

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Національний аерокосмічний університет ім. М.Є. Жуковського
«Харківський авіаційний інститут»

Гуманітарно-правовий факультет

Кафедра прикладної лінгвістики

Пояснювальна записка
до дипломної роботи
магістра

на тему: «Авіаційна лексика в англomовному кінодискурсі та особливості її перекладу українською мовою»

ХАІ.703.723лМ. 22О.035. 9685536 ПЗ

Виконала: студентка ІІ курсу, групи 723лМ
Спеціальність 035 «Філологія»

Освітня програма «Прикладна лінгвістика»

Ройко Марія Євгеніївна

Керівник: кандидат філологічних наук, доцент,
доцент кафедри прикладної лінгвістики

Національного аерокосмічного університету ім.
М.Є. Жуковського

«Харківський авіаційний інститут»

Медведь О. В.

Рецензент: доктор філол. наук, професор,
професор кафедри перекладознавства

імені Миколи Лукаша ХНУ ім. В.Н. Каразіна

Фролова І.Є.

Харків – 2022

Міністерство освіти і науки України
Національний аерокосмічний університет ім. М. Є. Жуковського
«Харківський авіаційний інститут»

Факультет _____ Гуманітарно-правовий
(повне найменування)
Кафедра _____ Прикладна лінгвістика
(повне найменування)
Рівень вищої освіти _____ другий (магістерський)
Спеціальність _____ 035 Філологія
(код та найменування)
Освітня програма _____ Прикладна лінгвістика
(код та найменування)

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

_____ В.В. Рижкова
(підпис) (ініціали та прізвище)
« 06 » грудня 2022 р.

ЗАВДАННЯ
НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ ЗДОБУВАЧУ ВИЩОЇ ОСВІТИ

Ройко Марія Євгеніївна

(прізвище, ім'я та по батькові)

1. Тема дипломної роботи Авіаційна лексика в англomовному кінодискурсі та особливості її перекладу українською овою
керівник дипломної роботи Медведь Олена Вікторівна, кандидат філологічний наук, доцент, доцент кафедри прикладної лінгвістики.

(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

затверджені наказом Університету від «17» листопада 2022 р. № 1585-УЧ

2. Термін подання студентом дипломної роботи «06» грудня 2022 р.

3. Вихідні дані до роботи Теоретична частина: праці науковців, що торкаються дослідження термінології; англійські авіаційні терміни у вузькогалузевій системі; англomовна термінологія у неспеціалізованому контексті; особливості творення авіаційних термінів в англійській та українській мовах; типологічна характеристика англomовних і україномовних авіаційних термінів.

Практична частина: особливості перекладу авіаційних термінів різних словотвірних типів у кінодискурсі;

4. Зміст пояснювальної записки (перелік завдань, які потрібно розв'язати) 1. визначити сутність і функціонування термінів в оцінках сучасних науковців. 2. вивчити поняття про термін і термінологію як основні одиниці для спеціальних цілей. 3. розглянути англomовну й україномовну авіаційну термінологію в системі вузькогалузевих термінологій. 4. з'ясувати особливості функціонування термінологіки в неспеціалізованому контексті. 5. виділити змістову й типологічну характеристики авіаційної лексики в англomовному кінодискурсі. 6. проаналізувати змістові та структурні типи авіаційних термінів у кінодискурсі. 7. розглянути специфіку перекладу авіаційних термінів різних змістових і словотвірних типів. 8. дослідити перекладацькі стратегії, які використовують під час кінодубляжу авіаційної лексики українською мовою. 9. виділити особливості перекладу авіаційних термінів-слів і термінів-словосполучень під час кінодубляжу українською мовою.

5. Перелік графічного матеріалу 5 рисунків, 1 діаграма, 1 додаток, презентація в Power Point – 11 слайдів.

6. Консультанти розділів роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	завдання прийняв
Розділи 1-3	Медведь О. В. – кандидат філологічних наук, доцент, доцент кафедри прикладної лінгвістики Національного аерокосмічного університету ім. М.Є. Жуковського «Харківський авіаційний інститут»		

Нормоконтроль _____ – В.В. Рижкова « 06 » грудня 2022 р.
(підпис) (ініціали та прізвище)

7. Дата видачі завдання «18» березня 2022 р.

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів дипломного проекту (роботи)	Строк виконання етапів роботи	Підпис керівника
1	Теоретична частина: підбрати та провести аналіз відібраного теоретичного матеріалу стосовно підгрунтя творення вузькогалузевої термінології; дослідити теоретичні матеріали стосовно особливостей творення авіаційних термінів в англійській та українській мовах та типологічні характеристики англомовних і україномовних авіаційних термінів.	13 червня 2022	
2	Завершити роботу над теоретичною частиною дослідження. Практична частина: відібрати масив англомовних лексичних одиниць в галузі термінотворення: визначити способи творення англійських авіаційних термінів; визначити способи творення українських авіаційних термінів; проаналізувати особливості перекладу термінів-слів та особливості перекладу термінів-словосполучень.	01 вересня 2022	
3	Підготувати дипломну роботу в повному обсязі для подачі на попередній захист.	24 листопада 2022	

Здобувач вищої освіти _____

(підпис)

М.Є.Ройко

(ініціали та прізвище)

Керівник роботи _____

(підпис)

О. В. Медведь

(ініціали та прізвище)

ЗМІСТ

ВСТУП	5
РОЗДІЛ 1. Сутність і функціонування термінів в оцінках сучасних науковців.....	10
1.1. Поняття про термін і термінологію як основні одиниці лексики для спеціальних цілей	10
1.2. Англomовна й україномовна авіаційна термінологія в системі вузькогалузевих термінологій.....	25
1.3. Особливості функціонування термінолексики в неспеціалізованому контексті	34
ВИСНОВКИ до РОЗДІЛУ 1	39
РОЗДІЛ 2. Змістова й типологічна характеристика авіаційної лексики в англomовному кінодискурсі	41
2.1. Змістові типи англomовних авіаційних термінів у кінодискурсі	41
2.2. Структурні типи англійських авіаційних термінів у кінодискурсі	50
ВИСНОВКИ до РОЗДІЛУ 2	54
РОЗДІЛ 3. Специфіка перекладу авіаційних термінів різних змістових і словотвірних типів	55
3.1. Перекладацькі стратегії під час кінодубляжу авіаційної лексики українською мовою.....	55
3.2. Особливості перекладу авіаційних термінів-слів і термінів-словосполучень під час кінодубляжу українською мовою	66
ВИСНОВКИ до РОЗДІЛУ 3	91
ВИСНОВКИ.....	92
СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ.....	95
СПИСОК ДОВІДКОВОЇ ЛІТЕРАТУРИ.....	100
ДОДАТКИ.....	101

ВСТУП

Проникнення спеціальних знань та наукомістких технологій у побут людини, з одного боку, безсумнівно, сприяє подальшому поглибленню наукового пізнання навколишнього світу, а отже, й розвиткові концептуального та вербального апаратів як засобів опрацювання й перетворення дійсності, а з іншого – вимагає чіткіше відповісти на питання про сутність термінології та її статус на тлі системи мови та системи (наукових) понять. На думку багатьох учених, потрапляючи в неспеціальний контекст, термін утрачає свої характерні ознаки, детермінологізується [9]. Це призводить до того, що термінологія природним чином з кожним днем розширює свої позиції в системі загальноживаної мови.

Кіно є однією із найбільш популярних в наші дні форм мистецтва й водночас становить значний пласт культури. Так як кіно, як і театр, знає лише теперішній час, це поєднує глядача з дією. Тому потрібен інтерпретатор, який проведе глядача від тексту до мови (у звичайній комунікації — від мови до тексту), бо глядачі не можуть втручатися в кінодію. Саме кінодискурс допомагає здійснити цей шлях. У межах кінодискурсу спостерігається складний «синтаксис» зображення і слова. Він збагатив людську ментальність новим типом семіотичної одиниці, яка будується за законами невідповідності (монтажу), кадри, розташовані поряд, вимагають віднайдення зв'язку між ними, творчої уяви.

Відповідно переклад фільмів – одна з найважливіших галузей кіноіндустрії, адже коректність перекладу впливає на те, як кінострічка буде сприйнята глядачем, що покладає на перекладача чималу відповідальність. У наші дні англійське і американське кіно займає в українському прокаті більше позицій, аніж вітчизняні фільми, тому питання адекватного перекладу кінострічок з англійської на українську мову особливо на часі.

Актуальність роботи зумовлена динамікою розвитку як англійського, так і українського авіаційного кінодискурсу, в якому співіснує термінологія, що

відноситься до різних пластів і різна за походженням – споконвічно-українська і запозичена. Це породжує необхідність диференційованого підходу до перекладу таких термінів, що є не завжди легким завданням для перекладачів. Ситуація, коли до термінології належали б виключно спеціальні слова в певній галузі знання, що супроводжуються відповідними позначками в словниках загальноживаної лексики, представляється мало реальною. А оскільки в основі будь-якої термінології лежить загальноживана лексика, той факт, що термінологія в широкому розумінні включає деякі загальноживані слова, є цілком природним, і це потрібно враховувати в спеціальних дослідженнях.

У науковій літературі виділяються різні набори специфічних властивостей терміна, які, безсумнівно, багато в чому перетинаються, але при цьому в тій чи іншій мірі відрізняються один від одного.

Безперечними є наступні властивості терміна: 1) специфічність вживання; 2) моносемія; 3) номінативний характер; 4) стилістична і експресивна нейтральність; 5) точність визначення і наявність одного референта, що робить із нього своєрідний ярлик для позначення об'єкта.

При цьому в ході дослідження авіаційної термінології були поставлені під сумнів такі властивості терміна, як однозначність і незалежність від контексту, оскільки виявилось, що спеціальних одиниць, що мають по два авіаційних значення, зафіксованих не тільки спеціальними словниками, але й словниками загальноживаної лексики, доволі багато.

Окремо або ж разом з іншими мовознавчими проблемами різні аспекти перекладу термінів висвітлювалися в працях таких відомих учених, як Л.С. Бархударов, М.М. Бондарчук, В.Г. Гак, С.В. Гриньов, Т.Р. Кияк, В.Н. Комісаров, Л.К. Латишев, В.М. Лейчик, Д.С. Лотте, Ю.Н. Марчук, Р.К. Міньяр-Белоручев, Л.Л. Нелюбін, А.Л. Пумпянський, К. Райс, Я.І. Рецкер, Є.Ф. Скороходько, А.В. Суперанська, А.В. Федоров, М.Я. Цвілінг, Ф.А. Циткіна, О.Д. Швейцар, Р.О. Якобсон.

Об'єктом дослідження є авіаційні терміни, використовувані в сучасному англomовному кінодискурсі, та їхні відповідники українською мовою.

Предметом дослідження є структурні та змістові особливості авіаційних термінів, використовуваних у сучасному англomовному кінодискурсі, та їхні відповідні специфічні риси під час перекладу фільмів українською.

Мета роботи – дослідити особливості використання англomовної авіаційної термінології в сучасному кінодискурсі й специфіку її перекладу українською мовою.

У процесі дослідження ставилися і вирішувалися такі **завдання**:

- визначити сутність і функціонування термінів в оцінках сучасних науковців;
- вивчити поняття про термін і термінологію як основні одиниці для спеціальних цілей;
- розглянути англomовну й україномовну авіаційну термінологію в системі вузькогалузевих термінологій;
- з'ясувати особливості функціонування термінологіки в неспеціалізованому контексті;
- виділити змістову й типологічну характеристики авіаційної лексики в англomовному кінодискурсі;
- проаналізувати змістові та структурні типи авіаційних термінів у кінодискурсі;
- розглянути специфіку перекладу авіаційних термінів різних змістових і словотвірних типів;
- дослідити перекладацькі стратегії, які використовують під час кінодубляжу авіаційної лексики українською мовою;
- виділити особливості перекладу авіаційних термінів-слів і термінів-словосполучень під час кінодубляжу українською мовою.

Відповідно до мети і завдань роботи, основними **методами дослідження** є: дескриптивний, метод зіставного та порівняльного аналізу, описовий метод для аналізу мовних фактів, що включає етапи збору емпіричного матеріалу, спостереження, класифікації, узагальнення, висновків; метод лінгвістичного та перекладацького аналізу і спостереження; а також порівняльний метод оригіналу та перекладу.

Матеріалом дослідження є: скрипт фільмів, у яких сюжет побудований на темі авіації, це такі фільми як: «Авіатор» («*The Aviator*»), Саллі (Диво на Гудзоні) («*Sully*»), «Амелія» («*Amelia*»), «Ескадрилья Лафает» («*Flyboys*»), «Найкращий стрілець» («*Top Gun*») та інші; тлумачні словники англійської та української мов (Collins Dictionary; The Oxford English Dictionary; Webster's New Dictionary та ін.), інтернет словники (Reverso context, Linguee, Deepl), збірник авіаційно-технічних термінів Г.І. Афанасьєв. Вибір матеріалу дослідження обумовлений великою популярністю цих фільмів та наявністю аудіо- та відеозаписів перекладу високої якості, виконаних різними студіями.

Практичне значення роботи визначається її можливістю використання у роботі перекладача для достовірної передачі прагматичного і семантичного аспектів при аудіовізуальному перекладі, а також результати дослідження можуть бути використані для навчання перекладачів кіно- / відеоперекладу.

Теоретичне значення роботи полягає у можливості використання її результатів у таких теоретичних дисциплінах як, теорія перекладу, термінознавство, лінгвокраїнознавство, лінгвостилістика, методика викладання перекладу, оскільки проводиться аналіз взаємозв'язку мови, суспільства, науки та культури США й Великобританії; уточнено та узагальнено наукові відомості про кінопереклад та його специфіку; конкретизовано основні підходи до перекладу кінотекстів з уживанням авіаційних термінів, виявлено труднощі перекладу мовних та позамовних елементів кінотексту.

Наукова новизна роботи полягає у тому, що вперше здійснено комплексне дослідження особливостей перекладу авіаційної лексики у кінодискурсі, а також проаналізовано прийоми перекладу англійської авіаційної лексики у кіно українською мовою; здійснено аналіз кількісних та якісних показників перекладу кінотексту, уточнено труднощі такого перекладу.

Структура роботи. Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків та списку використаних джерел (найменувань). Загальний обсяг роботи складає 120 сторінок друкованого тексту.

Публікації.

Ройко М. Авіаційні терміни в англomовному кінодискурсі (на прикладі фільму Мартіна Скорсезе *«The Aviator»*). *Збірник тез доповідей II Міжнародної науково-практичної конференції студентів і молодих науковців «Актуальні проблеми прикладної лінгвістики очима наукової молоді»*. Харків : Нац. аерокосм. ун-т ім. М. Є. Жуковського «ХАІ», 2022.

РОЗДІЛ 1. Сутність і функціонування термінів в оцінках сучасних науковців

1.1. Поняття про термін і термінологію як основні одиниці лексики для спеціальних цілей

Термінологія має велику історію, але поняття «термін» у науці сформувалося на початку ХХ століття. Сьогодні єдиного визначення поняття «термін» та «термінологія» не існує. Т. Кияк наголошує, що термін, як і всі інші мовні універсалиї, важко піддається дефініюванню [14, с. 50].

У «Словнику української мови» поняття «термін» визначено як слово або словосполучення, що означає чітко окреслене спеціальне поняття якої-небудь галузі науки, техніки, мистецтва, суспільного життя тощо, як слово чи вислів, що вживається в тому чи іншому середовищі, на певній території, людьми певного фаху [42, с. 88.].

У сучасній лінгвістиці існують такі визначення слова «термін». Термін – це слово чи словосполучення, що точно позначає певне поняття, яке застосовують у науці, техніці, мистецтві. Аналогічну дефініцію дає словник лінгвістичних термінів.

У словнику за редакцією П. Штепа термін (від лат. *terminus* – границя, межа) - це слово або сполучення слів, що позначає спеціальне поняття, уживане в науці, техніці чи мистецтві. У сучасній логіці термін часто вживається як загальне ім'я «іменників» мови логіко-математичних вирахань, що виражають під час інтерпретації елементи предметної області [28, с. 36].

Ще одне визначення надає М.Г. Зубков, вважаючи терміном слово, словосполучення, мовний знак, що репрезентує наукове поняття специфічної професійної сфери знань, слово або словосполучення, одне або кілька значень яких є спеціальним [11].

Бацевич визначає термін як слово або словосполучення з історично умотивованим чи умовно закріпленим значенням, що відбиває одне поняття в спеціалізованій галузі знання чи виробництва [3, с. 10].

Однак всі ці визначення викликають питання з боку деяких дослідників, які ставлять під сумнів те, що всі терміни утворюються на базі іменника, адже, на їхню думку, основою для утворення терміна можуть слугувати прикметники, дієслова та інші граматичні класи слів. Так, З. Комарова розглядає термін як «інваріант» (слово або словосполучення), яке позначає спеціальний предмет або наукове поняття, обмежене дефініцією та місцем у певній терміносистемі. Науковець розрізняє одиниці термінів із семасіологічних позицій, стверджуючи, що в семантиці термінів, які позначають спеціальні предмети, на передній план виступають денотати, які виражають наукові поняття, тобто головним у їхній семантиці виступає сигніфікат.

Л. Лемов пропонує таку узагальнену дефініцію поняття: «термін» – це мовна одиниця (слово або словосполучення) переважно субстантивного характеру, яке конвенційно співвідноситься з поняттям і предметом професійної галузі та служить для концентрації, фіксування, збереження та передачі професійної інформації.

Узагальнюючи, можна виділити декілька підходів до розуміння поняття «термін». Прихильники структурного підходу розглядають термін як особливе слово, яке протиставляється за своєю семантичною і граматичною структурою загальноживаному. Прихильники функціонального підходу поставили під сумнів таке трактування поняття та дотримуються думки про те, що термін – це функція, тип вживання лексичної одиниці. Цієї думки дотримуються такі вчені: Б. Головін, В. Лейчик, Т. Кияк та інші.

Важливо зазначити, що в наявних поняттях є невідповідність між встановленими визначеннями ознак і властивостей терміна та його реальним

мовленнєвим використанням. Так, проаналізувавши деякі авіаційні терміни та терміни певних наук, можна стверджувати, що термін не завжди точно виражає спеціальне поняття, не завжди однозначний та виражає лише одне поняття; не завжди входить лише в одну терміносистему; не завжди має точні семантичні кордони та не виражає точно поняття. Тож тут чітко окреслюються два підходи до вивчення терміна: нормативного, який був започаткований Д. Лоте, та дескриптивного, започаткований Г. Винокуром. Компромісом у цьому питанні є позиція В. Лейчика.

В. Даниленко стверджував, що зміст терміна розкривається його дефініцією на основі виділення необхідних та достатніх ознак поняття. Зміст слова розкривається через його лексичне значення, яке не припускає логічного виділення ознак поняття; у слові порівняно з терміном менше визначений обсяг поняття без застосування кількісних характеристик.

Ще одне означення терміна – це лексико-номінативна одиниця мови, що співвідноситься з поняттям спеціальної професійної сфери. А. Герд виділяє три позиції на цю проблему: по-перше, терміни мають те лексичне значення, яке й означають, по-друге, терміни мають лексичне значення, яке є тим самим поняттям; по-третє, терміни збігаються з поняттям і не мають лексичного значення. Зрештою, всі вони мають право на існування, оскільки, говорячи про семантичну структуру слова-терміна, ми зачіпаємо структуру його (терміна), внутрішню форму.

До питання терміна і термінології підходили О. Огоновський, І. Верхратський, І. Пулюй та багато інших провідних українських вчених. У характеристиці терміна бралися до уваги такі його специфічні риси, як відповідність слова поняттю і структура номінативної одиниці. Термін мусив відповідати духові мови, бути коротким і вмотивованим, і не мати синонімів. У створенні терміна, на думку дослідників, необхідно орієнтуватися не лише на науку, а й на освіту; термінологія має бути всеукраїнською і поєднувати елементи власне національного і міжнародного.

Серед наявних сьогодні характеристик терміна можна виділити такі:

- термін повинен бути однозначним;
- повинен мати тенденцію до однозначності;
- однозначний у межах певної термінологічної системи;
- термін повинен бути точним та незалежним від контексту;
- термін має бути стилістично нейтральним;
- термін має бути системним;
- у терміні повинна бути чітка дефініція, цієї думки дотримуються майже всі сучасні дослідники;
- термін не повинен мати в межах однієї терміносистеми синонімів чи омонімів.

Але деякі сучасні дослідники орієнтуються більше на «ідеальний» термін, вказуючи на те, що термін має бути абсолютно однозначним, він не має бути полісемічним, омонімічним чи синонімічним. На нашу думку, найголовнішою вимогою до терміна має бути саме системність, яка має вирішальне значення під час класифікації поняття, для вибору та побудови термінів та їх систем, тобто для упорядкування термінологій.

Тимчасова, хоча й тривала, неузгодженість поглядів на природу термінологічності сусідить із нещодавно посталою невизначеністю: що вважати фаховою мовою, а що – її побутовим, наївним застосуванням, яка, до речі, виникла саме через «проникнення спеціальних знань та наукомістких технологій у побут».

Сучасна наукова мова та така молода, як, наприклад, українська, постійно змінюється, рухається врізнобіч (від загальнозживаної мови, з подальшою кристалізацією власне термінологічних рис, та до неї, з відповідними наслідками, серед яких – розвиток неоднозначності, набуття емоційності або й детермінологізація), зумовлює потребу адекватно і вчасно реагувати на ці зміни та рух. Це, у свою чергу, зумовлює встановлення сутності характеристики терміна на тлі його порівняння з неспеціальною лексикою природної мови.

Дослідники вирізняють два напрямки лінгвістичного визначення терміна: перший продовжує термінознавчу традицію, започатковану Д. Лотте, який розмежовував і, що важливіше, протиставляв слово та термін на підставі їхньої природної семантичної неподібності (мовляв, терміну невластива багатозначність, неточність, немотивованість тощо). Другий, осмислюючи сутність терміна, розвиває думки іншого класика мовознавства, Г. Винокура, про те, що терміни – це не особливі слова, а слова в особливій функції. Оцей, другий напрямок підтримують, щоправда, різною мірою, майже всі сучасні авторитетні українські термінознавці (А. Д'яков, Т. Кияк і З. Куделько), вважаючи перший підхід «відхиленням сучасною наукою».

Справді, якщо не брати до уваги досягнення представників нормалізаторської традиції в термінознавстві – щодо унормування, стандартизації термінів, мовного планування й складання термінологічних словників, то доведеться визнати, що цей підхід негативно позначився на трактуванні властивостей терміна. Маємо на увазі факт невизнання неоднозначності (полісемії, омонімії), широкозначності, значенневих дублетів у лексиці спеціального вжитку тощо.

Українські лінгвісти, вважають, що «терміни – це не особливі слова, а лише слова в особливій функції» [14, с. 15], проте висувають до них (термінів) вимоги, заперечувані самою мовною практикою (приміром, однозначність, дефінітивність, точність, відсутність синонімії), й таким чином змішують динамічне й статичне розуміння термінологічності. Замість виводити визначальні особливості терміна з мети, місця й умов його застосування, автори «Основ термінотворення», проти всіх сподівань та методологічних принципів (наприклад, принципу неупередженого розгляду об'єкту дослідження), приписують йому ознаки, покладаючись на власне розуміння доцільності, а не враховуючи тенденції розвитку дійсності та потреби наукової практики.

Будь-яка наукова теорія може вважатися істиною лише частково (з огляду на невичерпність самої реальності та її окремих фрагментів), а її застосовність

обмежена відповідними об'єктами, тому ми вважаємо за краще однаково критично й уважно поставитись до обох, субстанціонального й функціонального, підходів до розгляду терміна.

Зі сказаного вище випливає, що сутність терміна виразно виявляється і тут прихильники різних поглядів погоджуються на тлі його порівняння зі словом звичайної, ненаукової, мови.

Зважаючи на те, що слово – це двостороння одиниця мови (складена з планів вираження та змісту), ми послідовно зіставимо сторони слова та терміна (без сумніву, термін має ті ж дві сторони, інакше він не міг би брати участі в актах комунікації) щодо подібності/відмінності, а найперше – визначимо функції обох категорій.

По-перше, функція – це те, що свідомо надається певному суто людському об'єктові (наприклад, паперовим грошам як посереднику в товарному обміні, слову чи терміну як матеріальним носіям певних ідей та уявлень), а отже, може бути визначене уможлядно.

А коли так, то, по-друге, немає потреби (принаймні за першого наближення) розкладати носій функції на компоненти – його можна сприйняти цілісно, без розрізнення ознак, релевантних та іррелевантних для виконання цієї функції (камінь є частиною бруківки незалежно від кількості й співвідношення в ньому хімічних елементів, за умови що вони не впливають на його здатність бути цією частиною – з огляду на це видаються важливішими його розмір та форма).

