

*Анна Щербина
м. Київ, Україна*

Переклад авіаційних термінологічних абревіатур

The article deals with the analysis of the main specific features of aviation abbreviations in English. Because of breaking linguistic rules, translation of deviant forms of aviation terminology is regarded as a particularly challenging activity for future translators and interpreters in the field of aviation.

Keywords: aviation, abbreviations, acronyms, terminological units

Тема дослідження є надзвичайно актуальною у зв'язку із стрімким розвитком авіаційної галузі та поширеним використанням абревіатур та акронімів в науково-технічних текстах даної галузі.

Спостереження багатьох дослідників свідчать, що на даній стадії суспільного розвитку немає таких літературних мов, у яких би не було тих чи інших структурних різновидів абревіатур. Мабуть, жодне явище у словотворі, лексиці, стилістиці не привертало стільки уваги й водночас не викликало стільки суперечностей і справжніх мовних баталій, як абревіація та абревіатури. І хоч в авторитетних джерелах уже констатовано, що у сучасному мовознавстві теоретично визначено специфіку абревіатур як особливого типу слів, їхні морфологічні, мотиваційні й інші властивості, змушені зауважити, що така думка є лише бажаною, а не реальною. Розбіжності в поглядах стосуються переважно виявлення й визначення мовної природи цього явища, його джерел і причин появи, встановлення класифікаційних ознак, місця поміж інших явищ з погляду культури мови, доречності в мові тощо. Усі одиниці в мові, поштовхом до появи яких слугувало скорочення їхніх повних первісних відповідників, об'єднано терміном «абревіація».

Виникнення абревіатур в англійській письмовій мові традиційно відносять до XV ст. Літературні пам'ятки свідчать про те, що вже у ті часи широко використовувались скорочення різних типів.

Абревіатури являють собою мовні одиниці, що сприяють оптимізації процесу комунікації. Вони є словами, хоча й своєрідними, які можуть самостійно йменувати об'єкти і явища реальної дійсності та виступати в якості одного із засобів людського спілкування. Складність семантики абревіатур обумовлена, з одного боку, набором семантичних диференційних ознак, співвіднесених з різноманітними якостями і властивостями об'єкту, що відтворюється. З іншого боку, план змісту слова формується під впливом лінгвістичних та

нелінгвістичних чинників. Отже, аббревіатурне слово є носієм елементів семантичного, синтагматичного, синтаксичного і прагматичного впливу. Тому не дивно, що одним зі способів творення авіаційних термінів є аббревіація. Інтенсивне входження в ужиток аббревіатур зумовлене передусім позамовними чинниками, зокрема активізацією міжнародних зв'язків України в галузі літакобудування, організації повітряного руху, співпрацею держави з міжнародними організаціями ІКАО, ІАТА тощо. Поява значної кількості складних синтаксичних структур на позначення певних понять дещо перевантажує мову, робить її менш гнучкою, незручною для спілкування. До того ж, деякі номінації настільки громіздкі, що ними послуговуватися дуже важко. У зв'язку із цим у сучасній мові й діють інтралінгвальні чинники, найважливішими з яких є закон економії мовної енергії, мовних засобів [9, с. 50].

Можна виділити три способи морфологічної аббревіації:

а) морфемна аббревіація: *vortac (VOR and TACAN combination)* [4, с. 2-144];

б) ініціальна аббревіація: *dcpc (direct controller-pilot communications)* [4, с. 2-33];

в) комбінований спосіб: *voice-atis (voice-automatic terminal information service)* [4, с. 2-144].

Головною особливістю науково-технічного тексту є точний і повний виклад матеріалу за майже повної відсутності тих виразних елементів, які використовуються в художній літературі і які надають мові емоціональної насиченості, акцент здійснюється на логічному, а не емоціонально-чуттєвому аспекті висловлювання.

Автор науково-технічної статті прагне до того, аби виключити можливість довільного трактування речення, що перекладається, в наслідок чого в технічній літературі майже не зустрічаються такі виразні засоби, як метафори, метонімії та інші стилістичні фігури.

