

внутрішнього та зовнішнього для особистості, він представлений безперервною течією мінливих уявлень, що потребують певної організації та структуризації в нашій свідомості за допомогою мовних засобів.

ЛІТЕРАТУРА

1. Апресян Ю. Новый объяснительный словарь синонимов русского языка. Проспект / Ю.Д. Апресян, О.Ю. Богуславский, И.Б. Левонтина, Е.В. Урысон. – М. : Русские словари, 1995. – С. 7-118.
2. Арутюнова Н. Язык и мир человека / Н.Д. Арутюнова. – [2-е изд., испр.]. – М. : Языки русской культуры, 1999. – 896 с.
3. Бабушкин А. Типы концептов в лексико-фразеологической системе языка А.П.Бабушкин. – Воронеж : Изд-во Воронеж. гос. ун-та, 1996. – 104 с.
4. Залевская А. Текст и его понимание / А.А. Залевская. – Тверь : Изд. Тверского университета, 2001. – 177 с.
5. Кибрик А. Современная лингвистика : откуда и куда? / А. Кибрик // Вестник МГУ. – Серия 9. Филология. – 1995. – № 5. – С. 91-97.
6. Краткий словарь когнитивных терминов / [Под общей ред. Е. С. Кубряковой]. – М. : МГУ, 1996. – 245 с.
7. Леонтович О. Русские и американцы : парадоксы межкультурного общения / О.А. Леонтович. – М. : Гнозис, 2005. – 351 с.
8. Лингвистический энциклопедический словарь / [Гл. ред. В.Н. Ярцева]. – М. : Сов. энциклопедия, 1990. – 685 с.
9. Манакин В. Сопоставительная лексикология / В.Н.Манакин. – К. : Знання, 2004. – 326 с.
10. Степанов Ю. Константы : Словарь русской культуры / Ю.С. Степанов. – [3-е изд., испр. и доп.]. – М. : Академический проект, 2004. – 992 с.
11. Столярова Л. Базовый словарь лингвистических терминов / Л.П. Столярова, Т.С. Пристайко, Л.П. Попко. – К. : Изд-во Государственной академии руководящих кадров культуры и искусства, 2003. – 192 с.
12. Українська мова. Енциклопедія / [Редкол.: В.М. Русанівський, О. О. Тараненко (співголови), М.П. Зяблюк та ін.]. – К. : Укр. енцикл., 2000. – 752 с.
13. Чабаненко В. Січ духовна / В.А. Чабаненко. – Запоріжжя : Дніпровський металург, 2007. – 220 с.

УДК 811.111: 629.7

ДО ПРОБЛЕМИ ФОНЕТИЧНИХ ОСОБЛИВОСТЕЙ АВІАЦІЙНОЇ АНГЛІЙСЬКОЇ МОВИ ІСАО

Москаленко О.І., к. пед. н., доцент

Кіровоградська льотна академія Національного авіаційного університету

У статті проаналізовано специфічні риси англійської мови ІСАО як важливого складника безпеки польотів; окреслені тенденції до англомовної професійної підготовки авіаційних фахівців у льотних навчальних закладах України; схарактеризовані холистичні критерії дескриптори мовних умінь і навичок відповідно до кваліфікаційної мовної шкали ІСАО; виокремлено труднощі у веденні радіообміну англійською мовою, пов'язані з впливом полісемії та омонімії та фонологічних особливостей авіаційної англійської мови.

Ключові слова: ІСАО, англійська мова, радіообмін, авіаційні фахівці, міжнародні стандарти, полісемія, омонімія, фонологічні особливості.

Москаленко О. И. О ПРОБЛЕМЕ ФОНЕТИЧЕСКИХ ОСОБЕННОСТЕЙ АВИАЦИОННОГО АНГЛИЙСКОГО ЯЗЫКА ІСАО / Кировоградская летная академия Национального авиационного университета, Украина

В статье проанализированы специфические черты английского языка ІСАО как важной составляющей безопасности полетов; очерчены тенденции к англоязычной профессиональной подготовке авиационных специалистов в летных учебных заведениях Украины; охарактеризованы холистические критерии и дескрипторы языковых умений и навыков в соответствии с квалификационной языковой шкалой ІСАО; выделены трудности в ведении радиообмена на английском языке, связанные с влиянием полисемии, омонимии и фонологических особенностей авиационного английского языка.