Отже, за загальним визнанням термінознавців, покликання терміна – обслуговувати сферу фахового спілкування (наука, виробництво й управління): потрапляючи в неспеціальний контекст, він утрачає характерні ознаки, бо, як ми далі намагаємося довести, змінює функцію. Покликання слова – забезпечувати побутову комунікацію, бути засобом прямого повідомлення та виразником не тільки думок, але й ставлення мовця до предмету розмови.

Якби ми гостро протиставляли субстанціональний та функціональний підходи до розгляду термінологічності, то таке розуміння відмінності між словами та термінами мало би бути запереченням першого підходу, бо він, як свідчить його назва, виводить визначальні особливості терміна з субстанції самого терміна без уваги на соціальну природу та відносну самостійність будь-якого засобу комунікації, а отже, й без огляду на джерело відмінності між різними засобами – ту значущість, або функцію, яку їм надає людина. Але, на нашу думку, важливо з'ясувати, чи не є «особлива функція» предмета підставою для того, щоб вважати особливою і її, функції, одиницю-носій.

Гадаємо, що відповідь на це питання залежить від прийнятих філософських підстав: бо дехто, трактуючи вияв як сутність предмета, може легковажити його субстанційні властивості, а хтось, навпаки – абсолютизувати вагу субстанції на шкоду динамічному розумінню предмета.

Зауважимо, що терміни виникають у професійному середовищі і вживаються в суворо термінологічній функції. Терміни можуть утворюватися різними шляхами, а саме: шляхом переосмислення (термінологізація); загальноновживаних слів для позначення певного наукового поняття; перенесення готового терміна з однієї галузі в іншу (ретермінологізація); запозичення і калькування; використання наявних у мові словотворчих моделей для створення нових назв; використання словосполучень для найменування нових понять.

Та потрапляючи в неспеціальний контекст, термін утрачає свої характерні ознаки, детермінологізується. Наслідки цього процесу врівноважуються протилежним – перетворенням загальноновживаних одиниць на терміни, названим термінологізацією. Саме на перетині цих процесів треба шукати визначальні особливості субстанції терміна.

З огляду на конвенційність мовного знака, формальну частину слова, план вираження (на протиположності планові змісту, а не як слово в цілому), однаково властиву одиницям загальної та спеціальної мов, та зважаючи на численні приклади

невідповідності термінів нормалізаторським вимогам до форми таких номінацій, маємо сказати, що терміни та нетерміни часто різняться тільки змістово (як відомо, формально вони можуть збігатись). Отже, визначити відмінність між цими двома категоріями можна, зіставивши семантику, по-перше, загальноживаних одиниць та посталих на їхній базі термінів і, по-друге, термінів і детермінологізованих одиниць.

Якщо, слідом за функціоналістами, вважати, що семантика лексичних одиниць підлегла сфері їх уживання, себто є функцією від мети вислову, то стає видно, що зміна функції позначається на змістовій субстанції слова, а отже, у термінів і нетермінів відмінність не ідеальна, а цілком матеріальна, що дає підстави для їх розрізнення (загальноживане й термінологічне значення одиниць батарея, матерія, машина, рух, сіль): звичайне слово номінує побутове поняття, термін – концепт (спеціальне поняття).

Уважаючи слово зафіксованою у двоплановій мовній одиниці знаковою ситуацією, тобто знаком укупі зі значенням (таке розуміння, по-перше, доводить знаковість мови і, по-друге, дозволяє визнати саме слово головною її одиницею), ми висновуємо, що скільки таких ситуацій, стільки і слів: отже, коса як назва виду зачіски та коса як пристрій у домогосподарстві – це два різні слова (омоніми), дарма що пов'язані формально й етимологічно (етимологічний критерій у синхронії не діє), – річ у тому, що номема «коса» в першому й у другому випадках є учасником двох різних знакових ситуацій.

Очевидно, те саме мав на думці й О. Потебня, пишучи: «Слово є для нас сукупністю зрозумілих звуків, що складаються в ціле, й одного значення, а не багатьох. Де два значення, там два слова, а не одне», «Новий смисл слова є новим словом», мовляв, слово з розгалуженою семантичною структурою – це лексикографічний конструкт, що спрощує фіксацію й опис словесних тлумачень.

Поділ термінів та загальноживаних лексем у плані змісту має в підставах відмінність комунікативних завдань: схопити об'єктивну особливість (специфічну

й істотну ознаку) предмета для всебічного його пізнання – для термінів, а чи зафіксувати виразний, хоча, можливо, випадковий, фрагмент суб'єктивного сприйняття для оперування номінованими предметами в побуті – для слів загальної мови.

Отже, проекція об'єктивності й суб'єктивності на семантику термінів та загальноновживаних слів (відповідно) є релевантною і навіть більше – визначальною для цих шарів національної мови (так само, як, приміром, комунікативне завдання архаїзації визначає вживання відповідної лексики – архаїзмів та історизмів – і її семантичні особливості). Але, зрозуміло, множинність комунікативних завдань і функціональних стилів мови не порушують її лексичної цілості.

Авжеж термінологія обслуговує спеціальну професійну комунікацію поряд із номенклатурою, професіоналізмами й загальноновживаними одиницями – ці мовні засоби складають одну зі сторін функціонального стилю мови науки, техніки, виробництва та управління: друга його сторона – сітка відношень між цими вербальними засобами, яка пов'язує та модифікує їх відповідно до сфери використання та мети висловлювання.

Маючи на увазі цей та інші, уже описані факти, ми вважаємо безпідставним питання чи є термін словом, а чи тільки функцією слова? Або інакше: чи складають терміни окремий шар (розряд) у лексичній системі мови, якщо будь-яке слово може правити за термін, і чи в такому разі можна казати про ознаки терміна як лексичної одиниці й окреслити коло лексичних одиниць, що належать тільки до термінів, і на цій підставі створювати словники термінів і т.ін.».

Розуміючи мову як динамічно-статичний і відносно самостійний суспільно значущий засіб спілкування людини, спрямований на свідоме й цілеспрямоване перетворення дійсності, ми вважаємо термін особливим словом остільки, оскільки він виконує особливу функцію, яка дозволяє співвідносити його з усіма одиницями словника певної мови, але й певною мірою протиставити всім іншим словам

(діалектизм прив'язаний до ареалу чи соціального шару, історизм – до певної доби, розмовне слово – до ситуації мовлення, термін – ні).

Ці погляди не дають нам підстав бути згодними з гіпотезою, яка, зважаючи на численні випадки термінологізації слів та деякі спільні ознаки звичайного слова та спеціального, лексичну одиницю певної людської мови пропонує вважати субстратом терміна.

По-перше, у мові нема лексичної одиниці як такої – вона завжди частина певної більшої цілості, а отже, одиниця неодмінно якась: тому, на нашу думку, некоректно протиставляти лексичну одиницю та термін – ці категорії співвідносяться як інваріант, або ідеалізація, і варіант, у якому вона матеріалізується, виявляє себе; тому радше навпаки – термін, разом із іншими словами, є базою, на якій, унаслідок елімінації визначальних ознак конкретних різновидів слів, постає лексична одиниця як мисленнєвий конструкт.

По-друге, мова засвідчує дедалі більше випадків такого семантичного варіювання, за якого від термінологічного значення відгалужується нетермінологічне (бомба, графіті, тайм-аут), що суперечить розглядуваній гіпотезі, бо виходить, що ці терміни не тільки не мають смислового субстрату певної мови (бо вони запозичені з іншої), а й навпаки – самі правлять за «субстрат» для нетермінів.

Ми вважаємо думку, що терміни пов'язані не з поняттями взагалі, а з такими поняттями певної теорії чи концепції, що відбивають рівень знання в певний період, – вельми помічною для визначення сутності терміна, дарма що ненаукова система понять також формується внаслідок застосування теорії – сукупності поглядів (звичайно, наївних), званої картиною світу. А, як стверджував відомий теоретик науки, сповідник «епістемологічного анархізму» Поль Фейерабенд, нема значення, якою теорією послуговуватись: історія науки дає багато прикладів евристичної цінності позірно ненаукових поглядів (згадаймо внесок науковців-католиків, неотомістів, до сучасної фізики й астрономії), так що байдуже, яку систему

пояснення фактів уживати, а крім того – існує досить доказів правдивості поглядів, що їх до певного часу вважали нераціональними й навіть безглуздими.

Уважаючи, що головна відмінність між загальноживаною й іншою неспеціальною лексикою та, власне, термінами – цілеспрямованість, свідомість пізнання, яка визначає сутнісні смислові особливості термінології (приміром, відносна об'єктивність змістової сторони терміна як реалізація ідеалу /принципу/ об'єктивності пізнання), ми об'єднуємо обидва погляди на співвідношення термінології та відповідної теорії: мова спеціального вжитку, зокрема термінолексика, з'являється тоді, коли людина усвідомлює потребу пізнавати й трансформувати навколишню дійсність.

Власне, тому «терміни» професійної діяльності цікаві нам лише остільки, оскільки вони можуть бути чи стати елементами наукового (а отже, цілеспрямованого) пізнання: ми не згодні з тими дослідниками, які визнають звороти на кшталт чорне золото, житниця Європи, тощо.

На нашу думку, після з'ясування сутності терміна й природи термінологічності доцільно, спроектувавши властивості окремих спеціальних одиниць на їхні сукупності, звернутися до кваліфікації (або й розмежування – залежно від результатів аналізу) термінології та терміносистеми, і ми плануємо виконати це завдання в подальшому дослідженні.

На сьогодні існує величезна кількість визначень терміна. Це пояснюється тим, що термін є об'єктом цілого ряду наук, і кожна наука прагне виділити в ньому ознаки, які є найістотнішими з її погляду.

Як було зазначено вище, термін – це не особливе слово, а слово в особливій функції, в ролі терміна можуть виступати найрізноманітніші слова, навіть зовсім звичні для пересічного обивателя, проте в рамках певної термінології вони набувають спеціальне наукове визначення.

Мовознавці намагалися й намагаються дати термінові чітке визначення. Проблема визначення терміна є предметом наукових досліджень представників різних термінологічних шкіл. Під сукупністю термінів в широкому сенсі розуміють термінологію. На думку А. В. Суперанської, термінологія являє собою замкнений словниковий контекст, межі якого обумовлені певною соціальною організацією дійсності [4].

Головна риса, що відрізняє терміни від слів усіх інших типів, – зв'язок з науковими концепціями. Ця екстралінгвістична характеристика впливає на мовний статус терміна, оскільки в терміні як слові відбиваються факти, які спостерігав дослідник, та їхнє теоретичне усвідомлення.

Наслідком цього є тісний зв'язок термінологічної роботи з предметним знанням тієї сфери, поняття якої термінуються. При всьому цьому термін залишається словом, яке зовнішньо підпорядковується закономірностям тієї мови, якою він був створений, а також мовою, в якій він використовується (якщо в основі терміна лежить слово іншої мови) [4]. Хоча однозначного трактування самого поняття “термін” не існує, його семантичний зміст інтуїтивно сприймається практично кожною людиною.

Для багатьох є очевидним його протиставлення одиницям загальної лексики як елемента мови, що виконує певну функцію і тісно пов'язаний з конкретною предметною галуззю. Слово «термін», що походить від латинського *terminus*, означає «прикордонний знак», «кордон», «межа», відзначається багатоаспектністю і багатоплановістю цього поняття.

Термін – це «номінативна спеціальна лексична одиниця (слово чи словосполучення) спеціальної мови, яка приймається для точного найменування спеціальних понять» [1, с.17]. «У тексті, призначеному для перекладу, термін

завжди вимагає окремого рішення на переклад, тобто виступає як одиниця перекладу»[2, с.32].

Мову для спеціальних цілей можна визначити як професійну мову, яка відрізняється від розмовної та загальноживаної лексики менш за все граматичними та синтаксичними закономірностями, а ймовірніше – спеціальним словниковим запасом, який відповідає практичним вимогам [2, с.52].

Термін як одиниця мови підпорядковується фонетичним і граматичним законам певної мови. Структурно-семантичні особливості терміна виявляються у сфері словотворення, де відбувається спеціалізація окремих формантів, що є характерними для власне термінологічних моделей. Термін-словосполучення, як і прості терміни, виражають цілісні поняття. Вони мають різний ступінь смислової розкладності, але відзначаються стійкістю в називанні тих чи інших предметів і понять, наприклад: тканинна речовина, коренева система, кістковий мозок.

Розвиток науки і техніки означає появу нових понять, зміну вже наявних або їх повне відмирання. З цієї причини спеціалісти змушені шукати нові терміни, оцінювати вже наявні з погляду того, наскільки вони відповідають зміненим поняттям, і, зрештою, відмовлятися від застарілих термінів. Основне призначення терміна – точно визначати і називати наукове поняття [10].

Всі наукові поняття класифікуються в науці за певною системою. Об'єднуються, групуються в певну систему і наукові терміни, які визнає спеціальна наука «термінологія». Термінологія є складовою метамови лінгвістики. Вона є досить складною для вивчення внаслідок консубстанціональності мови-об'єкта і метамови, тобто внаслідок того, що мова-об'єкт і метамова повністю збігаються у плані вираження, зовні вони є однією і тією самою мовою.

Термінологія – це один із розділів лексикології, що охоплює специфічні наукові, філософські, політичні, технічні слова з різних галузей науки і техніки. Термінологія охоплює: а) власне терміни, тобто ті слова, які взагалі не вживаються в мові-об'єкті, або набувають особливого значення як такі, що запозичені з мови-об'єкта; б) своєрідні сполучення слів та їх еквівалентів, що є основою для створення складових термінів, які входять до термінології на рівних правах з цільнооформленими одиницями [6 : 509].

Термінологія розглядається як сукупність термінів, що складається стихійно [4]. Терміносистема утворюється в результаті упорядкування стихійно сформованої термінології, коли деяка сукупність номінативних одиниць, відповідних понять тієї чи іншої галузі знань, трансформується певним чином в організовану систему термінів із зафіксованими відносинами між ними [3]. Існує також точка зору, згідно якої поняття термінологія і терміносистема є тотожними [2].

Отже, ми можемо дійти висновку, що терміносистема — це система термінів у певній галузі, підгалузі наукового або технічного знання, що обслуговує наукову теорію або наукову концепцію. Джерелами терміносистем слугують термінології. Але, на відміну від термінології, терміносистема формується не разом з формуванням певної науки, а відповідно до етапів формування теорії цієї науки. Проте в основі терміносистеми не обов'язково має бути наукова теорія. Іноді достатньо, щоб була лише концепція або узагальнені ідеї.

Розрізняють 3 етапи формування й функціонування терміносистеми:

1) перехід від стану відсутності теорії до стану її формування, тобто перехід від неупорядкованої сукупності термінів до терміносистеми;

2) зростання обсягу знань в межах прийнятої теорії внаслідок удосконалень, досягнень науково-технічного прогресу;

3) зміна теорії і, як наслідок, зміна терміносистеми. Спочатку нову теорію описують термінами попередньої теорії, потім впроваджуються нові терміни, що відображають нові поняття.

Таким чином формують систему понять нової теорії, і кожне місце в цій новій системі посідає певний новий термін, а у сукупності з'являється нова терміносистема. Частину термінів попередньої терміносистеми залишають, але вони вже пов'язані з новими поняттями.

Досвід користування термінами в різних галузях науки і техніки засвідчив, що внаслідок різноманітних причин терміни подекуди не задовольняють вимоги практики. Є думка, що недоліки окремих термінів і термінології в цілому однакові для найрізноманітніших галузей. До найбільш поширених недоліків належать: відсутність терміна для вираження поняття, багатозначність терміна, наявність синонімів (дублетів), суперечності між буквальним значенням терміна і змістом вираженого ним поняття. Відповідно, встановлені вимоги, яким повинні відповідати науково-технічні, наприклад, однозначність, систематичність, стислість [7].

Проведення необхідних заходів дали можливість вченим розрізнити три основні напрями термінологічної роботи: упорядкування чинної термінології; створення національної термінології – початкова термінологічна робота; узгодження термінологій різних мов – міжнародна термінологічна робота. Робота перших двох напрямів ведеться в межах однієї мови, це – національна термінологічна робота. Термінологічна робота може проводитись тільки зусиллями спеціалістів відповідних галузей з використанням набутого досвіду проведення подібних робіт, тобто на основі опрацьованих принципів і методики [12].

Отже, із завданням удосконалення чинної термінології постає гостра потреба в нових наукових термінах, що вимагають наукового значення законів виробництва,

законів розвитку продуктивних сил і виробничих відносин, історії різних галузей знання, глибокого опанування конкретною спеціальністю, яка становить об'єкт термінологічної роботи. Все це має безпосередньо позначитися на якості самої термінології, складових її елементів.

Цілком справедливою є настанова, що «кожний термін, незалежно від того, будується він для нового поняття чи покликаний замінити вже наявний термін, повинен бути науково обґрунтований» [9]. Загальна зацікавленість громадян проблемами державності, політики, економіки зумовила появу в їхньому щоденному мовленні термінів із спеціальних вузьких сфер. При цьому подекуди ці терміни втрачають дефінітивні функції, спрощуються, переосмислюються, модифікують значення.

Формування і розвиток терміносистеми визначаються позамовними і внутрішньомовними факторами, які, відповідно, визначають стан мови в суспільстві і ступінь розвиненості функціональних стилів. Між цими чинниками існує тісний зв'язок.

Термінологія будь-якої наукової галузі не обмежується списком термінів, а становить семіологічну систему понять, які відбивають певний науковий світогляд. Зауважимо, що виникнення термінології взагалі можливе лише тоді, коли наука досягає достатньо високого ступеня розвитку, тобто термін виникає тоді, коли наукове поняття настільки розвинулось і зформувалося, що йому можна надати певне наукове вираження. Отже, це ще раз підтверджує, що термінологія насамперед тісно пов'язана з науковою лексикою і науковим стилем мовлення.

1.2. Англomовна й українomовна авіаційна термінологія в системі вузькогалузевих термінологій

У сучасних термінознавчих студіях увагу зосереджено на питаннях, пов'язаних, насамперед, із роллю та місцем термінів у лексичній системі мови (А. Г. Гудманян, Р. В. Іваницький та ін.), особливостями їх планів вираження й змісту, специфікою функціонування (П. Олексенко, С. О. Швачко та ін.), стандартизацією й уніфікацією термінологій різних фахових мов (Т. Р. Кияк, Л. О. Симоненко, Е. Ф. Скороходько та ін.) і когнітивним аспектом термінологій фахових мов (В. З. Дем'янков, Л. В. Івіна, Л. П. Науменко та ін.). Вивчення окремих фахових мов є пріоритетним завданням багатьох дослідників (С.А. Вискушенко, І. В. Котеленець, З. Б. Куделько, А. В. Мороз, Р. Є. Пилипенко, О. М. Ріба, В. В. Синьо та ін.).

Важливе місце як матеріал дослідження посідає авіаційна термінологія, яка є вагомим частиним термінологічної системи англійської мови, що обслуговує різні сторони професійної діяльності у сфері авіації. Окремі аспекти вивчення авіаційної термінології представлено в роботах Г. Г. Єнчевої (розроблено когнітивну модель перекладу англійських авіаційних термінів на матеріалі нормативно-технічної документації ІКАО), А. А. Романченко (виявлено структурно-семантичні особливості авіаційної термінології перської мови).

Попри наявність праць, присвячених аналізу окремих аспектів вивчення авіаційної лексики, англійська фахова мова авіації донині не слугувала об'єктом комплексного дослідження.

Активні процеси термінотворення, що відбуваються в авіаційній терміносфері, супроводжуються значною варіативністю найменувань, що зумовлює необхідність упорядкування та уніфікації даної терміносистеми, не кажучи вже про специфіку походження авіаційних термінів, оскільки йдеться про англійську мову як мову-продуцент термінологічних одиниць авіаційної сфери.

Авіаційна термінологія англійської мови пройшла складний шлях розвитку, динаміку якого визначили як лінгвістичні, так і екстралінгвістичні фактори. Без наукового осмислення цієї динаміки у світлі сучасних уявлень про термінотворчість немислима продуктивна робота із поповнення та вдосконалення наукової, у тому числі авіаційної, термінології англійської мови.

Фахова мова використовується у певній фахово обмеженій галузі щоб забезпечити професійну комунікацію між фахівцями певної сфери. Її специфічні особливості проявляються на трьох рівнях: лексичному, синтаксичному та текстовому. Під фаховою мовою авіації розуміємо сукупність всіх мовних засобів, які використовуються в комунікативній сфері авіації з метою досягнення розуміння між всіма фахівцями даної галузі.

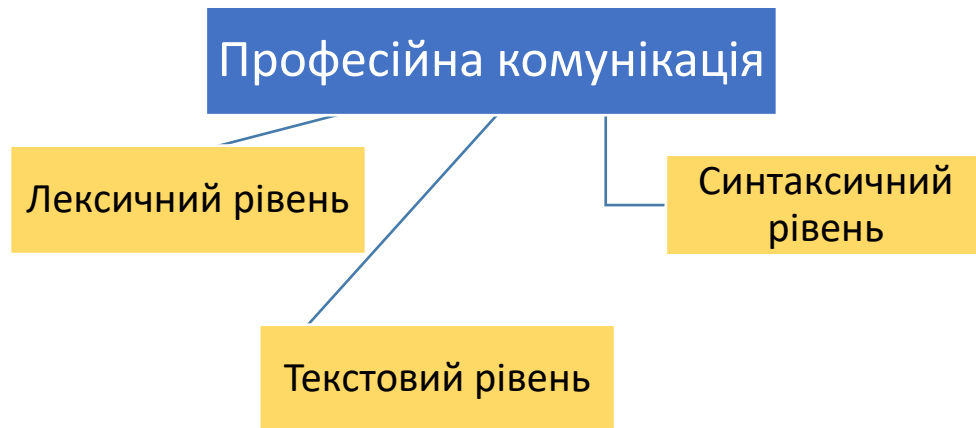


Рис. 1.1 Рівні професійних комунікацій

Повторимо, що термін – це мовна одиниця (слово чи словосполучення) переважно субстантивного характеру, яка позначає певне поняття фахової мови та призначена для задоволення професійних потреб спілкування. Під авіаційними

термінами розуміємо слова або словосполучення на позначення спеціальних понять з області авіонавтики. Це терміни на позначення всіх видів літальних апаратів; їх конструкцій, двигунів та систем забезпечення; озброєння; видів наземного забезпечення; обслуговуючого персоналу у повітрі та на землі; понять аеродинаміки, метеорології, радіолокації, аерофотозйомки, парашутнодесантної служби та авіаційної медицини.

Авіаційна термінологія англійської мови виникла у зв'язку з появою повітроплавання й авіації, і її розвиток відбувався паралельно з розвитком цих галузей знання. Формування авіаційної термінології англійської мови, що відбувається протягом більш ніж двох століть, відображає весь складний процес розвитку авіаційної науки та техніки.

Термін як слово спеціалізованої мови, створюване для вираження певного наукового поняття, функціонує в конкретній науковій галузі. Маючи низку дистинктивних характеристик (системність, дефінітивність, незалежність від контексту, точність, однозначність, емоційно-експресивна нейтральність), термін може реалізувати їх тільки всередині термінологічного поля. Термінологічне поле ми розглядаємо як систему понять термінології.

Названі вище поняття тісно пов'язані між собою, оскільки термінологічне поле створює умови для формування та функціонування термінологічних систем. Елементи термінологічного поля об'єднані насамперед на рівні плану змісту, елементи термінологічних систем пов'язані, перш за все, за допомогою внутрішньомовних відношень на рівні плану вираження. Подібно до того, як поле може ділитися на мікрополя, термінологічні системи поділені на підсистеми.

Закономірність наявності поняття в термінологічному полі обумовлена зв'язками з рештою понять цього поля. Присутність терміна серед подібних елементів термінологічної системи визначається відповідністю його матеріальної

оболонки поняттю, яке він ідентифікує. Вже на основі цієї відповідності встановлюються системні взаємозв'язки між термінами, мовні форми яких закріплені за різними поняттями поля.

