

ЯЗЫКОВЫЕ ДЕВИАЦИИ В АНГЛИЙСКОМ АВИАЦИОННОМ РАДИОТЕЛЕФОННОМ ДИСКУРСЕ КАК ЛИНГВИСТИЧЕСКАЯ ПРОБЛЕМА

Пилипчук М.Л.

Национальный авиационный университет, Киев, Украина

В статье рассматривается анализ основных особенностей и отклоненных лингвистических признаков английского авиационного радиотелефонного дискурса (ААРД) на фонетическом, лексическом и грамматическом уровнях.

Быстрое развитие мировой авиационной промышленности обусловило необходимость использования языка-посредника для профессионального общения авиационных специалистов, принадлежащих к различным языковым сообществам. В 1947 году Международная организация гражданской авиации (ИКАО) провозгласила, что международная радиосвязь пилотов и диспетчеров воздушного движения должна быть осуществлена на английском языке. На протяжении многих лет авиационный английский в сочетании с человеческим фактором приобрел первостепенное значение для обеспечения безопасности полетов.

Это усилило интерес отечественных и зарубежных ученых к различным аспектам проблемы авиационного английского языка, который рассматривали как один из факторов безопасности полетов (Д.Макмиллан, Е.Кмита, С.Кушинг) или же подробно изучали его структуру в профессионально-речевой деятельности авиационных операторов (В.Колосов, Е.Ковтун, О.Акимова). Однако, особенности фонетической, лексической и грамматической организации ААРД пока не получили должного освещения в специальной литературе.

Наша цель – описать языковые особенности английского ААРД, которые имеют характерные отклонения от стандартных лингвистических правил.

Достижение поставленной цели предполагает: 1) определение основных характеристик, присущих авиационному английскому языку как средству

радиотелефонной коммуникации; 2) выделение фонетических, лексических и грамматических особенностей ААРД.

Английский авиационный радиотелефонный дискурс толкуем как речь авиационных специалистов, цель которой заключается в вербальном обмене средствами английского языка профессиональной информацией во время полета с помощью радиотелефонной связи [1, с. 254]. Ведения эффективной профессиональной коммуникации типа «воздух-земля» осуществляется благодаря таким основным характеристикам ААРД:

1) лаконичность (concision), которая предусматривает краткое выражение определенного содержания с помощью минимального количества языковых средств, что усиливает содержательность высказываний;

2) четкость (clarity) или четкое разграничение похожих языковых средств, что исключает их путаницу;

3) однозначность (non-ambiguity), то есть использование языковых средств с единственным значением, что не позволяет неправильно интерпретировать высказывания [2, с. 63-64].

Таким образом, важным элементом безопасной системы управления воздушным движением (УВД) является эффективная, точная и надежная связь между воздушным судном и диспетчером УВД. Основная задача УВД – обеспечить безопасный, упорядоченный и быстрый поток воздушного движения. В связи с этим, можно отметить, что общим принципом воздушного управления для авиадиспетчера будет «слышу, управляю», а для пилота – «слышу, выполняю» [3, с.219.]. Эти критерии и определяют основные правила языкового выражения сообщения ААРД на всех лингвистических уровнях, которые строго регламентируются в документе ИКАО «Правила аэронавигационного обслуживания: Организация воздушного движения (Doc 4444 ATM / 504)» [4].

Таким образом, информация в EARD имеет специальную форму, которая отвечает всем требованиям этого типа дискурса посредством кода языка. Этот языковой код включает в себя дискурсивные формулы и

предусматривает использование определенных языковых кодов и стандартных выражений, которые ясны только для сообщества пользователей авиационного языка. Тем не менее, поскольку они нарушают правила английского языка, с лингвистической точки зрения мы рассматриваем эти особенности как отклонения или девиации.

Фонетика ААРД является наименее исследуемым аспектом. Она основывается не на строгом следовании норм произношения, а на обеспечении понятности высказывания. Таким образом, допускается отклонение от стандартного произношения, вызванные произносимыми акцентами пользователей английского языка в сфере авиации, поскольку ни один из национальных вариантов английского языка не признан как приоритетный в официальных документах [2, с. 65]. Основной целью этих фонетических отклонений является достижение разборчивости между пилотом и диспетчером воздушного движения. Как написано в документе ИКАО Doc 9835 AN/42, «Профессионалы используют диалект или акцент, которые понятны для авиационного сообщества... Очень желательно, чтобы в подобных ситуациях оба участника коммуникации имели взаимопонятное произношение, а в контексте авиационной связи это просто необходимо» [5].

