

Васюкович О.М.

Лингвистический профиль профессиональной подготовки к ведению радиообмена между диспетчером и экипажем

Васюкович Оксана Николаевна, преподаватель, аспирант
Национальный Авиационный Университет, г. Киев, Украина

Аннотация. В статье было использовано выборочное наблюдение. Для анализа радиообмена отобрано 37 аутентичных эпизодов, которые касались разных нестандартных ситуаций и побуждали к использованию Plain English (обычный английский язык в авиационном контексте) авиадиспетчерами и членами экипажа. Показано, что обычный английский язык в авиационном контексте составляет почти 19 % в общем количестве слов. На основе анализа выявлено, что стандартная фразеология не может полностью предусмотреть действия в нестандартных ситуациях. Знание общего английского языка является главной составляющей ведения радиотелефонной связи.

Keywords: professional communication, future politicians, official letter, diplomatic correspondence

Введение. Современный этап развития гражданской авиации определяется проблемой человеческого фактора, 80-90 % авиационных происшествий происходят по вине человека. Языковой барьер становится не второстепенной, а одной из главных причин авиационных происшествий. Одной из профессионально-деятельностных функций авиадиспетчера и экипажа является ведение радиообмена на английском языке на всех этапах полета. На данный момент социальным заказом является профессиональная подготовка к радиообмену между диспетчером и экипажем для работы на международных воздушных линиях по стандартам Международной организации гражданской авиации (ИКАО). С целью повышения безопасности полетов Международная организация гражданской авиации (ИКАО) выдвинула новые требования относительно уровня владения международным авиационным языком радиосвязи пилотами и диспетчерами управления воздушным движением (УВД) неанглоязычных стран (Doc 9835). Анализ авиационных событий и предпосылок свидетельствует о том, что в действительности главной причиной трагедий является не просто низкий уровень владения английским языком пилотами и диспетчерами, а их неспособность применить сформированные для стандартных условий деятельности иноязычные знания, навыки и умения в экстремальных ситуациях.

Анализ публикаций свидетельствует о том, что проблемой профессиональной подготовки к ведению радиообмена занимались следующие украинские авторы (И.Б. Файнман, Е.В. Кмита, В.В. Пивень, Т.В. Тарнавская. Так, например, И.Б. Файнман раскрывает сущность подготовки будущих авиадиспетчеров к ведению радиообмена как фрагмента их общей профессиональной подготовки [9]. В научных исследованиях Е.В. Кмиты рассматривается влияние иностранной компетенции авиадиспетчеров на безопасность полетов, проведено анализ этой компетенции, соотношение ее элементов, особенностей профессиональной деятельности диспетчеров и требований ИКАО относительно 4 уровня рабочей языковой подготовки авиационных специалистов [2]. В.В. Пивень рассматривает подготовку пилотов к ведению радиообмена на Международных воздушных трассах, однако не раскрывает проблем управления воздушным движением в ситуациях, где не предвидено использование стандартной фразеологии радиообмена [5]. Автор Т.В. Тарнавская исследовала вопрос подготовки к ведению радиообмена в ракурсе иностран-

ной коммуникативной компетенции авиаспециалиста [7].

Как отмечает, Пашенко Г.С. в своем научном исследовании, что в основе полетов на международных воздушных трассах является радиообмен на английском языке с диспетчерским пунктом управления воздушным движением. В экстремальных условиях полета ведение радиообмена наслаивается на сложность непосредственно управлением воздушного судна, добавляет уровень стресса и угрожает негативными последствиями. За последние 15-20 лет 60-65% предпосылок к авиационным приключениям и катастрофам происходит через нехватку надежности знаний, навыков, и умений английского языка, который приводит к снижению уровня профессиональной надежности в экстремальных условиях и при ограничении времени на оценку полетной ситуации и принятие решений [4].

Цель статьи – раскрыть суть лингвистического профиля профессиональной подготовки к ведению радиообмена между диспетчером и экипажем.

В процессе нашего исследования было использовано выборочное наблюдение. Для анализа радиообмена мы отобрали 37 аутентичных эпизодов, которые касались разных нестандартных ситуаций и побуждали к использованию Plain English (обычный английский язык в авиационном контексте) авиадиспетчерами и членами экипажа.

Определенно, что радиообмен гражданской авиации является актом речевого взаимодействия, обменом профессиональной информацией между экипажем воздушного судна и наземными диспетчерскими службами или другими воздушными судами, что осуществляется с помощью высококачественных каналов связи. Основу такому общению задают реальные обстоятельства в зоне УВД, что выражаются в графической и аудиовизуальной наглядной форме на экранах приборов и пультов [1].

