

Содержание

Введение	4
Требования ИКАО к владению английским языком	6
Условия успешности коммуникации: типы компетенций	7
Квалификационный тест на определение уровня языковой компетентности	9
Уровни владения авиационным английским как языком профессиональной коммуникации	12
Основные нормативные документы	25
Цель реализации программы подготовки и переподготовки по авиационному английскому	27
Задачи программы подготовки и переподготовки по авиационному английскому	28
Задачи обучения, решаемые на практических занятиях	29
Развитие навыков адекватного устного общения и особенности обучения аудированию	32
Plain English: рекомендованная литература	34
Aviation English: рекомендованная литература	39
Квалификационные требования к преподавателю авиационного английского	43
Заключение	47
Литература	49
Приложение 1. Предметно-тематические области авиационного английского как подъязыка профессионального общения	54
Приложение 2. Грамматические конструкции авиационного английского	62
Приложение 3. Коммуникативные функции и речевые акты	64
Приложение 4. Содержание разделов и тем «Общий и авиационный английский»	68
Приложение 5. Примерный план дисциплины «Общий и авиационный английский»	76

Посвящается
всем слушателям программы
«Иностранный язык в сфере профессиональной коммуникации»,
которых мы учили авиационному английскому (2017-2020)

Введение

Глобализация в экономической, политической и социальной сферах привела к определённой стандартизации языкового общения, а именно к мировому двуязычию, складывающемуся из отношений родного (национального и / или общенационального) языка и английского языка.

Глобализация также связана с проблемой выбора естественного «глобального» языка (a global language), который позволил бы снять какие-либо барьеры, возникшие и / или возникающие в ходе межкультурной двуязычной коммуникации. Д. Кристал [Crystal 2003] считает, что «глобальный» язык обеспечит взаимопонимание и международное сотрудничество в ситуации мультилингвизма (multilingualism), когда в идеале люди будут, по меньшей мере, билингвами, т.е. владеть родным языком и «глобальным» языком.

В настоящий момент в сфере профессиональной коммуникации статус «глобального» языка как *lingua franca* международного общения имеет английский язык.

Согласно квалификационной шкале, разработанной Международной организацией гражданской авиации («International Civil Aviation Organization», далее – ИКАО), выделяются шесть уровней владения английским языком как языком профессиональной коммуникации. Данная организация представила свои «Рекомендации по программам обучения авиационному английскому языку» [Doc Cir 323 AN/185 2010; Circular 323 AN/185 2009] и базовые квалификационные требования к преподаванию английского языка как иностранного языка, используемого в специальных целях. Фактически английский как профессиональный подязык речи пилотов реализуется на основании модели литературного разговорного английского языка, которая, однако, ограничивается тематически и лексико-грамматически.

Основным аспектом обучения авиационному английскому является практика применения речевых формул в конкретной речевой ситуации общения («пилот – пилот», «пилот – диспетчер» и т.д.). Этот вид работы касается применения активной лексики и направлен на развитие автоматизма речевой реакции пилота в ответ на восприятие на слух текстов, вы-

сказываний или отдельных лексических единиц (как общего, так и узко-профессионального содержания), а также адекватное восприятие звучащей речи и автоматизацию выбора коммуникативных стратегий в разных коммуникативных режимах.

Поэтому в курсе обучения следует учитывать различные культурно-коммуникативные факторы, способные повлиять на безопасность полёта и понимать недостаточный характер требований к способности пилота понимать и взаимодействовать на английском языке на общие, и конкретные связанные с работой (авиационные) темы. Пилоту необходимо уверенно справляться с коммуникацией в условиях ситуационных усложнений и нештатных ситуаций и эффективно решать коммуникативные задачи, возникающие в ходе радиообмена, свободно пользоваться стандартной фразеологией ИКАО наряду с использованием литературного разговорного английского языка требуемого уровня сложности и тематической полноты.

В настоящем издании рассматриваются требования ИКАО к владению английским языком как языком профессиональной коммуникации и к квалификационному тесту на определение уровня языковой компетентности, а также квалификационные требования к преподавателю авиационного английского. Приводится список основных нормативных документов, которые необходимо учитывать при разработке учебного курса по авиационному английскому. Представлены основные цели реализации и задачи программы подготовки и переподготовки лётного персонала по авиационному английскому. Авторы обсуждают условия успешности коммуникации и подробно рассматривают литературу по обучению английскому языку (так называемому «plain English») и авиационному английскому как языку для специальных целей.

Приложения содержат информацию о предметно-тематических областях, грамматических конструкциях, коммуникативных функциях и речевых актов авиационного английского. Вниманию преподавателей предлагается примерный план дисциплины «Общий и авиационный английский», ориентированный на учебник «Aviation English for ICAO Compliance» [Emery, Roberts 2000].

Авторы

Все замечания и предложения, касающиеся настоящего издания «Авиационный английский: особенности реализации языковой программы подготовки пилотов», просьба сообщить по почте: arakin2grammar@mail.ru и emmmaslennikova@gmail.com.

Требования ИКАО к владению английским языком

Международная организация гражданской авиации («International Civil Aviation Organization») опубликовала на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках специальные «Рекомендации по программам обучения авиационному английскому языку» [Doc Cir 323 AN/185 2010; Cir 323 AN/185 2009], где обсуждаются особенности коммуникативного подхода к обучению лётного состава и диспетчеров авиационному английскому, содержание учебно-тематического плана, использование технических средств и т.д.

Данная организация также представила «Руководство по внедрению требований ИКАО к владению языком» [Doc 9835 AN/453 2010; Manual... 2004].

Согласно квалификационной шкале ИКАО выделяются шесть уровней владения английским языком как языком профессиональной коммуникации.

