

9. Glare, P. G. W. 1968. *Oxford Latin Dictionary*. Oxford : Oxford Universitypress.

Мылык Оксана. Номинативное поле субконцепта VALETUDO в латинском языке. Статья посвящена исследованию номинативного поля субконцепта VALETUDO в латинском языке, который имеет комплексный характер вследствие лексико-семантического поля, лексико-фразеологического поля и синонимического ряда в своем составе. Проанализированы сущность номинативного поля в системе языка, которая представляет собой проявленную и упорядоченную совокупность номинативных единиц; определены его ядро, приядерная зона, ближняя и дальняя периферии; исследованы средства вербализации микрополей приядерной зоны субконцепта VALETUDO и список языковых единиц, которые вербализуют концепт ЗДОРОВЬЕ. Установлено, что структура номинативного поля концепта ЗДОРОВЬЕ составляет ядерную и приядерную зоны, что, в свою очередь, состоят из определенных микрополей, а также ближней и дальней периферий субконцептов SALUS, SANITAS, VALETUDO. Семантическое поле субконцепта VALETUDO построено по принципу семантической близости / удаленности от интегрированной семы и частоты приобретения определенных значений имени концепта. Определено, что общими для всех трех субконцептов SALUS, SANITAS, VALETUDO есть слоты “наличие определенного состояния здоровья (соматического / психического)” и “процесс предоставления здоровья (соматического / психического)”. Как следствие, статья имеет целью внести вклад в развитие теоретических основ исследования концептов на материале древних языков, а также теоретических аспектов лингвоконцептологии, лингвокультурологии, лингвоаксиологии и изучения своеобразных явлений языка и речи, что позволяет научному сообществу лучше понять специфику мышления и познания мировоззрения и особенностей интерпретации мира через призму языкового сознания, духовных и материальных ценностей древних римлян.

Ключевые слова: концепт, субконцепт, VALETUDO, здоровье, номинативное поле.

Mylyk Oksana. Nominative Field of Subconcept VALETUDO in the Latin Language. The article is devoted to the investigation of the nominative field of the subconcept VALETUDO in the Latin language, which has a complex character due to the lexical and semantic field, lexical and phraseological field and synonymic series in its composition. The essence of the nominative field in the system of language has been analyzed with the regard to the revealed and ordered set of nominative units; its kernel and prekernel zones, near and far peripheries have been defined; the means of microfields verbalization of the prekernel zone of subconcept VALETUDO as well as the list of linguistic units verbalizing the concept HEALTH have been investigated. It has been defined that nominative field structure of the HEALTH concept is represented as core and pre-core zones consisting of some microfields as well as close and distant peripheries of the SALUS, SANITAS, VALETUDO subconcepts. The semantic field of the VALETUDO subconcept has been built up following the principle of semantic proximity/difference from an integrated seme and frequency of acquiring certain meanings of the concept names. It has been defined that the SALUS, SANITAS, VALETUDO subconcepts share the common slots “being (somatically and/or mentally) healthy” and “providing somatic and/or mental health”. In doing so, the article hopes to contribute to the development of the theoretical principles of ancient languages concepts research as well as the aspects of conceptive linguistics, linguistic culturology, axiological linguistics and the investigation of the peculiar language and speech phenomena that enables the scientific community to learn the specific dimensions of ancient speakers' mode of thinking.

Keywords: concept, subconcept, VALETUDO, health, nominative field.

УДК 378.147

Олена Москаленко[□]

ЛІНГВІСТИЧНІ ОСОБЛИВОСТІ СТАНДАРТНОЇ ФРАЗЕОЛОГІЇ РАДІООБМІНУ АНГЛІЙСЬКОЮ МОВОЮ ЯК ЧИННИКА БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

У статті розкрито сутність стандартної фразеології ІКАО як передумови для ведення безпечного радіозв'язку. Стандартна фразеологія є основою авіаційної англійської мови. Вона була створена для забезпечення чіткого та однозначного зв'язку між пілоти та диспетчерами повітряного руху. Розглянуто визначальні риси, що характеризують стандартну фразеологію ІКАО: нормативність (підпорядкованість документам ІКАО, що регулюють

