

Міністерство освіти і науки України  
Національний технічний університет  
«Дніпровська політехніка»

Інститут Електроенергетики

Електротехнічний факультет

Кафедра перекладу

## ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

### кваліфікаційної роботи ступеню магістр

студента **Алексєєвої Аліна Андріївни**

академічної групи **035М-19-1**

спеціальності **035 Філологія**

спеціалізації

за освітньо-професійною програмою вищої освіти «Германські мови та літератури (переклад включно), перша – англійська»

на тему: Синтаксичні конструкції в авіаційному радіотелефонному дискурсі: характеристика та особливості перекладу з англійської на українську мову

Керівники	Прізвище, ініціали	Оцінка за шкалою		Підпис
		рейтинговою	інституційною	
кваліфікаційної роботи				
розділів:				
1. Дискурс в сучасній лінгвістиці	к. ф. н. доцент Бердник Л. В.			
2. Аналіз англомовних синтаксичних конструкцій, що зустрічаються в авіаційному дискурсі, та способи їх перекладу на українську мову	к. ф. н. доцент Бердник Л. В.			
<b>Рецензент</b>	к. ф. н. доцент Нестерова О. Ю.			
<b>Нормоконтролер</b>	к. ф. н. доцент Орел М. В.			

Дніпро  
2020

**ЗАТВЕРДЖЕНО:**завідувач кафедри  
перекладу\_\_\_\_\_ Введенська Т. Ю  
(підпис) (прізвище, ініціали)

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2020 року

**ЗАВДАННЯ  
на кваліфікаційну роботу  
ступеня магістр**

студенту **Алексєєвій Аліні Андріївні** академічної групи \_\_\_\_\_ (шифр)  
(прізвище та ініціали)

спеціальності **035 Філологія**

спеціалізації \_\_\_\_\_

за освітньо-професійною програмою вищої освіти «Германські мови та літератури  
(переклад включно), перша – англійська»

на тему: **Синтаксичні конструкції в авіаційному радіотелефонному дискурсі:  
характеристика та особливості перекладу з англійської на українську мову**

затверджену наказом ректора НТУ «Дніпровська політехніка» від 20.11.2020 №965-с

Розділ	Зміст	Термін виконання
Розділ 1	1. Дискурс в сучасній лінгвістиці	1.10.20
Розділ 2	2. Аналіз англійських синтаксичних конструкцій, що зустрічаються в авіаційному дискурсі, та способи їх перекладу на українську мову	5.12.20

Завдання видано

\_\_\_\_\_ (підпис керівника)

\_\_\_\_\_ (прізвище, ініціали)

Дата видачі 01.10.2019

Дата подання до екзаменаційної комісії 19.12.2020

Прийнято до виконання

\_\_\_\_\_ (підпис студента)

\_\_\_\_\_ (прізвище, ініціали)

## ЗМІСТ

ВСТУП.....	5
РОЗДІЛ 1. ДИСКУРС В СУЧАСНІЙ ЛІНГВІСТИЦІ.....	7
1.1. Тракткування поняття та основні характеристики дискурсу.....	7
1.2. Специфіка науково-технічного дискурсу.....	17
1.3 Поняття синтаксичної одиниці та синтаксичної конструкції в сучасному мовознавстві.....	27
1.4. Способи досягнення адекватності перекладу на синтаксичному рівні.....	34
Висновки до 1 розділу.....	41
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ АНГЛОМОВНИХ СИНТАКСИЧНИХ КОНСТРУКЦІЙ, ЩО ЗУСТРІЧАЮТЬСЯ В АВІАЦІЙНОМУ ДИСКУРСІ, ТА СПОСОБИ ЇХ ПЕРЕКЛАДУ НА УКРАЇНСЬКУ МОВУ .....	43
2.1. Специфіка авіаційного радіотелефонного дискурсу .....	43
2.2. Рівень словосполучення: характеристика та особливості перекладу.....	45
2. 3. Рівень речення: характеристика та особливості перекладу.....	65
Висновки до 2 розділу.....	75
ВИСНОВКИ.....	77
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	80

## ВСТУП

Швидкий розвиток світової авіаційної індустрії зумовив необхідність мови-посередника для професійної комунікації авіаційних спеціалістів, які належать до різних мовних спільнот. У 1947 р. Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) постановила, що міжнародна радіотелефонна комунікація пілотів та авіадиспетчерів повинна відбуватися англійською мовою [6, 51]. Це посилило інтерес вітчизняних і зарубіжних учених до різних аспектів проблеми авіаційної англійської мови, яку розглядали як один з чинників безпеки польотів (Д. Макмілан, С. Кушинг, Н. Мод, Є. В. Кміта), досліджували, порівнюючи з російською мовою (Е. Л. Носенко, Т. А. Мальковська, О. В. Акімова), докладно вивчали її структуру (Г. Емері, М. Міцутомі, К. О'Брайен, Дж. Мелл). Проте особливості граматичної організації англійського авіаційного дискурсу (ААРД) наразі не отримали належного висвітлення в україномовній літературі.

**Тема** роботи полягає в необхідності проаналізувати авіаційний дискурс та проблеми перекладу відповідних синтаксичних конструкцій з англійської мови на українську.

**Актуальність** даного дослідження зумовлена проблемою створення комплексних підходів до дослідження синтаксичних конструкцій авіаційного дискурсу та їх перекладу з англійської на українську мову.

**Метою** цієї роботи є з'ясування способів перекладу синтаксичних конструкцій з англійської на українську мову:

- 1) визначити зміст понять дискурс, синтаксична одиниця та синтаксична конструкція у сучасному мовознавстві;
- 2) визначити основні характеристики, властиві мові як засобу авіаційної радіотелефонної комунікації;

- 3) виявити розбіжності, що формують структуру синтаксичної одиниці мови оригіналу (МО) та мови перекладу (МП) за допомогою зіставлення структур відповідних синтаксичних конструкцій;
- 4) дослідити способи перекладу на українську мову англійських синтаксичних конструкцій, які зустрічаються в авіаційному дискурсі.

**Об'єкт** дослідження: англомовні синтаксичні конструкції в авіаційному дискурсі.

**Предмет** дослідження: способи перекладу синтаксичних конструкцій на українську мову.

**Матеріалом** дослідження стали записи текстів радіообміну, здійснюваного на бортах повітряних суден, опубліковані в мережі Інтернет і спеціальній фаховій літературі з авіації (підручниках, посібниках, довідниках)

**Теоретична** значущість роботи полягає в спробі розвинути теоретичні орієнтири перекладацького аналізу текстів авіаційної тематики.

