

# Преподавание авиационного английского языка и фразеологии радиообмена

## (немного теории и практические советы)

Н.П. Мельниченко

В книге для учителя к учебнику Aviation English издательства «Macmillan» John Kennedy пишет: “The first and most important point to make is that an aviation English teacher cannot and is not expected to be an expert in aviation. Of course, it helps to have a general knowledge of how airports, aircraft and airlines operate, as well as having some idea of what the jobs of air traffic controller and pilot involve. Assuming you have flown as a passenger, then you will already have some ideas before meeting your students”.

ISBN 978-5-6049111-0-5



9 785604 911105

Я категорически не могу согласиться с таким мнением. Попробую объяснить причину. Конечно, преподаватель вряд ли должен уметь управлять воздушным движением или воздушным судном, но опыта пассажира для того, чтобы иметь право преподавать авиационный английский язык, т. е. профильно-ориентированный язык, явно недостаточно. Пассажир, даже если он носитель языка, может быть уверен, что “Airports are sometimes referred to as **aerodromes**, though this term is considered old-fashioned and often implies a small airport” (*J. Kennedy*). Но преподаватель авиационного языка должен знать, что в ситуации использования языка, в отличие от общего языка, слово **aerodrome** не считается устаревшим, а является частью множества словосочетаний: departure aerodrome, base aerodrome, diversionary aerodrome, aerodrome layout, aerodrome circuit и т. д.

Если у вас исключительно опыт пассажира, то вас ожидают чудесные открытия. Меня когда-то поразило словосочетание «крейсерский эшелон полета»: связь военного корабля, железной дороги и авиации показалась мне очень странной. Но именно тогда я поняла, почему язык, который применяется в радиосвязи, называется фразеологией. Фразеология радиообмена состоит преимущественно из устойчивых словосочетаний, смысл которых очень часто не определяется значением слов, входящих в их состав.

Что же должен знать преподаватель прежде, чем он войдет в аудиторию с намерением обучать пилотов, диспетчеров или студентов авиационному английскому языку и ведению радиосвязи? На какие вопросы придется до этого найти ответы? Вот только некоторые из них:

1. Почему язык радиообмена так сильно отличается от языка, которым мы пользуемся каждый день?
2. Какова последовательность обучения: можно ли приступить к обучению авиационному английскому языку и фразеологии радиообмена с нуля?
3. Когда можно начинать учить профильно-ориентированному языку?
4. Можно ли учить профильно-ориентированному языку теми же методами, что и общему языку?
5. Как показать отличие радиообмена от общего языка пилотам и диспетчерам, не вдаваясь в стилистические характеристики функционального стиля?
6. Нужны ли преподавателю профильно-ориентированного языка предметные знания?
7. Какие материалы можно и нужно использовать при обучении авиационному языку, чтобы не убить мотивацию у обучаемых?

8. Как преодолеть разницу между субъективными представлениями обучаемых о содержании курса и объективными результатами анализа потребностей?
9. Педагогика или андрогогика?
- И еще много вопросов...

Совершенно очевидно, что преподаватель должен быть хорошо знаком с методикой преподавания языков для специальных целей, с ситуацией использования языка, иметь определенный минимум предметных знаний, ориентироваться в документах Росавиации и ИКАО (ФАП 362 «Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации», Документов ИКАО (Annex 10 to the Convention on International Civil Aviation «Aeronautical Telecommunications» Vol. II; Doc 4444 ATM/501 ‘Air Traffic Management’; Doc 9713 International Civil Aviation Vocabulary; Doc 8400 ABC – ICAO Abbreviations and Codes и других), в которых содержатся правила ведения радиосвязи и стандартная фразеология ИКАО и термины. Конечно, совсем не лишним будет освоение андрогогических принципов обучения. С этого я и начну.

### **Педагогика или андрогогика?**

В характеристике английского языка для специальных целей вы позже прочитаете, что специальные языки изучаются в основном в высших учебных заведениях или на рабочем месте в рамках повышения квалификации. Авиационный английский язык учат студенты профильных вузов и средних специальных заведений (это последние годы этапа незрелости и первые годы этапа зрелости) и пилоты и диспетчеры (совсем взрослые люди). В статье «Применение андрогогических принципов обучения в подготовке и повышении квалификации специалистов» С.И. Змеёв пишет, что с 18 до 22 лет происходит завершение формирования основных физиологических и психологических функций человека. Происходит процесс реального самоопределения. В этом возрасте уже появляются конкретные жизненно важные цели, связанные с осознанным выбором своей социальной роли, достижением социального и профессионального статуса. Это касается студентов, а пилоты и диспетчеры уже сделали свой выбор и часто уже достигли определенного социального и профессионального статуса, приобрели достаточный профессиональный опыт. В отличие от детей взрослый человек осознает себя независимой, самостоятельной и самоуправляемой личностью. Это проявляется и в процессе обучения. В чем отличие андрогогических принципов от педагогических? Андрогогические принципы «определяют деятельность по организации процесса обучения не только обучающихся, но прежде всего самих обучающихся, в то время как педагогические принципы в основном и главным образом регламентируют деятельность обучающего». (Змеёв С. И.)

Андрогогические принципы обучения:

1. Приоритет самостоятельного обучения;
2. Совместная деятельность по организации процесса обучения;
3. Опора на предыдущий опыт;
4. Индивидуализация обучения; адаптация обучения к индивидуальным потребностям;
5. Системность обучения;
6. Контекстность обучения;
7. Актуализация результатов;
8. Элективность обучения;
9. Осознанность обучения.

Позже в конкретных примерах я буду ссылаться на эти принципы.

К сожалению, многие преподаватели относятся к обучаемым, как к детям, порождая тем самым инфантильное отношение к процессу обучения. Взрослые люди должны быть сами заинтересованы в достижении результата обучения, а это, в свою очередь, повышает уровень мотивации.

### **Авиационный английский как язык для специальных целей**

Давайте посмотрим, чем авиационный язык отличается от общего языка. Сначала небольшая историческая справка.

Английский язык давно является языком межнационального общения, начиналось это еще со времен колоний Великобритании. На территориях многочисленных английских колоний сначала использовались так называемые пиджины (*Pidgin-English*), которые состояли из смеси местного(-ых) языка(-ов) и упрощенных форм английского языка. Окончательно английский язык в качестве *lingua franca* утвердился после Второй мировой войны. США не только меньше всех пострадали от последствий войны, но и сумели занять лидирующие позиции в экономике, науке и технике. «За американским долларом стоял английский язык» (*David Crystal*). В настоящее время для 70% людей, говорящих на английском языке, он не является родным языком.

В радиосвязи на заре развития авиации использовался сначала французский язык, о чем свидетельствует некоторое количество слов французского происхождения во фразеологии радиообмена. Однако в 30-е и 40-е годы, после Второй мировой войны особенно, в авиации английский язык утвердился в качестве языка международного общения. На земном шаре еще остались регионы, где языками международного общения являются испанский и китайские языки, и они используются в радиообмене. К сожалению, русский язык после крушения Советского Союза утратил свои позиции в этом качестве, уступив их английскому языку.

Авиационный английский язык – это язык для специальных целей, или профилно-ориентированный язык. О языках для специальных целей (*English for Specific Purposes - ESP*) серьезно заговорили в 60-х годах прошлого века.

К концу 80-х были сформулированы основные понятия, что такое языки для специальных целей. Одно из определений было дано в 1987 году: язык для специальных целей – это «скорее подход, чем продукт» (*Hutchinson and Waters*). По мнению авторов, основой языка для специальных целей является простой вопрос: для чего учащемуся необходимо изучать иностранный язык? В какой области, при каких обстоятельствах учащийся собирается использовать язык?

Позже были даны и другие определения языка для специальных целей, мы приведем одно из последних, наиболее полное.

Абсолютные характеристики:

- Английский язык для специальных целей предназначен для удовлетворения конкретных потребностей учащегося;
- Английский язык для специальных целей использует методологию и виды деятельности, лежащие в основе дисциплины, которую он обслуживает. Английский язык для специальных целей сосредоточен на языке (грамматика, лексика, регистр), навыках, дискурсе и стиле, присущим этому роду деятельности.