Таким образом, радиообмен предусматривает наличие двух сторон – участников радиообмена, которыми со стороны воздуха выступает командир экипажа, а со стороны земли – диспетчера взаимодействующих пунктов управления воздушным движением. Среди двух коммуникантов представитель диспетчерской службы является главным, поскольку именно им осуществляется передача указаний на борт самолета и ведется контроль за движением судна, то есть коммуниканты отличаются функциями в диалоге. Поэтому диспетчер занимает высшую позицию по

сравнению с экипажем в иерархических связях коммуникантов, а коммуникация строится на вертикальных отношениях [1].

Поскольку безопасность в авиации непосредственно зависит от качественного речевого взаимодействия летного состава и диспетчеров УВД, значительное внимание к вопросам коммуникации в авиации уделяется не только научными работниками и авиационными операторами-практиками, но и мировыми авиационными организациями и, в первую очередь, Международной организацией гражданской авиации – ИКАО. Основные требования относительно владения профессиональным языком в авиации изложены в нормативно правовых документах ИКАО относительно английского языка [3].

Порядок использования английского языка в радиотелефонной связи регулируется Стандартами и Рекомендованной практикой (SARPS) и правилами радионавигационного обслуживания (PANS), которое содержится в дополнении 10 «Авиационная электро-связь» и PANS-ATM. Конкретные требования знаний английского языка изложенные в Дополнении 1 «Выдача свидетельств авиационному персоналу». Кроме того, фразеология ИКАО опубликована в томе II «Правила связи, включая правила, которые имеют статус PANS» [11].

Следовательно, рассмотрим эти требования. Документ ИКАО "Правила аэронавигационного обслуживания" определяет правила для ведения радиотелефонной связи на стандартной фразеологии на международных воздушных трассах [12].

Обработка Документа ИКАО 9835 показывает, что стандартная фразеология – является языковым феноменом, которая являет собой набор разных рабочих правил. Основными лингвистическими характеристиками есть: ограниченный словарный запас (около 400 слов), в котором каждое слово имеет точное значение, чаще всего ограниченное областью авиации и короткими предложениями в результате неиспользования таких служебных языковых единиц как(артикли, притяжательные местоимения, глаголы и глагольные связки is/are, личные местоимения I you we, и предлогов) [14].

Анализ текстов радиообмена методом выборки, показал следующие результаты, отображенные в данной таблице № 1.

Таблица 1. Процентное соотношение обычного английского языка в авиационном контексте и стандартной фразеологии в условиях ведения радиообмена

	Всего	%
Общее количество слов	23010	100
Обычный английский язык в авиационном контексте	4350	18,9
Стандартная фразеология	18660	81,1

Анализ радиообмена 37 аутентичных эпизодов показал, что обычный английский язык в авиационном контексте составляет почти 19 % в общем количестве слов. Следовательно, стандартная фразеология не может полностью предусмотреть действия в нестандартных ситуациях. Знание общего английского языка является главной составляющей ведения радиотелефонной связи.

Рассмотрим пример текстов нестандартных ситуаций во время радиовещания :

1)C: *AB nine four six PAPA, report the reason please*

P: *We have smoke in cockpit, but we have no fire, light indication now*

C: *Do you need fire brigade?*

2) C: *X DELTA X, stand by*

C: *X DELTA X, do you need position another apron?*

P: *Yes, sir, so we need GOLF two, MIKE one nine*

C: *Stand by, please, hold position*

3)C: *X Y eight five, zero, what flight level do you wish ?*

P: *We need flight level one hundred emergency, Mayday, Mayday, Mayday, X Y eight five.*

4) C: *Speedbird seven four Delta, say again, please.*

P: *Do we have to fly full departure route or do you give us a heading as usually?*

C: *Speedbird seven four Delta, say again, please.*

5) P : *ABC zero two nine four, we would like to come back to the gate, please?*

C: *ABC zero two nine four, roger and confirm, are you ready to taxi by own?*

P: *Yes, ready taxi by my own.*

Исходя из данных примеров можно прийти к заключению, что коммуникация между пилотом и авиадиспетчером в режиме ведения радиосвязи имеет фонетические, грамматические, лексические, синтаксические и стилистические особенности[8].