ведення радіообміну англійською мовою; використання англійської мови як однієї з офіційних мов ІКАО в процесі ведення переговорів на міжнародних авіалініях); обов'язковість (обов'язковий прийом і передача повідомлень диспетчеру); екстремальність і часові обмеження (уміння вести передачу інформації в екстремальних умовах та умовах дефіциту часу); прийняття рішень у нестандартних ситуаціях (уміння швидко й правильно прийняти та реалізувати оптимальне рішення, передати про нього інформацію); відповідальність (відповідальність за безпеку життя пасажирів та екіпажу); наявність бар'єрів у спілкуванні під час передачі повідомлень (наявність фонових шумів на частоті); використання технічних термінів та аббревіатур (уміння правильно доповісти ситуацію диспетчеру про відмову систем літака). Визначено загальні проблеми ведення радіозв'язку "Повітря-Земля": технічні проблеми; зміна частоти; передання інформації кільком ПС; неправильно обрана (налаштована) частота; ненавмисно увімкнений / вимкнений перемикач; відмова навігаційних приладів за стандартною процедурою; помилково почута частота; приймач у режимі очікування; пропущений радіовиклик диспетчера / пілота; неправильно назначена частота; відмова бортового радіообладнання; схожий позивний ПС; фразеологія радіообміну. Запропоновано авторську дефініцію "стандартної фразеології ІКАО" як організованої системи комунікативних знань, умінь і навичок, регульованих в процесі інтеракції суб'єктами авіаційної галузі, об'єднаних спільною метою, завданнями, специфікою та умовами професійної льотної діяльності й регульованих спеціальними авіаційними документами ІКАО.

Keywords: стандартна фразеологія радіообміну, ІКАО, радіозв'язок, управління повітряним рухом.

Постановка наукової проблеми та її значення. Фразеологія радіообміну – це передача голосових повідомлень та / або даних між літаком та наземною станцією, такими як контроль повітряного руху або агентство з експлуатації повітряних суден. Ці повідомлення передають за допомогою спеціальних приладів – радіоприймачів між літаком та наземними станціями.

Стандартна фразеологія є основою авіаційної англійської мови. Вона була створена для забезпечення чіткого та однозначного зв'язку між пілотами та диспетчерами повітряного руху. Відмінною особливістю є використання обмеженого набору словника разом із належною синтаксичною структурою, що подібна до мов програмування. Це гарантує, що кожна передача до певної міри передбачувана і зрозуміла для учасників радіообміну. Наприклад, основна інструкція, така як "squawk tree tree two zero" ("код 3-3-2-0") є незрозумілою для більшості людей, які не мають відношення до авіації, проте кожен пілот знає, що він / вона має набрати чотири цифри 3-3-2-0 на транспондері, який дає можливість диспетчеру повітряного руху ідентифікувати літак на радарі.

Метою фразеології є забезпечення чіткої, лаконічної, однозначної мови для передавання повідомлень щоденного характеру [4].

Необхідно зауважити, що синтаксичні, лексичні, фонетичні та семантичні характеристики фразеології дозволяють вважати її істотним інструментом комунікації для передавання основної інформації, необхідної для забезпечення оптимального та безпечного управління повітряним рухом.

Аналіз досліджень цієї проблеми. Серед найбільш перспективних напрямів досліджень у контексті вивчення сутності фразеології радіообміну виділяють ті, що мають відношення до особливостей професійної комунікації льотно-диспетчерського складу та ведення радіообміну на міжнародних повітряних трасах (Г. Асташова, О. Ковтун, Т. Лаврухіна, І. Прохожай, С. Тимченко, І. Файнман, В. Ягупов); професійного авіаційного спілкування в контексті безпеки польотів (Є. Кміта, О. Пчелінов,); педагогічної діагностики як засобу управління якістю підготовки майбутніх пілотів до ведення радіообміну (Є. Токар); специфіки вживання граматики, лексики та синтаксису в англійському авіаційному радіотелефонному дискурсі (В. Айго (W. Aiguo), Л. Герасименко, Н. Дупікова, Г. Єнчева, А. Кириченко, В. Колосов, А. Куковеч (A. Kukoveč), Т. Мальковська, М. Міцутомі (M. Mitsutomi), Дж. Мелл (J. Mell), С. Муравська, Пол А. Фельзон (Paul A. Falzon), Л. Царьова). Незважаючи на наявність досліджень із цієї проблеми, питання підвищення якості професійної комунікації англійською мовою майбутніх пілотів і диспетчерів, зокрема фразеології радіообміну, ще не вирішені.