**Практична** цінність: в отриманні та закріпленні навичок галузевого перекладу з англійської на українську мову

**Теоретичною базою** дослідження слугували роботи: І. В. Асмукович, Н. М. Дупікова, А. Г. Кириченко, Т. А. Мальковська, Е. Скороходька, Т. Р. Кияка, В. І. Карабана, Ю. А. Зацного, М. А. Єгорової, З. Комарової, Ф. А. Циткіної, Д. Макмілан, С. Кушинг, Н. Мод, Є. В. Кміта, Г. Емері, М. Міцутомі, Роберт К. О'Брайен, Дж. Мелл та ін.

**Дипломна робота складається з:** вступу, двох розділів, висновків і списку використаних джерел із 82 найменувань. Загальний обсяг роботи 86 сторінок.

**Апробація:** Результати роботи викладено на XV міжнародному форумі студентів «Євромови» (Дніпро, 2020): за темою дипломного дослідження опубліковано тези «Syntactic structures in aviation discourse: characteristics and peculiarities of translation from English into Ukrainian».

## **РОЗДІЛ 1. ДИСКУРС В СУЧАСНІЙ ЛІНГВІСТИЦІ**

### **1.1. Тракткування поняття та основні характеристики дискурсу**

Стан мовознавчої науки за останнє сторіччя характеризується бурхливим розвитком і зміною аспектів, що потрапляють в центр лінгвістичних досліджень. Починаючи з середини XIX століття мовознавці намагалися виявити закони мови за зразком природничо-наукових і логіко-математичних дисциплін. На вивчення мовного спілкування зробили вплив такі напрями в науці, як психологія, філософія, логіка, культурологія, етнографія, естетика, семіотика, герменевтика та інші[40, 121].

Однак дослідження окремих ознак і зведення їх в класи, системи не вказувало на те, як використовувати цю систему знань у практиці спілкування індивідумів. Відсутність правил використання накопичених знань про мову призвело до виникнення функціональних дисциплін, орієнтованих на людський фактор. Включення в наукову парадигму виробників мовних одиниць, різних параметрів мовних ситуацій сприяло розвитку теорії комунікації та мовної взаємодії, що зумовило виникнення нових напрямків у лінгвістиці (теорії мовних актів, теорії тексту, теорії висловлювання, теорії дискурсу), нових об'єктів дослідження, нової мовної одиниці – дискурсу[47, 304].

Кінець XX – початок XXI століття в лінгвістиці відзначені проголошенням у якості основного положення про те, що вивчення мови може вважатися адекватним лише при описі його функціонування в процесі комунікації. Як відмічає Аристов С.А.: «якщо колишня (статична за своєю сутністю) лінгвістика в пізнанні мови йшла від таких мовних об'єктів, як текст, пропозиція, слово чи його граматична форма, то діяльнісна лінгвістика

(в особі, насамперед прагматики в самому широкому розумінні цього слова) відштовхується від людини, її потреб, мотивів, цілей, намірів і очікувань, від її практичних і комунікативних дій, від комунікативних ситуацій, в яких вона бере участь або як ініціатор і лідер, або як виконавець «другої ролі»[1, 160].

Один з найважливіших елементів людської діяльності і одночасно один з найцінніших її продуктів – мова – стала об'єктом багатьох дисциплін. Однією з них є аналіз дискурсу. Становлення когнітивно-дискурсивної парадигми в сучасній науці зробило дискурс об'єктом уваги не лише лінгвістів, а й філософів, психологів, літературознавців, етнографів, фахівців зі штучного інтелекту тощо[1, 160].

Поняття «дискурс» належить до найуживаніших понять сьогодення, однак навіть серед лінгвістів не існує єдиної думки щодо його трактування, оскільки оперуючи цим поняттям, дослідники часто виходять з полярних позицій. Про зацікавленість науковців проблемами дискурсу свідчить велика кількість праць вітчизняних та зарубіжних дослідників, зокрема Н. Арутюнової, Ф. Бацевича, О. Бессонової, А. Белової, В. Дем'янова, В. Карасика, Є. Кубрякової, М. Макарова, М. Полюжина, П. Серію, А. Токарської, Дж. Філіпса, Дж. Фіске, Р. Ходжа, І. Шевченко, Дж. Юла та ін.

Хоча поняття «дискурс» існує вже понад дві тисячі років у значенні «діалог», «міркування», як лінгвістичний термін воно почало широко використовуватись лише в 50-і рр. ХХ ст. після публікації статті американського лінгвіста Зелліга Харріса «Аналіз дискурсу», який назвав так метод аналізу зв'язного мовлення, призначений для виведення дескриптивної лінгвістики за межі одного речення в даний момент часу і для співвіднесення мови та культури [40,121].

Лінгвістичний енциклопедичний словник трактує дискурс як «зв'язний текст у сукупності з екстралінгвістичними – прагматичними, соціокультурними, психологічними та іншими факторами; текст, розглянутий в контексті подій; мовлення, розглянуте як цілеспрямований,

соціальний акт, як компонент, що приймає участь у взаємодії людей і механізмах їх свідомості (когнітивних процесах)» [26,564].

Майкл Стаббс виділяє три основні характеристики дискурсу: 1) у формальному відношенні – це одиниця мови, що перевищує за обсягом речення; 2) в плані змісту дискурс пов'язаний з використанням мови в соціальному контексті; 3) за своєю організацією дискурс є інтерактивним, тобто діалогічним [26, 564].

Схожою є позиція Д. Шифрін, яка виділяє три підходи до поняття «дискурс». Перший підхід, що здійснюється з позицій формально чи структурно орієнтованої лінгвістики, визначає дискурс як два або кілька речень, пов'язаних між собою за змістом. Другий підхід дає функціональне визначення дискурсу як «будь-якого вживання мови». Цей підхід визначає обумовленість аналізу функцій дискурсу вивченням функцій мови в широкому соціокультурному контексті. Третій підхід визначає дискурс як висловлювання і наголошує на взаємодії форми та функцій. У цьому випадку дискурс розуміється не як примітивний набір ізольованих одиниць мовної структури «більших за речення», а як цілісна сукупність функціонально організованих, контекстуалізованих одиниць вживання мови [65,215].

М. Л. Макаров визначає формальну, функціональну та ситуативну інтерпретації як основні координати, на які слід опиратися при розв'язанні проблеми визначення змісту терміну «дискурс». Таке розуміння дискурсу перегукується з підходами М. Стаббса та Д. Шифрін. П. Серіо виділяє 8 значень терміну «дискурс»: 1) еквівалент поняття «мовлення»; 2) одиниця, що за розмірами перевищує фразу; 3) вплив висловлювання на його одержувача з врахуванням ситуації висловлювання; 4) бесіда, як основний тип висловлювання; 5) мовлення з позиції мовця на протиположності оповіданню, яке таку позицію не враховує; 6) вживання мовних одиниць, їх мовленнєву актуалізацію; 7) соціально чи ідеологічно обмежений тип висловлювань (напр. політичний дискурс); 8) теоретичний конструкт, призначений для вивчення умов продукування тексту [45,280].



