

УДК 811.111+656.7

С. Б. Токарь,

кандидат педагогічних наук, викладач
(Кіровоградська льотна академія Національного авіаційного університету
finejenya@hotmail.com)

РАДІООБМІН ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ ЯК РІЗНОВИД ФАХОВОЇ МОВИ

Статтю присвячено проблемі фахових мов, зокрема радіообміну як мови спілкування фахівців галузі цивільної авіації, визначено важливі ознаки фахових мов та надано загальну характеристику і виокремлено специфічні риси мови, якою послуговуються пілоти та диспетчери управління повітряним рухом. Підкреслено, що спілкування в колективі під час виконання професійних завдань інституціонально включене у відповідну діяльність, характеризується спрямованістю й має низку обмежень у використанні мовних засобів.

Ключові слова: професійне спілкування, мова для особливих цілей, радіозв'язок, діалог, фразеологія радіообміну.

Постановка проблеми. У сучасних умовах розвитку виробничої сфери, науки, техніки і технологій професійна комунікація набуває все більшого значення. Рівень володіння навичками спілкування в умовах професійної діяльності все частіше визначає її успішність та ефективність.

В загальному просторі багатофункціональної літературної мови виділяється особливий її різновид, покликаний обслуговувати сферу професійної діяльності. На думку О. Й. Голованової у найзагальнішому вигляді у функціонуванні мови можна виділити дві основні сфери – сферу побутового, повсякденного спілкування людей і сферу професійного (спеціального, спеціалізованого) спілкування [1: 42]. Між цими сферами існують суттєві відмінності. Спілкування в побуті не носить цілком усвідомлюваного цілеспрямованого характеру, це спілкування переважно включене в комплекс побутових повсякденних відносин, спрямованих на підтримання й задоволення, передусім, соціобіологічних потреб людини. Таке спілкування людина сприймає природньо, вчиться йому поступово. Дослідниця визначає повсякденне спілкування як комунікативний мікросвіт людини, що має індивідуально-центричний характер [1: 43]. На противагу, спілкування в професійному колективі інституціонально включене у відповідну діяльність, характеризується спрямованістю й має низку обмежень у використанні мовних засобів. Це соціально зумовлений і соціально орієнтований комунікативний простір. Професійне спілкування спрямоване на досягнення певної мети, реалізація якої лежить в основі співпраці учасників професійної комунікації [2]. За Т. О. Мальковською під професійним спілкуванням, розуміємо мовне спілкування представників однієї професійної групи в ситуації, яка пов'язана з безпосереднім виконанням ними професійних чи службових обов'язків [3]. Професійне спілкування вимагає спеціальної підготовки, зазвичай у межах навчання за професією у навчальному закладі відповідного типу.

Мета статті полягає в аналізі та характеристиці особливостей радіообміну цивільної авіації як одного із варіантів мови, що використовується фахівцями галузі повітряних перевезень під час виконання професійної діяльності.

Виклад основного матеріалу. В лінгвістичній літературі можна зустріти різноманітні визначення мовних підсистем, що базуються на ознаці професійної сфери використання і забезпечують спілкування представників певної професійної групи. Серед таких зокрема: "професійний дискурс", "професійна (фахова) мова", "мова для спеціальних цілей", "підмова", "субмова", "соціально-професійний варіант мови", "мова професійної комунікації". Ми будемо користуватися терміном "фахова мова", хоча й зазначимо, ще не вбачаємо характерних принципових відмінностей у змісті зазначених вище понять, а причиною такого різноманіття вважаємо їх недостатню визначеність. Німецький лінгвіст Л. Гофман визначає фахову мову як "сукупність усіх мовних засобів, які використовуються в спеціально окресленій комунікативній сфері для досягнення розуміння між фахівцями певної галузі" [4: 53]. Т. Р. Кияк зауважує, що "до цієї дефініції варто додати ще й той факт, що функціонування певної мови забезпечується чітко встановленою термінологією" [5: 93], та зазначає, що фахова мова – це сфера мови, спрямована на однозначну комунікацію у відповідній фаховій галузі, це сукупність усіх мовних засобів, які застосовуються у професійно-замкнутій сфері комунікації із метою забезпечення порозуміння між людьми, які працюють у цій сфері [6: 28]. Особливістю фахових мов є наявність спеціального, орієнтованого на потреби певного фаху набору лексичних одиниць, які мають гнучкі зв'язки із загальноповживаною лексикою, яка теж присутня у фаховій мові. За результатами аналізу лінгвістичної літератури з проблематики дослідження варіантів мов, специфічних для певної професійної спільноти, можемо стверджувати, що до вагомих ознак фахових мов можна віднести такі:

