

УДК 811.111 :276.6:621.396:656.7
DOI <https://doi.org/10.26661/2414-9594-2020-1-1-21>

РЕАЛІЗАЦІЯ МОВНОЇ КОМПРЕСІЇ В АНГЛІЙСЬКОМОВНИХ ТЕКСТАХ РАДІООБМІНУ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Лут К. А.

*кандидат філологічних наук, доцент,
доцент кафедри теорії та практики перекладу
Національний університет «Запорізька політехніка»
вул. Жуковського, 64, Запоріжжя, Україна
orcid.org/0000-0002-9842-3540
katerinalut@gmail.com*

Лисенко А. І.

*студентка VI курсу гуманітарного факультету
Національний університет «Запорізька політехніка»
вул. Жуковського, 64, Запоріжжя, Україна
orcid.org/0000-0002-8660-1311
anastasiailisenco8@gmail.com*

*Ключові слова: мовна
компресія, рівні мовної
компресії, засоби мовної
компресії, діалог радіообміну,
професійна комунікація.*

У статті проаналізовано особливості функціонування та реалізації мовної компресії в діалогах радіообміну англійською мовою. Професійно-мовленнєва комунікація авіаційних операторів, яка здійснюється під час виконання повітряним судном польоту й реалізується у формі радіообміну цивільної авіації, є провідним компонентом у структурі професійного мовлення пілотів та авіадиспетчерів. З огляду на професійні норми ведення радіозв'язку, ключовими поняттями є чіткість, односторонність і лаконічність, що реалізуються засобами мовної компресії.

Явище мовної компресії як об'єкт лінгвістичного дослідження завжди привертало увагу лінгвістів. Мовна компресія як засіб словотворення є одним із найбільш результативних способів виявлення енонії в мові.

Виникнення й динамічний розвиток новітніх засобів зв'язку дає дослідникам багатий матеріал для вивчення мовних особливостей компресії. Незважаючи на велику кількість праць, присвячених дослідженню різних аспектів мовної компресії, варто констатувати необхідність аналізу цієї проблематики, що продиктована вузькою спеціалізованим лінгвістичним підходом і стрімким розвитком інформації та нових технологій в авіаційному радіообміні.

У статті розглянуто особливості функціонування явища мовної компресії, яке є одним із аспектів вираження закону мовної енонії й водночас засобом досягнення лаконічності висловлювання. Проаналізовано розвиток мовної компресії та розглянуто наявні підходи до визначення явища. Особливу увагу зосереджено на різних засобах реалізації мовної компресії на морфологічному, лексичному й синтаксичному рівнях мовної системи. Установлено, що засобами реалізації мовної компресії на морфологічному рівні є скорочення, які виявляються здебільшого в аббревіаціях, на синтаксичному – використання сліптивних речень, на лексичному рівні – видовий спосіб передачі інформації. Практична цінність результатів роботи полягає в можливості застосування його результатів при подальшому вивченні та дослідженні англійського радіотелефонного дискурсу.

LANGUAGE COMPRESSION REALIZATION IN ENGLISH RADIO EXCHANGE TEXTS OF THE CIVIL AVIATION

Lut K. A.

*Candidate of Philological Sciences, Associate Professor,
Associate Professor at the Department of Theory and Practice of Translation
“Zaporizhzhia Polytechnic” National University
Zhukovskoho str., 64, Zaporizhzhia, Ukraine
orcid.org/0000-0002-9842-3540
katerinalut@gmail.com*

Lysenko A. I.

*Fourth-year Student at the Faculty of Humanities
“Zaporizhzhia Polytechnic” National University
Zhukovskoho str., 64, Zaporizhzhia, Ukraine
orcid.org/0000-0002-8660-1311
anastasiailysenko8@gmail.com*

*Key words: language
compression, language economy,
levels of language compression,
means of language compression,
radio exchange dialogue,
professional communication.*

The article highlights functional features and means of language compression realization in English Radio Exchange texts of civil aviation. The professional speech communication of pilots and air traffic controllers, carried out during the flight and realized in the form of Radio Exchange, is a major component in the structure of professional speech of pilots and air traffic controllers. Given the professional standards of radio communication, professional discourse “air-ground communication” is characterized by conciseness, clarity, and unambiguity which is realized through language compression at all levels of the language system.

