

семантичного компоненту “боротьба за самовизначення”, в сучасних умовах дістає додаткового – “бойове побратимство”. Козацька зброя слугує в інтернет-мемах певним символом. Запорожці відносили шаблю до “чесної”, благородної зброї, навіть поява вогнепальної зброї не похитнула ідеологічного значення меча – символ “шабля” стає соціально значущим утворенням, культурним кодом, який можна розуміти як “караюча рука”. Візуальний образ із зображеннями козаків та їх зброї враховує особливості культури цільової групи, ролі підсвідомості, психології сприйняття, та допомагає розкрити значення певної цільової ідеї, що втілена у вербальній складовій мема. Інший символ, який допомагає зв’язати абсолютно нове і древнє, з’єднати свідоме і несвідоме, тем самим викликає зацікавленість у аудиторії, є символ *вовк*. Вовк – це, в першу чергу, вищий символ свободи і безстрашності: у будь-якій сутичці вовк бореться до перемоги або до смерті. Вовк – це символ справедливості і честюлюбства: у звичайних умовах вовк не допустить скривдити слабшого. В цілому образ вовка зв’язується з символікою війни: вовки везли колісницю бога війни Марса і Аполлона, у римлян і єгиптян вони уособлювали військову доблесть. Тому не випадково вербальна складова інтернет-мему (*Доки ми разом – нас не перемогти. Українцю, тепер мало любити свою країну, за неї треба боротися!*) поєднується з візуальною складовою – образом вовка.

МАКСИМОВИЧ Г.О., КОДОЛА Р.М.,  
Національний авіаційний університет

## СПЕЦИФІКА ПРОФЕСІЙНО-МОВЛЕННЕВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ФАХІВЦІВ У СФЕРІ АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ

Розвиток цивільної авіації відкриває все нові і більш широкі перспективи її використання в економіках держав усього світу. Очевидно, що зростання повітряних перевезень буде продовжувати зростати разом з економічним зростанням, яке буде характеризуватися подальшим підвищенням рівня підготовки фахівців цивільної авіації відповідно до нових вимог і сучасним підходом до якості навчання професійно орієнтованої англійської мови.

На сьогоднішній день англійська мова зачіпає багато професійних сфер діяльності. Авіаційна сфера не стала винятком. Міжнародні експерти з безпеки постійно шукають шляхи підвищення безпеки польотів, щоб забезпечити подальше зниження кількості авіаційних подій. Безпека польотів (БП) безпосередньо залежить від того, наскільки добре пілоти і диспетчера УВС знають фразеологію радіообміну “земля повітря” і як добре вони володіють загальною розмовною англійською мовою. Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) рекомендує пілотам і диспетчерам УВС здійснювати всі переговори між собою англійською мовою, оскільки історично склалося так, що англійська мова є міжнародною мовою. На тлі скорочення числа авіаційних подій внаслідок механічних несправностей в останні роки стали приділяти підвищену увагу людському фактору, як одній з причин аварій і катастроф повітряних суден. Одним з таких факторів, який знову викликає підвищений інтерес, є проблема комунікації. На міжнародних повітряних трасах мовний бар’єр все частіше стає не другорядною, а однією з головних причин авіаційних подій. Авіаційні події (АП) часто трапляються там, де має місце мовне непорозуміння між пілотами і диспетчерами. Мовний чинник призводить до авіаційних пригод та інцидентів у випадках, якщо:

екіпаж або диспетчер не використовують стандартну фразеологію радіообміну при виконанні штатних процедур;

пілоти не володіють розмовною англійською мовою на рівні, достатньому для пояснення проблеми, що виникла на борту;

екіпаж або авіадиспетчер переходять з англійської на рідну мову під час ведення зв’язку в одному повітряному просторі [ІКАО, Doc 9835].