Кандидат, желающий получить работу в авиационной сфере, в обязательном порядке должен владеть английским языком минимум на четвёртом уровне (ICAO-4), имеющем название «operational level» («рабочий уровень»). Данный уровень владения английским языком предполагает умение свободно общаться не только на профессиональные темы в процессе выполнения служебных обязанностей, но и на общие темы, в той или иной степени связанные с работой.

Четвёртый «рабочий» уровень включает владение так называемым «общим» или разговорным английским языком (plain English) и авиационным английским языком. Квалификационному тестированию также подлежит фразеология радиообмена на английском языке.

В части II добавления к документу ИКАО 9835-AN/453 «Положение по внедрению требований ИКАО к владению языком» приведён подробный перечень тем и вопросов (см. Приложение 1 «Основные предметно-тематические области авиационного английского как подязыка профессионального общения»). События, связанные со штатными и нештатными ситуациями, возникающими в процессе управления воздушным движением, делятся на три группы:

- события и предметно-тематические области, которые связаны или могут быть связаны с работой аэродромного диспетчерского пункта;
- события и предметно-тематические области, связанные с управлением полётами на маршруте;
- прочие предметно-тематические области.

Кандидат должен уметь обсудить как проблемы, связанные с поведением пассажиров, так и проблемы, связанные с планом полёта, начиная от

задержки вылета и изменений в плане полёта до неисправности компьютера и решения потенциально возможных административных проблем. Отсутствие необходимого словарного запаса компенсируется синонимическими преобразованиями (типа *despite* ‘несмотря на, вопреки’ и *in spite of* ‘несмотря на, вопреки’), перефразированием конструкций с заданными опорами.

Знание английского языка пилотами самолётов и вертолётчиков, диспетчерами воздушного движения и операторами авиационных станций регулярно проверяется: не реже одного раза в три года переаттестацию проходят те, кто имеет уровень 4 (ICAO–4), а те, кто прошёл сертификацию на «продвинутый» уровень 5 (ICAO–5), обязаны проходить аттестацию не реже одного раза в шесть лет.

Согласно требованиям Международной организации гражданской авиации для членов лётных экипажей необходимы умения решать лингвистические проблемы при усложнении или непредвидимом изменении событий, имеющих место в процессе штатной (или внештатной) рабочей ситуации или выполнения текущей задачи связи. Диалогическое взаимодействие «пилот ↔ диспетчер» происходит в режиме постоянной коммуникативной готовности и включает в себя не только умение ориентироваться относительно стандартных базовых сценариев обмена сообщениями, но и выстраивать сложные диалогические единства, что может потребоваться в случае возникновения нестандартной ситуации.

Условия успешности коммуникации: типы компетенций

Успешность коммуникации обеспечивают [Беллерт 1978; Масленникова 2000; Gamble, Gamble 1991; Löffler 1994; Maas, Wunderlich 1972; Sasaki 1996; Searle 1997 и др.]:

- языковая (грамматическая) компетенция как знание словаря и грамматики (для правильности построения текста/высказывания), знания о виде и структуре текста/высказывания, включающая совпадение языкового и ситуационного контекстов и каналов связи, пред-информации, языкового кода;
- прагматическая компетенция как база знаний об устройстве реального мира связана с функциональными аспектами языка: способностью к пониманию, иллокутивной компетенцией (правильное использование иллокутивных средств языка), социолингвистической компетенцией (использование языковых средств в данном контексте);
- коммуникативная компетенция как представление об адресате и его системе знаний включает знание ситуации, включающее знания коммуникантов друг о друге и общие навыки в общении; знания о средствах коммуникации и условиях, определяющих организацию

ситуативного поведения; знание предшествующего контекста у получателя (читающего, слушающего) сообщения / текста;

- общность темы, интересов, целей и мотивов как совпадение социо-прагматических ценностей; наличие у коммуникантов информационной потребности как субъективно-прагматический компонент коммуникации;
- культурная компетенция как знание о системе и аспектах культуры (здесь ситуативная обусловленность выступает как реализация социально-культурного контекста).

Кроме знания системы языка и правил его функционирования, успешность коммуникации также определяется другими факторами, к числу которых относятся: знание коммуникантами текущей ситуации и предшествующего ей контекста [Беллерт 1978], совпадение языкового и ситуационного контекстов, наличие у них пред-информации, знание используемого языкового кода [Вайнрих 1978].

Общая коммуникативная языковая способность [Масленникова 2014] объединяет (а) языковую компетенцию, образованную организационной, опирающейся на формальные аспекты языка (грамматическую и текстовую компетенцию, связность и риторическую организацию), и прагматической компетенцией; (б) стратегическую компетенцию как ментальную способность использовать компоненты языковой компетенции в данном контексте.

Основополагающим становится использование коммуникативного подхода в преподавании авиационного английского как языка для специальных целей. Коммуникативно-динамический подход к обучению иностранному языку, учитывающий межкультурную направленность и специфику, в рамках которого соприкасаются и взаимодействуют системы двух языков, позволяет рассматривать данный процесс во всех коммуникативных, прагматических и собственно языковых аспектах [Масленникова 2019a].

Коммуникативный подход к обучению иностранному языку представлен следующими формами и методическими приёмами:

- интерактивными упражнениями на понимание устной речи, побуждающими слушателей к устным ответам;
- подготовленной диалогической речью;
- парными ролевыми аудиторными играми в спонтанной речевой ситуации;
- устными речевыми упражнениями, нацеленными на развитие и закрепление словарного запаса, и владение грамматическими конструкциями;
- групповыми занятиями по решению задач, развивающих цепную логику беседы как один из навыков общения.

Возрастает важность развития и проверки языковой компетенции на занятиях, так как требуется не только проводить анализ языковых функций в авиации, но и формулировать и решать языковые задачи с учётом возникновения стандартных и нестандартных ситуаций.