The phenomenon of language compression as an object of language research has always attracted the attention of linguists. Language compression as a means of word-formation is one of the efficient linguistic tools of the economy in language. The dynamic development of state-of-the-art means of communication in aviation introduces researchers a valuable basis for studying the linguistic features of compression. The problems of speech compression are reflected in the works of many prominent researchers. However, it must be stated that there is a need to analyze this issue, which is dictated by a narrowly specialized linguistic approach as well as the rapid development of information and new technologies in civil aviation radio exchange. The urgency of this problem is due to the growing interest on the part of linguists to the language compression, the lack of a single thought about the causes of the phenomenon, and insufficient description of the features of language compression in the civil aviation radio exchange.

The findings lead to the conclusion that the basic means of language compression at the morphological level are abbreviations, at the syntactic level – the use of elliptical sentences and at the lexical level – the code way of transmitting the information. The practical value of the research is the possibility of applying its results in further study and research of English radiotelephone discourse.

Постановка проблеми. Професійна авіаційна комунікація – це компонент професійної діяльності авіаційних операторів, що має безпосередній зв'язок із безпекою польотів. До професійного спілкування пілотів та авіадиспетчерів висува-

ються особливі вимоги, оскільки від точності, коректності й зрозумілості переданої інформації залежить безпека польоту та життя учасників комунікації. Забезпечення ефективності радіотелефонної комунікації відбувається завдяки таким

принципам, як лаконічність, чіткість та однозначність. Одним зі способів реалізації заданих принципів є використання мовної компресії.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Явище мовної компресії стало об'єктом лінгвістичного дослідження в другій половині ХХ ст. і з того часу широко й активно вивчається лінгвістами. Уперше до розгляду мовної компресії звернувся один із засновників Празької функційної школи – чеський мовознавець В. Матезіус. Значний внесок у теорію мовної економії зробив І.О. Бодуен де Куртене, який представив усебічну розробку принципу економії мови та вперше науково обґрунтував теорію принципу економії, проголосив його одним із найважливіших принципів еволюції мови. Детальний аналіз питання економії в мові й мовленні висвітлено в роботах А. Мартіне, який започаткував теорію лінгвістичних, зокрема фонетичних, змін і встановив дві загальні тенденції, які регулюють низку змін у системі мови – тенденцію до стислості й тенденцію до чіткості. Д. Керм і В.Г. Адмоні досліджували принцип економії мовних зусиль на грамагічному рівні, А.М. Пешковський розглядав мовну компресію в діалогічному мовленні, П. Пассі, Г. Суїт, О.Е. Сперсен займалися системним вивченням лінгвістичної економії, О.О. Потебня досліджував питання принципу економії на грамагічному й фонетичному рівнях. Важливо підкреслити, що спершу дослідження принципу економії обмежувалося лише фонологією, тільки в ХХ ст. в наукових працях почали висвітлювати питання економії на морфологічному та синтаксичному рівнях. Найбільш глибокий аналіз інтегруючих і диференційних (жанрових, класифікаційних, структурних, синтаксичних, морфологічних, лексичних) особливостей стислого тексту представлений у науковому дослідженні вітчизняного лінгвіста О.І. Панченко.

Постановка завдання. Зважаючи на те що основними характеристиками авіаційного радіообміну є лаконічність, чіткість та однозначність, що реалізуються засобами мовної компресії, існує нагальна потреба в дослідженні особливостей функціонування цього явища при передачі повідомлень радіообміну на всіх рівнях мовної системи. Джерелом ілюстративного матеріалу слугували довідники для підготовки майбутніх авіадиспетчерів і пілотів, а також офіційні документи, затверджені Міжнародною організацією цивільної авіації (ІКАО), які знаходяться у вільному доступі в мережі Інтернет.

