

УДК 81'255.2:629.73(111=161.2)(045)

ЛІНГВІСТИЧНИЙ АСПЕКТ МОВНОГО КОМПОНЕНТА ПРОФЕСІЙНОЇ ПІДГОТОВКИ МАЙБУТНІХ ДИСПЕТЧЕРІВ УПРАВЛІННЯ ПОВІТРЯНИМ РУХОМ

Глушаниця Н.В., к. пед. н.,
доцент кафедри іноземних мов і прикладної лінгвістики
Національний авіаційний університет

У статті здійснено аналіз складових частин комунікативної компетентності авіафахівця (лінгвістична, соціолінгвістична та прагматична компетенції), змісту лінгвістичної компетенції й елементів процесу формування лінгвістичних навичок майбутніх диспетчерів УПР. Доведено, що поєднання активних навичок говоріння (швидкість мови) і аудіювання (розуміння висловлювання на слух) забезпечує формування вміння успішно здійснювати спілкування. Під час формування означених навичок у майбутніх диспетчерів УПР доведено ефективність застосування активного підходу, що базується на відтворенні аудіо- й відеофайлів, і комунікативного, який спрямований на вивчення мови через спілкування й інтерактивні методи навчання, цінність яких полягає у використанні теоретичних знань у практичній діяльності.

Ключові слова: лінгвістична компетенція, соціолінгвістична компетенція, прагматична компетенція, вербальна комунікація, діалогічне спілкування, лінгвістичні субнавички, радіообмін.

В статье осуществлен анализ составляющих коммуникативной компетентности авиаспециалистов (лингвистическая, социолингвистическая и прагматическая компетенции), содержания лингвистической компетенции и элементов процесса формирования лингвистических навыков будущих диспетчеров УВД. Доказано, что сочетание активных навыков говорения (беглость речи) и аудирования (понимания высказывания на слух) обеспечивает формирование умения успешно осуществлять общение. При формировании указанных навыков у будущих диспетчеров УВД доказана эффективность применения активного подхода, основанного на воспроизведении аудио- и видеофайлов, и коммуникативного, который направлен на изучение языка через общение и интерактивные методы обучения, ценность которых заключается в использовании теоретических знаний в практической деятельности.

Ключевые слова: лингвистическая компетенция, социолингвистическая компетенция, прагматическая компетенция, вербальная коммуникация, диалогическое общение, лингвистические субнавыки, радиообмен.

Glushanytsia N.V. LINGUISTIC ASPECT OF LANGUAGE COMPONENT OF PROFESSIONAL TRAINING OF FUTURE AIR TRAFFIC CONTROL SPECIALISTS

The article analyzes the components of the communicative competence of the aviation specialist (linguistic, sociolinguistic and pragmatic competence), the content of linguistic competence and the elements of the process of forming the linguistic skills of the future air traffic controllers. It has been proved that the combination of active speaking skills (speech rate) and listening (speech comprehension) provides the ability to successfully communicate. The effectiveness of using an active approach which is based on the reproduction of audio and video files, communicative approach, aimed at language learning through communication and interactive teaching methods, the value of which is to practice theoretical knowledge has been proved.

Key words: linguistic competence, sociolinguistic competence, pragmatic competence, verbal communication, dialogical communication, linguistic sub-skills, radiotelephony communication.

Постановка проблеми. Однією з вимог міжнародних авіаційних організацій (ICAO, EUROCONTROL) до рівня професійної освіти авіафахівців, зокрема й диспетчерів управління повітряним рухом (далі – УПР), є її якість. Визначальним чинником підвищення якості фахової освіти студентів є інтеграція знань, умінь і навичок із професійного (аеронавігаційне обслуговування) і мовного компонента. Останній передбачає володіння іноземною мовою на IV рівні, визначеному ICAO. Оскільки предметом нашого наукового дослідження є професійна підготовка майбутніх диспетчерів управління повітряним рухом, то саме її мовний складник викликає особливий інтерес. Цей складник визначає

готовність студентів до здійснення такої важливої фахової функції авіадиспетчерів, як радіообмін.