- 1) тісний зв'язок із певною науковою галуззю;
- 2) специфічний набір мовних одиниць;

3) вибір та використання мовних структур загальноживаної мови в межах фахової мови згідно вимог певної наукової області;

4) намагання дотримуватись норм загальноживаної мови в області морфології, лексики, синтаксису і організації тексту;

5) міжрегіональний характер фахових мов;

6) наявність писемної та усної форм;

7) специфічне коло користувачів;

8) обмежена порівняно із загальною мовою кількість функцій;

9) базування на системі загальнонаціональної мови [4; 7].

Щодо різновидів фахових мов, які застосовуються в межах вузької спеціальності, то сьогодні вчені нараховують їх близька 300, що відповідає загальній кількості сфер діяльності в суспільстві: політика, медицина, торгівля, освіта, промисловість і т. п. Значення володіння навичками спілкування в умовах професійної діяльності для аеронавігаційної галузі, пріоритетом для якої є гарантування безпеки польотів, є беззаперечним. Стрімкий і невпинний розвиток світової авіаційної галузі зумовив потребу виникнення мови-посередника, яка б стала засобом професійного спілкування авіаторів, що належать до різних мовних груп. Міжнародною організацією цивільної авіації (ІКАО) у 1947 р. було встановлено, що міжнародна радіотелефонна комунікація між пілотами та диспетчерами управління повітряним рухом має відбуватися англійською мовою [8: 51].

Як зазначає Т. О. Мальковська, професіоналізм у сучасному суспільстві – це не лише особисті знання і професійні навички фахівця, але і його вміння спілкуватися в професійному середовищі, тобто володіння певним понятійно-категоріальним апаратом, нормами і правилами мовної діяльності, пов'язаними з цим професійним узусом [3: 6]. Ефективний, чіткий і надійний зв'язок між повітряним судном і диспетчером УПР є важливим елементом безпечної системи управління повітряним рухом. Від розуміння пілотом і диспетчером один одного значною мірою залежить безпека всього польоту.

Отже, для фахівців авіаційної галузі властива специфічна комунікація, відома як термінологічне макрополе "Радіообмін цивільної авіації" [9: 7], одиниці якого виконують номінативну і комунікативну функції під час "двобічного обміну інформацією засобами радіозв'язкового обладнання між екіпажем літального апарату та наземними диспетчерськими службами і (або) іншими літальними апаратами, а також під час внутрішнього радіозв'язку між членами екіпажу" [9: 4-5]. Радіообмін здійснюється для того, щоб: 1) диспетчерські служби інформували екіпаж повітряного судна про обстановку в районі польоту, стан аеродрому, роботу засобів зв'язку та радіотехнічного забезпечення польотів і посадки, про екстрені ситуації; контролювали дії ПС, їх ешелонування на безпечні інтервали для запобігання небезпечних зближень і зіткнень ПС одне з одним і з перешкодами на аеродромі та в польоті; здійснювали запит інформації про стан і місцезнаходження ПС; 2) екіпаж ПС інформував про виконання польотної операції, доповідав про стан ПС і ситуацію, у якій відбувається політ; одержував дозвіл на виконання того чи того етапу польоту, а також умов виконання маневрів, пілотування і керування ПС [9: 7-8]. Так, радіообмін – це специфічна мовленнєва діяльність фахівців авіаційної сфери, яка передбачає спілкування між пілотом повітряного судна та диспетчером служби управління повітряним рухом. Здійснення комунікації при цьому передбачає досягнення певної мети, а саме: пілот прагне до безпечного управління повітряним судном, а диспетчер спрямовує свої зусилля на управління повітряним рухом у ввіреній йому зоні. Спільні ж зусилля пілота і диспетчера при цьому націлено на безпеку польоту.