Ключевые слова: ICAO, английский язык, радиообмен, авиационные специалисты, международные стандарты, полисемия, омонимия, фонологические особенности.

Moskalenko O.I. TO THE PROBLEM OF PHONETIC FEATURES OF THE AVIATION ENGLISH LANGUAGE OF ICAO / Kirovograd flight academy of the National aviation university, Ukraine

The article is devoted to the analysis of requirements of ICAO in relation to the levels of English on international airways. In the article the author proves the importance of role of ICAO fourth level of English in the process of professional activity of aviation specialists. The specific features of ICAO Aviation English as an important factor of safety of flights have been analyzed in the article; holistic criteria and descriptors of linguistic skills and proficiency have been described according to linguistic qualification scale of ICAO; priority directions of the difficulties, connected with polysemy, lexical homonymy and phonology have been outlined.

Key words: ICAO, Aviation English, radio communication, aviation specialists, international standards, polysemy, homonymy, phonology.

Бурхливий розвиток авіації у ХХ ст. призвів до різкого збільшення сфери застосування авіації в різних галузях діяльності людини, що натомість позначилося на якості світових стандартів професійної підготовки пілотів, зокрема й мовної компоненти. Згідно з даними Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO) та відомостями Міждержавного авіаційного комітету, кількість льотних подій через провину льотного складу становить від 60 % до 90 %.

Радіообмін та спілкування на міжнародних авіалініях відбуваються англійською мовою, що є однією з шести офіційних мов ICAO (французької, іспанської, англійської, російської, арабської, китайської). Цей вибір зумовлений дослідженнями Аерокосмічної лінгвістичної організації (Aerospace Linguistic Foundation) стосовно оптимального вибору мови авіації, що передбачали зіставлення 18 мов. Відповідно до цього дослідження, англійська мова – найбільш оптимальна для ведення радіообміну між екіпажем і диспетчером.

Унаслідок аналізу даних Державіаадміністрації за 2005–2011 рр., зафіксовано низку порушень, спричинених помилками в процесі ведення радіообміну екіпажами повітряних суден (ПС) англійською мовою. Вивчення авіаційних подій свідчить про те, що наявні авіапригоди, які відбуваються через брак належного рівня володіння професійно орієнтованою англійською мовою як у звичайних, так і в нестандартних умовах льотної діяльності. Уміння обрати правильну стратегію поведінки в позаштатних і нестандартних ситуаціях, ухвалити правильне рішення, відповідати за безпеку пасажирів – пріоритетне завдання пілота.

Проблема професійного спілкування іноземною мовою стала предметом аналізу в дослідженнях С.М. Амеліної, Г.В. Асташової, Н.В. Берестецької, Т.О. Брик, С.А. Ісаєнко, В.С. Коломієць, О.І. Куліш, Н.В. Логутіної, Ю.О. Ніколаєнко, І.П. Радомського, Н.А. Сури. Інтерес до окресленої проблеми становлять наукові розвідки таких учених, як В.Л. Асріян, А.М. Вітряк, Є.В. Кміта, Я.М. Колкер, Л.В. Лієр, Р.П. Мільруд, Г.С. Пащенко, В.В. Півень, М. Уільямс.

На сучасному етапі професійної підготовки льотного складу однією з найактуальніших проблем є професійне спілкування англійською мовою в процесі виконання фахової діяльності. Важливий аспект професійного спілкування майбутнього пілота – рівень знань з англійської мови. Для фахового становлення майбутнього пілота в процесі навчання англійської мови потрібне формування вмінь перекладу, розуміння фахової літератури та навичок спілкування професійно орієнтованою англійською мовою в ситуаціях фахового характеру. Виходячи з цього, метою статті є аналіз формування не тільки фахових знань, умінь та навичок, а й орієнтації на подальше підвищення професійної компетенції, розвиток умінь спілкуватися для розв'язання фахових завдань. На нашу думку, при цьому слід враховувати граматичні та лексичні явища, які формують основу радіозв'язку між пілотом та диспетчером.