Мета і завдання статті. Мета і завдання роботи полягають у теоретичному обґрунтуванні сутності, структури та типових помилок фразеології радіообміну англійською мовою майбутніх пілотів і диспетчерів як важливого чинника безпеки польотів.

Виклад основного матеріалу й обґрунтування отриманих результатів дослідження.

У керівництві з упровадження вимог щодо володіння англійською мовою стандартизовану фразеологію ІКАО визначено як своєрідний жаргон, спеціалізований код, який є специфічним для диспетчерів повітряного руху та льотних екіпажів. Проте як формалізований код фразеологія ІКАО не виконує функції жаргону. Фразеологія має специфічну технічну функцію забезпечення ефективної та безпечної комунікації. Необхідно уникати неформального жаргону, мови з інших спеціалізованих сфер діяльності (наприклад, військових) чи з іншої сфери, що може ускладнити повідомлення, зважаючи на можливі наслідки непорозумінь у межах радіотелефонного зв'язку [4].

Опрацювання Документу ІКАО 9835 [4] дозволило з'ясувати, що стандартна фразеологія – це мовний феномен, який є набором різних робочих правил. Основними лінгвістичними характеристиками є обмежений словниковий запас (близько 400 слів), у якому кожне слово має точне значення, найчастіше обмежене сферою авіації й обрамлене короткими реченнями. У стандартній фразеології не використовують таких службових мовних одиниць: артиклі, присвійні займенники, дієслова і дієслівні зв'язки *is / are*, особові займенники *I / you / we* та прийменники.

Зазначимо, що стандартна фразеологія ІКАО – це сукупність чітких, коротких, визнаних у міжнародному масштабі формалізованих повідомлень, призначених для використання в більшості типових ситуаціях, надзвичайних і аварійних обставинах. Вони ретельно опрацьовані авіафахівцями і завдяки цьому мають єдине функціональне значення й однозначний зміст [3].

Проте в стандартній фразеології неможливо врахувати всі нестандартні, аномальні, а інколи й аварійні ситуації, із якими зустрічається авіаперсонал. Також вона недостатня для передавання додаткової інформації про такі ситуації, як причини затримки, стан хворого пасажира, погодні умови, характер чи відмова, перешкоду на рульовій доріжці. Це обставини, які часто зумовлюють використання звичайної англійської мови в авіаційному контексті.

В офіційному листі Євроконтролю щодо безпечного ведення радіозв'язку зазначено, що порушення радіообміну охоплює близько 23 % помилок диспетчера та більшість із них повторювані [5].

Педагогічний досвід при вивченні професійної комунікації англійською мовою передбачає акцентування уваги на подіях, що виникли внаслідок порушення процедури ведення радіозв'язку. Аналізуючи ці події на заняттях з англійської мови, курсанти-пілоти та курсанти-диспетчери роблять висновки, пропонують альтернативні шляхи розв'язання ситуації, дискутують на задану тему. Їм запропоновано для аналізу кілька ситуацій.

Прикладом нестандартної (особливої) ситуації з порушенням стандартного радіозв'язку слугує подія, що трапилася 11 жовтня 2012 р. [6]. Літак “Боїнг 737-800” авіакомпанії “Ryanair” виконував регулярний пасажирський рейс з Ейндховена до Лондона (аеропорт Гатвік). Пілот не дочекався дозволу на руління та злетів в умовах нормальної видимості вдень. Інцидент закінчився вдало та не мав серйозних наслідків. Під час руління у зворотному напрямку й приблизно на півдорозі на злітно-посадковій смузі екіпаж запросив дозвіл для вильоту. Коли літак досяг перехрестя “F”, екіпаж повинен був повернути вправо до паралельної руліжної доріжки (РД), щоб зайняти попередній старт “G” і чекати дозволу на зліт від Вишки. Диспетчер контролю передав: “This one to the right, and for departure contact TWR, 131,10, good flight” (“Літаку направо, для відправлення зв'язатися з Вишкою на 131,10, вдалого польоту”). Літак виконав розворот на 180° та негайно злетів, що суперечить стандартній процедурі. Бортовий самописець засвідчив невідповідності у фразеології радіообміну між пілотами, оскільки вони не дочекалися дозволу на зліт. Бюро з розслідування підсумувало: 1) диспетчер УПР Ейндховена використовував елементи нестандартної фразеології для руління та для вказівок звільнення ЗПС; 2) використання нестандартної фразеології УПР під час руління призвело до певної двозначності й було неправильно витлумачене членами екіпажу, унаслідок чого екіпаж неправильно інтерпретував дозвіл на виліт, зрозумівши його як дозвіл на зліт. Попри нечіткість