За визначенням Т. О. Мальковської, підмова радіообміну – це "сукупність фонетичних, граматичних і лексичних одиниць мови, що обслуговують мовленнєве спілкування учасників повітряного руху (авіадиспетчера і льотчика) під час виконання польоту, представлена в діалогах пілот-авіадиспетчер" [3: 15]. Розглядаючи радіообмін з суто лінгвістичного боку, зазначимо, що з функціонального погляду він являє собою ієрархічно організовані мовленнєві акти, об'єднані у висловлювання діалогічного плану [10: 254]. Діалогічне мовлення ситуативне, тісно пов'язане з умовами, в яких відбувається мовленнєве спілкування. Повідомлення не створюються кожного разу заново, а добудовуються до попередньо висловлених або до виконуваних дій. Це мовлення контекстне і стисле через знання членами екіпажу ситуацій і застосування ними спеціальної професійної лексики, авіаційної фразеології. Діалог як форма мовленнєвого спілкування являє собою форми взаємодії, що зазнають постійних чергувань, порівняно швидку зміну акцій і реакцій комунікантів. Особливістю діалогів між членами екіпажу є їх цілеспрямованість і швидкий темп, що пов'язано з лімітом часу на спілкування. Чим довший процес спілкування, тим менше часу лишається на виконання операцій із керування літаком, а в результаті частина операцій не виконується чи виконується з порушеннями й помилками, що може призвести до авіаційних подій. Усно-розмовне діалогічне мовлення РЦА будується відповідно до принципу економії.

Радіообмін відбувається на основі лексико-термінологічних "заготовок", мовленнєвих кліше. Зауважимо, що специфіка комунікації в авіаційній галузі висуває певні вимоги до побудови висловлювань та використання мовних засобів, що виражається в таких особливостях, як стислість, ясність, унеможливлення різнодумачень, змістовність. Окрім того, О. В. Ковтун підкреслює, що

радіообмін має базуватися на певних принципах, з-поміж яких дослідниця визначає такі: мовленнєві форми (команди, повідомлення) повинні забезпечувати мінімум викривлень та втрати інформації; одержання будь-якої інформації, як правило, повинно супроводжуватися відповідальним повідомленням ("квитанцією"); кількість слів у сеансах радіозв'язку і їх тривалість повинні бути (по можливості) мінімальними [9: 9]. Специфічними рисами радіообміну є також застосування аудіовізуальної наочності, яка полегшує програмування змісту висловлювання, та можливість вербально незавершеної думки з боку того, хто передає повідомлення, яка базується на здатності до антиципації і здатності того, хто сприймає інформацію, виявляти ще не висловлене [11: 310]. На важливості точного й адекватного розуміння інформації як з боку пілота, так і з боку диспетчера наголошує Р. М. Макаров, зазначаючи при цьому, що радіообмін ведеться засобами зв'язку, де немає безпосереднього контакту (відсутні жести, вирази обличчя і т. п.) комунікантів [11: 309]. Відтак, все це ускладнює сприйняття інформації учасниками мовленнєвої взаємодії і накладає певний відбиток на її перебіг. Важливо також те, що недостатня стійкість знань, умінь і навичок, потрібних пілотів та ведення радіообміну, зазнає ще більшого руйнівного впливу внаслідок дії численних психологічних та психофізіологічних факторів, пов'язаних із професійною діяльністю, оскільки професія пілота є однією із найскладніших, потенційно небезпечних та ризикованих. Протягом польоту пілот знаходиться під впливом таких чинників, як напружений режим інтелектуальної та сенсомоторної діяльності, ліміт та дефіцит часу, складність прийняття рішень в особливих та критичних ситуаціях, нестандартні умови професійної діяльності тощо. Під час деяких етапів пілот працює на межі людських можливостей [11]. Вимоги до ведення радіотелефонного зв'язку англійською мовою у міжнародному повітряному просторі, сформульовані Міжнародною організацією цивільної авіації ІКАО, передбачають низку особливостей радіообміну, що найбільше впливають на авіаційних фахівців, для яких англійська не є рідною. За твердженнями науковців, комунікацію іноземною мовою варто вважати досить стресовою, що спричиняє навантаження на оперативну пам'ять пілота, підвищує вимоги до його довільної уваги.