В основе формирования умения не только различать, но и применять речевые структуры лежит формирование представления о неоднородности профессиональной речи. Проблема, как представляется авторам настоящего обзора, во-первых, связана с проблемой восприятия многообразия речевых структур, способных передать один и тот же смысл в ходе профессионального общения, а, во-вторых, с существованием нюансов смыслопередачи, что в целом составляет решение проблем безопасности авиаперевозок.

Квалификационный тест на определение уровня языковой компетентности

Квалификационный тест на определения уровня языковой компетентности разрабатываются согласно принятой шкале оценки языковых знаний, представленной и описанной в следующих документах ИКАО:

- документ ИКАО 9835-AN/453 «Руководство по внедрению требований ИКАО к владению языком» [Doc Cir 9835 AN/453: 2010];
- циркуляр ИКАО 318-AN/180 «Критерии языкового тестирования для глобального согласования» [Doc Cir 318 AN/180 2010];
- документ ИКАО 323 AN/185 «Рекомендации по программам обучения авиационному английскому языку» [Doc Cir 323 AN/185 2010].

Итоговая оценка соответствует наиболее низкой оценке из всех оценок, выставленных за каждый из шести проверяемых навыков: 1) произношение; 2) грамматические конструкции и их соответствие конкретной задаче; 3) словарный запас; 4) беглость речи; 5) понимание; 6) общение. Таким образом, получение оценки «4» только за какой-либо один из указанных навыков даёт кандидату подтверждение соответствия сертификационным требованиям «рабочего» уровня 4 по шкале ИКАО, при этом остальные оценки могут быть выше.

Необходимыми для ведения международной радиотелефонной связи лексическими умениями (см. подробнее о классификации лексических умений в [Гурвич, Кудряшов 1991]) будут: умение употреблять лексические единицы во всех свойственных им формах и функциях, умение лексического перифраза и умение оперативного припоминания слов.

Особенностью разработанных для прохождения экзамена на 4 уровень тестов является то, что подготовка к нему не предусматривает простое за-

учивание готовых речевых формул и клише.

Во время экзамена, который проходит в виде прямого и полупрямого тестирования, требуется не только продемонстрировать владение языком в штатной и / или нестандартной ситуации (взлёт, отказ в двигателе, пожар на борту, трещина в иллюминаторе и т.д.) в разговорном интервью с собеседником, но также принять участие в спонтанной ролевой игре по предложенной ситуации. При этом требуется использовать как стандартную фразеологию ИКАО (standard phraseology), имеющую точное и однозначное толкование в конкретном авиационном эксплуатационном контексте, так и «разговорный» язык (plain English). Особое внимание уделяется сформированности социолингвистической компетенции, что предусматривает: умение ориентироваться и самоопределяться относительно ситуационного контекста, а также идентифицировать коммуникативные нормы, существующие в «чужой» культуре; знание правил межъязыковой эквивалентности; упорядочивать, извлекать следствия, строить умозаключения; планировать и устанавливать цели дальнейшей деятельности. Авиационный английский как профессиональный подязык делового общения имеет отличительные особенности, связанные, например, с использованием определённых грамматических конструкций (см. Приложение 2 «Грамматические конструкции авиационного английского»), выделенные в части IV к «Руководству по внедрению требований ИКАО к владению языком» [Doc 9835 AN/453]).

В целом, можно выделить следующие показатели оценки тестируемых компетенций:

Знать	• основную иноязычную терминологию специальности; • лексические единицы общего и терминологического характера в объёме, позволяющем решать профессиональные задачи; • фразеологию радиообмена на английском языке; • грамматический минимум, включающий в себя грамматические структуры, необходимые для реализации общения в профессиональной сфере;
Уметь	• использовать авиационный английский язык на рабочем уровне в расширенном речевом контексте; • использовать лексические единицы общего и терминологического характера в объёме, позволяющем решать профессиональные задачи; • отдавать приказания, высказывать запросы и предлагать действия; давать советы, запрашивать разрешение, брать на себя обязательства; информировать о прошлом, настоящем и будущем; описывать намерения; обсуждать необходимость, возможность, осуществимость и вероятность; • общаться на бытовые, конкретные и связанные с работой профессиональные (авиационные) темы; • успешно взаимодействовать как в условиях визуального контакта, так и без него;

<i>Уметь</i>	• правильно квалифицировать характер и природу затруднений в понимании и справляться с лингвистическими затруднениями и неожиданными поворотами событий; • лингвистически справляться с ситуацией недопонимания и использовать специальные стратегии для уточнения информации; • понимать произносительные и лексические особенности профессиональных жаргонизмов, принятых в авиационном сообществе; • использовать и понимать акценты, понятные авиационному сообществу; • поддерживать диалог «пилот – диспетчер»;
<i>владеть</i>	• общим языком (plain English) при общении на темы, связанные с авиационной и / или деятельностью, а также с ведением радиотелефонной связи; • стандартной фразеологией радиообмена наряду с литературным разговорным английским языком требуемого уровня сложности и тематической полноты; • профессиональной терминологией, содержащейся в нормативных документах (типа Doc 4444 «Организация воздушного движения» [Doc 4444 2016]) и инструкциях.

Кроме этого, качественное изменение профессиональных компетенций достигается следующими уровнями обученности, когда слушатель программы получает и имеет представление:

- об общем языке (plain English), используемом при общении на темы, связанные с радиотелефонной связью или авиационной деятельностью;
- об основной англоязычной терминологии специальности в объёме, позволяющем решать профессиональные задачи;
- о стандартной фразеологии радиообмена на английском языке;
- об основных предметно-тематических областях авиационного английского как подязыка профессионального общения, связанных со штатными и нештатными ситуациями, возникающими в процессе управления воздушным движением.

