

## ЯЗЫКОВАЯ ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ ТЕРМИНОЛОГИИ АВИАЦИИ

*А. Ж. Суюнбаева*

*Военный институт Сил воздушной обороны им. Т. Я. Бегельдинова, Актобе, Казахстан*

Рассматриваются особенности и значимость языковой политики государства, которая определяет многокомпонентную структуру языка, обслуживающего сферу авиации в полиязычном социуме. Автор анализирует существующие определения термина, выделяет особенности реализации языковой политики в области авиационной терминологии. На материале законодательных, нормативных и правовых документов Республики Казахстан характеризуются социолингвистические факторы и аспекты, касающиеся языковой политики в области авиации.

**Ключевые слова:** *языковая политика, полиязычие, социум, трехязычие, авиационный английский язык, фразеология радиообмена.*

Под термином *языковая политика* принято понимать «совокупность идеологических принципов и практических мероприятий по решению языковых проблем в социуме, государстве» [6. С. 616]. В общем смысле языковая политика — это «система мероприятий и законодательных актов, проводимая властями и/или общественными институтами страны, которые ставят перед собой определенные социально-языковые цели» [2].

В советское время вопросы языкового строительства и языковой политики были обусловлены прагматикой. Как отмечает В. Г. Гак, «возникла необходимость создания алфавитов и литературных норм для многих языков нашей страны», сама проблематика языковой политики оформилась «в особый раздел языкознания (а именно социолингвистики) со своими универсалиями и фреквенталиями, со своими закономерностями и импликациями» [4. С. 104].

Языковая политика — это непростая деятельность, соответственно, в нынешних многонациональных странах она предусматривает большое число разнообразных условий: многоязычность, особенность национального состава и межэтнических взаимоотношений, значение самостоятельно взятых языков и их носителей в среде. По мысли В. М. Алпатовой, «в любом государстве сознательно или стихийно ведется та или иная языковая политика, влияющая на соотношение двух естественных потребностей человека: потребности идентичности и потребности взаимопонимания» [1. С. 7]. Языковая политика в Республике

Казахстан — это путь интеграции Республики Казахстан в международное сообщество. Сегодня в социуме государства непосредственно действует политика трехязычия, которая нацелена на развитие преподавания казахского, русского и английского языков.

Основным из инструментов языковой политики являются законы о языках. Следуя основополагающему законодательству — Конституции Республики Казахстан, статья 2 Закона «О языках в Республике Казахстан» формулирует положения, касающиеся, например, статуса государственного языка и его функций, использования государственного языка в наиболее важных социальных сферах, регламентации применения «местных» языков и т. п. [6]. Создание лингвистически грамотных законов о языке требует всестороннего изучения функциональных свойств языка, степени разработанности в нем тех или иных систем (например, системы терминологии, научного языка, языка дипломатических документов, официально-делового общения и т. п.), меры компетентности данного языка, в разнообразных социальных и ситуативных условиях его использования.

В современном «индустриальном обществе, как правило, доминирует жесткая языковая политика, которая направлена исключительно на удовлетворение потребности взаимопонимания. Зачастую государственная языковая политика не предполагает проведения специальных мероприятий, направленных напрямую на решение языковых проблем» [7. С. 25].

Однако, несмотря на этот факт, современная языковая политика все равно реализуется «без прямого вмешательства государства, как бы сама собой через систему образования, бизнес, средства массовой информации, человеческие контакты и т. д.» [2. С. 8]. На это ранее указывал В. Г. Гак: «Языковая политика стремится охватить прежде всего три сферы: администрацию, образование, средства массовой информации» [4. С. 105].

Согласно Концепции языковой политики в Республике Казахстан, главная трудность в проведении сбалансированной языковой политики в Республике Казахстан заключается в «создании рационального языкового пространства государства», призывающего к четкому установлению многофункционального соответствия языков, при котором общегосударственный язык должен занять заслуживающее место.