Всі терміни в термінологічному полі “Авіація” пов'язані між собою родовидовим, або гіперо-гіпонімічним зв'язком. Такий тип зв'язку виникає, коли ми маємо справу з лексичними одиницями, які об'єднані однією категоріальною семою, внаслідок чого одне поняття співвідноситься з іншим, яке є більш широким у семантичному плані й називає більшу кількість денотатів. Поняття, яке знаходиться вище за рангом у системі польової ієрархії, вважається гіперонімом, поняття ж йому підлегле й більш вузьке у семантичному плані – гіпонімом [9]

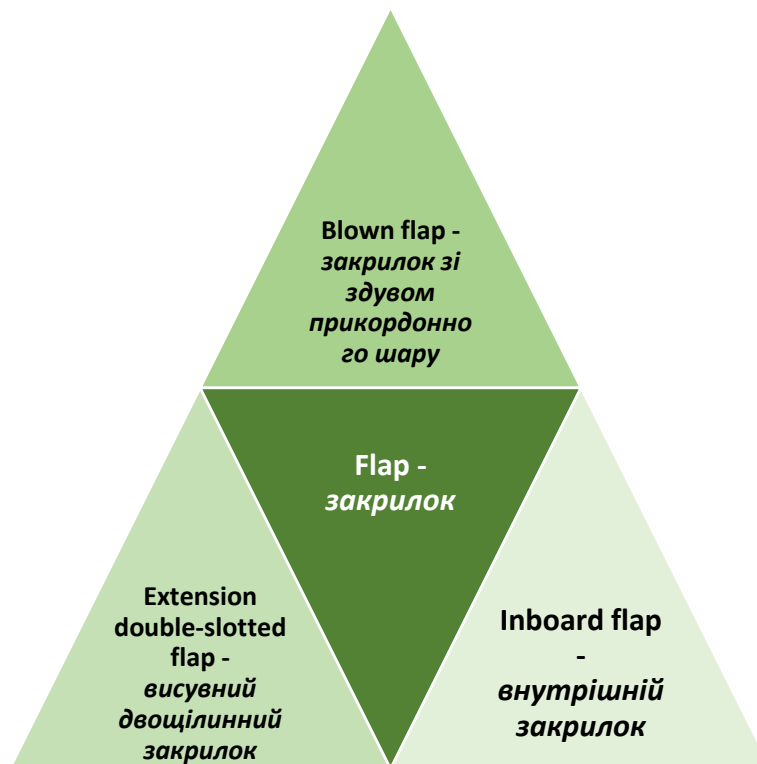


Рис. 1.2 Гіперо-гіпонімічні відношення і авіаційній терміносистемі

Структура термінологічного поля “Авіація” в англійській мові вичленовується із загального складу термінологічної лексики і охоплює значну кількість термінів, що об’єднуються категоріальною семою “приналежність до авіації” (*aviation is the design, development, production, operation, and use of aircraft, especially heavier-than-air aircraft*). Дане термінологічне поле є розгалуженою і багаторівневою організацією складових мікрополів. Побудова поля відбувається шляхом суцільної класифікації усього масиву виявлених авіаційних термінів на мікрополя, лексико-семантичні групи (ЛСГ) та підгрупи.

Структурно-семантичний підхід дозволяє в досліджуваній терміносистемі вичленувати 4 мікрополя: «The Type of Aircraft», «Aircraft Construction, Equipment and Use», «Aircraft Movement», «Aviation Personnel» (Див. рис. 2).

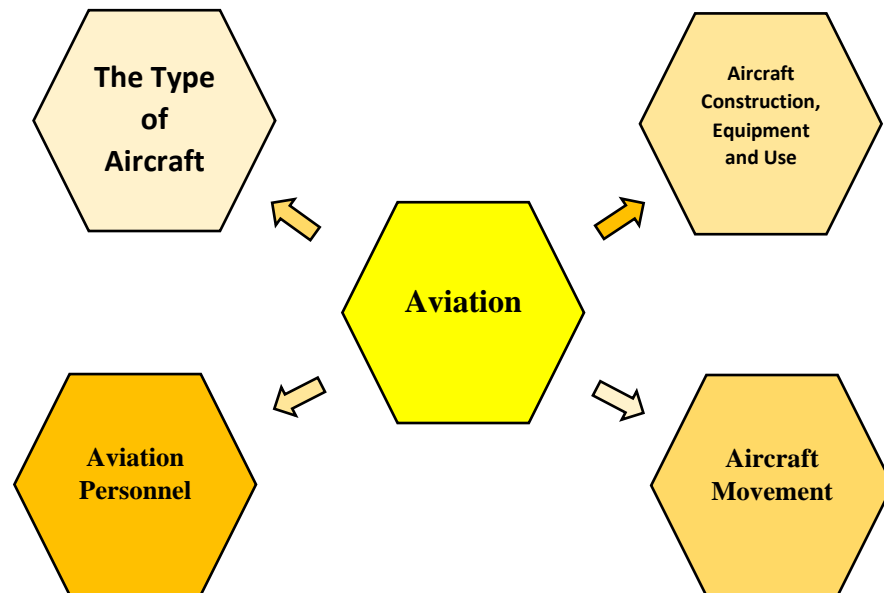


Рис. 1.3 Структура термінологічного поля “Aviation”

Виділені мікрополя мають власну структуру та специфіку у кількісному та якісному відношенні, що зумовлюється тим, які саме лексико-семантичні групи,

лексеми та семеми наповнюють кожне з даних мікрополів. Виявлені структурно-семантичні параметри авіаційних термінів дозволяють показати термінологічне поле «Авіація» у вигляді стрункої, ієрархічно організованої системи, кожний термін якої посідає відповідне місце в термінологічній підгрупі, групі, мікрополі і, нарешті, в макрополі. Термінологічні мікрополя й групи є відкритими множинностями, їх межі є рухомими, що веде до інтенсивного розширення англійської авіаційної термінології. Зовнішня відкрита, незамкнена структура мікрополів і термінологічних груп свідчить про постійну міграцію термінів у межах авіаційної термінології та взаємодію авіаційної термінології із загальноживаною лексикою.

Термінологи виокремлюють дві основні причини розвитку термінів та їх сукупностей, зпоміж них: 1) глибше пізнання вже відомих або відкриття нових фактів об'єктивної реальності; 2) власний розвиток цієї реальності, виникнення нових фактів, подій чи явищ.

У першому випадку термін здебільшого замінюється на більш точний, а термінологія стає повнішою (з ускладненням хвостової частини літака відбулася деталізація англійського терміна *tail* та українського терміна хвіст (англ. *tail – tail unit, tail assembly*; укр. *хвіст – хвостова частина, хвостове оперення*). У другому випадку до термінології залучаються нові елементи, які відображають нові предмети чи реалії (англ. *engine – aviation engine – piston engine – turbo-prop engine – turbo-jet engine*; укр. *двигун – авіаційний двигун – поршневий двигун – турбогвинтовий двигун – турбореактивний двигун*).

При перекладі англійських авіаційних термінів найбільша кількість термінів сформувалася в українській мові на основі греко-латинізмів (в основному це терміни старих галузей) та термінології германських і частково романських мов. В українській авіаційній терміносистемі переважають терміни запозичення з англійської (авіація, автопілот, аеропорт, гелікоптер, радар) та французької

(фюзеляж, шасі) мов. Частина термінів запозичується із близькоспорідненої російської мови (башмак, кабан).

Проникнення іншомовних слів є закономірним процесом, завдяки якому відбувається знайомство з новими предметами, поняттями, досягненнями, ліквідація багатозначності власної лексики. У термінології склалася своя специфічна система способів терміноутворення, що значно відрізняється від традиційних шляхів словотвору в українській мові.

Фаховий текст – це єдиний мовний продукт, для якого характерні такі категорії, як цілісність, зв'язність, завершеність, адресність. До головних стильових рис фахових текстів відносяться абстрагована узагальненість та підкреслена спеціальними засобами логічність викладу. Важливою категорією фахового тексту є його інформативність. На формування фахових текстів впливають конкретні цілі комунікантів. Терміни сприяють підвищенню інформативності тексту і слугують оптимізації процесу фахової комунікації.

Лінгвопрагматичні засади функціонування авіаційної термінологічної лексики значною мірою зумовлені жанровими особливостями текстів, комунікативними настановами, способами трансферу інформації, соціодискурсивною спрямованістю та індивідуальними авторськими інтенціями. Спостереження над інтра- та екстралінгвальною специфікою терміновикористання в різножанрових авіаційних текстах свідчить, що для формування дискурсивних стратегій і тактик у тому чи іншому тексті комунікативно релевантними є ідіостильові та соціодискурсивні чинники.

У функціональному плані текст радіообміну – це ієрархічно організовані мовні акти, об'єднані у висловлювання діалогічного плану. Специфічною рисою висловлювань в сфері радіотелефонного зв'язку є лаконічність. Будучи найвищою мірою ситуаційно залежною, підмова радіобміну, з одного боку, насичена дублюючими елементами, а з іншого – прагне до стислості, лаконічності за рахунок мовної економії. Характерною рисою фахової підмови радіообміну є висока

рекурентність еліптичних речень, що розглядаються як стилістичний показник професійного мовлення учасників повітряного радіообміну. Наприклад:

Controller – ... turn left on the outer taxmay to holding point 27R.

Pilot – Roger, left on the outer for 27R.

Синтаксична структура текстів нормативних документів Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO – The International Civil Aviation Organization) значною мірою зумовлюється логікою законодавчого мислення. Прагнення окреслити в узагальненій формі конкретні ситуації вимагає поширених синтаксичних конструкцій, що включають вичерпну інформацію про норми і правила різних видів діяльності у сфері авіації. Тексти нормативних документів ICAO характеризуються переважанням складнопідрядних речень над складносурядними та рекурентністю імперативних речень та паралельних конструкцій. Наприклад:

Each contracting State undertakes to keep its own regulations in these respects uniform, to the greatest possible extent, with those established from time to time under this Convention. Over the high seas, the rules in force shall be those established under this Convention.

Основою мови текстів нормативно-технічних документів ICAO є загальноживана лексика нейтрального та книжного пласта, яка корелює зі спеціальною та термінологічною лексикою. Лексика нормативно-технічних документів ICAO кількісно обмежена, тобто спостерігається тенденція до замкнутості, використання уніфікованого набору лексем, фраз та структур, для яких характерні обмежені можливості сполучуваності, що є проявом консервативності стилю.

Використання термінів у науково-популярних текстах спрямоване на реалізацію інформативних, просвітительсько-освітніх, емоційно-експресивних настанов цього жанру, а також на підтримку та збереження інтелектуального контакту з читачем. Для науково-популярних текстів авіаційної тематики

характерна нерівномірність і неоднорідність дистрибуції термінів у структурі тексту, поступовість їх введення, вживання повних лексичних повторів, дублетів, нетермінологічних еквівалентів.

Загалом характерними особливостями авіаційних науково-популярних текстів є: оцінність, експресивність, наявність термінологічного апарату, авторська суб'єктивність і індивідуальність. Наприклад, у заголовку статті “*All that glitters is not business jet*” (*Plane and Pilot Magazine, November 2012*) автор використовує алюзію на англійську приказку “*All that glitters is not gold*” (укр: “*Не все те золото, що блищить*”).

Рівень абстрактності фахової мови залежить від термінологічної насиченості. Основними характеристиками семантики фахових авіаційних текстів є наявність спеціальних термінів-слів та словосполучень, що позначають поняття наукової та фахової діяльності авіаторів, характеризуються вмотивованістю, номінативністю, точністю, дефінітивністю, системністю, відсутністю експресії, стилістичною нейтральністю, моносемічністю в межах своєї термінології.

Найважливішу інформацію у фаховий текст закладено передусім через вузькогалузеві терміни. Загальнонаукова термінологічна лексика доповнює, логічно організовує виклад думок у тексті. Натомість загальноповживана лексика виконує зв'язну, обслуговуючу функцію, але не несе фахово релевантної інформації. Це говорить на користь прямого зв'язку між ступенем насиченості тексту термінологічною лексикою даної галузі та ступенем його інформативності.

1.3. Особливості функціонування термінологіки в неспеціалізованому контексті

У період становлення певної термінологічної системи спостерігається процес термінологізації загальноповживаних слів. У сфері термінології нові поняття стають результатом метафоричного переосмислення тих сторін когнітивної діяльності

людини, які вона вже опанувала. У процесі термінотворення метафора вказує на певну схожість і виконує функцію перекодування "природного знака в мовний знак". Загальноживана лексика є важливим джерелом поповнення складу авіаційної термінології, що значною мірою полегшує процес перекодування.

У термінологічній авіаційній лексиці найбільш розповсюдженими є метафоричні переноси, в основі яких лежать асоціативні зв'язки між основним та допоміжним суб'єктами, а також метафори, побудовані на почуттєвому сприйнятті дійсності і на схожості функціональних характеристик основного та допоміжного об'єктів, напр., *cuban eight*, *reverse half cuban eight*, *reverse cuban eight*, *insideoutside eight*, *lazy eight* – пілотажна фігура "вісімка"; *roll*, *aileron roll*, *barrel roll*, *slow roll*, *snap roll* – укр. рулон; бочка → фігура вищого пілотажу "бочка"; *loop* (укр. петля → фігура вищого пілотажу "петля").

Акт метафоричної творчості лежить в основі розвитку синонімічних засобів, появи нових значень і їх нюансів, створення полісемії, розвитку систем термінології та емоційно-експресивної лексики. Номінативна метафора, що з'являється в результаті заміни однієї назви іншою, дає нові імена класу предметів. У цьому випадку метафора – технічний прийом створення нового імені зі старого лексичного запасу: *amphibian* 1) зоол. амфібія; 2) ав. літак-амфібія; *apron* 1) фартух; 2) ав. бетонований майданчик перед ангаром.

Професійні номінації мови авіації несуть в собі ознаки конкретнообразного мислення, заснованого на зовнішній схожості предметів. Метафоричне перенесення найменування з одного предмета на інший на основі їх асоціативної подібності (форми, кольору, місця, поведінки або звучання) в авіаційній термінології є досить продуктивним.

Модель перенесення з «людини» на «не-людину», «живого» на «неживий предмет» проявляє свою продуктивність у:

а) дієслівному словотворенні: *bleed* кровоточити; стікати кров'ю → *bleed air from the compressor* відбирати повітря від компресора; *bleed off air from the*

compressor перепускати повітря з компресора; *override* наїхати, переїхати → *override the autopilot* включати автопілот;

б) субстантивному словотворенні: *arrester* той, хто здійснює арешт → *arrester* пристрій з розрядниками для гасіння струмів грозового розряду; *excursion* екскурсія → *vibration excursion* зсув в сторону від середньої точки при коливальному русі; *fence* паркан → *fence* гребінь аеродинамічний;

в) ад'єктивному словотворенні: *idle* даремний, марний → *adjust idle power* регулювати малий газ → *idle adjusting screw* гвинт корекції малого газу → *idle power* режим малого газу; → *run engine at idle power* виводити двигун на малий газ → *set idle power* виводити на малий газ (двигун).

Переосмислення загальноживаної лексики здійснюється також на основі метонімічного переносу, який заснований не на схожості зовнішніх або внутрішніх ознак попереднього і нового явища чи предмета, а на основі їх суміжності, зіткнення в просторі або в часі. У ході аналізу фактичного матеріалу нами були виявлені такі терміни, утворені на основі метонімічно переносу:

1) Дія – місце дії: *to water off* – злітати з водної поверхні (*water* – вода, водна поверхня); *to ground (crews)* – забороняти польоти; відстороняти від польотів (*ground* – ґрунт, земна поверхня); *to home (on)* – наводитися, летіти на станцію (*home* – будинок, житло, аеродром базування).

2) Дія – властивість предмета: *to harden the aircraft against electromagnetic pulses* – захищати літак від електромагнітних імпульсів (*harden* – затвердіння, гарт металу).

3) Дія – люди: *to crew the aircraft* – вести літак, пілотувати (*crew* – екіпаж).

Крім термінологізації, у системі авіаційних термінів активно відбувається також і зворотний процес – розширення значення термінів і їхній перехід у систему загальнолітературної мови, тобто, детермінологізація. Рушійною силою процесу детермінологізації є функціональна переорієнтація, що відбувається шляхом

перетворення семантичної структури слова, розширення змістового обсягу поняття, накопичення нових сем, розвитку переносного значення. Так, наприклад, до загального вжитку в сучасній англійській мові перейшли терміни та термінологічні словосполучення *parachutist, mission analysis, radar, rocket, missile, parachute*. Детермінологізація лексичних одиниць зумовлена лінгвальними та екстралінгвальними факторами. Лінгвальні – виникають унаслідок системних зв'язків самої мови, у той час як екстралінгвальні викликані розвитком науки, техніки, зростанням їхньої ролі в житті суспільства. Причини детермінологізації полягають у проникненні термінів певної терміносистеми в узус розмовного, художнього та публіцистичного слововжитку.

Об'єктом посиленої уваги для вивчення особливостей функціонування термінів у межах різних терміностворення є процес транстермінологізації. Вивчення використання так званих транстермінів становить певну складність, оскільки межі терміностворення різних галузей знання здебільшого розмиті, що зумовлено постійною міграцією термінів, яка відбувається в науковотехнічній літературі. Прикладом транстермінологізації можуть бути запозичення до авіаційної термінології певних термінів із терміностворення мореплавства, наприклад: *navigator* – штурман, *port side* – лівий борт, *starboard* – правий борт, *navigation accuracy* – точність навігації тощо.

Лексичні одиниці, які належать до авіаційної фахової мови в результаті процесів детермінологізації та транстермінологізації створюють семантичні інновації загальнолітературної мови і професійних, вузькоспеціальних сфер мови. Модифікації змісту існуючих одиниць виникають внаслідок їх функціональної мобільності і спричиняють процеси "деспеціалізації" та "транспеціалізації" [Зацний 2001, 25]. Напр., *golden parachute* – "вказана в контракті гарантія компенсації, що надається працівнику на випадок звільнення або пониження на посаді внаслідок поглинання однієї фірми іншою", *tin parachute* – "вказана в контракті гарантія фінансової компенсації, що надається усім працівникам компанії

у випадку її поглинання іншою фірмою", *jet gun* – "невеликий пристрій, що вприскує під тиском ліки зі значною швидкістю, необхідною для проникнення під шкіру, який використовується для імунізації, *parachutist* – "необізнана людина, яка займає посаду завдяки прихильному ставленню до неї.

Напр., *Usually, the golden parachute award will be significant in comparison to the executive's normal compensation. Silver parachutes refer to similar awards granted to lower level executives and even senior managers. Tin parachutes refer to similar awards that are granted to all employees below the executive level* [<http://lexicon.ft.com/Term=golden,-tin-and-silver-parachutes>].

Зміни у семантичному значенні терміна супроводжуються змінами його функціональних характеристик, що відбувається внаслідок популяризації певних термінів у суспільстві. Авіаційний термін *mission analysis* (укр. розбір виконання польотного завдання, розбір польотів – "Аналіз недоліків в організації та проведенні польотів, помилок льотчиків у техніці пілотування літаків, причин порушень правил безпеки польотів") функціонує в різних комунікативних сферах – політиці, спорті, культурі, побутовому спілкуванні. На сторінках газет і журналів, в ефірній та розмовній мові він вживається в похідному значенні – "Критичний аналіз діяльності, ситуації, змісту чого-небудь". Напр.: *RISC's criminal mission analysis is predicated on a criminal high value target list.*

ВИСНОВКИ до РОЗДІЛУ 1

У нашому дослідженні ми спробували проаналізувати різні погляди щодо визначення поняття «термін» та дати своє узагальнююче визначення: поняття «термін» – це слово або словосполучення, яке виражає спеціальне поняття науки, техніки або іншої галузі людської діяльності та має дефініцію, яка розкриває ті ознаки цього поняття, які є релевантними саме для цієї галузі. Проблема визначення поняття «термін» є актуальною та неоднозначною. Серед науковців немає однозначної думки щодо визначення цього поняття та його характеристик.

Також ми виявили, що без теорії немає терміносистеми, без терміносистеми немає теорії. Терміносистема формується на певному етапі розвитку певної галузі наукового знання, коли вже створено наукову теорію, позначено об'єкти та зв'язки між ними. Є кілька типових ознак терміносистеми: цілісність терміносистеми, відповідність суми частин цілому, певна сталість терміносистеми (вона відбиває систему поглядів у теорії на певному етапі, який має визначену тривалість).

Головні характеристики термінологічної одиниці впливають із особливостей самої наукової когніції та пов'язаної з нею подальшої комунікації: з одного боку, ідеї фахових науковців можуть і мають бути адекватно виражені, що зумовлює такі властивості терміна, як неекспресивність, неемоційність і поняттєвість його семантики (вираження спеціального поняття), а з іншого, науковці, неодмінно будучи носіями певної природної мови, досить часто «обертають» свої теоретичні уявлення в уже використовувані в певній мові форми, а це зумовлює вторинність у плані походження деяких термінів як іще одну їхню ознаку. Специфікою терміна є його використання в специфічній певній галузі знань.

Ми дослідили, що професійна авіаційна мова – сукупність всіх мовних засобів, які використовуються в комунікативній сфері авіації з метою досягнення

розуміння між всіма фахівцями даної галузі. Функціонування даної професійної мови обумовлюється чітко окресленою термінологією. Проте лексичний склад тексту авіаційної професійної мови включає, як загальнонаукові лексичні одиниці та вузькоспеціальні терміни, так і професіоналізми, номенклатуру, жаргонізми та загальноживану лексику. Рівень абстрактності професійної мови залежить від термінологічної насиченості. Основними характеристиками структури фахових авіаційних текстів є наявність спеціальних термінів-слів та словосполучень, що позначають поняття наукової та фахової діяльності авіаторів, характеризуються вмотивованістю, номінативністю, точністю, дефінітивністю, системністю, відсутністю експресії, стилістичною нейтральністю, моносемічністю в межах своєї термінології.

У результаті аналізу було виявлено типові процеси зміни обсягу семантичного значення лексичних одиниць при термінологізації, детермінологізації та транстермінологізації, а саме: при термінологізації загальноживаного слова відбувається конкретизація його значення, при детермінологізації – його генералізація. Типовим для термінологізації, детермінологізації та транстермінологізації є також метафоричне перенесення значення, що базується на схожості функцій, ознак, якостей та властивостей.

РОЗДІЛ 2. Змістова й типологічна характеристика авіаційної лексики в англомовному кінодискурсі

2.1. Змістові типи англомовних авіаційних термінів у кінодискурсі

Одним з типів дискурсу є кінодискурс, тобто дискурс художніх фільмів і телесеріалів. А.Н. Зарецька визначає кінодискурс як зв'язний текст, який є вербальним компонентом фільму, в сукупності з невербальними компонентами – аудіовізуальним рядом цього фільму і іншими значущими для смислової завершеності фільму екстралінгвістичними факторами, що володіє властивостями цілісності, зв'язності, інформативності, комунікативно-прагматичної спрямованості, медійності і створене колективно диференційованим автором для перегляду реципієнтом повідомлення (кіноглядачем).

Кінодискурс інтенсивно досліджується у психології, філософії, соціології, семіотиці, педагогіці, теорії і практиці перекладу. У лінгвістиці складна мова кінофільму розглядається в якості особливого різновиду тексту. У науковій літературі використовуються співвідносні терміни «кінодискурс», «кінотекст», «кінооповідь», «кінодіалог». На нашу думку, кінодискурс виступає найбільш ємним поняттям у цьому ряду.

Так як наше дослідження було проведено на основі фільмів авіаційної тематики, звичайно нам траплялися авіаційні терміни, які треба було віднести до належного типу. Виділяють такі типи термінів: за ступенем спеціалізації значення (змістовий); за (структурними) моделями; за формальною структурою; за походженням. Ми проводили роботу за ступенем спеціалізації значення та за структурними моделями. У цьому підрозділі будемо розглядати перший тип.

Змістові типи, як вважає Т. Дячук, сучасна українська авіаційна термінологія за своїм лексико-семантичним змістом дуже різноманітна. Основні її семантичні групи об'єднують терміни для позначення загальних понять процесів, предметів, властивостей тощо. Найтипівішими серед них є такі групи термінів:

- на позначення машин, механізмів, устаткувань, апаратів, пристроїв, приладів: літак, аероплан, авіаносець, аеростат, лампотримач, авіалайнер, аеромобіль, аеробус, авторадіодалекомір, місяцехід, аеросани, автонавантажувач, аерофотоапарат, альфа-дозиметр;

- на позначення деталей устаткування: крило, лампа, аерофотозатвор, лопать, авіамотор, авіадвигун, автокнопка, акумулятор;

- на позначення характеристик технічних понять, їх властивостей: безпілотний, авіаносний, авіамодельний, авіасигнальний, авіапромисловий, авіаремонтний, вологонепроникність, надзвукова швидкість, легкозаймистість, леткість, ламінарність, аеропружність, аеротранспортабельність, автоматизм;

- на позначення дій, виробничих процесів, подій: авіап перевезення, авіамоторобудування, авіаметеоповідомлення, лампінгування, літання, акліматизація, автогальмування, автосупровід, аварія;

- на позначення посад, спеціальностей: автопілот, ас, борт-механік, бортпровідник, авіафахівець, авіатор, авіаконструктор, аеромеханік, льотчик-контролер, льотчик-інспектор, льотчик-професіонал, льотчик, пілот, льотчик-інструктор, авіадиспетчер, авіамоделіст;

- на позначення професійних об'єднань, організацій: екіпаж, авіагрупа, авіакомпанія, авіаконцерн, авіаклуб, авіазагін, ескадра, авіаескадрилья;

– на позначення приміщень будов спеціального призначення, їх частин та цілих підприємств тощо: аеробаза, аеровокзал, аерокамера, ангар, авіаметеостанція, авіашкола, авіасалон, авіамаяк, аеродром, авіаметеослужба;

– на позначення наук, наукових напрямів, теорій, галузей, концепцій: аерографія, планеризм, авіатехніка, аероелектроніка, аеронавтика, аеромеханіка, астробіологія, астродинаміка, астрометеорологія, астрометрія, космонавтика;

– на позначення спеціальних одиниць виміру, стандартів: люкс, люкс-секунда, літраж, атом, ампер;

– на позначення спеціальної документації, ведення справ та ін.: акт, атестат, ліцензія;

– на позначення речовин, матеріалів: авіалак, авіадизель, авіагас, авіабензин [4, с. 54].