Основною ж вимогою до терміну є однозначність, тобто наявність лише одного раз і назавжди встановленого значення. Фактично далеко не всі терміни відповідають даній вимозі навіть у межах авіаційної спеціальності.

Те ж саме й щодо аббревіатур та акронімів, наприклад: *MTTR (mean time to repair)* – 1.середнє напрацювання до ремонту; 2. середній час ремонту [5, с. 195]. Проте, слід зазначити, що дане явище не є притаманним для скорочень, частіше зустрічається ситуація, коли розшифровка одного й того ж самого скорочення може мати кілька варіантів. У даному випадку не зовсім коректно буде говорити, що власне аббревіатура є багатозначною, вірніше буде зазначити, що

складові абрєвіатури можуть відображати різні термінологічні одиниці, наприклад:

DA: 1. data available; 2. decision altitude; 3. drift angle [10, с. 178]

FAM: 1. family of frequencies; 2. frequency-amplitude modulation [10, с. 183]

PER: 1. personnel; 2. preliminary engineering report [10, с. 199]

Така обставина, зазвичай, ускладнює роботу перекладача, та є перепорою для точного розуміння тексту. Проте, в такій, на перший погляд безвихідній, ситуації є принаймні три рішення: 1. скористатися контекстом для того, щоб усвідомити, яке саме термінологічне словосполучення ховається за даним скороченням; 2. виконати описовий переклад; 3. опустити термінологічні одиниці, якщо це не спотворить змісту всього тексту. Проте в більшості випадків свідомий вибір аналогу має диктуватися лише гарним знанням особливостей не лише авіаційної термінології, а й самої авіаційної галузі.

Активне співробітництво лінгвістів та професіоналів інших галузей науки свідчить про необхідність багатоаспектного аналізу спеціальної термінології. Оскільки саме професійні знання, необхідність точності, мовної та письмової економії стимулюють розвиток компресії поняття, а досить часто й виникнення абрєвіатур.

Природа побудови і вживання скорочень найменувань різноманітна. Літерні скорочення широко застосовуються в авіаційній термінології у якості текстових скорочень, кодів та науково-технічних термінів [7, с. 47].

Тестові скорочення використовуються при багаторазовому повторенні терміна з метою організації більш економного та зв'язного тексту. В даному випадку скорочення йдуть по лінії збереження початкових літер терміна: *assigned altitude deviation – AAD* [4, с. 2-1], *circling guidance light – CGL* [4, с. 2-25], *distance from touchdown indicator – DFTI* [4, с. 2-35], *elevation differential area – EDA* [4, с. 2-39], *final approach point – FAP* [4, с. 2-45], *ground-based augmentation system – GBAS* [4, с. 2-53], *instrument landing system – ILS* [4, с. 2-63], *local mean time – LMT* [4, с. 2-74], *missed approach holding fix – MAHF* [4, с. 2-77], *noise abatement departure procedure – NADP* [4, с. 2-86], *oceanic control area – OCA* [4, с. 2-91], *precision approach terrain chart – PATC* [4, с. 2-97], *runway centre line light – RCLL* [4, с. 2-107], *simple approach lighting system – SALS* [4, с. 2-116], *tropical cyclone advisory centre – TCAC* [4, с. 2-130], *upper air route – UAR*, *visual flight rules – VFR* [4, с. 2-143], *world area forecast centre – WAFC* [4, с. 2-146], *yellow caution zone – YCZ* [4, с. 2-152].

Характерною рисою термінологічної абрєвіації є те, що вона використовується в якості паралельних варіантів багатокомпонентних

термінів. При цьому односкладові терміни не скорочуються, так як самі по собі достатньо зручні та стислі у використанні. Багатокомпонентні терміни, піддаючись компресії, утворюють нові слова, які відображають ті ж ознаки, що й вихідний термін: *AVGAS – aviation gasoline* [4, с. 2-18], *TRANSLEV – transition level* [1, с. 319] тощо.