висловлювання диспетчера, екіпаж не запросив підтвердження на зліт, що також є помилкою радіообміну.

Інцидент, який стався внаслідок сплутування позивних ПС, пов'язаний із помилкою ведення радіообміну. 1 серпня 2007 року екіпаж літака “Біч 1900” (позивний “ZK-EAH”) очікував на руліжній доріжці в міжнародному аеропорту Окленд. Літак помилково прийняв дозвіл на зліт, який був виданий для іншого літака “Біч 1900” (позивний “ZK-EAG”), що чекав на злітній смугі та мав схожий позивний. Пілоти обох літаків підтвердили отримання дозволу на зліт. Аеродромний диспетчер чув, але не відреагував на однакові передачі. Літак, який очікував на ЗПС, вирулив перед літаком, що почав зліт. Зафіксовано недотримання стандартних процедур для ведення радіотелефонного зв'язку (“RTF” – Radio Telephony), неправильне видання дозволів у ході управління повітряним рухом, неправильні дії командира повітряного судна на ЗПС, який, не помітивши інший літак, вирулив на ЗПС.

15 вересня 2006 р. біля Нанти (Франція) трапилася ситуація, пов'язана з втратою радіозв'язку [2]. “Airbus A319” виконав зліт із генератором, що не працював на одному з двигунів. Під час польоту електричне живлення від генератора було припинене внаслідок електричних неполадок на маршруті. Унаслідок цього була втрачена потужність на всьому радіобладнанні, яке не могло бути відновленим. Політ завершили у відповідності з планом завдяки використанню інших справних пілотажних приладів. На транспондері був обраний стандартний код надзвичайної ситуації. У заключній доповіді Британської комісії з розслідування авіаційних пригод зазначено, що під час крейсерського польоту силова установка роз'єдналася з системою, це спричинило відмову більшості пілотажних приладів, зокрема радіотелефонного зв'язку. Без ведення радіопередач екіпаж ухвалив рішення про те, що найкращим виходом із ситуації буде обрання аварійного коду транспондера та продовження польоту за планом польоту.

Аналогічна ситуація, пов'язана з неправильною інтерпретацією дозволу диспетчера, відбулася 27 липня 2000 року в Абердіні (Великобританія). Боїнг “737-400” авіакомпанії “British Airways” виконував регулярний пасажирський рейс з Абердіна до Лондона (Гатвик). Пілот літака був вимушений виконати перерваний зліт на високій швидкості в умовах нормальної видимості вдень. Пілот вертольота помилково подумав, що отримав диспетчерський дозвіл на зліт і вирулив на активну ЗПС для зльоту водночас із Боїнгом “737-400”. У заключній доповіді Комісія з розслідування зазначила, що диспетчер Контролю не сказав у своїй радіопередачі стандартну фразу “hold position” (“залишайтеся на місці”) для пілота вертольота; замість цього він вимовив фразу “hold clear of the runway” (“звільнити ЗПС”), яка звучить подібно англійською мовою, але має інше значення. Тобто пілот вертольота неправильно зрозумів диспетчера, вважаючи цю фразу дозволом на зліт, що призвело до інциденту.

Отже, в усіх проаналізованих випадках очевидним є неправильне ведення радіозв'язку між пілотом і диспетчером, що підтверджує вплив людського чинника в авіації, зокрема при веденні радіообміну англійською мовою. Саме тому важливим є формування готовності до професійної комунікації як у стандартних, так і в особливих умовах льотної діяльності.

