

СИНТАКСИЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ТЕКСТІВ РАДІООБМІНУ АНГЛІЙСЬКОЮ МОВОЮ

Зв'язок між пілотами та диспетчерами повітряного руху – це процес, який має життєво важливе значення для безпеки польотів. У жодній іншій сфері мова та зв'язок не є настільки критичними, а непорозуміння при веденні радіозв'язку настільки катастрофічним, як при управлінні повітряним судном. Покращення безпеки польотів підвищує інтерес різних науковців до дослідження питання професійної комунікації між пілотами та авіадиспетчерами. Науковці В. А. Колосов і Т. А. Іванова зазначають, що «важливим елементом безпечної системи керування повітряним рухом є ефективний, чіткий і надійний зв'язок між повітряним судном і диспетчером УПР» [1, с. 90]. Професійне мовлення пілотів і авіадиспетчерів та вимоги до рівня володіння дискутуються у працях А. Г. Кириченко, Б. С. Алякринського, В. А. Колосова, О. В. Ковтун, Т. О. Мальковської тощо.

Основними завданнями професійного радіообміну пілотів та диспетчерів є точність, ясність та правильність. Забезпечення ефективності радіотелефонної комунікації, де англійська відіграє роль мови-посередника, забезпечується завдяки фонетичним, лексичним, та, зокрема, синтаксичним особливостям.

На синтаксичному рівні дискурс радіообміну цивільної авіації має низку відмінних рис, які обумовлені важливістю швидкої, чіткої та недвозначної передачі голосових повідомлень. У діалогічному мовленні, коли співрозмовники, спираючись на ситуацію, уникають розгорнутих конструкцій, використовують засоби стислого синтаксису, який вимагає уважного ставлення до раціонального використання його можливостей з метою уникнення семантико-граматичного дублювання. Синтаксично радіообмін характеризується переважно неповною граматичною структурою речень, в яких може бути відсутній підмет, дієслівна зв'язка *to be*, а також інші другорядні члени речення, уникнення питальних речень, використання речень у наказовому та дійсному способах, незначна кількість речень із заперечною часткою *not* тощо.

Розглянемо особливості синтаксичного рівня на прикладах. По-перше, спілкування пілота та авіадиспетчера відбувається шляхом використання речень у наказовому та дійсному способах: CTL: *Sunair 323, climb to 4000 ft, proceed to Redhill holding pattern, runway 07 is blocked by a crashed aircraft* [2,

с. 182]. Наказові конструкції дозволяють недвозначно та інформативно висловити думку, що є невід’ємною вимогою до ведення радіообміну.

По-друге, відсутність питальних конструкцій в їх класичній побудові відповідно до норм літературної мови. Для того щоб запросити інформацію, пілот і диспетчер використовують дискурсивні формули, наприклад, *confirm* – підтвердіть, чи правильно я Вас зрозумів, *report* – передайте мені наступну інформацію, *advise* – повідомте, *say again* – повторіть.

По-третє, переважання еліптичних конструкцій, які дозволяють зосередити увагу диспетчера чи пілота на головній та важливій інформації, переданій в повідомленні. У діалогах радіообміну найбільше редукуванню піддаються особові займенники такі як “I”, “one”, “me”, наприклад, P: *Sunair 968, reaching holding point 29, __ request return to stand, the brakes are overheating, замість I request return to stand* [2, с. 66]. По-четверте, наявність незначної кількості речень із заперечною часткою “not”. Заперечення в дискурсі радіообміну виражається за допомогою дискурсивної формули “negative”, яка трактується як «Hi», «He можу виконати» або «He дозволяю»: P: *BIGJET 347, stand 27 request pushback/powerback. CTL: BIGJET 347, negative* [2, с. 70]. По-п’яте, насиченість діалогів дублюючими елементами. Синтаксичний паралелізм в повідомленнях радіообміну спрощує взаєморозуміння між пілотом та диспетчером, оскільки таким чином вдається уникнути помилок під час передавання та декодування інформації, наприклад, CTL: *Sunair 596, descend to FL280. P: Descending to FL280, Sunair 596* [2, с. 111].

Таким чином, серед основних синтаксичних особливостей радіообміну вирізняють уникнення питальних речень, використання речень у наказовому та дійсному способах, вживання еліптичних конструкцій та вживання повторів. Саме перераховані ознаки забезпечують максимально чітку, просту та недвозначну передачу інформації, полегшуючи таким чином професійне спілкування та розуміння між авіадиспетчером та пілотом, оскільки метою професійного спілкування є повне розуміння та усунення найменших натяків на двозначність.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Колосов, В. А. Организация речевого взаимодействия экипажей и диспетчеров УВД при совместной деятельности [Текст] / В. А. Колосов. – СПб : Академия ГА, 2000. – С. 83–90.
2. Robertson, F. A. *Airpeak: Radiotelephony Communication for Pilots* [Text] / F. A. Robertson. – London : Prentice Hall, 1990. – 213 p.