Фонетические характеристики радиовещания в целом подчиняются нормам общего английского языка, а некоторые фонетические отличия касаются произношения цифр (two, four, six) и наличием особенного фонетического алфавита, что характеризуется акрофоническим присвоением кодовых слов буквам английского алфавита (PAPA, MIKE, DELTA), для обеспечения четкости и однозначности каждого высказывания [8].

Синтаксически данный тип коммуникации характеризуется преимущественно неполной грамматической структурой предложений, в которых отсутствует подлежащее, глагольная связка to be, а также другие второстепенные члены предложения[8].

Стилистически радиообмен между пилотом и авиадиспетчером характеризуется нейтральностью, имперсональностью и отсутствием эмоционально окрашенных выражений [8].

Важно отметить, что профессиональная (иноязычная) коммуникативная компетентность диспетчера УВД занимает одну из ведущих ролей во время ведения радиосвязи на международных воздушных трассах. Следовательно, профессиональная (иноязычная) коммуникативная компетентность диспетчера УВД – это иноязычные коммуникативные знания, навыки, умения и способность их соответствующего использования для осуществления общения в процессе ведения радиообмена с рейсами, которые осуществляют полеты на международных воздушных трассах, в тех или других условиях профессионального взаимодействия; это – интегративное образование личности, которое имеет сложную структуру и выступает как взаимодействие и взаимопроникновение лингвистической, социокультурной и коммуникативной компетентностей, уровень сформированности которых поз-

воляет авиационному специалисту эффективно осуществлять иноязычную, а следовательно, межъязыковую, межкультурную и межличностную коммуникацию [15].

Как утверждает Ягупов В.В., на данное время целый ряд организаций выражает озабоченность по поводу той роли, которую играет языковой фактор (особенности функционирования профессиональной коммуникативной компетентности) в авиационных событиях и инцидентах. Информация, полученная на базе данных Системы представления данных об авиационных событиях/инцидентах (ADREP) ИКАО, Системы информации о состоянии безопасности полетов (ASRS), Американского национального агентства безопасности на транспорте и британской Системы обязательных сообщений об авиационных событиях (MORS) и Программах конфиденциальной подачи сообщений о человеческом факторе авиационных событий (CHIRP) подтверждает, что языковой фактор играет существенную роль в авиационных событиях и инцидентах [10].

Анализ авиакатастроф и предпосылок к ним, а именно:

- Trident/DC - 9 столкновение в воздухе, Загреб - 1976→
 - Два B747 столкновение на ВПП, Генериф - 1977→
 - B707 выработка топлива, аэропорт им. Кеннеди → 1990
 - B757 столкновение исправного ПАРСЕК с землей, Кали - 1995→
 - IL - 76/B747 столкновение в воздухе, Дели, Индия - 1996→
 - MD83/Shorts 330 столкновение на ВПП, Париж - 2000→
 - → MD80/Citation столкновение на ВПП, Милан - 2001
 - → Ту-154М/B757 столкновение в воздухе, Германия - 2002
 - → B737 - 500 падение самолета, Пермь, Россия - 2008
- показал, что основными их причинами являются:

- а) неправильное использование стандартной фразеологии (недостаточно сформированная иноязычная компетентность);
- б) недостаточный уровень обладания разговорным языком (недостаточно сформированная лингвистическая компетентность);
- с) использование более, чем одного языка в одном воздушном пространстве (недостаточно сформированная социальная и стратегическая компетентность) [10].

Следовательно, установлено, что в современных условиях формирования рынка труда, когда на первый план выходит проблема профессиональной мобильности, выпускник инженерно-технического учебного заведения, а в настоящее время диспетчер управления воздушным движением – это специалист, который не только владеет знаниями, необходимыми для осуществления функций из управления воздушным движением, но и способен к профессиональному и межкультурному общению в иноязычной среде. Именно поэтому сегодня одной из важнейших составляющих общей профессиональной компетентности специалиста-авиадиспетчера, которая необходима для занятия им профессиональной ниши на международном рынке труда, есть профессиональная иноязычная коммуникативная компетентность [6].