Відомий сучасний дослідник того пласту англійської мови, який використовується в авіаційній сфері, Г. Емері підкреслює, що ядром мови авіаційного зв'язку є фразеологія радіообміну, яка передбачає набір фраз або "кодів", що вживаються в стандартних та більшості надзвичайних ситуацій. Учений стверджує всебітне визнання фразеології як вкрай безпечної і ефективного засобу спілкування, проте водночас зауважує, що науковці та представники ІКАО розуміють існування ситуацій, у яких фразеології радіообміну недостатньо для подолання комунікативних прогалин [12: 46]. У такому разі використовується загальна англійська мова, яка забезпечує здатність вести спілкування в нестандартних та надзвичайних ситуаціях під час польоту. З позиції добору лексичного матеріалу під час навчання загальної англійської мови Г. Емері вважає за доцільне поєднувати одиниці, які використовуються для опису більш загальних аспектів людської діяльності, і слова суто авіаційної галузі, а також пропонує зосереджувати підготовку із загальної англійської на мовних функціях, специфічних для авіаційної комунікації, наприклад, наказах, запитах та повідомленнях [12: 47]. Іншими словами, для ведення радіообміну пілоти та диспетчери повинні володіти фразеологією, а також мати потрібні навички застосування загальної розмовної мови і в її межах використовувати різноманітні терміни, властиві авіаційній галузі.

Подібно до Г. Емері, інші зарубіжні дослідники, з-поміж яких згадаємо У. Айгуо, Дж. Мелла та ін., так само розглядають фразеологію радіообміну та загальну англійську як основні складники мовленнєвої компетенції авіаційних фахівців [13; 14]. При цьому всі з них наголошують на значенні авіаційної термінології та її застосуванні в межах розмовної мови в тих випадках, коли стандартної фразеології недостатньо для передачі потрібної інформації від пілота до диспетчера чи навпаки.

На думку інших відомих учених, що займаються питаннями комунікації та мовної взаємодії між пілотами та диспетчерами, М. Мітсутомі та К. О'Брайен, весь обсяг англомовних знань, умінь і навичок, потрібних для безпечної комунікації у галузі авіації, передбачає три важливих складники:

- фразеологію радіообміну;
- англійську для особливих цілей;
- англійську для загальних цілей [15: 7-8].

Як відомо, ці вчені розмежовують англійську мову для особливих цілей, тобто так званий професійний жаргон, та загальну англійську, наголошуючи, що всі пілоти і диспетчери мають опанувати англійську для особливих цілей і їхньою найважливішою метою є швидкість її застосування в мовленні [15: 9]. Загалом дослідники підкреслюють важливість набуття авіаційними фахівцями відповідних знань, умінь і навичок із усіх трьох аспектів англійської мови, що забезпечить успішну професійно-мовленнєву діяльність.

Висновки. Узагальнюючи наведені вище думки щодо англійської мови як засобу авіаційного зв'язку між пілотом і диспетчером, зазначимо, що ефективна взаємодія під час радіообміну англійською мовою можлива за умови знання фразеології радіообміну, загальної англійської мови та англійської для особливих цілей, яка використовується в межах загальної розмовної мови, а також володіння вміннями та навичками їх застосовувати.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ

1. Голованова Е. И. Когнитивное терминоведение : [учеб. пособие] / Е. И. Голованова. – Челябинск : Энциклопедия, 2008. – 180 с.
2. Головин Б. Н. Вопросы социальной дифференциации языка / Б. Н. Головин // Вопросы социальной лингвистики. – Л. : Наука, 1969. – С. 343–355.
3. Мальковская Т. А. Англо-русские соответствия в языковой структуре радиообмена в режиме общения пилот-авиадиспетчер : дисс. ... канд. филол. наук : 10.02.20 / Т. А. Мальковская. – Пятигорск, 2004. – 163 с.
4. Hoffman L. Fachsprachen als Subsprachen / L. Hoffman // Fachsprachen. – Walter de Gruyter. – Berlin, New York, 1998. – 387 s.
5. Кияк Т. Р. Проблема лингвистического упорядочения терминологии / Т. Р. Кияк // Лексикология. Терминоведение : [сб. науч. тр.]. – М. : Наука, 2003. – С. 90–93.
6. Кияк Т. Р. Теорія і практика перекладу : [підручник студентів для вищих навчальних закладів] / [Кияк Т. Р., Науменко А. М., Огуй О. Д.]. – Вінниця : Нова книга, 2006. – 592 с.
7. Массалина И. П. Дискурсивные маркеры в английском языке военно-морского дела / И. П. Массалина, В. Ф. Новодранова. – Калининград : Изд-во "КГТУ", 2009. – 277 с.
8. Annex 10 to the Convention on International Civil Aviation / International Civil Aviation Organization // Volume II : Communication Procedures Including those with PANS status. – Montreal, 2001. – 83 p.
9. Ковтун О. Сутність професійно-мовленнєвої діяльності авіаційних операторів / О. Ковтун // Гуманізація навчально-виховного процесу : [науково-методичний збірник]. – Слов'янськ, 2010. – Випуск LI. – С. 3–14.
10. Акимова О. В. Типология дискурса в профессиональной коммуникации / О. В. Акимова, М. И. Солнышкина // Актуальные проблемы теории коммуникации. – СПб. : Изд-во СПбГПУ, 2004. – С. 253–270.
11. Авиационная педагогика : [учебник] / [Макаров Р. Н., Неделько С. Н., Бамбуркин А. П., Григорьевский В. А.]. – Москва-Кировград : МНАПЧАК, ГЛАУ, 2005. – 433 с.
12. Emery H. Plane English, Plain English / H. Emery // English Teaching Professional. – 2008. – № 56. – P. 46–47.
13. Aiguo W. Reassessing the position of Aviation English : from a Special Language to English for Specific Purposes / Wang Aiguo // Iberica. – 2008. – № 15. – P. 151–164.
14. Mell J. Language Training and Testing in Aviation Need to Focus on Job-specific Competencies / J. Mell // ICAO Journal. – 2004. – Volume 59, No. 1. – P. 12–14, 27.
15. Mitsuomi M. Fundamental Aviation Language Issues Addressed by New Proficiency Requirements / M. Mitsuomi, K. O'Brien // ICAO Journal. – 2004. – Volume 59, No. 1. – P. 7–9, 26.

REFERENCES (TRANSLATED & TRANSLITERATED)