В. Є. Чернявська, узагальнивши трактування дискурсу в вітчизняному та зарубіжному мовознавстві, зводить його до двох основних типів: 1) конкретна комунікативна подія, зафіксована в письмових текстах та усному мовленні, що здійснюється в конкретному когнітивно та типологічно обумовленому комунікативному просторі; 2) сукупність тематично співвіднесених текстів [64, 14].

Заслуговує на увагу виділення двох типів досліджень присвячених дискурсу: когнітивно-дискурсивних та комунікативно-дискурсивних. Таке протиставлення підходів зводиться до розмежування між семантикою та прагматикою знака. Семантика дискурсу в цьому контексті трактується як сукупність інтенцій та пропозиційних установок у спілкуванні, а прагматика – як способи вираження відповідних інтенцій та установок [64,14].

Надзвичайно важливим для розуміння терміну «дискурс» є розмежування понять «дискурс», «текст» і «мовлення», що також є предметом дискусій лінгвістів. Хоча між текстом і дискурсом багато спільного, ототожнювати їх все ж не слід. На початку 70-х рр. ХХст. була зроблена спроба диференціювати поняття «текст» і «дискурс» за допомогою включення категорії ситуації. Дискурс трактувався як «текст плюс ситуація», а текст відповідно – як «дискурс мінус ситуація»[27,5].

У сучасній лінгвістиці традиційно співвідносять дискурс з такими поняттями, як висловлювання, мова, мовна діяльність, текст, комунікативна ситуація, монолог, діалог, що призводить, з одного боку, до розуміння того, до якого ряду явищ відноситься дискурс, а з іншого боку, створює хибне уявлення про ідентичність цих явищ[27,10].

В даний час функціонально-комунікативний підхід досліджує дискурс як фундаментальну форму повсякденно життєвої практики людини і характеризує його як складне комунікативне явище, що включає, крім тексту, екстралінгвістичні чинники (знання про світ, думки, установки, цілі адресата), необхідні для розуміння тексту [6,443].

Дефініція терміну «дискурс» викликає значні труднощі в силу того, що воно має попит в межах цілого ряду наукових дисциплін, таких, як лінгвістика, антропологія, літературознавство, етнографія, соціологія, соціолінгвістика, філософія, психолінгвістика, когнітивна психологія і деякі інші. І цілком безпосередньо, що багатозначність терміну «дискурс» і його вживання в різних галузях гуманітарного знання утворюють різні підходи до трактування значення і сутності даного поняття[78].

Ще до появи сучасної теорії дискурсу, яка почала укладатися в окрему галузь науки лише в середині 60-х років ХХ століття, існували спроби дати дефініцію цьому терміну. Найбільш давнім значенням слово *discours* виникло у французькій мові і означає діалогічна мова. Уже в ХІХ столітті цей термін був полісемічний: в Словнику німецької мови Якоба Вільгельма Грімма «*Deutsches Wörterbuch*» 1860 р перелічені такі семантичні параметри терміна «дискурс»: 1) діалог, бесіда; 2) мова, лекція. Такий підхід був характерний в період, коли лінгвістика вийшла за рамки дослідження ізольованого висловлювання (пропозиції) і перейшла до аналізу синтагматичного ланцюга висловлювань, що утворюють текст, що конституюють властивостями якого є завершеність, цілісність, зв'язність і ін. Інтерес до досліджування тексту був обумовлений прагненням опрацювати мову як цілісний засіб комунікації, глибше вивчити взаємозв'язок мови з різними сторонами людської діяльності, реалізованими через текст[78].

З самого початку в рамках досліджень, які вивчають організацію тексту зв'язного мовлення, йшла полеміка, пов'язана з термінологічним визначенням об'єкта дослідження, а також самої галузі лінгвістики, що вивчає текст. Спочатку виник термін «лінгвістика тексту» багатьом вченим він здається не зовсім вдалим, і в деяких лінгвістичних роботах текст зв'язного мовлення називають дискурсом. Полісемічність терміна «дискурс» зафіксована в «Короткому словнику термінів лінгвістики тексту» Т.М. Ніколаєвої: «Дискурс - багатозначний термін лінгвістики тексту, який вживається великою кількістю авторів в значеннях, майже омонімічних.

Найважливіші з них: 1) зв'язний текст; 2) усно-розмовна форма тексту; 3) діалог; 4) група висловлювань, пов'язаних між собою за змістом; 5) мовленнєвий твір як даність - письмова або усна »[53, 480].

Виникнення теорії дискурсу ознаменувало якісний стрибок у розвитку науки про мову і поставило перед дослідниками дуже складну задачу - дати лінгвістичний опис дискурсу. Виникнувши в рамках лінгвістики тексту, теорія дискурсу ніколи не втрачала зв'язку з нею, але послідовно йшла до диференціації предмета свого дослідження, до розмежування понять «текст» і «дискурс». Наприклад, за визначенням В.Г. Борботько, дискурс є текст, але такий, який складається з комунікативних одиниць мови - пропозицій і їх об'єднань в більші єдності, що знаходяться в безперервному смисловому зв'язку, що дозволяє сприймати його як цілісне утворення [9, 113]. В.Г. Борботько підкреслює той факт, що текст як мовний матеріал не завжди є зв'язною мовою, тобто дискурсом. Текст - більш загальне поняття, ніж дискурс. Дискурс завжди є текстом. Не всякий текст є дискурсом. Дискурс - окремий випадок тексту.

За визначенням В. Карасика у сучасній лінгвістиці дискурс трактується неоднозначно. Можна виділити кілька підходів до визначення дискурсу.

1. Комунікативний (функціональний) підхід: дискурс як вербальне спілкування (мова, вживання, функціонування мови), або як діалог, або як бесіда, тобто тип діалогічного висловлювання, або як мова з позиції мовця на протиположності оповіданню, яке не враховує такої позиції. В рамках комунікативного підходу термін «дискурс» трактується як «якась знакова структура, яку роблять дискурсом її суб'єкт, об'єкт, місце, час, обставини створення (виробництва)» [27,5].

2. Структурно-синтаксичний підхід: дискурс як фрагмент тексту, тобто частина вище рівня пропозиції (надфразова єдність, складне синтаксичне ціле, абзац). Під дискурсом розуміються дві або кілька пропозицій, які перебувають в смисловому зв'язку один з одним, при цьому зв'язність розглядається як один з основних ознак дискурсу.

3. Структурно-стилістичний підхід: дискурс як нетекстова організація розмовної мови, що характеризується нечітким розподілом на частини, пануванням асоціативних зв'язків, спонтанністю, ситуативністю, високою контекстністю, стилістичною специфікою.

4. Соціально-прагматичний підхід: дискурс як текст, занурений у ситуацію спілкування, в життя, або як соціальний або ідеологічно обмежений тип висловлювань, або як «мова в мові», але представлений у вигляді особливої соціальної даності, що має свої тексти[27,6].