Таблица 2. Процентные соотношения обычного английского языка в авиационном контексте и стандартной фразеологии

№	Общее количество слов	Обычный английский язык в авиационном контексте	Стандартная фразеология	Соотношение обычного английского в общем количестве слов %
1	765	281	484	36,7
2	765	244	521	31,8
3	905	115	790	12,7
4	173	23	150	13,3
5	753	100	653	13,2
6	416	113	303	27,2
7	546	100	446	18,3
8	406	131	275	32,3
9	764	166	598	21,7
10	376	10	366	2,7
11	867	121	746	13,9
12	369	31	338	8,4
13	173	47	126	27,2
14	654	52	602	7,9
15	1186	188	998	15,9
16	718	64	654	8,9
17	235	48	187	20,4
18	1169	474	695	40,5
19	262	62	200	23,7
20	484	123	361	25,4
21	484	62	422	12,8
22	426	36	390	8,5
23	632	18	614	2,8
24	879	80	799	9,1
25	818	68	750	8,3
26	1231	219	1012	17,8
27	940	166	774	17,7
28	106	52	54	49,1
29	154	13	141	8,4
30	1426	303	1123	21,2
31	545	61	484	11,2
32	357	108	249	30,3
33	787	111	676	14,1
34	320	127	193	39,7
35	703	295	408	41,9
36	559	26	533	4,7
37	657	112	545	17
	23010	4350	18660	18,9

По мнению И.Б.Файнман, понимание подготовки к ведению радиообмена, есть подготовка на диспетчерских тренажерах. В программу такой подготовки входит отработка и закрепление рядом с другими навыками ведения радиообмена на английском языке адекватно заданной стандартной или нестандартной ситуации. Именно в тренажерной подготовке происходит закрепление и коррекция навыков ведения радиообмена в условиях максимально приближенных к реальной профессиональной деятельности (то есть в сочетании навыков управления воздушным движением и умений ведения радиообмена на английском языке) [9].

Нормативные документы ИКАО отмечают, что в условиях, которые отличаются от стандартной ситуации, пилот и диспетчер за необходимостью отходят от

стандартной фразеологии и переходят в общении на обычный английский язык (Plain English).

В условиях нестандартного радиообмена, когда стандартной фразеологии не хватает, значительную роль приобретает естественный язык, который заполняет пробелы в коммуникации. Однако, даже в этом случае лексика ограничивается ситуацией, а регистр определяется социальным статусом пилота и диспетчера. Поэтому в нестандартных ситуациях радиообмен предусматривает выборочное использование обычного английского языка [9].

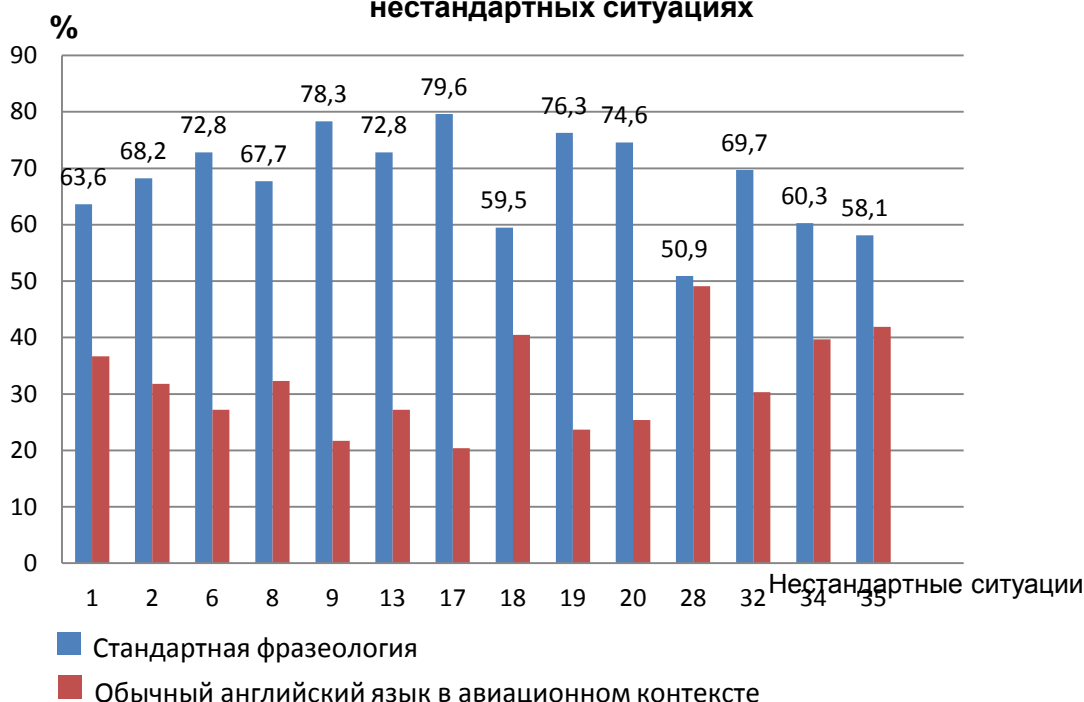
Под разговорным языком в радиотелефонной связи, подразумевается спонтанное, творческое и незако-

дированное использование конкретного естественного языка [14].