У термінологічному полі авіаційної науки функціонують терміни різних галузей знань. Ядро цього поля утворюють терміни, у семантичній структурі яких ключовою є сема “авіація”: *аеропорт, аеросани, пілот, льотчик, літання, летіти, літальний, літне (льотне) поле, літний (льотний), аеронавігація, аеромобіль* та ін. Часто такі терміни у своєму складі мають компоненти грецької або латинської етимології: авіа-, аеро- та ін.

Авіаційна термінологія від початку вбирала в себе терміни з інших галузей знань. Так, у перше десятиліття ХХ ст. в авіаційну термінологію проникли автомобільні терміни у зв’язку із використанням автомобільного мотора на літаках – *мотор, капот, циліндр*, а в 10-і роки – морські терміни у зв’язку зі створенням гідроавіації – *навігатор, екіпаж, флот, лоція, лаг*.

Крім них, периферію термінополя (такі терміни пов’язані з авіаційною наукою лише диференційними семами) складають лексичні одиниці, що водночас

виступають термінами інших галузей знань. Найбільше в термінополі авіації трапляється термінів технічних: *акумулятор, апарат, амортизатор, елетрозв'язок, дюраль, ілюмінатор*; фізичних: *атом, альфа-промені, звук, акустик, звукопроникність, ампер, дифракція*; математичних: *одиниця, дуга, дробовий, алгоритм, алгебра*; астрономічних: *астероїд, астроном, астронавт, зодіак, астронавігація*. Крім названих, у термінополі авіації функціонують терміни загальнонаукові: *структура, функція, синтез, метод, система, зміни, розвиток*; метеорологічні: *атмосфера, астроклімат*; хімічні: *аміак, епоксид*; медичні: *захворювання, аптечка*; економічні: *оренда, лізинг, прибуток*; геологічні: *дренаж, мул, набухання*; географічні: *ера, ерозія, компас* та ін.

Одним з основних джерел поповнення авіаційної термінології вважається використання загальнолітературних слів у ролі термінів; до них приєднується незначна кількість термінів, які за походженням є діалектними, просторічними словами, професіоналізмами, наприклад: *пелюстка, колиска, крило, промінь, основа, посадити, жолобок, лопатка, лунка* та ін.

Друга група термінів охоплює слова загальнолітературної мови, що стали термінами внаслідок більш глибокого семантичного перетворення – семантичної деривації. На початковій стадії формування термінології цей спосіб творення був одним із найпродуктивніших. Можливі два варіанти термінологізації загальноновживаної лексеми: її значення спеціалізується (спостерігається так званий семантичний зсув – звуження обсягу значення), або ця лексема використовується в переносному значенні (семантичні перенесення представлені метонімією та метафорою).

Найпоширенішим в авіаційній термінології видом семантичної деривації є метафорична номінація. Метафоризації можуть піддаватися різні групи слів загальнолітературної мови. Так, одним із традиційних джерел позначень частин деталей і самих деталей механізму є назви органів людини і тварини, назви птахів і

тварин узагалі, різновидів одягу, предметів домашнього вжитку: *крило, хвіст, лапа*. Оскільки метафора ґрунтується на зближенні предметів за схожістю чи подібністю з іншим предметом, серед авіаційних термінів знаходимо терміни, утворені шляхом метафоризації за схожістю форми. Наприклад, терміносполучення *літаючий човен* означає гідролітак, корпус якого має форму човна.

На думку одного сучасного дослідника авіаційної термінології англійської мови, термін – це окреме слово або сполучення слів на основі підрядних відношень, що виконує функцію найменування поняття й у поняттєвій системі певної галузі науки організує разом з іншими термінами особливу систему – підмову інформаційного тексту.

Ґрунтуючись на такому витлумаченні, дослідник зауважує, що «відповідно, авіаційний термін – це слово або словосполучення, яке співвідноситься з відповідним поняттям авіаційної галузі науки, вступає в системні відношення з іншими словами та словосполученнями й утворює разом з ними систему підмови авіації».

Згідно з позицією І. В. Асмукович, англомовна авіаційна термінологія формується вже з XIX сторіччя й відображає весь складний процес розвитку авіаційної науки і техніки – від запуску перших повітряних куль до польотів космічних кораблів [2, с. 112].

Як зауважує ще один дослідник, жодна інша термінологічна система не увібрала в себе стільки термінів з інших термінологічних сфер як авіаційна, оскільки жодна інша галузь науки й техніки не використовувала так інтенсивно досягнення різних царин знань, як це зробила авіаційна наука й техніка, що зумовило її різноманіття на семантичному рівні.

Одним із підходів до вивчення термінологічних систем є польовий, який робить можливим проникнення в глибину семантичних взаємозв'язків, лексем, з'ясування ієрархічних взаємозалежностей концептів, що вони виражають [1, с. 10]. Поле складається з певної множини мовних одиниць й охоплює певну царину знань, виступаючи як сукупність слів і виразів, що складають тематичний ряд. Уся лексика, відповідно до польового методу, сприймається як певна система, що складається з ієрархічно взаємопов'язаних лексико-семантичних груп, функціонально-семантичних полів, об'єднаних на основі конкретних семантичних ознак.

Розглядаючи авіаційну англійську мову як одну із професійних мов, зауважимо, що з лексичного погляду авіаційна підмова, як і будь-який інший різновид науково-технічного дискурсу, охоплює словниковий фонд стилістично нейтральної літературної мови, загальну науково-технічну термінологію, а специфічними в ній є авіаційна термінологія, радіотелефонна фразеологія і професійний сленг.

Термінологія, як частина професійної мови, багато в чому визначається специфікою професії. Застосовуючи польовий метод до дослідження англійської авіаційної термінології, різні дослідники вирізняють у загальній множині лексичних одиниць різноманітні групи.

В авіаційній термінології можна виділити 10 великих лексико-тематичних груп (ЛТГ), кожна з яких поділяється на мікрополя:

1) ЛТГ «Терміни, які означають загальні авіаційні поняття»; 2) ЛТГ «Аеропорт»; 3) ЛТГ «Злітно-посадкова смуга»; 4) ЛТГ «Приміщення»; 5) ЛТГ «Повітряне судно»; 6) ЛТГ «Служба»; 7) ЛТГ «Посадка»; 8) ЛТГ «Вантаж»; 9) ЛТГ «Авіаційне підприємство»; 10) ЛТГ «Багаж».

Сучасна дослідниця авіаційної англійської мови, С. М. Муравська виокремлює такі семантичні групи лексики: *Aircrafts and their structure; Airports and their parts; Airport transport; Stages of flight; The procedure of flying for passengers; Jobs in aviation; In the air; Distress and Urgency Messages; Cockpit Instruments; Weather words; Words for planes; Systems in aviation* [19].

Як зауважує одна дуже поважна людина, яка займається дослідженням власне комунікативних особливостей англомовного дискурсу радіообміну цивільної авіації, що відбувається між пілотом повітряного судна та диспетчером управління повітряним рухом, лексичні одиниці, наявні в комунікації між пілотом й авіадиспетчером належать переважно до термінологічного поля «радіообмін цивільної авіації», яке складається з 7 мікрополів більш низького порядку, виокремлених відповідно до етапів польоту: *Push-back and start-up* (буксирування та запуск двигунів); *Taxiing* (кермування); *Line-up and take-off* (зайняття виконавчого старту й зліт); *Climb* (набір висоти); *On route* (на маршруті); *Descent* (зниження); *Approach and landing* (захід й посадка).

Варто також відзначити те, що для англомовної авіаційної лексики й термінології зокрема характерна велика кількість скорочень. На лексичному рівні до мови авіації належать аббревіатури та скорочення, які відповідно до правил аеронавігаційного обслуговування вимовляються як звичайні слова. Їх теж було чимало у переглянутих нами фільмах.

Прикладом можуть слугувати такі аббревіатури, які нам вдалось почути:

1) *TCAS (Traffic alert and Collision Avoidance System)* – консультативна інформація системи видачі інформації про повітряний рух й попередження зіткнення;

2) *SID (Standard Instrument Departure Route)* – стандартна схема прибуття за приладами;

3) *STAR (Standard Terminal Arrival Rout)* – стандартний маршрут прибуття.

Також були аббревіатури та скорочення, які передаються окремими літерами:

4) *NDB (Non-directional beacon)* – спрямований радіомаяк;

5) *QNH (Q-code Nautical Height)* – тиск, приведений до рівня моря;

6) *QFE (Question Field Elevation)* – тиск, приведений до рівня аеродрому;

7) *ETA (Estimated Time of Arrival)* – розрахунковий час прибуття.

Також вважаємо за потрібне дати коротку характеристику особливостям вживання лексичних одиниць, зокрема під час професійного спілкування пілотів та диспетчерів управління повітряним рухом. Важливу роль для мови радіообміну цивільної авіації відіграє прагнення до уникнення полісемії. Якщо в літературній мові багатозначність слів свідчить про багатство мовних засобів й дає змогу передавати найтонші відтінки думки, то для фахових мов беззаперечною вимогою є точність висловлювань, яка не спричиняла б різних тлумачень.

Незважаючи на однозначність більшості лексичних одиниць, усе ж таки полісемія присутня в мові радіообміну. Наприклад:

– *Ramp* – 1) місце стоянки; 2) трап;

– *Level* – 1) ешелон; 2) горизонтальний політ;

– *Lose number 2 engine* – 1) відмова двигуна №2; *lose flap* – 2) втрата закрилка.

Зрозуміло, що наявність полісемічних термінів завдає труднощів при сприйнятті інформації у процесі професійної комунікації. Значення полісемічного

авіаційного терміна й особливо значення, яке утворилося на основі термінологічної одиниці, можна зрозуміти лише за допомогою контексту, термінологічне значення залежить від семантичного зв'язку з іншими словами.

Характерною ознакою лексичного складу англомовного радіообміну цивільної авіації є вживання спеціальних фраз, спрямованих на підвищене привернення уваги того, до кого звертаються. Наприклад, перед повторенням важливої інформації вживають фразу *I say again* – Повторюю; а задля виправлення помилки, що сталася в попередньому повідомленні вимовляють *Correction* – поправка.

Використання окремих слів зі значеннями, притаманними мові радіообміну, допомагає побудувати висловлювання чітко й лаконічно, уникнувши непорозумінь між пілотами та диспетчерами: *Roger* – Вас зрозумів (означає прийняття повідомлення реципієнтом); *Mayday* (для позначення ситуації, яку кваліфікують як лихо); *Pan* (для позначення ситуації на борту, яка потребує термінових дій); *Affirm* (для пілотів) *Affirmative* (для диспетчерів) – для вираження згоди; *Negative* – для вираження незгоди.

До специфічних рис англомовного радіообміну як на лексичному, так і на граматичному рівнях належать повтори, що в діалогах між пілотом та диспетчером виконують конкретні функції, як-от:

- а) установлення й перевірка каналу зв'язку;
- б) дублювання основної інформації задля уникнення можливих помилок під час її передачі і декодуванні.

Підмова радіообміну відрізняється від природньої мови високим ступенем надлишковості. Високий ступінь повторюваності мовних одиниць усіх рівнів зумовлений високим ступенем повторюваності ситуацій, для опису яких

використовуються як обов'язкові стереотипні засоби вираження. Це робить мову радіообміну надзвичайно надлишковою.

Причиною надлишковості є необхідність дублювання інформації, аби уникнути помилок під час її передавання й декодування. У повітряних переговорах обов'язковий повтор певних указівок авіадиспетчера (*read back*) використовується для підтвердження того, що пілот декодував повідомлення авіадиспетчера відповідно до комунікативних намірів останнього. Значна кількість повторів у діалогах пояснюється екстралінгвальною специфікою повітряних переговорів: тематичною обмеженістю; комунікативною ситуацією, що постійно повторюється й визначає напрям розвитку діалогу, його структуру й лексичне наповнення; вимогою одноманітності, що спричиняє стандартизованість висловлювань й використання більшої кількості зворотів-кліше.

Лексичні повтори виступають розпізнавальними ознаками найбільш важливої інформації, оскільки повторюються ключові слова: *2166, immediate left turn heading 070. Expedite! Immediate. Roger. Econojet 2166, left turn expediated. Econojet 2166, reduce speed to 170 knots.*

У діалогах радіообміну трапляються паралельні конструкції, повторення тої самої граматичної форми, а також поєднання паралельних конструкцій із лексичним повтором: *CTL: descend to altitude 2000 feet, QNH 1013. PIL: Descending to altitude 2000 feet QNH 1013.*

2.2. Структурні типи англійських авіаційних термінів у кінодискурсі

Учені пропонують різні структурні класифікації термінів. Так, Т. Р. Кияк виділяє вісім типів термінів [9, с 10]:

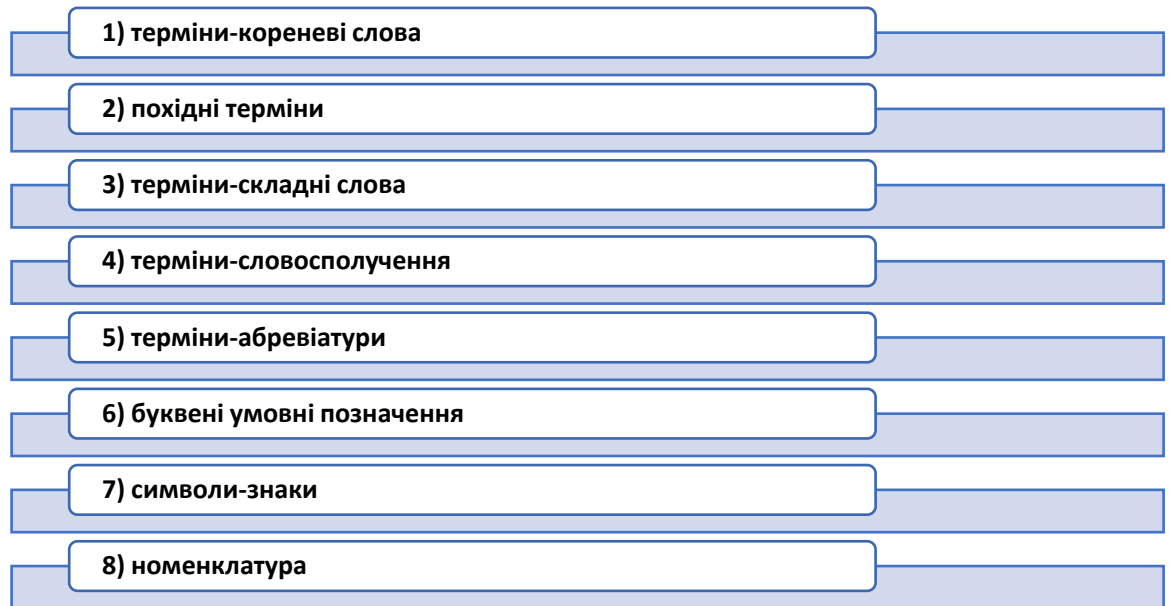


Рис. 2.1 Типи термінів за Т. Р. Кияк

Також терміни оділяють на: 1) прості; 2) складні; 3) термінологічні словосполучення з прийменниковим або безприйменниковим сполученням елементів.

У процесі аналізу авіаційної лексики за даними лексикографічних джерел виявлено, що термінологія цієї сфери, як і більшість сучасних фахових мов, складається з лексичних одиниць двох типів: термінів-слів та термінів-словосполучень.

Термін-слово називає ознаку поняття, що дає комунікантам можливість віднести це поняття до того чи іншого класу і таким чином диференціювати його від інших класів понять. Додавши до терміна-слова атрибутивні компоненти, які називають додаткові ознаки, отримуємо термінологічне словосполучення, яке, завдяки додатковим ознакам, диференціюється від інших понять того ж класу. Отже, ТС утворюються внаслідок ускладнення синтаксичної конструкції.

Термінологічне словосполучення – це словосполучення із певними властивостями терміна та властивостями словосполучення. Результати досліджень

словосполучення як лінгвістичного явища характерні і для ТС. Словосполучення – це лексичні одиниці вищого рівня, до складу яких входять одиниці нижчого рівня – слова. ТС – це словосполучення, яке актуалізується у системі знань і стає термінологічним словосполученням.

Як термін таке словосполучення має такі кваліфікаційні ознаки: тенденція до однозначності (у межах однієї терміносистеми), наявність чіткої дефініції, системність, стилістична нейтральність та відсутність експресії, короткість тощо.

Основна функція ТС – номінативна, яка дає назву певному поняттю. Зміни лексичного характеру проявляють себе у набутті ТС загального характеру точного значення у певній галузі використання.

Нові галузі науки характеризуються саме ТС, яке передає більшу кількість ознак спеціального поняття, причому ступінь семантичної вмотивованості терміна також збільшується.

Для термінологічних словосполучень характерна здатність конкретизувати значення за допомогою додаткових уточнювальних характеристик, виражених загальноживаними словами.

Термінологічне словосполучення – це синтаксична конструкція, яка складається з кількох компонентів, пов'язаних між собою. Таким чином, ТС утворюються у процесі синтаксичного способу термінотворення. Творення складних номінацій – термінологічних словосполучень – називають також аналітичним способом термінотворення, або аналітичною деривацією.

Використовуючи комбінаторні методи вивчення лексики, зокрема моделювання, можна виділити структурні моделі термінів, які вказують на частиномовну належність і на морфемний склад компонентів терміна, а також на розміщення елементів у зазначеному терміні.

Аваційейі термінологічні словосполучення у кінодискурсі можна проаналізувати:

1. За типом структури або за кількістю структурних компонентів термінологічні словосполучення (ТС) поділяються на: а) прості ТС, до складу яких входять два слова, одне з яких головне, а інше – залежне; б) складні ТС, до складу яких входить більше ніж два компоненти. Отже, розрізняємо ТС двокомпонентні та багатоконпонентні. Багатоконпонентні ТС утворюються через розширення і уточнення значень двокомпонентних термінів. Атрибутивні компоненти уточнюють значення ТС. Для атрибутивного типу ТС притаманна різноманітність структурних моделей.

2. За морфологічною ознакою основного слова (стрижня) або за граматичними категоріями стрижневого компонента ТС диференціюємо на: а) субстантивні ТС з істрижневим іменником, б) ад'єктивні термінологічні словосполучення зі стрижневим прикметником чи дієприкметником; в) дієслівні ТС зі стрижневим дієсловом.

3. За типом сполучуваності компонентів або за синтаксичними ознаками розрізняємо: а) безприйменникові, або синдетичні, ТС, з'єднані способом керування які є найпоширенішими в даній сфері; б) прийменникові, або асиндетичні, до складу яких входить прийменник.

4. За видом граматичного зв'язку між стрижневим та залежними компонентами. ТС є певною синтаксичною конструкцією, до складу якої входять два чи більше слів на основі підрядного граматичного зв'язку – узгодження, керування або прилягання.

Двокомпонентні ТС утворюються на основі одного граматичного зв'язку.

Складні ТС утворюються різними типами зв'язку стосовно стрижневого слова – на основі узгодження і прилягання або керування і прилягання.

ВИСНОВКИ до РОЗДІЛУ 2

Кінодискурс слід розуміти як процес відтворення і сприйняття сенсу фільму. Оскільки кінотекст є фрагментом кінодискурсу і включає дві гетерогенні семіотичні системи: лінгвістичну і нелінгвістичну, а кінодіалогу відводиться роль безпосередньо вербального компонента, то його детальне вивчення дозволить досліднику вийти на рівень кінодискурсу.

Тобто терміни у канодинкурсі дуже важливо поділяти за змістом. Бо тоді буде накладатися картинка на текст і у глядачів буде більш повне уявлення про події у фільмі. Не менш цікавим та важливим є вид метафоричної номінації. Бо одним із традиційних джерел позначень частин деталей і самих деталей механізму є назви органів людини і тварини, назви птахів і тварин узагалі, різновидів одягу, предметів домашнього вжитку: *крило, хвіст, лапа*. І це зрозуміти, що ці частини ліката дуже важливі, як частина тіла.

А от велика кількість скорочень, яка притаманна авіаційній лексиці, навпаки занадто ускладнює розуміння і сприйняття кінотексту, що робить перегляд фільму не таким цікавим.

Отже, термін як слово або словосполучення, яке співвідноситься з відповідним поняттям авіаційної галузі науки, є важливим елементом лексичної системи підмови авіації. Завдяки ньому глядачі можуть зануритись у атмосферу, переглядаючи фільми, пов'язані з авіацією.

РОЗДІЛ 3. Специфіка перекладу авіаційних термінів різних змістових і словотвірних типів

3.1. Перекладацькі стратегії під час кінодубляжу авіаційної лексики українською мовою

Сьогодні категорія дискурсу досить широко використовується у лінгвістиці, та навіть попри це його тлумачення постійно змінюється, так як видів дискурсу дуже багато, в залежності від середовища та власне мовленнєвої ситуації, що спричинює неоднозначність даного терміну з семантичної точки зору. Закордонні та вітчизняні науковці ретельно досліджували це поняття, зокрема один вчений вивчав дискурс як соціолінгвальне явище, а інший опублікував результати проведеного семантикотеоретичного аналізу функціонування терміна дискурс, проте єдиного варіанту трактування дискурсу та його основних рис не має.

В свою чергу такий культурний феномен, як кінодискурс, є об'єктом дослідження починаючи з кінця XIX століття. Проте поширене вживання даного терміна призвело до багаточисленних варіацій в його інтерпретації, в результаті чого цей термін має загальноприйняте визначення.

Зазначимо, що кінотекст є явищем полікодовим, особливість якого в тому, що він базується на взаємодіючих генетично різнорідних (вербальних й невербальних), але при цьому семантично пов'язаних компонентів. Так, лінгвістична система знаків кінотексту представлена письмовою (титри, написи) та усною (репліки акторів, закадровий текст тощо) складовими частинами. Нелінгвістична система містить звукову частину та відеоряд. Ці компоненти виконують функцію контексту щодо один одного і жоден із них не здатний повністю зберегти семантику поза цим контекстом. Саме ця властивість кінотексту й становить головну проблему перекладу кінотексту.

Сам кінофільм або серіал представляється як сукупність декількох семіотичних систем. Враховуючи те, що він є особливим текстом, кінодіалог

містить риси всіх основних функціональних стилів, а тематичне та жанрове розмаїття кіноконенту призводить до того, що за допомогою вербального компоненту фільм відображає різноманітну людську діяльність. При цьому вербальний компонент може переходити на перший план, отримуючи всі функції характерні для драматургічного художнього тексту, а може бути другорядним елементом у відеоряді.

На перекладача чекають значні труднощі при відтворенні кінодискурсу засобами іншої мови, які зазвичай можуть бути відсутніми при перекладі текстів іншого спрямування. Узагальнюючи погляди різних науковців щодо поняття кінотексту, можна стверджувати, що кінотекст являється повідомленням, яке містить у собі як вербальний, так і невербальний компоненти – саме це спричинює певні складнощі його перекладу. Перекладач, працюючи над кінотекстом у процесі аудіовізуального перекладу, займається чимось абсолютно відмінним від семантичного перекодування тексту оригіналу, обмеженого лише рамками мови.

У процесі аудіовізуального перекладу перекладачеві необхідно мати знання в багатьох областях лінгвістики, адже інформація надходить із паралельних каналів сприйняття. Перекладач має постійно враховувати невербальний план вираження, перекладати окрім словесного наповнення також і комунікативні настановки, які заклав у репліку кіногероя творець кінотексту.

Під час перекладу фільмів та серіалів основну увагу слід звертати на соціокультурні особливості тексту оригіналу та обирати відповідні лексичні одиниці в мові перекладу, щоб не втратити культурне забарвлення оригіналу, але й зробити так, щоб дубляж був зрозумілим та природнім для глядача, оскільки мова йде про розважальний контент. У будь-якому кінофільмі чи серіалі присутні соціальні фактори, не останню роль відіграє оточуюче середовище, національність героїв, їх виховання, економічні та політичні, культурні особливості, а також стиль життя, всі вони в тій чи іншій мірі змінюють мову, якою говорять герої.

Так, датський лінгвіст Генрик Готліб, який вивчає питання перекладознавства й аудіовізуального перекладу, написав велику кількість робіт про класифікацію перекладів. Він часто виступає з доповідями на подібну тематику на європейських перекладацьких конференціях і в Європейській асоціації вивчення екранного перекладу. Найбільш чітко його думку із цього питання викладено в книзі «Тексти, переклад і субтитрування – у теорії, і в Данії», де автор пропонує класифікувати переклади за 12 параметрами (рис. 3.1). [32, с. 149–192].