Учасниками радіообміну є члени льотного екіпажу, з одного боку, і диспетчер УПР, який є суб'єктом діалогу, оскільки саме він передає повідомлення на борт літака, здійснює контроль за його рухом. Недостатній рівень володіння англійською мовою членами льотного екіпажу та диспетчером УПР спричинив події, які призвели до авіаційних катастроф. Мовний бар'єр у його фонетико-акцентуаційному вияві (неадекватна комунікація між голландськими пілотами та диспетчером, який говорив англійською з іспанським акцентом) став причиною найстрашнішої авіаційної



катастрофи, яка сталася в 1977 році в аеропорті Тенерифе, Канарські острови, коли загинуло 578 осіб. Однією з причин авіакатастрофи літака «Боїнг-707» колумбійської авіакомпанії Avianca в США в 1990 році було визнано нездатність льотного екіпажу засобами іноземної мови повідомити диспетчера про те, що в них залишилося мало пального (73 особи із 158 загинуло, інші серйозно травмовані). У 1996 році в результаті зіткнення літаків Saudi Arabian Airlines «Боїнг-747» і Kazakhstan Airlines «Іл-76» над індійським містом Чархі Дадрі загинуло 349 осіб. Причиною авіакатастрофи також був недостатній рівень володіння англійською мовою пілоти літака «Іл-76». Наведені приклади наочно демонструють, що мовний компонент є важливим складником професійної підготовки майбутніх фахівців авіаційного профілю, водночас його наукове дослідження є актуальною проблемою теорії й методики професійної освіти.

Аналіз останніх джерел і публікацій. Методологічну основу нашої наукової розвідки становлять фундаментальні дослідження та теоретичні роботи відомих вітчизняних науковців, які займаються проблемою професійної підготовки диспетчерів УПР і членів льотного екіпажу. І. Файнман, розглядаючи підготовку до радіообміну як один з елементів цілісної системи професійної підготовки майбутнього авіадиспетчера, визначила низку засобів, які забезпечують формування іншомовної комунікативної компетенції диспетчера УПР. До них належать навчальні курси «Радіотелефонія», «Англійська мова», «Професійна англійська мова» та практична підготовка на диспетчерських тренажерах [1]. В. Ягупов, Є. Кміта, визначаючи професійну іншомовну комунікативну компетентність диспетчера УПР як важливий і складний елемент його професійної компетентності, виокремили компоненти професійної іншомовної комунікативної компетентності диспетчера УПР: фаховий складник; іншомовний складник; професійно важливі комунікативні якості фахівця цивільної авіації, які становлять його комунікаційний потенціал; досвід використання іноземної мови в процесі вирішення професійних завдань; суб'єктний складник [2]. Л. Барановська здійснила ґрунтовний аналіз структури освітнього середовища авіаційного вищого навчального закладу та визначила вплив кожного з його компонентів на якість підготовки висококваліфікованого, компетентного

авіафахівця [3]. Г. Пухальська виокремила, аргументувала й експериментально перевірила педагогічні умови формування комунікативної компетентності в майбутніх пілотів цивільної авіації [4]. Т. Лаврухіна теоретично обґрунтувала й експериментально перевірила ефективність психолого-педагогічних умов формування комунікативної компетентності майбутніх авіаційних диспетчерів у вищих навчальних закладах авіаційного профілю, визначаючи її як основу професійної діяльності авіадиспетчера [5]. О. Ковтун науково обґрунтувала теоретико-методологічні засади формування професійного мовлення в майбутніх фахівців авіаційної галузі, урахувавши специфіку міжмовних професійно-мовленнєвих умінь [6]. С. Тимченко визначила радіообмін у режимі спілкування «авіадиспетчер – пілот» як різновид інтрапрофесійної комунікації, яка здійснюється всередині визначеної соціально-професійної спільності диспетчерів УПР [7]. О. Петрашук, Є. Токар, С. Муравська обґрунтували доцільність і ефективність застосування тестового контролю з англійської мови для підвищення якості підготовки майбутніх фахівців авіаційної галузі до ведення радіотелефонного зв'язку [8; 9]. Л. Царьова, досліджуючи комунікативну спрямованість підготовки авіаційного спеціаліста, довела, що кінцевим критерієм оцінки оволодіння іншомовною комунікативною компетентністю є сформованість аудитивної компетенції, тобто здатність і готовність до сприйняття та змістового переосмислення іншомовного аудитивного повідомлення [10].