У 1998 році, з огляду на сумний досвід ряду авіаційних подій та інцидентів, прямо або побічно пов'язаних з недостатньою мовною компетентністю пілотів і авіадиспетчерів, Асамблея ІКАО сформулювала резолюцію А32-16, яка настійно закликала Раду ІКАО дати вказівку Аеронавігаційній комісії розглянути в пріоритетному порядку проблему володіння англійською мовою та зобов'язати Договірні держави вжити заходів, спрямованих на те, щоб диспетчери і члени льотних екіпажів, що беруть участь в забезпеченні та виконанні польотів у повітряному просторі, де потрібне використання англійської мови, мали достатні навички для ведення радіотелефонного зв'язку англійською мовою. Вимоги ІКАО до володіння мовою поширюються на процеси досягнення і підтримки володіння всіма мовами, які використовуються в радіотелефонному зв'язку. Однак, оскільки зараз англійська мова найчастіше використовується в середовищі міжнародного авіаційного співтовариства, то вдосконалення володіння розмовною англійською – саме те, на чому зосереджена увага цієї спільноти. У 1951 р, вперше в історії, ІКАО запропонувало, щоб англійська стала *de facto* мовою світової цивільної авіації. У 2003 році Рада ІКАО затвердила “Керівництво з впровадження вимог ІКАО до володіння мовою” для оцінки знання англійської авіаційної мови пілотиами і диспетчерами, які працюють на міжнародних авіалініях. Введення вимог ІКАО до володіння мовою і подальші заходи щодо сприяння їх дотримання істотно змінили обстановку, в якій проводиться навчання авіаційної англійської мови. Зараз Міжнародна організація цивільної авіації вимагає знання англійської мови від усіх пілотів і диспетчерів, які обслуговують міжнародні перельоти. У зв'язку з чим в 2003 році, комісія експертів підготувала відповідні Додатки до документів 1951р, згідно з якими англійська мова ставала стандартною мовою ІКАО, і на основі якої було розроблено систему оцінки володіння англійською мовою, кваліфікаційна шкала для оцінки мовних знань, яка і називається “Шкала ІКАО”. Шкала була введена для підвищення безпеки в цивільній авіації. Як відомо, поняття “безпека” в сфері авіаційної безпеки розглядається як контроль і управління факторами ризику на технічному, психологічному, а також мовному рівнях.

На новому етапі розвитку авіації обов'язковою умовою здійснення безпеки польотів є високі, конкретизовані вимоги до рівня мовної підготовки на основі обов'язкового тестування і сертифікації. ІКАО використовує шестирівневу шкалу для оцінки володіння англійською: Level 6 (Expert) – експертний; Level 5 (Extended) – просунутий; Level 4 (Operational) – робітник; Levels 1–3 (Non-operational) – неробочі рівні.

Що ж таке авіаційна англійська мова і чим вона відрізняється від розмовної англійської? Термін “авіаційна мова” охоплює відносно широку область. Він включає в себе широкий спектр лексики, пов'язаної з різними областями в авіації (літакобудування, технічне обслуговування повітряних суден, польотна діяльність, управління повітряним рухом, організація польотів, експлуатація аеродромів, обслуговування пасажирів, льотна робота екіпажів ПС).

Професійно-орієнтованому мовному навчанню в авіації властиві конкретні завдання, зміст, критерії володіння мовою, а також умови користування ним. Мова радіообміну відрізняється насиченістю термінології, кодовими знаками, особливостями вимови і інтонації, стандартними мовними моделями. Ці особливості вимагають формування таких навичок, як вміння передати або прийняти інформацію, розуміти різні акценти авіаційної спільноти, запитувати дані, доповідати про нестандартні ситуації, уточнювати деталі в разі непорозуміння, щоб уникнути комунікативного збою і його можливих наслідків. Цій мові, яка використовується в авіації, властиві вкрай специфічні лексика, вирази і функції; кінцевим критерієм оцінки володіння цією мовою є комунікативна компетенція, а не лінгвістична правильність; обмін повідомленнями здійснюється переважно в усній формі і часто за відсутності візуального контакту; питання обміну повідомленнями може не тільки впливати на безпеку пасажирів і окремих авіаперевізників, але також чинити серйозний економічний вплив на всіх, хто зайняті в галузі авіаперевезень, – як у вигляді безпосередніх витрат на навчання і тестування, так і у вигляді непрямого впливу на підбір і комплектування кадрів.