Поставлена мета передбачає розв'язання таких завдань: уточнення поняття «мовна компресія»; аналіз особливостей функціонування мовної компресії на морфологічному, лексичному й синтаксичному рівнях; дослідження та узагальнення

способів мовної компресії на кожному визначеному рівні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Усно-розмовне діалогічне мовлення радіообміну цивільної авіації будується відповідно до принципу економії. Стислість, яка є стилістичною рисою радіообміну, реалізується засобами мовної компресії. Дослідження поняття економії в мові та мовленні має довгу історію. Явище мовної економії відомо ще в стародавні часи, хоча мовознавці тоді не вдавалися до терміна «економія». У лінгвістичних дослідженнях зазначається, що точкою відліку вивчення проблеми економії мовних засобів можна вважати 80-ті рр. минулого століття. Уперше проблематику мовної компресії окреслив чеський мовознавець В. Матезіус, який запропонував термін «комплексна конденсація». Під комплексною конденсацією В. Матезіус розумів уведення в речення іменного елемента або фрази, що дає змогу обходитися без підрядного речення, використання якого в іншому випадку було б обов'язковим. Зауважимо, що термін «комплексна конденсація» витіснений терміном «компресія» й більше не використовується у вітчизняній лінгвістиці. Термін «мовна компресія» має більш широкий діапазон застосування та використовується на позначення всіх закономірних шляхів реалізації принципу економії в мові.

Актуальними в цьому напрямі стали роботи таких науковців, як А. Мартіне, Б. де Куртене, Б. Дюндика, І. Арнольд, Л. Мурзіна, Р. Будагова, Т. Винокур тощо. Кожен із дослідників має власний підхід до визначення терміна «мовна компресія». Наприклад, С. Троянська трактує компресію як «оптимальний варіант вираження, за якого немає жодного зайвого й жодного забраклого слова» [5, с. 46], тоді як Б. Дюндик визначає мовну компресію як «закономірне перетворення вторинного порядку», що застосовують для сприяння появі розгорнутих складних конструкцій менш складного виду, передаючи той же обсяг інформації, що повинні мати й розгорнуті синтаксичні структури [1, с. 22]. Л.Н. Мурзін визначає мовну компресію як «дериваційні процеси, що спрощують поверхневу структуру речення (у порівнянні з вихідним реченням)» [3, с. 27]. Отже, мовну компресію лінгвісти визначають як явище, що передбачає раціональне зменшення мовних одиниць для передавання певного обсягу інформації зі збереженням інформаційного навантаження.

Найбільш глибокий аналіз цього аспекту представлений у науковому дослідженні вітчизняного лінгвіста О.І. Панченко. Як свідчать її дослідження, існує два типи причин компресії: об'єктивні, зумовлені зовнішніми обставинами, і суб'єктивні, зумовлені прагматичними чинниками, зокрема прагненням автора досягти певної мети [4, с. 370].

На специфіку комунікації в діалогах радіообміну значною мірою впливають різноманітні екстралінгвістичні ситуації, тому, відповідно до класифікації О. Панченю, причини мовної компресії в цій галузі дослідження є об'єктивними.

Мовна компресія – явище багатогранне й виявляє себе на таких рівнях мови: морфологічному, лексичному та синтаксичному, останній із яких є основним способом формування стисненого висловлювання в діалогах радіообміну.

