

**Секция «Иноязычная профессиональная коммуникация военнослужащих  
и педагогические особенности ее формирования»,  
научный руководитель – Гольцова Т. А., канд. филол. наук, доцент**

**НЕЗНАНИЕ АНГЛИЙСКОГО ЯЗЫКА  
КАК ПРИЧИНА АВИАКАТАСТРОФ**

Аль-Саббах Баха, Поталуй В.В.

ВУНЦ ВВС ВВА, Воронежж, e-mail: vpotaluy@mail.ru

Под эволюцией авиационной безопасности часто понимается то, что после аварий исследователи авиационных происшествий должны проводить исчерпывающее исследование авиакатастроф.

Часто, когда подводятся итоги, вводятся правила (нормы) для предотвращения подобных ситуаций. Есть одно правило, выдвинутое международной организацией гражданской авиации (ИКАО), которое требует, чтобы все авиаторы знали английский язык. Это необходимо, чтобы избежать путаницы при обеспечении международных полетов, увеличении воздушного пространства, обеспечении более безопасной среды для полета.

Что происходит, если все-таки причины аварии не найдены? Язык представляет собой наиболее сложное искусство, которое может достичь человек, находящееся далеко за пределами трудностей в достижении знаний в других областях. И недопонимание, которое существует между общающимися людьми, будь то летчик или диспетчер, может привести к бедствию.

**Языковая путаница.** В любом языке самое главное – быть понятным. Для того чтобы это произошло нужен источник для кодирования символов, чтобы каждое сказанное слово могло быть расшифровано правильно. Любой язык, будь то английский, математика, MySQL (свободная система управления базами данных) или даже «пение» китов нуждается в символах, которые имеют смысл. Разговорный язык, к примеру, английский, представляет собой смесь многих элементов, которые должны быть расшифрованы сразу.

Фонетика – это, в основном, исследование «шумов и их значения». Фонетика учит нас, что «s», «z» или «ez», звучащие после существительного, образуют множественное число. Фонологи объясняют, когда нужно использовать каждый из трех звуков.

К примеру, слово «horses» (лошади) имеет звук «ez», так как «s», стоящая после корня, является альвеолярно-фрикативной или, проще говоря, связанной с произносимым шумом. Звук «z», звучащий после «bee» (пчелы) появляется потому, что «e» – гласная, а звук «s» на конце слова «front» (фронт) объясняется тем, что буква «b» глухая.

Далее, морфология. Морфология рассказывает о том, как соединить фонемы вместе, чтобы получился смысл. Слово, такое как «military» (военный), может обернуться многими другими словами, в зависимости от аффиксов, окружающих его (например, military – militarization – countermilitarization – demilitarization – pseudocounterdemilitarization – и др.

Синтаксис объясняет, как поставить данные слова вместе в одно предложение, так, чтобы получить еще больший смысл. К примеру: Depending on how the enemies react, our military strategy should be successful in the demilitarization on their forces («В зависимости от того, как реагируют противники, наша военная стратегия должна быть успешной в разоружении их сил.)

И, наконец, что все это означает? Семантика помогает понять, что имел ввиду человек передающий информацию, даже тогда, когда предложение, как может показаться сначала, означает совсем другое. Это

наиболее заметно в идиоматических выражениях, где предложение отличается от фактического смысла.

Например: «Take a bull by the horns», что в дословном переводе выглядит так: «Взять быка за рога». Но фактически означает совсем другое: «Давайте удостоверимся, что мы начали работать над этим быстро и тщательно».

Так что же случается, когда происходит разрыв с любым из этих регистров? Если невозможно понять смысл маленькой части языковой головоломки, то полного понимания значения невозможно достичь. Вот несколько примеров.

**Польские пилоты.** Недавно Лот-Боинг 737 с девятью тремя пассажирами на борту проходил в нескольких секундах от столкновения в воздушном пространстве. Пилотами были двое польских летчиков, которые не сдали квалификационный экзамен по английскому языку. Самолет следовал в аэропорт «Хитроу», когда диспетчеры дали им указания в связи с неполадками в работе приборов. Летчики не могли понять инструкций операторов и часто отклонялись от курса. Это произошло из-за неспособности польских пилотов четко понимать, где они были по отношению к аэропорту, поэтому диспетчерам пришлось перенаправить другой самолет для того, чтобы избежать столкновения в воздухе.