1. Golovanova E. I. Kognitivnoe terminovedenie [Cognitive Terminology Studies] : [ucheb. posobie] / E. I. Golovanova. – Chelyabinsk : Entsiklopediya, 2008. – 180 s.
2. Golovin B. N. Voprosy sotsial'noy differentsiatsii yazyka [Issues of the Social Language Differentiation] / B. N. Golovin // Voprosy sotsial'noy lingvistiki [Issues of Social Linguistics]. – L. : Nauka, 1969. – S. 343–355.
3. Mal'kovskaya T. A. Anglo-russkie sootvetstviya v yazykovoy strukture radioobmena v rezhime obshcheniya pilot-aviadispatcher [English-Russian Correspondences in the Language Structure of the Radio Communication in the Com Mode Pilot-Airline Operator] : diss. ... kand. filol. nauk : 10.02.20 / T. A. Mal'kovskaya. – Pyatigorsk, 2004. – 163 s.
4. Hoffman L. Fachsprachen als Subsprachen / L. Hoffman // Fachsprachen. – Walter de Gruyter. – Berlin, New York, 1998. – 387 s.
5. Kyyak T. R. Problema lingvisticheskogo uporyadocheniya terminologiyi [The Issue of the Terminology Linguistic Management] / T. R. Kyyak // Leksikologiya. Terminovedenie [Lexicology. Terminology] : [sb. nauch. tr.]. – M. : Nauka, 2003. – S. 90–93.
6. Kyyak T. R. Teoriya i praktyka perekladu [Theory and Practice of Translation] : [pidruchnyk studentiv dlya vyshchyykh navchal'nykh zakladiv] / [Kyyak T. R., Naumenko A. M., Oguy O. D.]. – Vinnytsya : Nova knyga, 2006. – 592 s.
7. Massalina I. P. Diskursivnye markery v angliyskom yazyke voenno-morskogo dela [Discursive Markers in English of the Naval Schooling] / I. P. Massalina, V. F. Novodranova. – Kaliningrad : Izd-vo "KGTU", 2009. – 277 s.
8. Annex 10 to the Convention on International Civil Aviation / International Civil Aviation Organization // Volume II : Communication Procedures Including those with PANS status. – Montreal, 2001. – 83 p.
9. Kovtun O. Sutnist' profesiyino-movlennevoyi diyal'nosti aviatsiynykh operatoriv [The Essence of the Airline Operators' Professional Language Work] / O. Kovtun // Gumanizatsiya navchal'no-vykhovnogo protsesu [Humanization of the Educational Process] : [naukovo-metodychnyy zbirnyk]. – Slov'yans'k, 2010. – Vypusk LI. – S. 3–14.
10. Akimova O. V. Tipologiya diskursa v professional'noy kommunikatsii [Discourse Typology in the Professional Communication] / O. V. Akimova, M. I. Solnyshkina // Aktualnye problemy teorii kommunikatsii [Current Issues of the Communicational Theory]. – Spb. : Izd-vo SPbGPU, 2004. – S. 253–270.
11. Aviatsionnaya pedagogika [Aviation Pedagogy] : [uchebnik] / [Makarov R. N., Nedelko S. N., Bamburkin A. P., Grigorevskiy V. A.]. – Moskva-Kirovograd : MNAPChAK, GLAU, 2005. – 433 s.
12. Emery H. Plane English, Plain English / H. Emery // English Teaching Professional. – 2008. – № 56. – P. 46–47.
13. Aiguo W. Reassessing the position of Aviation English : from a Special Language to English for Specific Purposes / Wang Aiguo // Iberica. – 2008. – № 15. – P. 151–164.
14. Mell J. Language Training and Testing in Aviation Need to Focus on Job-specific Competencies / J. Mell // ICAO Journal. – 2004. – Volume 59, No. 1. – P. 12–14, 27.

15. Mitsuomi M. Fundamental Aviation Language Issues Addressed by New Proficiency Requirements / M. Mitsuomi, K. O'Brien // ICAO Journal. – 2004. – Volume 59, No. 1. – P. 7–9, 26.

Матеріал надійшов до редакції 16.10. 2014 р.

Токаръ Е. Б. Радиообмен гражданской авиации как разновидность профессионального языка.

Статья посвящена проблеме профессиональных языков, в частности радиообмену как языку общения специалистов отрасли гражданской авиации, определены важные признаки профессиональных языков и представлена общая характеристика, а также выделены специфические черты языка, которым пользуются пилоты и диспетчеры управления воздушным движением. Подчеркнуто, что общение в коллективе во время выполнения профессиональных задач институционально включено в соответствующую деятельность, характеризуется направленностью и имеет ряд ограничений в использовании языковых средств.

Ключевые слова: профессиональное общение, язык для специальных целей, радиосвязь, диалог, фразеология радиообмена.

Tokar E. B. The Civil Aviation Radiotelephony as a Type of the Professional Language.

The article deals with the analysis of characteristic features of professional languages in comparison to general ones. It is underlined that professional languages are closely connected to the definite science, have a set of specific lexical units, have both oral and written forms, are based on the general language system etc. Professional communication is aimed at achieving specific goals, the realization of which is the basis of the participants' cooperation. The scientific methods of analysis, synthesis, description and comparison have been used in order to single out radiotelephony communication peculiarities. Radiotelephony is represented in the form of a dialogue, based on clichés and closely connected with the situation in which it takes place. It is concluded that radiotelephony as a type of the professional language includes radiotelephony phraseology, general English and English for specific purposes, used within general English.

Keywords: professional communication, language for specific purposes, radiotelephony, dialogue, radio phraseology.