

УДК 811.111'25'38:629.7

## ПЕРЕМИКАННЯ КОМУНІКАТИВНОГО КОДУ ЯК ПРИЧИНА КОМУНІКАТИВНИХ ДЕВІАЦІЙ В АВІАЦІЙНОМУ ДИСКУРСІ

**Лут К.А., к. філол. н., доцент,**  
доцент кафедри теорії та практики перекладу  
Запорізький національний технічний університет

**Лисенко А.І., студентка**  
III курсу гуманітарного факультету  
Запорізький національний технічний університет

У статті досліджена актуальна для сучасної соціолінгвістики тема перемикання комунікативного коду (*code switching*) під час авіаційного радіообміну між авіадиспетчерами й пілотами. Особлива увага присвячена вивченню того, як спонтанний перехід з одного комунікативного коду на інший впливає на вихідний результат комунікації між екіпажем і спеціалістами, що організують безпеку польотів.

**Ключові слова:** комунікативний код, перемикання комунікативного коду, комунікативні девіації, авіаційний радіообмін.

В статье исследуется актуальная для современной социолингвистики тема переключения коммуникативного кода (*code switching*) во время ведения авиационного радиообмена между авиадиспетчерами и пилотами. Особенное внимание уделяется изучению того, как спонтанный переход с одного коммуникативного кода на другой влияет на исход коммуникации между экипажем и специалистами, которые организуют безопасность полетов.

**Ключевые слова:** коммуникативный код, переключение коммуникативного кода, коммуникативные девииации, авиационный радиообмен.

### Lut K.A., Lysenko A.I. CODE-SWITCHING AS THE CAUSE OF MISCOMMUNICATION IN AVIATION DISCOURSE

The article deals with a currently unsolved problem in sociolinguistics connected with code-switching in the communication between air traffic controllers and pilots. Special attention is drawn to code-switching that in some cases led to aviation incidents and accidents with casualties.

**Key words:** communication code, code-switching, miscommunication, radio exchange in aviation.

**Постановка проблеми.** XXI століття – це час активного розвитку інформаційних технологій, який визначає, що від комунікативних якостей і комунікативної компетенції спеціаліста часто залежать результати роботи. У сучасному світі професійне спілкування набуває особливого значення. Існує безліч прикладів, де від рівня володіння професійною підмовою залежить не тільки успіх людської діяльності, а й життя. Варто зазначити, що в жодній сфері спілкування між учасниками комунікації не є настільки критичним, як в авіації. Й авіадиспетчери, і пілоти повинні мати мовні та ситуативно-комунікативні компетенції задля уникнення небезпечних ситуацій під час польотів. У цьому не останню роль відіграють уміння переключатись з однієї мови на іншу (*code switching*). Значущість безпомилкового перемикання комунікативного коду в авіаційному радіообміні зумовлює актуальність роботи, яка полягає у виявленні можливих комунікативних девіацій під час спілкування диспетчера з пілотом англійською мовою.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Поняття *code switching* не є новим; перше згадування цього терміна трапляється в статті Г. Вогта у 1954 р. [12]. Детальні дослідження з'явилися у 70-ті роки минулого століття (У. Лабов [5]). Науковці вивчають види *code switching* (J.P. Blom, J. Gumperz [6]), причини його виникнення (Л.П. Крисін [4]), особливості його граматичної структури (С. Myers-Scotton [10]) тощо. Однак питання впливу перемикання комунікативного коду на успішність комунікації є ще недостатньо вивченим питанням.

**Постановка завдання.** Зважаючи на те, що проблема комунікативних девіацій в авіаційному дискурсі залишається лакунарним питанням, мета статті полягає у виявленні впливу *code switching* на результат спілкування між авіадиспетчером і пілотом у процесі радіообміну. Джерелом ілюстративного матеріалу слугували уривки реальних діалогів, що відбувалися між авіадиспетчером і пілотом, які знаходяться у вільному доступі в мережі Інтернет.



