

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РФ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
КРАСНОЯРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ
им. В.П. АСТФЬЕВА
(КГПУ им. В.П. Астафьева)

Факультет иностранных языков
Кафедра английской филологии

Корельй Владислав Валерьевич

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

Тема **Перевод авиационной терминологии с английского на русский язык**

Направление подготовки **45.03.02** - лингвистика

Направленность /профиль - перевод и переводоведение

ДОПУСКАЮ К ЗАЩИТЕ

Зав. кафедрой **Бабак Т.П.**
Кандидат филологических наук, доцент

« 30 » 05 2017 г. 
(подпись)

Руководитель **Агапова С. А.**
Кандидат филологических наук, доцент

Дата защиты « 30 » 06 2017 г. 

Обучающийся **Корельй В.В.**

« 23 » 05 2017 г. 
(подпись)

Оценка отлично
(прописью)

Красноярск

2017

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение.....	3
1. Перевод как средство межъязыковой коммуникации.....	6
1.1. Понятие перевода.....	6
1.2. Теории адекватности и эквивалентности перевода.....	9
1.3. Применяемые при переводе трансформации.....	16
ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ 1.....	21
2. Особенности перевода авиационной терминологии.....	22
2.1. Термин как лингвистическая единица.....	22
2.2. Понятие тематической группы.....	30
2.3. Этапы проведения исследования.....	32
2.4. Особенности перевода авиационных терминов с английского языка на русский.....	33
ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ 2.....	45
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	47
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	50
ПРИЛОЖЕНИЕ.....	55

ВВЕДЕНИЕ

Настоящая выпускная квалификационная работа посвящена исследованию особенностей перевода авиационных терминов с английского на русский язык, отобранных из международных сборников аэронавигационной информации, которые являются важнейшими источниками информации при планировании и организации полетов.

Данная выпускная квалификационная работа имеет традиционную структуру и состоит из введения, двух глав, заключения, библиографического списка. В первой главе дано понятие перевода, адекватности, эквивалентности и применяемые при переводе трансформации. Во второй главе рассматривается термин как лингвистическая единица, дается понятие тематической группы и анализируются авиационные термины, а так же рассматриваются проблемы перевода терминов в целом, такие как полисемичность, синонимичность и устаревание.

Исследования языков преследуют цель раскрытия отношений в функционировании различных процессов и закономерностей, отдельных явлений в различных языках в целом, и в каждом из них по отдельности.

Установление системных отношений в лексике и их исследование ставит своей целью установление лексико-семантического компонентного состава, анализ внутренних функционально-семантических взаимоотношений и структурно-грамматических взаимосвязей. Одним из подобных объединений в системе лексики языка является терминология, которая проявляет наиболее строгие системные отношения, как в аспекте внутреннего формирования, так и в проявлении внешних связей в общей системе языка. Именно термины определяют информационное содержание специального текста, являясь своеобразными ключами, организующими, структурирующими и кодирующими специальную информацию.

Для терминов характерны: предметность, системность, точность, компактная и экономная форма, высокая информативность, отсутствие экспрессивности.

Основные функции терминов – коммуникативная, сигнификативная, когнитивная, информационная, эвристическая, систематизирующая, прогностическая, прагматическая.

За время существования авиационной отрасли выработано большое количество научных и технических понятий -терминов, входящих составной частью в терминологическую систему. Формирование терминосистемы отрасли происходило постепенно и продолжает пополняться по мере увеличения объема научного и технического знания. Понятийная структура терминологии авиационной отрасли представляет собой уровневую иерархию родовидового и целочастного типа. В авиационной отрасли широко используются узкоспециальные, отраслевые, общенаучные и общетехнические, межотраслевые, термины смежных наук, номенклатурные единицы.

Понятийная структура научно-технической терминологии авиационной отрасли закрепляется в стандартах, сборниках рекомендуемых терминов, словарях, гармонизованных с зарубежными словарями и стандартами.

Актуальность темы исследования обусловлена необходимостью изучения эквивалентности разноязычных лексем и особенностей формирования специальных слов, в частности терминов, принадлежащих авиационной отрасли. Так же актуальность работы обусловлена непрерывным пополнением терминологии в связи с постоянным развитием данной отрасли.

Поиск способов, позволяющих переводить терминологию в авиационной сфере очень важен, потому что в результате ошибок перевода

специальных авиационных терминов в этой сфере могут возникнуть противоречия между понятиями и соответствующими им реалиями, что может стать причиной катастрофических ошибок при эксплуатировании и организации полетов воздушных судов.

Цель работы - выявление закономерности структурного оформления, семантического наполнения и соответствующего им перевода терминов сферы авиации на материале терминологических сборников авиационной сферы различных государств.

Для достижения цели были поставлены следующие задачи:

1. Дать определение перевода и термина, изучить его функцию в межъязыковой коммуникации;
2. Выявить тематические группы терминов сферы авиации;
3. Выявить особенности перевода авиационных терминов.

Материалом исследования является англоязычная авиационная терминология в количестве 133 единиц, собранных из сборников AIP (AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION), ICAO (International Civil Aviation Organization) и JEPPESEN США, Нидерландов, Объединенных Арабских Эмиратов и России. Настоящее исследование проводится при помощи методов концептуально-тематического картирования, контекстологического анализа, сплошной и частичной выборки и научной дефиниции.

1. Перевод как средство межъязыковой коммуникации.

1.1 Понятие перевода.

Перевод – это сложный и многогранный вид человеческой деятельности, передача содержания текста на одном языке средствами другого языка, осуществляющаяся определенным образом и обеспечивающая наличие определенных характеристик текста перевода. Также, перевод, являясь средством межъязыковой коммуникации, - вид языкового посредничества, при котором на другом языке создается текст, предназначенный для полноправной замены оригинала, в качестве коммуникативно-равнозначного последнему [Комиссаров 1990, 49]. Играя важную роль в жизни общества, перевод издавна привлекал к себе внимание литературоведов, психологов, этнографов и лингвистов. Различные, порой взаимоисключающие, взгляды на сущность перевода и его принципы, переводимость прослеживаются на разных этапах развития человеческой мысли [Федоров, 1983; Копанев, 1972]. Вместе с тем попытки создать научную дисциплину, нацеленную на описание и анализ этого сложного и противоречивого феномена, имеют сравнительно непродолжительную историю.

Хотя говорят обычно о переводе с одного языка на другой, но, в действительности, в процессе перевода происходит не просто замена одного языка к другим. В переводе происходит столкновение различных культур, разнотипных личностей и складов мышления, разных литератур, разных эпох, различных уровней развития, разных традиций и установок. Переводом интересуются культурологи, этнографы. Разные стороны переводческой деятельности могут быть объектом изучения в рамках соответствующих наук.

Включение перевода в сферу интересов языкознания произошло сравнительно недавно и при этом пришлось преодолеть значительные

трудности. А.Р. Якобсон подчеркивал, что широко распространенная практика межъязыковой коммуникации, особенно переводческая должна находиться под постоянным наблюдением лингвистической науки [Якобсон 1978, 16]. Понятно, что эта лингвистика должна заниматься в основном проблемами перевода, суть которого заключается в передаче содержания иноязычного текста средствами другого языка [Комиссаров 2000, 13]. Согласно широко распространенному мнению в процессе перевода языковые факторы (под которыми часто понимается владение переводчиком двумя языками) имеют при переводе второстепенное значение. В основном же перевод – это операция отнюдь не лингвистическая, и языкознание мало, что может дать теории перевода.

Словарь-справочник лингвистических терминов Д.Э. Розенталя дает следующее определение перевода. Перевод представляет собой передачу содержания устного высказывания или письменного текста средствами другого языка [Розенталь 1976, 275].

Разные лингвисты по-разному подходят к определению термина "перевод". А.В. Федоров, будучи автором «Основ общей теории перевода», дает ему определение с точки зрения специального вида человеческой деятельности и ее результата: 1) процесс, совершающийся в форме психического акта и состоящий в том, что речевое произведение (текст или устное высказывание), возникшее на одном – исходном языке (ИЯ), пересоздается на другом – переводящем языке (ПЯ) [Федоров 1983, 13].

Перевод имеет огромное значение как средство межъязыковой коммуникации. Перевод – это общественная функция коммуникативного посредничества между людьми, пользующимися разными языковыми системами, реализующаяся в ходе психофизической деятельности билингва по отражению реальной действительности на основе его индивидуальных способностей интерпретатора, осуществляющего переход от одной

семиотической системы к другой с целью эквивалентной, т.е. максимально полной, но всегда частичной, передачи системы смыслов, заключенной в исходном сообщении, от одного коммуникатора к другому [Грабовский 2004, 214].

При переводе всегда имеются два текста, из которых один является исходным и создается независимо от второго, а второй создается на основе первого путем определенных операций – межъязыковых трансформаций. Первый текст называется текстом подлинника (или просто подлинником), второй текстом перевода (или просто переводом).

По Л.С. Бархударову переводом называется процесс преобразования речевого произведения на одном языке в речевое произведение на другом языке при сохранении неизменного плана содержания, т.е. значения [Бархударов, 1975, 27].

При всем своеобразии требований, предъявляемых переводчиком тем или иным видам переводимого материала, при всей разнице в степени одаренности и творческой инициативы, в объеме и характере сведений, необходимых в том или ином случае, для всех видов этой деятельности общими, по мнению А.В. Федорова, являются два положения: 1) цель перевода – как можно ближе познакомить читателя (или слушателя), не знающего ИЯ, с данным текстом (или содержанием устной речи); 2) перевести – значит выразить верно и полно средствами одного языка то, что уже выражено ранее средствами другого языка [Федоров, 1983, 15].