Переменные характеристики:

- Английский язык может относиться или быть разработан к/для конкретной дисциплины;
- Английский язык для специальных целей может использовать в конкретной ситуации обучения методы, отличные от общего английского языка;
- Английский язык для специальных целей разрабатывается скорее всего для взрослых учащихся, как для высших учебных заведений, так и для обучения на рабочем месте. Однако он может быть применен для учащихся средней школы;
- Английский язык для специальных целей разрабатывается большей частью для студентов среднего и продвинутого уровней. Многие курсы английского языка для специальных целей предполагают наличие основных знаний языковой системы, но он может быть использован и с начинающими. (*Dudley-Evans and St John*)

Авиационный английский язык соответствует всем перечисленным характеристикам. Авиационным английским языком пользуются диспетчеры и пилоты для ведения радиосвязи, бортпроводники для общения с пассажирами во время полета, производители воздушных судов для написания различных руководств по эксплуатации, составители сборников аэронавигационной информации, разработчики оборудования для организации и управления воздушным движением, метеорологи и т. д.

### Анализ ситуации использования языка

Ситуации использования языка во всех этих случаях сильно отличаются друг от друга. Мы остановимся подробно на ситуации использования языка (*target language use*) в радиообмене. В процессе изучения ситуации использования языка в рамках дискурсивного анализа (*discourse analysis*) проводится анализ жанра, или функционального стиля (*genre or register analysis*) и анализ потребностей (*needs analysis*). В ходе изучения ситуации использования языка мы увидим, что тип коммуникации в радиосвязи отличается лексико-грамматическими, семантико-прагматическими и дискурсивными ресурсами от других ситуаций использования авиационного английского. Тип коммуникации является одной из черт дискурсивного сообщества (*discourse community*). Определение дискурсивного сообщества было дано в 1990 году (*J.M. Swales*):

1. Дискурсивное сообщество имеет широко согласованный набор общих целей.
2. В дискурсивном сообществе существуют механизмы коммуникации между его членами.
3. Дискурсивное сообщество использует свой общий механизм в первую очередь для передачи информации и обратной связи.
4. Дискурсивное сообщество использует и, следовательно, владеет одним или более функциональными стилями для коммуникативного продвижения своих целей.
5. В дополнение к владению функциональными стилями дискурсивное сообщество использует некоторое количество специальной лексики.
6. Дискурсивное сообщество имеет пороговый уровень количества членов с достаточной степенью предметной и речевой компетенции.

Позже J.M. Swales разделил все дискурсивные сообщества на три группы: локальные (*local d.c.*), целевые (*focal d.c.*) и локально-целевые (*folocal*). Целевые он разделил на две подгруппы: профессиональные (*professional d.c.*) и досуговые (*recreational d.c.*).

Приведем несколько примеров дискурсивных сообществ:

1. Жители поселка Внуково знают, что место встречи «пяточок» — это пересечение Центральной улицы и 2-ой Рейсовой (*локальное дискурсивное сообщество*).

2. Только филологи поймут, о чем идет речь, если услышат про сингармонизм гласных в тюркских языках или о первом передвижении согласных, а словосочетание «назначение крейсерских эшелонов» понятно только членам авиационного сообщества (*целевые профессиональные дискурсивные сообщества*).

3. Рыбаки знают, что «виброхвост» — это приманка в виде рыбки, изготовленная из силикона, вряд ли значение этого слова понятно тем людям, которые не увлекаются рыбалкой (*целевое досуговое дискурсивное сообщество*).

4. KBOS 230954Z 23010KT 10SM FEW250 12/01 A3007. Передача данных о видимости в сводке погоды в сухопутных милях и данных для установки высотомера в дюймах ртутного столба применяется в США и Канаде и отличается от общепринятой практики (*локально-целевое профессиональное дискурсивное сообщество*).

*J.M. Swales* в описании всех типов дискурсивных сообществ обратил внимание на то, что особый интерес для лингвистов представляют все-таки профессиональные дискурсивные сообщества. Предметом нашего изучения будет дискурсивное сообщество, в которое входят пилоты и диспетчеры.

Каждый человек является одновременно членом нескольких дискурсивных сообществ, но в профессиональной сфере использование языка может отличаться от повседневной жизни. Хотя пилоты и диспетчеры используют язык и вне рамок своей профессиональной деятельности, только в области радиообмена выбор лингвистических средств определяется специфическими требованиями жанра, или функционального стиля. «Название «функциональный стиль» представляется очень удачным, потому что специфика каждого стиля вытекает из особенностей функций языка в данной сфере общения» (*И.В. Арнольд*).

Функциональный стиль является механизмом коммуникации в радиообмене. Он используется для передачи информации, диспетчерских указаний и обратной связи. В радиообмене используется большое количество технической и псевдо-технической лексики. К ведению связи допускаются только специалисты, имеющие рабочий уровень владения языком по Шкале ИКАО и владеющие фразеологией радиообмена.

Ситуация использования языка, или радиообмен, существенно отличается от использования языка в других сферах.

Широко известны особенности радиообмена:

- отсутствует визуальный контакт между говорящим и слушателем, речь не поддерживается мимикой и жестами;
- голос передается при помощи радиооборудования и подвергается искажению при этом;
- коммуникация носит преимущественно устный характер;
- используется английский язык для специальных целей.

Отличия радиосвязи определены требованиями, которые предъявляются к ней: радиообмен должен быть **кратким и однозначным**. Мы имеем дело с контекстом, который очень сильно ограничен как в сфере языка, так и ситуационно.

Для стандартных ситуаций разработана фразеология ИКАО, ее применение обязательно во всех ситуациях, для которых она предписана. Однако изучение ситуации использования языка показывает, что этой фразеологии недостаточно, когда ситуация выходит за рамки стандартной. В таких случаях мы наблюдаем переключение кода (*code switching*), т. е. переход от стандартной фразеологии к использованию общего языка. Использование общего языка должно учитывать требования краткости и однозначности, т. е.

соответствовать «ожиданиям жанра», или функционального стиля. «Функциональный стиль – это не «специальный язык», это подстраивание использования языка под требования ситуации» (А. Vatnsdal). Это должно учитываться как при обучении, так и при тестировании. Однако «то, что на первый взгляд кажется простым, неполным, или даже грамматически неправильным, может быть достаточно сложным «в исполнении» (А. Vatnsdal).

Итак, приведем основные черты радиообмена:

- В радиообмене отсутствуют такие формы вежливости, как “*Would you please...*”, “*Nice to hear you*” и т. п. Различные формы приветствий (*Good morning, Good day*) допускаются, но не приветствуются правилами ведения радиосвязи.
- Для экономии времени применяются коды и специальные лексические единицы (*QFE, QNH, QDM, MAYDAY, PAN PAN, Wilco*).
- Часто используются добавочные коды (*additional attention markers: caution, attention, be advised, be informed*).
- Для радиосвязи характерно употребление интенсификаторов (*markers of urgency: immediately, now*).
- Использование инверсии или препозиции (*inversion, or fronting process*) позволяет диспетчеру обосновать команду до того, как он ее озвучит, и дает дополнительное время пилоту на реакцию на указание (*For identification turn left 30 degrees*).
- В радиообмене используются простые предложения (*Read you five*).
- Для диспетчерских указаний употребляется только повелительное наклонение (*Climb to flight level 260*).
- В авиационном английском и в радиообмене, в частности, из синонимического ряда выбирается обычно лексическая единица с пометкой ‘formal’: *assistance, until, revert, observe, request, expedite, exceed, resume, require, commence* и т.п.
- В радиосвязи отсутствуют такие средства организации речи, как вводные слова, союзы. Очередность элементов служит организации речи.
- Вопросительные предложения заменяются конструкциями с *report, request, confirm*.

В радиосвязи используется грамматика для специальных целей, или эллиптическая грамматика (*a special-purpose grammar, or elliptical grammar*), для которой типичны различные формы речевой компрессии:

- отсутствие артиклей, когда они не несут смысловой нагрузки (*Delay not determined*);
- пропуск вспомогательных глаголов, когда они не несут смысловой нагрузки (*Climbing to flight level 230. Cleared via TELIN 2 Departure*);
- отсутствие многих предлогов (*Contact Radar 126,0. Remain this frequency*);
- употребление левых определений (*departure airdrome, nose wheel, weather report, airdrome vehicle, surface wind*);
- отсутствие личных и притяжательных местоимений, что частично объясняется стремлением радиообмена как функционального стиля к дистанцированию и обезличенности (*Report position. Turning final*).