В итоговом отчете расследований авиационных происшествий (ААИВ) говорится: «Экипаж Лот-Боинга 282 был не в состоянии адекватно общаться и этим усложнил решение проблемы... Командир, который совершал радиозвоны, был не в состоянии понимать некоторые инструкции... первоначальные ошибки были совершены вторым пилотом... данная ситуация усугублялась трудностью получения информации от пилотов, поскольку их знание английского языка было ограничено».

**Тенерифе.** Эта катастрофа оценивается как одна из самых ужасных в истории, повлекшая за собой трагическую гибель сотен человек и самое безумное расстройство. 27 марта 1977 года Панамериканский 747-121 и KLM 747-206В столкнулись на взлетно-посадочной полосе в условиях низкой видимости. Однако, причиной катастрофы, в основном, считают недопонимание, которое имело место между АТС и пилотами, находящимися на борту самолетов. Когда самолет KLM был на позиции, второй пилот запросил разрешение на взлет. Служба по контролю над воздушным транспортом дала инструкции, но не сказала прямо о согласии на взлет. После этого второй пилот повторил инструкцию диспетчеру обратно, невнятно добавив в конце «мы на взлете». Диспетчер понял этот ответ как подтверждение того, что экипаж готов к взлету, и сказал «Ок», что подтвердило заблуждение экипажа в том, что разрешение получено. Сразу после этого диспетчер добавил: «Будьте готовы к взлету, я вас вызову», но в тот же самый момент экипаж «Пан Американ» сообщил диспетчеру о том, что они еще не ушли с взлетной полосы. Любого из этих сообщений было бы достаточно для экипажа KLM, чтобы осознать свою ошибку, однако из-за интерференции сообщений не дожились друг на друга и не были слышны в кабине KLM. Таким образом, KLM не смог получить оповещение, в результате чего погибло 336 человек.

После того, как расследование было завершено, был сделан вывод, что наиболее вероятной причиной катастрофы была двусмысленность, неясность в ан-

глийском языке, которая привела KLM к неправильно пониманию команды диспетчеров. Использование нестандартного слова «Ок» («хорошо»), скорее всего и явилось причиной трагедии. Конечно, нельзя отрицать, что ограниченная видимость тоже послужила причиной катастрофы, но не в такой мере, как языковая неясность. Необходимо также учитывать фактор, который способствовал аварии: не отвечающий требованиям язык. Когда пилот KLM повторял распоряжение АТС, он закончил его словами: «Мы сейчас находимся на взлете». Диспетчер же, который не очистил взлетную полосу и не дал разрешение на взлет, не понял, что собирается делать KLM. Слово «ок», которое, скорее всего, было сказано автоматически и не являлось ответом на вопрос пилота, стало непрости-тельной ошибкой диспетчера. А фраза «приготовьтесь к взлету» оказалась неуместной, так как была произнесена только через 7 секунд после конца разговора.

**Причина и следствие.** Масштабные реформы международной стандартизации вступили в действие для устранения двусмысленности в коммуникации между пилотами и диспетчерами. Стандартные фразы и словопотребления были упорядочены. Например: слово «Ок» не является теперь стандартным и заменено на «Roger» («Вас понял»). Это изменение было сделано для того, чтобы отличать утверждение инструкции от разрешения на посадку/взлет. Ясность в коммуникации и является целью.

«Line-up and wait» («Стойте и ждите») также является нестандартной фразой и заменено на «taxi into position and hold» («На позицию и оставайтесь на месте»). Словосочетанию «оставайтесь на месте» дано особое значение. Оно позволило ввести стандартизованный термин для обозначения «Не снимайтесь с места, пока я не скажу». Следовательно, слово «hold», в переводе на русский «оставайтесь на месте», согласно инструкции, означает, что самолету разрешено стоять на позиции, но он не имеет право сходить с нее, пока не было дано разрешения.

