

УДК: 81.27  
ББК 81.0

**М.В. Ласкова**  
**Э.Г. Куликова**  
**А.А. Калмыкова**

## **ПРОБЛЕМА ИНТЕРПРЕТАЦИИ ТЕКСТА В АВИАЦИОННОЙ РАДИОКОММУНИКАЦИИ**

Статья посвящена рассмотрению особенностей и специфики интерпретации текста в авиационной радиокommunikации. Отражены основные типичные ошибки, возникающие в процессе передачи радиосообщений, а также основные правила, которых придерживаются пилоты и диспетчеры всех стран во время выполнения своих служебных обязанностей. Наряду с представленными трудностями радиокommunikационного процесса, представлен анализ примеров ошибочной интерпретации радиосообщений, которые стали причиной авиакатастроф.

**Ключевые слова:** *радиокommunikация, интерпретация, авиационный дискурс, радиосообщен.*

DOI 10.23683/1995-0640-2017-2-173-177

**Ласкова Марина Васильевна** – докт. филол. наук, профессор, заведующая кафедрой перевода и информационных технологий в лингвистике Института филологии, журналистики и межкультурной коммуникации Южного федерального университета

**Куликова Элла Германовна** – докт. филол. наук, профессор, заведующая кафедрой русского языка и культуры речи Ростовского государственного экономического университета (РИНХ)

**Калмыкова Амина Аскарровна** – студент кафедры перевода и информационных технологий в лингвистике Института филологии, журналистики и межкультурной коммуникации Южного федерального университета

© Ласкова М.В., Куликова Э.Г.,  
Калмыкова А.А., 2017.

Предметом исследования в данной статье выступает авиационная радиокommunikация, а именно проблема интерпретации текста радиосообщения и ошибки, возникающие в процессе передачи радиосообщения. Одной из актуальных проблем исследования радиоречи как разновидности устной речи является изучение её с позиции дискурсивной деятельности.

При выявлении специфики радиодискурса релевантно одно из наиболее устоявшихся и цитируемых сегодня в лингвистике пониманий дискурса, предложенное Н.Д.Арутюновой. Под дискурсом понимают «связный текст в совокупности с экстралингвистическими (прагматическими, социокультурными, психологическими и др.) факторами; текст, взятый в событийном аспекте; речь, рассматриваемую как целенаправленное социальное действие, как компонент, участвующий во взаимодействии и механизмах их создания (когнитивных процессах)»; дискурс – это «речь, погруженная в жизнь» [Арутюнова, 1993]. Опора на приведенное определение дискурса подчеркивает ядерное положение текста в системе единиц коммуникации – радиотекста, являющегося продуктом экстралингвистических факторов.

Экстралингвистические обстоятельства, событийный контекст, коммуникативные установки, в которых протекает радиокommunikация (как общие, отражающие социокультурные доминанты в обществе, так и частные, демонстрирующие особенности конкретной коммуникативной ситуации), дают основание считать

авиационный радиодискурс своеобразным типом дискурсивной деятельности, отличительными особенностями которого являются также эксплицитная динамичность и ситуативность – особенности, характерные для реализации прежде всего спонтанной радиоречи.

Не отрицая значимости активно развивающихся аспектов исследования дискурса, и прежде всего, когнитивного, полагаем, что одно из приоритетных положений должен занять коммуникативно-прагматический аспект, наполняющий современным содержанием изучение языка в его функционировании. Отмеченный подход позволяет оценить дискурс как форму взаимодействия между коммуникантами, что в аспекте изучения коммуникативного своеобразия авиационной радиоречи представляется весьма значимым [Taylor, Zeter, 2011].

В этой связи целесообразно подчеркнуть особые условия, в которых протекает авиационная радиокommunikация, такие как дистантность, опосредованность, отсутствие визуализации, всеохватность (всепроницающая способность), скорость передачи информации, связь со временем, которая выражается в необратимости, одномоментности, линейности, непрерывности [Авиационный английский..., с. 154]. Отмеченные аспекты, определяющие характер радиокommunikации и специфику организации радиодискурса, лежат в основе причин, обуславливающих языковую неоднородность авиационного радиодискурса, а также являются причиной возникновения неправильной интерпретации радиосообщения и непонимания между участниками коммуникации.