Дана класифікація дозволяє зрозуміти, що природа дискурсу троїста: одна його сторона звернена до прагматики, до типових ситуацій спілкування, інша - до процесів, що відбуваються в свідомості учасників спілкування, і до характеристик їх свідомості, третя - до власне тексту[27,6].

Виділені підходи частково суперечливі. Поняття «дискурс» осмислюється в нерозривному зв'язку з поняттями мова і текст. Дискурс як комунікативне явище - це проміжна ланка між промовою як вербальним спілкуванням, як діяльністю, з одного боку, і конкретним текстом, зафіксованим в ході спілкування, з іншого. У більш простому протиставленні дискурс слід розуміти як когнітивний процес, зі знанням мовотвору, а текст - як кінцевий результат процесу мовної діяльності, що виливається в певну закінчену форму. Таке протиставлення реального говоріння його результату призводить до усвідомлення того, що текст може трактуватися як дискурс тільки тоді, коли він реально сприймається і потрапляє в поточну свідомість його індивіда. Г. Відоусен зробив спробу диференціювати поняття «текст» і «дискурс» шляхом включення в дану пару категорії «ситуація». Так, дискурс розглядається їм як «текст» + «ситуація»[14,345].

Поняття «дискурс» було введено внаслідок назрілої в науці потреби враховувати не тільки характеристики «тексту як такого», виходячи з його внутрішньої специфіки, а й тексту як «послання», адресованого кому-небудь і виражаючого якісь потреби адресата і автора. Французький учений Е. Бенвеніст говорить про дискурс як про «мову, що привласнюється мовцем»:

«дискурс не є простою сумою фраз, при його народженні відбувається розрив з граматичною будовою мови. Дискурс - це такий емпіричний об'єкт, на який трапляє лінгвіст, коли відкриває сліди суб'єкта акту вислову, формальні елементи, що вказують на привласнення мови особою, що говорить» [7, 446]. На його думку, суттєвою рисою дискурсу, що розуміється їм в широкому сенсі, є співвіднесення дискурсу з конкретними учасниками акту комунікації, тобто особою що говорить і слухає, а також з комунікативним наміром мовця якимось чином впливати на слухача. Структуру розмовного дискурсу становить ряд етапів комунікативної дії індивіда (вступ в мовний контакт, висунення ініціальної теми розмови і її ратифікація, зміна ролей в ході комунікативного акту, зміна теми розмови, вихід з комунікативного акту), кожен з яких обумовлений комплексом зовнішніх і внутрішніх факторів [7, 446].

Лінгво-комунікативний аспект дискурсу простежується у визначенні Г.А. Орлова, який розглядає дискурс як категорію (природної) мови, яка матеріалізується у вигляді усного або письмового мовного твору, щодо завершеного в смисловому і структурному відношенні, довжина якого потенційно варіативна: від синтагматичного ланцюга понад окремого висловлювання (пропозиції) до змістовно цілісного твору (оповідання, бесіди, опису, інструкції, лекції і т. п.) [49, 14]. Поняття «дискурс» характеризується параметрами завершеності, цілісності, зв'язності та іншими (тобто всі властивості тексту), воно розглядається одночасно і як процес (з урахуванням впливу соціокультурних, екстралінгвістичних та комунікативно-ситуативних чинників), і як результат у вигляді фіксованого тексту [54, 240].

Як бачимо, дефініція терміну «дискурс» поступово розширювалася і стала включати в себе крім перерахування основних параметрів тексту вказівку на умови, в яких цей текст актуалізується. Тут доречним буде навести визначення дискурсу, запропоноване В.В. Петровим і Ю.Н. Карауловим. Ця дефініція акумулює погляди на «дискурс» нідерландського

вченого Т.А. Ван Дейка, якому в сучасному мовознавстві належить пріоритет в описі дискурсу: «... дискурс - це складне комунікативне явище, що включає, крім тексту, ще й екстралінгвістичні фактори (знання про світ, установки, цілі адресанта), необхідні для розуміння тексту» [ 12, 310]. Необхідно відзначити, що це лаконічне визначення було в якості відправного пункту покладено в основу багатьох лінгвістичних досліджень тексту сучасного періоду.

В.З. Дем'янков, ґрунтуючись на нових роботах по закордонному мовознавству, дав визначення дискурсу, яке відображає функціональну природу дискурсу і в значній мірі поглиблює попередні дефініції: «Discours - дискурс, довільний фрагмент тексту, що складається більш ніж з одного речення або незалежної частини речення. Часто, але не завжди, концентрується навколо певного опорного концепту, створює загальний контекст, який описує дійові особи, об'єкти, обставини, часи, вчинки тощо, визначаючись не стільки послідовністю речень, скільки тим загальним для того, хто дискурс створює, та того, хто його інтерпретує, світом, який “будується” по ходу розгортання дискурсу. Вихідна структура для дискурсу має вигляд послідовності елементарних пропозицій, пов'язаних між собою логічними відношеннями кон'юнкції, диз'юнкції і т.д. Елементами дискурсу є події, про які йдеться, їх учасники, перформативна інформація та “неподії”, тобто а) обставини, які супроводжують події; б) тло, що пояснює події; в) оцінка учасників події; г) інформація, яка співвідносить дискурс із подіями»[21, 239]. Ядром цієї дефініції можна вважати положення про те, що дискурс визначається не як величина, адекватна тексту, або навіть, як зрозуміло з наведених вище визначень, синонімічна йому, а значно ширше.

При соціально-прагматичному підході в центрі уваги дослідників знаходиться мовна дія, учасниками якої є деякі типи мовних особистостей, які опинилися в рамках певних обставин і умов спілкування[21, 239].

Розуміння дискурсу як соціального явища сходить до досліджень французьких структуралістів і постструктуралістів, перш за все М. Фуко. У

дослідженні та обґрунтуванні цього терміна важливу роль зіграли також А. Греймас, Ж. Дерріда, Ю. Крістева. У роботах цих вчених проглядається прагнення до уточнення традиційних понять стилю (в тому самому максимально широкому значенні, яке мають на увазі, кажучи «стиль - це людина») і індивідуальної мови (пор .: традиційні вирази «стиль Достоевського», «мова Пушкіна» або «мова більшовизму» з такими більш сучасно звучать виразами, як «сучасний російський політичний дискурс» або «дискурс Рональда Рейгана»). Розуміється таким чином термін «дискурс» (а також похідний і часто замінює його термін «дискурсивні практики», який використовували Фуко) описує спосіб говоріння і обов'язково має визначення - який або чий дискурс, бо дослідників цікавить не дискурс взагалі, а його конкретні різновиди, що задаються широким набором параметрів: чисто мовними відмінними рисами (в тій мірі, в якій вони можуть бути чітко ідентифіковані), стилістичною специфікою (багато в чому визначається кількісними тенденціями в використанні мовних засобів), а також специфікою тематики, систем переконань, способів міркування і т. д. Більш того, передбачається, що спосіб говоріння багато в чому зумовлює і створює саму предметну сферу дискурсу, а також відповідні їй соціальні інститути. Отже, для французької школи дискурс - перш за все певний тип висловлювання, властивий певній соціально-політичній групі чи епосі[51, 308].