Аналіз нормативних документів (Додаток 1 Міжнародного стандарту до Чиказької Конвенції ІКАО, в якому викладені основні кваліфікаційні вимоги до авіаційного персоналу; довідник кваліфікаційних характеристик професій працівників; випуск 68 «Авіаційний транспорт», де представлені завдання й обов'язки диспетчера УПР) дає можливість переконатись у важливості мовного складника професійної підготовки майбутніх диспетчерів УПР і пілотів і необхідності формування в них умінь використовувати знання англійської мови, успішно здійснювати продуктивно-творче мовлення в нестандартній ситуації, оскільки типовим завданням їхньої професійної діяльності є ведення радіотелефонного зв'язку між пілотом і диспетчером УПР [11; 12].

Узагальнення результатів аналізу широкого спектра наукових публікацій із проблеми

дослідження дає підстави стверджувати, що питання професійної підготовки майбутніх фахівців авіаційної галузі є предметом наукового інтересу багатьох дослідників, однак мовний аспект професійної підготовки майбутніх диспетчерів УПР потребує подальшого опрацювання та постійного вдосконалення. Актуальною залишається проблема ефективного впровадження основних компонентів моделі компетентнісного навчання ІКАО, презентованих у Doc 9941, в освітній процес авіаційних навчальних закладів із метою якісної підготовки компетентного фахівця авіаційного профілю.

Постановка завдання. Мета статті – розкрити сутність мовного складника професійної підготовки майбутніх диспетчерів УПР, проаналізувати складові частини комунікативної компетентності авіафахівця відповідно до вимог ІКАО, зміст лінгвістичної компетентності, здійснити аналіз елементів процесу формування лінгвістичних навичок майбутніх диспетчерів УПР.

Виклад основного матеріалу дослідження. Головною умовою успішної вербальної (усної) комунікації між диспетчером УПР і пілотом є здатність того, хто говорить, кодувати повідомлення у вигляді мовного висловлювання, яке передається відповідним каналом у формі звукового потоку, і здатність того, хто слухає, розкодувати його. При цьому зміст кодованого та розкодованого повідомлення має бути ідентичним, тобто йдеться про мовну компетентність усіх учасників комунікації. Володіння мовою передбачає знання граматичних правил, знання про лексичні одиниці; правильну вимову звуків, сформованість комунікативних і професійних навичок.

Мовний фактор може спричинити авіаційну пригоду чи інцидент під час неправильного використання авіадиспетчером і пілотом стандартної фразеології ІКАО; при недостатньому рівні володіння розмовною мовою; під час використання в повітряному просторі більше ніж однієї мови [2]. Тому актуальним є створення стандартної фразеології ІКАО для використання означеними фахівцями специфічної мови (ясної, лаконічної, однозначної) під час здійснення професійно-діалогічного спілкування. Документами ІКАО обґрунтовано структуру комунікативної компетентності авіафахівця. До неї належать лінгвістичні, соціолінгвістичні та прагматичні компетенції [13].

Лінгвістична компетенція є основним компонентом комунікативної компетентності

фахівця авіаційної галузі, оскільки знання правил утворення граматичних форм і синтаксичних конструкцій, уміння структурувати смислові фрази, знання слів, а також уміння розрізняти значення слів відповідно до контексту забезпечують успішну вербальну комунікацію. Означений вид компетенції передбачає продукування мовлення й адекватну інтерпретацію змісту повідомлення. Отже, лінгвістична компетенція включає вміння здійснювати такі види мовленнєвої діяльності, як говоріння й аудіювання. У них виокремлено такі чотири субнавички:

- лексичні (окремі слова, сталі вирази);
- граматичні (правила синтаксису та морфології);
- семантичні (сміслова сторона мови та семантичні зв'язки між словами й словосполученнями);
- фонологічні (звуки, фразовий наголос, ритм, інтонація).

Соціолінгвістична компетенція охоплює знання соціального контексту, в якому використовується мова. До її структури належить уміння розпізнавати або здатність адекватно використовувати лінгвістичні маркери соціальних відносин, діалект, акцент, формули ввічливості. Отже, соціолінгвістична компетенція передбачає здатність комуніканта добирати доречні лінгвістичні форми відповідно до умов комунікативного акту та сприяє формуванню мовної свідомості особистості.