Поставлена мета передбачає розв'язання таких завдань: визначення причин комунікативних девіацій під час радіообміну; аналіз комунікативних невдач, спричинених перемиканням коду; дослідження та узагальнення способів їх уникнення.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Відтоді, як розпочався бурхливий розвиток авіації, нагальність питання щодо необхідності дотримання певних правил задля безпеки пересування стала незаперечною. Важливу роль у цих правилах відіграє професійний дискурс «радіообмін цивільної авіації». Авіаційний повітряний радіозв'язок – це єдиний спосіб інформаційного обміну між екіпажем повітряного судна та диспетчером.

Існує багато причин авіаційних катастроф, але в статті ми зосередимось на комунікативних чинниках. У дослідженні Б.С. Алякринського зазначається, що однією з причин авіаційних подій є поганий радіозв'язок, зокрема відсутність практичних навичок і вмінь його забезпечення, погана артикуляція, недостатня грамотність команд, використання слів, що допускають смислові викривлення [1, с. 145].

Не останнє місце серед чинників, що призводять до комунікативних невдач, посідає знання англійської мови [11]. За даними Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), в період з 1976 р. по 2000 р. понад 1100 пасажирів і членів екіпажу втратили своє життя в результаті нещасних випадків, причинами яких стали мовні проблеми під час радіообміну [8]. На міжнародних повітряних трасах мовний бар'єр дедалі частіше стає не дорядною, а однією з головних причин авіаційних подій. Задля зменшення кількості комунікативних непорозумінь організація встановила вимоги щодо володіння мовою для всього персоналу в усіх державах-членах ІКАО [9].

Розглянувши деякі приклади серйозних авіакатастроф, ми виявили ті, які зумовлені недосконалим володінням англійською мовою, а саме підмовою професійного спілкування у сфері авіації:

– зіткнення в аеропорту Лос-Родеос (1977), яке сталося на острові Тенерифе (Канарські острови) через відсутність навичок володіння англійською мовою голландсько-мовного пілота;

– катастрофа Boeing 707 під Нью-Йорком (1990), причиною якої було використання нестандартної фразеології для повідомлення

про надзвичайну ситуацію щодо критичного рівня авіапалива;

– рейс Dan Air Flight 1008 (1980) зазнав аварії через помилкове сприйняття інформації пілотом (*inbound* замість *outbound*), у результаті якого він спрямував літак в іншому напрямку;

– авіакатастрофа American Airlines Flight 965 (1995) сталася в результаті недостатнього рівня володіння англійською мовою пілотом.

Як бачимо, серед перелічених прикладів основними причинами комунікативних девіацій є такі: недостатнє володіння англійською мовою, незрозумілість мови та використання нестандартної фразеології. Однак існує ще один важливий чинник, який може призвести до катастрофи, – це несподівані переходи на рідну мову в процесі ведення радіообміну англійською мовою.

Перескакування між мовами (*code switching* – «перемикання комунікативного коду») – це перехід мовця в процесі мовного спілкування з однієї мови (діалекту, стилю) на іншу залежно від умов комунікації. Інколи в результаті втоми, неуважності або інтерференції рідної мови учасники радіообміну можуть уживати слова або вирази, не характерні для англійської авіаційної підмови, що призводить до непорозуміння або навіть аварії.

Наведемо приклад однієї з найстрашніших авіакатастроф в історії авіації, що відбулася на Канарських островах 27 березня 1977 р. [2], коли на злітно-посадковій смузі зіткнулися два літаки Boeing 747, унаслідок зіткнення загинуло 583 людини. Послідовність цієї історичної аварії охоплює декілька важливих аспектів комунікації. У цьому випадку важливу роль відіграло саме *code switching*.