Із практики добре відомо, що скорочення є одним з найбільш складних для розуміння та перекладу елементів іноземних спеціальних текстів. Повне розуміння скорочень лексичних одиниць можливо лише за відмінного знання предмету, якому присвячено конкретний текст, а також в тому випадку, коли читачеві завчасно відомо значення скорочень, які використовуються в тексті. Тим не менш, знайомство із основними закономірностями абрєвіації та принципами утворення скорочень значно полегшує задачу розуміння та перекладу скорочень.

Для розшифрування скорочень застосовують такі основні методи:

аналіз контексту;

використання словників скорочень та інших довідкових матеріалів;

аналіз структури скорочення;

використання аналогій.

Володіючи майже виключно номінативною функцією, абрєвіатура перекладається еквівалентом – назвою того ж референту на МП, а при відсутності такого ж – нерідко назвою близького поняття. Власне, перекладом це можна назвати лише умовно, оскільки абрєвіатура, як правило, власного значення не має, а є зменшеним відображенням вихідної мови – співвідношення, яке має зберегтися при перекладі [7, 8].

Переклад абрєвіатурою передбачає наявність (або створення) її на МП. Краще за все, коли це вже стверджена в мові одиниця.

Наприклад: *A/C (aircraft) – ПС (повітряне судно)* [10, с. 160], *APU (auxiliary) – ДСУ(допоміжна силова установка)* [10, с. 167], *ATS (air traffic service) – ОПР (обслуговування повітряного руху)* [10, с. 170], *BDC (bottom dead centre) – НМТ (нижня мертва точка)* [10, с. 172], *CRT (cathode-ray tube) – ЕПТ (електронно-променева трубка)* [10, с. 177], *DH (decision height) – ВПР (висота приймання рішення)* [10, с. 179], *FIR (flight information region) – РІП(район польотної інформації)* [10, с. 184], *GPU (ground power unit) – АПА(аеродромний пусковий агрегат)* [10, с. 186], *IFR (instrument flight rules) – ППП (правила польотів за приладами)* [10, с. 189], *LMD (linear delta modulation) – ЛДМ(лінійна дельта-модуляція)* [10, с. 192], *MVG (master vertical gyro) – ЦГВ (центральна гіровертикаль)* [10, с. 195], *PAM (pulse amplitude modulation) – АІМ (амплітудно-імпульсна модуляція)* [10, с. 199], *SHF (superhigh frequency) – НВЧ (надвисока частота)* [10, с. 206], *TNI (traffic noise index) – ІТШ(індекс транспортних шумів)* [10, с. 211],

TWY (taxiway) – РД (рульова доріжка) [10, с. 212], VFR (visual flight rule) – ПВП (правила візуальних польотів) [10, с. 214].

Переклад розгорнутою формою застосовується у тому випадку, коли в МП немає скорочення-еквіваленту. Переклад розгорнутою формою – це переклад вихідної одиниці, який має бути максимально точним. Перекладається вихідна одиниця: *abc (advance booking charter) – чартерний рейс із попереднім бронюванням [10, с. 159], bcc (block check character) – знак перевіряння блоку [10, с. 171], cca (call control agent) – агент керування викликом [10, с. 173], dgl (dangerous goods list) – перелік небезпечних вантажів [10, с. 179], efis (en-route flight advisory service) – консультативне обслуговування польотів на маршруті [10, с. 182], fpp (fixed pitch propeller) – вітряний гвинт фіксованого кроку [10, с. 185], gmc (ground movement controller) – диспетчер наземного руху [10, с. 186], his (hazard information system) – система інформування про небезпеку [10, с. 187], iar (intersection of air routes) [10, с. 188], jp (jet propulsion) – реактивний рух [10, с. 190], lrns (long range navigation system) – навігаційна система великого радіусу дії [10, с. 192], meca (main engine controller assembly) – система керування основного двигуна [10, с. 193], nlg (nose landing gear) – передня опора шасі [10, с. 196], ofp (operational flight plan) – початковий план польоту [10, с. 197], pbl (passenger boarding list) – пасажирська відомість [10, с. 199], qcpsk (quaternary coherent phase-shift keying) – фазова маніпуляція з когерентними четвертинними сигналами [10, с. 201], rltk (rhumb-line track) – лінія шляху за локсодромією [10, с. 203], sdp (signal data processor) – пристрій оброблення сигналів [10, с. 206], trc (terminal radar control) – кінцевий пункт радіолокаційного контролю [10, с. 211], ufir (upper flight information region) – верхній район польотної інформації [10, с. 212], vasi (visual approach slope indicator) – візуальний індикатор глисади [10, с. 213], wsws (windshear warning system) – система попередження про зсув вітру [10, с. 215].*