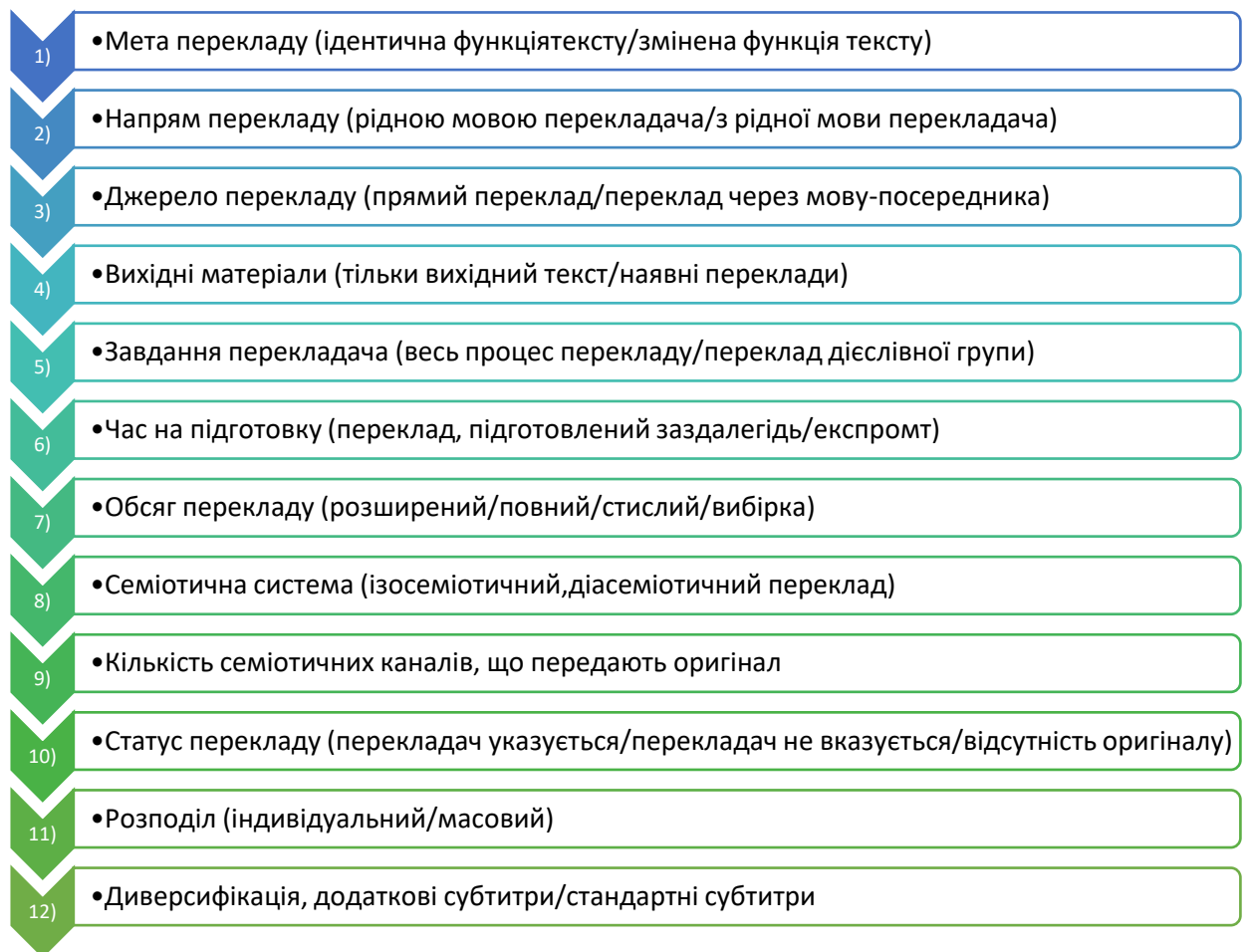


Рис. 3.1 Класифікація перекладів за параметрами

Головна задача кіноперекладу – це смислове та інтонаційне супроводження всього, що відбувається на екрані. Однак обмеження кінотексту зумовлені специфікою дубляжу – перекладач має не просто зберегти оригінальний зміст, але й підібрати фрази однакової довжини. Глядач не має помічати, що фрази героїв

довші чи коротші за висловлювання мовою перекладу, а тому перекладач має адаптувати текст перекладу під мовлення героїв, а в ідеалі – навіть накласти їх на рух губ персонажів, щоб досягти максимальної ідентичності та забезпечити комфортний перегляд кінофільму. Із цього випливає й той факт, що переклад фільму є більш гнучким, ніж переклад художнього твору, й іноді близьким до «вільного» перекладу.

З огляду на відсутність у лінгвістиці термінів, які диференційовано відображають різні семіотичні системи фільму, на позначення всієї лінгвістичної системи фільму в науковий обіг було запроваджено поняття «кінодіалог» [20, с. 252].

Одним із досліджень, присвячених питанню кінодіалогу, є колективна монографія під редакцією В.Є. Горшкової «Кінодіалог. Образ-смысл. Переклад» [7]. Автори праці розглядають поняття «кінодіалогу» як вербального компонента фільму, смислова завершеність якого забезпечується аудіовізуальним рядом у загальному дискурсі фільму. Кінодіалог є різновидом художнього діалогу і характеризується певним ступенем спонтанності, буденності та лаконічності, що пояснюється його максимальним наближенням до розмовного стилю [7, с. 9, 73–74].

Із метою досягнення еквівалентності у процесі відтворення кінодіалогу перекладач дотримується певної стратегії перекладу, тобто загального плану дій, спрямованого на відтворення конкретного тексту іноземною мовою, зумовленого метою перекладу та розробленого з урахуванням лінгвістичних та екстралінгвістичних характеристик перекладацької ситуації.

Існують різноманітні класифікації стратегій перекладу, однак нам особливо близька позиція дослідниці В.Є. Горшкової, котра постулює, що «оскільки перекладений текст кінодіалогу призначений для озвучування конкретними персонажами / акторами, відповідно, репліки кінодіалогу мають характеризуватися легкістю вимови та природністю звучання».

Таким чином, серед особливих стратегій перекладу кінодіалогу науковиця виокремлює: стратегію відображення культурного дейксису (передбачає адекватну передачу смислових опор, власних імен і національно-специфічних реалій) і стратегію збереження загальної «тональності» твору, яка виявляється у досягненні природності та прийнятності звучання перекладеного тексту кінодіалогу (передбачає передачу стилістичних особливостей мови персонажів фільму (регістру мови), крайній ступінь вираження яких виявляється у використанні зниженої лексики).

Тактику ж перекладу науковці визначають як системно організовану сукупність перекладацьких операцій, спрямованих на вирішення певного завдання, спираючись на обрану стратегію перекладу. Таким чином, переклад кінодіалогу вимагає від перекладача дотримання певної загальної стратегії перекладу та використання відповідних тактик задля досягнення максимальної адекватності й еквівалентності.

Вибір стратегії перекладу залежить, крім суб'єктивних уподобань перекладача та гатунку тексту оригіналу, від багатьох об'єктивних факторів, до яких, на думку Л. В. Коломієць, належать: 1) цільова аудитор перекладу і стан цільової полісистеми; 2) кількість наявних перекладів певного твору в цільовій літературі. Потреба у форенізуючому перекладі виникає особливо гостро, коли створюється критично велика кількість перекладів-одомашнень, які роблять відстань між читачем та оригіналом усе більшою.

Функція першотвору в цільовій літературній полісистемі. Головна функція перекладу одомашнення - розбудові цільовій культурі літературної традиції, тоді як функція перекладу очуження полягає в уведенні до цільової літератури нових стилів, висловів, засобів і прийомів [5, с. 522].

Результати процесу перекладу (якість перекладу) обумовлюються ступенем смислової близькості перекладу оригіналу, жанрово-стилістичної належністю

текстів оригіналу й перекладу, прагматичними чинниками, що впливають на вибір варіанта перекладу.

Усі ці аспекти перекладу мають безпосередньо нормативний характер, визначають стратегію перекладача та критерії оцінювання його праці.

Т. В. Пастрик виділяє три групи перекладацьких стратегій: 1) конативні стратегії, які виражають спрямованість на адресата взаємодії з урахуванням змісту й функцій спілкування, спрямовані на визначення смислового наповнення вихідного тексту і здійснення впливу на читачів тексту перекладу, задуманого автором оригіналу; 2) особистісні перекладацькі стратегії - закономірності когнітивного оброблення інформації (сприймання, інтерпретація та породження), які визначаються рисами характеру перекладача; 3) когнітивно-лінгвістичні стратегії ґрунтуються на лінгвістичних і текстових знаннях перекладача: знання про когнітивну, емоційну, естетичну інформацію та Особливості її вербалізації.

З усього діапазону стратегій у цьому дослідженні ми зосередимося лише на двох: калькуванні й трансформаціях, які певною мірою утворюють опозицію.

Оскільки існують різні визначення калькування, які інколи суттєво відрізняються за змістом, зазначимо, що в межах розвідки калькування розглядатиметься як копіювання структури слова, словосполучення або речення мови оригіналу (МО) У мові перекладу (далі - МП). Калькування може здійснюватися на фонемно-графемному Рівні, і тоді воно називається транскодуванням, що має різні види: 1) транскрибування - копіюється звукова форма слова (наприклад: айлерон – елерон); 2) транслітерування - копіюється графічна форма слова (наприклад: airport – аеропорт); 3) змішане транскодування - копіюється частково звукова, а частково графічна форма слова (наприклад: supercomputer - суперкомп'ютер); 4) адаптивне транскодування - форма слова копіюється, частково адаптуючись до норм МП (наприклад: kinetic - кінетичний).

До трансформацій, що стосуються зміни форми тексту оригіналу (далі як – ТО) в текст перекладу (далі як – ТП), належать додавання, вилучення або

перестановка слів, а також перефразування й розбивання складних речень на два або більше простих чи об'єднання останніх в одне складне. Додавання слів – це привнесення в ТП лексем, що відсутні в ТО у явній формі, але їх значення приховано містяться в його змісті як імплікатури. Наприклад:

The engines have a very good record of reliability - Ці двигуни зажили солідної репутації з точки зору їх надійності.

Змістом трансформації вилучення слів є видалення в ТП лексем, що експліцитно наявні в ТО, але в ТП можуть бути переведені на імпліцитний рівень [16].

Натепер у лінгвістиці є й інша класифікація стратегій лінгвокультурної адаптації тексту перекладу, що застосовується під час перекладу як реалій, так і текстів загалом залежно від вибору перекладача. Їх також називають субстратегіями, що є засобами реалізації основних стратегій форенізації, доместикації, нейтралізації:

1) транзитивна стратегія - орієнтована на максимальну точне відтворення формальних характеристик ідіостилю оригіналу, що розглядається як необхідна умова адекватного перекладу цього тексту, як наслідок, на пряме нетрансформативне перенесення всіх засобів вираження специфіки в перекладі;

2) адаптивні стратегії орієнтовані на адаптацію тексту до іншопольтурних й іншомовних умов, передбачають комплекс трансформативних дій, які вживаються перекладачем.

Параметри адекватності перекладу в рамках стратегії визначаються перекладачами досить довільно, вектор адаптації встановлюється суб'єктивно в результаті особистісного акту сприйняття й розуміння вихідного тексту, ініціюючи відповідні трансформації в перекладі. Мета адаптивних стратегій створення перекладу, динамічно еквівалентному оригіналу. Специфіка адаптивних стратегій різна:

а) Лінгвокультурна адаптація - найпоширеніший вид адаптації під час перекладу [13]. Мета лінгвокультурної адаптації - створення тексту, зрозумілого носіям іншої мови й іншої культури. Трансформативні дії, спрямовані на заповнення можливих лакун: смисловий переклад значущих власних імен, пошук функціональних еквівалентів різних елементів тексту (фонем, морфем, слів, Фразеологізмів, синтаксичних конструкцій тощо). Національно специфічні імплікати (пояснення. Тлумачення) й імплікати або замінюються їх при- близними відповідниками в культурі перекладу, або коментуються додатково;

б) жанрова адаптація - в умовах відсутності відповідних форм і жанрів у вітчизняній літера- Турній традиції тексти адаптують, надавши їм знайомий жанровий характер [4]. Жанрова адаптація визначає сутність трансформативних дій перекладача зазнає змін і сюжет творів, більшість потенційних лакун виключені з тексту перекладу;

в) вікова адаптація - полягає в тому, що тек- сти мають бути сприйняті перекладачами і при- значені виключно для дитячої аудиторії. Мета адаптації - створення творів дитячої літератури, причому текст практично повністю втрачає націо- нальну специфіку, з нього виключені всі лакуни й імплікати, дані оцінки багатьох дій і персонажів, використана лише загальноживана й розмовна лексика, значно спрощений синтаксис [3].

Застосування будь-якої з названих стратегій передбачає визначення ступеня можливості перекладу. Використовується тип перекладу з домінуванням перекладача як творчої особистості, яка реалізує себе через вибір методу пере- кладу. Аналіз перекладацької діяльності здійснюється на основі типологічного підходу, який характеризується врахуванням перекладацьких стратегій. В основі цієї типології лежить поєднання двох параметрів кодів (трьох кодових рівнів) та операцій (п'яти трансформаційних категорій), а в межах дії культурного коду можна виокремити такі стратегії: субституція - натуралізація, модернізація, предметизація, націоналізація (можливість знаходження більш або менш еквівалентного аналога),

повтор екзотизація, історизація (шляхом простого втручання в дистанцію час-простір); скорочення та виключення - універсалізація, деісторизація (шляхом видалення іноземних культурних знаків); розширення та додавання екзотизація, історизація (шляхом додавання іноземних культурних знаків); перестановка - метатекстова компенсація згідно з Д. Делабастітом [11].

З метою максимально повного декодування специфіки ментальності носіїв мови оригіналу стратегія перекладу повинна передбачати «привнесення елементів чужої мови та культури». Один із аспектів домінування перекладача як творчої особистості є усвідомлення й урахування ним метальної ідентичності нації-носія мови оригіналу та нації-носія мови перекладу. Ураховуючи домінуючі функції тексту оригіналу й функціональні домінанти та субдомінанти, перекладач під час створення текстів мовою перекладу може використовувати в різноманітних сполученнях такі стратегії: стратегія з'ясування жанрово-стильової приналежності тексту; стратегія визначення домінантної насиченості; стратегія можливого прогнозування; стратегія спроб і помилок; стратегія компресії й декомпресії; стратегія модифікацій компенсування; стратегія передачі світосприйняття; стратегія дослівного перекладу [8, с. 67].

Практична критика перекладів головним чином ґрунтується на інтуїтивному уявленні про жанрово-стилістичну норму. Переклад художнього твору оцінюється за його літературним достоїнствами, технічний переклад - за термінологічною правильністю, можливістю забезпечити розуміння сутності справи й можливістю використання тексту перекладу в технічній практиці, переклад реклами - за її дієвістю тощо.

Текст перекладу - це мовленнєвий твір мовою перекладу, і для нього обов'язкові правила й норми цієї мови. Однак ці правила неоднакові для всіх випадків функціонування мови. Вони варіюються як у різних функціональних стилях, так і залежно від різновиду загальнолітературної мови.

Серед останніх зазвичай розрізняють мову розмовної мови (неформального спілкування) й мову художньої літератури. У лінгвістичній літературі висловлювалася думка, що особливий різновид мови становить і мова науки.

«Вторинність» перекладних текстів, їх орієнтованість на іншомовний оригінал виділяє такі тексти серед інших мовних творів на тій самій мові.

Сукупність перекладних текстів будь-якої мови становить особливий різновид цієї мови, що перетинає його функціональні стилі й інші різновиди.

Орієнтованість на оригінал неминуче модифікує характер використання мовних засобів, призводить до «розхитування» (іншими словами, до роз- витку) мовної норми й особливого вживання [6].

Е. Г. Поломських і В. В. Барсукова виділяють чотири етапи стратегії під час роботи з перекладом: 1. Орієнтаційно-аналітичний етап: знайомство з оригіналом, його прочитання й розуміння, його змістовий і лінгвістичний аналіз, збирання зовнішніх даних про текст. 2. Етап планування перекладацької діяльності й імовірного прогнозування результатів перекладу. 3. Операційний етап: безпосереднє здійснення перекладу. 4. Етап контролю та оцінювання: редагування перекладу і його прагматична адаптація до умов існування в культурі, яка приймає [10, с. 8].

Орієнтаційно-аналітичний етап передбачає: 1. Збирання зовнішніх даних про текст: час створення тексту, автор (індивідуальний/груповий/анонімний, носій мови/не носій мови, рід діяльності, статус, самостійність і незалежність автора/належність якій-небудь школі, спадкоємність); реципієнт оригіналу (кількісне охоплення, вікова група, освіт- ній, професійний, соціальний статус). 2. Змістовий аналіз тексту: опис предмета повідомлення (фоновий аналіз), новизна, актуальність, затребуваність, ступінь спеціалізації. 3. Лінгвістичний (структурно-семантичний) аналіз оригіналу: лексичний склад (загальноживана/спеціальна лексика; однорідна із запозиченнями лексика, образність/ конкретність/ абстрактність, стилістичний реєстр: книжно-писемний, розмовний, знижений);

граматичний склад: темпоральність, модальність, стан, суб'єктність/безособовість, спосіб (активність/пасивність); синтаксичний склад (простота/складність, тип зв'язності: експліцитні засоби зв'язку/смілова прогресія, тип смислової прогресії: ланцюгова, «кущова», асоціативна; комунікативний тип висловлювання: опис, розповідь, міркування, доказ; повний склад/еліптичність пропозицій; інформаційно-комунікативна структура: тема-рематичний розподіл: прямий/інвертований. 4. Комунікативний аналіз тексту: функції тексту: експліцитні імпліцитні; ієрархія комунікативних завдань (домінуючі, факультативні, рівноцінні); типи інформації в тексті; тип тексту й або функціональний стиль і жанр: специфічні характеристики тексту [10, с. 9-10].

Етап планування перекладацької діяльності й імовірного прогнозування результатів перекладу. На цьому етапі роль перекладача змінюється з отримувача повідомлення на відправника повідомлення мовою перекладу. Перекладач повинен визначити, наскільки повно й точно можна передати змістово-смісловий бік тексту засобами мови перекладу, її комунікативні установки та прагматику; з'ясувати, чи будуть цілі перекладу збігатися з цілями оригіналу. На цьому етапі відбувається прогнозування ступеня повноти та точності інваріанта перекладу, тобто ступеня еквівалентності тексту перекладу тексту оригіналу. Прогнозований образ результату перекладу слугуватиме перекладачеві орієнтиром, який буде задавати траєкторію перекладацьких дій, міру обґрунтованого відступу від формальної близькості до оригіналу.

Операційний етап – безпосередній перекладацький процес, який включає в себе роботу зі словниками та іншими джерелами з підбору відповідностей, лексичні та граматичні трансформації, структурно-синтаксичні трансформації [10, с. 9-10]. Етап контролю й оцінювання. На цьому етапі проводиться звірка тексту на предмет наявності/відсутності пропусків слів чи фрагментів; редакторська правка, оцінюється відповідність жанрово-стилістичним нормам української мови, а також здійснюється адаптація до жанрово-стилістичних норм мови перекладу: перекладач

повинен повно й точно передати думку автора, втілюючи її у форму, властиву українському стилю [10, с. 9-10].

3.2. Особливості перекладу авіаційних термінів-слів і термінів-словосполучень під час кінодубляжу українською мовою

Як уже зазначалося, будь-яке наукове поняття може бути репрезентоване одним словом чи кількома. У першому випадку йдеться про так звані синтетичні терміни, або терміни-однослови, у другому – про аналітичні терміни. Дані багатьох вітчизняних досліджень свідчать про переважання в сучасних терміносистемах саме аналітичних термінологічних конструкцій, що пояснюється як лінгвальними, так і екстралінгвальними причинами.

Тенденція до утворення полілексемних номінативних одиниць в англійській термінології відзначається дослідниками різних терміносистем – наукових, технічних, гуманітарних, суспільно-економічних, усталених галузей знання і таких, що розвиваються. Термінологічне словосполучення (ТС), як і монолексемний термін, виражає єдине наукове або спеціальне поняття; співвіднесеність ТС із поняттям певної спеціальної галузі знання і наявність дефініції для його розкриття є основним критерієм виділення такого словосполучення з фахових текстів як терміна. Унаслідок збільшення загальної кількості семантичних компонентів терміна збільшується і його інформативна місткість [192:6].

Полілексемні терміни є зручним засобом систематизації спеціальних понять, яка здійснюється через експлікацію родо-видових та інших відношень логіко-семантичного характеру в зовнішній формі термінів, що пояснюється властивою для термінотворення в цілому тенденцією семантичної регулярності. Полілексемним термінам притаманний різний ступінь смислової стійкості, але загалом їх вважають більш стійкими, ніж словосполучення загальнонаціональної

мови. Термінологічні ряди, які створюються термінологічними словосполученнями, характеризуються системністю і регулярністю, наприклад:

– **Accident** – *air accident, airplane accident, airport-related accident, aviation accident, dangerous goods accident, domestic accident, fatal flight accident, landing accident, operational accident, take-off accident, weatherrelated accident*;

– **Control** – *aerodynamic control, aerodrome control, aileron control, air traffic control, altitude control, approach control, autopilot control, constantspeed control, digital engine control, directional control, elevator control, engine control, flight control, ground control, longitudinal control, rudder control, singlelevel control, speed control, throttle control, trim control, wheel control*.

– **Landing** – *accuracy landing, aircraft landing, approach landing, automatic landing, belly landing, crash landing, forced landing landing, ground-controlled landing, hard landing, instrument landing, off-runway landing, powered landing, runway landing, straight-in landing, tail-down landing, three-point landing, vertical landing, zero-zero landing, Happy landing*.

За таким принципом – уточнення вихідного поняття, що призводить до звуження його обсягу – ТС ICAO були відібрані з нормативних документів. Уточнення поняття на мовному рівні відбувається за рахунок приєднання додаткових компонентів словосполучення з прогресивною або регресивною спрямованістю елементів. Вивчення закономірностей українського перекладу ТС ICAO англійської мови проводилося шляхом аналізу структурних моделей ТС, утворених синтаксичним способом.

Найбільш поширеним структурним типом ТС в англійській мові вважається бінарна модель N1+N2, яка, в основному, передає субкатегоризацію понять «рід-вид». За моделлю N1+N2 будуються, наприклад: *amplitude modulation* – амплітудна модуляція, *area navigation* – зональна навігація, *flight altitude* – висота польоту, *flight fitness (personnel licensing)* – придатність до польоту (видача свідоцтв авіаційному персоналу), *instrument runway* – обладнана злітнопосадкова смуга, *rotor blade*

(*rotorcraft*) – лопать гвинта-носія (гвинтокрилі повітряні судна), *vibration damper* – демпфер коливань.

Поширеність моделі N1+N2 у сучасних терміносистемах англійської мови може бути пояснена тим, що ці структурно компактні одиниці, позначаючи певні спеціальні поняття термінології в їх співвіднесеності з концептуальним апаратом галузі, здатні передавати різноманітні відношення логіко-семантичного характеру термінологічних одиниць на лексичному рівні; так, сполучення авіаційної терміносистеми можуть використовуватися як позначення:

а) різновиду певного виду: *destination aerodrome* – аеродром призначення, *helicopter accident* – авіаційний випадок із вертольотом, *piston aircraft* – повітряне судно з поршневим двигуном, *tractor aircrew* – тяговий повітряний гвинт, *propeller blade* – лопать повітряного гвинта, *radar aid* – радіолокаційний засіб, *umbrella aerobrake* – аеродинамічне гальмо парасолькового типу;

б) об'єкта дії: *aircargo handling* – оброблення авіаційного вантажу (для завантаження в ПС), *backrest adjustment* – регулювання спинки крісла, *pitch reversing* – реверсування кроку (повітряного судна);

в) виконавця дії: *flight attendant* – бортпровідник, *aircraft commander* – командир повітряного судна, *arrival controller* – оператор прибуття, *ground crew* – бригада наземного обслуговування, *flight navigator* – штурман, *radar operator* – оператор РЛС, *airline pilot* – пілот авіакомпанії.

Випадки, коли англійський авіатермін-словосполучення і його український відповідник мають однакову кількість компонентів, є нечастими: *nose boom* – носова штанга; *wet area* – паливний відсік; *Bayesian estimation method* – бейєсівський метод оцінювання; *cockpit procedures trainer* – тренажер кабінних процедур. Ще рідше трапляється заміна словосполучення на двоосновний іменник (*artificial horizon* – авіагоризонт).

Натомість збільшення кількості компонентів є типовим явищем при перекладі англійських авіатермінів українською мовою. Завдяки аналітичному

складу англійської мови, однією з визначальних закономірностей формування англійської авіатерміносистеми є тенденція до максимальної компресії.

У відповідній українській системі логіко-семантичні зв'язки переважають над формальноструктурними, «українська авіаційна лексика тяжіє до створення багатокomпонентних термінологічних словосполучень (ТС), що передають складну внутрішню співвіднесеність галузевих понять, їхню багатоаспектність і постійну структурування».

