

УДК 811.111'276.6:656.7

І. Б. Файнман,

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

### ФОНЕТИЧНІ ТА ЛЕКСИЧНІ ОСОБЛИВОСТІ АНГЛІЙСЬКОГО ДИСКУРСУ РАДІООБМІНУ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

*У статті з'ясовано, що англійська мова виступає як lingua franca для забезпечення ефективності міжнародної взаємодії та безпеки під час авіаційних перевезень. Представлено основні принципи та характеристики англійського дискурсу радіообміну цивільної авіації, які визначають мовні та мовленнєво-риторичні особливості кодування інформації у його межах, а саме: лаконічність, ясність, однозначність. Визначено та описано фонетичні й лексичні особливості досліджуваного дискурсу.*

**Ключові слова:** дискурс, радіообмін, ясність, лаконічність, однозначність, вимова, код, термін, дискурсивні формули.

**Постановка проблеми та аналіз останніх досліджень і публікацій.** Прогрес сучасної науки та техніки обумовлює створення все нових сфер спілкування зі своїми характеристиками та особливостями. Так, зі значним розвитком цивільної авіації в ХХ ст. можна говорити про виникнення особливого виду інституційного дискурсу, а саме про дискурс радіообміну. Оскільки цивільна авіація є світовим явищем, де взаємодіють люди різних національностей та мовно-культурної належності, то для регламентації роботи, забезпечення максимальної надійності та уникнення непорозуміння Міжнародною організацією цивільної авіації в 1947 р. визначено, що радіотелефонна комунікація пілотів та авіадиспетчерів на міжнародних трасах повинна відбуватися виключно англійською мовою. Відповідно, англійський дискурс радіообміну цивільної авіації (ЦА) зазнає значного розвитку та стає предметом наукового дослідження у різних його аспектах. На сучасному етапі англійську авіаційну підмову досліджено в різних площинах: як один із чинників безпеки польотів (С. В. Кміта, В. А. Колосов), як окрему терміносистему (О. В. Ковтун, Д. Г. Бабейчук), як структурне явище (Г. Емері, Дж. Мелл, М. Міцутомі). Проте, ґрунтовне дослідження мовно-риторичних особливостей англійського радіообміну ЦА як дискурсивного явища не знайшло детального відображення в сучасній лінгвістичній науці.

**Мета нашої статті** – визначити та описати мовні особливості англійського дискурсу радіообміну ЦА на фонетичному та лексичному рівнях.

**Виклад основного матеріалу.** Цивільна авіація – це взаємодія та співіснування значної кількості дискурсів, що об'єднані спільною метою забезпечення безпеки авіаційного руху. Одним із найбільш усталених різновидів авіаційного дискурсу є радіотелефонний дискурс. Радіообмін цивільної авіації є різновидом професійного дискурсу, існування якого є історично закономірним явищем: різні групи людей, об'єднані спільною практичною діяльністю, мають притаманні лише їм знання та інтереси, для вербалізації яких виникають відповідні форми існування мови. Для реалізації цілей, принципів, стратегій ведення радіотелефонного обміну використовується певний набір мовних форм, що представлені широким різноманіттям лексичних, граматичних, синтаксичних, стилістичних та фонетичних засобів.

Забезпечення ефективності міжнародної взаємодії та безпеки руху, де англійська мова виступає як lingua franca, відбувається завдяки основним принципам та характеристикам дискурсу радіообміну ЦА, а саме [1: 11; 2: 11; 3: 13]:

1. лаконічність (concision), яка полягає у стислому вираженні основної думки за допомогою мінімальної кількості слів, що посилює змістовну навантаженість на кожен елемент висловлення;
2. ясність (clarity), тобто чітке висловлення думки та унеможливлення плутанини;
3. однозначність або унеможливлення різнотлумачень (non-ambiguity), або використання таких мовних засобів, які мають одне значення та не дають можливості різної інтерпретації висловлення.