«Take-off» («взлет») сейчас считается тоже нестандартным словом, вместо него используется слово «departure» («отправление»). Данное понятие также используется для того, чтобы отличать намерение пилотов и диспетчеров АТС и употребляется только тогда, когда самолет действительно готов взлететь, т.е. «отправиться». А вот «take-off» используется уже непосредственно при взлетном разбеге. Но пока самолет находится в ожидании вылета – «departure».

В то время, как все катастрофы являются трагическими происшествиями, некоторую пользу все таки можно извлечь, а именно полученный опыт и знания, которые потом вытекают в стандартизации и реформы. Причины катастроф изучаются досконально, чтобы потом эффективно предотвращать будущие трагедии.

Незнание профессионального английского языка, как пример, может привести к аварии/катастрофе, так как летчики не могут адекватно передать информацию друг другу или диспетчерам. Как результат – введение суровых реформ и стандартизаций, но, как показывает пример польских летчиков, эти стандартизации все же не настолько совершенны, как должны быть.

#### ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВОЕННОЙ ЛЕКСИКИ В ГРАЖДАНСКОЙ СФЕРЕ

Богданова С.И., Могиллина А.В.  
ВУНЦ ВВС (ВВА), Воронеж,  
e-mail: e.schirschickowa@yandex.ru

Военная лексика широко используется в гражданской сфере и проникает в специализированные лексиконы.

Гражданские варианты военных терминов говорят не только о невероятной гибкости и продуктивности военной терминологии, но и об использовании определенных военных идеологий за пределами военной сферы и их внедрении в гражданскую сферу. Хотя военная лексика, адаптированная гражданским населением, маскирует и преуменьшает настоящую военную жестокость (что характерно для военных), гражданский юмор и сатирические заимствования этих терминов показывают сопротивление таким манипуляциям в военном дискурсе. Рассмотрим следующие гражданские заимствования, связанные с терминологией войны в персидском заливе.

Победителем гран при второго конкурса американского общества диалектов за звание нового слова года 29 декабря 1991 года стало выражение «mother of all» («мать всего»). «mother of all» – это термин времен войны в персидском заливе, который восходит к высказыванию саддама хусейна 17 января 1991 года на багдадском государственном радио о том, что американское нападение на ирак станет «матерью всех битв» (величайшей битвой). Это употребление выразилось во множественных вариациях; например, журнал американской речи отметил 37 вариантов этого выражения, а также 3 варианта, включающие «отец всего» в своем зимнем выпуске «среди новых слов» 1992 года и добавил еще 37 вариантов в следующем издании. Исследователь алжео выдвигает несколько разных гипотез почему это выражение стало таким популярным. Он полагает, например, что эта новая форма происходит от более старого метафорического смысла выражения «мать всего» – «происхождение или причина».

Некоторые вариации этого выражения включают в себя: mother of all bagels «мать всех бубликов» (относится к бублику, который весит 140 фунтов); mother of all jingles «мать всех колокольчиков» (для рекламного колокольчика «пепси кола»).

К другой терминологии времен войны в персидском заливе, заимствованной обществом, относится термин «операция». Заимствования термина «операция» от выражения «операция бура в пустыне» включают в себя шутовство, похожую на вариации выражения «мать всего». Они также намекают на абсурдность названия, придуманного специально для сми.

Употребление термина «операция» в 1991 году включают в себя:

Operation baby storm «операция детская буря»: в ожидании высокой рождаемости в больнице блэнчфилд, через 9 месяцев после возвращения войск из персидского залива.

Operation desert stork «операция аист в пустыне»: в ожидании высокой рождаемости в больнице уинн, через 9 месяцев после возвращения войск из персидского залива.

Operation bonus bracket «операция дополнительная категория»: брокерская программа для повышения продаж.

Operation desert share: правительственное распределение запасов еды, оставшейся от войны в персидском заливе, среди американских нуждающихся.

Использование термина scud («шквал»), относящееся к ракетам (во время холодной войны), было расширено в 1991 году в гражданской сфере банковского дела для описания брокера или клиента без энтузиазма. «подвергшийся шквалу» также обозначает «умышленно оскорбленный или подорванный», а «без шквала»: означает «приятный, беспечный».

Термин stealth («невидимка») имеет несколько значений, некоторые из которых больше используются в военном контексте: 1) «самолет, невидимый для радаров».