Почему возможно использовать эллиптические грамматические формы, опускать местоимения, предлоги?

Это возможно из-за очень высокой контекстуальной чувствительности радиообмена, все недостающие элементы могут быть восстановлены из контекста. В нашем случае контекстом служит ситуация.

Стереотипность ситуаций в радиообмене и предыдущий опыт участников радиообмена позволяют прогнозировать вероятность наступления тех или иных событий. Стереотипность ситуаций позволяет обходиться меньшим по объему словарем, пользоваться клише, а в синтаксисе широко использовать эллиптические предложения.

Перечисленные выше лингвистические особенности ситуации использования языка при радиообмене позволяют сделать его кратким. Как избежать неоднозначности в радиообмене? Неоднозначность может быть лексического и структурного/грамматического свойства (*ambiguities of lexical and structural nature*) (S. Cushing).

С большой аккуратностью при ведении радиосвязи надо подходить к выбору лексических единиц. Известно, что большинство слов в языке полисемантичны, например, слово *right* имеет несколько значений, среди них есть значения “*true/correct*” и “*not left*”. В радиообмене слово *right* употребляется только в значении “*not left*”, в подтверждении правильности полученной информации обязательно должно прозвучать “*correct*” или “*that is correct*”. Это правило звучит так: одно слово – одно значение.

Однозначность достигается и правильным выбором лингвистических средств для выражения речевой интенции, или коммуникативной задачи. В качестве примера рассмотрим такую коммуникативную задачу, как побуждение к действию (*request for an action*). Для выражения этой интенции есть разные способы: повелительное наклонение, модальный вопрос с *could*, вопрос с конструкцией *would you mind + Ving* и другие способы.

Просьба повторить информацию, которую адресат сообщения не понял, может быть выражена в разном виде:

1. Say again assigned flight level.
2. Could you repeat assigned flight level please?
3. Would you mind repeating assigned flight level?
4. You are coming broken. I'm not understanding you!

Каждое высказывание имеет три значения:

*What did you say?* - буквальное значение (*literal meaning*).

*What did you want to say?* – интенциональное значение (*intended meaning*).

*What did you mean by that?* - прагматическое значение (*pragmatic meaning*) (James E. Purpura).

Буквальное значение складывается из значения слов и грамматической формы высказывания. Интенциональное значение выводится из речевой интенции, или коммуникативной задачи, высказывания. В дополнение к буквальному и интенциональному значению высказывание одновременно может шифровать прагматическое значение данного контекста (*What was meant without actually being said*), то есть то, что имеется в виду, не будучи озвучено. Прагматическое значение, другими словами, подтекст, выводится главным образом из контекста, и оно может быть преднамеренным или непреднамеренным.

Буквальное значение и речевая интенция, выраженная в повелительном наклонении, совпадают с интенциональным значением в первом примере. Отношения этих значений прямые и явные. В первом примере сказано именно то, что имелось в виду, без какого-либо подтекста.

Во втором примере коммуникативная задача та же самая, что и в первом примере, но выражена посредством модального вопроса с *could*. Гипотетически буквальное значение этого высказывания может служить для выражения запроса информации или побуждения к действию. Несмотря на то, что буквальное значение высказывания может служить для выражения нескольких коммуникативных задач, как в этом случае, говорящий имеет в виду только одно интенциональное значение, когда высказывание является в контексте. Прагматическое значение в этом примере – это выражение вежливости. Побуждение к действию становится не таким явным.

То же самое и с примером 3, когда для побуждения к действию выбрана другая конструкция, вопрос с *would you mind* + *Ving*. Как и во втором примере вне контекста высказывание может быть интерпретировано и как запрос информации, и как побуждение к действию. Прагматическое значение – выражение вежливости.

В этих трех примерах взаимоотношения между грамматической формой и значениями, которые они выражают, между буквальным значением и речевой интенцией могут быть определены по нарастающей как менее прямые и менее явные.

В четвертом примере эти отношения еще менее явные. В четвертом примере высказывание вне контекста может выражать описание фактической информации, а в контексте это все-таки побуждение к действию. Прагматически высказывание несет выражение сиюминутного раздражения (*Present Continuous*). Это высказывание очень сильно зависит от контекста.

Возвращаясь к радиообмену как функциональному стилю, определим, какая языковая форма должна применяться для выражения речевой интенции *request for an action*. Помним, что нам надо ответить не только на вопросы “*What did you say? What did you want to say? What did you mean by that?*”, но и на вопрос “*Why did you say it that way in this context?*”, то есть, насколько уместны языковые формы в данном контексте. В Док 9835 написано: “*Be specific, explicit, and direct... Utterances should explicitly state the function of the communication...*” Уверенно можем сказать, что только первый пример соответствует этим критериям и уместен в радиообмене.

Из нескольких возможных вариантов необходимо выбрать тот, который будет соответствовать «ожиданиям жанра» (*genre expectations*), или требованиям, предъявляемым к радиообмену – краткости и однозначности. На индивидуальном уровне говорящий как член дискурсивного сообщества конструирует свое сообщение, представляя нужды воображаемого слушателя.

Как только участники радиообмена об этом забывают, происходит сбой в коммуникации, например, на вопрос диспетчера, для которого английский не является родным языком: “*What level are you passing now?*” – пилот (носитель языка) реагирует фразой: “*Say again*”. Трудно предположить, что пилот не понял диспетчера, акцент которого был абсолютно понятен. Просто в рамках жанра он ожидал услышать более краткое и однозначное: “*Report flight level*”.

Другой пример абсолютного несоблюдения требований жанра и нарушения правил ведения радиосвязи. Пилот бизнес-джета, несмотря на метеоусловия выше минимума аэродрома, не смог выполнить посадку (не смог пробить облачность) на трех аэродромах Московской воздушной зоны. На предложение диспетчера следовать на запасной пилот бизнес-джета отвечает: “*Yes, if you give me the weather, we need to go somewhere where we can land, we don't have a lot of time, we just came from Japan.*” Очень многословный ответ. Сообщение о том,



что у них мало времени, что они летят из Японии, — это намек на то, что у них мало топлива, и запасной он просит и поближе, и с метеоусловиями, которые позволят выполнить сразу посадку. Отношения между буквальным и интенциональным значениями не совсем очевидны, лингвистические средства для выражения речевой интенции в радиообмене выбраны неправильно. Реплика пилота: *“Request weather of alternate. Be informed we are low on fuel”* – была бы более уместна в этой ситуации. Мало того, что пилот не был готов воспринимать данные о видимости и нижней границе облачности в единицах измерения, отличных от единиц измерения, принятых в США (диспетчер передавал эти данные в метрах, а пилот воспринимал их в футах), он еще нарушил и правила ведения радиосвязи (стандартную фразеологию подменил лексикой и предложными схемами из общего языка). Весь радиообмен во время четырех его попыток сесть на любом из аэродромов состоял из подобных нарушений.

Что же касается прагматических значений (выражение недовольства, разочарования, сарказма и пр.), их в радиообмене не должно быть вообще. Мы уже писали, что радиообмен стремится к обезличенности, а возмущение, упреки, нравоучения, оскорбления в эфире свидетельствуют об эмоциональной незрелости говорящего, что вряд ли сочетается с той ответственностью, которая на нем лежит (*P.E. Illman u J. Pouzar*).

### Стандартная фразеология ИКАО

Преподаватель авиационного английского языка, зная особенности радиообмена, должен иметь четкое представление о стандартной фразеологии ИКАО. Без знания правил ведения радиосвязи и фразеологии ИКАО преподаватели пытаются подменить фразеологию средствами общего языка или дают примеры с нарушениями в стандартной фразеологии.

Например:

*Can you confirm you want us to climb back to 120?*

*Did you say flight level 90?*

*Look out for slow moving traffic 6 miles ahead, etc.* (*English for Aviation* by S. Ellis, T. Gerighty).