Так, інформація у дискурсі радіообміну перетворюється у форму, яка відповідає вимогам цього типу дискурсу, за допомогою мови-коду, що включає дискурсивні формули та передбачає використання специфічної закодованої мови і мовленнєвих кліше, що зрозумілі лише цій спільноті. Варто зазначити, що мова радіообміну має власну специфіку не лише на окремих рівнях (фонетичному, лексичному та граматичному), а й на їхніх межах (фонетично-лексичний, граматично-лексичний). Розкриємо мовні особливості англійського дискурсу радіообміну ЦА більш детально на фонетичному та лексичному рівнях і їх сполученні.

**Фонетичний рівень** англійського дискурсу радіообміну цивільної авіації є досить неглибоко дослідженим. Оскільки англійська мова використовується як мова-посередник в авіаційній галузі для міжнародного спілкування представників різних мовних спільнот, то у вимовному аспекті жоден конкретний регіональний варіант не визнано нормативним або пріоритетним для англійського радіотелефонного мовлення [4: 8].

Вимова є невід'ємним компонентом ефективної іншомовної комунікації, проте в англійському радіотелефонному дискурсі метою є не ідеальність вимови, а взаємне розуміння висловлень між диспетчером та пілотом (intelligibility). "Proficient speakers shall use a dialect or accent which is intelligible to the aeronautical community... Mutually comprehensible pronunciation is desirable and, in the context of aviation communications, necessary" [5: 22-23].

Оскільки сам вимовний акцент важко контролювати задля досягнення взаєморозуміння, то в авіаційному мовленні значення набувають такі просодичні характеристики, як темп мовлення та паузація, а вимова деяких звуків є спрощеною.

Так, основними фонетичними особливостями англійського дискурсу радіообміну є:

1. Особлива вимова окремих числівників, що відрізняється від стандартної і полягає у: а) заміні міжзубного звука [ʒ] на глухий [t], наприклад three [ʒri: – tri:], [ˈʒauzənd – ˈtauzənd]; б) оглушенні дзвінкого в кінці слова, що не є характерним для англійської мови, five [faiv – faif]; в) зміні вимови числівника задля забезпечення однозначності тлумачення або чіткості висловлення, four [fɔ: – fau(r)], nine [naɪn – ˈnaɪnɪ].

2. Уповільнений темп мовлення – порівняно зі звичайним мовленням, де в англійській мові середня швидкість мовлення складає 3-6 складів на секунду або 130-150 слів за хвилину, темп мовлення згідно з вимогами ІКАО не має перевищувати 100 слів за хвилину.

3. Обмеження кількості одиниць інформації на одне висловлення та належна паузація між інтонаційно-смысловими групами для унеможливлення різнотлумачень, забезпечення відповідного темпу мовлення, забезпечення взаєморозуміння.

Сполучення фонетичного та лексичного рівня спостерігається при використанні спеціального радіотелефонного алфавіту – стандартизованого для даної підмови способу прочитання букв алфавіту – при передачі скорочень, позивних, погоди тощо з метою зменшення кількості помилок та хибного сприйняття, що і стало першочерговою причиною його створення (*Alfa – A, Bravo – B, Charlie – C, Delta – D, Echo – E* тощо).

На лексичному рівні радіотелефонний дискурс характеризується стилістичною та емоційно-експресивною нейтральністю задля відповідності основним принципам авіаційного професійного спілкування між диспетчером та пілотом. Так, з цією метою англійському дискурсу радіообміну притаманне наступне:

1. Наявність специфічної авіаційної радіотелефонної термінології, де термін є засобом спеціального позначення, змістом якого є приписана йому дефініція, а функцією є вираження спеціального професійного поняття.

Формування та становлення термінів дискурсу радіообміну відбувається шляхом термінологізації, тобто адаптацією слова літературної англійської мови до терміносистеми радіообміну внаслідок семантичної конверсії або переносу (наприклад, *backtrack – рулити в зворотному напрямі* в радіообміні, в літературній мові – *відмовитись, порушити обіцянку*), та транстермінологізації, коли джерелом поповнення лексики є спеціальна лексика, яка входить в інші терміносистеми (наприклад, запозичення окремих термінів в авіаційний дискурс з терміносистеми мореплавства: *portside, aft* тощо) [2: 13].