Завдання статті – проаналізувати лінгвістичні та фонологічні проблеми радіозв'язку, пов'язані з полісемією та омонімією авіаційних фраз радіообміну.

Рівень володіння англійською мовою визначається нормативними документами ICAO 4444 (Організація повітряного руху, глава XII) [1], 9835 (Керівництво з упровадження мовних вимог ICAO) [3], за якими англійська мова в авіації поділяється на три основні категорії: англійська мова; авіаційна англійська мова; фразеологія радіообміну англійською мовою. Виходячи з цього, завдання статті – дослідження особливостей відтворення авіаційного контексту англійською мовою ICAO, специфіка якої полягає у використанні авіаційних термінів та скорочень.

Згідно з документами ICAO пілот / диспетчер повинен володіти такими мовними навиками [3]:

- а) ефективно спілкуватися в голосовому режимі (телефон/радіотелефон) та в ситуаціях безпосереднього спілкування;
- б) спілкуватися на загальні, конкретні і пов'язані з роботою теми з точністю і ясністю;
- в) використовувати відповідні комунікативні стратегії для обміну повідомленнями, визнання і вирішення непорозумінь (наприклад, для перевірки, підтвердження або прояснення інформації) в загальному та професійному контексті;

г) управляти успішно і з відносною легкістю лінгвістичними завданнями, представленими ускладненнями або несподіваною чергою подій, що відбувається в межах контексту стандартної робочої ситуації або комунікативного завдання, з яким вони ознайомлені;

д) використовувати діалект або акцент, який є зрозумілим для авіаційного оточення.

Рівень знань та сформованість навиків з англійської мови згідно шкали ІСАО оцінюється за шістьма видами мовної комунікації: вимова; структура (мовні фрази і граматичні конструкції); словниковий запас; швидкість мовлення; розуміння; спілкування.

Четвертому рівню знань володіння англійською мовою згідно вимог ІСАО відповідають такі навички:

Вимова: (передбачає діалект і/або акцент, зрозумілий для авіаційного суспільства). Вимова, наголос, ритм і інтонація перебувають під впливом першої мови або регіонального діалекту та лише інколи заважають легкості розуміння.

Структура: (граматичні структури і зразки речень визначаються функціями мови, що відповідають завданню.) Основні граматичні структури і зразки речень використані творчо і контролюються. Помилки трапляються в незвичайних або несподіваних обставинах, але рідко заважають розумінню.

Словник: запас і точність словника зазвичай достатні, щоб спілкуватися ефективно на загальні, конкретні та професійні теми. Може часто перефразувати, коли бракує словникового запасу в незвичайних або несподіваних обставинах.

Швидкість: оператор продукує мову у відповідному темпі. Можлива випадкова втрата швидкості на переміщенні від доповіді до безпосередньої взаємодії, але це не запобігає ефективній комунікації.

Розуміння: розуміння здебільше точне для ефективного спілкування на загальні, конкретні та професійні теми; акцент або різноманітність висловлювань досить зрозумілі для користувачів міжнародного суспільства. Коли спікер взаємодіє з лінгвістичним або ситуативним ускладненням або несподіваною чергою подій, розуміння, можливо, повільніше або вимагає пояснення.

Взаємодія: Відповіді зазвичай безпосередні, відповідні, і інформативні. Починає і підтримує обміни інформацією навіть у несподіваних ситуаціях. Адекватно реагує на очевидні непорозуміння, перевіряючи, підтверджуючи, або роз'яснюючи інформацію.