В.Н. Комиссаров связывает самые важные аспекты перевода, в том числе одного из наиболее общих из них – перевода как средства межъязыковой коммуникации, с языком: 1) перевод необходим потому, что люди говорят не на одном, а на многих языках и перевод представляет собой достаточно сложное средство преодоления языковых барьеров; 2) основные

трудности, с которыми сталкивается переводчик, также связаны с особенностями языков и способами их описания ситуаций; 3) языковые факторы не только порождают трудности перевода, но и создают условия для их преодоления, хотя каждый язык уникален, в основе строения и употребления всех языков лежит один и тот же принцип, что делает возможным их соотнесение в процессе перевода [Комисаров, 1990,20].

Как видно из первого параграфа, слово перевод принадлежит к числу общеизвестных, но оно как обозначение специального вида человеческой деятельности и ее результата, требует уточнения и определения его как термина. Ознакомившись с определениями из разных источников, можно сделать заключение, что в общности своей все определения схожи, но лингвисты по-разному понимают качество перевода. Спор идет об эквивалентности переводимых единиц и уровне эквивалентности между текстами ИЯ и ПЯ.

1.2. Теории адекватности и эквивалентности перевода

Общественное предназначение перевода существует абсолютно объективно, т.е. совершенно независимо от воли переводчиков, заказчиков и потребителей. И переводчики вынуждены ему подчиняться. Что касается ученых-переводоведов, то их задача – изучить перевод в самых разных его проявлениях, уяснить общественное предназначение перевода и сформулировать его. За исключением работ автора данного пособия, общественное предназначение перевода нигде не сформулировано [Латышев, 1988, 13]. Оно отражено в целом ряде требований чисто практического плана к переводчику и тексту перевода, которые мы встречаем в публикациях по вопросам теории и практики перевода. Каждое из этих требований представляет собой как бы следствие из общественного предназначения перевода, его конкретизацию в одном определенном направлении. Ниже представлены указанные требования:

- Устный переводчик должен быть как можно менее заметен для общающихся [Левый, 1974, 116]; переводной текст должен максимально полно воспроизводить не только смысл и содержание оригинала, но и его структуру и стиль с особенностями речи автора [Гак, Львин, 1970, 9; Федоров, 1968, 151];
- Текст перевода должен быть таким, чтобы он мог использоваться так, как будто он есть оригинал, и, в частности, чтобы он мог цитироваться, как слова автора [Комиссаров, 1980, 31];
- По тексту перевода не должно быть видно его «иностранный происхождение», или, иными словами, язык переводного текста должен быть в принципе таким же, как и язык непереводного (оригинального) текста. Потребители должны воспринимать переводной текст как текст оригинала, если бы они владели соответствующим иностранным языком [Найда, 1978, 124-125];
- В то же время текст перевода не должен содержать элементов с резкой национально-культурной окраской [Чуковский, 1968, 119]. Рассматривая перевод, как акт межъязыковой коммуникации, Г. Йегер различал два вида языкового посредничества – эквивалентное и гетероэквивалентное (т.е. неэквивалентное).

Для выявления их различий решающим критерием является так называемая коммуникативная ценность текста, понимаемая как его способность вызывать определенный коммуникативный эффект при реализации присущей ему коммуникативной функции. В любом виде коммуникации различаются, с одной стороны, первичные тексты (оригиналы, источники на ИЯ), а с другой вторичные тексты, создаваемые языковым посредником (тексты перевода на ПЯ).

Одним из способов гетеровалентной коммуникации является сокращение объема и ограничение коммуникативной ценности первичного текста. Порождаемый при этом вторичный текст содержит лишь наиболее существенную, с точки зрения специалиста, информацию. Процесс создания такого текста называется реферированием. Если процесс сокращения сочетается с синтезированием, речь идет о резюмировании. В отдельных случаях (например, в переработанных изданиях книг) коммуникативная ценность первичного текста приобретает новые элементы. Такие случаи квалифицируются как расширение первичного текста. Эти виды гетеровалентного языкового посредничества именуются редуцирующей транспортизацией и расширяющей транспортизацией [Йегер, 1975, 43].

Поскольку полнота передачи коммуникативного содержания не может служить в качестве дифференциального признака, отличающего перевод от других видов межъязыковой коммуникации, необходимо установить ту характерную для перевода черту, которая присуща именно ему, но отсутствует у реферата, аннотации и резюме иноязычного текста, у текста, созданного самостоятельно «по мотивам» первичного текста, пересказа и др. [Швейцер, 1988, 45]. Важность постановки этого вопроса правильно подмечена Л.К. Латышевым, исходящим из того, что перевод как вид языкового посредничества, необходимый на определенных этапах развития человеческого общества, - явление общественное. По мнению Латышева, общественное предназначение перевода - его постоянный классификационный признак, присутствующий во всех его реализациях [Латышев, 1983, 7]. Исходя из этого, можно подчеркнуть, что отличительные признаки перевода носят социально обусловленный характер. Между тем неоднозначно и проблематично утверждение, согласно которому общественное предназначение, являющееся постоянным, классификационным признаком перевода и присутствующее во всех его

реализациях, сводится к тому, что перевод должен быть максимально приближен к тексту естественной одноязычной коммуникации [Латышев, 1983, 8].

По мнениям Л.С. Бархударова и Л.А. Черняховской дифференциальный признак перевода есть ни что иное, как сохранение неизменным плана содержания, т.е. значения [Бархударов, 1975, 11; Черняховская, 1976, 3]. Это требование носит столь же максималистский характер, что и требование Г. Йегера, предусматривающее исчерпывающую передачу коммуникативной ценности оригинала. Более того, оно явно противоречит таким широко известным переводческим операциям, как генерализация, конкретизация, добавление и опущение, которые по своей сути модифицируют план содержания. Еще более заметные сдвиги в плане содержания влечет за собой учет прагматических факторов, требующий порой включения в текст дополнительных элементов и исключения из него элементов, избыточных с точки зрения иноязычного получателя [Швейцер, 1973, 215].

Попытку объединить теорию закономерных соответствий, информационную теорию, семантико-семиотическую модель и ситуативно-денотативную модель в рамках единой, целостной системы научных представлений о переводе предпринял В.Н. Комиссаров, который разработал теорию уровней эквивалентности, получившую широкое признание в нашей стране и за рубежом.

В основе теории уровней эквивалентности лежит, по концепции Л.С. Бархударова, представление о том, что степень реальной смысловой близости между оригиналом и переводом является величиной переменной. В содержании текста выделяется ряд последовательных уровней, отличающихся по характеру информации, а отношения эквивалентности устанавливаются между аналогичными уровнями содержанием текстов ИЯ и ПЯ.

В.Н. Комиссаров строит более развернутую модель уровней эквивалентности. В последнем уточненном варианте предложенная им модель предполагает пять иерархически взаимосвязанных уровней:

- Уровень цели коммуникации;
- Уровень описания ситуации;
- Уровень способа описания ситуации;
- Уровень структуры высказывания;
- Уровень лексико-семантического соответствия.

Сопоставив эту модель с той, которая предлагалась Швейцером, мы обнаруживаем определенное сходство на первых четырех уровнях: уровень цели коммуникации соответствует прагматическому, уровень описания ситуации — семантическому референциальному, уровень способа описания ситуации — семантическому компонентному и уровень структуры высказывания — синтаксическому. В модели Комиссарова изменена иерархия двух уровней: уровень описания ситуации подчиняет себе уровень способа описания ситуации. Иначе говоря, перевод на уровне способа описания ситуации предстает как более точный по отношению к уровню описания ситуации. С таким изменением иерархии уровней эквивалентности трудно не согласиться.

Комиссаров дополняет модель эквивалентности еще одним уровнем — уровнем лексико-семантического соответствия. Это дополнение представляется существенным, во всяком случае, по двум причинам. Во-первых, оно логически завершает иерархию уровней эквивалентности: начав с уровня цели коммуникации, где перевод оказывается максимально свободным, вольным (за верхним пределом этого уровня вряд ли можно уже

говорить о адекватном переводе), Комиссаров доходит до уровня пословной эквивалентности, т.е. до уровня буквального перевода, который в определенных случаях также возможен. Во-вторых, автор модели привлекает внимание к слову, которое в реальном переводе весьма часто выступает в качестве единицы эквивалентности.

Для выявления отличительной черты адекватного перевода, позволяющей противопоставить его другим видам опосредованной межъязыковой коммуникации, обратимся к работе Г. Тури, где присутствует прямое указание на то, что единого признака, позволяющего охарактеризовать данное явление как адекватный перевод, не существует, поскольку у различных видов перевода нет фиксированной материальной идентичности и общности. Перевод, по мнению Г. Тури, можно отнести к тем явлениям и реалиям, у которых отсутствует единый объединяющий признак, хотя их косвенно объединяют разнообразные связи, напоминающие волокна, из которых прядут нить [Швейцер, 1978, 46]. Такого рода связь, или, по выражению Л. Витгенштейна, семейное сходство, наличествует у разных видов перевода и позволяет объединить их в один класс [Тури, 1980].

Межъязыковая коммуникация в процессе перевода осуществляется путем объединения в акте общения двух форм сообщения, которые рассматриваются коммуникантами как коммуникативно равноценные. При осуществлении перевода в качестве квази-идентичных форм (ипостасей) одного и того же сообщения выступают тексты, созданные на основе разных языковых систем из единиц, не совпадающих ни по форме, ни по содержанию. Поэтому расхождение между этими ипостасями обуславливается уже не столько индивидуальными различиями коммуникантов, сколько различиями между языками. Конечно, индивидуальные различия тоже существуют, но они отступают на задний план. Поэтому сама возможность и закономерности осуществления перевода

определяются, в первую очередь, способностью разноязычных текстов выступать в качестве коммуникативно равноценных в процессе общения [Комиссаров, 1990, 47].