Таким образом, к основным фонетическим девиациям ААРД относим следующие:

1) Произношение цифр: а) замена звука $[\theta]$ на $[t]$: *three* $[\theta r i: - t r i:]$; *thousand* $['\theta a u z ə n d - t a u z ə n d]$; б) девокализация звонкого согласного в конце слова, что не типично для английского языка: *five* $[f a i v - f a i f]$; в) изменения в произношении числительных: *nine* $[n a i n - 'n a i n ə r]$;

2) Медленная скорость речи. В то время как средняя скорость речи на английском языке составляет около 3-6 слогов в секунду или 130-150 слов в минуту, в радиотелефонии она не должна превышать 100 слов в минуту в соответствии с документами ИКАО;

3) Ограниченный объем информации в одном высказывании и логические паузы после каждой интонационной группы для достижения соответствующей скорости речи;

4) Орфографический алфавит радиотелефонной связи: *A – Alfa* ['ælfə]; *B – Bravo* [ˌbraːˈvəʊ]; *C – Charlie* ['tʃɑːli]; *D – Delta* ['deltə].

Английский авиационный радиотелефонный дискурс имеет такие лексические девиации:

1. Отсутствие полисемии. Одна лексическая единица должна иметь одно значение, например, один из видов наземного обслуживания самолета на пироне является *push back*, что переводится только как *буксировка ВС хвостом вперед от аэровокзала*;

2. Неиспользование лексических единиц с непрямыми значениями, метафорических выражений, эмоционально окрашенных слов и локальных жаргонизмов. Например, метафорическое выражение *full house*, означающее, что все места в салоне заняты, в международной коммуникации следует заменить нейтральным выражением *all seats are occupied*;

3. Использование слов кодового алфавита для передачи букв. Так, к примеру, рулевая дорожка *R5* будет звучать как *Romeo 5*;

4. Употребление слов *affirm* (для пилотов), *affirmative* (для диспетчеров), *Negative* вместо *yes*, *no*, или *ok* для выражения несогласия;

5. Использование специальных слов и словосочетаний для обозначения отдельных ситуаций, что способствует лаконичности. *Mayday* означает сигнал бедствия, *VI* – скорость принятия решения, *Roger* – в значении принято.

Среди других типов лексических девиаций следует отметить использование аббревиатур: *PAPI*, *VASIS*, *ILS*, кодовых обозначений отдельных понятий, таких как *QFE* – *давление на уровне аэродрома* и т.д.

Грамматическая организация ААРД имеет следующие девиантные особенности:

1. Исключение вопросительных предложений [1, с. 6]. Запрос необходимой информации формулируют с помощью побудительного предложения: *Advise runway number; Report speed.*

2. Эллиптические предложения, что способствуют лаконичности высказывания. Например, полным предложением для *Descending to 4000 feet*, что означает «снижаюсь к 4000 футов», является *I am descending to 4000 feet.*

Этот перечень можно дополнить незначительным использованием артиклей, что свидетельствует об относительной нерелевантности категории определительности / не определительности, опущением вспомогательных глаголов и глаголов-связок, отсутствием модальных глаголов, которые заменяются лексическими средствами: *Unable to approve = I cannot approve*, опущением или ограниченным использованием некоторых предлогов, и т.д.

Таким образом, английский авиационный радиотелефонный дискурс является речью авиационных операторов, цель которого заключается в вербальном обмене профессиональной информацией во время полета с помощью радиотелефонной связи средствами английского языка. Он имеет ряд лингвистических девиаций, отличающих его от стандартной английской речи и от других профессиональных дискурсов, что и обеспечивают его четкость, лаконичность и однозначность.

Литература

1. Акимова О. В. Типология дискурса в профессиональной коммуникации / О. В. Акимова, М. И. Солнышкина // Актуальные проблемы теории коммуникации: Сборник научных трудов. – СПб : Изд-во СПбГПУ, 2004. – С. 253–270.
2. Кириченко А.Г. Мовні особливості англійського авіаційного радіотелефонного дискурсу / А.Г.Кириченко // Вісник Львівського університету. Серія іноземні мови. – 2013. – Вип. 21. – С. 63–68.
3. Ковтун Е.В. Радиообмен в профессионально-речевой деятельности авиационных операторов / Е.В. Ковтун // Молодые ученые в

инновационном поиске: м-лы Междун. научн. конф., 29 мая 2013 г. – Минск: МГЛУ, 2014 – С.218–224.

4. Doc 4444 Air Traffic Management [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.navcanada.ca/EN/media/Publications/ICAO-Doc-4444-EN.pdf>
5. Doc 9835 AN/42 Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www4.icao.int/aelts/uploads/icao%20doc9835%202nd%20edition.pdf>