В офіційному листі Євроконтролю щодо безпечного ведення радіозв'язку зазначено, що порушення радіообміну охоплює близько 23 % помилок диспетчера та більшість з них повторюється [4]. В ідеалі радіозв'язок між пілотом та диспетчером – достатньо простий процес, який вимагає, щоб реципієнт отримав, зрозумів та відреагував на отриману інформацію. Диспетчер видає інформацію, пілот підтверджує цю інформацію та виконує її. Тобто існує дві запоруки розуміння: словесне повторення вказівок диспетчера пілотом та підтвердження донесень пілота диспетчером. Схема ведення стандартного радіозв'язку об'єднує три складники ведення радіозв'язку у повітрі. Диспетчерський дозвіл (ATC clearance) передається пілоту (transmit), який має прослухати (listen) та підтвердити отриману інформацію (Pilot's readback); диспетчер підтверджує, що передана інформація була правильно почута (acknowledge) або неправильно почута (correct) та виправляє її (Controller's hearback).

Загальні проблеми ведення радіозв'язку «Повітря-Земля» полягають у такому [4]: найбільша кількість помилок радіообміну (31 %) відбувається при неправильному прослуховуванні / підтвердженні інформації диспетчером та пілотом; друге місце обіймає помилка, пов'язана з відмовою радіообладнання (23 %); на третьому місці – помилка втрати радіозв'язку з різних причин (15 %); четверте та п'яте місце належить помилці щодо пропущеної інформації (не почув – 5 % та не підтвердив – 3 %).

Дослідження також виявили, що в кожному окремому випадку спричинити помилки радіозв'язку може більш, ніж один фактор. Наприклад, схожість позивних ПС може призвести до плутанини з вказівками диспетчера. У досліджуваних випадках було визначено низку факторів, які найчастіше зустрічаються при радіообміні та певним чином впливають на безпеку польотів, до яких належать [4]: технічні проблеми; зміна частоти; видача інформації декільком ПС; неправильно обрана (налаштована) частота; ненавмисно увімкнений / виключений перемикач; відмова навігаційних приладів за стандартною процедурою; помилково почута частота; приймач у режимі очікування; пропущений радіо виклик диспетчера / пілота; неправильно назначена частота; відмова бортового радіообладнання; схожий позивний ПС; фразеологія радіообміну.

Так, у 1998 році Австралійський комітет з розслідування авіаційних інцидентів (CAIR) подали скаргу уповноваженим органам, що багато літаків знаходилися на одній частоті в один період часу, причому позивні літаків були схожі та могли спричинити нестандартні ситуації: New Zealand 88, Qantas 28, Qantas 88, Qantas 188, Air Nippon 828 та Air Nippon 888. Дійсно такі випадки часом трапляються, особливо у перевантажених аеропортах. Передача інформації декільком ПС зі схожими позивними називається

«Blocked transmissions» («заблоковані передачі»). Пілот приймає інформацію, передбачену для іншого ПС. Диспетчер та пілоти можуть не відразу виявити помилку, особливо у часи інтенсивного повітряного руху. Результатом можуть стати нестандартні ситуації, з-поміж яких Євроконтроль визначає такі [2]: тривала втрата радіозв'язку (23 %), зміна ешелону польоту (7 %), порушення відстані між ПС (7 %), літак помилково отримав вказівку замість іншого ПС (6 %, помилка пілота), вказівку видано іншому ПС (4 %, помилка диспетчера), відхилення від лінії курсу (2 %), в'їзд на ЗПС / виїзд за межі ЗПС (1 %), ніяких наслідків (36 %), інші наслідки (16 %), невідомі наслідки (2 %). Зазначимо, що в кожній окремій ситуації може бути більше, ніж один наслідок, а також рівень небезпеки в кожній ситуації різний.