В офіційному листі Євроконтролю стосовно безпечного ведення радіозв'язку зазначено, що порушення радіообміну охоплює близько 23 % помилок диспетчера, більшість із них повторювана [5]. В ідеалі радіозв'язок між пілотом і диспетчером – достатньо простий процес, який вимагає, щоб реципієнт отримав, зрозумів інформацію та відреагував на неї. Диспетчер видає інформацію, пілот підтверджує ці відомості й виконує їх. Існує дві запоруки розуміння: словесне повторення вказівок диспетчера пілотом і підтвердження донесень пілота диспетчером. Схема ведення стандартного радіозв'язку об'єднує три складники та має такий вигляд (рис. 1):



Рис. 1. Схема ведення стандартного радіозв'язку між пілотом і диспетчером у повітрі та на землі

На рис. 1 чітко виокремлені три головні складники ведення радіозв'язку в повітрі. Диспетчерський дозвіл ("ATC clearance") передають пілотові ("transmit"), який має прослухати ("listen") і підтвердити отриману інформацію ("Pilot's readback"); диспетчер підтверджує, що передана інформація була правильно почута ("acknowledge") або неправильно почута, ("correct") та виправляє її ("Controller's hearback").

Дослідження переконливо доводять, що підтвердження пілотом слів диспетчера ("readback") (підтвердження диспетчером, що пілот правильно почув інформацію ("hearback") є найпоширенішим типом помилок у процесі радіообміну. Це засвідчують статистичні дані Євроконтролю [5] (рис. 2).

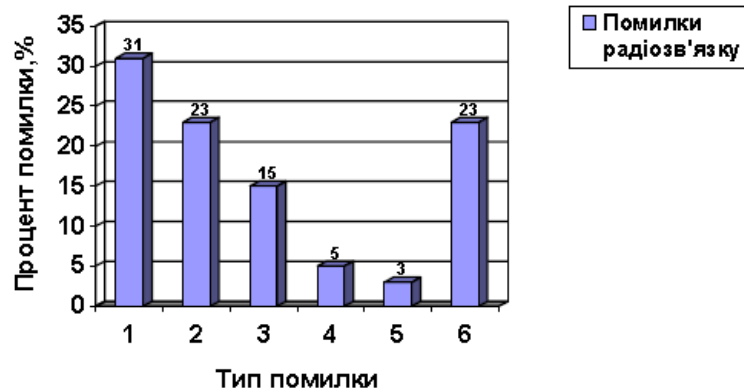


Рис. 2. Загальні проблеми ведення радіозв'язку "Повітря-Земля", де 1 – помилка під час прослуховування / підтвердження інформації; 2 – відмова радіообладнання; 3 – втрата радіозв'язку; 4 – не почув інформацію; 5 – не підтвердив інформацію; 6 – інші проблеми.

Відповідно до рис. 2, найбільша кількість помилок радіообміну (31 %) трапляється в разі неправильного прослуховування / підтвердження інформації диспетчером і пілотом; друге місце посідає помилка, пов'язана з відмовою радіообладнання (23 %); третє – помилка втрати радіозв'язку з різних причин (15 %); четверте та п'яте місце належить помилці щодо пропущеної інформації (не почув – 5 % і не підтвердив – 3 %).

У ході дослідження констатовано, що в кожному окремому випадку спричинити помилки радіозв'язку може більш ніж один фактор. Наприклад, схожість позивних ПС призводить до сплутування вказівок диспетчера. В аналізованих випадках описано низку факторів, які найчастіше трапляються в процесі радіообміну й певним чином впливають на безпеку польотів [5] (рис. 3).