Згідно зі джерелами, габаритний боїнг Royal Dutch Airlines (KLM) Flight 4805 готувався до відльоту, тоді як на тій самій злітній смузі своєї черги піднятися в небо очікував і командир екіпажу Pan American (PAA). Через поганий зв'язок із диспетчерами та густий туман лайнер не зміг вчасно зійти зі смуги на допоміжну доріжку, як це було заплановано, у цей же час Боїнг KLM розвинув швидкість до 250 км/год і з'явився за декілька десятків метрів від авіалайнера Pan American. Помітивши вогні літака, капітан повітряного судна намагався маневрувати вбік, але йому не вистачило десяти секунд. Людський чинник є однією з головних причин катастрофи. Серед інших важливих факторів – незадовільний радіозв'язок з аеропортом, нечіткі вказівки

й сильний іспанський акцент диспетчерів. Чому ж пілоти KLM розпочали зліт і чому авіадиспетчер не зупинив їх? Нижче наведено витяг зі стенограми цієї радіопередачі [7]:

(1) 17:05:44 KLM 4805 **Captain**: “*The KLM four eight zero five is now ready for takeoff, and we are waiting for our ATC clearance*”.

(2) 17:05:53 **Controller (Tower)**: “*KLM four eight zero five, you are cleared to the Papa Beacon, climb to maintain flight level niner zero, right turn after takeoff, proceed with heading four zero until intercepting the three two five radial from Las Palmas VOR*”. – *He gave some instruction for what to do after taking off. Note: NO takeoff clearance, however, was given at this point.*

(3) 17:06:09 KLM 4805 **Captain**: “*Ah, roger sir, we are cleared to Papa Beacon, flight level... – repeating the instruction given by the controller. We are now at takeoff*”.

(4) 17:06:18 **Controller**: “*OK. (Перервано іншою радіопередачею) Stand by for takeoff. I call you*”.

Передусім авіадиспетчер не повинен був давати команди пілотам KLM після зльоту. Інформування пілотів про те, що робити після зльоту, може ввести пілотів в оману, що вони вже отримали дозвіл на зліт. Тим не менше, оскільки дозволу на зліт не було надано, пілоти KLM не мали розпочинати зліт. Окрім цих помилок, найбільш проблемним висловлюванням у радіопередачі є *We are now at takeoff*, озвучене капітаном KLM. Насправді це досить нестандартна фраза для авіаційної англійської мови. Це можна тлумачити як *We are now at the takeoff position*; або *We are now (actually) taking off*.

Перша означає, що літак не рухається й чекає в кінці злітно-посадкової смуги для подальшого зльоту. Друга вказує на те, що літак перебуває в стані зльоту на злітно-посадковій смугі. Авіадиспетчер зрозумів вислів *We are now at takeoff* як вказівку на те, що літак не рухається й чекає зльоту. Однак він його вже розпочав. Авіадиспетчер фактично наказав пілотам “*stand by for takeoff*, що означає «очікувати вказівок на подальший зліт». Але, на жаль, інша радіопередача перервала саме цю важливу вказівку, через що пілоти KLM пропустили її. У результаті вони продовжили набирати швидкість поки не зіткнулися з Pan American.

Найбільш важливе запитання полягає в тому, чому капітан KLM сказав *We are now at takeoff*, оскільки це нестандартна фраза для авіаційної підмови. Деякі аналітики ствер-

джують, що його рідна мова (голландська) є ключем до розуміння того, що він мав на увазі під цією незвичною фразою. У голландській мові в Present Progressive Tense дієслово виражається еквівалентом прийменника «at» [11]. Можливо, капітан зробив це через сильну втому та ненавмисно використав Present Progressive Tense голландської мови, хоча розмовляв англійською. Іншими словами, він здійснив *code switching* на синтаксичному рівні. Він дійсно мав на увазі те, що літак знаходиться в процесі зльоту: *in the process of a takeoff run*. Однак авіадиспетчер тлумачив цю фразу по-іншому.