Один з компонентів англійського терміна-словосполучення може бути настільки семантично ємним, що розкриття його семантики потребує розкодування латентних сем і введення додаткових лексичних одиниць: *pusher angle of attack* – кут атаки спрацьовування автомата віддачі ручки управління; *cooling flap* – стулка системи охолодження.

Аналогічна ситуація спостерігається при перекладі словосполучень, в яких перший компонент виражений складним словом. У структурі словосполучення з'являються додаткові компоненти, які розкривають імпліцитний зміст терміна: *passive-cooling airframe* – планер з пасивною системою охолодження; *skinstringer airframe* – планер з обшивкою, підкріпленою стрингерами; *mid-wing monoplane* – моноплан із середнім розташуванням крила; *metal-matrix-composite airframe* – планер з композиційного матеріалу з металевою матрицею; *frequency-division multiple access* – багатостанційний доступ з частотним розділенням каналів. При цьому «трансформації підпорядковуються логіко-семантичному принципу», який домінує над принципом компресії.

Змодельовані на основі двокомпонентної сполуки, терміни консолідується в багатокomпонентні гнізда терміносполучень зі спільним стрижневим компонентом. Як в англійській, так і в українській авіатерміносистемі спостерігається полісемія ядерних компонентів, але в мовіреципієнті для кожного лексико-семантичного варіанта є лише один варіантний відповідник: *flying apparatus* – літальний апарат;

blind flying – сліпий політ; *flying instructor* – льотчик-інструктор; *flying instrument* – аеронавігаційний прилад; *flying field* – льотне поле.

Українським відповідником до багатозначного слова «*panel*», яке входить до складу словосполучень *switch panel*, *windscreen panel*, *wing panel*, лише один раз виступає лексема панель; в інших випадках значення конкретизується, використовуються терміни щиток, лобовий, консоль, частина: *switch panel* – щиток перемикання; *windscreen panel* – лобове скло (ліхтаря кабіни); *wing panel* – 1. консоль крила, частина крила. 2. панель крила.

Англійські термінологічні словосполучення можуть бути ідентичними за структурою та близькими за лексичним складом, але принцип аналогії стосується тільки утворення, але не перекладу таких одиниць. Так, іменник *sound*, який є спільним компонентом у термінах *sound power level* та *sound pressure level*, у першому випадку має бути замінений на іменник, у другому – на прикметник: *sound power level* – рівень потужності звуку; *sound pressure level* – рівень звукового тиску.

Хоча структурні типи українських авіаційних термінологічних словосполучень багато в чому відрізняються від англійських, у ряді випадків наявні структурні збіги, завдяки яким перекладач може скористатися калькуванням: *corrosion-resistant material* – корозійно-стійкий матеріал; *asynchronous interference* – несинхронні перешкоди. Але здебільшого переклад супроводжується лексикограматичними трансформаціями. Зокрема, пермутація, яка спостерігається при перекладі термінологічних словосполучень регресивної структури (*direct drive propeller* – гвинт прямої тяги), нерідко супроводжується заміною компонента-юкстапозита на прийменникову конструкцію з введенням додаткових компонентів: *mid-wing monoplane* – моноплан із середнім розташуванням крила.

Описового перекладу з відновленням імпліцитних одиниць вимагають ситуації, коли стисла конструкція англійського словосполучення має ускладнене семантичне наповнення: *final approach path* – траєкторія кінцевого етапу заходу на посадку; *affinity group charter* – чартерний рейс для перевезення спеціалізованої

групи; *all-metallic honeycomb airframe* – суцільнометалевий планер зі стільниковим заповнювачем.

Описовий переклад терміна є цілком допустимим, особливо зважаючи на те, що «жорстка й однозначна постановка питання “термін має бути коротким” без урахування інших ознак терміна, без урахування факторів, які визначають довжину терміна, не може бути плідною, і це підтвердила вся практика термінологічної діяльності». Для того, щоб перекладний відповідник, який з’явився внаслідок описового перекладу полікомпонентного терміна, мав статус терміна, переклад здійснюють з урахуванням думки спеціалістів у галузі авіації, словникових даних, морфологічних та інших чинників.

Для здійснення адекватного перекладу англійських термінологічних словосполучень бажано залучати контекст. При цьому лінгвістичні знання мають бути підкріплені спеціальними знаннями в галузі авіації. Саме контекст визначає вибір лексико-семантичного варіанта при перекладі термінологічного словосполучення *acceleration guidance trajectory*, яке в одному випадку тлумачиться як «траєкторія при управлінні перевантаженням», а в другому – як «траєкторія при управлінні прискоренням».

Деякі термінологічні словосполучення мають в українській мові два взаємозамінні варіанти перекладу: *cosine distribution* – розподіл за законом косинуса; косинусоїдальний розподіл; *acoustic wave scattering* – розсіювання звукових хвиль; акустичне розсіювання. Вибір одного з двох варіантів перекладу (*advancing blade concept* – концепція випереджаючої лопаті; концепція створення підйомної сили наступаючими лопатями співвісних гвинтів протилежного обертання) залежить від підстилю та призначення тексту.

Якщо скористатися класифікацією деяких вчених, виявиться, що термін *airframe* належить до групи базових термінів, які можуть слугувати терміноелементами для створення термінів певної терміносистеми. В авіатерміносистемі термін *airframe* є стрижневим компонентом понад двадцяти

термінологічних словосполучень, і в усіх словосполученнях він займає останнє місце в ланцюжковому зчепленні компонентів. Українські відповідники до термінологічних словосполучень з компонентом *airframe* побудовані за трьома основними моделями.

Перша модель: ядерний компонент планер + неузгоджене означення.

«N+Prep+N+N»: *cooling airframe* – планер із системою охолодження; «N+Prep+Adj+N»: *protected airframe* – планер з теплозахисним покриттям; *insulated airframe* – планер з теплоізоляційним / теплозахисним покриттям; *lockalloy airframe* – планер з алюмінієвоберилієвого сплаву; «N+Prep+Adj+N+N»: *passive-cooling airframe* – планер з пасивною системою охолодження; *actively cooling airframe* – планер з активною системою охолодження. Це найпродуктивніша модель; за нею утворено 50 % українських відповідників.

Друга модель: узгоджене означення + ядерний компонент планер.

«Adj+N»: *clean airframe* – обтічний планер; *reinforced airframe* – армований планер; *allcomposite airframe* – суцільнокомпозиційний планер; *stiffened airframe* – підкріплений планер (з додатковими елементами жорсткості); *high efficiency airframe* – ефективний планер; *low-temperature airframe* – низькотемпературний планер. За цією моделлю утворено 25 % українських відповідників.

Третя модель: ядерний компонент планер +Adj+N: *aerodynamically shaped airframe* – планер обтічної форми; *hypersonic airframe* – планер гіперзвукового ЛА; *semimonocoque airframe* – планер напівмонококової конструкції.

В інших випадках маємо українські відповідники змішаного типу, де кількість компонентів перевищує кількість компонентів англійського термінологічного словосполучення: *advanced carbon-carbon airframe* – планер з композиційного матеріалу на основі вуглецю, армованого вуглецевим волокном; *TPS-covered airframe* – планер з теплозахисним покриттям; *high M number airframe* – планер для польоту з великими числами M; *skin-stringer airframe* – планер з обшивкою, підкріпленою стрингерами.

Зрідка два англійські терміни мають один відповідник в українській мові: *protected airframe* – планер із теплозахисним покриттям; *TPS-covered airframe* – те саме; *hightemperature airframe* – жароміцний планер; *hot airframe* – те саме.

Термінологічні словосполучення в англійських науковотехнічних текстах відзначаються різноманітністю структурних типів, серед яких є такі, що не мають аналогів у терміносистемі української мови. В англійській авіатерміносистемі спорадично трапляються словосполучення, утворені за моделлю «Abbr+Prep+Abbr»: *C of A*; *C of G*; *c of g*; *C of P*; *C of T*. Оскільки такі терміни посідають проміжне місце між словосполученнями і аббревіатурами, пропонуємо називати їх абросполученнями. Переклад абросполучень вимагає розшифрування першого і третього компонентів з подальшим підбором українського відповідника: *C of A* (*Certificate of Airworthiness*) – сертифікат льотної придатності; *C of G* (*також c of g*) (*centre of gravity*) – центр ваги; *C of P* (*centre of pressure*) – центр тиску; *C of T* (*certificate of test*) – протокол про результати випробувань.

Інший сектор англійської терміносистеми репрезентований словосполученнями, в яких один із складників – композит конкатенаційного типу. Рідко функціонуючи як автономні лексичні одиниці («Although flyby-light could be implemented for electric actuators, it is not necessary for initial flight testing» 117), авіаційні конкатенаційні терміни є субстратом для термінологічних словосполучень: «Fly-by-Light control systems offer inherent resistance to the new generation more hostile military environments».

Переклад термінологічних словосполучень, в яких один із складників є композитом конкатенаційного типу, має певну специфіку. Оскільки значення конкатенаційного терміна не є сумою значень його операндів, перекладач здебільшого вдається до описового перекладу: *no-show* – неприбуття пасажирів до вильоту; *kick-off-drift* – різке усунення кута попередження знесення (перед торканням злітно-посадкової смуги); *probeand-drogue capablility* – можливість дозаправки паливом у польоті. Але в окремих випадках відбувається компресія,

коли відповідником англійського словосполучення з композитом конкатенаційного типу виступає двоосновний іменник: climb-and-dive indicator – варіометр.

Модель N1+N2 перекладається

1) субстантивно-субстантивними ТС, які представлені двома кількісно та якісно неоднорідними комплексами: генітивними та прийменниковими термінологічними словосполученнями.

Українські генітивні ТС побудовані за моделлю «іменник у називному відмінку + іменник у родовому відмінку». Частина таких словосполучень має тип синтаксичного зв'язку іменне прилягання, наприклад: aeroplane system – будова (система) літака, communication center – центр зв'язку, compass rose – роза компаса, course sector – сектор курсу, crew member – член екіпажу, departure procedures – процедури вильоту, flight level – ешелон польоту, rest period – час відпочинку, route segment – ділянка маршруту, linearity sector – сектор лінійності, load factor – коефіцієнт навантаження. Наприклад, power budget – бюджет потужності; vibration damper – демпфер коливань; channel loading – завантаження каналу; aerodrome chart – карта аеродрому.

Наприклад: Route sector: a flight comprising take-off, departure, cruise of not less than 15 minutes, arrival, approach and landing phases. – Сектор маршруту: політ, що включає зліт, вихід на маршрут, політ за маршрутом тривалістю не менше як 15 хвилин, зниження, заходження на посадку та посадку.

2) конструкцією прикметник+іменник: instrument time – приладовий час, landing surface – посадкова поверхня, obstruction light – загороджувальний вогонь, point light – точковий вогонь, radar clutter – радіолокаційні перешкоди, reference point – контрольний орієнтир, runway strip – льотна смуга, surveillance radar – оглядовий радар, piston engine – поршневий двигун. Наприклад:

Flight time: the total time from the moment an aircraft first moves for the purpose of taking off until the moment it finally comes to rest at the end of the flight. – Польотний

час: період часу з моменту від початку руху літака з метою злету до закінчення пробігу після посадки.

Граматичний характер заміни структури N1+N2 на прикметник + іменник підкреслюється існуванням таких мовних явищ, як:

– ідентичність форм іменника та прикметника в англійській мові, яка зумовлена історично втратою формальних відповідників між іменниками і прикметниками;

– допустимість існування другого варіанта граматичної структури для вираження значення терміна в англійській та українській мовах: arrival aerodrome – аеродром прибуття (пор. aerodrome of arrival); autopilot – автопілот (пор. automatic pilot); cowl flap – стулка капота (пор. cowling flap); disipation trail – дисипаційний слід (пор. distrail); hovering flight – політ у режимі висіння (пор. hover flight); night flight – нічний політ (пор. night flying); procedure track – установлена лінія шляху (пор. procedural track).

3) Складним терміном, де український відповідник іменника N1 трансформується в прийменниково-іменникове словосполучення: Найуживаніші прийменники в, у, з, за, із, без, від, до, про, під; тип синтаксичного зв'язку у таких ТС – іменне прилягання, наприклад: aircraft observation – спостереження з борту повітряного судна, approach phase – етап заходу на посадку, enroute phase – етап польоту на маршруті, flight watch – спостереження за польотом, security control – контроль з метою безпеки, traffic information – інформація про рух.

Ще одна високопродуктивна двокомпонентна модель термінології Adj+N – Тип зв'язку, в українській мові, узгодження. Означенням переважно є відносний прикметник, який конкретизує, уточнює родові значення терміна-іменника, надаючи всій терміносполучці видового термінологічного значення. Прикметник в ТС, загалом, є виразником значення кількості або ступеня, динамічної та темпоральної характеристик, рідше – значення локативності, форми, фізичної характеристики [79:13].

Авіаційні терміни, побудовані за структурною моделлю Adj+N перекладаються субстантивно-прикметниковими ТС: *alternate aerodrome* – запасний аеродром, *convective turbulence* – конвективна / термічна турбулентність, *critical altitude (airworthiness)* – критична абсолютна висота (льотна придатність), *fine pitch (of propeller)* – малий крок (повітряного гвинта), *ionospheric wave* – іоносферна хвиля, *narrow-body aircraft* – вузькофюзеляжне повітряне судно, *navigational grid* – аеронавігаційна координатна сітка, *subsonic aeroplane* – дозвуковий літак, *surveillance radar* – оглядовий радіолокатор, *take-off surface* – злітна поверхня, *variable sweep* – змінювана стрілоподібність, *vertical turn* – прямовисний віраж.

Consideration to be given to avoid over-working the operating engine, and the degraded performance when operating the aeroplane during asymmetric flight. – Варто зважати на необхідність уникати надмірної роботи двигуна та погіршення характеристик при керування літаком під час асиметричного польоту.

Конденсація інформації в поширених двокомпонентних термінологічних ад'єктивно-субстантивних словосполученнях відбувається за рахунок приєднання до іменника складного за будовою прикметника зі структурою Adj+N або N1+N2. Маючи більше інформаційне навантаження, такий термін, тим не менше, сприймається як недовгий і нескладний за структурою, наприклад, *ballute-type aerobrake* – аеродинамічне гальмо у вигляді надувної сфери, *ducted-fan engine* – двоконтурний турбовентиляторний двигун, *grid-point data* – дані у вузлах сітки (метеорологія), *short-haul service* – перевезення на малі відстані, *shuttle-like aerospaceplane* – повітряно-космічний літак типу БТКК.

Решта двокомпонентних ТС будуються за такими моделями:

abbr + N: *AFTN group* – група стаціонарної мережі авіаційного далекого зв'язку, *AFTN station* – станція відправлення стаціонарної мережі авіаційного далекого зв'язку, *ATS route* – маршрут ОПР, установлені маршрути для скеровування потоку руху з метою забезпечення обслуговування повітряного руху, *DP guidance* – наведення по радіопеленгатору, *D-VALUE* – величина D, величина

(додатна чи від’ємна), IFR flight – політ за ППП – політ, що виконується відповідно до правил польотів за приладами, ILS categories – категорії ILS (процедура заходу на посадку відповідно до висоти над місцем приземлення);

N+abbr: distance DR – дистанція DR (відстань по горизонталі, яку вертоліт проходить від кінця передбаченої злітної дистанції);

Ning+N: alighting gear (or water) – поплавцеве шасі, framing pulse (radar) – кадровий імпульс, loading factor (of line or channel) – коефіцієнт завантаження (лінії чи каналу), operating instructions – інструкції щодо експлуатації, plotting chart – карта прокладання курсу, trailing vortex – кінцевий вихор, windmilling restart – повторний запуск двигуна в режимі авторотації;

Due to the height loss which will occur during the time that the operating engine is brought up to full power, landing gear and flap retracted, and the aeroplane established in a climb at Vyse a minimum height. – Через втрату висоти, що матиме місце під час роботи працюючого двигуна на повну потужність, при прибраних шасі та закрилках та при тому, що літак досяг підйому на швидкості $V_{y_{sc}}$, має бути вибрана мінімальна висота.

PII+N, другий компонент терміна перекладається українською мовою іменником, а перший компонент означувальним словосполученням, де відповідником англійського дієприкметника II є прикметник та дієприкметник, найчастіше пасивний, наприклад: declared distances (heliports) – оголошені відстані (вертодроми), displaced threshold – зміщений поріг ЗПС, rated output – розрахункова потужність, controlled airspace (instrument/visual) – контрольований повітряний простір (для польотів за приладами та візуальних польотів), forced landing – вимушена посадка, mishandled baggage – засланий багаж. The theoretical knowledge instruction shall be conducted by an authorised instructor holding the appropriate type/class rating or any instructor having appropriate experience in aviation and knowledge of the aircraft concerned.

Викладання теорії поводить ся уповноваженим інструктором, який володіє відповідною кваліфікаційною відміткою класу/типу або будь-яким інструктором, який має відповідний досвід у авіації та знання відповідного повітряного судна. Або іншим способом: *autocoupled approach* – заходження на посадку в автоматичному режимі, *calibrated airspeed* – індикаторна земна швидкість, *paved runway* – ЗПС з штучним покриттям, *podded engine* – двигун у гондолі, *shrouded propeller* – повітряний гвинт у кільці.

Трикомпонентні ТС авіаційної термінології становлять вагому частку корпусу досліджуваних одиниць – 902 од., або 24,26% від ТС. У досліджуваній терміносистемі досить поширеними є трикомпонентні аналітичні терміни. Моделями трикомпонентних ТС є такі: $N1+N2+N3$ (332 од.). Така модель перекладається українською

1) шляхом поширення іменником двокомпонентної терміносполуки, побудованої за моделлю «прикметник + іменник», причому бінарна сполука стоїть у формі родового відмінка: *aerodrome identification sign* – пізнавальний знак аеродрому, *taxi channel light* – вогні рулильної смуги, *passenger load factor* – коефіцієнт пасажирського завантаження, *aerodrome traffic zone* – зона аеродромного руху;

2) моделлю «іменник + прикметник + іменник» із додаванням прийменника: *air cushion vehicle* – апарат на повітряній подушці, *instrument ground time* – час наземного тренування за приладами. *Instrument ground time during which a person is receiving flight instruction from a properly authorised instructor.* – Час наземного тренування за приладами, під час якого особа отримує підготовку з інструктором, який затверджений належним чином і для цієї мети. 3) моделлю «іменник + іменник + іменник» *collision risk model* – модель ризику зіткнення, *control surface balance* – балансування поверхні керування, *engine pressure ratio* – ступінь підвищення тиску у двигуні, *flight progress display* – індикація ходу польоту, *life support equipment* – обладнання системи життєзабезпечення;

Adj+N1+N2 перекладається українською мовою:

1) моделлю «Прикметник + іменник + іменник» з атрибутивним поширення двокomпонентних субстантивно-субстантивних ТС: *aeronautical route chart* – авіаційна маршрутна карта, *vertical wind shear* – вертикальний зсув вітру; *automatic error correction* – автоматична корекція помилок;

2) моделлю «прикметник + прикметник + іменник», наприклад: *international air route* – міжнародний повітряний маршрут, *microwave search radar* – мікрохвильовий пошуковий радіолокатор;

3) моделлю «іменник + прикметник + прикметник», наприклад: *aeronautical information circular* – циркуляр аеронавігаційної інформації;

4) моделлю «іменник + прикметник + іменник», наприклад: *audio frequency stage* – каскад звукової частоти, *direct transit area* – зона прямого транзиту, *direct drive propeller* – гвинт прямої тяги;

5) іншими багатокomпонентними прийменниковими ТС: *adjustable pitch propeller* – повітряний гвинт з переставними лопатями, *dangerous goods incident* – інцидент, пов'язаний із небезпечним вантажем, *final approach segment* – кінцева ділянка заходження на посадку, *intermediate approach fix* – контрольна точка проміжного етапу заходження на посадку, *initial approach segment* – початкова ділянка заходження на посадку.

Adj1+Adj2+N перекладається українською моделлю «прикметник + прикметник + іменник».

Дериваційною базою для творення таких ТС є сполука прикметника з іменником, яка уточнюється, конкретизується за допомогою ще одного прикметника або дієприкметника, напр.: *aerodrome + control tower* – аеродромний диспетчерський пункт, *operational meteorological information* – оперативна метеорологічна інформація, *special meteorological report* – спеціальне метеорологічне зведення.

Asymmetric Committal Height is the minimum height needed to establish a positive climb whilst maintaining adequate speed for control and removal of drag during an approach to a landing – Асиметрична підтримувана висота – це висота, необхідна для досягнення позитивного набирання при підтримці відповідної швидкості для керування та усунення негативної тяги під час заходу на посадку.

На відміну від двокомпонентних, переклад яких, як правило, не викликає особливих труднощів, словосполучення, що складаються з трьох та більше компонентів, мають певні особливості, пов'язані, перш за все, з більшою складністю структури та міжкомпонентних зв'язків. Як свідчить аналіз перекладів, визначенню прийому перекладу завжди повинен передувати саме морфологічний та семантико-синтаксичний аналіз.

Інші терміни представлено такими моделями:

N1+N2+Ning: flight instructor rating – кваліфікаційна позначка «пілот-інструктор», taxiway intersection marking – маркування місць перетину рулильної доріжки, runway edge marking – маркування меж ЗПС, surveillance radar rating – позначка для оглядового радіолокатора;

Ning+N1+N2: – lighting system reliability – надійність системи вогнів, landing direction indicator – покажчик напрямку посадки, moving target indicator – індикатор рухомих цілей;

Adj+N+Ning: composite noise rating – комплексний показник шуму, international frequency monitoring – міжнародний контроль частот, ionospheric scatter garbling – іоносферна дисперсія викривлення, standard altimeter setting – стандартна установка шкали висотоміра;

Adj+N+Ning: aeronautical broadcasting service – служба авіаційного радіомовлення, allowable landing mass – допустима посадкова маса, international operating agency – міжнародне експлуатаційне агентство, main collecting centre – головний центр збирання даних, meteorological observing station – станція

метеоспостереження, *proper shipping name* – належне відвантажувальне найменування;

N1+Ning+N2: *approach lighting system* – система вогнів наближення, *approach idling conditions* – режим малого газу при заходженні на посадку, *aircraft operating agency* – льотно-експлуатаційне агентство, *design landing mass* – розрахункова посадкова маса, *design cruising speed* – розрахункова крейсерська швидкість, *distance measuring equipment* – далекомірне обладнання.

Наприклад: *Training aids other than flight simulators, flight training devices which provide means for training where a complete flight deck environment is not necessary.* – Навчальні засоби, інші ніж пілотажні тренажери, комплексні навчальні пристрої, які забезпечують засоби для навчання, де не обов'язкове повне відтворення кабіни екіпажу.

PI+N1+N2: *blocked space agreement* – домовленість про блокування місць(я), *extended runway centerline* – продовження осьової лінії ЗПС, *fixed pitch propeller* – повітряний гвинт фіксованого кроку, *indicated course line* – лінія приладового курсу, *indicated flight path* – приладна траєкторія польоту, *limited route concept* – концепція обмеженого вибору маршруту, *inverted gull wing* – крило типу «чайка»;

N1+of+N2: означальні усталені термінологічні сполуки, в яких означення, оформлене граматично у вигляді конструкцій з прийменником *of*, що позначають відношення приналежності: *allotment of frequencies* – виокремлення частот, *certificate of airworthiness* – свідоцтво придатності до польотів, *cone of ambiguity* – зона невизначеності, *contract of carriage* – контракт на перевезення, *rate of turn* – швидкість розвороту, *rate of climb* – швидкість набирання висоти. У таких словосполучах смислове навантаження розподіляється між усіма повнозначними компонентами.

Терміни типу N1+of+N2, як правило, перекладаються термінами зі структурою «іменник + іменник у родовому відмінку»: *allocation of frequencies (to services)* – розподіл частот (між службами), *top of descent* – початок зниження

(кінець крейсерського режиму), area of coverage (world area forecast system) – район прогнозування (всесвітня система зональних прогнозів), angle of incidence – кут атаки, aerodrome of arrival – аеродром прибуття, noise of ejection – шум катапультивання, insure of the airplane - пілотування літака, plane of rotation – площина обертання, prediction of fuel – розрахунок (витрат або залишку) палива (в конкретному пункті маршруту).

N1+Adj+N2: aircraft meteorological report – метеорологічне донесення з борту повітряного судна, obstacle free zone – зона, вільна від перешкод, flight technical error – похибка, зумовлена технікою пілотування;

PI+Adj+N: accredited medical conclusion – офіційний медичний висновок, coordinated universal time – координований всесвітній час;

PI+Ning+N: agreed reporting point – погоджений контрольний пункт, anticipated operating conditions – очікувані умови експлуатації.