Основним способом синтаксичної компресії в діалогах радіообміну є еліптичний, який полягає в опущенні логічно необхідних членів речення. Під еліптичними реченнями розуміємо речення з пропущеним словом чи словосполученням, яке є зрозумілим з контексту або з конкретної ситуації. Така особливість діалогічного мовлення зумовлена певними вимогами до ведення радіообміну, через те що одним із основних завдань учасників комунікації є скорочення висловлювання як одиниці мовлення при збереженні необхідного інформаційного навантаження. Еліптичні конструкції радіообміну мають достатньо просту структуру, проте їм притаманний високий ступінь інформаційної ємкості. У діалогах радіообміну цивільної авіації редукуванню найбільше піддаються:

1) артикли (a (an) the): CTL: *BIGJET 347, line-up and wait – (a) vehicle crossing up wind end of (the) runway. P: Line-up and wait, BIGJET 347 [6, с. 75]; P: Taxi to (the) holding point G2 runway 24 via (the) taxiway Charlie, QNH 967 hectopascals, G-ABCD [6, с. 71].*

2) прийменники: CTL: *Wrayton, BIGJET 347, unable cross. P: Wicken FL150 due (to) weight: BIGJET 347, Wrayton climb FL280, cross Wicken FL150 or above [6, с. 71]; CTL: Sunair 367, clear to land (on) runway 25, wind 260° 08 knots [7, с. 199].*

3) дієслово *to be*, що виконує роль дієслова-зв'язки: *G-CD stop-bar unserviceable, cross red stop-bar, via A1 line up runway 24 [6, с. 77].*

4) допоміжні дієслова (*to be, to have*), які використовуються для утворення аналітичної дієслівної форми простого дієслівного присудка: CTL: *Sunair 670, start-up approved. P: (I am) Starting up [7, с. 42]; CTL Sunair 332, cleared to take-off, wind 340° 16 knots, P: (I am) Taking off, Sunair 332 [7, с. 91]; CTL: G-CD, surface wind 250 5 one ahead to land. DACS request (is) copied [6, с. 232].*

5) особові займенники: CTL: *BIGJET 347, stop immediately I say again, BIGJET 347, stop immediately, acknowledge. P: (I am) Stopping, BIGJET 347 [7, с. 77]; CTL: G-CD, hold position, cancel take-off I say again cancel take-off, acknowledge. P: (I am) Holding, G-CD [7, с. 77].*

Зважаючи на те що більшість речень у діалогах радіообміну належать до групи еліптичних речень, у яких редукуванню підлягають службові

слова, займенники, артикли та допоміжні дієслова, еліпсис є одним із найбільш поширених засобів вираження синтаксичного компресії в повідомленнях радіообміну. Подібна граматична неповнота речення не створює труднощів для розуміння, оскільки еліптичні конструкції сприяють передачі тільки важливої та необхідної інформації, що значно покращує передачу повідомлень при веденні радіообміну.

Ознакою мовної компресії на морфологічному рівні є скорочення, які виявляються здебільшого в абревіаціях. Саме абревіатури підвищують ефективність комунікації та є оптимальним мовленнєвим засобом передачі значного обсягу інформації за короткий проміжок часу. Використання абревіатур регламентується Документом ІКАО 8400 (Коди та скорочення ІКАО) [9].

На думку І.В. Арнольд абревіацією називається морфологічний словотвір, при якому деяка частина звукового складу вихідного слова опускається [2, с. 187]. Абревіатури, навні в повідомленнях радіообміну, належать здебільшого до ініціального типу, наприклад: *AES (Aircraft Earth Station), ATIS (Automatic Terminal Information Service), FIC (Flight information centre)* тощо.

Рідше трапляються еліпсис скорочення. Скорочення такого виду, зазначає О.В. Ковтун, становлять усічену структуру вихідного слова з одним чи кількома вилученими компонентами. У цій групі скорочень науковець диференціює такі підвиди: аброморфемно-еліпсис, ініціально-еліпсис, що містять у структурі окремі з ініціальних елементів вихідного поняття [2, с. 309]. Наприклад, аброморфемно-еліпсис скорочення: *SIGMET (Significant Meteorological Information)*; ініціально-еліпсис: *MVD (Medium and very high frequency direction- finding stations (at the same location))*. Аброморфемні скорочення складаються з початкових частин слів вихідного слова чи словосполучення, наприклад: *NAV (Navigation), TEL (Telephone), VIS (Visibility), Wilco (will comply)*. Ініціально-словесні абревіатури складаються з початкових літер і цілого слова, наприклад: *ceavok (ceiling and visibility OK)* [12].