Радиообмен при выполнении типичного профессионального задания имеет ряд специфических черт и особенностей, связанных языковыми факторами протекания этого процесса, и поэтому требует от авиадиспетчеров специально сформированных в процессе их подготовки навыков и умений. Следовательно, подготовка к ведению радиообмена рассматривается как фрагмент системы профессиональной подготовки будущего авиадиспетчера [9].

Рассмотрим подробнее следующую таблицу № 2 37 аутентичных эпизодов и их процентное соотношение в общем количестве слов.

Процентное соотношение обычного английского языка в авиационном контексте и стандартной фразеологии в нестандартных ситуациях



Рассмотрим фрагменты 14 аутентичных эпизодов, которые касались разных нестандартных ситуаций и побуждали к использованию Plain English. Проанализируем данные фрагменты:

1) С: X DELTA X X X, X-Tower, good-afternoon, line up Runway one eight right

P: We need VIP parking to pick up passenger, we need taxi instruction

C: X DELTA X, stand by

C: X DELTA X, do you need position another apron ?

P: Yes, sir, so we need GOLF two, MIKE one nine

C: Stand by, please, hold position

В данном эпизоде процентное соотношение обычного английского языка составляет 36,7%. Нестандартная ситуация связанная с посадкой VIP пассажира и запросом инструкции относительно рулежки.

2) P:ABC four five five, we are now radar heading three three zero, we have pressurization problem...pressurization, we starting emergency descent

C: ABC four five five, say again please

P: ABC four five five, X

C: ABC four five five, sir, we are starting emergency descent, due to pressurization problem

В данном эпизоде процентное соотношение обычного английского языка составляет 31,8%. Нестандартная ситуация связанная с проблемой герметизации и осуществления аварийной посадки.

6) P: Ground, KLM one three eight seven

C: KLM one three eight seven, X-Ground

P: Yes, we have problem with nose wheel steering, it's fully be to the left, so we have to remain position here, we request towing track

C: KLM one three eight seven, roger, shut down engine, wait for towing

P: Wait, shut down engines our position here and wait for the towing, KLM one three eight seven

В данном эпизоде процентное соотношение обычного английского языка составляет 27,2%. Нестандартная ситуация связанная с проблемой управления носового колеса и запросом информации относительно буксировки.

8) C: X six nine X X, what kind of problem, report, please

P: OK, no problem for us, we have a only...only information mass on check

C: Information about?

P: And on runway we see bird flocks, on runway was birds

P: Now already, X six nine X X

C: X six nine X X, advise please, did you use extremely breaking?

P: On the right we see on birds, X six nine X X, it was problem for us. Now we are ready for departure, X six nine X X

В данном эпизоде процентное соотношение обычного английского языка составляет 32,3%. Нестандартная ситуация касается проблемы связанной со стаей птиц на взлетно-посадочной полосе.

9) C: X X three two X X, say again please, your problems

P: We have avionics problems, X X three two X X

C: Roger, X X three two X X

C: X X three two X X, turn right, heading zero one zero, descend altitude six thousand feet, please

P: Right, heading zero one zero, descending altitude six thousand feet, X X three two X X

P: And, this is PAN-PAN X X three two X X. We have a problem with heading indicator on ILS, we can't to maintain altitude and heading final, just keep, please

В данном эпизоде процентное соотношение обычного английского языка составляет 21,7%. Нестандартная ситуация касается проблемы связанной с инструментальной системой посадки.

13) P : Radar, LOT seven X X

C: LOT seven X X, go ahead

P: Ok, would you please what type of the aircraft, it was near our position, one thousand feet above

C: LOT seven X X, Airbus three eight zero

P: Ok, in this case I would like to report, we have just passed wake turbulence area, it causes very extremely heavy turbulence

В данном эпизоде процентное соотношение обычного английского языка составляет 27,2%. Нестандартная ситуация касается проблемы связанной с турбулентностью.

17) P : ABC eight seven five

C: Go ahead

P: We just won't inform you, we are receiving TCAS advisory alert from traffic climbing on hour nine o'clock position

C: ABC eight seven five, opposite traffic climbing three four zero

P : That's understood, we received TCAS alert from that climbing traffic

В данном эпизоде процентное соотношение обычного английского языка составляет 20,4%. Нестандартная ситуация касается сообщения относительно предупреждения опасного столкновения в воздухе.