Основополагающими становятся:

- понимание и взаимодействие на английском языке на общие, конкретные и связанные с работой (авиационные) темы;
- владение лексическим объёмом, характерным для устной и письменной речевой коммуникации на английском языке;
- способность использовать общий язык при общении на различные темы, связанные с радиотелефонной связью или авиационной деятельностью;
- владение навыками общения в условиях заданного профессионального контекста в коммуникативной ситуации;
- реализация практических задач профессиональной коммуникации в различных режимах устно-речевого общения;

- способность справляться с ситуационными усложнениями или неожиданным поворотом событий и решать задачи, которые могут возникнуть в процессе радиообмена, когда невозможно воспользоваться стандартной фразеологией ИКАО;

Таким образом, владение английским языком на «рабочем» уровне 4 позволяет применять полученные знания для решения практических задач в профессиональной сфере, а также принимать управленческие решения в различных условиях обстановки, в штатных и внештатных ситуациях.

Уровни владения авиационным английским как языком профессиональной коммуникации

В ходе тестирования проверяются способности кандидата по следующим параметрам шкалы оценки языковых знаний ИКАО (см. подробнее [Doc 9835 AN/453 и др.]):

- 1) произношение;
- 2) словарный запас;
- 3) грамматические структуры;
- 4) беглость речи;
- 5) понимание;
- 6) диалогичное общение (например, в требуемом режиме типа «диспетчер – пилот», «пилот – врач», «пилот – инструктор»).

Разговорный английский язык используется в радиотелефонной связи, которая основана на стандартной фразеологии в виде устойчивого набора фраз и слов, которые в авиационном контексте выступают как однозначные эквиваленты и / или имеют варианты соответствия с равноправной вариативностью, в силу чего всегда толкуются однозначно.

Именно уровень 4 по шкале ИКАО признаётся тем минимальным уровнем владения авиационным английским языком, который призван обеспечить требуемый уровень безопасности полётов.

Основной целью тестирования на «рабочий» уровень 4 по шкале ИКАО является не только проверка владения грамматикой, но и проверка разговорных навыков и объёма словарного запаса. Например, как показал анализ учебников и учебных пособий, а также различных тематических форумов (например, <https://aviationdreamer.com/aviation-interview-question-list-fresher/>, <https://www.job-interview-site.com/airline-pilot-job-interview-questions-and-answers.html>, <https://www.pprune.org/interviews-jobs-sponsorship/418401-pilot-interview-questions.html>, <https://pilotjobcentral.com/pilot-job-guide/44-non-technical-pilot-interview-questions-to-practice/>, <https://content.wisestep.com/common-pilot-interview-questions-answers/>), где пилоты обмениваются личным опытом прохождения теста на владение «рабочим» 4 уровнем английского языка и опытом

прохождения интервью с потенциальным работодателем, в качестве «разминки» обычно задают следующие вопросы:

Представление	Tell me about yourself. What is your name? What's your name and date of birth? Could you introduce yourself? Could you spell your surname, please?
Родной город	Where do you come from? Could you tell a bit about your native city? Where is it located? What is it famous for?
Местожительство	Do you live far from the airport? How long does it take you to get to it? Do you live in a house or a flat? Describe it.
Возможный переезд	What was the reason of moving to Moscow, etc.? Are you willing to relocate? Do you have a geographical preference? Why?
Семья	Could you tell us something about your family? How do your family feel about your job?
Личная информация	What is your daily routine? Do you like eating out? Do you have a hobby? So, could you tell a few words about your spare time? Do you think you have enough free time? Is there anything you would like to do if you had enough free time?

Далее следуют вопросы, демонстрирующие не просто навыки говорения с использованием самых простых конструкций, часто заученных ещё со школы (*My name is I am I live in I like*). Кандидат должен уметь рассуждать на предложенные темы, связанные с задаваемыми вопросами (типа *What is your greatest weakness? – В чём Ваша самая большая слабость?*).

Личные качества	What are your greatest strengths? What is your greatest weakness? Point out your biggest weakness. Say something about your achievements? How do you think other people describe you? How would others describe you"? What do you really want to do in life? What qualities should a successful manager possess?
Здоровье	Do you go in for sports? What do you do to maintain your health? What do you do to keep healthy? What things can damage your health?

Вопросы, касающиеся тем «Образование», «Выбор профессии»,

«Опыт», «Отношение к работе», позволяют составить психологический портрет кандидата.

Образование	Where were you educated to be a pilot / navigator? Where were you educated as a pilot / navigator? Do you think you are an experienced pilot / navigator? What were your actions to improve your pilot knowledge in the previous years?
Выбор профессии	What do you like about your job? Why did you choose it? Why did you become a pilot? How did you become interested in aviation? What was your motto behind becoming a pilot? Where would you be working now if you were not a pilot?
Опыт	What is your current position? What are your working responsibilities and duties?
Лётный опыт	What flying experience do you have? Tell a few words more about your flight experience. Could you compare two types of aircraft you are familiar with? What aircraft would you most like to fly? Did you ever have to modify the flight course? Have you ever experienced flowing an aircraft with mechanical problems, how did you deal with it? Did you ever break an SOP, if yes then WHY and WHEN?
Отношение к работе	Did you ever have any doubts about becoming a pilot? What is the most difficult part of your job? What is the best thing about being a pilot? How would you assess your success in this job? What two or three things are most important to you in your job?
Особенности работы пилота	What are advantages and disadvantages of pilot's job? What are advantages and disadvantages of being a pilot? According to you what defines a professional pilot?
Качества пилота	What qualities are related to your profession? What personality is a civil pilot supposed to be? Are there any ways for pilots to improve their professional skills? In your opinion what qualities make a good pilot?
Стрессоустойчивость	What makes you happy / unhappy / tired, etc.? What do you rate yourself in handling situations at stress and work pressure? How do you work under pressure? Would you not mind flying fatigue? What are the countermeasures to avoid in-flight fatigue? How do you handle stress / criticism / praise?