*You have traffic at 11 o'clock.*

*Maintain heading 120.*

*We will touch down on Runway 27R in two minutes.*

*Switch over to 118.256 etc.* (*Flightpath* by Ph. Shawcross).

*Contact approach control and say position.*

*Say location.*

*Give instruction to proceed to bay 114...*

*Suggest a heading if not sighted.*

*Say problems with fuel flow* (*Check your Aviation English* by H. Emery, A. Roberts).

Чтобы избежать этого, нужно ознакомиться со всеми ситуациями, для которых предусмотрена фразеология (Annex 10 to the Convention on International Civil Aviation “Aeronautical Telecommunications” Vol. II; Doc 4444 ATM/501 ‘Air Traffic Management’). Преподаватель ни в коем случае не должен служить примером нарушения правил ведения радиосвязи. Если преподаватель знает особенности радиообмена как функционального стиля, то он научит своих студентов переключению кода (code switching): в нестандартных и аварийных ситуациях пользоваться общим и авиационным языком в соответствии с требованиями краткости и однозначности. “The ESP teacher can be both a teacher of genre and a genre doctor” (*T. Dudley-Evans and M. J. St John*).

Стандартная фразеология ИКАО является частью радиотелефонного английского и включает в себя набор стандартных слов и выражений (около 500). Применяется во всех случаях, для которых она предусмотрена, т. е. *в стандартной ситуации – стандартная фразеология*.

Незнание или неправильное употребление стандартной фразеологии является одним из трех факторов, влияющих на безопасность полетов.

Какие требования должны предъявляться к владению стандартной фразеологией пилотами и диспетчерами?

Много лет назад я случайно натолкнулась в документах группы PRICE на презентацию Jeremy Mell, которую он делал на одном из заседаний PRICE SG. На мой взгляд, это очень грамотно и кратко сформулированные правила, которые должны быть в основе обучения радиотелефонной связи.

Вот эти правила.

Стандартная фразеология ИКАО должна употребляться точно и правильно в соответствующих ситуациях, даже при переходе от фразеологии к общему языку и обратно. Произношение стандартной фразеологии ИКАО соответствует нормам произношения, описанным в Приложении 10 ИКАО, и понятно международному авиационному сообществу.

Техника речи (дикция, скорость речи, расстановка пауз и громкость) адекватна рекомендациям ИКАО.

Что такое точное и правильное употребление стандартной фразеологии?

Это – употребление терминологии, синтаксиса и предложных схем, соответствующих моделям, которые требуются в той или иной ситуации.

Точное и правильное высказывание **НЕ СОДЕРЖИТ**:

- необоснованных пропусков:

Вместо правильного "Climb to flight level 350" нельзя говорить "Climb 350";

- необоснованных добавлений:

Вместо правильного "Climb to flight level 350" нельзя говорить "You can climb now to flight level 350";

- замен фразеологии лексемами или структурами из общего языка:

Вместо правильного "Roger" нельзя говорить "I understand" или "OK";

- изменения очередности элементов:

Вместо правильного "Traffic 12 o'clock 35 miles crossing left to right Boeing 747 descending" нельзя говорить "Traffic descending Boeing 747 12 o'clock 35 miles crossing left to right".

### **Анализ потребностей**

Получив представление о ситуации использования языка, преподаватель может создать курс авиационного языка или выбрать подходящий курс из представленных на рынке учебных пособий.

Процесс создания курса можно описать следующим образом:

- проведение анализа потребностей обучаемых;
- анализ структуры курса, тем, функций, лексики; составление учебного плана;
- поиск и оценка подходящих материалов (текстов, записей и других ресурсов);
- соотнесение материалов с учебным планом;
- разработка заданий, упражнений;
- тестирование бета-версии на студентах и коллегам-преподавателях.

Остановлюсь подробно на первом пункте. Анализ потребностей необходим не только для самостоятельной разработки курса, он поможет и в выборе курса из уже имеющихся.

Анализ потребностей – это ответы на вопросы Why? What? Who? How? When? Where?

### **1. Why? Для чего обучаемый учит язык?**

Ответ на этот вопрос содержится в Док ИКАО 9835. Участники радиообмена должны уметь решать без ущерба для безопасности полетов лингвистические трудности, возникающие в процессе радиообмена, когда ситуация выходит за рамки стандартной, и стандартной фразеологии ИКАО становится недостаточно. Это, так сказать, глобальная цель. Но перед каждым пилотом или диспетчером стоит еще и частная цель: с введением ИКАО требований к владению языком авиационными специалистами, тот, кто не соответствует этим требованиям, остается вне профессиональной деятельности, а его семья без средств к существованию.

### **2. What? Что конкретно необходимо изучить пилоту, диспетчеру или студенту? Какие аспекты языка? Какой уровень владения языком должен быть достигнут в результате обучения?**

Что должен учить авиационный специалист, определяет ситуация использования языка. В радиотелефонной связи главную роль, конечно, играют два коммуникативных навыка, т. е. два вида речевой деятельности. Это – говорение и понимание на слух (speaking and listening comprehension). Коммуникативные или лингвистические задачи (communicative or linguistic micro-functions), с которыми приходится иметь дело пилотам и диспетчерам в радиообмене, перечислены в Док 9835, Приложение В, часть IV.

Ситуации, в которых будет применяться язык, и языковые средства, необходимые для этих ситуаций, перечислены в списке доменов в Док 9835, Приложение В, часть II. В результате обучения должен быть достигнут минимум четвертый уровень по Шкале ИКАО.

### **3. Who? Кто будет вовлечен в процесс обучения: не только обучаемые, но и преподаватели, работодатели и другие заинтересованные стороны?**

Авиационный английский как язык для специальных целей используется при обучении авиационных специалистов или студентов авиационных специальностей, которые будут применять его при ведении радиотелефонной связи.

Кто может привлекаться в качестве преподавателей авиационного английского языка? Ответ абсолютно однозначный – только преподаватели или инструкторы, имеющие достаточный опыт не просто в авиационной отрасли, а обладающие достаточными знаниями о ситуации использования языка, т. е. имеющие представление, что такое радиообмен. Здесь же необходимо перечислить и заинтересованные в авиационном

английском стороны, это – авиакомпании, поставщики аэронавигационных услуг, отраслевые учебные заведения.

#### **4. How? Какие методы обучения будут применяться при обучении?**

Ответ на этот вопрос определяется ответом на первый вопрос. «Английский язык для специальных целей – это подход к обучению языку, в котором все решения по поводу выбора методов согласуются с причинами изучения его обучающимися» (О.Г. Поляков). Часто я сталкиваюсь с мнением, что раз диспетчеры и пилоты применяют только такие навыки, как говорение и понимание на слух, то никакие другие методы, кроме коммуникативного подхода, в обучении авиационному языку применять нельзя. При этом коммуникативный метод часто понимается примитивно: читать, писать нельзя, надо только говорить и слушать.

В исследованиях зарубежных специалистов «не было установлено превосходства одного метода над другим» (J. Purpura). При выборе методов обучения авиационному английскому языку представляется целесообразным руководствоваться эклектическим подходом, который включал бы в себя то, что способствует изучению языка, т. е. методическим синергизмом, или комбинацией элементов различных методов.

#### **5. When? Когда будет происходить обучение? Сколько времени займет, как его распределить?**

Общеизвестно, что изучение языка требует много времени и средств. Продолжительность курса зависит от уровня владения языком, от профессионального опыта обучаемых. До начала изучения профильно-ориентированного языка у обучаемых должна быть сформирована коммуникативная компетенция в общем языке. Это значит, что до обучения авиационному языку обучаемые должны освоить общие коммуникативные функции (*macro-skills*), перечисленные Док 9835, Приложение В, часть I, и лексические домены общего языка из части III. Знание профессиональной лексики не может компенсировать отсутствие знаний и умений, позволяющих пользоваться языком в реальных ситуациях общения. «We often fail to recognize that if seven to eight years of ESL instruction have failed to equip the learner with this desired level of competence, further remedial work, because of its essentially repetitive nature, will be far less effective» (Vijay K. Bhatia). Тем более невозможно научить пользоваться правильно даже простыми грамматическими структурами и предложными схемами, если начать сначала обучать эллиптической грамматике. Как показывает практика, чем лучше сформирована коммуникативная компетенция в общем английском языке, чем больше предметных знаний у обучаемого, тем быстрее пилот, диспетчер или студент освоит профильно-ориентированный язык. Продолжительность курса авиационного английского языка при наличии сформированной коммуникативной компетенции должна быть не менее 150-200 часов, а фразеологии радиообмена – не менее 70 часов.