Для того, щоб наглядно побачити, який метод декодування є більш поширеним під час відтворення скорочень, було проведено кількісний аналіз на матеріалі словника Р.О. Гільченко [10]. Результати цього дослідження показали, що у 93% випадків буде застосований метод перекладу розгорнутою формою. Це пояснюється тим, що в українській мові процес утворення абrevіатур та акронімів, які б відтворювали англійські термінологічні відповідники, є повільнішим, а метод транскодування застосовується лише в окремих випадках і в останню чергу, якщо застосування попередніх двох методів є неможливим з об'єктивних причин.

Отже, абревіатури являють собою мовні одиниці, що сприяють оптимізації процесу комунікації, проте в свою чергу вони значно ускладнюють роботу перекладача, та є перепорою для точного розуміння тексту. Тому перекладач може врахувати зазначені фактори при перекладі авіаційних термінологічних абревіатур, проте остаточний вибір способу перекладу може залежати від конкретних обсягів та цілей перекладу, також враховуючи вимоги замовника.

Література

1. Англо-російсько-український тлумачний словник до мегамодульного навчального комплексу «аеронавігація». Уклад. В.П. Бабак, В.П. Харченко, Ю.В. Зайцев. К.: книжкове вид-во НАУ, 2007. 328 с.
2. Ажнюк Б.М. Англійські абревіатури в українському перекладі. *Лінгвістика XXI ст.: Нові дослідження і перспективи*. К.: 2006. 104 с.
3. Микульчик Р.С. Сучасні українські абревіатури: перспективи і стан дослідження. *Вісник Нац. ун-ту "Львівська політехніка"*. 2005. № 538: *Проблеми української термінології*. С. 12-15.
4. Дос 9713 Словарь по международной гражданской авиации. 3-е издание. 2001.
5. Гільченко Р.О. Англо-український навчальний словник авіаційних термінів. К.: Київ, 2005. 220 с.
6. Вергун Л. Скорочення в англійській терміносистемі «Освіта» та їх переклад українською мовою. *Мовні і концептуальні картини світу*. К., 2002. №7. С. 80-87.
7. Єнчева Г.Г. Переклад авіаційних термінологічних абревіатур та акронімів у нормативно-технічній документації. *Проблеми семантики, прагматики та когнітивної лінгвістики: збірник наукових праць*. Вип. 22. Київ, 2012. С. 44-52.
8. Єнчева Г.Г. Переклад авіаційних термінологічних абревіатур та акронімів у нормативно-технічній документації. *Проблеми семантики, прагматики та когнітивної лінгвістики*. 2012. Вип. 22. С. 44-52. <http://nbuv.gov.ua/UJRN/dsptk1> 2012 22 8.
9. Халіновська Л. Особливості абревіації в українській авіаційній термінології. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. 2010. № 675: *Проблеми української термінології*. С. 50-53.
10. Гільченко Р.О. (уклад.) Англійсько-український словник авіаційних термінів. Англо-український словарь авиационных терминов. К.: НАУ, 2009. 280 с.