На нашу думку, доцільно розподілити лінгвістичні труднощі при опрацюванні стандартних фраз радіообміну за такими групами:

1) побудова та вживання скорочень та аббревіатур. Буквенні скорочення широко використовуються в авіаційній термінології в якості текстових скорочень шифрів та науково-технічних термінів. Наприклад, *ICAO* – International Civil Aviation Organization – *Міжнародна Організація цивільної авіації*; *NASA* – National Aeronautics and Space Administration – *Національна адміністрація з повітряної навігації та простору*; *CAA* – *Civil Aviation Authority* – *Повноважений орган цивільної авіації*. Текстові скорочення вживаються при частому повторенні терміна з метою організації більш стисло та зв'язного тексту, що потребує високої компетентності учасників фахової комунікації, у даному випадку – фразеології радіообміну англійською мовою;

2) вживання стандартизованих дозволів (ATIS та диспетчерських дозволів), які передбачають чітку, ясну та коротку інформацію для пілота. Наприклад, інформація щодо погоди на аеродромі (ATIS): Seattle Tower information “Foxtrot” 23.55.Z wind variable from 090 to 220 at 4 gust 7 knots visibility 5 miles ceiling 6500 broken, 12000 overcast temperature 5 due point 4, light rain, altimeter setting 3003. RWY 16R for approach RWY 16L for departure. Notice for airmen: all departures to San Francisco and Los Angeles will be delayed, VFR flights to Vancouver via V4 not permitted due to weather. On initial contact report information Foxtrot;

3) однозначність вказівок за етапами польоту (виключення полісемії): **руління** (Caution: there is a B-747 bogged down (sunk) near the holding point of RW 28 R; Caution: wake turbulence DC-8 departing ahead); **зліт** (Take off is denied (denied) if not airborne at 17; be advised we may have had a bird strike after take-off); **маршрут** (What is your estimated exit point?); **посадка** (Maintain FL 370 proceed to V, hold north-west, inbound radial 288, all turns right, legs at your discretion);

4) слова, які спричиняють ймовірність плутанини; деякі з них мають схоже звучання, інші – схоже написання. Наприклад, *accept/except*, *successful/successive*, *cattle/kettle*, *arise/erase*, *derives/drives*, *depleted/deleted*. Ці слова можуть вживатися в авіаційному контексті в різних значеннях. Для порівняння:

Can you **accept** FL 410? Flight levels above 310 are occupied **except** for FL390.

Extend traffic circuit We have structure damage due to explosion, **extent** unknown.

Expect delay for 20 minutes. The fire is **extinct**.

Якщо виникають сумніви щодо значень таких слів, пілоту треба обов'язково запитати диспетчера повторно: запитати підтвердження повідомлення, написання слова, підібрати синонімічне слово або описати його;

5) вживання фонетичних омонімів (написання деяких слів настільки схоже, що оператору важко його розпізнати; інші слова вимовляються однаково, але мають різне написання; авіаційні фахівці часом мають труднощі з цією категорією слів:

cease (v) [si:s] – перестати: An output pressure fluctuation should cease when a demand is placed on the driven system; **seize** (v)- [si:z] – схопити; заклинути (тех. про підшипник, двигун): The engine seized up;

brake – [breik] – (n) гальма, гальмувати: Brakes are released. **break** – [breik] – (n) отвір, тріщина, ламати, розбивати: To break clouds; to break rules.

Отже, від того, наскільки ефективно вміє спілкуватися пілот із диспетчером та іншими членами екіпажу, наскільки він володіє технікою спілкування, певною мірою залежить безпека польоту, а також життя пасажирів. У процесі професійного спілкування пілоти постають перед безліччю непередбачуваних ситуацій, у яких потрібно по-новому виконувати завдання взаємодії та взаєморозуміння. Вирішити такі проблеми за усталеним алгоритмом неможливо, хоч знання традиційних підходів до виконання професійних завдань, звичайно, сприяє подоланню труднощів. На нашу думку, доцільними є такі рекомендації для ведення ефективного радіообміну англійською мовою:

1) повторний запит інформації та вказівки, якщо виникає сумнів у використанні слова або фрази;

2) підтвердження інформації має бути точним та чітким, виключаючи неоднозначні фрази;

- 3) не намагатися чути те, що ви хочете почути; фактична інформація може відрізнятися від очікуваного, що може спричинити конфліктну ситуацію;
- 4) вимагання словесного підтвердження інформації та вказівок, особливо в години пік.