Тема «Планы на будущее» позволяет проверить не только её лексическую наполняемость, но и грамматические средства выражения будущности в английском языке (the Future Simple – неопределённое будущее; The Present Continuous – планы и намерения и т.д.).

Планы на будущее	What are your future plans? What are your plans for the nearest future? What are your lifetime goals? Where do you see yourself in 5 years? In 10 years? Where do you hope to be in five years? What are your short-term goals? What are your long -term goals? What are your long-range career objectives? How do you plan to achieve your career goals?
------------------	---

Особую группу образуют вопросы, связанные с решением профессиональных задач, поведением в штатных и внештатных ситуациях.

Обсуждение рабочих моментов	Pilots are required to take many simultaneous responsibilities during flight. Say something about this? What have pilots to do on different flight phases? Can you give examples of difficult airports for landing and takeoff? What steps would you take if lost engine during take-off? Let's take for example a problem with a passenger. Can you describe simple medical problems that could occur on board the aircraft? What would be a pilot's role during an emergency? What would be your response when there is an emergency on a flight? What is the process of modifying a flight path? What are the 3 most vital things you must report before entering into a hold? What are the most frequent factors for aviation accidents? What can bird strikes / lightning strikes / thunderstorms, etc. lead to? What types of cargo are supposed to be dangerous? What difficulties can you experience in poor / adverse weather conditions? What do you mean by V1? What do you mean by V2? What do you mean by LDA? Explain the procedure of take-off? Explain the procedure for landing? Define SOPs. When do you need to increase the final reserve fuel to 45 minutes? What is meant by a balanced field length? Where can you look up the abbreviation you don't know?
Лётный инцидент	Have you ever had any abnormal situations? What happened during your first solo? What is the ideal weather for you?

В отдельную группу выносятся вопросы, касающиеся важности изучения английского языка как языка профессиональной коммуникации.

Английский язык в карьере	What can you tell about your level of English at the moment? What do you do to keep your English? Why do people learn languages? English is becoming more and more essential in pilots job, isn't it? So, why English? Is English essential in the pilot's job? State the importance of proficiency in a number of languages for a pilot?
------------------------------	--

Как любой язык делового общения, авиационный английский строится на основании литературной нормы, на что особое внимание обращено в учебниках английского языка, созданных для пилотов гражданской авиации. Значительная часть учебной работы состоит в научении их различать как стандартную фразеологию радиообмена и литературную норму английского языка в составе грамматических структур, так и лексику (узко)профессионального и общелитературного значения.

Профессиональный подъязык речи пилотов является гетерогенным, т.е. характеризуется отсутствием однородности. Это объясняется тем, что этот профессиональный подъязык использует сразу несколько взаимопроникающих речевых моделей: модель литературно-разговорного английского языка, модель собственно профессиональной речи и множество вариаций индивидуальных высказываний пилотов в профессиональной среде.

Коммуникативный подход к обучению авиационному английскому языку предполагает выполнение упражнений на понимание устной речи, когда обучающиеся дают спонтанные и неподготовленные ответы, постоянно обмениваются друг с другом информацией и активно участвуют в парных ролевых играх в классе. Поэтому особое внимание уделяется работе над фразовыми глаголами, устойчивыми словосочетаниями, идиоматическими выражениями радиотелефонии, стилистически окрашенной лексикой. В авиационном английском фразовый глагол *go ahead* не меняет своего значения 'продолжать', но используется только в отношении воздушного судна, находящегося в воздухе, когда имеется в виду команда «Продолжайте передавать ваше сообщение, на приёме». Выражение *How do you read?* 'Как слышите?' используется, чтобы уточнить качество передачи. Команда *check* 'проверьте' о проверке системы и процедуры обычно не требует ответа.

Требуется обращать внимание на ошибки, связанные со смешением языков по причине вынужденного билингвизма (типа *это написано в мануале 4444*).

Отличительной особенностью уровня 4 является то, что на произношение, равно как на ритм и интонация, влияние оказывает родной язык, что, однако, практически не препятствует пониманию (за исключением отдельных случаев). Поскольку деловая речь пилота представлена в основном устной формой, то особый акцент делается на

аудирование, различение произносительных вариантов и устранение неточностей как в структуре общения, так и в его содержании. Кроме этого, не стоит забывать о различиях в произносительных нормах между словами в британском английском и американском английском, когда в зависимости от британского варианта английского языка или американского варианта английского языка некоторые слова могут произноситься по-разному (к таким частотным словам в авиационном английском словам относятся *schedule, via, issue, aquaplane, cumulonimbus*). Другая проблема связана с произношением интернационализмов заимствований (типа *aerosol, altimeter, maximum, radar, radio, radius, rotation* и т.д.).