На лексичному рівні мовна економія виявляється у використанні кодового способу передачі інформації. Серед кодових скорочень у повідомленнях радіообміну виокремлюються скорочення з використанням Q-коду, радіотелефонного алфавіту та цифрового коду.

Q-код запозичений із практики службового зв'язку. Кожна фраза Q-коду являє собою трибуквенне поєднання, що починається з букви Q. Використання Q-коду дає змогу не тільки кількісно скоротити висловлювання, а й уникнути двозначності, оскільки за кожним його елементом закріплене суворо усталене значення [4, с. 46].

Наприклад, *QFU – Magnetic orientation of runway, QDM – Magnetic heading (zero wind), QDR – Magnetic bearing*. Під час ведення радіоперемовин Q-код використовується в такий спосіб: *Pilot: G-CD, request QDM G-CD, CTL: G-CD, QDM 125* [6, с. 20]. *Pilot: BKJETA 347, information Bravo, QNH 1020 request taxi CTL: BKJETA 347, now information Charlie, new QNH 1021, after the B747 passing left to right taxi holding point A1 runway 28* [6, с. 11].

На окрему увагу заслугове радіотелефонний алфавіт, оскільки алфавіт є ключовим елементом будь-якої мови. Фонетичний алфавіт ІКАО створений з метою стандартизації авіаційного сполучення між екіпажами, між екіпажем і диспетчером в умовах шуму, радіоперешкод, наявності акценту у вимові тощо. За южною літерою алфавіту фразеології радіообміну зашифроване певне слово (*Alfa* для *A*, *Bravo* для *B*, *Charlie* для *C*, *Delta* для *D* тощо), щоб забезпечити розбірливість і зрозумілість голосової радіопередачі, що й стало першорядною причиною його створення. Використання слів юдового алфавіту забезпечує чіткість радіообміну, усуваючи можливість хибного сприйняття буквених позначень за умов значного робочого навантаження. Наприклад, код радіотелефонного алфавіту використовується для позначення: 1) інформації для повітряних суден, що відлітають, наприклад, *departure information Bravo, 00.30 hours, take off runway 04R, wind 050° 9 knots, temperature 25, dewpoint 18, QNH 1013* [7, с. 27]; 2) точності навігаційної системи, яка має відповідні позначення – Class A, B, C, D, наприклад, *G-ABCD, Kennington Approach, QDM 090 degrees class Bravo* [6, с. 138]; 3) руліжних доріжок, наприклад, *Taxi holding point G2 runway*

24 via taxiway Charlie, QNH 967 hectopascals, G-ABCD [6, с. 71].

Цифровий код, тобто використання цифр для індикації понять і передавання інформації, використовується для позначення: 1) чутності в радіоперемовах – *Readability 5, 4, 3*, наприклад, *G-ABCD, Seaton Radio, readability 5 runway 23 left and circuit QNH 1022* [6, с. 101]; 2) місцезнаходження літака в повітрі, що передається за положенням цифр на циферблаті годинника, наприклад, *G-CD, avoiding action with terrain alert, turn left immediately heading 180 degrees, traffic 10 o'clock, 5 miles opposite direction, indicating 2000 feet* [6, с. 156].

Висновки з проведеного дослідження. Усне діалогічне мовлення радіообміну цивільної авіації будеться відповідно до принципу економії. Забезпечення ефективності радіотелефонної комунікації відбувається завдяки лаконічності, чіткості, однозначності й стислості, що реалізується за рахунок мовної компресії, яка визначається як явище, що передбачає раціональне зменшення мовних одиниць і використання стислих мовних одиниць для передавання певного обсягу інформації зі збереженням інформаційного навантаження. Способом реалізації мовної компресії на морфологічному рівні є скорочення, які виявляються здебільшого в абревіаціях, на синтаксичному рівні – використання еліптичних речень, на лексичному рівні – кодовий спосіб передачі інформації.