Поширення елементів чотирикомпонентних ТС відбувається за рахунок регресії і прогресії залежних компонентів словосполучення. Продуктивними моделями таких ТС у досліджуваній термінології є такі:

Adj+N1+N2+N3: aeronautical radio navigation service – служба авіаційної радіонавігації, automatic flight control system – автоматична система керування польотом, basic instrument flight trainer – тренажер для основної підготовки до польотів за приладами, bilateral air transport agreement – двостороння угода на повітряне сполучення, lateral noise measurement point – точка вимірювання шуму обабіч ЗПС, long range search aircraft – пошукове повітряне судно дальньої дії, regional air navigation agreement – регіональна аеронавігаційна угода, variable slope delta modulation – дельта-модуляція зі змінним нахилом;

N1+N2+N3+N4: aerodrome control radio station – аеродромна диспетчерська радіостанція, aerodrome flight information service – аеродромна служба польотної інформації, aeroplane reference field length – розрахункова для типу літака довжина льотної смуги, air traffic control service – диспетчерське обслуговування повітряного

руху, minimum navigation performance specifications – технічні вимоги до мінімальних навігаційних характеристик, runway end safety area – кінцева зона безпеки, runway threshold identification light – вогні позначення порога ЗПС;

N+N+Ning+N: aeroplane performance operating limitations – експлуатаційні обмеження льотно-технічних характеристик літаків, airborne proximity warning indicator – бортовий сигналізатор попередження про небезпечне зближення, ground proximity warning system – система попередження про небезпеку зближення з землею;

N1+and+N2+N3: amendment and coordination message – повідомлення стосовно зміни та координації, code and byte independency – кодово-байтова незалежність, fares and rates agreement – домовленість щодо пасажирських та вантажних тарифів;

PII+N1+N2+N3: indicated glide path curvature – приладне скривлення глісади, scheduled international air service – регулярне міжнародне повітряне сполучення;

abbr+N1+N2+N3: AFTN entry exit points – вхідні й вихідні пункти стаціонарної мережі авіаційного далекого зв'язку; Решта чотирикомпонентних ТС представлені невеликою кількістю одиниць. Це такі моделі, як N1+N2+prep+N: radar transfer of control – передавання радіолокаційного диспетчерського керування; N1+N2+N3+Ning: runway side stripe marking – маркування країв ЗПС; Ning+N1+N2+N3 : landing gear retraction lock – замок забирання шасі; N1+PII+N2+N3 : aircraft integrated data system – комплексна бортова система збирання й накопичення даних; PII+Adj+N1+N2: selected special weather report – вибіркове спеціальне метеорологічне зведення; Adj+N+Ning+N: simple approach lighting system – спрощена система вогнів наближення; Adj+PII+N1+N2: aeronautical fixed telecommunication network – мережа авіаційного фіксованого електрозв'язку. Чотирикомпонентні ТС є, загалом, регресивними ядерними сполученнями. Багатокомпонентні ТС становлять значну групу авіаційних термінів.

Не можна заперечувати, що, чим складніша структура терміна, тим більше його прагнення до однозначності й точності, наприклад: 134 N1+N2+N3+N4+N5: approach reference noise measurement point – контрольна точка вимірювання шуму при заходженні на посадку, glide path sector obstacle clearance – висота прольоту перешкод у секторі глісади; Adj+N1+N2+N3+N4 (39 од.): major world air route area – зона головних світових авіаліній, visual approach slope indicator system – система візуальної індикації глісади.

Решта моделей ТС представлені невеликою кількістю одиниць. Це такі моделі як Adj+conj+Adj+N1+N2: administrative and operational services costs – адміністративні та експлуатаційні витрати; N+conj+N1+N2+N3: search and rescue services unit – орган пошуково-рятувальної служби; ПІ+N1+N2+N3+N4: abbreviated precision approach path indicator – спрощений покажчик траєкторії точного заходу (заходження) на посадку; N1+N2+N3+Ning+N: air traffic services reporting office – пункт збирання повідомлень, що стосуються обслуговування повітряного руху; Adj+conj+Adj+N1+N2+N3: regional and domestic air route area – район регіональних і внутрішніх авіаліній; N1+N2+prep+N1+N2+N3: design speed for maximum gust intensity – розрахункова швидкість при максимальних поривах вітру; ПІ+N1+N2+ПІ+N3+N4: weighted equivalent continuous perceived noise level – скорегований еквівалентний рівень безперервно сприйманого шуму; ПІ+Adj+N1+N2+N3+N4: abbreviated visual approach slope indicator system – спрощена система візуальної індикації глісади.

Переклад англійського складеного терміна українським, що відтворює значення двох і більше компонентів англійського терміна за допомогою одного терміноелемента (терміна), призводить до зменшення кількості елементів у складі українського терміна: accessory drive housing – кожух, auxiliary landing gear – допоміжне шасі; ice protection system – система протиобмерзання, power handling capacity – допустима потужність, pressure control indicator – контрольний манометр, pressure regulating valve – регулятор тиску, push rod cover tube – кожух тяги, single

stage turbine – одноступінчата турбіна, stuffing box – сальник, telescopic shock absorber – телескопічний амортизатор, tricycle type landing gear – трьохопорне шасі.

А ось випадки декомпресії, які також зустрічались і становлять значний відсоток усіх термінів: basic instrument flight trainer – тренажер для основної підготовки до польотів за приладами. Кількість компонентів збільшується за рахунок додавання прийменниково-іменникового сполучення «за приладами», що викликано необхідністю уточнення цього термінологічного словосполучення. У поодиноких випадках збільшення кількості компонентів терміна при перекладі зумовлюється передаванням і ядерного, й неядерного терміноелемента: barometric device – барометричний регулятор подачі палива в ТРД; condition lever – важіль перемикач режимів роботи двигуна; quick-feathering propeller – повітряний гвинт зі швидким поворотом лопаток у флюгерне положення; retracting strut – циліндр-підкіс для прибирання шасі; toggle switch – важільний перемикач з перекладною головкою.

Це явище пов'язане з різною валентністю елементів українського й англійського терміна, з різною сполучуваністю та різноманітністю конститuentів терміна. У багатьох випадках внутрішня форма українського терміна включає компоненти, еквівалентні компонентам англійського терміна, однак для забезпечення їхньої сполучуваності та об'єднання в граматично правильне термінологічне словосполучення необхідне введення “додаткового” елемента: aeronautical circular – циркуляр аеронавігаційної інформації; autopilot control – керування за допомогою автопілота; flight deterioration – різке погіршення метеоумов у польоті; flap actuator – механізм випускання/прибирання закрилків, turbine bore – канал у маточині турбіни, on-route charge – збір за аеронавігаційне обслуговування на маршруті польоту, travel group charter – чартерний рейс для перевезення туристичної групи.

Поширеність цієї трансформації констатується як різною валентністю мовних одиниць в англійській та українській мовах, так і розбіжністю будови української

(синтетичної) та англійської (аналітичної) мов. Морфологічні трансформації в перекладі багатокомпонентних ТС використовуються у 1,5% випадків, наприклад: regional air navigation agreement – регіональна аеронавігаційна угода, відзначаємо утворення складного прикметника, який утворився з основ двох компонентів ТС.

У прикладі abbreviated visual approach slope indicator system – спрощена система візуальної індикації глісади, спостерігаємо заміну дієприкметника «abbreviated» – прикметником «спрощений».

Прийом перекладу ТС за допомогою прийменниково-іменникового сполучення виявлено у 8,1% прикладів перекладу, наприклад: effective adjacent channel rejection – ефективне заглушення за суміжним каналом; adjustable pitch propeller – повітряний гвинт з переставними лопатями.

Дієприкметниковий зворот спостерігаємо у перекладі в 2,1% випадків: active beacon collision avoidance system – система попередження зіткнень, заснована на вторинній радіолокації.

Нормативно-технічній документації ІКАО властивий також прийом відтворення термінологічних сполучень аналогічним атрибутивним словосполученням (2,5%): scheduled international air service – регулярне міжнародне повітряне сполучення; selected special weather report – вибіркове спеціальне метеорологічне зведення. За неможливості вживання інших прийомів перекладу може використовуватися й описовий переклад (3,9%): AFTN entry exit points – вхідні й вихідні пункти стаціонарної мережі авіаційного далекого зв'язку.

Отже, порівняно з перекладом двокомпонентних термінологічних сполучень, відтворення багатокомпонентних словосполучень становить більші труднощі, зумовлені надзвичайною складністю їх синтаксичної структури та інтеркомпонентних зв'язків.

Отже, як підсумок щодо особливостей структури та перекладу англійських багатокомпонентних термінів-словосполучень у документації ІКАО, слід зазначити, що вибір способу, а зазвичай комбінації способів, перекладу залежить

від декількох чинників: уміння перекладача ідентифікувати термін-словосполучення, правильно віднісши його до класу дво-, три-, чотири- або багатокomпонентних груп, уміння аналізувати структурно-семантичні характеристики даної групи, визначаючи смислові зв'язки між її компонентами та враховуючи контекст, від володіння перекладачем прийомами, традиційно існуючими в теорії та практиці перекладу та від загальнолінгвістичної компетенції та досвіду автора перекладу, які дозволяють йому знаходити та використовувати нові прийоми перекладу, прагнучи до найадекватнішого відтворення оригіналу у перекладі.

Отже, англійські авіаційні терміни-словосполучення є різноманітними за структурою і не завжди мають аналоги в терміносистемі української мови, що вимагає від перекладача звернення до контексту. Вибір перекладного відповідника до термінологічного словосполучення залежить від структурного типу терміна, його дефінітивних особливостей, а також датування тексту оригіналу.

Розглянемо особливості сучасного українського кіноперекладу на матеріалі професійних дубльованих перекладів фільмів авіаційної тематики. Для цього здійснимо порівняльний аналіз оригіналу і перекладу кінотексту, а також виділимо основні прийоми, які використовувалися для перекладу авіаційних термінів у обраних кінотекстах.

Вивчаючи особливості використання перекладацьких прийомів та трансформацій, було з'ясовано наступні кількісні показники частотності використання основних із них. Частотність використання перекладацьких прийомів та трансформацій (на 319 проаналізованих англomовних авіаційних термінах) відображена на рис. 3.2:



Рис. 3.2 Частотність використання прийомів та перекладацьких трансформацій авіаційних термінів у кінодискурсі

Як показує аналіз, найбільш частотними прийомами перекладу речень з авіаційними термінами є дослівний переклад (24%), прийом антонімічного перекладу (16%), компенсація (або функціональний аналог) – 10%. Наведемо приклади використання таких перекладацьких прийомів та трансформацій на матеріалі кінотексту.

Прийом антонімічного перекладу використовується при перекладі кінотексту з авіаційними термінами найчастіше, наприклад:

You're well below the glide path – Бери трохи вище. (Дослівний переклад був би таким: Ви знаходитесь значно нижче траєкторії польоту).

Через те, що ці слова вимовив командир, ми дійшли висновку, що таким чином перекладачі українського кінодубляжу, по-перше, хотіли підкреслити його статус і зобразити його тим, хто все ж таки має владу і віддає накази, по-друге, щоб зробити фразу лаконічною і зрозумілою.

Приклад цілісного перетворення спостерігаємо у перекладі наступного уривку з кінотексту:

We need to take a look at another wheel. – Я не хочу такий штурвал (Дослівний переклад: Нам потрібно поглянути на інші штурвали).

У даному випадку цей прийом використали, щоб надати головному герою вид капризного малюка, яким він і був по фільму. Він витрачав усі кошти на літаки та хотів усе краще до дрібниці.

No wiggle on the wheel or throttle. – Він бездоганний (про літак). Малось на увазі, що він без жодних коливань на кермі або дросельній заслінці.

Використовується при перекладі кінотексту також перекладацька трансформація додавання:

Lock up, lock up – Цілимось, ще трохи (головний герой брав ціль на мішень).

Взагалі фраза *lock up* перекладається, як засадити когось за ґрати. Але коли мова йдеться про зброю, то логічно буде перекласти це як «попався на мішень».

Досить активно при перекладі кінотексту використовується прийом компенсації, наприклад:

Call the ball – Випускай шасі. (є навіть окреме питання у пошуковій системі Гугл, чому у фільмі "Кращій стрілець" вони кажуть *Call the ball*. Так ось таку відповідь ми знайшли: *The "ball" is the nickname for the Optical Landing System on an aircraft carrier, and there is a lot more to this line than is worth explaining. What it's come to mean outside naval aviation circles, however, is clear: when in charge, take charge.*)

Так, для глядача було б незрозуміло, коли казали б про якусь систему, яку треба «позвати». А про те, що у літака є шасі і їх можна випускати і прибирати знають багато людей. Отже, тут у перекладі прибїгли такого прийому задля розуміння великої кількості людей.

Оскільки переклад повинен підлаштовуватися під аудіо-доріжку та враховувати ізохронію, при перекладі може обмежуватися розмір фрази перекладу, наприклад:

What's the position? – Де вони? або

Rudder and elevators – Руль напрямку (хоча це руль напрямку і руль висоти).

Також у художніх фільмах про авіацію перекладачі використовують такий прийом як опущення. Як ми помітили, це роблять в основному, коли герої використовують терміни, які доволі складно перекласти без пояснення.

If the Community Airline Bill becomes law, we are finish, my friend. - законопроект про громадські повітряні лінії. Цю назву просто опустили і перекаляли як «Якщо закон ухвалять, нам кінець».

На основі проаналізованого матеріалу ми зрозуміли, що при локалізації фільмів використовується багато прийомів перекладу, які потрібні для того, щоб донести до глядача художньо-естетичні достоїнства оригіналу та зрозуміло передати авіаційні терміни.

ВИСНОВКИ до РОЗДІЛУ 3

Отже, переклад – це відтворення мови оригіналу засобами іншої мови. Для досягнення даної мети доцільно обрати стратегію перекладу. Існує кілька класифікацій стратегій перекладу, а саме: стратегія очуження та стратегія одомашнення; стратегія вияснення жанрово-стильової приналежності тексту, стратегія компресії/декомпресії, стратегія компенсуючих модифікацій, стратегія передачі світосприйняття, стратегія дослівного перекладу. Важливими елементами перекладацької стратегії є способи, методи та прийоми перекладу, особливо при роботі із авіаційними термінами.

Проведений аналіз матеріалу дозволив дійти висновку про те, що перекладач, працюючи над кінотекстом у процесі аудіовізуального перекладу, займається чимось абсолютно відмінним від просто семантичного перекодування тексту оригіналу, обмеженого лише рамками мови.

Встановлено, що у процесі аудіовізуального перекладу перекладачеві необхідно мати знання в багатьох областях лінгвістики. У кіносценарії враховуються культурні, соціальні, історичні та побутові реалії. При аналізі перекладів видно, що трансформації широко використовуються при перекладі термінів, проте переклад не можна зводити тільки до використання граматичних трансформацій. Адже в перекладі також використовують лексичне і синтаксичне перефразування, семантичні модифікації на підставі ситуативних факторів.

Отже, перекладач може користуватися свободою у виборі засобів, коли у кінотексті наявна авіаційна лексика, але жертвуючи при цьому окремими деталями тексту, що перекладається.

Таким чином, основне завдання перекладача при перекладі кінотексту із авіаційними термінами полягає у тому, щоб донести до глядача художньо-естетичні достоїнства оригіналу і не загубити при цьому вузькогалузеву термінологію.

ВИСНОВКИ

Термін – це слово чи словосполучення переважно субстантивного характеру, яка позначає певні поняття та предмети фахової мови, виконує певні функції, та має певну характеристику. Термінологія авіаційної лексики є нормативно закріпленою та стандартизованою міжнародною юрисдикцією.

У сучасному вітчизняному термінознавстві основним об'єктом уваги дослідників найчастіше є саме термінології (або терміносистеми), тобто сукупності термінів, окреслені межами певної науки або спеціалізованої галузі людської діяльності. Це, на наш погляд, дозволяє вважати аналіз та узагальнення властивостей термінологічних сукупностей одним із актуальних завдань теоретичної й практичної термінознавчої роботи. Відзначимо, що суто теоретично на сучасному етапі розвитку вітчизняної науки поняття «термінологія» вчені трактують доволі однозначно. Наприклад, у словнику лінгвістичних термінів Д. Ганича та С. Олійника термінологія витлумачена як система термінів певної галузі науки, техніки, мистецтва, суспільно-політичного життя. Відомі вітчизняні термінологи І. Кочан, Г. Мацюк, Т. Панько розуміють термінологію як систему позначень наукових і професійних понять будь-якої однієї галузі знань; Т. Кияк пояснює це поняття як сукупність термінів, що виражають історично сформовані поняття певної сфери людських знань або діяльності.

Авіаційна лексика англійської мови – це спеціальна мова, яка є основою спілкування авіаційної сфери і має важливе значення для забезпечення роботи та безпеки галузі. Вона має статус інтернаціональної та відображає у своєму змісті результати наукових і професійних знань.

Авіаційна лексика англійської мови характеризується обмеженням синонімії та униканням полісемії. Таке обмеження словникового запасу запобігає виникненню непорозумінь, так як безпека в авіаційній сфері напряму залежить від правильності передачі інформації. Основу авіаційної лексики складають терміни,

вони слугують для досягнення розуміння між всіма фахівцями авіаційної галузі та задовольняють професійні потреби спілкування.

Основні принципи перекладацької стратегії доповнюються поясненням правомірності застосування низки технічних прийомів, що порушують формальну подібність перекладу оригіналу, але тих, які забезпечують досягнення більш високого рівня еквівалентності. Найбільш загальними та широко розповсюдженими з таких прийомів є переміщення, додавання й опущення лексичних одиниць у процесі перекладу.

Нами було розглянуто специфіку перекладу авіаційних термінів різних змістових та словотвіних типів у кінодискурсі, досліджені перекладіцькі стратегії та виділені особливості перекладу авіаційної термінології у кіно.

Вивчення англомовних кінотекстів на матеріалі професійного дубльованого перекладу авіаційних фільмів українською мовою показало, що основними прийомами перекладу є дослівний переклад, компенсація, модуляція, конкретизація, цілісне перетворення, додавання, членування речення, антонімічний переклад, опущення, граматична заміна, генералізація, транскодування.

Кінопереклад є досить специфічним видом перекладу, оскільки він має свої особливості й відрізняється від інших видів перекладу. При перекладі, людина, яка цим займається, повинна дотримуватися думки про те, що тільки завдяки їй іноземний глядач може дійсно зрозуміти всю специфіку фільму, особливості його героїв та їх культури. Перед перекладачем стоїть досить складне завдання – перекласти фільм, орієнтуючись на місцеву публіку.

У цілому ж, можна зробити висновок, що сфера аудіовізуального перекладу – дуже актуальний вид діяльності з огляду на поширення і велику популярність кіномистецтва, а саме від якості озвучування залежить сприйняття перекладних іноземних фільмів глядацькою аудиторією. При роботі з аудіовізуальним текстом, переклад піддається різним змінам, які були досліджені у цій роботі. Виходячи з цього, при перекладі аудіовізуальних текстів необхідне застосування

перекладацьких трансформацій, оскільки вони дозволяють глядачеві краще зрозуміти твори або навіть створити враження, що поданий текст був спочатку створений мовою перекладу, що і є метою перекладача. На думку багатьох вчених, аудіовізуальний переклад ще не має усталеного поняттєвого апарату. З іншого ж боку, сфера аудіовізуального перекладу має великий потенціал, саме тому необхідно проводити подальші дослідження у цій області та розробляти спеціальні курси з кіноперекладу для студентів-перекладачів українських ЗВО.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Асмукович І. В. Прагмалінгвістичні особливості англійської авіаційної фахової мови (на матеріалі нормативно-технічної документації ІСАО) / І. В. Асмукович // Наукові праці Кам'янець-Подільського університету імені Івана Огієнка : Філологічні науки : зб. наук. праць. – Кам'янець-Подільський : ПП “Медобори-2006”, 2013. – Вип. 27. – С. 54-57
2. Асмукович І. В. Синонімія та варіантність в авіаційній терміносистемі англійської мови / І. В. Асмукович // Вісник Житомирського державного університету : зб. наук. праць. – Житомир : Вид-во ЖДУ ім. І.Франка, 2013. — Вип. 5 (71). — С. 286-290.
3. Бацевич Ф.С. Словник термінів міжкультурної комунікації/ Ф.С. Бацевич. - К. : Довіра, 2007. - 205 с.
4. Варенко В., Добровольська Л. Проблеми та особливості класифікації авіаційних термінів української мови // Problems and features of the classification of aviation terms of the Ukrainian language: Гуманітарна освіта в технічних вищих навчальних закладах. №41, Київ, 2020. С. 10–14.
5. Дячук Т. М. І. Огієнко про засади творення національної термінології / Т. М. І. Дячук // Гуманітарна освіта у технічних вищих навчальних закладах. - 2012. - Вип. 25. - С. 51-57.
6. Гінзбург М., Левбарг О. Щодо українського відповідника англійських термінів compression factor, compressibility factor, Z-factor, real-gas factor // Проблеми української термінології : зб. наук. праць XVII Наук. конф. СловоСвіт 2022 (м. Львів, 6–8 жовт. 2022 р.). Львів, 2022. С. 77–84.
7. Горбатова І., Бойченко С., Шкільнюк І., Будзинська І. Особливості перекладу термінів під час розробляння стандартів в авіаційній галузі // Проблеми української термінології : зб. наук. праць XVI міжнар. наук. конф. (м. Львів, 1–3 жовт. 2020 р.). Львів, 2020. С. 54–58.

8. Єнчева Г.Г. Про концепт “Безпека авіації” у терміносистемі ІКАО / А.Г. Гудманян, Г.Г. Єнчева // Матеріали ІХ Міжнародної науково-технічної конференції “АВІА-2009”. – Т.3. – К. : НАУ, 2009. – С. 25.1–25.4.
9. Житін Я. Погляд на термін крізь призму структурно-семантичного та функціонального підходів / Яків Житін // Вісник Нац. ун-ту «Львівська політехніка». Серія «Проблеми української термінології» – 2009. – № 648. – С. 9–15.
10. Зацний Ю. А. Мова і суспільство: збагачення словникового складу сучасної англійської мови / Ю. А. Зацний. – Запоріжжя : Запорізький державний університет, 2001. – 243 с.
11. Зубков М.Г. Сучасна українська ділова мова / М.Г. Зубков. - 2-ге видання, доповнене. - Х. : Торгін, 2002.-448 с.
12. Карабан В.І. Переклад з української мови на англійську мову. Вінниця : Нова книга, 2003. 608 с.
13. Кияк Т. Р. Семантичні аспекти нормалізації термінологічних одиниць / Т. Р. Кияк //Вісн. Житомир. держ. ун-ту ім. І. Франка. – 2008. – № 38. – С. 77–80.
14. Кияк Т.Р. Основи термінотворення. Семантичні та соціолінгвістичні аспекти / Т.Р. Кияк, З.Б. Куделько. - К. : Академія, 2000. - 183 с.
15. Кочан І. М. Ще раз про системність у термінології // Укр. термінологія і сучасність: Зб. наук. праць. – К., 2001. – Вип. ІV. – С. 67-70
16. Красножан Ж. Функції детермінологізованих лексем у художньому тексті / Ж. Красножан // Науковий вісник Херсонського державного ун-ту. – Херсон, 2009. – Вип. ІХ. – С. 175–177.
17. Кримець О. Термінологізація та детермінологізація як результат взаємовпливу мовної та наукової картин світу / Оксана Кримець // Вісник Нац. ун-ту «Львівська політехніка». Серія «Проблеми української термінології». – 2015. – № 817. – С. 36–40.

18. Крисанова Т. А. Лінгвістика кіно: етапи становлення і тенденції розвитку. Вісник Херсонського державного університету. Серія «Германістика та міжкультурна комунікація». 2019. № 1. С. 192–196.
19. Лукьянова Т. Г. Теоретичні аспекти кіноперекладу з англійської на українську мову. Вісник Харківського національного університету ім. В. Н. Каразіна. 2011. №973. Серія: Романо-германська філологія. Методика викладання іноземних мов. Вип. 68. С.183–188
20. Ляхова О. В. Детермінологізація й розширення значення слова в лексичній системі сучасної української мови / О. В. Ляхова // Вісник Харківського національного ун-ту ім. В. Н. Каразіна. Сер. : Філологія. – № 963. – 2011. – Вип. 62. – С. 42–47.
21. Медведів А. Англійсько-українська аерокосмічна лексика та її розвиток // Проблеми української термінології : зб. наук. праць XVI міжнар. наук. конф. (м. Львів, 1–3 жовт. 2020 р.). Львів, 2020. С. 67–70.
22. Межжеріна Г. В. Participle у складі англійських авіаційних термінів та інваріант перекладу // Науково-методичні проблеми мовної підготовки іноземних громадян: матеріали XI Міжнар. наук.-практ. конф. – К.: Вид-во НАУ, 2018. – С. 56–58.
23. Муравська С. М. Загальна характеристика найменувань зі сфери авіації в англійській мові / С. М. Муравська // Філологічні студії : науковий вісник Криворізького національного університету : зб. наук. пр. – Кривий Ріг, 2014. – Вип. 10. – С. 93–99.
24. Нікітіна Ф. О. Семантичні та словотворчі проблеми сучасної термінології / Ф. О. Нікітіна. – К. : Вид-во при Київському державному ун-ті, 1978. – 32 с.
25. Петрова, О. С. Провідні характеристики термінології та терміносистеми / О. С. Петрова // Science and Education a New Dimension. Philology, VI(51), Issue: 176, 2018 Sept.