#### **6. Where? Где будет происходить обучение?**

Раньше от места проведения занятий, от его технической оснащенности зависело очень многое. Многие преподаватели до сих пор убеждены, что без лингафонного кабинета нельзя учить языку. Но это все в прошлом. Сейчас невозможно представить обучение языку без современных компьютерных технологий, любой гаджет с доступом в интернет может быть использован при обучении. В области авиационного английского языка интернет является еще и очень важным источником информации и аутентичных материалов (различные документы, описание авиационных инцидентов и происшествий, радиообмен в режиме реального времени и т.п.).

Итак, вы готовы приступить к созданию или выбору курса по авиационному английскому языку для пилотов и диспетчеров или для студентов и курсантов авиационных вузов и училищ.

### **Адаптация обучения к потребностям обучаемых**

Преподаватель должен четко понимать, какие коммуникативные задачи будет уметь решать обучаемый в реальной ситуации использования языка, каким объемом лексики он будет владеть после каждого занятия. Например, тема - опасные метеоявления.

Какие лексические домены необходимо включить в это занятие?

*Elements included in weather report; types of precipitation and intensity descriptors; meteorological phenomena and their qualifiers; SIGMET; AIREPs and PIREPs; delays, holding, endurance, rerouting and weather deviation, diversion to alternate.*

Какая лексика по этим темам должна быть освоена?

**General English vocabulary:** *gust, adverse, marginal, significant, present, current, mist, drizzle, smoke, haze, volcano, fog, sandstorm, dust storm, cloud, to encounter, etc.*

**Codes and abbreviations:** *SIGMET, AIREP, PIREP, etc.*

**Semi-technical and technical vocabulary:** *spot wind, surface wind, cross wind, head wind, tail wind, moderate, severe, shower, shallow fog, fog patches, blowing snow/sand, drifting snow/sand, dust whirls, dust devils, snow pellets, diamond dust, tropical cyclone, volcanic ash, mountain wave, few/scattered/broken/overcast cloud, ceiling, turbulence, wind shear, icing, thunderstorm cells, thunderstorm activity, cells, clear air turbulence, microburst, downdraught (downdraft), up-draft, statics, bottom/surface layer, climb-out, fog dispersal, trend-type forecast, to deviate, to divert, endurance, etc.*

Я привела только активную лексику. Всегда нужно различать активный и пассивный словарный запас. Активный словарь должен быть достаточным для применения в реальном радиообмене, но его всегда будет не хватать при связи с носителями языка, которым очень трудно отказаться от «богатств» родного языка. Например, где-то в тексте встретится словосочетание “inclement weather”, не заменяйте его, пусть обучаемые догадаются о его значении из контекста, но тренировать во всех упражнениях нужно только то, что чаще встречается в ситуации использования языка, т. е. “significant weather”, “marginal weather” и т. п.

Другой пример: пилот British Airways, объясняя причину срабатывания TCAS и получения рекомендации по разрешению угрозы столкновения с другим воздушным судном, говорит: “We’ve got an RA due ascending traffic”. Диспетчер не догадался, что ascend это синоним глагола climb, даже из контекста. Где-то в пассивном запасе такие слова могут быть, но не надо перегружать память обучаемых лексикой из общего языка, с которой в рабочей обстановке они никогда не встретятся: *mysteriously, neighborhood, revelation, fascinating, mystery, bizarre, vividly* (примеры из учебника для диспетчеров) и т.п. К выбору лексики надо подходить ответственно и с пониманием задачи.

Лексика, используемая в авиационном английском языке, может быть условно поделена на три категории:

1. Слова из общего языка, которые в авиационном английском языке имеют такое же значение, как и в общем языке: *weather, wind, aerodrome, route* и т.п. Эта лексика имеет отношение к доменам общего языка (*common and concrete topics*).

2. Слова, которые в общем языке имеют одно значение, а в авиационном английском языке – другое: “runway” как “long stage that models walk on during a fashion show” (подиум) и “runway” as “a hard level roadway where aircraft can take off and land” (взлетно-посадочная полоса); “taxi” как “car that may be hired, along with its driver, to carry passengers to any specified destination” (автомобиль такси) и “taxi” как “to move along the ground, especially before takeoff and after landing” (рулить); “climb” как “to go up mountains or rocks” (подниматься в горы) и “climb” как “to gain height» (набирать высоту), и т.п. Это – псевдо-техническая лексика (*semi-technical or sub-technical vocabulary*).

3. Техническая лексика, или терминология (*technical vocabulary*): *instrument approach, cruising flight level, vertical situation indicator, primary radar, side-step maneuver*, и т. п.

Лексика первой категории и частично второй должна быть хорошо освоена еще до начала обучения авиационному английскому языку. Большая часть лексики второй категории и вся лексика третьей категории осваиваются в курсе профильно-ориентированного языка. Вводить всю лексику следует семантическими кластерами: однокоренные слова, синонимы, антонимы, словосочетания и т. п.

Например:

runway RWY	взлетно-посадочная полоса ВПП
runway event	инцидент на ВПП
runway incursion	несанкционированное занятие ВПП
runway infringement	несанкционированное занятие ВПП
runway excursion	выкатывание за пределы ВПП
runway confusion	ошибочное использование другой ВПП или РД вместо назначенной для взлета или посадки ВПП

Вся псевдо-техническая лексика и терминология должна сопровождаться переводом на русский язык, потому что термины в языках существуют в большинстве своем в соотношении один к одному и с переводом запоминаются лучше.

Какие коммуникативные задачи должны уметь решать обучаемые в реальной ситуации в сложных метеоусловиях?

***Communicative language functions of pilots:***

*Request/receive information concerning weather conditions.*

*Receive/acknowledge current weather information and forecast.*

*Advise controller of encountering significant meteorological phenomena.*

*Request rerouting and weather deviation.*

*State preferences in routing.*

*Request/receive holding instructions.*

*Advise controller of remaining fuel.*

*Request/transmit meteorological information en-route or in a certain point of the route.*

***Communicative language functions of controllers:***

*Request/receive weather information.*

*Brief pilot on weather data in specified format.*  
*Issue weather advisory or update to others.*  
*Formulate weather broadcast.*  
*Record scheduled weather report or advisory in specified format.*  
*Receive information about encountering significant meteorological phenomena.*  
*Receive request for rerouting and weather deviation.*  
*Evaluate and inform pilot of alternate routes based on weather, aeronautical information, pilot preference, and pilot/aircraft limitations.*  
*Give rerouting and weather deviation instructions.*  
*Give holding instructions.*  
*Request/receive information of remaining fuel.*  
*Request/transmit meteorological information en-route or in a certain point of the route.*

Чтобы вы ни делали на занятии: читали и обсуждали инциденты и авиапроисшествия, связанные с погодными условиями, слушали АТИС, заполняли incident report form, слушали реальный радиообмен, – все должно помочь использовать приобретенные знания для решения перечисленных коммуникативных задач при ведении радиообмена. Актуализация знаний может быть осуществлена на тренажере, ну а при отсутствии такой возможности – в ролевой игре, где обозначены роли пилота и диспетчера и поставлены коммуникативные задачи из их профессиональной деятельности (см. выше).