Перевод как средство межъязыковой коммуникации играет важную роль в создании имиджа государства. Более того, текст перевода способен обладать собственным манипулятивным потенциалом. Несмотря на то, что перевод уже давно считается не только межъязыковой, но и межкультурной коммуникацией, а переводчик является посредником, вопросы возможного влияния перевода и личности самого переводчика на успешность межъязыковой изучены крайне мало. Политическая коммуникация в этом плане не является исключением, хотя именно в ней перевод и переводчик играют важнейшую роль в плане создания внешнеполитического имиджа государства и его лидеров. Интенсивным представляется моделирование схем двуязычной (многоязычной) политической коммуникации и изучение влияния перевода на участников коммуникации и результаты общения. Эти и многие другие вопросы, касающиеся межкультурной коммуникации, осуществляемой при посредстве переводчика, требуют дальнейшего теоретического осмысления с позиции междисциплинарного подхода на стыке лингвистики, теории дискурса, переводоведения и межкультурной коммуникации, а также изучения большого объема фактического материала [Рябкова, 2011, 146].

Межъязыковая коммуникация, осуществляемая посредством перевода в наибольшей степени, воспроизводит процесс непосредственного речевого общения, при котором коммуниканты пользуются одним и тем же языком.

Подобно тому, как в процессе речевого общения на одном языке тексты для говорящего и для слушающего признаются коммуникативно равноценными тексту оригинала.

1.3 Применяемые при переводе трансформации

Преобразования, с помощью которых можно осуществить переход от единиц оригинала к единицам перевода в указанном смысле, называются переводческими (межъязыковыми) трансформациями. Поскольку переводческие трансформации осуществляются с языковыми единицами, имеющими как план содержания, так и план выражения, они носят формально-семантический характер, преобразуя как форму, так и значение исходных единиц. В рамках описания процесса перевода переводческие трансформации рассматриваются не в статическом плане как средство анализа отношений между единицами ИЯ и их словарными соответствиями, а в плане динамическом как способы перевода, которые может использовать переводчик при переводе различных оригиналов в тех случаях, когда словарное соответствие отсутствует или не может быть использовано по условиям контекста. В зависимости от характера единиц ИЯ, которые рассматриваются как исходные в операции преобразования, переводческие трансформации подразделяются на лексические и грамматические. Кроме того, существуют также комплексные лексико-грамматические трансформации, где преобразования либо затрагивают одновременно лексические и грамматические единицы оригинала, либо являются межуровневыми, т.е. осуществляют переход от лексических единиц к грамматическим и наоборот. Основные типы лексических трансформаций, применяемых в процессе перевода с участием различных ИЯ и ПЯ, включают следующие переводческие приемы:

1. Транскрипция и транслитерация – это способы перевода лексической единицы оригинала путем воссоздания ее формы с помощью букв ПЯ. При транскрипции воспроизводится звуковая

форма иноязычного слова, а при транслитерации его графическая форма (буквенный состав). Ведущим способом в современной переводческой практике является транскрипция с сохранением некоторых элементов транслитерации. Поскольку фонетические и графические системы языков значительно отличаются друг от друга, передача формы слова ИЯ на языке перевода всегда несколько условна и приближительна: *absurdist* – абсурдист (автор произведения абсурда); [Комиссаров, 1990, 210]

2. Калькирование – это способ перевода лексической единицы оригинала путем замены ее составных частей – морфем или слов (в случае устойчивых словосочетаний) – их лексическими соответствиями в ПЯ. Сущность калькирования заключается в создании нового слова или устойчивого сочетания в ПЯ, копирующего структуру исходной лексической единицы. Именно так поступает переводчик, переводя *superpower* как сверхдержава; [Комиссаров, 1990, 211]
3. Лексико-семантические замены – это способ перевода лексических единиц оригинала путем использования в переводе единиц ПЯ, значение которых не совпадает со значениями исходных единиц, но может быть выведено из них с помощью определенного типа логических преобразований. Основными видами подобных замен являются конкретизация, генерализация и модуляция (смысловое развитие) значения исходной единицы; [Комиссаров, 1990, 212-215]
4. Конкретизацией называется замена слова или словосочетания ИЯ с более широким предметно-логическим значением словом и словосочетанием ПЯ с более узким значением. В результате применения этой трансформации создаваемое соответствие и исходная лексическая единица оказываются в логических

отношениях включения: единица ИЯ выражает родовое понятие, а единица ПЯ – входящее в нее видовое понятие: Dinny waited in a corridor which smelled of disinfectant. – Динни ждала в коридоре, пропахшем карболкой. [Комиссаров, 1990, 213]

5. Генерализацией называется замена единицы ИЯ, имеющей более узкое значение, единицей ПЯ с более широким значением, т.е. преобразование, обратное конкретизации. [Комиссаров, 1990, 214]
6. Модуляцией или смысловым развитием называется замена слова или словосочетания ИЯ единицей ПЯ, значение которой логически выводится из значения исходной единицы. Наиболее часто значения соотнесенных слов в оригинале и переводе оказываются при этом связанными причинно-следственными отношениями: I don't blame them. – Я их понимаю. (Причина заменена следствием: я их не виню потому, что я их понимаю)[Комиссаров, 1990, 215]
7. Синтаксическое уподобление (дословный перевод) – способ перевода, при котором синтаксическая структура оригинала преобразуется в аналогичную структуру ПЯ. Этот тип "нулевой" трансформации применяется в тех случаях, когда в ИЯ и ПЯ существуют параллельные синтаксические структуры. Синтаксическое уподобление может приводить к полному соответствию количества языковых единиц и порядка их расположения в оригинале и переводе: I always remember his words. – Я всегда помню его слова. Как правило, однако, применение синтаксического уподобления сопровождается некоторыми изменениями структурных компонентов. [Комиссаров, 1990, 216]
8. Членение предложения – это способ перевода, при котором синтаксическая структура предложения в оригинале преобразуется в

две или более предикативные структуры ПЯ. Трансформация членения приводит либо к преобразованию простого предложения ИЯ в сложное предложение ПЯ, либо к преобразованию простого или сложного предложения ИЯ в два или более самостоятельных предложения в ПЯ: The annual surveys of the Labour Government were not discussed with the workers at any stage, but only with the employers. – Ежегодные обзоры лейбористского правительства не обсуждались среди рабочих ни на каком этапе. Они обсуждались только с предпринимателями [Комиссаров, 1990, 217]

9. Объединение предложений – это способ перевода, при котором синтаксическая структура в оригинале преобразуется путем соединения двух простых предложений в одно сложное. Эта трансформация – обратная по сравнению с предыдущей: That was a long time ago. It seemed like fifty years ago. – Это было давно – казалось, что прошло лет пятьдесят. [Комиссаров, 1990, 218]

10. Грамматическая замена как особый способ перевода подразумевает не просто употребление в переводе форм ИЯ, а отказ от использования форм ИЯ, аналогичных исходным, замену таких форм на иные, отличающиеся от них по выражаемому содержанию (грамматическому значению). Так, в английском и русском языке существуют формы единственного и множественного числа, и, как правило, соотнесенные существительные в оригинале и в переводе употреблены в том же самом числе, за исключением случаев, когда форме единственного числа в английском соответствует форма множественного числа в русском (money – деньги; ink – чернила и т.п.) или наоборот английскому множественному соответствует русское единственное (struggles – борьба; outskirts – окраина и т.п.). [Комиссаров, 1990, 219 - 222]

11. Антонимический перевод – это лексико-грамматическая трансформация, при которой замена утвердительной формы в оригинале на отрицательную форму в переводе или, наоборот, отрицательной на утвердительную сопровождается заменой лексической единицы ИЯ на единицу ПЯ с противоположным значением: Nothing changed in my home town. – Все осталось прежним в моем родном городе. [Комиссаров, 1990, 223]
12. Экспликация или описательный перевод – это лексико-грамматическая трансформация, при которой лексическая единица ИЯ заменяется словосочетанием, эксплицирующим ее значение, т.е. дающим более или менее полное объяснение или определение этого значения на ПЯ. С помощью экспликации можно передать значение любого без эквивалентного слова в оригинале: conservationist – сторонник охраны окружающей среды; whistle-stop speech – выступления кандидата в ходе предвыборной агитационной поездки. [Комиссаров, 1990, 224]
13. Компенсация – это способ перевода, при котором элементы смысла, утраченные при переводе единицы ИЯ в оригинале, передаются в тексте перевода каким-либо другим средством, причем необязательно в том же самом месте текста, что и в оригинале. Таким образом, восполняется ("компенсируется") утраченный смысл, и, в целом, содержание оригинала воспроизводится с большей полнотой. При этом нередко грамматические средства оригинала заменяются лексическими и наоборот. [Комиссаров, 1990, 225]

Таким образом, мы рассмотрели понятие перевода как средства межкультурной коммуникации. Были рассмотрены различные определения

перевода и классификации видов перевода, применяемые при переводе трансформации и теории адекватности, эквивалентности перевода на которые, мы будем опираться в практической части данной работы для произведения перевода и анализа переводческих терминов в авиации.

ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ 1

Итак, на основе изученного теоретического материала можно сделать следующие выводы. Перевод – это сложный и многогранный вид человеческой деятельности. Разные ученые и исследователи по-разному подходили к определению перевода. Мы рассмотрели различные определения перевода и классификации видов перевода. Перевод может классифицироваться по способу восприятия текста, по функциональным характеристикам перевода и по способу перевода. Далее были рассмотрены основные особенности перевода с точки зрения его адекватности и эквивалентности. Мы пришли к выводу, что текст перевода никогда не может быть полным и абсолютным эквивалентом текста подлинника, поэтому перед переводчиком стоит первостепенная задача обеспечить эффективные способы передачи понятий, выражаемых на тексте исходного языка, для достижения эквивалентности перевода.

2. Особенности перевода авиационной терминологии

2.1. Термин как лингвистическая единица.

Проблема термина и терминологии в современном языкознании занимает значительное место среди важнейших вопросов теории языкознания.

Важнейшим подходом современной теоретической терминологии является проблема дефиниции термина. С самого начала терминология оставалась центральным вопросом теории терминологии. Следует отметить, что в современной терминологии еще не определилось единого подхода к определению термина. В теоретической терминологии существуют разные определения термина, в основе которых лежат многообразие понимания сущности термина [Реформатский, 1959].

Важной проблемой исследования терминологии является также дефиниция термина как типа языкового знака. Термин - это слово (или словосочетание), языковый знак которого соотнесен с соответствующим понятием в системе понятий определенной области науки или техники [Климовицкий 3, 34].

А.А. Реформатский утверждает, что термины – это слова специальные, ограниченные своим назначением; слова, которые стремятся быть однозначными как точное выражение понятий и название вещей [Реформатский, 1959].

По определению А.В. Крыжановской и А.Л. Симоненко, термины –это номинанты системы понятий (реалий) науки, техники, официального языка [Крыжановская, Симоненко 1986, 73].

Термины составляют сущностно понятийное ядро лексики, обслуживающей и оформляющей любой профессиональный дискурс, в том числе и язык науки. Это наиболее информативная часть лексики языка науки. Они делают лексический состав языка науки принципиально отличным от лексики общелитературного языка по нескольким направлениям: семантически (термины именуют только специальные понятия, каждый из них уникален по своему содержанию; функционально (термины обладают не только номинативной, но и дефинитивной функцией); по сфере распространения (термины при известной «доступности» некоторых из них широкому кругу носителей литературного языка и при условии, что многие термины вышли из недр литературного языка, - принадлежность только языка науки, его лексической системы. Термины в своей прямой функции служат средством только профессионального общения); по источникам, способам и средствам создания (термины, основываясь в целом на общелитературных источниках, способах и средствах их создания, имеют и свои специализированные ресурсы, которые не находят применения в других разновидностях общелитературного языка); по семиотическому единицам наименования (в терминологии, кроме общеязыковых словестных знаков, широко используются символы, выходящие за рамки вербальных средств выражения) [Табанаква 1982, 18].

Для практического анализа авиационной терминологии необходимо останавливаться на характеристике некоторых признаков термина в современной терминологии.

Один из важнейших признаков термина его системность или систематичность. Впервые этот признак был выдвинут и всесторонне

аргументирован в трудах С.Д. Лотте. Каждый термин имеет определенное место (по соподчиненности с другими терминами) в рассматриваемой терминосистеме, которое зависит от места соответствующего понятия во всей данной системе понятия [Лотте 1961, 14]. Системность при этом воспринимается как в аспекте содержания (внутренней формы системности). Данный признак считается основным при определении термина в трудах большинства терминоведов [Герд 1981, 12; Реформатский 1968, 121; Сорокалетов 1970, 12; Суперанская 1976, 74].

Терминосистема – это внутренне организованная совокупность элементов – терминов, связанных устойчивыми отношениями – такое определение системности является классическим во многих исследованиях по терминологии. Терминосистема включает в себя также определенную группу терминов, которые объединяются по тем или иным логически определенным признакам, при этом система проявляет свой признак подразделения на подсистемы или терминологические поля, микрополя [Пьянкова 1989, 9].

Признак понятийной соотнесенности термина предполагает его однозначность, которая воспринимается одним из основных признаков термина [Пумпянский 1977, 92; Ярцева 1970, 10]. В то же время в исследованиях отмечается, что однозначность как признак термина проявляется в системе определенной области науки или в кругу некоторого терминологического поля. За пределами терминологии данной научной области это свойство термина нейтрализуется. Вне предела данной области термин становится многозначным [Лотте 1961, 75]. Как показывает исследование авиационной терминологии, межпредметная полисемия в авиационной терминологии достаточно распространена, хотя в данной области в пределах разных полей также наблюдается полисемия терминов: *airframe* – 1. корпус; 2. планер; 3. авиационная конструкция.

А.В. Суперанская, Н.В. Подольская и Н.В. Васильев отмечают, что термин – это любое слово, соотнесенное со строгой дефиницией, философ видит в термине сходство термина и его определения, дефиницию, социолог определяет термин как любое слово, соотносящееся со специальным значением, представители специальности, исследователь языка определяет термин как номинативную единицу именуемое понятие [Суперанская, Подольская, Васильев 1989, 11].

В настоящей выпускной квалификационной работе авиационный термин – это слово или словосочетание, соотносящееся с соответствующим понятием авиационной отрасли науки, авиации.

Исследователи отмечают, что вышеперечисленные признаки термина проявляются лишь в терминологической системе, за пределами данной системы термин лишается своих определенных семантических свойств и системной характеристики и превращается в обычное слово. Именно с этим явлением связано развитие значений у некоторых терминологических сочетаний; например, термин воздушное судно, при детерминологизации, превращается в образное словосочетание, выражение, характерное для литературного языка.

Термины могут быть заимствованы из других наук или различных сфер или разделов одной и той же науки. В этом отношении особенно популярны термины интернациональные [Даниленко 1967, 57].

Термины, как и любые другие слова, подчиняются словообразовательным, грамматическим и другим языковым правилам. Они создаются путем терминологизации слов общей лексики, прямого заимствования из других языков или калькирования иноязычных терминов. Семантическое терминообразование не изменяет форму слова, но корректирует его значение или функцию. При этом проводятся смысловые

связи между похожими событиями, фактами или явлениями. Подобная ассоциативная основа есть и у литературных метафор и метонимий. Например, крыло птицы – крыло самолета, хвост животного – хвост самолета.

Термины и общенародные слова способны переходить друг в друга. Широко употребляемые специальные термины могут постепенно внедряться в повседневную жизнь и становиться элементами обиходного языка. По мере распространения они перестают восприниматься как термины и, получая широкое обращение, плотно врастают в лексику [Шаропов, 1988].

Способы образования терминов различных областей знания и в разных языках различны и представляются разными исследованиями по-разному. Согласно классической классификации мы подразделяем все виды терминообразования на семантический, морфологический, синтаксический.

В рамках семантического способа мы рассматриваем: терминологизацию общеупотребительных слов; семантические переносы значений. Терминологизация общеупотребительных слов (научное переосмысление общеизвестного лексического значения) происходит тремя основными способами: 1) отказ от общепринятого значения (придание слову точного наименование приводит к омонимии в языке и появлению в словаре общеупотребительной лексики отдельной словарной статьи термина); 2) расширения значения общеупотребительного слова и использование его в качестве термина; 3) сужение значения общеупотребительного слова: а) сужение, приводящее к полной утрате связи с более широким значением; б) сужение, сохраняющее те или иные связи с предыдущим значением [Лейчик 1982, 38].

Морфологический способ словообразования представлен в лингвистике следующими типами: суффиксальный, префиксальный, префиксально-

суффиксальный, способ сложения, способ аббревиации [Шанский 1964, 250-280].

Синтаксический способ термиотворчества предполагает образование терминов-словосочетаний, образуемых соединением двух или более знаменательных слов; образование составных терминов из простых, уже существующих в данном подязыке, на основе подчинительной связи [Лингвистический энциклопедический словарь 1990, 505].

Различают двухкомпонентные, трехкомпонентные и многокомпонентные термины-словосочетания [Основы научной речи 2003, 73]. Термин-словосочетание, в отличие от слова, имеет ряд особенностей, свойственных ему как составной номинации [Зильберман 1988, 70-71].

Терминологическое словосочетание, являясь вторичным знаком [Архипов 1984, 4] называет составное понятие, семантическая структура которого осложняется отношениями между компонентами. Семантика терминологического словосочетания носит двойственный характер. Подобно свободному словосочетанию терминологическое словосочетание называет составное понятие, и компоненты его значения соотнесены со структурой называемого понятия. Устойчивость и воспроизводимость терминологического словосочетания делает его схожим с фразеологическими словосочетаниями. Вместе с тем устойчивость терминологического словосочетания обусловлена устойчивостью и воспроизводимостью специальных понятий его составляющих. Рассматривая понятийную структуру терминологического словосочетания с точки зрения его целостности, разложимости и неразложимости на логические составляющие, можно выделить 3 типа терминологических словосочетаний:

1) свободные словосочетания, где каждая лексема выражает устойчивое самостоятельное понятие, входящее в общее понятие терминологического словосочетания в качестве признака;

2) словосочетание является менее свободным, более переосмысленным и целостным, семантическая структура подобного термина-словосочетания включает в себя признаки одного диминирующего составляющего;

3) полностью переосмысленные терминологические словосочетания, логико-понятийное, структура которых не отражает связи между составляющими понятиями (редко встречаются и, как правило, закрепляются в языковых эквивалентах столь же переосмысленных, мотивация которых бывает скрытой) [Табанакова 1999, 110-111].