В связи с высоким темпом передачи информации по радиоканалам, а также различными техническими факторами и, несомненно, спецификой лексики самого радиообмена, возникает большая вероятность появления ошибок в интерпретации радиосообщения. Причинами могут являться:

- a) одинаковое произношение двух разных слов;
- b) существенные различия в произношении между носителями языка;
- c) сообщение характеризуется уклончивым характером и его смысл остается непонятным адресату;
- d) вследствие недостаточного знания языка, говорящий может быть не в состоянии осуществлять эффективную коммуникацию.

Кроме того, немаловажным фактором являются учет правил грамматики и орфографии. В 2011 г. на базе Московского государственного технического университета гражданской авиации был проведен эксперимент в двух учебных группах пилотов, имеющих разную языковую подготовку [Щетинина, 2011]. Перед испытуемыми ставилась задача прослушать учебный текст (сообщение РГА на английском языке) один раз целиком, затем еще раз фрагментарно и записать прослушанное. В ходе тестирования были обнаружены ошибки, представленные в таблице.

## Ошибки восприятия текста испытуемыми

Типология ошибок	Тест. гр. № 1, %	Тест. гр. № 2, %
Грамматические нарушения	71	25
Искаженное восприятие цифр	35	88
Искажение смысла фразы	21	77
Искажение звукового образа слова	64	75
Опущение смысловесных элементов фразы	43	75
Намеренное опущение слов	36	25
Введение несуществующего элемента фразы	21	7

Основная ошибка участников тестирования заключалась в том, что стремясь «уловить» сначала значимую лексику, они не придали большого значения правилам грамматики и орфографии. А в дискурсе радиообмена гражданской авиации недостаточно уловить только лишь лексику. Необходимо учитывать полный спектр особенностей радиообмена.

После случившегося в 1977 г. авиационного происшествия, одной из причин которого, как было установлено, явилась неадекватная коммуникация, International Civil Aviation Organization (Международная организация гражданской авиации – ИКАО) опубликовала изменения в фразеологии и правилах радиообмена, основанные на данных, полученных из анализа переговоров, предшествовавших катастрофе [<http://www.icao.org>]. Рассмотрим основные положения реформированной фразеологии:

- ограниченный словарный запас (около 400 слов), в котором каждое слово имеет точное значение, зачастую ограниченное областью авиации и короткие предложения вследствие неиспользования таких служебных языковых единиц, как определяющие слова (артикли, притяжательные местоимения и т. д.), вспомогательные глаголы и глаголы-связки (is/are), личные местоимения (I, you, we) и предлоги.

- предложения зачастую должны содержать именные дериваты (глаголы, преобразованные в существительные).

- в значительной части предложений (около 50 %) должны использоваться повелительное наклонение и пассивный залог. Вот несколько примеров таких предложений:

*Cleared to land* (Посадку разрешаю).

*Report when ready* (Доложите готовность).

*Say rate of climb* (Сообщите скорость набора высоты).

*Requesting low pass* (Прошу пролет на малой высоте).

*Heading is good* (Курс правильный).

Однако в сфере соблюдения стандартной терминологии ИКАО отсутствует полная согласованность в глобальных масштабах. Государства публикуют информацию о различиях между национальной практикой и стандартами ИКАО. Кроме того, члены авиационного сообщества, особенно те, кто профессионально владеют языком, в силу всевозможных причин, как уважительных (чрезмерная загруженность работой), так и менее субъективных (беспечность и инертность), не придерживаются стандартной фразеологии ИКАО, создавая предпосылки для нарушения коммуникации в условиях напряженной работы персонала международной гражданской авиации.

Одним из примеров ошибки, которая может привести к непониманию при указании номера ВПП, является использование команды «*Runway ten left*» («ВПП десять левая») вместо «*Runway one zero left*» («ВПП один ноль левая»). Слово «*ten*» (десять) слушающий может легко перепутать с «*turn*» («поверните»), что создает очевидную угрозу для безопасности ВОЗДУШНОГО движения.

Сегодня, несмотря на предпринятые меры, по-прежнему отмечаются случаи неадекватной коммуникации, о чем свидетельствуют многочисленные инциденты и ряд получивших широкий резонанс авиационных происшествий, имевших место за прошедшие годы. Рассмотрим два ярких примера авиационного радиосообщения с целью понять суть и причины возникновения неправильной интерпретации текста радиобмена [Акимова].

а) Диспетчер: *Descend two four zero zero feet* (Снижайтесь 2400 футов). В данном сообщении сходство в произношении (омофония) цифры 2 (two) и предлога «to» (до) привело к тому, что пилот понял слова диспетчера как указание снизиться до 400 футов, вместо того, чтобы занять эшелон 2400 футов. В результате, самолет врезался в возвышенность.