Стандартна фразеологія ІКАО – це сукупність чітких, коротких, визнаних у міжнародному масштабі формалізованих повідомлень, призначених для використання в більшості типових ситуацій і в найбільш важливих надзвичайних і аварійних обставинах. Вони ретельно опрацьовані авіаційними спеціалістами і завдяки цьому мають єдине функціональне значення і однозначний сенс. Від них різко відрізняється загальноприйнята або розмовна мова, в якій сенс повідомлень визначається культурою, контекстом і схильністю слухача. Статистично основний обсяг радіотелефонних переговорів здійснюється за допомогою стандартної фразеології. Тому стандартна фразеологія є найбільш зрозумілим засобом спілкування у виробничих умовах, а її неправильне використання може негативно відбитися на безпеці виробничої діяльності. Однак, в стандартній фразеології неможливо врахувати всі позаштатні, аномальні, а іноді і аварійні ситуації, з якими стикається авіаперсонал; до того ж вона є недостатньою для передачі додаткової інформації про ситуацію, наприклад, про причини затримки, стану хворого пасажирів, погодних умов, характер збою або відмови, перешкоди на роліні. Все це – обставини, що часто диктують використання Циркуляра ІКАО 323-AN / 185 33 розмовної мови, і саме це стало предметом розгляду Дослідницької групи ІКАО по визначенню вимог до володіння розмовною англійською мовою PRICESG (Proficiency Requirements in Common English Study Group).

Після прийняття в 2003 році положень про володіння мовою і публікації шкали оцінок було рекомендовано, щоб при оцінці використання стандартної фразеології ІКАО, крім рекомендацій, які містяться в документі PANS-ATM, враховувалися дескриптори вимови і швидкості мови, що визначають володіння мовою на робочому рівні 4. Встановлено, що авіаційна мова є самостійним видом мови, так як у неї є ряд характерних ознак, що відрізняють її від розмовної англійської мови. Пам'ятка для пілота буде корисна пілотам, літаючим на міжнародних рейсах, а також дасть можливість розширити кругозір будь-якої людини. В аеропортах, які обслуговують багато рейсів авіакомпанії DeltaAirLines, таких як Міжнародний аеропорт Хартсфілд-Джексон Атланта, слово “Delta” замінюється на “Data”, “Dixie” або “David” для того, щоб уникнути плутанини, тому що “Delta” є також позивним авіакомпанії.

У Брунеї, Індонезії, Малайзії та Сінгапурі “Lima” замінюється на “London”, тому що в індонезійському, малайською і ряді інших мов цих країн “Lima” означає “п'ять”. Таким чином, може виникнути плутанина, якщо в рядку буде змішування цифр і букв.

У Саудівській Аравії фонетичний алфавіт ІКАО використовується в багатьох комерційних проектах зв'язку, однак, оскільки в країні алкоголь заборонений, слово “Whiskey” замінюється на “Washington”.

У Пакистані толерантність до алкоголю змінюється, тому найчастіше використовується слово “Whiskey”, а не “Washington”. Але там є інша заміна: слово “India” замінюється на слово “Italy” через соціально-політичні причини.

Професійно-орієнтована мовна підготовка авіаційних спеціалістів характеризується специфічними цілями, критеріями оцінки мовної компетентності, змістом навчання, а також особливостями авіаційної англійської мови, характерними для ведення радіопереговорів “Пілот-Диспетчер”. Встановлено, що авіаційна мова є самостійним видом мови, так як у неї є ряд характерних ознак, що відрізняють її від розмовної англійської мови.

Мета мовної підготовки обумовлена вимогами ІКАО забезпечити відповідний високий рівень професійної мовної компетентності пілотів і авіадиспетчерів для максимального скорочення числа випадків неадекватної комунікації в ефірі. Фактично навчання авіаційної англійської мови для ведення радіопереговорів і придбання професійної мовної компетентності орієнтовані на досягнення світового рівня показників безпеки польотів.