Для проведения структурного анализа Л.Б. Ткачева предлагает следующую классификацию:

1) простые термины – однокомпонентные термины, образованные путем аффиксации или переосмысления общелитературного слова, или индивидуального терминотворчества из элементов классического языка, или заимствования из другой терминологической сферы;

2) сложные термины – двухкомпонентные термины, характеризующиеся цельнооформленностью и образованием путем сложения или переосмысления общелитературного сложного слова, или заимствования из другой терминологической сферы, или индивидуального терминотворчества из элементов классического языка;

3) терминологического сочетания – многокомпонентные, раздельнооформленные семантические, целостные сочетания, образованные путем соединения двух, трех и более терминов;

4) фразовые термины – термины, в которых синтаксические отношения выражены с помощью союзов или предлогов [Ткачева 1987, 83]. Определяющий компонент может быть выражен группой слов, которая выступает как единый семантический комплекс. Определяющий компонент сложного термина может состоять из: 1) прилагательное + прилагательное; 2) прилагательное + существительное; 3) существительное + причастие; 4) существительное + существительное; 5) группы слов; 6) определяющее слово может представлять целое идеоматическое словосочетание [Пронина 1965, 20-21].

Заимствование термина – совокупность способов создания терминов, при которых лексические единицы переносятся из одного естественного языка или языка для специальных целей в другой естественный язык или язык для специальных целей. Различаются: межъязыковые заимствования термина (заимствования иноязычного термина) – включение термина, базирующегося на языковом субстрате одного естественного языка, а совокупность терминов, базирующегося на языковом субстрате другого естественного языка; межсистемное заимствование термина – включение термина одной терминосистемы в другую [Лейчик 2000, 31-32].

Первые разработки по исследованию англоязычной авиационной терминологии появились в области английской и русской лексикографии. Начиная со второй половины 80-х годов XX в., стали появляться словари разнообразных типов (одноязычные, двуязычные, толковые), посвященные как авиационной лексике в целом, так и ее подразделам. В дальнейшем потребность в словарях возросла, т.к. увеличивался объем иностранных заимствований, многие из которых были непонятны и требовали пояснения. Произошел наплыв людей в новые сферы экономических отношений. Наибольшее количество людей стало заниматься предпринимательской деятельностью, и им было необходимо знание соответствующих реалий и

понятий. Активизируется лексикографическая деятельность, публикуются словари различных сфер деятельности, которые были призваны оказывать услугу, помогая идти в ногу со временем [Авербух 2005, 62].

В конце 80-х годов начинают появляться работы собственно лингвистического характера, посвященные авиационной терминологии. В 1996 году выходит статья М.В. Воронцовой «Синтаксический способ образования терминов», которая раскрывает структурные особенности лексического пласта авиационной терминологии: преобладание словосочетаний, среди которых наиболее часто встречающимся является тип определение + определяемое. Следует отметить, что англоязычная и русскоязычная авиационная терминология в сопоставительно-типологическом аспекте также представляется недостаточно глубоко изученной в лингво-контрастивном аспекте. В отдельных работах рассматриваются единичные авиационные термины в сопоставлении терминами других областей знания

2.2. Понятие тематической группы терминов.

Изучением лексико-тематических групп занимались многие лингвисты, но и сейчас остается еще множество нерешенных задач, связанных с этим явлением. Достаточно оптимальное определение лексико-тематической группы, которого мы будем придерживаться в ходе исследования, предлагает Б. Ю. Городецкий: «Лексико-семантический комплекс – это совокупность лексико-семантических единиц, связанных семантическими реляциями».[Городецкий 1969, 564]

Наиболее существенной задачей в изучении любой лексико-тематической группы является определение ее иерархической структуры, обусловленной частотностью ее составных компонентов. Л. М. Васильев полагает, что «основным критерием определения места лексической единицы

в лексико-тематической группе следует считать критерий частотности. В целом высокочастотные единицы характерны для ядра лексико-тематической группы, а малочастотные – для периферии».[Попова 1989, 4] Для определения частотности в лингвистике предлагается ряд требований: самое частотное слово должно быть стилистически нейтральным и обладать наиболее обобщенным значением. Есть основание согласиться с Л. М. Васильевым в том, что «...периферию лексико-тематической группы образуют единицы с более конкретным значением, а в ядро входят единицы с более абстрактным значением. Чем меньше количество сем в семеме, тем она абстрактней и ближе к ядру лексико-тематической группы. Ядро образуют семемы с наиболее абстрактным семантическим содержанием».[Попова, 1989, 4]

Важным моментом в построении лексико-тематической группы является также определение ее границы, поскольку ее членами могут оказаться многозначные слова, которые в соответствии со своими разными значениями могут входить одновременно в несколько лексико-тематических групп. В лексико-тематическую группу могут входить слова разных частей речи, и группа, в свою очередь, может подразделяться на более мелкие совокупности лексем. Лексико-тематические группы – это группы слов разных частей речи, объединенных общностью темы (отсюда и название).

Необходимо отметить, что имеющиеся в лингвистике определения лексико-тематической группы не содержат в себе внутренних противоречий, но, напротив, существенно дополняют одно другое. Достаточно конструктивной представляется также информация о том, каковы истоки изучения лексико-тематической группы в отечественной и зарубежной науке о языке. Согласно сведениям, представленным "Большим энциклопедическим словарем" под редакцией В. Н. Ярцевой, "история изучения лексико-тематических групп уходит корнями в девятнадцатый век.

Именно тогда ученые обратили внимание на то, что в языке могут существовать разные типы лексических единиц.

Из этого определения можно извлечь некоторые дополнительные сведения, касающиеся принципов построения лексико-тематической группы и помогающие понять, что ее составляющие могут быть объединены каким либо общим признаком в плане выражения, если воспринимать это последнее в самом широком смысле.

2.3. Этапы проведения исследования

Объектом настоящего исследования послужила выборка английских авиационных терминов, общим объемом 150 терминологических единиц, составленная путем сплошного просмотра текстов авиационных сборников AIP, ICAO и JEPPESEN. Мы считаем, что данные сборники отражают наиболее современное состояние развития авиационной сферы человеческой деятельности. Под авиацией понимается теория и практика полёта на воздушных судах в атмосфере, а также совокупное наименование связанных с ними видов деятельности.

Настоящее исследование проводилось в несколько этапов. Первой стадией исследования стал отбор английских терминов, используемых специалистами в сфере авиации. На следующем этапе, исходя из произведенного лингвистического анализа, мы выделили некоторые принципы для структурирования семантики отобранных нами авиационных английских терминов в некую макроструктуру, представленную лексико-тематическими и лексико-семантическими группами.

Анализируя смысловую структуру термина и опираясь на контекст, выясняем значение иностранного термина. Уточняем объем и содержание понятия, которое выражается и анализируется иностранным термином в данном контексте. Далее подбираем и строим эквивалентный русский

термин. Кроме того, в случае необходимости вводим дополнительные ограничения или совсем заменяем найденный русский термин другим, добиваясь того, чтобы понятие, выраженное иностранным термином, было передано в русском тексте совершенно адекватно. Завершающей стадией исследования является изучение способов перевода английских авиационных терминов на русский.

2.4. Особенности перевода авиационных терминов.

Для обеспечения логики и удобства проведения исследования при переводе англоязычных авиационных терминов на русский язык мы отобрали англоязычные термины-слова и термины словосочетания, которые обслуживают основные направления в области авиации. AIP – Aeronautical Information Publication – официальная опубликованная аэронавигационная информация, документ о правилах планирования и выполнения полетов иностранных воздушных судов в воздушном пространстве данного государства. Главным разработчиком этих правил в государстве является Орган Гражданской Авиации (Civil Aviation Administration). AIP в обязательном порядке должен находиться в представительстве каждого авиапредприятия. Объем этого документа зависит от географических размеров государства и количества международных аэропортов. Для удобства пользования был разработан общий стандарт по разделению AIP на составные части. В данной квалификационной работе мы рассмотрим термины, входящие в состав некоторых частей сборника. На основе собранного языкового материала (150 англоязычных термина, отобранных из аэронавигационных сборников AIP, ICAO и JEPPESEN) выделяются следующие лексико-тематические группы общих авиационных понятий в английском языке. Это слова и словосочетания, которые объединяются по общему признаку общих понятий в сфере авиации.

1. «Аэропорт» (44 термина, 28%) - одна из наиболее объемных тематических групп, включающая термины, обозначающие различные понятия, связанные с наименованием места посадки воздушных судов, относящиеся к аэропорту, его составных частей и видов деятельности в аэропортах. В данную группу входят три тематические подгруппы:

- Типы аэропортов. Сюда входят следующие термины: *civil airport* – гражданский аэропорт; *military airport* – военный аэропорт; *alternate aerodrome* – запасной аэродром; *base airport* – аэропорт базирования; *landing area* – посадочная площадка. *airport of departure* – аэропорт вылета; *airport of destination* – аэропорт назначения; *intermediate airport* – аэропорт промежуточной посадки. *airport of entry* – входной аэропорт, т.е. международный аэропорт с таможенной службой; *domestic airport* – местный аэропорт, т.е. аэропорт без таможенной службы, обеспечивающий прием/выпуск воздушных судов по внутренним рейсам; *slot-coordinated airport* – слот-координированный аэропорт, т.е. сверх загруженный аэропорт с минимальными промежутками времени между взлетами и посадками рейсов; *fire category of airport* – пожарная категория аэропорта. Термины данной тематической подгруппы в целом относятся к синтаксической модели номинаций и представляют собой простые и сложные терминологические сочетания. В основном ядро данной тематической группы составляют слова *airport* – аэропорт. Типы аэропортов различаются по их функциональному предназначению, по объему и по другим особым признакам.