У Т.А. Ван Дейка також є визначення, яке трактує дискурс як соціальне явище: «Дискурс - це мовний потік, мова в його постійному русі, що вбирає в себе все різноманіття історичної епохи, індивідуальних і соціальних особливостей як комуніканта, так і комунікативної ситуації, в якій відбувається спілкування. У дискурсі відбивається менталітет і культура, як національна, загальна, так і індивідуальна, приватна»[21, 239].

Цікава точка зору Ю.С. Степанова, який зв'язує дискурс з поняттями альтернативного світу, факту і причинності. Ю.С. Степанов також дає широке лінгво-філософське трактування дискурсу як «мови в мові»,

представленого у вигляді особливої соціальної даності. При цьому дискурс не може бути зведений до стилю, граматиці або лексикону як просто мова. Він «існує, перш за все, і головним чином в текстах, але таких, за якими постає особлива граMATика, особливий лексикон, особливі правила слововживання і синтаксису, особлива семантика, в кінцевому рахунку - особливий світ» [62, 35]. Хоча Ю. С. Степанов також говорить про існування дискурсу в текстах, його бачення дискурсу як особливого, можливого світу виводить дискурс далеко за рамки тексту.

Таким чином, резюмуючи вищенаведені визначення поняття «дискурс», можна стверджувати, що цей термін, як він розуміється в сучасній лінгвістиці, близький за змістом до поняття «текст», однак підкреслює динамічний, що розгортається в часі характер мовного спілкування; на противагу цьому, текст мислиться переважно як статичний об'єкт, результат мовної діяльності. Деякі дослідники трактують дискурс який включає в себе одночасно два компоненти: і динамічний процес мовної діяльності, вписаною в її соціальний контекст, і її результат (тобто текст); саме таке розуміння є кращим.

Слід зауважити, що розмитість поняттєвої структури терміна дискурс пояснюють двома причинами: історією формування, коли у семантичній пам'яті лексеми утримуються ознаки попередніх підходів і вживань, а також повною невизначеністю місця поняття дискурс у системі категорій та модусів існування мови [4,344].

## **1.2. Специфіка науково-технічного дискурсу**

Традиційно прийнято включати в поняття «науково-технічний текст» сукупність текстів, об'єднаних на основі таких змістовних ознак як 1) передача наукових і теоретичних положень, 2) наукова і технічна інформація, 3) навчальний матеріал та інше [50,157].



Але далеко не всі з цих ознак можна вважати визначальними для наукового дискурсу. Так, передача інформації є задачею іншого типу дискурсу, мас медіа, навіть якщо ця інформація носить науковий характер. А такі матеріали як навчальний посібник, методична розробка тісно пов'язані з виконанням дискурсу педагогічного. Лекція яку зазвичай прийнято розглядати як ситуацію наукового спілкування, відрізняється від уроку тільки тим що її зміст носить більш глибокий характер наукового типу, однак і учасники спілкування (професор-студенти), і його місце аудиторія, і обставини в яких лекція проходить, аналогічне цим же ознакам педагогічного дискурсу[41,331].

Подібна плутанина свідчить про відсутність чіткого визначення цілей, прагнучи до досягнення яких автор створює науковий текст. Не викликає сумніву, що ціллю створення дискурсу даного типу являється пізнання об'єктивної природи навколишнього світу, не залежного від дослідника. Виходячи з цієї цілі формується проблематика наукового дискурсу: вирішення наукової проблеми. Саме так можна сформулювати одну із конститутивних ознак дискурсу даного типу. Наукові проблеми діляться на 1) теоретичні і 2) прикладні, але і те і інше зберігають свій науковий характер[41,331].

Згідно з Є. В. Михайловою, на шляху досягнення даної цілі в різних текстах будуть різноманітними, так як безкінечно різноманітними можуть бути конкретні задачі, які ставить перед собою автор, але сама наявність даної перспективної цілі в будь яких проявах науково-технічного дискурсу зберігається. З цих позицій легко відділити від власне наукового дискурсу тексти іншого типу які мають деякі загальні властивості, так як вони мають іншу проблематику. Наприклад, якщо ціллю створення тексту являється навчити (лекція), зацікавити (науково-популярна стаття) адресата або зареєструвати патент, винахід, то текст, створений з цією ціллю, не може вважатися повністю науковим, він з може бути віднесений відповідно до педагогічного, рекламного або ділового дискурсу[52,14].

Ці тексти можна було б назвати «пограничними» так як вони володіють ознаками дискурсу різних типів завдяки тому, що границі між останніми доволі умовні і взаємопроникні. Такі тексти безумовно представляють більший інтерес для дослідження, але підхід до їх вивчення повинен відрізнятися від підходу до розгляду текстів наукового або технічного змісту[52,14].

Таким чином, виходячи з особливої проблематики наукових текстів, можна стверджувати, що до наукового дискурсу відносяться тільки тексти ціллю створення яких являється вирішення проблеми наукової як практичної, так і теоретичної.

У роботі Коленікової І. А. вказано, що діалогічність наукового викладу забезпечується присутністю в ньому предмету судження – наукової проблеми або технічної задачі, яка дозволяє продукувати в ній пряму референцію і задавати участь адресату в її «переміні» – розвитку і прогресії судження. Тому автор апелює до ментального світу адресата, до його уяви, спонукає до миттєвих операцій, і втягує в логічну дію. Діалогічність мови в науковому дискурсі проявляється найбільш яскраво, тому формою існування наукового дискурсу ми вважаємо діалог, але діалог особливого роду, діалог розширеного трактування. Наукова проблема в будь-якій галузі знання може формалізуватися тільки в творчій взаємодії різноманітних шкіл, підходів концепцій, звісно, іншим виявиться часовий масштаб, розширеним – зміст поняття «учасник діалогу», стає вкрай різноманітним, але його функції і характер протікання зберігаються[37, 33].

Повністю розділяючи бачення Л.В. Славгородської [61, 16], ми вважаємо, що в різних умовах реалізації наукового дискурсу науковий діалог буде мати свої особливі характеристики і пропонуємо виділити: 1) пізнавальний (творчий діалог), який включає офіційну і неофіційну різноманітності; 2) наукова дискусія. Неофіційний, пізнавальний (творчий) діалог в чистому вигляді зустрічається доволі рідко. Частіше всього він має місце в особистісному спілкуванні вчених які вирішують загальні проблеми.

Тому такий діалог здається практично недоступним для дослідника-лінгвіста[61, 16].