Проблема в том, что реальность практического применения русского и казахского языков не отвечает представленному требованию. В целом действительный показатель применения русского языка отвечает степени использования официального языка, а казахского языка — государственного языка, однако в некоторых высокотехнологических сферах последний не используется в связи с ограничениями своих функциональных возможностей. С целью перемены сформировавшейся языковой ситуации необходимо осуществление широкомасштабной общегосударственной политики по расширению функциональных областей казахского языка согласно фактическому наделению его статусом государственного.

Языковая политика в области терминологии авиации — одна из частных форм выражения языковой политики государства, которая реализуется согласно Закону Республики Казахстан «О языках в Республике Казахстан», устанавливающему юридические основы функционирования языков в Республике Казахстан, а также государственные обязанности в формировании условий для их непосредственного изучения и развития.

В своей рабочей деятельности авиация руководствуется нормативно-законодательными актами Республики Казахстан. Это прежде всего Закон Республики Казахстан «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» [18] и другие нормативно-правовые акты, такие как Правила радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи в гражданской авиации (приказ Министра по инвестициям и разви-

тию Республики Казахстан от 29 июня 2017 г. № 402) [23] и др.

Термин «авиационный язык» включает сравнительно обширную сферу, он содержит в себе огромный спектр лексики, сопряженной с различными сферами в авиации (самолетостроение, технический сервис воздушных судов, полетная активность, руководство воздушным движением, организация полетов, использование аэродромов, сервис пассажиров, авиационная деятельность экипажей воздушного судна). При этом важным обстоятельством получения возможностей в профессиональной карьере для выпускников авиационных учебных учреждений и уже специалистов в области авиации считается качественная языковая подготовка, главным образом подготовка по авиационному английскому языку. Получение языковых знаний, умений и навыков преследует определенную задачу — обеспечение безопасности полетов. Расхождение между обыкновенными разговорами и радиообменом состоит в том, что нарушение при ведении радиотелефонной связи или неправильная интерпретация информации представляют реальную опасность для жизнедеятельности людей. Различного рода неточности в коммуникации между авиадиспетчером и авиационным экипажем могут служить причиной таких серьезных результатов, как, например, занятие не того эшелона, а вследствие этого — сближение самолетов в атмосфере, конфликт или даже авиакатастрофа.

В соответствии с документом ICAO<sup>1</sup> 9835 языковой фактор способен оказаться фактором инцидентов на земле и в атмосфере в случаях низкого уровня обладания разговорным английским языком либо употребления более чем одного языка при радиообмене [24].

Главным документом, регламентирующим применение языка для специализированных целей в штатных моментах полета, считается гл. 12 руководства ИКАО «Организация воздушного движения» [25]. В документе рассмотрена инструкция ведения радиообмена (фразы и примеры предложений), а также то, как правильно использовать эту фразеологию. Таким образом, в основной массе обстановок стандартная фразеология ИКАО гарантирует средства коммуникации, с которыми сталкиваются в обыденной практике диспетчеры управления воздушным движением и пилоты.

<sup>1</sup> ICAO — ИКАО — Интернациональная организация гражданской авиации.

На сегодняшний день термины представляются главным элементом различных специальных языков. Авиационный английский подъязык не является исключением.

Специалисты по безопасности постоянно ищут пути роста безопасности полетов, чтобы гарантировать последующее сокращение числа авиационных несчастных случаев. На фоне уменьшения количества авиационных несчастных случаев вследствие механических поломок в последние годы стало уделяться повышенное внимание человеческим обстоятельствам, которые содействуют появлению аварий и крушений. Одним из человеческих факторов, вызывающих интенсивный интерес, является вопрос коммуникации. Реальность такова, что для полноценной коммуникации при выполнении международных полетов требуется владение авиационным английским языком.

Авиационный английский язык содержит свой алфавит, это слова, а не из буквы (Alfa, Bravo, Charlie и т. д.). Фонетический алфавит применяется с целью произнесения по буквам той составляющей сообщений, которая включает буквы и числа, для того чтобы исключить путаницу вследствие того, что звуки многих букв аналогичны друг другу. Его применимость повышается в случае, если присутствуют шумы или прочие препятствия.