- «Аэропортовые службы» - включает термины, большинство из которых объединяются ядром термина *service* – служба. Одно большое терминологическое понятие, объединяющее в себя многие термины, является – наземное обслуживание - *ground handling service*. Эта подгруппа включает термины, обозначающие виды деятельности в аэропортах по обслуживанию рейсов и пассажиров (коммерция, таможня, аэронавигация, метеослужба и

т.д: commercial service – коммерческая служба; emergency service – аварийная служба; fire-fighting service – пожарная служба; catering service – обеспечение бортовым питанием; meteorological service – метеорологическая служба; area control service – районное диспетчерское обслуживание aeronautical service – аэронавигационная служба; customs service – таможенная служба; arrival service – прием воздушного судна; departure service – выпуск воздушного судна. fueling – заправка; towing – буксировка; maintenance – техобслуживание; health – санитарная служба; border control – пограничная служба; airport fees – аэропортовые сборы; slot – интервал времени нахождения ВС в аэропорту от прибытия до вылета; customs clearance – таможенная очистка.

- «Составные части аэропорта» - эта тематическая подгруппа включает в себя следующие термины: Waiting area – зал ожидания; Security checkpoint – контрольно-пропускной пункт; Baggage carousel – багажный транспортёр; Baggage claim area – зона получения багажа; Check-in counter – стойка регистрации; Control tower – диспетчерская вышка; Gate – выход (на посадку); Metal detector – металлоискатель; Terminal – терминал; Runway – взлетная полоса; Aircraft stand – место стоянки воздушного судна.

Данные термины можно отнести к составляющим самого здания и территории аэропорта.

2. «Самолет» (31 термин, 20%) - сюда входят термины (слова и словосочетания), характеризующие воздушное судно. Эта крупная тематическая группа включает в себя две тематические подгруппы:

- «Виды воздушных судов» - в эту тематическую группу входят термины, описывающие общие понятия о самолетах по их функциональности и внешнему виду; handy aircraft – легкоуправляемый самолет; wide-body aircraft – широкофюзеляжное воздушное судно; narrow-body aircraft –

узкофюзеляжное воздушное судно; aircraft type – тип воздушного судна; Vertical take-off and landing aircraft – воздушное судно вертикального взлета и посадки; Cargo aircraft – грузовой самолет; Jet aeroplane – реактивный самолет. Dirty configuration – воздушное судно с выпущенными шасси и закрылками.

- «Составляющие элементы и некоторые характеристики ВС» - данный тип тематической подгруппы включает некоторые термины, взятые из аэронавигационных сборников, объединяющий слова и словосочетания, связанные с составными частями самолета и его характеристиками; Navigation system – навигационная система; Maximum take-off weight – максимальная взлетная масса; Flaps – закрылки; On-board system – бортовая система; Autopilot – автопилот; Beacon – радиомаяк (аварийный); Capacity – вместимость, компоновка; Cockpit – кабина пилота; Flight recorder – бортовой самописец; Fuel system – топливная система; Landing gear – шасси; Airworthiness – летная годность; Landing run - пробег; Noisiness – шумность; fuselage – фюзеляж, wing tip – законцовка крыла, aileron – элерон; slats – предкрылки; fan-type engine – турбовентиляторный двигатель, jet engine – реактивный двигатель, piston engine – поршневой двигатель; ice protection system – противообледенительная система, instrument panel – приборная доска, hydraulic jack – гидropодъемник.

3. «Рейсы» или «полеты». (72 термина, 41%) Это еще одна очень объемная тематическая группа, которая состоит из терминов (слов и словосочетаний), которые применяются при планировании и организации полетов. Эта группа включает в себя 12 тематических подгрупп:

- «Взлет и посадка» - в этой подгруппе собраны несколько терминов из аэронавигационных сборников, которые характеризуют различные виды взлетов и посадок воздушных судов. Эти термины содержат положительную,

качественную посадку, различные непредвиденные ситуации, а также другие характеристики, связанные с процессом взлета и посадки: approach landing – заход на посадку; safe landing – безопасная посадка; emergency landing – аварийная посадка; hard landing – жесткая (грубая) посадка; forced landing – принудительная посадка. landing permission – разрешение на посадку; landing charge – сбор за посадку; landing forecast – прогноз на посадку; landing speed – посадочная скорость; landing sequence – очередность посадки; take-off area – зона взлета; take-off flight path – траектория взлета; take-off phase – этап взлета; rejected take-off – прерванный взлет.

- «Категории рейсов» - в эту тематическую подгруппу входят термины, которые указывают нам на то, какие виды рейсов существуют: Schedule flight – регулярный рейс; Non-schedule flight – нерегулярный (разовый, чартерный) рейс International flight – международный рейс; Overflight – пролет; Ferry flight – перегон; Military charter flight – чартерный рейс для перевозки военнослужащих; Night flight – ночной рейс; Return (round) trip – полет туда и обратно; Flight status – литерность рейса. Test-flight – облет, тестовый полет; Training flight – тренировочный полет; Charter flight – чартерный рейс.

- «Маршруты» - термины этой тематической подгруппы раскрывают нам понятие о воздушных трассах, по которым выполняются рейсы, и другие термины, связанные с маршрутами: Air traffic control – управление воздушным движением; Entry point – точка входа; Exit point – точка выхода; Airway – воздушная трасса; Level – эшелон; Air traffic – воздушное движение; Alternate route – запасный маршрут; Advisory route – предлагаемый маршрут; Airspace – воздушное пространство; Cross-country flight – полет по маршруту; Route segment – участок маршрута; Way-point – точка на маршруте; Air service – воздушное сообщение.

- «Безопасность»: air safety – безопасность воздушного движения, factor of safety – коэффициент безопасности, flight safety – безопасность полетов;
- «Планы/схемы полета»: flight plan – план полета, aerodrome traffic circuit – схема полетов над аэродромом, supplementary flight plan – дополнительный план полета; «субъекты полета»: pilot-in-command – командир воздушного судна (ВС), radar controller – диспетчер радиолокационного контроля, flight crew member – член экипажа;
- «Объекты полета»: aircraft – воздушное судно, helicopter – вертолет, dirigible – дирижабль;
- «Базы/зоны полета»: aerodrome – аэродром, taxiway – рулежная дорожка, aerodrome traffic zone – зона аэродромного движения;
- «Время полета»: flight time – время полета, instrument time – время полета по приборам, take-off time – время взлета;
- «Сигналы»: secondary radar – вторичный радиолокатор, radar identification – радиолокационное опознавание, surveillance radar – обзорный радиолокатор;
- «Условия полета»: conditions on the route – условия полета по заданному маршруту, visual meteorological conditions – визуальные метеорологические условия, actual flight conditions – реальные условия полета;
- «Диспетчерское обслуживание полета»: flight controls – органы управления полетом, air traffic control clearance – разрешение диспетчерской службы, aerodrome control tower – аэродромный диспетчерский пункт;

- «Полет ВС»: take-off – взлет, отрыв от земли, level flight – горизонтальный полет, upward flight – полет с набором высоты; «фигуры пилотажа»: acrobatic flight – фигурный полет, roll – «бочка», spin – штопор;

4. «Авиакомпания» или «Авиалинии» (10 терминов, 6%): small and medium airlines – маленькие и средние авиапредприятия; foreign airlines – иностранные авиапредприятия; domestic airlines – местные авиалинии; aircraft operator – эксплуатант воздушного судна; air search – поиск с воздуха, search and rescue region – район поиска и спасения, rescue unit – спасательная команда; accident – авиационное происшествие, incident – инцидент, investigation – расследование

Уже на начальном этапе нашего исследования выявлено свойственное терминологии в сфере авиации преобладание терминов-словосочетаний. Таким образом мы рассмотрели лексико-тематическую организацию авиационной терминологии в аэронавигационных сборниках AIP, ICAO, JEPPESEN. Следует отметить строгую иерархическую организацию всей терминологии данной отрасли науки, это отражается на системной организации терминологических единиц исследуемой терминологии.

Для описания способов перевода авиационных терминов необходимо описать их структуру, чтобы выбрать наилучшие способы перевода. Поэтому все английские специальные авиационные термины (в количестве 150) в соответствии с их формальной структурой были распределены по классам:

- однословные термины – 26, level, towing, charter;
- составные термины - 12, overflight, runway, refueling, airway;
- терминологические словосочетания, состоящие из существительных - 50, visual range, border control, schedule flight, noise certificate;
- терминологические словосочетания, состоящие из прилагательных и существительных - 25, international flight, alternate route, test-flight;

- терминологические словосочетания, состоящие из причастий и существительных - 13, paved runway, landing permit, assigned flight plan;
- терминологические словосочетания, состоящие из двух или трех компонентов: существительное + причастие (или прилагательное) + существительное - 11, Civil Aviation Authorities, air traffic control, takeoff safety speed;
- терминологические словосочетания, в которых главное слово стоит до предлога, а слова, стоящие за ним, играют роль определения - 14, actual time of arrival, estimate time of departure, certificate of airworthiness, state of landing;

Помимо этого, мы попытались выявить закономерности перевода при помощи анализа способов перевода терминов отдельных групп.

Для первой группы («аэропорт») к которой относится 33% отобранных терминов, закономерности перевода проявляются в рамках приведенных подгрупп.

1) Так термины, относящиеся к подгруппе «типы аэропортов», которые составляют 9% анализируемых терминов, переводятся, в основном, посредством калькирования и частичного транскрибирования (civil airport – гражданский аэропорт, international airport – международный аэропорт, airport of destination – аэропорт назначения).