Приклад такого діалогу приводить в своїй роботі М.С. Глазман: «Бору завжди потрібна була людина з якою він міг би обговорювати проблеми. Ця свого роду жива дека була необхідною перед посилкою для роботи, була засобом перевірки сили аргументів» [19, 168]. Характерно, що саме в ході бесіди Бору вдалося знайти найбільш вдале формулювання власної думки. Характер творчого діалогу в значній мірі носить і ділове спілкування в ході сумісної роботи того чи іншого колективу. Офіційне наукове спілкування зазвичай відрізняється від неофіційного тим, що на публічний осуд виноситься не початкові данні, не припущення і гіпотези, а готові результати дослідження .

Проблемна ситуація виникає, як правило, за рахунок їх неспівпадання – повного або часткового. Це робить діалогічну ситуацію ще складнішою, для якої кінцеві результати наукової роботи являються відправною точкою діалогу, а її результатом – в усякому разі – створення єдиного внутрішнього тексту. В офіційному різновиді творчого (пізнавального) діалогу за репліками кожного з учасників стоїть ціла низка положень та даних. Таким чином кожен з них вступає в діалог, маючи свій власний готовий текст, так що діалог в даному випадку стає діалогом текстів, часто не озвучених. Науковий спір як різновидність наукового діалогу проявляється тоді коли його учасники прагнуть не стільки до створення загального тексту, скільки до верифікації власного, створеного заздалегідь[19, 168].

Спір це «боротьба двох протиставлених одна одній думок з ціллю встановлення помилковості одного з них в істинності (або переконливості) іншого». Під терміном науковий спір, вслід за А.А. Любищевим розуміємо полемічно направлений діалог, який прагне до створення єдиного тексту. Саме такий спір мав на увазі Л. К. Латишев, коли писав: «Я для продуктивного і цікавого спору вважаю необхідним, крім загальної культурності наступні умови: 1) спільні інтереси; 2) важливі спірні проблеми

в сфері цих спільних інтересів; 3) різноманітність поглядів диспутантів до цих проблем; 4) наявність «шуканості» в області даних проблем, інакше кажучи, щоб не було твердої впевненості в правильності і закінченості намічених рішень» [42, 280].

Завершенням даної форми наукового діалогу стає вже не аби-яке позитивне рішення, як в випадку пізнавального діалогу, а в виявленні тієї різниці, котра існує в поглядах усіх диспутантів. Частіше всього в проблемному науковому спорі жодна з сторін не визнає себе поверженою, переконаною, кожна продовжує відстоювати дорогі для неї ідеї. Але в виграші часто залишається «третя сторона» – наукова спілька в цілому. Люди які приймають участь в дискурсі не володіють такою творчою свободою як зацікавлений слухач, тому він може повніше використовувати для отримання інформації контекст самого діалогу, скриті в ньому змістові взаємозв'язки. Частіше всього саме третій «пасивний учасник» спору, вступаючий в нього «зі сторони», може побачити можливості суміщення різних точок зору на проблему, зробити необхідний висновок з не співпадаючих суджень. Звісно, що обидві форми наукового діалогу навряд чи існують ізольовано одне від одного[42,280].

Макаров М. Л. зазначає, що структура сучасного наукового дискурсу, як правило, поєднує в собі дві моделі: спору та пізнавального діалогу, – більше або менше наближаючись до одного з них. Абсолютної протилежності між цими двома формами не існує. Але якщо діалог повністю втрачає свій пізнавальний, творчий характер, перевтілюючись в «спір заради перемоги», він тим самим перестає виконувати і свої комунікативні функції в сфері науки, тобто перестає бути науковим діалогом, а значить, більше не являється частиною наукового дискурсу. Те ж саме трапляється і в випадку, коли науковий текст повністю втрачає свої полемічні властивості[45, 280].

Якщо немає спору, а є лише пояснення або простий виклад фактів, це говорить про проникнення в науковий текст елементів відповідно педагогічного дискурсу або дискурсу мас медіа. Підбиваючи підсумок

сказаному, відмітимо, що одним з конститутивних ознак і основним способом втілення наукового дискурсу ми вважаємо полемічний діалог вчених, які відстоюють свою точку зору на наукову проблему. Спілкування такого роду може реалізовуватися в різних жанрах, здійснюватись в усній або писемній формі, можливо бути розтягнутими в часі або протікати одномоментно, його обставини можуть бути різними, однак полемічне начало обов'язково повинне бути присутнім в усіх наукових текстах[45, 280].

При відсутності елемента полеміки текст не буде відповідати вимогам пред'явленим до наукового дискурсу, так як саме в процесі обговорення проблеми народжується істина, а максимальне наближення до істини являється ціллю будь-якої науки. Статусна рівність учасників. Вивчаючи учасників наукового дискурсу, їх можна традиційно протиставити по особистісним або соціально-рольовим характеристикам[47,304].

Однак, подібне протиставлення не являється визначальною, необхідною умовою виникнення наукових текстів. Більше того саме відсутність статусних розрізень слідє вважати конститутивною ознакою наукового дискурсу. Оскільки ціль наукового дискурсу – внести вклад в наукову (дисциплінарну) картину світу, звісно, що адресат – не просто читач, слухач спостерігач, але і партнер, і однодумець. Науковому спілкуванню не менше, ніж будь-якому іншому, потрібне взаєморозуміння. Але поміж постулатів мовного спілкування науковий виклад, підпорядковується ще і своїм власним, зміст яких – говорити з адресатом на рівних[44,176].

Тому третьою конститутивною категорією дискурсу, вслід за В. І. Карасиком, вважаємо рівноправ'я його учасників. Якщо прийняти точку зору, що змістовим ядром наукового спілкування є творчий діалог, то доведеться визнати і те що його учасники не можуть залежати один від одного, адже подібний діалог можливий тільки між рівними[30,477].

В науковому дискурсі немає агента або клієнта, вчителя або учня, начальника і підопічного, тут є особистості, які володіють певним рівнем фонових знань, які мають індивідуальний набір особистісних характеристик,

які виконують різні функції ситуативного характеру, але їх статус повинен бути рівним або приблизно рівним. Не випадково в академічній традиції прижилось звертання «колего» (*від лат. Col legre – разом читаючий*), адже під час обговорення наукової проблеми зникає різниця статусів комунікантів яка безумовно проявляється в інших комунікативних ситуаціях з тими ж учасниками[30,477].

Принцип статусного рівноправ'я учасників повинен обов'язково бути в усіх проявах наукового дискурсу. Як тільки виникає відхилення від такого принципу, виникає накладення на науковий дискурс характеристик дискурсу іншого виду, що зразу ставить під сумнів питання приналежності даного тексту до наукового дискурсу. Скажімо, якщо при спілкуванні двох вчених виникає протиставлення начальник- підопічний, це свідчить про прояв в даній ситуації ознак ділового дискурсу[30,478].