2. Обмеження синонімії – позначення одного поняття однією лексичною одиницею. Дискурс радіообміну уникає використання різних слів з однаковим значенням, а при наявності таких в англійській мові вони чітко розмежовані за вживання та семантикою в авіаційному мовленні. Наприклад, після авіакатастрофи на Генеріфе введено чітке розмежування у вживанні термінів *take-off, departure, airborne*. Термін *take-off* вживається тільки для позначення дозволу або заборони на злет, *departure* використовується для повідомлення про готовність до вильоту, коли ПС знаходиться на попередньому або виконавчому старті, *airborne* реалізується в мовленні для повідомлення про момент відриву від землі [2: 13].

3. Уникнення полісемії, або принцип *One word, one meaning* [6]. Оскільки професійний контекст радіотелефонного мовлення вимагає однозначності та чіткості, то при наявності багатьох значень у вживаній лексичній одиниці вибирається одне значення для цього професійного контексту або відбувається заміна лексичної одиниці на іншу, щоб уникнути багатозначності. Так, *right* в радіотелефонному мовленні означає "не ліво, право", а щоб передати значення "вірно" використовується *that's correct*, а не *that's right* [7: 6].

4. Значне вживання аббревіатур та скорочень в результаті зменшення матеріальної оболонки слова без зміни його функцій та значення [2: 14].

Так, існують скорочення трьох типів, деякі з яких наявні в авіаційному мовленні: з усіченням початку слова, з усіченням середньої частини (*cumulonimbus = CB*) та з усіченням кінця слова (*gradually – GRADU*). Щодо аббревіатур, то в англійському дискурсі радіообміну широко представлені ініціальні буквені аббревіатури (*IFR = Instrument Flight Rules, ILS = Instrument Landing System*), ініціальні звукові аббревіатури або акроніми (*TCAS = Traffic Collision Avoidance System, CAVOK = ceiling and visibility OK, SID = Standard Instrument Departure*), складові або аббревіатури з поєднанням цілого слова та частини іншого слова (*wilco = will comply, selcall = selective calling*). Аббревіація в дискурсі радіообміну сприяє підвищенню ефективності

інформативної функції мови-коду, збільшенню швидкості сприйняття інформації за рахунок зменшення матеріальної оболонки слова та зниженню витрат на вимову, що продиктовано комунікативним завданням економії часу та великої напруженості професійного середовища.

5. Особлива передача чисел у різних авіаційних параметрах (ешелон польоту, швидкість, частота, курс тощо), що виражається в окремому називанні кожного зі складників числа окремо по одній цифрі з використанням числівників від 0 до 9, або "сто" (*hundred*), "тисяча" (*thousand*). Так, наприклад, злітно-посадкова смуга 36 при веденні радіообміну звучатиме як *runway three six*, а висота 12 тисяч футів як *one two thousand feet*. Специфічним є також те, що в радіообміні десяткова розділова кома передається завжди як *decimal* і лише при передачі числа Маха як *point*, а при передачі часу слова *hours* і *minutes* опускаються (16.20 = *one six two zero*).

6. Використання особливих дискурсивних формул із різними специфічними маркерами. Під дискурсивними формулами услід за проф. В. І. Карасиком розуміємо прийняті кліше та функціонально-детерміновані звороти мовлення, які однозначно визначають тип даного дискурсу. Так, в радіообміні дискурсивні формули – це спеціально створені кодові слова та вирази, які містять інформативно-місткий компонент і використовуються комунікантами в суворо регламентованому значенні [2: 15].