Как отмечает Л. В. Шавкунова, языковые и грамматические структуры должны соответствовать необходимости и частотности их использования в авиационной отрасли. С этой целью для наиболее комплексного решения всех упомянутых вопросов применяются специальные комплекты, такие как: Aviation English Macmillan, Air Speak Robertson, Air Force Career Paths, English for Aviation Oxford [11. С. 125].

В авиационном языке применяется особенная терминология — фразеология радиообмена. Порядок ведения стандартной фразеологии радиообмена на английском языке при выполнении международных полетов в воздушном пространстве Республики Казахстан устанавливаются Правилами, рекомендованные ИКАО. Английский язык должен применяться для связи между воздушными судами и диспетчерскими пунктами постоянно, когда взаимодействуют представители двух государств, вне зависимости от их родных языков [25. С. 85].

Специфика радиообмена предусматривает применение формата высказывания, предполагающего определенный порядок вхождения

в радиосвязь, ведения тематического диалога или монолога и выхода из связи. Язык международного обмена должен использоваться только в том виде, в котором он приведен в соответствующих регламентирующих документах ИКАО. Благодаря этому достигаются три основных качества радиообмена: понятность, однозначность и краткость.

С социолингвистической точки зрения «дискурс радиообмена, состоящий в основном из запросов и команд, является кодифицированным, поскольку формы речи в жанре команд обладают сигнальной функцией» [14. С. 318]. Данные формы речи фиксируются в письменных источниках и воспроизводятся в устной речи стандартизированно, без изменений. Речевое взаимодействие собеседников представляет собой, с одной стороны, «свернутую когнитивную модель (схему) речевого поведения, хранящуюся в долговременной памяти, с другой стороны, словесную материализацию этой модели собеседниками» [13. С. 200].

Сфера применения подъязыка радиообмена — профессиональные отношения, в которые вступают летчик и авиадиспетчер при выполнении ими своих служебных обязанностей. Участники общения в данной ситуации выступают в качестве официальных представителей государственных структур (поскольку правила радиообмена издаются от имени государства), имеющих определенный круг обязанностей, наделенных четкими полномочиями и несущих ответственность за точное исполнение этих обязанностей, так как от этого зависит безопасность и жизнь людей. Действия участников коммуникации регламентированы государственными документами (инструкциями, правилами, рекомендациями).

По наблюдению исследователей, в Республике Казахстан «имеются области авиационной деятельности, в которых казахский язык выступает как равноправный международный язык (международные двухсторонние договоры о воздушных перевозках, например Протокол о развитии сотрудничества в области транспорта между Исламской Республикой Иран и Республикой Казахстан<sup>1</sup>, Тегеран, 2 ноября 1992 г., на казахском и персидском языках» [9. С. 105].

Вместе с тем «имеются области авиационной деятельности, в которых казахский язык не применяется вследствие соблюдения обязательств

<sup>1</sup>См.: Декларация о взаимопонимании и сотрудничестве между Республикой Казахстан и Исламской Республикой Иран (Тегеран, 2 ноября 1992 г.) [27].

в рамках воздействия интернациональных конвенций, уставов и соглашений (например, Соглашение по открытому небу<sup>1</sup>, принятое в Хельсинки 24 марта 1992 г., в котором в качестве рабочих языков Консультативной комиссии закреплены русский, английский, испанский, итальянский, немецкий и французский [27])» [9. С. 105].

Согласно суждению исследователя И. В. Асмуковича, авиационная терминосистема складывается уже более двухсот лет и демонстрирует полный сложный процесс развития авиационной техники и науки — от запуска первых воздушных шаров до полетов космических судов и ракет [3]. Л. Б. Ткачёва отмечает, что непосредственно XX столетие можно расценивать главным в истории развития авиационной терминологии, вследствие того что непосредственно в данный период «зародилась, окрепла и приобрела бурное формирование сама авиация». Помимо этого, по суждению исследователя, ни одна другая терминосистема не вобрала в себя такое количество терминов из остальных сфер знаний, как авиационная [8. С. 159].