Капітан був одним із найбільш досвідчених льотчиків у KLM, активно використовував англійську авіаційну мову протягом багатьох років і мав дуже високий рівень володіння англійською мовою. Крім того, Нідерланди були однією з європейських країн, які дозволили лише англійську мову й заборонили всі інші мови, включаючи голландську. Отже, розумно припустити, що він використовував лише англійську мову протягом усієї пілотної кар’єри. Однак навіть такий досвідчений льотчик не міг бути застрахованим від впливу міжмовної інтерференції. Незначна фраза, яку він несвідомо вимовив при змішуванні коду, призвела до цього фатального результату.

Комісія з розслідування визначила причини: «Пілот літака KLM розпочав зліт без дозволу, перебуваючи в абсолютній упевненості, що такий дозвіл отримано. Це стало результатом непорозуміння між диспетчером та екіпажем KLM. Таке непорозуміння виникло в результаті взаємного використання звичайної термінології, яка, однак, призвела до неправильної її інтерпретації».

Помилка капітана KLM на Тенеріфе докорінно змінила ставлення до безпеки та авіації. Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO) виробила єдиний для всіх міжнародних аеропортів стандарт фраз. Змінено процедуру прийняття рішень екіпажем, що включає взаємне порозуміння та згоду членів екіпажу, які відповідають за пілотування. Також встановлено, що слово *take off* (зліт) використовується тільки при факті дозволу зльоту диспетчером і підтвердження цього факту пілотом, в інших випадках використовується слово *departure* (відправлення) [2].

Інша катастрофа ілюструє складну ситуацію, коли недостатній рівень володіння англійською мовою, можливо, не був основною причиною помилки, але непорозуміння, які виникли в результаті обмеженого розуміння



англійської лексики, фактично погіршили ситуацію та призвели до фатального результату. 1990 року авіалайнер Boeing 707-321В авіакомпанії Avianca виконував рейс AVA052 за маршрутом Богота-Медельїн-Нью-Йорк, на його борту знаходилися 149 пасажирів і 9 членів екіпажу. Коли літак наблизився до Нью-Йорка, диспетчер відправив рейс 052 на «коло очікування» загальною тривалістю більше ніж година через погані погодні умови в аеропорту ім. Джона Кеннеді [3].

Коли в літака закінчилося авіапаливо, пілот почав розмову з диспетчером, використовуючи неоднозначні фрази, такі як *need for priority*, замість того, щоб чітко наголошувати на надзвичайній ситуації *an emergency*. Як результат, авіадиспетчер Нью-Йорку не розумів, що літак знаходиться в серйозній небезпеці та не надав указівок щодо аварійної посадки. Причиною цієї комунікативної девіації могло стати те, що основною мовою льотного екіпажу була іспанська, а нью-йоркських диспетчерів – англійська.

Перескакування між мовами може відбуватися навіть між носіями англійської мови й зазвичай включає «перемикання» між англійською професійною та розмовною мовами. Це, у свою чергу, може спричинити проблеми, коли одне й те саме слово має різні значення в технічній та англійській мові. Будь-яке слово, що на першій погляд здається знайомим, в авіаційній англійській мові може мати дещо інше значення.

17 лютого 1981 р. сталася авіакатастрофа літаків Air California (AirCal) Flight 336 (Boeing 737-200). Рейсу Air California Flight 336, Boeing 737 була дозволена посадка (*clear to land*), тоді як рейсу Air California Flight 931 (інший B737) було дозволено під'їзд до місця зльоту (*clear for takeoff*). Проте диспетчер вирішив, що потрібно більше часу між двома запланованими різними діями, і саме тому сказав капітану Flight 336 зайти на друге коло [2].

