УДК

*О.М. Васюкович, викладач*

*(Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ)*

**Проблема мовного фактору під час ведення радіообміну у нестандартних ситуаціях**

*Розглянуто зміст поняття авіаційної пригоди та ролі мовного фактору під час ведення радіообміну у нестандартних ситуаціях*

Погане знання розмовної мови є одним з факторів, що сприяє виникненню авіаційних пригод. Авіаційна пригода - це, насамперед подія, пов'язана з використанням ПС, яка має місце з моменту, коли яка-небудь особа піднімається на борт із наміром здійснити політ до моменту, коли всі особи, що знаходяться на борту, покинули ПС, і в ході якої:

* яка-небудь особа одержує тілесні ушкодження з смертельним кінцем або серйозні тілесні ушкодження ;
* повітряне судно одержує пошкодження або відбувається руйнування його конструкції;
* повітряне судно пропадає без вісті або опиняється у такому місці, де доступ до нього абсолютно неможливий [ 3 ].

Зазначене визначення є ще більш об’ємним, оскільки включає, на нашу думку, і роль мовного фактору в авіаційних пригодах.

Занепокоєння з приводу ролі мовного фактору в авіаційних пригодах призвело до прийняття резолюції А 32-16 Асамблеї ІКАО, яка нагально закликала Раду ІКАО дати вказівки Аеронавігаційній комісії розглянути цю проблему в пріоритетному порядку і закінчити виконання поставленої задачі щодо посилення відповідних положень ІКАО, які стосуються вимог щодо володіння мовою, з цілью зобов’язати країни, які домовляються прийняти міри, які направлені на те, щоб персонал служби УПР і члени льотних екіпажей, які беруть участь в забезпеченні і виконанні польотів у повітряному просторі, де вимагається використання англійської мови, мали достатні навички для ведення радіотелефонного зв’язку англійською мовою [ 4 ].

Поруч з цим, провідну роль мовного фактору а також негативний вплив " мовного барьєру " знаходить подальше підтверження в результатах двох нещодавніх досліджень Євроконтроля (Van Es, 2004 and Van Es, Wever and Verbeek, 2006). Вчені, які працюють в таких областях, як обробка текстів на природних мовах (Cushing, 1994) і соціолінгвістика (Linde, 1988), також вивчали роль мовної компетентності і мовного фактора в авіаційних пригодах, інцидентах і відмічали важливе значення данної проблематики [ 4].

Проте катастрофи, які виникають внаслідок непорозуміння між пілотом і авіадиспетчером через обмежене володіння англійською мовою, все ще займають зачне місце.

Обміну радіоповідомленнями заважає відсутність багатьох використовуваних при безпосередньому спілкуванні допоміжних засобів. При спілкуванні один на один , відмічає С.А. Мельниченко, мова тіла передає велику кількість повідомлень. Дослідження повідомляють, що мова тіла передає близько 56% змісту повідомлення, самі слова – лише 7% , інтонація – 38%. Радіозв`язок обмежений використанням мови тіла, а електронна модуляція голоса позбавляє мову виразності. Вимова слів іншою мовою і зіставлення їх у відповідний граматичний контекст-складна задача у повсякденному спілкуванні. Іноземним екіпажам набагато складніше вести зв'язок англійською мовою в умовах стресу, особливо в аварійних ситуаціях. Ця складність може призвести до неправильного розуміння і негативно вплинути на безпеку польоту [ 2 ].

Експерти щодо безпеки постійно шукають шляхи підвищення безпеки польотів, щоб забезпечити подальше зниження кількості авіаційних пригод, які вже сьогодні знаходяться на достатньо високому рівні. На фоні зниження кількості авіаційних пригод внаслідок механічних несправностей в останні роки стало приділятися більше уваги людським факторам, котрі сприяють виникненню аварій та катастроф. Одним з таких факторів, який викликає посилену цікавість є комунікація [ 4 ] .

Вважається, що вимоги щодо процесу обміну інформацією між пілотами та авіадиспетчерами можна задовольнити за допомогою розробки фразеології для ведення радіотелефонного зв’язку на основі спрощеної англійської мови. Проте, як відомо, немає найпростішої та найзручнішої форми спілкування ніж розмовна мова для людської взаємодії, а спроби замінити на стандартну мову не матимуть успіху, особливо в непередбачуваних ситуаціях [ 1 ]. Введення таких штучних мов, як есперанто, що існують вже багато десятиліть, так і не дало помітних результатів. Технологія комп’ютерного розпізнавання мови і машинного перекладу ще недостатньо відпрацьовані, щоб застосовувати їх в такій області, як авіація де висуваються високі вимого щодо надійності ( Eurocontrol, 2001) .

**Висновки**

Таким чином, людська мова, в числі іншого характеризується здатністю створювати нові змісти і використовувати слова в нових контекстах. Ця творча функція мови є особливо корисною, враховуючи складну і непередбачувану природу людського спілкування, в тому числі в контексті авіаційного зв’язку.

**Список літератури**

* 1. Підлубна О. М. Впровадження рекомендацій міжнародної організації цивільної авіації у процес формування у майбутніх пілотів вмінь професійного спілкування/О. М. Підлубна // Наукові записки КДПУ. Серія: Педагогічні науки. -Кіровоград:КДПУ, 2013. т.Вип. 120.-С.259-265.
  2. Мельниченко С.А. Сопутствующий фактор Английская фразеология фразеология « ВОЗДУХ- ЗЕМЛЯ» для пилотов и авиадиспетчеров. М., 2004. Кн. 3. С.5.
  3. Інструкція з забезпечення заправлення повітряних суден паливно-мастильними матеріалами і технічними рідинами в підприємствах цивільного авіаційного транспорту України.
  4. Doc 9835 – AN/453. Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements // ICAO. – 2004.