В Республике Казахстан «существуют области авиационной деятельности, где отсутствуют какие-либо уставные ограничения, но государственный язык (в данном случае казахский язык) не применяется. На наш взгляд, это объясняется двумя факторами: отсутствием научно-технической терминологической базы на казахском языке в период 1930—70-х гг., а в дальнейшем мощным воздействием русской технической терминологии, что сдерживало рост надлежащего раздела казахского

языка» [10. С. 255]. Перспективы расширения функциональных возможностей данного языка внутри страны зависят от языковой политики государства, определяющей его внедрение в высокотехнологичные области деятельности.

Потребность в укреплении позиций государственного языка в специальных сферах деятельности реализуется через разработку национальных терминологий и создание двуязычных (трехязычных) терминологических словарей. Активное создание таких словарей свидетельствует о влиянии на этот процесс как экстралингвистических, так и собственно лингвистических факторов.

Таким образом, единые закономерности и принципы, которые могут быть характерны для терминов и словообразовательных процессов в современном английском и русском языках, представляются основанием при разработке авиационной терминологической концепции. Являясь значительной составляющей специальных языков, термины языка в значительной степени представлены и в авиационном языке. За свое более чем двухвековое развитие авиационная языковая политика, вобрав достижения иных сфер познания, претерпела как семантические перемены, так и формирование новых лексических единиц, что стало фактором ее многообразия.

Исходя из вышеизложенного можно сформулировать вывод, что языковая политика в области терминологии авиационной деятельности базируется на достаточно массивной и сложной системе международных актов, законодательных и нормативно-правовых документов, которая постоянно совершенствуется в целях унификации, кодификации и упорядочения.

<sup>1</sup>См.: Договор по открытому небу (Хельсинки, 24 марта 1992 г.) [28].

### Список литературы

1. Алпатов В. М. О языковой политике // Этнографическое обозрение. 2016. № 3. С. 7—15.
2. Алпатов В. М. Языковая политика в современном мире // Научный диалог. 2013. № 5 (17). С. 8—28.
3. Асмукович И. В. Формирование и развитие английской авиационной терминологии. Киев, 2011. 21 с.
4. Гак В. Г. К типологии форм языковой политики // Вопросы языкознания. 1989. № 5. С. 104—133.
5. Голикова Т. А. Введение в языкознание. М.; Берлин: Директ-Медиа, 2015. 369 с.
6. Дешериев Ю. Д. Языковая политика // Лингвистический энциклопедический словарь / под. ред. В. Н. Ярцевой. М.: Совет. энциклопедия, 1990.
7. Зайцева А. С. Специальная лексика чрезвычайных ситуаций: структурные и функциональные тенденции в новейших терминологиях: дис. ... канд. филол. наук. Самара, 2006. 187 с.
8. Ткачёва Л. Б. Основные закономерности английской терминологии. Томск: Изд-во Том. ун-та, 1987. 200 с.
9. Суюнбаева А. Ж. Языковая ситуация как фактор функционирования языка для специальных целей // Научный диалог. 2016. № 5 (53). С. 97—109.

10. Суюнбаева А. Ж. К вопросу о выявлении областей эффективного применения государственного языка в свете международных авиационных обязательств // Инновационная модель образования: тенденции и перспективы: материалы междунар. науч.-практ. конф. Актобе: Актюбинский педагогический ин-т, 2007. С. 254—256.

11. Шавкунова Л. В. Авиационный английский: учеб. пособие по изучению дисциплины «Профессионально ориентированный английский язык» для курсантов средних и высших летных училищ. Ульяновск: УВАУ ГА, 2004. 159 с.