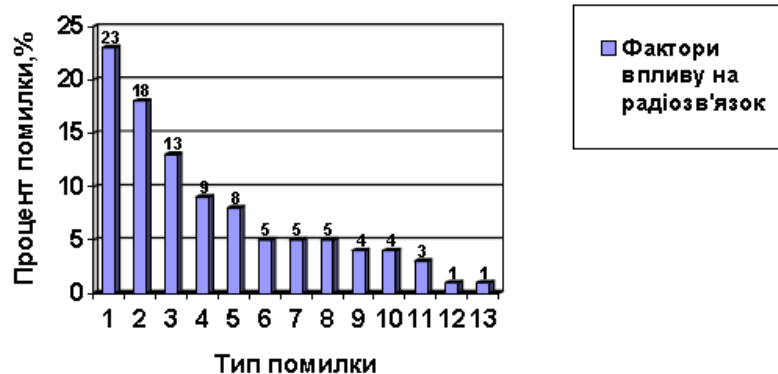


Рис. 3. Діаграма факторів впливу на якість ведення радіопередач “Повітря-Земля”, де 1 – технічні проблеми; 2 – зміна частоти; 3 – передання інформації кільком ПС; 4 – неправильно обрана (налаштована) частота; 5 – ненавмисно увімкнений / вимкнений перемикач; 6 – відмова навігаційних приладів за стандартною процедурою; 7 – помилково почута частота; 8 – приймач у режимі очікування; 9 – пропущений радіовиклик диспетчера / пілота; 10 – неправильно назначена частота; 11 – відмова бортового радіообладнання; 12 – схожий позивний ПС; 13 – фразеологія радіообміну.

У 1998 р. Австралійський комітет із розслідування авіаційних інцидентів (“CAIR”) подав скаргу вповноваженим органам про те, що багато літаків перебували на одній частоті в один період, причому позивні літаків були схожі й могли спричинити нестандартні ситуації: “New Zealand 88”, “Quantas 28”, “Quantas 88”, “Quantas 188”, “Air Nippon 828” та “Air Nippon 888”. Дійсно такі випадки можливі, особливо в перевантажених аеропортах. Передання інформації кільком ПС зі схожими позивними називають “Blocked transmissions” (“заблоковані передачі”). Пілот приймає інформацію, передбачену для іншого ПС. Диспетчери й пілоти можуть не відразу виявити помилку, особливо в період інтенсивного повітряного руху. Наслідком стають нестандартні ситуації, із-поміж яких Євроконтроль називає такі [1]: тривала втрата радіозв’язку (23 %), зміна ешелону польоту (7 %), порушення відстані між ПС (7 %), літак помилково отримав вказівку замість іншого ПС (6 %, помилка пілота), вказівку видано іншому ПС (4 %, помилка диспетчера), відхилення від лінії курсу (2 %), в’їзд на ЗПС / виїзд за межі ЗПС (1 %), відсутність наслідків (36 %), інші наслідки (16 %), невідомі наслідки (2 %). Зазначимо, що в кожній окремій ситуації може бути більше, ніж один наслідок, а також у кожній ситуації різний рівень небезпеки.

З урахуванням підходів до вивчення професійного спілкування пропонуємо розглядати дефініцію “стандартна фразеологія ІКАО” як організовану систему комунікативних знань, умінь і навичок, реалізованих в процесі інтеракції суб’єктів авіаційної галузі, об’єднаних спільною метою, завданнями, специфікою та умовами професійної льотної діяльності й регульованих спеціальними авіаційними документами ІКАО.

На нашу думку, визначальними рисами, що характеризують фразеологію радіообміну пілотів та диспетчерів, є такі: нормативність (підпорядкованість документам ІКАО, що регулюють ведення радіообміну англійською мовою; використання англійської мови як однієї з офіційних мов ІКАО в процесі ведення переговорів на міжнародних авіалініях); обов’язковість (обов’язковий прийом і передача повідомлень диспетчеру); екстремальність і часові обмеження (уміння вести передачу інформації в екстремальних умовах та умовах дефіциту часу); прийняття рішень у нестандартних ситуаціях (уміння швидко й правильно прийняти та реалізувати оптимальне рішення, передати про нього інформацію); відповідальність (відповідальність за безпеку життя пасажирів та екіпажу); наявність бар’єрів у спілкуванні під час передачі повідомлень (наявність фонових шумів на частоті); використання технічних термінів та аббревіатур (уміння правильно доповісти ситуацію диспетчеру про відмову систем літака).

Висновки та перспективи подальшого дослідження. Отже, радіозв’язок між пілотом та диспетчером – достатньо простий процес, який вимагає, щоб реципієнт отримав, зрозумів та

відреагував на отриману інформацію. Диспетчер видає інформацію, пілот підтверджує цю інформацію та виконує її. Тобто існує дві запоруки розуміння: словесне повторення вказівок диспетчера пілотом та підтвердження донесень пілота диспетчером. Схема ведення стандартного радіозв'язку об'єднує три складники ведення радіозв'язку у повітрі: диспетчерський дозвіл, підтвердження пілота та підтвердження диспетчера, що передана інформація була правильно або неправильно почута. Загальні проблеми ведення радіозв'язку "Повітря-Земля" такі: неправильне прослуховування / підтвердження інформації диспетчером та пілотом; помилка, пов'язана з відмовою радіообладнання; втрата радіозв'язку з різних причин; пропущена інформація. Перспективи подальших досліджень полягають у детальному описі граматичних, лінгвістичних, фонетичних особливостей фразеології радіообміну англійською мовою.