Для проверки произношения рекомендуется работать с онлайн-словарями, например, от издательства «Macmillan Publishers Ltd» (<https://www.macmillandictionary.com>).

www.macmillandictionary.com/dictionary/british/airplane *поисковая строка*

airplane Search **MACMILLAN
DICTIONARY**

airplane

airplane - definition and synonyms *произношение*

определение *транскрипция*

NOUN [COUNTABLE] AMERICAN  Pronunciation /'eə(r),pleɪn/ Word Forms

a plane *вариант английского языка*

Словарь современного английского языка «Longman Dictionary of Contemporary English» от издательства «Pearson Education» имеет бесплатную онлайн-версию «Longman Dictionary of Contemporary English Online» (<https://www.ldoceonline.com>).

airplane *слово*

From Longman Dictionary of Contemporary English

air·plane /'eəpleɪn \$ 'er-/ **noun** [countable] American English   *произношение*

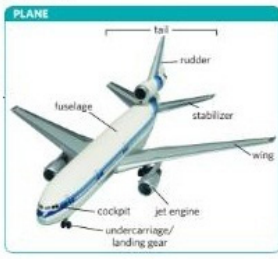
a vehicle that flies through the air and has one or more engines

SYN **aeroplane** *British English, plane* *синонимы*

GRAMMAR: Patterns with airplane

- You usually say **get on an airplane**:
As soon as he heard the news he got on an airplane.
- You can also say **get in an airplane**.
- You say **get off an aeroplane**:
We got off the airplane in Mexico City.
- You usually say that someone is **on an airplane**:
You can't smoke on an airplane. *слово в контексте*
- You can also say that someone is **in an airplane**.
- You go somewhere **by airplane**:
We usually go by airplane when we visit them.

PLANE



Стилистически нейтральная литературная норма обогащается профессионализмами определённой терминосферы, лексически и грамматически оформляющими конкретную профессиональную деятельность, что выражается в каталогизации форм и значений лексико-грамматических структур, а также становится основанием для их включения в соответствующий учебный курс.

Уровень 4 предусматривает хорошее владение базовыми грамматическими конструкциями английского языка, а возможные возникающие ошибки не снижают эффективность текущей коммуникации. В этом отношении нормативные документы и циркуляры ИКАО, касающиеся владения языком [Doc Cir 9835 AN/453 2010; Doc Cir 323 AN/185 2010 и др.] регламентирует список грамматических конструкций, которыми должны владеть пилоты и диспетчеры. Тем не менее, авиационный английский как профессиональный подъязык делового общения имеет отличительные особенности, связанные, например, с использованием определённых грамматических конструкций. Так, в авиационном английском подъязыке *due to* сокращается до *due*: STAND BY DUE TRAFFIC TAXIING BEHIND 'Ждать, сзади рулит борт'.

Требуемые грамматические формы и конструкции делятся на базовые и сложные. К базовым грамматическим временам относятся: Present Simple, Present Continuous, Past Simple, Past Continuous, Present Perfect Simple, Present Perfect Continuous, Simple Future и конструкция *going to* для выражения будущего действия. К сложным грамматическим временам относятся: Past Perfect, Past Perfect Continuous, Present Continuous, Future Continuous, Future Perfect, The Future in the Past и т.д. Кроме этого, «продвинутый» уровень владения английским языком предусматривает использование разных типов придаточных предложений, деепричастных оборотов, условных придаточных предложений, косвенных вопросов, инфинитива и герундия, фразовых глаголов, квантификаторов и т.д. Необходимо изначально стремиться избегать интерференции поверхностных структур русского языка и английского языка.

Анализ проблемы определения объёма лексикона билингва, проведённый в [Залевская, Медведева 2002; Медведева 2002 и др.], позволяет определить лексическую компетенцию как знание 5000-6000 слов, отражающих распределение слов английского языка по частотности.

Включённый в издание «Радиотелефонный обмен по-английски на всех этапах полёта: Справочник по применению радиотелефонной фразеологии на английском языке при ведении радиообмена "Земля-воздух"» [Саватеева 2005] словарь активной лексики насчитывает около 2000 слов и словосочетаний, начиная от неопределённого артикля *a(n)* до *zulu* 'обозначение времени по Гринвичу'. Учебник авиационного английского «English for Aviation for Pilots and Air Traffic Controllers» [Ellis, Gerighty 2008] опирается на вокабуляр, состоящий из 3000 единиц, включающих так называ-

емый «plain English» (английский язык повседневного общения), профессиональную терминологию и терминологию радиообмена.

Тематический состав курса авиационного английского предусматривает наибольшее количество стандартных социально-профессиональных ситуаций-контекстов: основы радиокоммуникации, нестандартные ситуации, связанные с собственно коммуникацией, летательными аппаратами и состоянием людей, проблемы объективного характера, такие как погода, местные условия взлёта и посадки, взаимодействия внутри воздушного и наземного движения самолёта проблемы взлёта, посадки, человеческий фактор в полете, разного рода инциденты в воздухе и на земле. В подобных контекстах создаются речевые произведения, представляющие собой высказывания разного объёма, зачастую обладающих, кроме нормативной окраски, также и индивидуальной окраской.

Большинство из них оформлены в виде подязыка ИКАО, который, в свою очередь, сформирован в результате анализа множества речевых произведений по основанию их целесообразности, непротиворечивости, однозначности с точки зрения значения и звучания и максимальной предсказуемости замысла продуцента высказывания.

Следует помнить о том, что некоторые термины радиотелефонии различаются в зависимости от британского варианта английского языка и американского варианта английского языка (например, британском термину *aerial* ‘антенна’, *airbridge* ‘крытый переход из аэровокзала к самолёту’, *apron* ‘бетонированная площадка перед ангаром’, *disembark* ‘высаживать(ся), выгружаться (из) самолёта’, *fin* ‘вертикальный стабилизатор, киль’, *tailplane* ‘хвостовой стабилизатор’, *windscreen* ‘лобовое стекло’ будут соответствовать *antenna*, *jetway*, *ramp*, *displane*, *vertical stabilizer*, *horizontal stabilizer*, *windshield*). Особую сложность представляют так называемые «ложные друзья переводчика»: *provision* – это не только ‘снабжение, обеспечение’ (ср. в русском языке *провизия*), но и ‘мера предосторожности’, а также ‘положение, условие’. Внимание следует обращать на свободные и несвободные словосочетания, например, для существительного *accident* такими словосочетаниями будут *aviation accident* ‘авиационное происшествие’, *domestic accident* ‘происшествие на территории государства регистрации воздушного судна’, *flight accident* ‘авиационное происшествие’, *international accident* ‘происшествие на территории другого государства’, *landing accident* ‘происшествие при посадке’, *operational accident* ‘происшествие вследствие нарушения норм эксплуатации’, *takeoff accident* ‘происшествие при взлёте’:

Перечень лексических тем, затрагивающих разные области авиационного английского языка, определяет приложение «Б» из части II к «Руководству по внедрению требований ИКАО к владению языком» [Doc Cir 9835 AN/453 2010].