### **Контекстность обучения авиационному английскому языку**

На английском языке этот термин звучит как “content-based approach”. На русский его часто переводят как «предметно-ориентированный подход». Мне больше нравится вариант, который я вынесла в заголовок. “In ESP, any teaching activity, whether its aim is to teach language or skills, is presented in context” (T. Dudley-Evans and M. J. St John). Действительно, обучая любому языку для специальных целей, мы всегда имеем в виду ситуацию использования языка, т. е. контекст. Многие авторы учебников авиационного английского языка поверхностно понимают контекстность обучения, поэтому не могут определить содержание обучения. Картинка с самолетом и наличие слов pilot, aircraft считаются достаточными, чтобы сослаться на контекстный подход. Увы, это совсем не так! Когда мы обсуждаем вопрос специфики в профильно-ориентированных языках, необходимо определить роль содержания. T. Dudley-Evans and M. J. St John утверждают, что для понимания, как определяется роль содержания и как понимается мотивация в языках для специальных целей, очень важны термины “carrier content” и “real content”. Real content – это лингвистические средства (лексика, грамматические структуры и предложные схемы), типичные для ситуации использования языка, или контекста. Это – содержание обучения профильно-ориентированному языку. Carrier content – это носитель содержания, другими словами, механизм доставки содержания обучения.

Приведу примеры. В своем первом курсе по авиационному языку я использовала таблицу, которая содержит примеры сокращенных позывных воздушных судов. Один из англоязычных коллег спросил, зачем пилотам и диспетчерам объяснять, как и когда сокращаются позывные, они же это знают. Мне пришлось объяснить, что у меня не было цели научить сокращать позывные воздушных судов. Я воспользовалась таблицей как носителем содержания, а содержание обучения состояло из лексики, которую мне надо было ввести, опираясь на предыдущий опыт обучаемых: *aircraft operating company (agency), operator, aircraft registration, aircraft type and series, aircraft manufacturer, call sign, passenger flight, cargo flight, ferry flight, commuter flight, connecting flight, scheduled flight, charter flight, military charter flight, special event charter, code sharing flight, non-revenue flight, familiarization flight.*

Type of call sign	Full call sign	Abbreviated call sign
A) aircraft registration or: aircraft manufacturer or aircraft model and registration	F-ABCD  N-ML8FZ  Gulfstream R-ABCD	F-CD  N-8FZ  Gulfstream R-CD
B) R/T call sign and aircraft registration	Speedbird ABCD	Speedbird CD
C) R/T call sign of operating agency and flight number	Speedbird 872	
D) three letters code of operating company and flight number	BAW 872	

Обсудив на английском языке, из каких элементов состоит позывной воздушного судна, можно обсудить, как элементы позывного можно сократить. Здесь стоит обратить внимание, что слово flight имеет два значения: полет и рейс. Регулярные пассажирские рейсы должны вести связь с полным позывным, а ознакомительный полет или перебазирование воздушного судна пройдет с позывным, в котором будет регистрационный номер ВС и т.д. Разделив обучаемых на две группы, можно попросить их вспомнить все типы полетов, записав английские названия на доске. Побеждает группа, которая назвала большее количество словосочетаний. Если преподаватель готов к занятию, последнее слово будет все равно за ним.

### Материалы для обучения авиационному английскому языку

Роль материалов, на которых строится курс профильно-ориентированного языка, – одна из самых важных в обучении. Материалы служат источником изучаемого языка, они должны представлять реальный язык, как он применяется, и в достаточной мере для нужд обучаемых. Конечно, такими материалами в нашем случае могли бы быть различные фрагменты радиообмена. К сожалению, изучение ситуации использования языка показало, что реальный радиообмен слишком далек от требований, предъявляемых к нему. Без аутентичных записей радиообмена никак не обойтись в обучении аудированию, но в качестве примера радиообмена их можно использовать только с соответствующими комментариями (см. пример с “ascend”). Что же может быть использовано в качестве обучающих материалов? Это могут быть документы ИКАО, различные бюллетени с анализом авиационных инцидентов и происшествий, Quick Reference Handbooks (QRH) и т.п. Это должны быть **аутентичные тексты**, т. е. тексты, написанные носителями языка для носителей языка не для учебных целей. Такие тексты не должны подвергаться адаптации (кроме культурной). Давайте на примерах разберем, что такое аутентичный текст.

### ATIS

- UUEE (Moscow Sheremetyevo International Airport) Information India
- 1755 Zulu Automated Weather
- Wind 260 at 15 gust 19
- Visibility 6, light snow
- 2,600 broken, 3,500 overcast
- Temperature: -5



- Dew point: -11
- Altimeter 997 hPa
- ILS runway 25R approach in use
- Landing runway 25L
- Notices to Airmen: Work in progress on TWY B
- Read back all runway assignments and all hold short instructions
- Use caution for birds in the vicinity of the active runway
- Advise the controller on initial contact, you have India  
(“Flightpath”, Philip Shawcross, Unit 5, Ex. 7c)

*Задание в учебнике: один студент читает, другой заполняет таблицу.*

Что здесь сразу говорит о том, что текст не аутентичный, а подвергшийся обработке? Формат передачи не соответствует формату АТИС в Шереметьево. Automated Weather – так называются передачи АТИС в Северной Америке. При передаче данных для установки высотомера в гектопаскалях используется аббревиатура QNH (раньше у нас еще и QFE), а в Северной Америке данные для установки высотомера передаются в дюймах ртутного столба, и перед числительным стоит слово Altimeter. Фраза об обязательном повторении в виде квитанции всех назначений ВПП и указаний по ожиданию при рулении тоже не имеет отношения к нашим реалиям. У нас занять ВПП или пересечь ВПП можно только с разрешения диспетчера. В США раньше границей действия разрешения, к примеру, была ВПП 13 центральная, значит, можно было в рамках указаний по рулению пересекать другие РД и ВПП без уведомления диспетчера. В настоящее время из-за возросшего количества инцидентов при рулении появилось это предупреждение.

Как вы думаете, что подумают пилоты и диспетчеры, имеющие представление об АТИС в Шереметьево? Как это отразится на доверии к учебному материалу и мотивации?

Теперь посмотрите аутентичный текст:

Cleveland Hopkins Information India  
 1755 Zulu Automated Weather  
 Wind 260 at 15 gust 19  
 Visibility 6SM, light snow  
 2,600 broken, 3,500 overcast  
 Temperature -5  
 Dew point -11  
 A2999  
 ILS RY 23L approach in use  
 Landing RY 23L  
 Departing RY 23R  
 Notice to airmen RY 18 closed  
 Read back all runway assignments and all hold short instructions  
 Use caution for birds in the vicinity of the active runway  
 Advise the controller on initial contact, you have India

Что можно сделать с этим текстом?

1. Попросите одного студента озвучить текст. Выберите, если возможно, самого неопытного. Уверяю вас, он сразу споткнется на единице измерения горизонтальной видимости: только летавшие в США или Канаду пилоты знают, что там видимость передается в статутных (сухопутных) милях.

2. Обсудите передачу данных для установки высотомера.
3. Обратите внимание на американский вариант сокращения для ВПП (RY – USA, RWY – ICAO).
4. Обращайте внимание на правильную передачу числительных.

Дальше можете обсудить варианты получения АТИС: VHF, ACARS, CPDLC. Если не знаете, на всякий случай информация для преподавателя:

*The ATIS (Automatic Terminal Information Service) is information about the airport that a pilot needs for takeoff and landing. Traditional ATIS is a broadcast message transmitted by each airport as a continuous voice transmission on a special ATIS frequency. The pilot is required to check and copy down the ATIS information before departure and before landing. Now ATIS is becoming available over data link at more and more airports. It is sometimes referred to as "D-ATIS" where the "D" stands for Digital or Data link.*

*What advantages does D-ATIS have over voice ATIS?*

- *It is available regardless of the airplane's distance from the airport. Voice ATIS is only available within VHF range of the airport.*
- *The pilot gets a clear printout of the ATIS information. Poor quality of voice transmissions and accent problems are avoided.*
- *It saves time during a period of high workload in the cockpit.*

Итак, аутентичный текст, даже такой простой как запись передачи АТИС, представляет возможности для различных видов деятельности. Можно найти множество записей для аудирования АТИС, традиционных и таких, которые встречаются очень редко, например, АТИС какого-нибудь австралийского аэродрома с информацией о комендантском часе и штрафах, если какой-то пилот вдруг решит приземлиться на аэродроме в это время, или с информацией о лазерном шоу или шоу беспилотников в вечернее время.

Для того, чтобы стимулировать и мотивировать, материалы не должны быть легкими, они должны содержать новую информацию, и опираясь на предыдущий опыт и знания обучаемых, быть поводом для обсуждения. Работа с материалами должна быть когнитивным, а не механическим процессом.