18) C: X X X X eight Charlie, what kind of technical problem do you have ?

P : We have a gears down and locked indicate, so it not real problem, but we cannot go to cruise flight and we have to have at airport. No further assist, and requirements

C: X X X X eight Charlie, roger

P: X X X X eight Charlie, may be do you need convenient make orbit about any point ?

В данном эпизоде процентное соотношение обычного английского языка составляет 40,5%. Нестандартная ситуация касается технической проблемы.

19) C : MIKE ALPHA DELTA, please, advise reason

P: No airspeed on the right side, we will come back. If I can just hold and check outside the aircraft see, there is something wrong, something blocked and a bit of use, and then I will go back to you, OK, we might be even to go, again in next five minutes

C: Roger, thank you

P: OK, MIKE ALPHA, we have the " follow me" in sight, request the parking spot, we will can check and we would to go yes or not

В данном эпизоде процентное соотношение обычного английского языка составляет 23,7%. Нестандартная ситуация относится к проблеме связанной со скоростью набора высоты.

20) C : X X X X six PAPA, report the reason please

P: We have smoke in cockpit, but we have not fire, light indication now

C: Do you need fire brigade?

P: Negative

C: I see

В данном эпизоде процентное соотношение обычного английского языка составляет 25,4 %. Нестандартная ситуация касается запаха дыма в кабине пилота.

28) P: X-Radar, good-morning, X X four nine X, turning BRAVO

C: X X four nine X, Ground, good-morning, continue via BRAVO

P: X-Ground, ones again, X one four nine X

C: X X four nine X, Ground

P: Yes, we just have to report, we had bird strike approximately at four thousand five hundred feet DME approach

C: X X four nine X, copied information, bird strike at four thousand five hundred feet

P: Yes, at four thousand five hundred feet is correct

C: Copied

P: Thank you

В данном эпизоде процентное соотношение обычного английского языка составляет 49,1%. Нестандартная ситуация относится к проблеме столкновения с птицами (birdstrike) .

32) P: ABC two nine six, one of our wheels look like it, very high temperature, so we need come back, investigate

C: ABC two nine six, roger, occupied the runway from Alpha five, then vacate to the left via Alpha three

P: OK, vacate via Alpha three, ABC two nine six, thanks for that but we have make sure that we check the wheels

В данном эпизоде процентное соотношение обычного английского языка составляет 30,3%. Нестандартная ситуация относится к проблеме связанной с неисправностью одного из колес шасси.

34) C: X seven X X, are you ready to departure from intersection taxiway two?

P: Negative, we need back track, X seven X X

C: X seven X X, do you need back track, confirm?

В данном эпизоде процентное соотношение обычного английского языка составляет 39,7%. Нестандартная ситуация связанная с отправлением и запросом информации относительно буксировки.

35) C: ABC zero two nine four, Ground

P: ABC zero two nine four, will be a minute, then I will call you, I must check the gear before continue taxi

C: ABC zero two nine four, roger, call me when ready and remain on my frequency

C: Roger, will be one minute, please, thanks

В данном эпизоде процентное соотношение обычного английского языка составляет 41,9%. Нестандартная ситуация связана с проверкой посадочного шасси.

Выводы. Исходя из анализа процентного соотношения обработанных данных аутентичных текстов напрашивается вывод, что Стандартная фразеология ИКАО используется во всех случаях, для которых она установлена. Только, когда стандартная фразеология не может быть применена при запланированной передаче, используется обычный простой разговорный язык. В радиотелефонной связи используется и стандартная фразеология, и разговорный язык. Больше того, обычно они используются вместе в рамках одного сеанса связи [13].

Таким образом, стандартная фразеология ИКАО – это совокупность четких, коротких, признанных в

международном масштабе формализованных сообщений, предназначенных для использования в большинстве типичных ситуаций, самых частых чрезвычайных и аварийных обстоятельствах, которые встречаются. Они тщательным образом проработаны авиаспециалистами и благодаря этому имеют единственное функциональное значение и однозначное содержание. От них резко отличается разговорный язык, в котором содержание сообщений определяется культурой, контекстом и склонностью слушателя [13].

Однако, в стандартной фразеологии невозможно учесть все нестандартные, аномальные, а иногда и аварийные ситуации, с которыми встречается авиационный персонал; также она недостаточна для передачи дополнительной информации о ситуациях, например, о причинах задержки, состоянии больного пассажира, погодных условиях, характере или отказе, препятствий на рулевой дорожке. Все это – обстоятельства, которые часто диктуют использование разговорного языка [13].