12. Шарафутдинова Н. С. К вопросу о типологии специальной лексики // Современные технологии обучения иностранным языкам: сб. науч. тр. Ульяновск, 2015. С. 151—158.

13. Шляхов В. И. Речевая деятельность: феномен сценарности в общении. 2-е изд., испр. М.: Либроком, 2010. 200 с.

14. Щетинина Н. А. Стандартизированная лексика англоязычного радиообмена гражданской авиации // Молодой ученый. 2012. № 5. С. 316—321.

### Правовые источники

15. Конституция Республики Казахстан (принята на республиканском референдуме 30 августа 1995 года) (с изменениями и дополнениями по состоянию на 23.03.2019 г.).

16. О языках в Республике Казахстан: Закон Республики Казахстан от 11 июля 1997 г. № 151-І (с изменениями и дополнениями по состоянию на 26.12.2019).

17. О Концепции языковой политики Республики Казахстан: Распоряжение Президента Республики Казахстан от 4 нояб. 1996 г. № 3186.

18. Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации: Закон Республики Казахстан от 15 июля 2010 г. № 339-ІV (с изменениями и дополнениями по состоянию на 07.07.2020) // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет» <http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z100000339>.

19. Об утверждении Правил государственной регистрации гражданских воздушных судов Республики Казахстан и прав на них: Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 июня 2017 г. № 409 (с изменениями и дополнениями по состоянию на 23.04.2020).

20. Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 28 ноября 2010 года № 546 «Об утверждении Правил признания свидетельств авиационного персонала, выданных иностранными государствами» // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет» <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1000006690>

21. Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 14 июня 2017 года № 345 «Об утверждении Правил метеорологического обеспечения гражданской авиации» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 20.01.2020).

22. Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 29 июня 2017 года № 402 «Об утверждении Правил радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи в гражданской авиации».

23. Руководство по внедрению требований ИКАО к владению языком: Дос. 9835 AN/453. 2-е изд. Монреаль: ИКАО, 2010. 180 с.

24. Организация воздушного движения. Правила аэронавигационного обслуживания: Дос. 4444-АТМ/501. 15-е изд. Монреаль: ИКАО, 2007. 460 с.

25. Приложение 2 к Конвенции о международной гражданской авиации. Правила полетов. Издание 10-е. 2005. Июль.

26. Декларация о взаимопонимании и сотрудничестве между Республикой Казахстан и Исламской Республикой Иран (Тегеран, 2 ноября 1992 г.).

27. Договор по открытому небу (Хельсинки, 24 марта 1992 г.).

### Сведения об авторе

Суюнбаева Алтынгуль Жакиповна — доцент кафедры государственного языка Военного института Сил воздушной обороны им. Т. Я. Бегельдинова, Актобе, Казахстан. altin\_suenbaeva@mail.ru

*Bulletin of Chelyabinsk State University.*

2020. No. 7 (441). *Philology Sciences. Iss. 121. Pp. 145—151.*

## LANGUAGE POLICY IN THE AREA OF AVIATION TERMINOLOGY

**A. Zh. Suenbaeva**

*Military Institute of the Air Defense Forces, Aktobe, Kazakhstan. altin\_suenbaeva@mail.ru*

The article is devoted to the peculiarities and significance of the language policy of the state, which determines the multicomponent structure of the language operating in the field of aviation in a multilingual society. The author analyzes the existing definitions of the term, highlights the features of the implementation of the language policy in the field of aviation terminology. Based on the material of legislative, regulatory and legal documents of the Republic of Kazakhstan, sociolinguistic factors and aspects of language policy in the field of aviation are characterized.