Джерела та література

1. AGC Safety Letter [Electronic resource] / Eurocontrol. – August, 2005. – Access mode: <http://www.skybrary.aero/bookshelf/books/121.pdf>.
2. Aircraft Accident Report 4 / 2009 [Electronic resource] / Air Accidents Investigation Branch, Department for Transport. – July, 2009. – 70 p. – Access mode: <http://www.skybrary.aero/bookshelf/books/780.pdf>
3. Guidelines for Aviation English Language Program: ICAO Cir № 323-An / 185. ICAO. – 2009. – 63 p.
4. Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements: Doc 9835 AN / 453. ICAO. – 2004.
5. Safety Letter. Air Ground Communications. Safety Improvement Initiative [Electronic resource] / Eurocontrol. – December, 2004. — Access mode: <http://www.skybrary.aero/bookshelf/books/117.pdf>
6. Take off without permission: Eindhoven Airport. Dutch Safety Board. The Hague. – July, 2012. – 20 p.

References

1. AGC Safety Letter. 2005. Canada: Eurocontrol. Last modified in August, 2005. <http://www.skybrary.aero/bookshelf/books/121.pdf>.
2. Aircraft Accident Report. 2009. *Air Accidents Investigation Branch, Department for Transport*. Last modified in July, 2009. <http://www.skybrary.aero/bookshelf/books/780.pdf>.
3. Guidelines for Aviation English Language Program: ICAO Cir № 323-An / 185. 2009. Canada, Montreal: ICAO.
4. Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements: Doc 9835 AN / 453. ICAO. 2004. Canada, Montreal: ICAO.
5. Safety Letter. Air Ground Communications. 2004. *Safety Improvement Initiative*. Canada, Montreal: Eurocontrol. Last modified in December, 2004. <http://www.skybrary.aero/bookshelf/books/117.pdf>
6. Take off without permission: Eindhoven Airport. 2012. *Dutch Safety Board*. The Hague: ICAO.

Москаленко Елена. Лингвистические особенности стандартной фразеологии радиообмена на английском языке как составляющей безопасности полетов. В статье раскрыта сущность стандартной фразеологии ICAO как предпосылки для ведения безопасной радиосвязи. Стандартная фразеология есть основой авиационного английского языка. Она была создана для обеспечения четкой и однозначной связи между пилотами и диспетчерами воздушного движения. Рассмотрены особенности, характеризующие стандартную фразеологию ICAO: нормативность (подчиненность документам ИКАО, регулирующих ведение радиообмена на английском языке; использование английского языка как одного из официальных языков ИКАО в процессе ведения переговоров на международных авиалиниях); обязательность (обязательный прием и передача сообщений диспетчеру); экстремальность и временные ограничения (умение вести передачу информации в экстремальных условиях и условиях дефицита времени); принятия решений в нестандартных ситуациях (умение быстро и правильно принять и реализовать оптимальное решение, передать о нем информацию); ответственность (за безопасность жизни пассажиров и экипажа); наличие барьеров в общении во время передачи сообщений (наличие фоновых шумов на частоте); использования технических терминов и аббревиатур (умение правильно доложить ситуацию диспетчеру об отказе систем самолета). Определены общие проблемы ведения радиосвязи "Воздух-Земля": технические проблемы; изменение частоты; передача информации нескольким ВС; неправильно выбранная (настроенная) частота; нечаянно включенный / выключенный переключатель; отказ навигационных приборов по стандартной процедуре; ошибочно услышанная частота; приемник в режиме ожидания; пропущенный радиовывоз диспетчера / пилота; неправильно назначенная частота; отказ бортового радиооборудования; схожий позывной ВС; фразеология радиообмена. Предложена авторская дефиниция "стандартной фразеологии ICAO" как организованной системы коммуникативных знаний, умений и навыков, реализованных в процессе интеракции субъектами авиационной

отрасли, объединенных общей целью, задачами, спецификой и условиями профессиональной летной деятельности и регулируемых специальными авиационными документами ICAO.