Прагматичні компетенції – це навички, які дозволяють використовувати мовні засоби відповідно до конкретної ситуації та з певною функціональною метою. Ця низка навичок включає таке:

- стратегічну компетенцію, яка передбачає вміння того, хто говорить, активізувати свої навички з метою задоволення комунікативних потреб у відповідному контексті й успішного вирішення завдання з використанням найефективнішого з наявних способів;
- дискурсивну компетенцію, яка означає здатність об'єднувати речення або висловлювання в логічний зв'язний текст, використовуючи відповідні стратегії побудови й інтерпретації текстів;
- функціональну компетенцію – знання правил, які визначають традиційну чи контекстуальну інтерпретацію мовних структур («мовних функцій») і способів загальноприйнятого застосування означених функцій із метою створення структур діалогічної взаємодії й уміння користуватися ними;



– оцінку результатів використання мови в реальних ситуаціях.

Таким чином, означені компетенції є необхідними для оволодіння мовою і є складовими частинами психічних і фізичних здатностей авіафахівця. Визначити рівень сформованості цих компетенцій можна лише в процесі здійснення спостереження за мовною поведінкою фахівця. Слід акцентувати увагу на тому, що під час використання мовних засобів мовна компетентність зазнає впливу таких факторів, як рівень розуміння, настрої, стрес, робочий обсяг вербальної пам'яті та здатність до опрацювання вербальної інформації.

З огляду на тему нашої публікації, вважаємо за доцільне розглянути детальніше зміст лінгвістичної компетенції й елементи процесу формування лінгвістичних навичок.

Лінгвістична компетенція складається з навичок, які включені до кваліфікаційної шкали ІКАО. Проаналізуємо їх.

Важливою є вимова (фонологічна компетенція). Основними елементами вимови є окремі звуки мови (фонемі), характер чергування наголошених і ненаголошених складів у слові та фразі, ритм, інтонація речення та висловлювання. Ми розглядаємо фонологічну компетенцію як систему знань про фонологічні засоби мови. Виокремлюють продуктивний і рецептивний блоки означеної компетенції користувачів авіаційної англійської мови. Продуктивний блок охоплює систему знань про артикуляційну базу, знання, необхідні для продукування звуків і поєднання звуків у мовленні. Рецептивний блок включає знання, необхідні для розуміння нормативної вимови, акцентної вимови та модифікованої вимови [14].

Проблеми, які виникають під час формування фонологічної компетенції, пов'язані насамперед із тим, що вимова зазнає значного впливу рідної мови та регіональних діалектів, що ускладнює адекватне розуміння повідомлення. Дослідження Дженкінса доводять, що немає необхідності формувати вимову як у «носіїв мови» [15]. Однак лінгвістичні дослідження англійської мови як мови міжнародного спілкування (EIL), або лінгва франка, дозволили виокремити певні особливості англійської вимови, які забезпечують розуміння мовлення міжнародних користувачів мови:

- відмінності між довгими та короткими голосними (наприклад, hit/heat);
- правильний наголос (наприклад, radar);
- інтонаційне членування потоку мовлення;

– уникнення спрощення або редукції деяких кластерів приголосних (наприклад, кластера «st fl», який поєднує два слова в словосполученні «test flight», а при швидкому мовленні може скоротитися до «tes' flight»).

У сучасних умовах склалася така ситуація, що кількість людей, для яких англійська мова є другою рідною мовою чи іноземною, в рази перевищує кількість носіїв мови [16]. Дослідження доводять необхідність, особливо для фахівців із високим рівнем володіння мови, розвивати навички акомодатії мовної практики, що означає розпізнавання можливих мовних труднощів для співрозмовника, а також заміну двозначних висловлювань, які можуть бути незрозумілими, для підвищення ефективності комунікації.

У процесі формування цього виду компетенції в студентів особливе значення має слухання та розпізнавання значущих фонем і особливостей інтонації; вправи на відтворення та повторення звуків; корегування вимови відповідно до зауважень викладача, реакції співрозмовника.

Не менш важливим компонентом лінгвістичної компетенції є конструкції (граматична компетенція). Формування граматичних навичок базується на вміннях адекватно використовувати прості та складні синтаксичні конструкції, часи дієслова, модальність. Відомо, що головною ознакою володіння мовою є правильність і точність використання граматики й синтаксису, яким належить домінуюча роль під час передачі змісту повідомлення та наміру того, хто говорить. Процес навчання, спрямований на формування й розвиток граматичної навички, включає вивчення синтаксичних і граматичних правил на прикладах із поясненнями викладача; виконання вправ на продуктивне використання граматичних конструкцій; продуктивне використання граматичних конструкцій у контексті.