У відповідь командир повітряного судна запитав лише про дозвіл на продовження посадки та через неухважність постійно використовував слово *hold* для розмови зі своїм співробітником. Зокрема, пілот поставив запитання «*Can we hold? Ask him if we can hold*». У професійній англійській авіаційній мові *hold* має значення *stop what you are doing*, тобто «*призупинити те, що робите в цей момент*», але в розмовній англійській мові це означає «*продовжити*». Авіадиспетчер погодився зупинити рейс, але той, у свою чергу,

продовжував посадку, через що на землі сталося зіткнення двох літаків. Як наслідок, така плутанина призвела до 34 травм, чотири з яких були класифіковані як серйозні.

**Висновки з поведеного дослідження.** Отже, професійна авіаційна комунікація – це компонент професійної діяльності авіаційних операторів, що має безпосередній зв'язок із безпекою польотів. Підсумовуючи причини комунікативних девіацій, можна зробити висновок, що вони часто зумовлені психоемоційним напруженням, стресом, страхом помилитися, втотою, недостатнім знанням англійської мови, неухважністю тощо.

Для здійснення успішного польоту до повітряних екіпажів висуваються значно більші вимоги, ніж просто володіння складними навичками, необхідними для польотів на літаку. Вони мають досконало знати англійську мову, особливо професійну підмову, включаючи особливості кодування алфавіту і стандартну фразеологію. Усі зусилля мають докладатися для того, щоб уникнути таких явищ, як інтерференція та перемикування комунікативного коду під час ведення радіообміну англійською мовою, оскільки від цього залежить життя пасажирів та екіпажу.

Перспективним вважаємо вивчення значення *code switching* в інших типах професійного дискурсу задля визначення можливих небезпек і непорозумінь, викликаних цим явищем.

#### ЛІТЕРАТУРА:

1. Алякринский Б.С. Основы авиационной психологии. Москва: Воздушный транспорт, 1986. 262 с.
2. Баха А-С., Поталуи В.В. Незнание английского языка как причина авиакатастроф. Современные наукоемкие технологии. 2013. № 7-1. С. 65–66.
3. Катастрофа Boeing 707 под Нью-Йорком (1990). URL: [https://ru.wikipedia.org/wiki/Катастрофа\\_Boeing\\_707\\_под\\_Нью-Йорком\\_\(1990\)#CITEREFReport](https://ru.wikipedia.org/wiki/Катастрофа_Boeing_707_под_Нью-Йорком_(1990)#CITEREFReport).
4. Крысин Л.П. Кодовые переключения как компонент речевого поведения человека. Речевое общение: специализированный вестник. Красноярск, 2000. Вып. 3 (11). С. 61–64.
5. Лабов У. Исследование языка в его социальном контексте. Новое в лингвистике. Москва: Прогресс, 1975. Вып. VII. С. 96–182.
6. Blom J.P., Gumperz J. Social meaning in linguistic structure: code-switching in Norway. The Bilingualism Reader. Psychology Press, 2000. С. 111–137.
7. Cockpit voice recordings, transcripts, air traffic control tapes March 27, 1977 Tenerife, Canary Islands. URL: <http://www.planecrashinfo.com/cvr770327.htm>.
8. Communication: Linguistic Factors. URL: [https://www.skybrary.aero/index.php/Communication:\\_Linguistic\\_Factors\\_\(OGHFA\\_BN\)](https://www.skybrary.aero/index.php/Communication:_Linguistic_Factors_(OGHFA_BN)).



9. Manual of Radiotelephony (Doc9432AN/925)/International Civil Aviation Organization. Montreal: International Civil Aviation Organization, 2006. 106 p.
10. Myers-Scotton C. Duelling Languages: Grammatical Structure in Codeswitching. Clarendon Press, 1997. 285 p.
11. Tajima A. Fatal Miscommunication: English in Aviation Safety. World Englishes. URL: <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.0883-2919.2004.00368.x/abstract>.
12. Vogt H. Language Contacts. Word URL: <https://doi.org/10.1080/00437956.1954.11659533>.