б) Пилот: *We are at take-off* (Мы на взлете). В данном случае диспетчер УВД понял сообщение пилота в том смысле, что самолет стоит в ожидании разрешения на взлет, в то время как в действительности он уже начал разбег по ВПП и в условиях плохой видимости из-за тумана столкнулся с другим воздушным судном.

В заключение хотелось бы отметить, что краткость, четкость и точность передаваемого сообщения являются залогом успешного процесса радиобмена. Соблюдение вышеупомянутых правил позволит эффективно использовать радиокommunikацию в целях корректного обеспечения связи служб гражданской авиации.

### Литература

Авиационный английский: радиобмен «воздух – земля»: учебник / С.В.Лысенко, В.В.Плотников; Московский авиационный ин-т (гос. технический ун-т); Ин-т иностранных языков. М.: Цифровичок, 2009. 84 с.

Акимова О.В. Термин как единица терминологического поля и профессионального дискурса в разнотипных языках (На материале

терминологии макрополя «Радиообмен гражданской авиации» в русском и английском языках): дис. ... канд. филол. наук. Казань: Казанский гос. пед. ун-т, 2004. 254 с.

Арутюнова Н.Д. Введение // Арутюнова Н.Д. Логический анализ языка. Ментальные действия. М.: Наука, 1993. 383 с.

Щетинина Н.А. Радиообмен гражданской авиации как профессиональный язык: векторы исследования // Иностранные языки: лингвистические и методические аспекты: межвуз. сб. науч.тр. Вып. 12. Тверь: Тверск. гос. ун-т, 2011. С. 119–124.

[http://www.icao.int/publications/documents/9902\\_ru.pdf](http://www.icao.int/publications/documents/9902_ru.pdf)

Taylor J., Zeter J. Command and Control. «Express Publishing», 2011.

### References

*Aviatsionnyi angliiskii: radioobmen «vozdukh – zemlya»: uchebnik.* Lysenko S.V., Plotnikov V.V.; Moskovskii aviatsionnyi in-t (gos. Tekhnicheskii un-t); In-t inostrannykhazykov. Moskva: Tsifrovichok, 2009. 84 p. (In Russ.).

Akimova O.V. «Termin kak edinitza terminologicheskogo polya i professional'nogo diskursa v raznostrukturykh yazykakh» (Na materiale terminologii makropolya «Padioobmen grazhdanskoi aviatsii» v russkom i angliiskom yazykakh): dis. kand. filol. nauk: Kazan': Kazanskii gos. ped. un-t, 2004. 254 p. (In Russ.).

Arutyunova, N.D. *Vvedenie. Logicheskii analiz yazyka. Mental'nye deistviya.* M.: Nauka, 1993. 383 p. (In Russ.).

Shchetinina N.A. Radioobmen grazhdanskoi aviatsii kak professional'nyi yazyk: vektory issledovaniya. *Inostrannye yazyki: lingvosticheskie i metodicheskie aspekty: Mezhvuzovskii sbornik nauchnykh trudov. Vypusk 12.* Tver': Tversk. gos. un-t, 2011, pp. 119–124.

[http://www.icao.int/publications/documents/9902\\_ru.pdf](http://www.icao.int/publications/documents/9902_ru.pdf)

Taylor J., Zeter J. Command and Control. «Express Publishing», 2011.

**Marina V. Laskova, Ella G. Kulikova, Amina A. Kalmykova** (Southern Federal University, Rostov-on-Don, Russian Federation)

### Text interpretation problem in aviation radio communication

The article is devoted to the peculiarities and specific features of the text interpretation in aviation radio communication. The main typical mistakes that occur during the transmission of radio messages as well as the basic rules that pilots and air controllers of all countries follow are considered here. Along with the presented difficulties of the radio communication process there is an analysis of wrong radio messages interpretation causing air crashes.

**Key words:** *radio communication, aviation discourse, interpretation, radio traffic communication.*

**Marina V. Laskova** – Professor, Ph. D, Head of Translation, Interpreting and IT in Linguistics Department, Southern Federal University.

**Ella G. Kulikova** – Ph.D., Professor, Head of the Russian Language and Speech Culture Rostov State University of Economics.

**Amina A. Kalmykova** – The student of Philology, Journalism and cross-cultural communication, Southern Federal University.