

ЛИНГВИСТИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ АВИАЦИОННОГО РАДИОТЕЛЕФОННОГО ДИСКУРСА

Козловская Я.М.,

студентка 5 курса ВГУ имени П.М. Машерова, г. Витебск, Республика Беларусь
Научный руководитель – Ершова Е.В., ст. преподаватель

Актуальность исследования обусловлена тем, что авиационный английский играет доминирующую роль в качестве средства коммуникации между пилотами и авиадиспетчерами и является международным языком гражданской авиации.

Целью данной работы является выявление особенностей английского авиационного лексикона в радиотелефонной связи; а также выделение языковых факторов, влияющих на недопонимание, которое иногда приводит к инцидентам и даже авиакатастрофам.

Материал и методы. В данной работе были использованы следующие методы: описательно-аналитический метод, включающий наблюдение, интерпретацию, классификацию и метод контекстуального анализа. Теоретическую базу исследования составили работы в области прикладной лингвистики в контексте авиации (Миллер 1951, Модер, 2013); коммуникаций между пилотами и диспетчерами (Барши и Хили 1998, Барши и Фаррис 2013).

Результаты и их обсуждение. Когда мы говорим об авиационном английском языке с точки зрения лингвистики, нужно отметить, что лингвистическое описание данной разновидности языка для специальной цели достаточно объёмно. Тот, кто изучает авиационный английский, должен иметь в виду, что ему предстоит иметь дело с различными уровнями лингвистики, начиная с прагматики и дискурса, и заканчивая фонологией и интонацией.

Важно также отметить, что авиационный английский, используемый в радиосвязи – это не просто подмножество «общего» английского языка, а особый код с условностями, выходящими за рамки «естественного» английского языка. То есть это значит, что и носители, и, особенно, не носители английского, должны учить специальную лексику и фразы, специфический алфавит, произношение, а также организацию речи, характерную для авиационного английского.

Проанализировав многочисленные пласты лексики и правила радиосвязи, записанные в учебных пособиях ИКАО и сборниках аэронавигационной информации (AIP), можно говорить о следующих результатах:

1) Начиная с дискурса и прагматики, стоит заметить, что роли пилота и авиадиспетчера прагматически совершенно различны: пилоты полностью зависят от УВД (управление воздушным движением), которое выступает в роли управляющего, инструктирует пилотов, выдаёт разрешения и запреты [1, 21].

2) Из вышесказанного вытекает, что большую долю сообщений УВД передаёт в повелительном наклонении, что подразумевает отсутствие местоимений и подлежащего [4, 48].; это является основными особенностями синтаксиса. Можно привести следующие примеры сообщений УВД:

“Maintain 1800”, “report 2 miles” вместо “you should maintain” и “could you report?”.

Также стоит отметить отсутствие отрицательных конструкций (за исключением некоторых ситуаций), а также замену частиц “no” и “not” словом “negative”, а “yes” словом “affirm” из-за их краткости и фонологической слабости частиц, что может привести к путанице и недопониманию [6, 136].

3) Что касается лексического уровня, то авиационный английский состоит как из специализированной профессиональной лексики, так и из лексикона простого англий-

ского языка, который знаком даже непрофессионалу в данной сфере [5, 52]. Прилагательных и наречий в радиотелефонной коммуникации очень мало, а существительных и глаголов, наоборот, большое количество. Некоторые глаголы могут вызвать путаницу, особенно у новичков, например:

Глагол “*request*” означает простую просьбу, которая может быть отклонена УВД, в то время как “*require*” является требованием, в котором УВД не имеет права отказать [4, 69]. Из-за таких особенностей очень важно знать правильный лексикон и уметь его использовать.

5) Самый главный аспект фонологического уровня авиационного языка – международный фонетический алфавит [4, 103]. Он был разработан таким образом, чтобы к каждой букве относилось однозначное слово, например: А – Alfa, В – Bravo, С – Charlie, D – Delta и так далее. Таким образом произношение букв или аббревиатур должно быть следующим: “*golf charlie delta*” вместо “GCD”, “*foxtrot bravo x-ray*” вместо “FBX” и “*information India*” вместо “information I” [2, 123].

Также из-за потенциальной путаницы некоторых звуков (например, тех, которые представлены в английском языке буквами “M” / “N”, “B” / “P”, “S” / “TH”, “TH” / “T”, “F” / “V”, “F” / “N”) произношение определенных слов во фразеологии, в частности числительных, предписано так, чтобы свести к минимуму недопонимание [1, 65]. Например:

“*five*”, “*nine*” произносятся как “*fife*” и “*niner*”; “*three*” произносится как “*tree*”; “*thousand*” произносится как “*tousand*”.

Изучая фонологию в контексте авиации, также стоит сказать про просодию. Под просодией мы понимаем интонацию и темп речи. Отсутствие интонации, ритма и пауз типично для быстрой авиационной радиосвязи, что может стать огромной проблемой и быть причиной путаницы или даже авиакатастрофы [3, 16].

Заключение. В заключение хочется отметить, что авиационный английский язык – это не только лексика и фразеология, а также конкретные правила построения речи, произношения, специально созданный алфавит, и возможность обращения к простому английскому языку в некоторых ситуациях. Проведя данное исследование, мы пришли к выводу, что авиационный английский – это не просто раздел английского языка, а специальный код, который не сможет понять полностью даже носитель английского. Исходя из всего вышесказанного, можно сказать, что правильная коммуникация имеет важное значение для авиационной безопасности. Отчет ATSB об авариях, в котором дается оценка воздействия различных угроз авиационной безопасности, показывает, что в 25% случаев ошибки в коммуникации и координации привели к несчастным случаям со смертельным исходом [3, 19]. Именно поэтому жизненно важно знать все правила и особенности авиационного английского языка для успешной и безопасной профессиональной деятельности пилота и УВД.

1. Barshi, I. Misunderstandings in ATC communication / I. Barshi. – Farnham : Ashgate, UK, 2013. – 216 p.
2. Barshi, I. Misunderstandings in voice communication: Effects of fluency in a second language / I. Barshi. – Erlbaum: Mahwah, NJ, USA, 1998. – P. 92-161.
3. Cushing, S. Fatal words: Communication clashes and aircraft crashes / S. Cushing. – University of Chicago Press: Chicago & London, 1994. – P. 14-30.
4. Manual on the implementation of ICAO language proficiency requirements. – International Civil Aviation Organization: Chicago, IL, USA, 2010. – P. 20-149.
5. Miller, G.A. Language and communication / G.A. Miller. – McGraw-Hill: New York, USA, 1951. – 136 p.
6. Moder, C.L. Aviation English / C.L. Moder. – Wiley Blackwell: Malden MA, USA, 2013. – P. 42-227.
7. Müller, M. Lectures on the science of language / M. Müller // Longman [Electronic resource]. – Charles Scribner: New York, 1862. – Mode of access: <https://www.gutenberg.org/files/32856/32856-pdf.pdf>. – Date of access: 12.03.2022.