ЛІТЕРАТУРА

1. Организация воздушного движения. Правила аэронавигационного обслуживания : Doc 4444-ATM / 501. – изд. 15-е. – Монреаль : ICAO, 2007.
2. AGC Safety Letter / Eurocontrol, August, 2005. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.skybrary.aero/bookshelf/books/121.pdf>
3. Manual on the Implementation of ICAO Language proficiency Requirements : Doc 9835 AN / 453. – ICAO, 2004.
4. Safety Letter. Air Ground Communications. Safety Improvement Initiative. – Eurocontrol, December, 2004. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.skybrary.aero/bookshelf/books/117.pdf>

УДК 811.161.

СУДОВИЙ ДИСКУРС ДОБИ КОЗАЧЧИНИ: ТЕРМІНОЛОГІЧНИЙ АСПЕКТ

Онуфрієнко Г.С., к. філол. н., доцент

Запорізький національний технічний університет

У статті досліджено за матеріалами історико-народознавчих пам'яток судову термінологію часів Запорозької Січі в структурно-тематичному ракурсі, у лексико-семантичних категоріях та з урахуванням парадигматичних відношень і генетичних зв'язків.

Ключові слова: *судова термінологія, мова доби козащини, терміни-однослови, терміни-словосполучення, матеріально гомогенні терміни, матеріально гетерогенні терміни, питомі, запозичені й гібридні терміни, концепти «злочин», «суд», «покарання», «смерть».*

Онуфриенко Г.С. СУДЕБНЫЙ ДИСКУРС ПЕРИОДА КАЗАТЧИНЫ: ТЕРМИНОЛОГИЧЕСКИЙ АСПЕКТ / Запорожский национальный технический университет, Украина.

В статье исследована на материале исторических памятников судебная терминология периода Запорожской Сечи в структурно-тематическом ракурсе, в лексико-семантических категориях и с учетом парадигматических отношений и генетических связей.

Ключевые слова: *судебная терминология, язык периода казаччины, термины-однослови, термины-словосочетания, материально гомогенные термины, материально гетерогенные термины, исконные, заимствованные и гибридные термины, концепты «преступление», «суд», «наказание», «казнь».*

Onufriyenko G.S. JUDICIAL DISCOURSE OF KAZACHCHINA PERIOD: TERMINOLOGICAL ASPECT / Zaporizhzhya State Technical University, Ukraine.

In the article judicial terminology of Zaporiz'ka Sich period has been researched on materials of historical documents in a structural-thematic context, in lexicon-semantic categories explaining paradigm relations and genetic connections.

Key words: *judicial terminology, language of kazachchina time, terms-words, terms-combinations of words, materially homogeneous terms, materially heterogeneous terms, native, adopted and hybrid terms, concepts "crime", "court", "punishment", "execution".*

Кожна епоха, і це є аксіомою, виробляє свою термінолексику в межах існуючих галузей знань. Стан термінології, отже, відбиває рівень розвитку наукової мови того часу і безпосередньо ступінь розвитку відповідної галузі знань, що разом визначає рівень фахової культури, у тому числі й правової, в певний період розвитку держави та окреслює життєздатність термінології, її впорядкованість, досконалість. Є терміни, які пережили віки. З-поміж сучасних юридичних термінів чимало таких, що сягають періоду спільнослов'янської мовної єдності, зокрема *свідок (видок), вина, грабити, закон (законь), право, правда, розбій, суд (соудь), убити* та інші.

Жодного випадку цілковитого оновлення за нетривалий час будь-якої, і зокрема судової, термінології історія не знає. Скерований на адекватну мовну фіксацію певного поняття, термін є вербальним знаком більшого обсягу інформації, ніж нетермінологічна одиниця національної лексики. При цьому терміни функціонують усередині окремих субмов, обмежених спеціальною (галузевою) сферою мовної комунікації, виконуючи такі основні функції: номінативну, сигніфікативну, комунікативну.