Науковий дискурс належить до інституціонального типу, тому йому притаманні як універсальні дискурсивні риси, так і надані соціальним інститутом, до якого належить наукова спільнота, зокрема до таких характеристик належить фіксована мена комунікативних ролей [30, 478]. За думкою В. І. Карасика для того, щоб описати конкретний тип інституціонального дискурсу, потрібно розглянути такі його компоненти, як учасники, хронотоп, цілі, цінності, стратегії, матеріал, різновиди і жанри, прецедентні тексти і дискурсивні формули [30, 480], тому науковий дискурс характеризується таким чином:

- до учасників належать люди, залучені до наукової сфери;
- хронотопом, тобто типовим середовищем може бути бібліотека, зал засідань, лабораторія, кафедра, кабінет;
- загальна ціль наукового дискурсу полягає в тому, щоб відобразити процес виведення нового знання про предмет, що досягається через досягнення окремих цілей або етапів, наприклад визначення проблемної ситуації і виділення предмету вивчення, аналіз історії питання, формулювання гіпотези,

обґрунтування вибору методів і матеріалів дослідження, створення теоретичної моделі предмету вивчення, та інші;

– цінність наукового дискурсу сконцентрована в його ключових концептах (істина, знання, дослідження);

– стратегії наукового дискурсу визначаються його окремими цілями;

– жанри наукового дискурсу поділяються на письмові і усні, первинні і вторинні, а також комп'ютерне спілкування;

– прецедентні тексти, тобто роботи класиків науки, відомі цитати, назви монографій і статей та інші є базою для такої системостворюючої ознаки наукового дискурсу, як інтертекстуальність;

– дискурсивними формулами є своєрідні мовні звороти або кліше, що використовуються як у усному, так і у письмовому спілкуванні. Загальна ціль наукового дискурсу – це процес виводу нового знання про предмет, явище, їх якості і властивості, представлений у вербальній формі і обумовлений комунікативними канонами наукового спілкування, а саме: логічністю викладу, доказами істинності і хибності тих чи інших висловлювань, максимальною абстракцією предмета розмови [30, 480].

Як зазначає Н. П. Гуменюк, окремі цілі наукового дискурсу визначають його стратегії. Також, науковий дискурс поділяється на фактологічний (емпіричний) і теоретичний. Фактологічний дискурс – це оповідь, присвячена результатам і умовам спостережень і експериментів, а також продуктом їх індуктивного узагальнення [20,302].

Метою теоретичного дискурсу є пояснення, кваліфікація і прогнозуванні фактів за допомогою номологічних висловлювань (законів науки), які своєю онтологією мають ідеальні (теоретичні) моделі.

Науковий (академічний) дискурс – вербалізований в тексті тип дискурсивної діяльності за сферою комунікації, мовленнєва взаємодія представників відповідної соціальної групи/ інституту з метою реалізації статусно-рольових можливостей у заданих цим соціальним інститутом межах, складова «власне професійної зони професійного дискурсу» [20,302].

Як структурна складова власне професійної зони професійного дискурсу, науковий дискурс характеризується креативністю, істинністю та професійною цінністю; йому притаманні інші ознаки професійного дискурсу, як от: професійна спрямованість, антропоцентризм, мультидисциплінарність, непропорційність розвитку окремих його частин, діалогічність, селективність, замкненість, нециклічність, дидактизм, динамізм, мовна нормативність, стилістична розшарованість [20,303].

За комунікативно-соціальним критерієм, дискурс диференціюють на персональний та інституційний, які відповідно розглядають мовця як особистість та як представника певної соціальної інституції. Інституційний дискурс виокремлюють за системоутворюючими ознаками цілей та учасників спілкування. Учасниками спілкування є представники інституції (агенти) та клієнти, які до них звертаються. В науковому дискурсі клієнти майже не відрізняються від агентів. Для кожного виду інституції характерним є співвідношення статусного та особистісного компонентів. В науковому дискурсі особистісний компонент є майже відсутнім завдяки традиції викладу, але традиційні безособові звороти наразі менш вживані в жанрах статей та монографій [20,303].

За визначенням Р. С. Алікаєва ціллю наукового спілкування є процес придбання нового знання, що представлений в вербальній формі та обумовлений комунікативними канонами наукового спілкування [1, 60]. Цінності наукового дискурсу розкриваються в його ключових концептах (істина, знання, дослідження) та є зведеними до признання пізнаваності світу, необхідності множити знання та доводити їхню об'єктивність, неупередженості в пошуках істини.

Стратегії наукового дискурсу зумовлені його завданнями: 1) визначити проблемну ситуацію та виокремити предмет дослідження; 2) вивчити історію питання; 3) сформулювати гіпотезу та мету дослідження; 4) обґрунтувати вибір методів та матеріалу дослідження; 5) збудувати теоретичну модель предмета вивчення; 6) викласти результати спостережень та експерименту; 7)



прокоментувати та обговорити результати дослідження; 8) дати експертну оцінку проведеному дослідженню; 9) визначити область практичного застосування отриманих результатів; 10) викласти отримані результати в формі, яка є доступною для спеціалістів та неспеціалістів[45, 280].

Дискурсивні формули на думку М. Л. Макарова представлені своєрідними зворотами мовлення, що є властивими спілкуванню в відповідній інституції. Такі формули з'єднують всіх представників наукової спільноти. Прагнення до максимальної точності в науковій дискурсі іноді призводить до надмірної термінологізації та синтаксичної ускладненості тексту. Дискурсивні формули конкретизовані в кліше, наприклад, *з огляду на вищезазначене, ми вважаємо за доцільне рекомендувати...* Комунікативні кліше в рамках інституційного дискурсу є своєрідними ключами для розуміння всієї системи відношень в відповідній інституції. Загалом, у вивченні проблеми дискурсу слід розрізнявати підходи до нього як до діяльності та результату цієї діяльності. Незважаючи на наявність такого розподілу, очевидним є продуктивність комплексного підходу до цього феномену[45,280].

Дискурсу притаманна форма (монологічна або діалогічна), видові (жанрово-стильові) та кодові (національно-мовні ) відмінності на рівні тексту. Науковий дискурс виділяють за класифікаційним критерієм сфери комунікації. Іншим критерієм є соціальний контекст використання мови, згідно якого науковий дискурс відбиває інституційне спілкування [45,280].

Як зазначає О. М. Ільченко, до основних жанрів англійської науково-технічної прози належать: оглядові й експериментальні статті, наукові статті типу "обговорення за круглим столом", "інтерв'ю", матеріали наукових конференцій, повідомлення про майбутні та минулі конференції, нові наукові й технічні розробки, анотації, рецензії, монограф, подання на отримання грантів, традиційна та "електронна" наукова кореспонденція тощо.