Зважаючи на актуальність проблеми та необхідність її детального вивчення, у подальшому перспективним уважимо вивчення інших способів реалізації лаконічності, однозначності й стислості авіаційного радіообміну.

ЛІТЕРАТУРА

1. Дюндик Б.П. Компрессия придаточных предложений в современном английском языке (на материале обстоятельственных придаточных предложений) : автореф. дисс. ... канд. филол. наук : 10.02.04 «Германские языки». Москва, 1971. 22 с.
2. Ковтун О.В. Професійний дискурс «Радіообмін цивільної авіації»: функціональний і лінгвістичний аспекти. *Наук. зап. Вінниць. держ. пед. ун-ту ім. М. Коцюбинського. Серія «Філологія (мовознавство)»* : збірник наукових праць. Вінниця : ТОВ «Фірма Планер», 2014. Вип. 19. С. 307–312.
3. Мурзин Л.Н. О деривационных механизмах текстообразования. *Теоретические аспекты деривации*. Пермь, 1982. 38 с.
4. Павченко Е.И. Лингвистика сжатого текста (на материале современного русского языка) : дисс. ... канд. филол. наук : 10.02.02 «Русский язык» / ДГУ. Днепропетровск, 1998. 380 с.
5. Троянская Е.С. К вопросу о технико-стилистических приемах в научной речи. Москва : Наука, 1975. 86 с.
6. Radiotelephony Manual CAP 413. Civil Aviation Authority, 2015. 374 p.
7. Roberts on F.A. Airspeak: Radiotelephony Communication for Pilots. Prentice Hall, 1990. 213 p.
8. Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements: ICAO Doc 9835. ICAO, 2010. 149 p.
9. Procedures for Air Navigation Services. ICAO abbreviations and codes: ICAO Doc 8400. ICAO, 2010. 109 p.

REFERENCES

1. Diundyk B. P. Kompresiya pridatochnykh predlozheniy v sovremennom angliyskom yazyke (na materiale obstoitelstvennykh pridatochnykh predlozheniy) [Compression of subordinate clauses in modern English (on the material of adverbial clauses)] : avtoref. dis. ... kand. filol. nauk : 10.02.04. M., 1971. 22 p.
2. Kovtun O. V. Profesiynnyy diskurs «Radioobmin tsyvilnoyi aviatsiyi»: funktsionalnyy i linhvistychnyy aspekty [Professional Discourse "Civil Aviation Radio Exchange": Functional and Linguistic Aspects]. Scientific notes of Vinnytsia State Pedagogical University named after Mykhailo Kotsyubynsky. Vol. 19. P. 307–312.
3. Murzin L. N. Ob derivatsionnykh mekhanizmach tekstoobrazovaniya [About derivational mechanisms of text formation]. Theoretical aspects of derivation. Perm', 1982. 38 p.
4. Panchenko E. I. Lingvistika szhatogo teksta (na materiale sovremennogo russkogo yazyka) [Linguistics of compressed text (based on the material of modern Russian language)] : dis...kand. filol. nauk: 10.02.02. Dnepropetrovsk, 1998. 380 p.
5. Troyanskaya E. S. K voprosu o tekhniko-stilisticheskikh priyemakh v nauchnoy rechi [On the question to the technical and stylistic methods in scientific speech.]. M. : Nauka, 1975. 86 p.
6. Radiotelephony Manual CAP 413. Civil Aviation Authority, 2015. 374 p.
7. Robertson F.A. Airspeak: Radiotelephony Communication for Pilots. Prentice Hall, 1990. 213 p.
8. Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements: ICAO Doc 9835. ICAO, 2010. 149 p.
9. Procedures for Air Navigation Services. ICAO abbreviations and codes: ICAO Doc 8400. ICAO, 2010. 109 p.