Кандидат должен обладать словарным запасом по следующим основ-

ным темам: угрозы столкновения в воздухе; авиашоу; задержка посадки; посадка с убранными шасси; проблемы с грузами; пожар на борту судна; наземные авиационные инциденты, инциденты при взлёте и инциденты при посадке; проблемы со здоровьем; метеоусловия и т.д.

Требования к лексической компетенции касаются следующих основных тем и связанных с ними ситуаций, ситуаций в определённых предметно-тематических областях, наиболее часто встречающихся в переговорах между пилотами и диспетчерами (приведены ниже в алфавитном порядке):

- аббревиатуры, акронимы;
- авиационная техника и авиационная технология;
- авиация, полёты;
- восприятие, органы чувств;
- время, продолжительность;
- габаритные размеры объекта;
- география, топографические черты местности;
- график / расписание, планы;
- животные, птицы;
- здоровье и медицина (диагностика, симптомы, помощь и т.д.);
- координаты, расстояние;
- модальность (обязанность, вероятность, возможность, необходимость, долженствование);
- национальная принадлежность;
- поведение, деятельность;
- погода, климат, стихийные бедствия;
- правила, регламент;
- правоприменительная практика и нарушение (прав, законов);
- причины, условия;
- проблемы, ошибки, происшествия, отказы техники;
- пространство, движение, положение;
- транспорт, путешествие, транспортные средства;
- числа;
- язык, речевая коммуникация и т.п.

Углублённое чтение и работа над лексикой предполагает: выявление поля функционально направленной лексики; обсуждение объёма и структуры профессиональной терминологии, – выявление поля функциональной лексики; обсуждение объёма и структуры профессиональной терминологии; выделение ядра и тематических полей лексики, в коммуникации «пилот – диспетчер», их потенциальной продуктивности в условиях полёта.

Практическая работа над лексикой направлена на *развитие автоматизма* при эффективном и точном опознании лексических единиц (как общего, так и узкопрофессионального содержания) при восприятии речи

на слух, автоматизация выбора коммуникативных стратегий в разных коммуникативных режимах.

Особенностями стиля делового общения в сфере авиации являются: специальная система клише, в том числе в составе усечённых синтаксических структур (*identified, roger, approach*), система терминов, часто совпадающих с аббревиатурами и условными обозначениями (*GOOSE, TCAS, VFR*), система выражений (*line up and hold, report passing FL270, exercise caution*), использование слова лишь в его прямом значении (*land = get on the ground*), использование возможностей ликвидации двусмысленностей на всех уровнях высказывания (*to descend to two thousand to restart the engine*), удлинение синонимического ряда для обеспечения максимально точной рецепции при оформлении смысла различными речевыми средствами, отсутствие эмоционально окрашенных слов, наличие эмоционально нейтральных структур, оформленных грамматикой вежливого приказа (*if you fasten your seat belts we are going to make an emergency landing*).

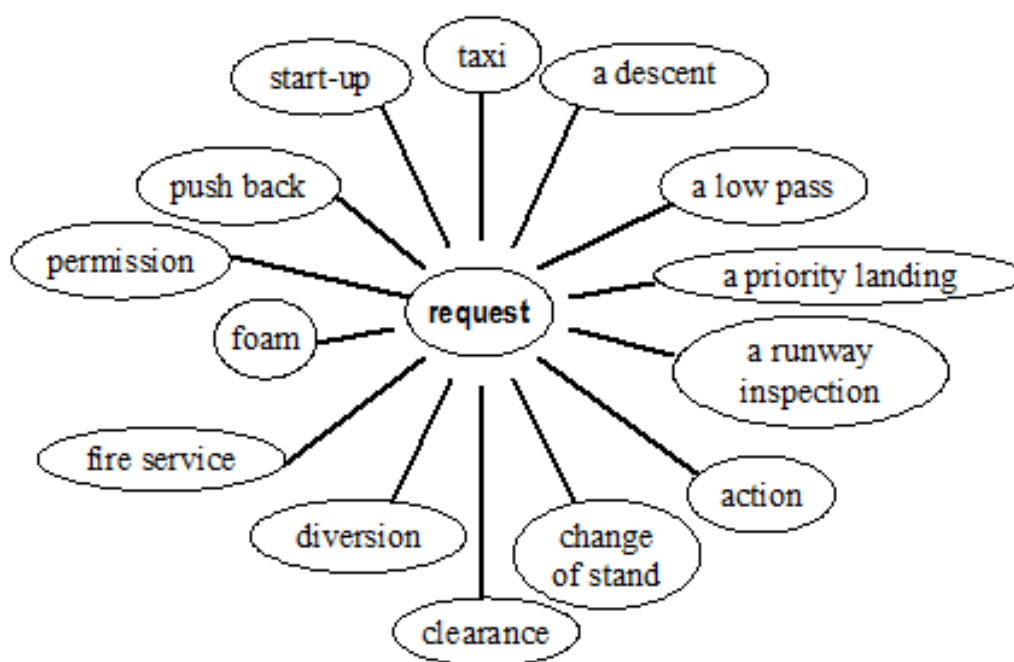
В профессиональной коммуникации в контексте гражданской авиации очевидно смешение стилистических регистров официальной радиотелефонной коммуникации и разговорной литературной нормы английского языка. Это свидетельствует, прежде всего, о том, что на рабочем уровне владения английским языком как языком профессионального общения в силу разных (технических, культурных, образовательных и т.д.) обстоятельств пилоты «не получают скидок» на то, какие стандарты их родного языка преобладают в этой профессиональной сфере.