2) Термины, относящиеся к подгруппе «аэропортовые службы», которые составляют 15% анализируемых терминов, в основном переводятся также посредством калькирования (fire-fighting service – пожарная служба, meteorological service – метеорологическая служба, customs service – таможенная служба), а также посредством описательного перевода (slot – интервал времени нахождения ВС в аэропорту от прибытия до вылета, departure service – выпуск воздушного судна).

3) Термины третьей подгруппы «Составные части аэропорта» (9% анализируемых терминов) тоже переводятся при помощи калькирования (security checkpoint – контрольно-пропускной пункт, control tower – диспетчерская вышка) и описательного перевода (air side – контролируемая зона аэропорта, aircraft stand – место стоянки воздушного судна, paved runway – взлетно-посадочная полоса с искусственным покрытием). В первой группе («аэропорты») сложности могут возникнуть, в основном, при переводе терминов, где требуется описательный перевод.

Для второй группы («самолет») характерны следующие приемы перевода в рамках приведенных тематических подгрупп:

1) подгруппа «виды воздушных судов» является небольшой (6% терминов) и перевод терминов здесь посредством калькирования и частичного транскрибирования (Cargo aircraft – грузовой самолет, Jet airplane – реактивный самолет), а также для перевода некоторых терминов мы использовали добавление и перестановку (wide-body aircraft – широкофюзеляжное воздушное судно, Vertical take-off and landing aircraft – воздушное судно вертикального взлета и посадки, type of aircraft – тип воздушного судна);

1) термины, относящиеся к подгруппе «составляющие элементы и некоторые характеристики ВС» (11%), можно переводить различными способами, но преобладающим здесь является калькирование (noisiness – шумность), а также транслитерация (autopilot – автопилот), трансформация конкретизация (landing gear – шасси) и перестановка (lift-off speed – скорость отрыва).

Перевод терминов третьей тематической группы «рейсы (полеты)», которую составляют 30% выборки мы осуществляем следующими переводческими приемами:

1) Термины, отобранные в тематическую подгруппу «Взлет и посадка» (12%), мы переводим посредством калькирования и перестановки (emergency landing – аварийная посадка, landing sequence – очередность посадки);

2) в подгруппу «Категории рейсов» (9%) входят термины, большинство из которых мы переводим посредством добавления и конкретизации, что представляет некоторую сложность при переводе (ferryflight – перегон ВС, return (round trip) – полет туда и обратно);

3) при переводе терминов из подгруппы «маршруты» (9%) мы использовали несколько переводческих приемов, такие как калькирование (Alternate route – запасный маршрут), конкретизация и генерализация (routelicense – лицензия на эксплуатацию маршрута, cross-country flight – полет по маршруту, block-to-block time – полное полетное время), а также перестановка (air traffic control – управление воздушным движением).

Для самой немногочисленной четвертой тематической группы «авиакомпания» (3%), которая не делится на тематические подгруппы, основным приемом перевода является калькирование (domestic airlines – местные авиалинии).

Как мы видим, наиболее часто встречающимися терминами являются: терминологические словосочетания состоящие из существительных (32%), однословные термины (13%) и терминологические словосочетания из существительных и прилагательных (15%).

Следовательно, после определения структуры специальных авиационных терминов, выявим наиболее частотные способы их перевода:

- перевод однословных терминов и составных терминов: а) способ калькирования; б) способ трансформации конкретизации; в) способ транскрипции/транслитерации;

- перевод терминологических словосочетаний: а) калькирование; б) перестановка; в) трансформация конкретизация/генерализация.

Касательно аббревиатур и сокращений в отрасли авиации тоже существуют некоторые закономерности воспроизведения в русском языке, к примеру:

1. Перевод соответствующим сокращением. В таких случаях необходимо наличие соответствующего эквивалента в языке перевода: ACFT (aircraft) – ВС (воздушное судно); ACC (area control centre) – РДЦ (районный диспетчерский центр); APU (auxiliary power unit) – ВСУ (вспомогательная силовая установка).

2. Перевод соответствующей полной формой слова или словосочетания. Этот способ используется в тех случаях, когда в языке перевода отсутствует соответствующее сокращение. Для правильного перевода необходимо определить полную форму сокращения в языке оригинала (по словарю или тексту оригинала): GA (general aviation) – авиация общего назначения; DUR (duration) – продолжительность; EAP (effective air path) – действующая воздушная трасса.

3. Транскодирование (транскрибирование или транслитерация) сокращения: AEROSAT (Aeronautical Satellite Council) – АЭРОСАТ (Совет по авиационным спутникам), AFIL (air-filed flight plan) – АФИЛ (план полета, переданный с борта), vocoder (voice coder) – вокодер.

4. Калькирование полной (исходной) формы соответствующего сокращения. Транскрипция исходной формы допустима только в тех случаях, когда это сокращение является названием организации, агентства, компании, т. е. не имеет соответствия в языке перевода: TAIL (tail wind) – попутный ветер; STAR (standard terminal arrival route) – стандартная схема прибытия по приборам. Используется также перенесение сокращения в его оригинальной

форме в текст перевода, нередко в сочетании с пояснительным обобщающим словом: DIP (Dual Inline Package) – корпус типа DIP.

5. Описательный перевод. Этот метод используют в тех случаях, когда в языке перевода отсутствует эквивалент. Описательный перевод должен полностью раскрывать техническую сущность сокращения: RUT – стандартные частоты радиопередач для региональных маршрутов.

6. Создание нового сокращения в языке перевода: RWY (runway) – ВПП (взлетно-посадочная полоса); VFR (visual flight rules) – ПВП (правила визуального полета).

7. Метод прямого заимствования. Этот метод используется для передачи в русском языке марок летательных аппаратов: B737-200, ATR-42, DC-8-54, авиадвигателей: RTM322, TRE331-14, JT15D-4, пилотажно-навигационного оборудования: AN/AC182, LRN500, ASR360.

Рассмотрим проблему синонимичности на нескольких примерах:

- К квазисинонимам можно отнести следующие примеры: undercarriage, landing gear – шасси; empennage, tailplane, tail unit – хвостовой стабилизатор, хвостовое оперение; flight clearance, clearance of an aircraft, departure clearance – разрешение на вылет; play, looseness – люфт.
- Примерами текстуальных синонимов являются: dive, swoop down – пикировать; fuselage, hull – фюзеляж. Появление текстуальных синонимов связано с желанием специалистов, оперирующих данной терминологией, упростить процесс коммуникации.
- К ситуационным синонимам относятся: instrument flight, blind flight, non-visual flight - полет по приборам, слепой полет; head-down flight, level flight, horizontal flight - горизонтальный полет.

ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ 2

Сложнейшей проблемой, связанной с переводом текстов, является проблема передачи исходного содержания с помощью иной терминосистемы. Проблема исследования терминологии является одной из ключевых в исследовании специальных текстов. Термин – это слово или подчиненное словосочетание, имеющее специальное значение, выражающее и формирующее профессиональное понятие и применяемое в процессе познания и освоения научных и профессиональных объектов и отношений между ними. Отличительными чертами термина, позволяющими идентифицировать его, являются системность, однозначность, точность, стилистическая нейтральность, отсутствие эмоциональной и экспрессивной выраженности и краткость. Для достижения адекватности при переводе текста часто прибегают к различным видам трансформации. В данной работе рассматривались различные классификации переводческих соответствий и трансформаций. На сегодняшний день нет единой системы классификации. Каждый автор придерживается своей классификации, и у каждого лингвиста она отличается. При анализе формирования терминологических особенностей научных текстов по авиации мы в целом ориентируемся на

общую характеристику научного текста в целом, уделяя терминологической системы авиации в особенности.

В данной выпускной квалификационной работе исследованию была подвергнута авиационная терминология английского языка как концептуальная система, в которой сформировались различные направления, сыгравшие важную роль в становлении базовой терминологии данной отрасли знания.

Изначально перед нами стояла задача рассмотреть характеристики и исследовать английскую авиационную терминологию, отобранную из аэронавигационных сборников AIP и JEPPESEN, выделить основные проблемы перевода, найти пути их решения, а также сравнить терминологические соответствия в английской и русской авиационной терминологии и выявить несоответствия, не отвечающие требованиям адекватности и эквивалентности перевода.

Результаты исследования показали, что основную долю терминов в сфере авиации составляют многокомпонентные термины (термины-словосочетания). Таким образом, в работе при переводе научного текста авиационной тематики использовались следующие способы перевода:

- калькирование (68 термина, 45%);
- способ транслитерации/транскрипции (11 терминов, 6%);
- перестановка (28 терминов, 18%);
- способ трансформации генерализации (13 терминов, 7%);
- способ трансформации конкретизации (22 терминов, 13%);
- описательный перевод (8 терминов, 4%)

Проанализировав способы перевода терминов текстов аэронавигационных сборников AIP, ICAO, JEPPESEN с английского языка, было выявлено, что распространенными способами перевода в английском языке являются калькирование, перестановка и способ трансформации конкретизации.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В любой предметной области, любой профессиональной сфере присутствует проблема языка как средства научного познания, языка, адаптированного для адекватного отражения и передачи логически систематизированного представления о специальных знаниях.

Во многих терминоведческих работах при исследовании терминологии авторы ограничиваются анализом словарных дефиниций, не обращая должного внимания на функционирование термина в речи. Именно поэтому в ходе нашего исследования авиационной терминологии были использованы специальные словари и нормативные документы.

Исследование специфики нормативных документов в сфере авиации проводилось на основе комплексного многоуровневого анализа, а также изучение авиационной терминологической системы в тесной взаимосвязи со становлением и эволюцией авиации как системы науки и техники.