Таким образом, речевая подготовка в вузе авиационных операторов должна направляться как на углубление знаний в области авиационной терминологии и овладения правилами ведения радиосвязи, так и на развитие в общих чертах речевых умений слушания и говоря [3].

ЛИТЕРАТУРА (REFERENCES TRANSLATED AND TRANSLITERATED)

1. Акимова О.В., Солнышкина М.И. Типология дискурса в профессиональной коммуникации / О.В. Акимова, М.И. Солнышкина // Актуальные проблемы теории коммуникации. – МСПб. :Изд-во СПбГПУ, 2004. – с. 253-270.
Akimova O.V., Solnyshkina M.I. Tipologija diskursa v professional'noj komunikacii [Typology of discourse in professional communication] / O.V. Akimova, M.I. Solnyshkina // Aktual'nye problem teorii komunikacii. – MSPb.: Izd-vo SPbGPU, 2004. – s. 253-270.
2. Кміта Є.В. Іншомовна компетенція диспетчерів управління повітряним рухом та безпека польотів / Є. Кміта // Вісник національного технічного університету України "Київський політехнічний інститут": Філософія. Психологія. Педагогіка. – 04/2007. – №2 часть 1. – с. 116-119.
Kmita YE.V. Inshomovna kompetentsiya dyspetcheriv upravlinnya povitryanym rukhom ta bezpeka pol'otiv [Foreign language competence of air traffic controllers] / YE.Kmita/Visnyk natsional'nogo tekhnichnoho universytetu Ukrayiny "Kyuyivs'kyu politekhnichnyy instytut": Filozofiya. Psykholohiya. Pedagogika. – 04/2007. – №2 chast' 1. – s. 116-119.
3. Ковтун О.В. Вимоги до володіння авіаційними операторами англійською мовою. [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://er.nau.edu.ua/jspui/handle/NAU/5350>
Kovtun O.V. Vymohy do volodinnya aviatsiynymy operatoramy anhliys'koyu movoyu [English proficiency requirements for aircraft operators]. [Elektronnyy resurs] / Rezhym dostupu: http://er.nau.edu.ua/jspui/handle/NAU/5350.
4. Пашченко Г.С. Методика навчання курсантів-пілотів льотної експлуатації повітряних суден на міжнародних авіалініях: автореф. дис... канд. пед. наук: спец. 13.00.02 "теорія та методика навчання (технічні дисципліни)" / Г.С. Пашченко; Укр. інж.-пед. акад. – Харків, 2003. – 19 с.
Pashchenko H.S. Metodyka navchannya kursantiv-pilotiv l'otnoyi ekspluatatsiyi povitryanykh suden na mizhnarodnykh avialiniyakh [Methods for training air traffic controllers the management of extreme situations on international flights]: avtoref. dys... kand. ped. nauk: spets. 13.00.02 "teoriya ta metodyka navchannya (tekhnichni dysypliny)" / G.S. Pashchenko; Ukr. inzh.-ped. akad. – Kharkiv, 2003. – 19 s.
5. Півень В.В. Професійна підготовка пілотів до ведення радіообміну на міжнародних повітряних трасах :автореф. дис... канд. пед. наук: спец.13.00.04 "Теорія і методика професійної освіти" / В.В. Півень; Криворізь. держ. пед. ун-т. – Кривий Ріг, 2001. – 20 с.
Piven' V.V. Profesiyna pidhotovka pilotiv do vedennya radioobminu na mizhnarodnykh povitryanykh trasakh [Professional pilots training on conducting radio communications on international flights]: avtoref. dys. kand. ped. nauk: spets. 13.00.04 "Teoriya i metodyka profesiynoi osvity" / V.V. Piven'; Kryvoriz.derzh.ped.un-t. – Kryvyi Rih, 2001. – 20 s.
6. Савченко О.О. Розвиток іншомовної комунікативної компетентності студентів інженерно-технічного профілю / О.О. Савченко // Викладання мов у вищих навчальних закладах. 2010 – Вип.16 – с. 187-194.
Savchenko O.O. Rozvytok inshomovnoyi komunikativnoyi kompetentnosti studentiv inzhenerno-tekhnichnoho profilyu [The development of foreign language communicative competencies of engineering students and their technical profiles] / O.O. Savchenko // Vykkladannya movu vyshchyykh navchal'nykh zakladakh. 2010. – Vyp.16. – s.187-194.
7. Тарнавська Т.В. Методика навчання майбутніх диспетчерів керуванню повітряним рухом в екстремальних ситуаціях на міжнародних повітряних трасах: автореф. дис... канд. пед. наук: спец.13.00.02" теорія та методика навчання (технічні дисципліни)" / Т.В. Тарнавська; Укр. інж.-пед. акад. – Харків, 2008. – 20 с.
Tarnavs'ka T.V. Metodyka navchannya maybutnikh dyspetcheriv keruvannu povitryanym rukhom v ekstremal'nykh sytuatsiyakh na mizhnarodnykh povitryanykh trasakh [Methods for training air traffic controllers the management of extreme situations on international flights]: avtoref. dys... kand. ped. nauk: spets.13.00.02" teoriya ta metodyka navchannya (tekhnichni dysypliny)" / T.V. Tarnavs'ka; Ukr. inzh.-ped. akad. — Kharkiv, 2008. — 20 s.
8. Щегініна Н.О. Коммуникативные особенности англоязычного дискурса радиообмена гражданской авиации:

автореф. дис. на соискание учён. степени канд. филол. наук : спец. 10.02.12 “ Теория языка” / Щетинина Н.О. – Тверь, 2013. –19 с.

Shhetinina N.O. Kommunikativnye osobennosti anglojazychnogo diskursa radioobmena grazhdanskoj aviacii [Communicative features of the English language in the radio discourse of civil aviation]: avtoref. dis. Nasoiskanie uchjon. Stepeni kand. filol. nauk : spec. 10.02.12 “ Teorija jazyka” / Shhetinina N.O. – Tver', 2013. –19 s.

9. Файнман І.Б. Професійна підготовка авіадиспетчерів до ведення радіообміну / І. Б. Файнман // Витоки педагогічної майстерності: збірник наукових праць . – 20/01/2011 . – Вип.8 Ч.2: Сер.: Педагогічні науки . – С. 274-280.

Faynman I.B. Profesiyna pidhotovka aviadyspetcheriv do vedennya radioobminu [Professional training of air traffic controllers conducting radio communications] / I. B. Faynman // Vytoky pedahohichnoyi maysternosti: zbirnyk naukovykh prats' . – 20/01/2011 . – Vyp.8 CH.2: Ser.: Pedahohichni nauky.–S.274-280.

10. Ягупов В.В. Професійна комунікативна компетентність диспетчерів управління повітряним рухом: поняття, сутність

і зміст / Кміта Є.В. [Электронный ресурс] / Режим доступа: www.rusnauka.com/4_SND_2013/Pedagogica/2_127258.doc.htm

Yahupov V.V. Profesiyna komunikativna kompetentnist' dyspetcheriv upravlinnya povitryanym rukhom: ponyattya, sutnist'i i zmist [Professional communicative competencies of air traffic controllers: concepts, nature, content] / Kmita YE.V. [Elektronnyy resurs] / Rezhym dostupu: www.rusnauka.com/4_SND_2013/Pedagogica/2_127258.doc.htm

11. Doc 9432 – AN/ 925. Manual of Radiotelephony // ICAO, 2007. – 102 p.

12. Doc 4444 – ATM/ 501.Правила аеронавігаційного обслуговування // ICAO, 2007. – 481p .

13. Doc 323 – AN/185. Рекомендации по программам обучения авиационному английскому языку// ICAO, 2009– 80p .

14. Doc 9835– AN/453. Руководство по внедрению требований ИКАО к владению языком // ICAO, 2004. –149 с.

15. Hymes D. On Communicative Competence / D. Hymes in J. V. Pride and J. Holmes (eds.) – New York : Harmondsworth : Penguin, 1972. – p. 269-293.

Примечание: с целью этических убеждений в статье скрыты позывные воздушных судов и название аэропортов.

Vasiukovych O.M.

The Linguistic Profile of Professional Training Between Air Traffic Controllers and Flight Crew During the Radio Exchange

Abstract. A sample survey was used in the article. Thirty seven authentic episodes were chosen for the radio exchange analysis. The authentic episodes dealt with different emergency situations and induced air traffic controllers and flight crew members to use plain English in the aviation context . It is shown that plain English in aviation makes up 19% of the total amount of words. On the basis of analysis, it is shown that the standard phraseology can not completely foresee actions in emergency situations. Knowledge of general English is an integral part of radiotelephony communication.

Keywords: radio exchange of civil aviation, professional communicative competence of ATC, ATC, plain English, standard phraseology ICAO