В «Руководстве по внедрению требований ИКАО к владению языком» [Doc Cir 9835 AN/453 2010] также регламентируется список речевых актов, имеющих место в ситуации общения пилота и диспетчера. Коммуникативные функции языка радиообмена касаются: 1) указаний (дать указание, отменить указание, доложить о (не)исполнении указания); 2) просьб и предложений совершить действия; 3) советов и консультаций и т.д. Например, при наличии сомнений в правильности принятого сообщения, чтобы запросить полное или частичное повторение сообщения, используется *say again* 'повторите', но не *repeat* 'повторите'. Если возникает необходимость повторить всё сообщение, чтобы внести в него поправку, то используется фраза *correction I say again* 'даю поправку, повторяю'. Указание диспетчера воздушному судну ждать дальнейшей связи на частоте передачи выражается через фразу *stand by*.

В целом, стратегии ориентирования в ситуации радиообмена на английском языке жёстко определяются фреймовой конфигурацией сообщения на заданную тему. Например, в ситуации «Запуск двигателей» на сообщение пилота *Stand 41, request start up* 'Стоянка 41, прошу запуск' диспетчер отвечает *Stand by* 'Ждать', на что незамедлительно следует ответ *Standing by* 'Жду'. Таким образом, социопрагматическая компетенция пилота воздушного судна и / или диспетчера включает знание типовых об-

разцов фреймов-ситуаций типа «Буксировка хвостом вперёд», «Правила для взлёта», «Конечный этап захода на посадку и посадка» и т.д.

Знание системы английского языка и соответствующий уровень владения языком и профессиональным подязыком предполагают использование конвенциональных правил относительно условий текущей ситуации [Масленникова 2019б]. В процессе коммуникации происходит обращение к готовым эталонам смысла, хранящимся в долговременной памяти. Правила оперирования готовыми эталонами применяются автоматически к набору слов и соответствующих текущей ситуации конструкций [Масленникова 2004]: например, в авиационном английском глагол *advise* ‘сообщать, советовать’ часто используется в конструкции *Be advised (of)* ‘для вашего сведения’ (*Be advised of wet conditions runway 24 left; Be advised taxiway Charlie is partially flooded; Be advised the high intensity lights are on*). Особого внимания требует работа с устойчивыми словосочетаниями: в качестве примера приведём имеющиеся в авиационном английском лексические связи для глагола *request* ‘просить запрашивать’.



Другой проблемой становятся двухкомпонентные, трёхкомпонентные и многокомпонентные существительные (*aircraft registration certificate, landing gear check* и т.д.) и терминологические группы (*a reduced thrust setting, the assumed runway length* и т.д.), а также способы их перевода на русский язык и / или подбора соответствующего эквивалента.

Английский язык радиообмена отличается сгруппированными сценариями и упорядоченной предметной областью.

При этом как стандарт радиотелефонной коммуникации может быть не абсолютно, а лишь несколько видоизменен «в направлении» литератур-

ной нормы, так и литературно-нормативный вариант может быть не в полной мере смещён в стандарт коммуникативного режима ведения радиосвязи на английском языке.

В Добавлении «В» к Части I Документа ИКАО 9835 «Руководство по внедрению требований ИКАО к владению языком») [Doc 9835 AN/453] приводится перечень коммуникативных функций авиационного английского, касающиеся событий и ситуаций, предметно-тематических областей и задач. Данные коммуникативные функции делятся на четыре группы и несколько подгрупп:

Речевые акты, направленные на побуждение к действию	• указания • просьба и предложение совершить действие • совет / консультация • разрешение / одобрение • взятие на себя инициативы / функций
Обмен информацией	• информация относительно текущей ситуации • информация относительно будущих действий/событий • информация относительно событий, имевших место в ближайшем / недавнем прошлом • информация относительно прошлых событий • необходимость / настоятельная потребность • выполнимость задачи / имеющиеся возможности
Управление диалогом «пилот – диспетчер»	
Управление диалогом	

Диалог «пилот ↔ диспетчер» включает не только ритуализированные формулы приветствия, прощания, выражения благодарности, извинения и т.д. Управление диалогом «пилот ↔ диспетчер» требует самокоррекции, навыков перифразирования и уточнения полученной информации. При этом конвенциональные правила и значения могут выходить за рамки синтаксиса и семантики, существующие в английском языке повседневного общения (plain English). Радиотелефония не требует использования элементов вежливости. Указания имеют форму повелительного наклонения: *stop descent* ‘прекратите снижение’, *expedite descent* ‘ускорьте снижение’, *continue climb* ‘продолжайте набор высоты’. Ответы, представляющие собой усечённую форму Present Continuous, включают только причастие I: *climbing* ‘набираю (высоту)’, а не *I am climbing*, *expediting descent* ‘ускоряю снижение’ вместо *I am expediting (my) descent*.

Существует ряд ограничений на использование отдельных лексических единиц. Так, слово *immediately* ‘немедленно’ следует применять исключительно в случае необходимости принятия срочных мер в целях безопасности. О наличии воды на взлётно-посадочной полосе можно сообщить четырьмя выражениями: *damp* ‘влажная’, *wet* ‘мокрая’, *water patches*

Конец ознакомительного фрагмента.
Приобрести книгу можно
в интернет-магазине «Электронный универс»
(e-Univers.ru)