В работе были рассмотрены теоретические предпосылки изучения терминов в целом и терминологии авиации в английском языке. Под

термином мы понимаем это слово или подчиненное словосочетание, имеющее специальное значение, выражающее и формирующее профессиональное понятие и применяемое в процессе познания и освоения научных и профессиональных объектов и отношений между ними.

Термины, обозначающие виды производственной деятельности, связанные с воздушными перевозками и воздушным транспортом, относятся к авиационным. Сфера авиации делится на четыре крупные тематические группы: аэропорт, самолет, рейсы (полеты), и авиакомпании; и восемь тематических подгрупп. Тематическая группа «аэропорт» включает в себя подгруппы наземное обслуживание, виды аэропортов, составные части аэропорта и это составляет 33% из всех отобранных терминов. Тематическая группа «самолет» содержит две тематические подгруппы виды воздушных судов и составляющие элементы и некоторые характеристики ВС, которые составляют 17% отобранных терминов. Тематическая группа «рейсы» или «полеты» включает такие подгруппы, как взлеты и посадки, виды рейсов, маршруты и это составляет 30% из всех отобранных терминов.

В тематической группе «авиакомпаний» не содержится тематических подгрупп и количество терминов из этой группы составляет 3% из всей выборки. В количественном отношении преобладают группы «аэропорты» (33%) и «рейсы (полеты)» (30%).

Специфика перевода состоит в том, что использовались следующие способы перевода: калькирование, транскрипция/транслитерация, трансформация/генерализация, перестановка, добавление и описание.

Основная ошибка при переводе специальных авиационных терминов состоит в том, что переводчики иногда стремятся найти буквальное соответствие иностранному термину в русском языке. Такой подход является неправильным, потому что стирается специфика реалий иностранной

действительности, а также может возникнуть ошибка в связи с тем, что эти термины могут выражать понятия, характерные только иноязычной действительности, и поэтому не соответствовать реалиям, принятым в русских специальных материалах.

При переводе также следует учитывать реальное значение термина в данной обстановке, в данном контексте. Правильное понимание и перевод терминов зависит не только от хорошего знания языка, но и от знаний реалий иностранной и российской действительности.

Таким образом в настоящей выпускной квалификационной работе мы рассмотрели особенности терминов авиации в нормативных документах и пришли к выводу, что при анализе формирования терминологических особенностей текстов по авиации мы в целом ориентируемся на общую характеристику текста нормативных документов, уделяя терминологической системе авиации в особенности.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1.Авербурх К. Я. Общая теория термина: комплексно-вариологический подход: Автореф. дис. д-ра.филол. наук.- Иваново, 2005. -18 с.
- 2.Архипов И.К. Семантика производного слова английского языка: Учебное пособие. -М: Просвещение, 1984. - 128 с.
- 3.Бархударов Л.С. Язык и перевод. М.: Международные отношения, 1975 -190 с.
- 4.Гак В.Г., Львин Ю.И. Курс перевода. - М., 1970. - С. 9.
- 5.Герд А.С. Еще раз о значении термина. Лингвистические аспекты терминологии. - Воронеж: Издательство Воронеж.университета , 1980. - С. 3-9.
- 6.Городецкий Б. Ю. К проблеме семантической типологии. - Изд-во МГУ, 1969.
7. Грабовский Н.К. теория перевода. - М.: 2004. - 544 с.

8. Даниленко В.П. Как создаются термины? - Русская речь. - 1967. -№2. - С.25-29.
9. Зильберман Л.И. Лингвистика текста и обучение чтению английской научной литературы. -М.: Наука, 1988. - 161 с.
- 10.Иегер Г. Перевод и лингвистическая теория перевода.-М.,1975. - 214с.
- 11.Климовицкий Я.А. Некоторые методологические вопросы работы над терминологией науки и техники. Современные проблемы терминологии в науке и технике. - М.: Наука, 1969. - 32-61 с.
- 12.Комиссаров В.Н. Теория перевода (лингвистические аспекты). - М.: Высшая школа, 2000. - 253 с.
- 13.Комиссаров В.Н. Слово о переводе. - М.: Международные отношения, 1973.-215 с.
- 14.Комиссаров В.Н. Лингвистика перевода. - М.: Международные отношения, 1980. - 167 с. 41
- 15.Копанев П.И. Вопросы истории и теории художественного перевода. -Минск, 1972.- 296с.
- 16.Крыжановская А.В., Симоненко Л.А. Актуальные проблемы упорядочения научно-технической терминологии. - Киев: Наук, думка, 1987. 160с
- 17.Латышев Л.К. Перевод: проблемы теории, практики и методики преподавания. -М., 1988.
- 18.Левый И. Искусство перевода. - М, 1974. - 116 с.

19.Лейчик В. М. Новое в советской науке о терминах (Обзор тематических сборников ИР Я АН СССР) -Вопр. языкознания. 1983. № 6. С. 118—127.

20.ЛейчикВ.М. Предмет, метод и структура терминоведения. М: наука 2000.-256 с.

21.Лотте Д.С. Основы построения научно-технической терминологии. - М.: 1961-160 с.

22.Найда Ю.А. К науке переводить. Вопросы теории перевода в зарубежной лингвистике. - М., 1978.

23.Полевые структуры в системе языка / Науч. ред. З. Д. Попова. - Воронеж, 1989.

24.Пронина Р.Ф. Пособие по переводу английской научно-технической литературы. - М: Высшая школа, 1973. - 200 с.

25.Пумпянский А.Л. Введение в практику перевода научной и технической литературы на английский язык. - Изд. 2-е, доп. - М.: Наука, 1977. - 343 с.

26.Пьянкова Т.М. Некоторые системные расхождения между русским и английскими терминами и их отражение в переводе: Автореф. дисс. канд. филол. наук. М.: Изд-во МГПИИЯ, 1974. - 30 с.

27.Реформатский А.А. Что такое термин и терминология. Издательство Академия наук СССР, 1959. - 14 с.

28.Розенталь Д.Э. Словарь-справочник лингвистических терминов. - М.: Просвещение, 1985. - 400 с. 42

29.Рябкова И. П. Межкультурная коммуникация в сфере политики и вопросы перевода. - Ижевск, 2011 - С. 143-146.

- 30.Сороколетов Ф.П. Общая и учебная лексикография: Учебное пособие. -Л.: ЛГУ, 1985.-67 с.
- 31.Суперанская А.В. Терминология и номенклатура. Проблематика определения терминов в словарях разных типов. - Л.: Наука, 1976. -73-83 с.
- 32.Табанакова В.Д. Семантизация термина в одноязычных терминологических словарях; Канд. диссертация. Л.: ЛГУ, 1981.-166 с.
- 33.Ткачева, Л. Б. Основные закономерности английской терминологии. - Томск : Томский ун-т, 1987. - 200 с.
- 34.Суперанская А. В., Подольская Н.В., Васильева Н. В. Общая терминология. Вопросы теории. М: Наука, 1989. - 246 с.
- 35.Тури Г. В поисках теории перевода. - М., 1980 - 124 с.
- 36.Федоров А.В. Основы общей теории перевода. - М, 1968. - С. 151.
- 37.Федоров А.В. Основы общей теории перевода (лингвистические проблемы): Учебное пособие. - М.: Высшая школа. 1983. - 303 с.
- 38.Черняховская Л.А. Перевод и смысловая структура. М.: Международные отношения, 1976 - 264 с.
- 39.Чуковский К.И. Высокое искусство. -М., 1968.
- 40.Шанский Н.М. Лексикология современного русского языка. М.: Просвещение, 1964. - 153 с.
- 41.Шаропов Н.А. Пути развития лексики современного литературного языка. -Душанбе: Дониш, 1988. -133 с.
- 42.Швейкер А.Д. Теория перевода. Статус, проблемы, аспекты. - М.: Наука, 1988.-215 с.

43.Якобсон Р. О лингвистических аспектах перевода. Вопросы теории перевода в зарубежной лингвистике. - М., 1978.

44.Ярцева В.Н. Сопоставительно-типологическое исследование в области синтаксиса. Исследование по языку и литературе. - Л.: Наука 1973. - 42-60 с.43

45.Лингвистический энциклопедический словарь. М.: Советская энциклопедия, 1990. - 683 с.

Список источников материала исследования

46. AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION RUSSIAN FEDERATION. -FEDERAL AIR TRANSPORT AGENCY.

47. AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION UNITED STATES OF AMERICA. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION.

48. AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION UNITED STATES NETHERLANDS. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION.

Приложение

Катастрофа Тенерифе 27 марта 1977 года Панамериканский 747-121 и KLM 747-206В столкнулись на взлетно-посадочной полосе в условиях низкой видимости. Расследование показало, что наиболее вероятной причиной катастрофы была двусмысленность, неясность в английском языке, которая привела KLM к неправильному пониманию команды диспетчеров. Использование слова «Ok» («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. Когда пилот KLM повторял распоряжение АТС, он закончил его словами: «Мы сейчас находимся на взлете». Диспетчер же, который не очистил взлетную полосу и не давал 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 непростительной ошибкой диспетчера. А фраза «приготовьтесь к взлету»

оказалась неуместной, так как была произнесена только через 7 секунд после конца разговора.

Следствием стали масштабные реформы международной стандартизации по устранению двусмысленности в коммуникации между пилотами и диспетчерами.

Например: слово «Ok» не является теперь стандартными и заменено на «Roger» («Вас понял»). Это изменение было сделано для того, чтобы отличать утверждение инструкции от разрешения на посадку/взлет.

«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».