Отже, для радіообміну характерні наступні:

– дискурсивні формули, що являють собою окремі повідомлення з притаманним лише для цього виду дискурсу значенням, наприклад: *How do you read me? Read you 5 – Як чуєте мене? Чую Вас відмінно.* (для перевірки якості зв'язку);

– дискурсивні формули з перформативами, тобто з дієсловами, які позначають власне виконання дії та характеризуються автономінативністю (опис самого себе у перформативному мовленнєвому акті), а тому найчастіше вживані у мовленні пілота, наприклад (*I*) *request, cancel*;

– дискурсивні формули з маркерами негайності (markers of urgency): *immediately, now* (Наприклад, *Take-off immediately or vacate the RW. Commence descent now at 500 feet per minute*) [7: 5];

– дискурсивні формули з прямими або непрямыми маркерами часу (time markers): *at+time, before, when passing, when ready, later* тощо. Наприклад: *Start-up at 25. When ready start descent to FL 120*;

– дискурсивні формули з маркерами мети мовленнєвих актів або привернення уваги (attention markers): *correction, I say again, caution, be informed, be advised* тощо [7: 5]. За допомогою цих маркерів відправник повідомлення акцентує увагу отримувача на необхідності надання особливого значення наступній інформації (*Be advised: rough surface on TW Bravo.*) або точності виконання дій відповідно до оговорених умов (*Commence descent now at 500 feet per minute. I say again, 500 feet per minute*).

7. Вживання спеціальних "кодів" та лексичних одиниць. Так, для позначення понять згоди/незгоди, підтвердження/заперечення замість стандартних *yes/no* в радіообміні вживаються лише *affirmative/negative*. Для передачі значення згоди та смислу *I have received all of your last transmission* використовується слово *Roger. Pan* означає, що на борту склалася ситуація, яка потребує термінових дій (*Pan. Pan. Medical. We have a sick person on board. Require ambulance on landing*), а *Mayday* вживається для позначення ситуації, яка кваліфікується як лихо (*Mayday, Mayday, Mayday. Fire in the baggage compartment*). Крім того, дискурс радіообміну характеризується використанням Q-кодів, які не варто плутати з абрєвіатурами, оскільки вони не є результатом скорочення, а належать до системи трьохлітерних кодів, що використовуються в радіозв'язку. Зокрема, в авіації прийнято застосування наступних: *QNH* – атмосферний тиск на середньому рівні моря, *QFE* – атмосферний тиск на рівні аеродрому, *QDM* – магнітний курс.

8. Використання значної кількості власних назв, а саме: назв авіакомпаній, географічних місць, назв точок маршруту, назв літаків тощо. Наприклад: *Number 1. Make short approach: Cherokee 6 miles final. Traffic Boeing 727 westbound FL 120, estimating Wicken at 07.*

**Висновки.** Отже, англійський дискурс радіообміну цивільної авіації має низку фонетичних та лексичних особливостей, які задовольняють його основні вимоги стислості, ясності та однозначності і тим самим відрізняють його від інших інституційних дискурсів.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ

1. Ковтун О. В. Сутність професійно-мовленнєвої діяльності авіаційних операторів / О. В. Ковтун // Гуманізація навчально-виховного процесу. – 2010. – № 51. – С. 3–14.
2. Прохожай И. Н. Когнитивно-прагматические и психолингвистические особенности дискурса радиообмена при выполнении международных полетов : автореф. дисс. на соиск. уч. степени канд. филол. наук : спец. 10.02.19 "Теория языка" / И. Н. Прохожай. – Саратов. – 2011. – 24 с.
3. Mell J. Language training and testing in aviation need to focus on job-specific competencies / Jeremy Mell // ICAO Journal. – 2004. – № 1. – P. 12–14, 27.
4. 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.
5. ICAO Manual on the Implementation of ICAO Language proficiency Requirements (Doc 9835 AN/42/ International Civil Aviation Organization. – Montreal, 2004. – 149 p.

6. Sarmiento S. A. Pragmatic Account of Aviation Manuals [Elektronnyy resurs] / Simone Sarmiento // English for Specific Purposes World. – 2005. – Т. 4, № 3 (11). – Rezhym dostupu : <http://esp-world.info>.
7. Melnichenko N. What is this thing called radiotelephony? [Elektronnyy resurs] / N. Melnichenko, S. Melnichenko. – Rezhym dostupu : [http://www.icaea.pata.pl/pliki/What\\_is\\_this\\_Thing\\_Called\\_Radiotelephony.pdf](http://www.icaea.pata.pl/pliki/What_is_this_Thing_Called_Radiotelephony.pdf).