Попередньо описані складники лінгвістичної компетенції не можуть бути сформовані успішно, якщо в суб'єкта професійної підготовки обмежений словниковий запас (не сформована лексична компетенція). Словниковий запас включає окремі слова, сталі вирази з декількох слів. Рівень лексичної компетенції визначається обсягом словникового запасу й умінням швидко добирати потрібні лексеми в певній ситуації, використовувати перифраз. Процес формування лексичної компетенції передбачає виявлення та запам'ятовування нових слів; розпізнавання та відтворення потрібного слова в контексті;

використання правил словотворення; знання й уміння використовувати норми лексичного сполучення слів; адекватне використання слів у граматичному та синтаксичному контексті.

Для ефективного формування лінгвістичної компетенції важливою є швидкість мовлення. Навички швидкого мовлення передбачають здатність здійснювати висловлювання спонтанно, не порушуючи темп мовлення відповідно до ситуації, уникаючи використання слів-паразитів, уживаючи лексичні, граматичні та фонологічні засоби мови. Процес навчання швидкості мовлення, ефективного здійснення непередбаченого висловлювання передбачає виконання вправ на повторення; практичне відпрацювання навичок при зменшеному рівні контролю.

Для успішного виконання професійних функцій у фахівця авіаційної галузі має бути сформована навичка розуміння, яка означає здатність розпізнавати та розуміти мову. Високий рівень сформованості означеної навички полегшує розуміння висловлювання на незнайомчине сподівану тему, із невідомим акцентом або стилем подачі мовного матеріалу, за несприятливих для сприйняття повідомлення умов. Процес навчання розуміння передбачає володіння іншими субнавичками; поступовий перехід від спрощеної до природної мови; завдання на аудіювання: розпізнавання слів, розуміння загального змісту повідомлення, складних повідомлень; уміння робити висновки й умовиводи з почутого.

Реалізація лінгвістичної компетенції авіафахівцями можлива за умови розвиненості в них навичок спілкування. Вони є необхідним інструментом здійснення непередбаченого усного діалогічного спілкування, спрямованого на успішне вирішення комунікативних цілей. Рівень сформованості навичок спілкування визначається ступенем швидкості та точності мовленнєвої реакції, здатністю брати на себе ініціативу в розмові, швидко реагувати на репліки співрозмовника, виявляти й усувати непорозуміння, задавати запитання з метою отримання потрібної інформації. Процес навчання спілкування включає в себе виконання вправ на розвиток швидкості мовлення та розуміння; спостереження за комунікативною взаємодією інших людей; діалогічне мовлення з різними співрозмовниками.

Висновки з проведеного дослідження. Такі лінгвістичні субнавички, як мовні конструкції, словниковий запас і вимова, є основою для розвитку активних навичок

говоріння (швидкість мови) і аудіювання (розуміння висловлювання на слух). Поєднання цих двох функціональних навичок забезпечує формування вміння успішно здійснювати спілкування. Під час формування означених навичок у майбутніх диспетчерів УПР вважаємо найбільш ефективним застосування активного підходу, що базується на відтворенні аудіо- та відеофайлів, оскільки під час перегляду відеофільмів використовуються обидва органи чуття (зоровий і слуховий), і комунікативного, який спрямований на вивчення мови через спілкування. Також доцільно використовувати такий інтерактивний метод навчання, як кейс-метод, цінність якого полягає у використанні теоретичних знань у практичній діяльності.

На основі зазначеного вище можемо констатувати, що формування в майбутніх фахівців з обслуговування повітряного руху навичок адекватної вимови, багатого словникового запасу та знань граматичних конструкцій, а також уміння їх застосувати відповідно до ситуації, здатність розуміти висловлювання, робити висловлювання спонтанно спрямовані на формування вміння успішно здійснювати професійно-діалогічне спілкування між диспетчером УПР і пілотом. Знання та навички майбутніх диспетчерів УПР формуються в процесі виконання практичних завдань у межах відповідних професійних компетенцій. Таким чином, формування та підвищення рівня сформованості професійно-комунікативної компетенції майбутніх диспетчерів УПР сприяє вирішенню проблеми здійснення ефективного професійно орієнтованого спілкування.