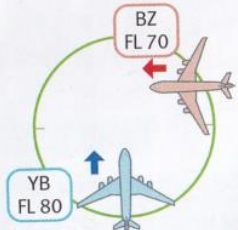
Чтобы сделать правильный выбор материалов, нужны четкие критерии, на которые этот выбор опирается. В этом случае необходимо четко определять и различать носитель содержания и само содержание обучения. Носитель содержания должен соответствовать, а содержание обучения должно отвечать целям обучения.

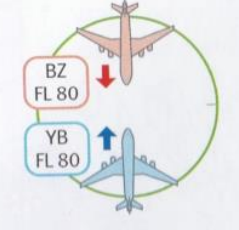
Рассмотрим пример. В учебнике “English for Aviation” (S. Ellis and T. Gerighty) на странице 32 есть упражнение 7 на тренировку предлогов: above, beyond, across, at, behind, away, next to, in front of, into, over, on, below.

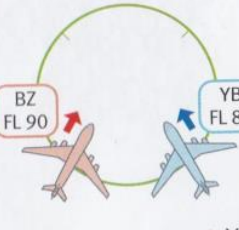
7 Use eight prepositions from the box to complete the aircraft positions.

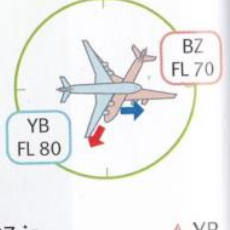
PREPOSITIONS

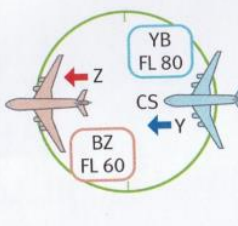
above	across	behind	next to	into	on
beyond	at	away	in front of	over	below


a  BZ is moving \_\_\_\_\_<sup>1</sup> YB's path.

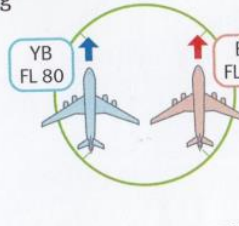
b  BZ and YB will crash \_\_\_\_\_<sup>2</sup> each other unless they take avoiding action.


c  BZ is \_\_\_\_\_<sup>3</sup> YB.

d  BZ is \_\_\_\_\_<sup>4</sup> YB.

e  BZ is \_\_\_\_\_<sup>5</sup> YB.

f  BZ is \_\_\_\_\_<sup>6</sup> YB.

g  BZ is \_\_\_\_\_<sup>7</sup> YB.

h  BZ is \_\_\_\_\_<sup>8</sup> YB's path.

Я не могу представить ситуацию в радиообмене, в которой будет предлог beyond, а картинки, которые изображают дополнительное движение относительно воздушного судна, являются наглядной иллюстрацией неправильного выбора real content, т. е. содержания обучения. Употребление вышеперечисленных предлогов в этих ситуациях является грубым нарушением правил ведения радиосвязи.

Привожу практически все примеры передачи местоположения дополнительного движения и других объектов по отношению к воздушному судну.

Traffic information bearing by clock-reference.

- Слева под 90° - NINE O'CLOCK
- Слева под 60° - TEN O'CLOCK
- Слева под 30° - ELEVEN O'CLOCK
- Прямо по курсу - TWELVE O'CLOCK
- Справа под 30° - ONE O'CLOCK
- Справа под 60° - TWO O'CLOCK
- Справа под 90° - THREE O'CLOCK
- Сзади по курсу - SIX O'CLOCK

Пользуясь виртуальным циферблатом, диспетчер предупредит пилота: *Traffic 12 o'clock 30 km crossing left to right. Борт прямо по курсу в 30 км, пересекает слева направо.*

Или с использованием предлогов:

*Stop climb at flight level 230 due traffic above. Прекратите набор на эшелоне 230, борт выше вас.*

*Number two for landing, number one A319 15 km ahead. Вы номер два на посадку, номер один A319 в 15 км впереди.*

*Request further descent. Прошу дальнейшее снижение.*

*Stand by traffic below. Ждите, борт ниже вас.*

*Request pushback. Прошу выталкивание.*

*Stand by B737 taxiing behind. Ждите, сзади рулит B737.*

Тренировать употребление предлогов надо в других ситуациях и использовать другой носитель содержания.

Подобные примеры красноречиво свидетельствуют об отсутствии у авторов предметных знаний и представления о ситуации использования языка.

### **Повышение мотивации через организацию учебного процесса**

Поскольку при обучении авиационному языку мы имеем дело со взрослыми обучаемыми, то понимание актуальности приобретаемых ими знаний способствует повышению мотивации. Про аутентичность материалов было сказано выше, пришло время обратить внимание на **аутентичность задач**.

Опишу эпизод, свидетелем которого стала однажды. Преподаватель, на примере коммуникативной функции “give advice”, предлагает учащимся ролевую игру: описывает ситуацию (кабина экипажа, на полпути до аэропорта назначения), определяет социальные роли (капитан, второй пилот, преподаватель в роли стюардессы), коммуникативная задача (дайте мне совет с глаголом should). Преподаватель в роли стюардессы выглядит очень убедительно: держась за голову жалуется на сильную головную боль. Надо было видеть лица пилотов...

Другой пример. Если в учебнике задание на радиообмен описывает ситуацию с предполагаемой задержкой из-за борта с ВИП-пассажирам в Омске, и ВС с малым остатком топлива предлагается в качестве запасного Kirsk (я думаю, имеется в виду Курск), то подобная ситуация выглядит абсурдной и далека от аутентичности.

В случае, когда преподаватель ставит задачу, далекую от профессиональной деятельности, учащиеся должны понимать, для чего этого делается. Например, после работы с текстом про сбой в работе аэропортов Великобритании из-за сильного тумана (прочитать текст, вставить пропущенные слова, соотнести причины и следствие (*temperature below freezing, dense fog, low visibility, delays*)) можно обсудить, как погода влияет на безопасность и регулярность полетов.

Потом, используя ситуацию, описанную в тексте, назначьте социальные роли и поставьте коммуникативные задачи:

1) Французский пилот, застрявший в Хитроу, звонит подруге, с которой у него вечером свидание.

- 2) Пассажир, не улетевший в Мюнхен, у которого не состоится деловая встреча, звонит деловому партнеру.
- 3) Сменный начальник аэропорта передает смену коллеге.
- 4) Диспетчер Подхода сообщает борту из США, что Хитроу и другие аэропорты рядом с Лондоном не принимают, и рекомендует уйти на запасной в Брюссель, и т.п.

При выполнении задания учащиеся почувствуют, как ситуация определяет речевое поведение. Без лингвистических терминов обратите их внимание на то, как отличается радиообмен от повседневного общения.

Далее можете ставить аутентичные задания, например:

P – Сообщите диспетчеру, что погода в пункте назначения ниже вашего минимума, запросите погоду запасного XXXX.

C – Передайте, что XXXX закрыт из-за отсутствия стоянок. Предложите UUUU в качестве запасного и передайте его текущую погоду. И так далее.

Если в группе учащиеся с разным профессиональным опытом, нужно умело этим пользоваться. Нужно поощрять дискуссии, конечно, если они ведутся на английском языке.

Желательно использовать подход к обучению как решению проблем. Можно ставить неязыковые задачи, которые необходимо решить с использованием языка (принцип баланса осознанного изучения языка и неосознанного овладения им (Поляков О. Г.)).

Например, после аудирования дать задание нарисовать траектории двух ВС, у которых сработал TCAS, и потом попросить объяснить, почему это произошло.

Я могу понять преподавателя, который старается избегать подобных заданий из-за отсутствия предметных знаний или пространственного воображения (мой случай). Но в интернете полно материалов с графикой, самому преподавателю не надо ничего выдумывать, только поискать.