Ключові слова: стандартная фразеология радиобмена, ICAO, радиосвязь, управление воздушным движением.

Moskalenko Olena. Linguistic Features of Standard Phraseology in English as a Component of Flight Safety.

Standard phraseology is the core of Aviation English. It has been created to allow for clear and unambiguous communication between pilots and air traffic controllers. Air – Ground communication is the passage of voice and / or data between an aircraft and a ground station such as air traffic control or aircraft operating agency. Its most distinct feature is the use of a restricted set of vocabulary together with firmly given syntactical structure, in a way not dissimilar to programming languages. This ensures that each transmission is to a certain degree predictable and thus easier to understand. Syntactic, lexical, phonetic and semantic characteristics of the phraseology make it an essential tool for communication to convey the basic information necessary to ensure optimal and safe air traffic control. ICAO takes efforts on development the recommendations based on the analysis of aircraft crashes and accidents in the international civil aviation. It is emphasized that the main direction is the common influence of a man-aircraft and the environment. The main features characterizing the phraseology of the radio exchange were set out, namely: normativity (subordination to ICAO documents regulating the management of radio communication in English; use of English as one of the official ICAO languages in the process of negotiating on international airlines); obligation (mandatory reception and transmission of messages to the controller); extreme and time constraints (ability to transmit information in extreme conditions and time deficiency); making decisions in non-standard situations (ability to quickly and correctly accept and carry out the optimal decision); responsibility (responsibility for the safety of passengers' lives); communication barriers during the transmission of messages (the presence of background noise on the frequency); the use of technical terms and abbreviations (the ability to correctly report the situation to the ATC controller about aircraft systems' failures). The general problems of conducting radio-air-air "Ground-Air" were defined. The author's definition of "professional radio communication" was suggested, which is an organized system of communication knowledge, skills and abilities, realized in the process of interaction of the subjects of the aviation industry, united by the common goal, tasks, specifics and conditions of professional flight activity and regulated by special ICAO aviation documents.

Ключевые слова: standard phraseology, ICAO, professional radio communication, air traffic control.

УДК 811.111'42'271:274

Наталія Одарчук, Світлана Неділько [□]

РЕАЛІЗАЦІЯ МОВЛЕННЄВОГО ВПЛИВУ В СУЧАСНОМУ АНГЛОМОВНОМУ РЕЛІГІЙНОМУ ДИСКУРСІ

У статті розглянуто реалізацію мовленнєвого впливу в сучасному англomовному релігійному дискурсі через пояснювальну комунікативну стратегію. Дослідження здійснено на матеріалі англomовної протестантської проповіді. Проповідь трактовано як один із жанрів сучасного релігійного дискурсу, зокрема встановлено особливості протестантської проповіді та її відмінності від православної. Беручи до уваги напрацювання науковців, що вивчали стратегічну організацію тексту, подано визначення поняття "комунікативна стратегія". Виокремлено пояснювальну стратегію як одну з основних, через яку здійснено мовленнєвий вплив від проповідника на реципієнта (мирян, членів церковної громади).

Пояснювальна стратегія реалізована через ряд комунікативних тактик: тактику ствердження, тактику інформування, тактику структурування проповіді, тактику аргументації, тактику апелювання до авторитету, тактику екземпліфікації. Комунікативні тактики пояснювальної стратегії описано шляхом аналізу мовних засобів їх вираження. Мовленнєвий вплив у виокремлених тактиках здійснено через риторичні фігури та стилістично-синтаксичні засоби, окремі лексеми і граматичні структури, через тлумачення шляхом наведення синонімів, встановлення опозиції, через порівняння.

Використання усіх зазначених засобів сприятиме кращому розумінню догматів та канонів Церкви, проблем, характерних для мирянина, та шляхів їх вирішення. Ефективне застосування пояснювальної стратегії у жанрі проповіді через її тактики може слугувати підвалиною для виконання домінантної функції усього сучасного релігійного протестантського дискурсу – навернення людини до Бога і переконання її в єдиному правильному християнському вченні. Розповсюдження цього вчення серед вірних і є тим перлокутивним ефектом, якого намагається досягнути християнський проповідник.