**Keywords:** *language policy, multilingualism, society, trilingualism, aviation English, phraseology of radio exchange.*

### References

1. Alpatov V. M. (2016) *Etnograficheskoe obozrenie*, no. 3, pp. 7—15 [in Russ.].
2. Alpatov V. M. (2013) *Nauchnyy dialog*, no. 5 (17), pp. 8—28 [in Russ.].
3. Asmukovich I. V. (2011) Formation and development of English aviation terminology. Kiev. 21 p. [in Russ.].
4. Gak V. G. (1989) *Voprosy iazykoznanii*, no. 5, pp. 104—133 [in Russ.].
5. Golikova T. A. Introduction to linguistics. Moscow, Berlin, Direct-Media, 2015. 369 p. [in Russ.].
6. Desheriev Yu.D. (1990) Language policy. Yartseva V. N. (ed.). *Linguistic Encyclopedic Dictionary*. Moscow. 682 p. [in Russ.].
7. Zaitseva A. S. (2006) Special vocabulary of emergency situations: structural and functional tendencies in the latest terminology. Samara. 187 p. [in Russ.].
8. Tkacheva L. B. (1987) Basic patterns of English terminology. Tomsk. 200 p. [in Russ.].
9. Suyunbaeva A. Zh. (2016) *Nauchnyy dialog*, no. 5 (53), pp. 97—109 [in Russ.].
10. Suyunbaeva A. Zh. (2007) On the issue of identifying areas of effective use of the state language in the light of international aviation obligations. Innovative model of education: trends and prospects. Materials of the international scientific-practical conference. Aktobe: Aktobe Pedagogical Institute. P. 254—256 [in Russ.].
11. Shavkunova L. V. (2004) Aviation English Ulyanovsk. 159 p. [in Russ.].
12. Sharafutdinova N. S. (2015) On the question of the typology of special vocabulary. Modern technologies of teaching foreign languages. Ulyanovsk. Pp. 151—158 [in Russ.].
13. Shlyakhov V. I. (2010) Speech activity: the phenomenon of scripting in communication. Librokom. 200 p. [in Russ.].
14. Shchetinina N. A. (2012) *Molodoy ucheny*, no. 5, pp. 316—321 [in Russ.].

### Legal sources

15. The Constitution of the Republic of Kazakhstan (adopted at the republican referendum on August 30, 1995) (with amendments and additions as of 03/23/2019).
16. About languages in the Republic of Kazakhstan. Law of the Republic of Kazakhstan dated July 11, 1997 No. 151-I (with amendments and additions as of December 26, 2019).

17. On the Concept of the Language Policy of the Republic of Kazakhstan. Order of the President of the Republic of Kazakhstan dated November 4, 1996 No. 3186.

18. On the use of the airspace of the Republic of Kazakhstan and aviation activities. Law of the Republic of Kazakhstan dated July 15, 2010 No. 339-IV (with amendments and additions as of 01/07/2020).

19. On approval of the Rules for state registration of civil aircraft of the Republic of Kazakhstan and rights to them. Order of the Minister for Investment and Development of the Republic of Kazakhstan dated June 30, 2017 No. 409 (with amendments and additions as of April 23, 2020).

20. On approval of the Rules for the organization of search and rescue support of flights on the territory of the Republic of Kazakhstan. Resolution of the Government of the Republic of Kazakhstan dated November 4, 2011 No. 1296 (with amendments and additions as of April 29, 2020).

21. Order of the Minister for Investments and Development of the Republic of Kazakhstan dated June 29, 2017 No. 402 «On approval of the Rules for radio technical support of flights and aviation telecommunications in civil aviation».

22. Guidance on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements: Doc. 9835 AN/453. 2nd ed. Montreal, ICAO, 2010. 180 p.

23. Air traffic management. Air Navigation Services Rules: Doc. 4444-ATM/501. 15th ed. Montreal, ICAO, 2007. 460 p.

24. Declaration of Understanding and Cooperation between the Republic of Kazakhstan and the Islamic Republic of Iran (Tehran, November 2, 1992).

25. Appendix 2 to the Convention on International Civil Aviation. Flight rules. Tenth edition. July 2005.

26. Declaration of Understanding and Cooperation between the Republic of Kazakhstan and the Islamic Republic of Iran (Tehran, November 2, 1992).

27. Open Skies Treaty (Helsinki, March 24, 1992).