#### REFERENCES (TRANSLATED & TRANSLITERATED)

1. Kovtun O. Sutnist' profesiyno-movlennyeyoyi diyal'nosti aviatsiynykh operatoriv [Basics of the Aviation Operators' Professional Language Activity] / O. Kovtun // Humanizatsiya navchal'no-vykhovnoho protsesu : [naukovo-metodychnyy zbirnyk]. – Slov'yans'k, 2010. – № 51. – S. 3–14.
2. Prokhozhay I. N. Kognitivno-pragmaticheskie i psikholingvisticheskie osobennosti diskursa radioobmena pri vypolnenii mezhdunarodnykh polyotov [Cognitive, Pragmatic and Psycho-Linguistic Peculiarities of Radiotelephony Discourse during International Flights] : atoref. diss. na soiskanie uch. stepeni kand. filol. nauk : spets. 10.02.19 "Teoriya yazyka" / I. N. Prokhozhay. – Saratov. – 2011. – 24 s.
3. 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.
4. Mitsuumi M. Fundamental Aviation Language Issues Addressed by New Proficiency Requirements / M. Mitsuumi, K. O'Brien // ICAO Journal. – 2004. – Volume 59, No. 1. – Pp. 7–9, 26.
5. ICAO Manual on the Implementation of ICAO Language proficiency Requirements (Doc 9835 AN/42/ International Civil Aviation Organization. – Montreal, 2004. – 149 p.
6. Sarmiento S. A. Pragmatic Account of Aviation Manuals / Simone Sarmiento // English for Specific Purposes World. – 2005. – Т. 4, N 3(11). – Online: <http://esp-world.info>
7. Melnichenko N. What is this thing called radiotelephony? / N. Melnichenko, S. Melnichenko. – Online: [http://www.icaea.pata.pl/pliki/What\\_is\\_this\\_Thing\\_Called\\_Radiotelephony.pdf](http://www.icaea.pata.pl/pliki/What_is_this_Thing_Called_Radiotelephony.pdf).

Матеріал надійшов до редакції 16.12. 2014 р.

#### **Файнман И. Б. Фонетические и лексические особенности английского дискурса радиообмена гражданской авиации.**

*В статье выяснено, что английский язык выступает как lingua franca для обеспечения эффективности международного взаимодействия и безопасности во время авиационных перевозок. Представлены основные принципы и характеристики английского дискурса радиообмена гражданской авиации, которые определяют языковые и речево-риторические особенности кодирования информации в его пределах, а именно: лаконичность, ясность, однозначность. Определены и описаны фонетические и лексические особенности исследуемого дискурса.*

**Ключевые слова:** дискурс, радиообмен, ясность, лаконичность, однозначность, произношение, код, термин, дискурсивные формулы.

#### **Fainman I. B. Phonetic and Lexical Peculiarities of the English Civil Aviation Radiotelephony Discourse.**

*The article deals with the analysis of characteristic features of English radiotelephony discourse on phonetic and lexical levels. It is underlined that in the discussed type of communication English serves as the lingua franca and the linguistic means used in the discourse corresponding to the main principles of aviation communication: concision, clarity, non-ambiguity. The scientific methods of analysis, synthesis, description and comparison have been used in order to deal with the main ICAO documents and more than 500 standard phrases for radiotelephony communication to single out main phonetic and lexical peculiarities. Phonology of aviation communication between a pilot and an ATC is characterized by the simplified pronunciation of some words, the slow rate of speech and clear and logical pausation. The linguistic level is presented by the special aviation terminology, principles "One word – one meaning/ One meaning – one word", abbreviations and discourse formulas with the special urgency, time, attention markers. The conducted research has proved that radiotelephony communication possesses specific phonetic and lexical features. The further research may focus on grammar peculiarities of the English aviation radiotelephony discourse.*

**Keywords:** discourse, radiotelephony, clarity, concision, non-ambiguity, pronunciation, code, term, discourse formulas.