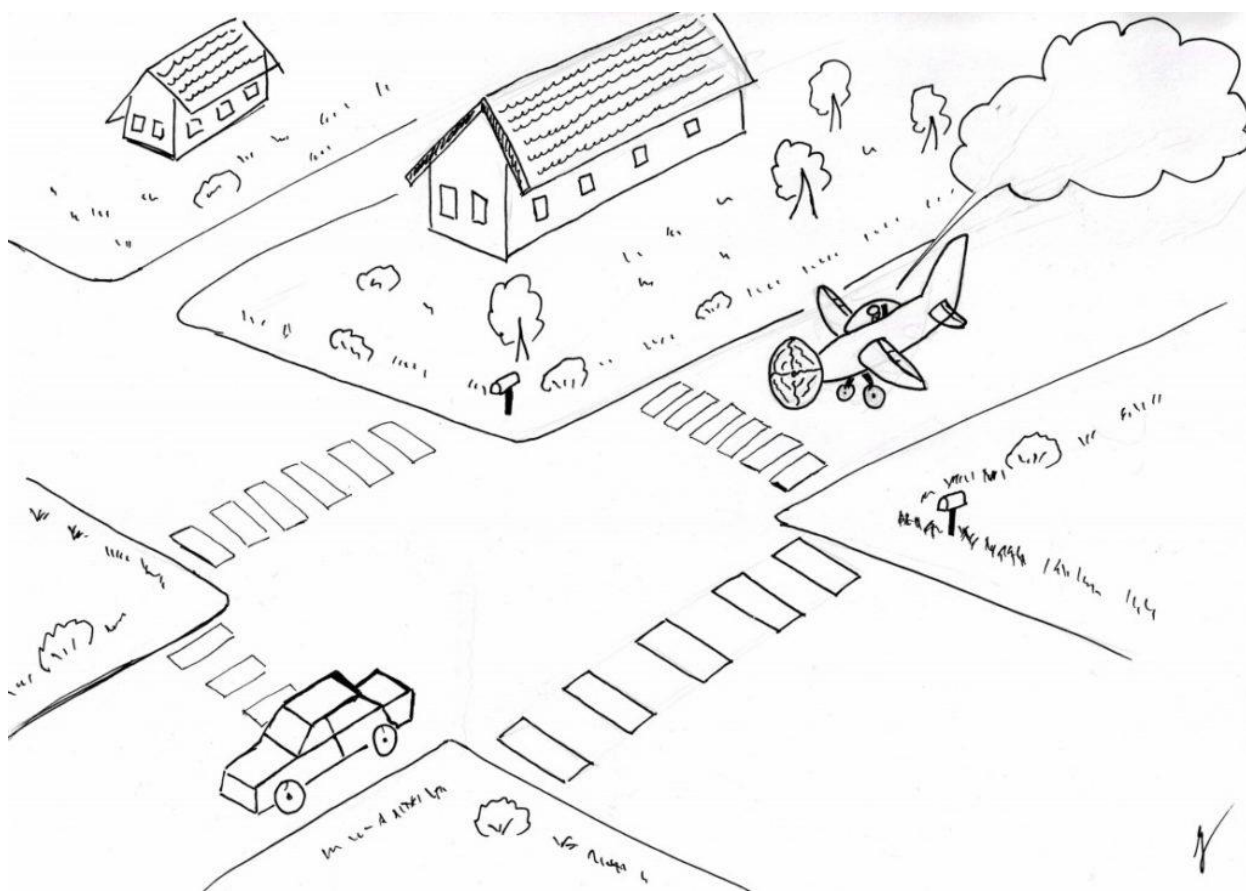
Можно заполнять различные формы (Incident Report Form), например, по поводу сближения с указанием эшелона, описания конфликтного ВС, его местоположения, предпринятых маневров по разрешению угрозы столкновения и т. п.

Можно использовать различные опросники (Laser beam exposure questionnaire) или (Bird strike occurrence reporting form). Если при заполнении обучаемый укажет, что произошло, где, последствия и т.п., то в ситуации радиообмена он сможет сообщить, например, о продолжительности лазерной атаки, указать цвет источника и примерное местоположение правонарушителя, сообщить о воздействии на органы зрения и влиянии на способность управлять ВС, а диспетчер поймет доклад пилота и предупредит другие ВС. Это всегда воспринимается с энтузиазмом, потому что это новые предметные знания, знакомство с зарубежным опытом.

Чтобы сохранять интерес на протяжении всего занятия, надо менять виды деятельности. И, конечно, на занятиях должен быть комфортный эмоциональный фон, который можно поддерживать при помощи юмора.

Посмотрите на рисунок внизу. Тема: Loss of orientation. Обычно, раздав рисунки, я прошу вставить слова пилота и придумать начало этой истории. Не забудьте сопроводить задание

предупреждением: Do not use words starting with F and S. Попробуйте, и вы услышите много увлекательных историй.



Если тексты используются аутентичные, задачи ставятся аутентичные, преподаватель понимает, что и зачем он делает, то преподаватель никогда не услышит от пилотов или диспетчеров, что им не нужно то, чему их учат. Обучение всегда более эффективно при осознании практической пользы.

В этой статье я постаралась обобщить современные взгляды зарубежных и отечественных лингвистов на языки для специальных целей, привела подробную характеристику радиообмена как функционального стиля и поделилась своим опытом обучения авиационному английскому языку и фразеологии радиообмена. Надеюсь, что эта работа будет интересна не только молодым начинающим педагогам, но и коллегам с опытом работы. Я уверена, что многие преподаватели, давно работающие в отраслевых учебных заведениях и учебных центрах, тоже могут поделиться своим опытом и наработками. Мы готовы предоставить в качестве площадки для обмена опытом сайт [www.aeroenglish.ru](http://www.aeroenglish.ru).

## Библиография

1. ФАП 362 «Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации»
2. ICAO Annex 10 – Aeronautical Telecommunications. Volume II – Communication Procedures including those with PANS status.
3. ICAO Doc 4444 PANS ATM – Air Traffic Management.
4. ICAO Doc 9432 – Manual of Radiotelephony.
5. ICAO Doc 9713 – International Civil Aviation Vocabulary
6. ICAO Doc 9835 – Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency

- Requirements. ICAO. Proficiency Requirements in Common English Study Group, First Meeting – Summary of Discussions and Conclusions, 2000.
7. Bhatia, V. Applied genre analysis and ESP. In T. Miller (ed.) Functional approach to written text: Classroom applications. Washington D.C.: United States Information Agency. 1997.
  8. Bhatia, V.K. Analyzing Genre: Language Use in Professional Settings. London: Longman. 1993.
  9. Crystal, D. English as a Global Language. Cambridge: Cambridge University Press, 1997.
  10. Cushing, S. "Fatal words". Communication Clashes and Aircraft Crashes. The University of Chicago Press, 1994.
  11. Cushing, S. Pilot – Air Traffic Control Communications: It's Not (Only) What You Say, It's How You Say It. Flight Safety Digest. Flight Safety Foundation, 1995.
  12. Dudley-Evans, A., St John, M.J. Developments in English for Specific Purposes. Cambridge University Press, 2006.
  13. Hutchinson, T. and Waters, A. Performance and competence in ESP. Applied Linguistics, 1981.
  14. Hutchinson, T. and Waters, A. English for Specific Purposes. Cambridge University Press, 2006.
  15. Illman, P.E., Pouzar, J. The Pilot's Radio Communications Handbook. TAB Books, 1988.
  - Purpura, J. E. Assessing Grammar. Cambridge University Press, 2005.
  16. Read, J. Assessing Vocabulary. Cambridge University Press, 2005.
  17. Swales, J. M. Genre Analysis in academic and research settings. Cambridge: Cambridge University Press, 1990.
  18. Swales, J. M. Other Floors, Other Voices: A textography of a small university building. Mahwah, NJ: Lawrence Erlbaum, 1998.
  19. Swales, J. M. The Concept of Discourse Community. Composition Forum 37, Fall 2017.
  20. Vatnsdal, A. O. A register analysis: The language of air traffic control. Occasional Papers in Systematic Linguistics, Vol.1, 1987.
  21. Арнольд И. В. Стилистика. Современный английский язык. Флинта, 2006.
  22. Змеев С. И. Применение андрогогических принципов обучения в подготовке и повышении квалификации специалистов. 2014
  23. Поляков О. Г. Английский язык для специальных целей: теория и практика. НВИ-Тезаурус 2003.