26. Тарасова В. В. Процеси детермінологізації, термінологізації і транстермінологізації в англійській авіаційній фаховій мові / Тарасова В. В. // Мовні і концептуальні картини світу. – 2013. – Вип. 43(4). – С. 156–161. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Mikks_2013_43\(4\)__25.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Mikks_2013_43(4)__25.pdf).
27. Халіновська Л. А. Українська авіаційна термінологія: формування і функціонування. – К.: КММ, 2017. – С. 139
28. Штепа П.Б. Словник чужослів / П.Б. Штепа. - Торонто, 2002.-232 с.
29. Atul Garg, Rezawana Islam Linda, Tonoy Chowdhury. Evolution of Aircraft Flight Control System and Fly-By-Light Flight Control System. – 2013. – Vol. 3. – Iss. 12. – P. 60 // International Journal of Emerging Technology and Advanced Engineering. – <https://ijetae.com/Volume3Issue12.html>.
30. Catford, J.C. A linguistic theory of translation. London: Oxford University Press. 1965. 110 p.
31. Fly-by-Light / Power-by-Wire Requirements and Technology Workshop. – Hampton, Virginia. – 1994. – P. 48. – <https://ntrs.nasa.gov/archive/nasa/casi.ntrs.nasa.gov/19950003833.pdf>.
32. Gottlieb H. Texts, Translation and Subtitling – in Theory, and in Denmark / University of Copenhagen. Research output: Chapter in Book/Report/Conference proceeding › Report chapter › Research. 2001. P. 149–192. URL: [https://engerom.ku.dk/english/staff/?pure=en%2Fpublications%2Ftexts-translation-and-subtitling--intheory-and-in-denmark\(b5fb3480-74c5-11db-bee9-02004c4f4f50\).html](https://engerom.ku.dk/english/staff/?pure=en%2Fpublications%2Ftexts-translation-and-subtitling--intheory-and-in-denmark(b5fb3480-74c5-11db-bee9-02004c4f4f50).html).
33. Hatim B., & Munday J. Translation an advanced resource book. New York : Routledge. 2004. 394 p.
34. Newmark P.A. Textbook of translation. London : Prentice Hall. 1988. 311 p
35. Orero P. Topics in Audiovisual Translation. Benjamins Translation Library. Barcelona, Benjamins Translation Library, 2004. 227 p.

36. Pavlova O. The Ukrainian contrastive terminology science: the present state and prospects // Website of TC STTS: Herald of L'viv Polytechnic National University "Problems of Ukrainian Terminology". – 2018. – № 890.

37. Roche, Christophe, Amparo Alcina and Rute Costa. 2019. “Terminological resources in the digital age”. In Terminology and e-dictionaries, 139–145.

38. Yngve V. H. The Depth Hypothesis // Structure of Language and Its Mathematical Aspects: Proceedings of Symposia in Applied Mathematics (New York, 1960). – Vol. XII. – Publisher: American Mathematical Society, 1961. – P. 130–138.

СПИСОК ДОВІДКОВОЇ ЛІТЕРАТУРИ

39. Академічний тлумачний словник української мови. URL: <http://sum.in.ua> (дата звернення: 28.10.2020).
40. Великий тлумачний словник сучасної української мови [уклад. і гол. ред. В. Бусел]. – К. : Ірпінь, 2007. – 1656 с.
41. Короткий словник лінгвістичних та перекладацьких термінів.msn.khnu.km.ua/pluginfile.php/199429/mod_resource/content/
42. Словник української мови : в 11 т. / за ред. І. К. Білодіда. - К. : Наукова думка, 1970-1980. - Т. 10. - 1979. - 640 с.
43. Соколовська В. Українська термінологія з генетики: походження, структура, системність (лінгвістичні аспекти). – Автореф. дис. ... канд. філ. наук. – К., 1999. – 20 с.
44. Collins Dictionary. URL:<https://www.collinsdictionary.com/>(дата звернення: 20.10.2020).
45. Shuttleworth M. and Cowie M. Dictionary of translation studies. Manchester: St Jerome, 1997. 112 p.
46. The Limoges. Britannica. URL: <http://www.britannica.com/search?query=the+Limoges>(дата звернення: 20.10.2020).
47. The Oxford English Dictionary. URL:<https://www.oed.com/>(дата звернення: 20.10.2020).
48. Webster's Dictionary. URL:<https://www.merriam-webster.com/>(дата звернення: 20.10.2020)

ДОДАТКИ

Авіаційні терміни у реченнях та окремо у англomовному кінодискурсі та їх переклад українською

1.	100 octane fuel	сотий бензин
2.	100 Spy planes for the united States Air Force	100 літаків-розвідників для ВПС США
3.	450 radial	двигун у 450 сил
4.	550 Wasp engine	двигок Васпа
5.	A cantilivered monoplane	консольний моноплан
6.	A TARACON, Terminal Radar Approach Control	ЦЛСН, центр локаторного стеження за наближенням
7.	abbreviated visual approach slope indicator system	спрощена система візуальної індикації глісади
8.	abbreviated visual approach slope indicator system	спрощена система візуальної індикації глісади
9.	ABE (air breathing engine)	ПРД (повітряно-реактивний двигун)
10.	accessory drive housing	кожух
11.	active beacon collision avoidance system	система попередження зіткнень, заснована на вторинній радіолокації
12.	adjustable pitch propeller	повітряний гвинт з переставними лопатями
13.	adjustable pitch propeller	повітряний гвинт з переставними лопатями

14.	aerodrome chart	карта аеродрому
15.	aerodrome control radio station	аеродромна диспетчерська радіостанція
16.	aerodrome flight information service	aerodrome flight information service
17.	aerodrome traffic zone	зона аеродромного руху
18.	aeronautical broadcasting service	служба авіаційного радіомовлення
19.	aeronautical circular	циркуляр аеронавігаційної інформації
20.	aeronautical information circular	циркуляр аеронавігаційної інформації
21.	aeronautical route chart	авіаційна маршрутна карта
22.	aeroplane reference field length	розрахункова для типу літака довжина льотної смуги
23.	AEROSAT – Aeronautical Satellite Council	АЕРОСАТ – Рада з використання супутників для потреб авіації
24.	AFIL – air-filed flight plan	АФІЛ – переданий з борту план польоту
25.	AFTN entry exit points	вхідні й вихідні пункти стаціонарної мережі авіаційного далекого зв'язку
26.	AFTN group	група стаціонарної мережі авіаційного далекого зв'язку
27.	AIKMA – International Association of Aircraft Manufacturers	АІКМА – Міжнародна асоціація конструкторів авіаційної промисловості

28.	aileron roll	Бочка (фігура вищого пілотажу)
29.	Air Force officers	офіцери ВПС (військово-повітряні сили)
30.	air traffic control service	диспетчерське обслуговування повітряного руху
31.	Air traffic controller	центр локаторного слідкування диспетчерських
32.	Air traffic controllers	авіадиспетчери
33.	air traffic services reporting office	пункт збирання повідомлень, що стосуються обслуговування повітряного руху
34.	aircargo handling	оброблення авіаційного вантажу
35.	aircraft carrier	авіаносець
36.	aircraft engine emission	емісія двигунів повітряних суден
37.	aircraft maintenance division	aircraft maintenance division
38.	airport surveillance radar (ASR) station	аеродормна оглядова радіолокаційна станція
39.	Airspace is finite	Мій повітряний простір обмежений
40.	alighting gear (or water)	поплавцеве шасі
41.	allowable landing mass	допустима посадкова маса
42.	alternate aerodrome	запасний аеродром
43.	altitude separation	ешелонування за висотою
44.	anti-icer	протиобліднювач
45.	AP (autopilot)	Автопілот
46.	approach lighting system	система вогнів наближення
47.	approach phase	етап заходу на посадку

48.	APU (auxiliary power unit)	ДСУ (допоміжна силова установка)
49.	Are both starboard props turning?	проперел обертається?
50.	ARP (aerodrome reference point)	КТА (контрольна точка аеродрому)
51.	arrival aerodrome	аеродром прибуття
52.	ATM (Air Traffic Management)	ОПР (організація повітряного руху)
53.	ATS (Air Traffic Service)	ОПР (обслуговування повітряного руху)
54.	audio frequency stage	каскад звукової частоти
55.	automated test equipment	Апаратура автоматизованого контролю
56.	automatic error correction	автоматична корекція помилок
57.	autopilot	автопілот
58.	autopilot control	керування за допомогою автопілота
59.	auxiliary airfield	Аеродром поза межами бази
60.	auxiliary landing gear	допоміжне шасі
61.	aviator	авіатор
62.	backrest adjustment	регулювання спинки крісла
63.	balancing	Балансування
64.	ballute-type aerobrake	аеродинамічне гальмо у вигляді надувної сфери
65.	Barker code	код синхронізації Баркера
66.	barometric device	барометричний регулятор подачі палива в ТРД

67.	Barrel rolls	бочка (маневр)
68.	base leg operation	політ на ділянці між третім і четвертим розворотами
69.	basic instrument flight trainer	тренажер для основної підготовки до польотів за приладами
70.	bead ledge of the wheel	Відігнутий край
71.	blocked space agreement	домовленість про блокування місць
72.	Bring it back, hard right	Утримуй його (MiG-28) зправа від себе
73.	Buffeting	тряска (Irregular shaking or oscillation of aerodynamic structure or surfaces of aircraft owing to turbulent air or separated flow.)
74.	Call the ball	випускай шасі (є навіть окреме питання у пошуковій системі Гугл, чому у фільмі "Кращій стрілець" вони кажуть Call the ball. Так ось таку відповідь ми знайшли: ” The “ball” is the nickname for the Optical Landing System on an aircraft carrier, and there is a lot more to this line than is worth explaining. What it's come to mean outside naval aviation

		circles, however, is clear: when in charge, take charge.)
75.	Callsign	прізвисько
76.	Cargo plane	кукурузник
77.	CFIT (Controlled Flight Into Terrain)	(зіткнення літака з землею під час польоту під контролем диспетчерської служби управління повітряним рухом
78.	Check starboard engine manifold pressure	перевір тиск наддуву двигуна
79.	Climb to 5,000 feet on a heading of 2-7-0	набрати висоту 5 тисяч метрів за курсом 2-7-0
80.	collision risk model	модель ризику зіткнення
81.	community airline bill	законопроект про громадські повітряні лінії. Цю назву просто опустили і перекаляли як "Якщо закон ухвалить, нам кінець"
82.	compass rose	роза компаса
83.	composite noise rating	комплексний показник шуму
84.	condition lever	важіль перемикання режимів роботи двигуна
85.	Continental 901, eight miles from marker	901, ви у 8-ми милях від межі
86.	control surface balance	балансування поверхні керування
87.	controlled airspace	контрольований повітряний простір (для польотів за

		приладами та візуальних польотів)
88.	convective turbulence	конвективна / термічна турбулентність
89.	cooling flap	стулка системи охолодження
90.	Cooper-Harper pilot definition	визначення рівня пілотажних характеристик за шкалою Купера-Харпера
91.	course sector	сектор курсу
92.	cowl flap	стулка капота
93.	crew member	член екіпажу
94.	critical altitude (airworthiness)	критична абсолютна висота (льотна придатність)
95.	Cross control	керування
96.	cuban eight	вісімка (пілотажна фігура)
97.	cutting back	падаю
98.	dangerous goods incident	інцидент, пов'язаний із небезпечним вантажем
99.	de-icing capability	здатність літака прибирати лід з поверхні
100.	departure procedures	процедури вильоту
101.	design landing mass	розрахункова посадкова маса
102.	design speed for maximum gust intensity	розрахункова швидкість при максимальних поривах вітру
103.	destination aerodrome	аеродром призначення
104.	Did a compression check	Перевірив тиск
105.	direct drive propeller	гвинт прямої тяги

106.	direct transit area	зона прямого транзиту
107.	disipation trail	дисипаційний слід
108.	displaced threshold	зміщений поріг ЗПС
109.	distance measuring equipment	далекомірне обладнання
110.	Do I have permission to fire?	Маю відкрити вогонь!
111.	dogfighting	навички повітряних баталій (a fight between two or more fighter planes usually at close quarters)
112.	domestic	Побутовий (про прилад)
113.	ducted-fan engine	двоконтурний турбовентиляторний двигун
114.	ducted-fan engine	двоконтурний турбовентиляторний двигун
115.	effective adjacent channel rejection	ефективне заглушення за суміжним каналом
116.	engine housings	гнізда для двигунів
117.	engine pressure ratio	ступінь підвищення тиску у двигуні
118.	enroute phase	етап польоту на маршруті
119.	ESA – European space Agency	Європейська космічна агенція – ЄКА
120.	escort aircraft carrier	ескортний авіаносець
121.	ETA (Estimated Time of Arrival)	розрахунковий час прибуття.
122.	extended runway centerline	продовження осьової лінії ЗПС
123.	facilitation of international air transport	спрощення формальностей при міжнародних повітряних перевезеннях

124.	FAR – Federal Aviation Regulations	федеральні авіаційні правила – ФАП
125.	fighter pilot	пілот
126.	final approach fix	контрольна точка кінцевого етапу заходження на посадку
127.	final approach segment	кінцева ділянка заходження на посадку
128.	fine pitch (of propeller)	малий крок (повітряного гвинта)
129.	fixed pitch propeller	повітряний гвинт фіксованого кроку
130.	flap actuator	механізм випускання/прибирання закрилків
131.	flexible shaft	Гнучкий вал
132.	Flight controls are active	усі системи увімкнені
133.	flight deterioration	різке погіршення метеоумов у польоті
134.	flight instructor rating	кваліфікаційна позначка «пілот- інструктор»
135.	flight level	ешелон польоту
136.	flight progress display	індикація ходу польоту
137.	flight safety	Безпека польотів
138.	flight watch	спостереження за польотом
139.	FMS (Flight Management System)	система управління польотом
140.	forced landing	вимушена посадка
141.	frame switching network	мережа комутації кадрів
142.	framing pulse (radar)	кадровий імпульс

143.	frequency-division multiple access	багатостанційний доступ з частотним розділенням каналів
144.	Frise aileron	елерон Фрайза
145.	functional planes	готові літаки
146.	give us your position	ще один переклад із словом "position", скажи свої координати
147.	GPWS (Ground Proximity Warning System)	система попередження про небезпечне зближення з землею
148.	grid-point data	дані у вузлах сітки
149.	ground controlled approach system	система заходження на посадку за командами з землі
150.	ground time	час наземного тренування за приладами
151.	guidance unit (Directs an aircraft with reference to selection of a flight path)	Блок наведення (БН)
152.	Gyro forces	момент інерції (The spinning rotor inside a gyroscopic instrument maintains a constant attitude in space so long as no external forces act to change its motion.)
153.	helicopter accident	авіаційний випадок із вертольотом
154.	high M number airframe	планер для польоту з великими числами М
155.	hovering flight	політ у режимі висіння

156.	hydraulic assemblies	гідравліка (гідравлічний прилад)
157.	I recalculated the fuel	Я перерахував витрати пального
158.	ice protection system	система протиобмерзання
159.	if we drain the fuel tank for couple of runs	якщо збільшити подачу палива
160.	I'll keep you on the ILS (Instrument Landing System)	... щоб вас побачила система посадки
161.	I'm losing starboard engine	Правий двигун барахлить
162.	I'm on full rudder and full left aileron	ліве кермо і лівий елерон до упору
163.	In the cockpit with the engines on	у кабіні з заведеним двигуном
164.	In the Navy	в армії
165.	indicated course line	лінія приладового курсу
166.	indicated flight path	приладна траєкторія польоту
167.	initial approach segment	початкова ділянка заходження на посадку
168.	INSERFA – uncertainty phase	ІНСЕРФА – стадія непевності
169.	Instrument ground time during which a person is receiving flight instruction from a properly authorised instructor	Час наземного тренування за приладами, під час якого особа отримує підготовку з інструктором, який затверджений належним чином і для цієї мети
170.	instrument landing system	система посадки за приладами
171.	instrument time	приладовий час
172.	Instument panel	приладова дошка

173.	Interface positions equipment	обладнання сполучення апаратури
174.	interior arrangement version	Варіант внутрішньої компоновки
175.	intermediate approach fix	контрольна точка проміжного етапу заходження на посадку
176.	international frequency monitoring	міжнародний контроль частот
177.	international non-scheduled operator	експлуатант, який виконує міжнародні нерегулярні перевезення
178.	international operating agency	міжнародне експлуатаційне агентство
179.	inverted gull wing	крило типу «чайка»
180.	ionospheric scatter garbling	іоносферна дисперсія викривлення
181.	jet-propelled	– який приводиться в рух реактивним двигуном
182.	kick-off-drift	різке усунення кута попередження знесення (перед торканням злітно-посадкової смуги)
183.	Land immediately	приземляйтеся негайно
184.	landing direction indicator	показчик напрямку посадки
185.	landing surface	посадкова поверхня
186.	landing surface	посадкова поверхня

187.	Level	1) ешелон; 2) горизонтальний політ;
188.	life support equipment	обладнання системи життєзабезпечення
189.	lighting system reliability	надійність системи вогнів
190.	limited route concept	концепція обмеженого вибору маршруту
191.	linearity sector	сектор лінійності
192.	liquid oxygen bottle	Балон для рідкого кисню
193.	load factor	коефіцієнт навантаження
194.	loading factor	коефіцієнт завантаження
195.	Lock up, lock up	цілимось, ще трохи (головний герой брав ціль на мішень)
196.	long-bodied aeroplane	довгофюзеляжний літак
197.	loop	петля (фігура вищого пілотажу)
198.	lose flap	втрата закрилка.
199.	Lose number 2 engine	відмова двигуна номер два
200.	losing altitude	втрачаю висоту
201.	low visibility landing	посадка при обмеженій видимості
202.	lowering	1) випуск шасі; 2) випуск закрилків
203.	main collecting centre	головний центр збирання даних
204.	Maverick has the ball	зрозумів, сер

205.	metal-matrix-composite airframe	планер з композиційного матеріалу з металевою матрицею
206.	meteorological observing station	станція метеоспостереження
207.	microwave search radar	мікрохвильовий пошуковий радіолокатор
208.	mid-wing monoplane	моноплан із середнім розташуванням крила
209.	MiG-28	коли згадали перший раз, то переклали повністю, але, коли у фільмі англійською його називали ще декілька разів, казали або просто "MiG", або "перший літак та другий літак"
210.	military airfraf	літальний апарат військової авіації
211.	minimum navigation performance specifications	технічні вимоги до мінімальних навігаційних характеристик
212.	mishandled baggage	засланий багаж
213.	moving target indicator	індикатор рухомих цілей
214.	multitube nozzle	багатотрубне сопло
215.	narrow-body aircraft	вузько фюзеляжне повітряне судно
216.	nationolised foreign carriers	вантажоперевезення
217.	navigational grid	аеронавігаційна координатна сітка
218.	NDB (Non-directional beacon)	спрямований радіомаяк;
219.	Nesterov's Looping	Мертва петля

220.	night flight	нічний політ
221.	No wiggle on the wheel or throttle	він бездоганний (Жодних коливань на кермі або дросельній заслінці)
222.	no-show	неприбуття пасажира до вильоту
223.	obstruction light	загороджувальний вогонь
224.	obstruction light	загороджувальний вогонь
225.	on-route charge	збір за аеронавігаційне обслуговування на маршруті польоту
226.	overcarried	який доставили не за призначенням
227.	passenger load factor	коефіцієнт пасажирського завантаження
228.	passive-cooling airframe	планер з пасивною системою охолодження
229.	Perfect position	чудова позиція
230.	piston airgraf	повітряне судно з поршневим двигуном
231.	piston engine	поршковий двигун
232.	pitch reversing	реверсування кроку (повітряного судна)
233.	podded engine	двигун у гондолі
234.	point light	точковий вогонь
235.	power budget	бюджет потужності
236.	power handling capacity	допустима потужність
237.	Preparing to descend	скидання висоти

238.	pressure control indicator	контрольний манометр
239.	pressure regulating valve	регулятор тиску
240.	privat air force	приватний авіаційний флот
241.	probeand-drogue capablility	можливість дозаправки паливом у польоті
242.	procedure track	установлена лінія шляху
243.	propeller blade	повітряного гвинта
244.	push rod cover tube	кожух тяги
245.	pusher angle of attack	кут атаки спрацьовування автомата віддачі ручки управління
246.	QFE (Question Field Elevation)	тиск, приведений до рівня аеродрому;
247.	QNH (Q-code Nautical Height)	тиск, приведений до рівня моря;
248.	quick-feathering propeller	повітряний гвинт зі швидким поворотом лопаток у флюгерне положення
249.	radar aid	радіолокаційний засіб
250.	radar clutter	радіолокаційні перешкоди
251.	Ramp	1) місце стоянки; 2) трап;
252.	reduce engines to 1000	зменш потужність до 1000
253.	reference point	контрольний орієнтир
254.	reginal and domestic air route area	район регіональних і внутрішніх авіаліній
255.	regional air navigation agreement	регіональна аеронавігаційна угода

256.	rest period	час відпочинку
257.	Retract landing gear	прибрати шасі
258.	retracting strut	циліндр-підкіс для прибирання шасі
259.	RIO (Radar intercept officer)	кращий льотчик
260.	route segment	ділянка маршруту
261.	RPM (revolutions per minute)	оберти
262.	RPV (Remotely Piloted Vehicle)	дистанційно-пілотований літальний апарат
263.	Rudder and elevators	руль напрямку (хоча це руль напрямку і руль висоти)
264.	runway edge marking	маркування меж ЗПС
265.	runway strip	льотна смуга
266.	scheduled international air service	регулярне міжнародне повітряне сполучення
267.	secondary system	система повинна дублюватись
268.	Section leader	командир відділення
269.	selected special weather report	вибіркове спеціальне метеорологічне зведення
270.	self-contained landing forecast	самостійний прогноз (погоди) для посадки
271.	shock mount; shock insulator; vibration isolator	амортизатор
272.	short-haul service	перевезення на малі відстані
273.	shrouded propeller	повітряний гвинт у кільці
274.	shuttle-like aerospaceplane	повітряно-космічний літак типу БТКК

275.	sickbay	лікарня
276.	SID (Standard Instrument Departure Route)	стандартна схема прибуття за приладами
277.	single stage turbine	одноступінчата турбіна
278.	skinstringer airframe	планер з обшивкою, підкріпленою стрингерами
279.	skin-stringer airframe	планер з обшивкою, підкріпленою стрингерами
280.	standard altimeter setting	стандартна установка шкали висотоміра
281.	STAR (Standard Terminal Arrival Rout)	стандартний маршрут прибуття
282.	start of pullout	початок вирівнювання при посадці
283.	station-referenced aid	наземний радіонавігаційний засіб
284.	storage battery charging	Зарядка акумулятора
285.	stray reflection	Відблиск
286.	struts	штанги
287.	stuffing box	сальник
288.	supersonic transport	надзвуковий транспорт
289.	surveillance radar rating	позначка для оглядового радіолокатора
290.	taxi channel light	вогні рулильної смуги
291.	taxiway intersection marking	маркування місць перетину рулильної доріжки
292.	TCAS (Traffic alert and Collision Avoidance System)	консультативна інформація системи видачі інформації про

		повітряний рух й попередження зіткнення
293.	telescopic shock absorber	телескопічний амортизатор
294.	test flight	перший політ
295.	The engines have a very good record of reliability	Ці двигуни зажили солідної репутації з точки зору їх надійності.
296.	time frequency dissemination	передача по радіо сигналів точного часу та частот
297.	toggle switch	важільний перемикач з перекладною головкою
298.	Top Gun	школа асів
299.	Tractor aircrew	тяговий повітряний гвинт
300.	traffic information	інформація про рух
301.	travel group charter	чартерний рейс для перевезення туристичної групи
302.	tricycle type landing gear	трьохопорне шасі
303.	turbine bore	канал у маточині турбіни
304.	umbrella aerobrake	аеродинамічне гальмо парасолькового типу
305.	unattended aerodrome	Який давно не обслуговують
306.	variable sweep	змінювана стрілоподібність
307.	vertical turn	прямовисний віраж
308.	vertical wind shear	вертикальний зсув вітру
309.	Warning flag	бленкер
310.	We need to take a look at another wheel	я не хочу такий штурвал

311.	weighted equivalent continuous perceived noise level	скорегований еквівалентний рівень безперервно сприйманого шуму
312.	We're on vapor	палива зовсім обмаль
313.	We're running low on gas	у нас обмаль палива
314.	What's the position?	"У якому вони радіусі?". Наступного разу переклали як "Де вони?"
315.	What's their range	Який радіус?
316.	wheel hub integral flange	Незнімний борт барабану колеса
317.	Whoever can start utilising jet technology in commercial airlines is going win all the marbles	Той, у кого першого зявляться реактивні літаки в комерційній авіації, стане володарем неба
318.	You're well below the glide path	бери трохи вище
319.	ATC (air traffic control)	управління повітряним рухом