.* Теория слова, принципы ее построения и аспекты изучения лексического материала / К. А. Левковская. – М. : URSS, 2005. – 296 с. *Лотте Д. С.* Основы построения научно-технической терминологии: Вопросы теории и методики / Д. С. Лотте. – М. : Изд-во АН СССР, 1961. – 158 с. *Реформатский А. А.* Введение в языковедение : учебник для вузов / А. А. Реформатский; под ред. В. А. Виноградова. – М. : Аспект Пресс, 2004. – 536 с. *Ткачева Л. Б.* Происхождение и образование авиационных терминов в английском языке : дис. ... канд. филол. наук / Л. Б. Ткачева. – Омск, 1972. – 211 с. *Толикина Е. Н.* Некоторые лингвистические проблемы изучения термина / Е. Н. Толикина // Лингвистические проблемы научно-технической терминологии. – М., 1970. – С. 53–67. *Шломан А.* Иллюстрированный технический словарь на шести языках : нем., англ., фр., рус., исп. Автомобили, моторные лодки, аэросани, аэропланы / А. Шломан. – СПб. : Культура, 1910. – 1036 с.

УДК 801.314.4

ДАНИЛИЧ В.С.

(Київський національний лінгвістичний університет)

СЕМАНТИЧНА ПАРАДИГМА ІСПАНО-КАСТИЛЬСЬКОГО КОНЦЕПТУ *TIERRA* (ПЕРЕКЛАДАЦЬКИЙ АСПЕКТ)

У статті розглянуто зміст іспанського ключового концепту *tierra* і його значущість в історії становлення Іспанської держави і національної мови. Запропонована методика дослідження є результатом синтезу традиційних семантичних методів, нового когнітивного підходу та елементів перекладацького аналізу.

Ключові слова: середньовіччя, концепт, поняття, категоризація, семантична структура слова.

Данилич В.С. Семантическая парадигма испано-кастильского концепта *tierra* (переводческий аспект). В статье рассмотрены значение испанского ключевого концепта *tierra* и его роль в истории становления Испанской державы и национального языка. Предложенная методика исследования является результатом синтеза традиционных семантических методов, нового когнитивного подхода и элементов переводческого анализа.

Ключевые слова: средневековье, концепт, понятие, категоризация, семантическая структура слова.

Danilich V.S. Semantic Paradigm of Spanish-Castilian Concept TIERRA (translational aspect). This article deals with the Spanish key concept *tierra* and its role in the history of the formation of the Spanish state and national language. The proposed methodology is based on the integration of traditional semantic methods, new cognitive approach and elements of translation studies.

Key words: Middle Ages, concept, the notion, categorization, semantic structure of the word.

Цінна в пізнавальному аспекті інформація про картину світу, що базується на досвіді діяльності людей, мотиваційній кореляції з реальною дійсністю та ірреальним чи духовним світом, певним чином зафіксована в мові і має когнітивну інтенцію категоризації світу в мові, що зумовлює *актуальність* обраної теми і дає підстави звернутися до перекладознавчого аналізу деяких ключових концептів, відображених у пам'ятках початкового періоду становлення національної іспанської мови, залучивши їх свідчення про життя та поведінку середньовічної людини як джерело віддзеркалення в мові складних процесів пізнання людиною навколишнього світу.

Альфонс Х Мудрий (XIII ст.), акцентуючи загальний принцип складання «Хроніки», послідовно включає до цього непересічного твору, загалом історіографічного характеру, міркування стародавніх філософів про світ речей, що слугує адекватному поясненню й сприйняттю фактів і явищ буття, історії, розвитку суспільства. Всебічно освічений, ерудований римський імператор Публій Елій Адріан (Publius Aelius Hadrianus, 76–138), уродженець Іспанії, поставив філософу Сегундо великий перелік питань, відповіді на які відображають