У статті здійснений аналіз складових частин комунікативної компетентності авіафахівця (лінгвістична, соціолінгвістична та прагматична компетенції), змісту лінгвістичної компетенції й елементів процесу формування лінгвістичних навичок майбутніх диспетчерів УПР.

Перспективи подальшого вивчення проблеми передбачають ґрунтовне дослідження питання організації діалогічної взаємодії шляхом упровадження діалогічних технологій у процесі формування комунікативних умінь майбутніх диспетчерів УПР.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Файнман І. Професійна підготовка авіадиспетчерів до ведення радіообміну. Витоки педагогічної майстерності: збірник наукових праць. 20.01.2011. Вип. 8. Ч. 2: Сер.: Педагогічні науки. С. 274–280.



2. Ягупов В., Кміта Є. Професійна комунікативна компетентність диспетчерів управління повітряним рухом: поняття, сутність і зміст. Педагогические науки-2: Проблемы подготовки специалистов. 2012. URL: http://www.rusnauka.com/4_SND_2013/Pedagogica/2_127258.doc.htm.
3. Барановська Л. Авіаційний ВНЗ: освітнє середовище як детермінанта якості професійної підготовки студентів. Науковий вісник Льотної академії. Серія: Педагогічні науки. 2016. URL: <http://ksgn.hol.es/potochnij-vipusk/>.
4. Пухальська Г. Педагогічні умови формування комунікативної компетентності у майбутніх пілотів цивільної авіації: автореф. дис. канд. пед. наук: 13.00.04 «Теорія і методика професійної освіти»; Черкаський національний університет імені Богдана Хмельницького. Черкаси, 2011. 12 с.
5. Лаврухіна Т. Формування комунікативної компетентності майбутніх авіаційних диспетчерів у вищих навчальних закладах авіаційного профілю: автореф. дис. канд. пед. наук: 13.00.04 «Теорія і методика професійної освіти»; Національний авіаційний університет. Київ, 2015. 21 с.
6. Ковтун О. Формування професійного мовлення у майбутніх фахівців авіаційної галузі. Київ: Освіта України, 2012. 448 с.
7. Тимченко С. Радіообмін англійською мовою в режимі спілкування «авіадиспетчер – пілот» як різновид інтра-професійної комунікації. Вісник Житомирського державного університету. Вип. 1(79). Філологічні науки. 2015. С. 240–243.
8. Петрашук О. Теоретичні основи тестового контролю іншомовної комунікативної компетенції учнів середньої загальноосвітньої школи (на матеріалі англійської мови): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня докт. пед. наук: спец. 13.00.02 «Теорія і методика навчання»; Київ. держ. лінгв. ун-т. К., 2000. 38 с.
9. Токар Є., Муравська С. Тестовий контроль з англійської мови в професійній підготовці майбутніх фахівців авіаційної галузі. Науковий вісник Льотної академії. Серія: Педагогічні науки. 2016. URL: <http://ksgn.hol.es/potochnij-vipusk/>.
10. Царьова Л. комунікативна спрямованість підготовки авіаційного спеціаліста. Науковий вісник Льотної академії. Серія: Педагогічні науки. 2016. URL: <http://ksgn.hol.es/potochnij-vipusk/>.
11. Приложение 1 к Чикагской Конвенции «Выдача свидетельств авиационному персоналу». URL: http://www.6pl.ru/asmap/Annexes//an01_cons_ru.pdf.
12. Довідник кваліфікаційних характеристик професій працівників. Випуск 68 «Авіаційний транспорт»: Наказ міністерства транспорту України № 488 від 17.07.2002 р. URL: <http://lawua.info/bdata1/ukr191/index.htm>.
13. Doc 9835– AN/453. Руководство по внедрению требований ИКАО к владению языком // ICAO, 2004. –149 с.
14. Кириченко А. Фонологічна компетенція українських користувачів авіаційної англійської мови: структура та зміст. Наукові записки. Випуск 81(1). Серія: Філологічні науки. 2009. URL: irbis-nbuv.gov.ua/.../cgiirbis_64.exe?
15. Jenkins J. The Phonology of English as an International Language. Oxford: Oxford University Press, 2000.
16. Graddol D. English Next: Why global English may mean the end of “English as a Foreign Language”. The British Council. 2006. URL: http://vigdis.hi.is/sites/vigdis.hi.is/files/images/einangrun_enskumaelandj_folks.Pdf.