Наукові праці, зокрема сучасні англійські науково-технічні статті, особливо експериментальні, варіюють за структурою елементів

композиційної будови, яка в цьому містить такі блоки: "анотація", "вступ", "методи дослідження, "результати"" висновки". Такі макроблоки містять ряд мікроблоків типу "визначення території, ніші та зайняття ніші", "фонова інформація", "додаткова інформація", "дефініція", "опис", "гіпотеза", "перепразування", "оцінювання". "ствердження", "підсумовування" та інші елементи, зокрема, такі, що виділяються в рамках теорії риторичних структур [26, 288]. Як інгерентна ознака науково-технічного дискурсу, лінійність з'являється у його надзвичайно чіткій структурованості, підпорядкуванні мікропропозицій макропропозиції, компресованості і передається через низку метадискурсивних мовних одиниць та риторичних фігур, корекцію, експлетив, дистинкцію, енумерацію, які допомагають адресату краще орієнтуватися в тексті[26, 288].

Саме орієнтацією на адресата, полегшенням декодування інформації й зумовлюється етикетна функція засобів вираження лінійності в науково-технічному тексті. Згадані засоби передають: послідовність (*first; second; next; we begin with; we conclude by*); додаткову інформацію (*additionally; moreover; also*); уточнення та (само)виправлення (*or rather*); перепразування та пояснення (*simply put; in other words; that is to say*); екземпфікацію та кларифікацію (*for instance; for example*); підсумовування (*to put it in a nutshell; in sum*); компресію (*in a word; briefly*). Вони не тільки структурують дискурс, але й привертають увагу адресата до істотних фрагментів тексту з метою полегшення декодування інформації, надання читачеві найповнішого та найточнішого уявлення про предмет, явище, процес[26, 288].

Підсумовуючи, слід зазначити, що науково-технічний дискурс як реально існуюче явище, відображений у науково-технічних текстах: а) інформативним і спрямованим на надання адресату певної інформації науково-технічного змісту з метою розширення світобачення читача і, навіть, з метою подальшої зміни його світосприйняття; б) жорстко структурованим і передбачає толерантність відносин між учасниками комунікації. У цьому сенсі, наявність протилежних поглядів є нормативною, і

тільки обґрунтована аргументативність є способом змінити точку зору співрозмовника (читача).

### **1.3 Поняття синтаксичної одиниці та синтаксичної конструкції в сучасному мовознавстві**

За визначенням Г. О. Козачук, синтаксичні одиниці української мови типологічно зіставляються із синтаксичними одиницями будь-якої іншої мови, що належить до праїндоевропейської мовної основи. Синтаксичні категорії переважно є лінгвістичними універсаліями. Тобто підмет і присудок, означення, додаток і обставина існують у кожній мові. Універсальним є також і поняття речення [52,40].

Дослідник В. І. Караман вважає, що поширення вчення про три синтаксичні одиниці: мінімальну синтаксичну одиницю (компонент речення чи словосполучення), речення і словосполучення. До них прилягає складне синтаксичне ціле (або над фразова єдність), що виступає конструктивним складником тексту. Центральною одиницею синтаксису є речення. Словосполучення – це бінарна одиниця, утворена шляхом валентних можливостей головного слова з метою номінації тієї чи іншої реалії. Мінімальна синтаксична одиниця – це член речення або елемент словосполучення [26,564].

Складові компоненти всіх синтаксичних одиниць можуть пов'язуватись між собою: 1) формами слів; 2) прийменниками; 3) сполучниками; 4) порядком слів; 5) інтонацією [26, 564].

За визначенням І. Р. Вихованця словосполучення — це така синтаксична одиниця, що утворюється поєднанням двох або більше повнозначних слів, пов'язаних між собою підрядним зв'язком і певними лексико-граматичними відношеннями і виражає єдине, але розчленоване поняття [13,368].

Вивчення синтаксичних одиниць передбачає багатоаспектність підходів,

зокрема:

- формально-синтаксичний (враховує формальну будову синтаксичних одиниць);
- семантико-синтаксичний, або семантичний (враховує взаємозв'язок формальної будови і значення синтаксичних одиниць);
- комунікативний, або функціональний [13,368].

Чільне місце в сучасному мовознавстві посідає функціональний підхід до вивчення синтаксичних явищ. Функціональний підхід враховує об'єктивно-смісловий зміст речення як відображення явищ позамовної дійсності. Він реалізується в концепціях:

- американських мовознавців Ч. Філлмора, У.Чейфа;
- голландського мовознавця Симона-Корнеліса Діка;
- чеського мовознавця В. Матезіуса;
- українського мовознавця І. Р. Вихованця.

І. Р. Вихованець визначає синтаксичні одиниці за:

- формально-синтаксичними;
- семантично-синтаксичними ознаками.

Мовознавець розглядає синтаксичні одиниці:

- мови і мовлення;
- синтаксичних зв'язків;
- семантико-синтаксичних відношень;
- структури і семантики речення [13,368].

Цікавими й ґрунтовними щодо визначення синтаксичних одиниць є концепції американських лінгвістів Ч. Філлмора і У. Чейфа, які значну увагу приділяють диференційним семантико-синтаксичним ознакам тієї чи іншої мовної одиниці. Голландський лінгвіст Симон-Корнеліс Дік синтаксичні одиниці досліджує через взаємовідношення функціонального і системного аспектів синтаксису.

Чеський мовознавець В. Матезіус для виділення синтаксичних одиниць спирається на комунікативний аспект функціонального синтаксису. З урахуванням ідей зазначених концепцій у лінгвістиці виділено три основні синтаксичні одиниці:

- речення як основна і найбільша предикативна одиниця в мовній системі, оскільки його зміст через модально-часові параметри (ірреальність, спонукальність, бажальність, теперішній, минулий, майбутній час) співвідноситься з дійсністю;
- словосполучення — непередикативна синтаксична одиниця, яка лише в складі речення як одиниці повідомлення є його компонентом;
- мінімальна синтаксична одиниця, яка функціонує лише в межах речення чи словосполучення і є їхнім складником-компонентом: 1) члени речення виділяються на основі синтаксичних зв'язків; 2) синтаксеми — на основі семантико-синтаксичних відношень [58,123].

Отже, центральною синтаксичною одиницею у синтаксисі є речення, а словосполучення і мінімальна синтаксична одиниця підпорядковані реченню. Словосполучення і мінімальні синтаксичні одиниці переважно є компонентами, що репрезентують найвищі морфологічні одиниці (частини мови та сукупність їх форм).

Синтаксичні одиниці перебувають в ієрархічних зв'язках. Вершиною цієї ієрархії є речення, якому підпорядковані словосполучення і мінімальна синтаксична одиниця. Відмінності між синтаксичними одиницями зумовлені передусім граматично, оскільки за змістом вони можуть бути лексично тотожними, пор.: Утворили слово (речення) — утворення слова (словосполучення) — словотворення (мінімальна синтаксична одиниця) [13,371].

Предикативні частини складних речень, які складаються з трьох та більше простих, можуть бути поєднані різнотипними граматичними зв'язками: сурядним і підрядним, сполучниковим і безсполучниковим. Такі речення називаються складними синтаксичними конструкціями. Складними

синтаксичними конструкціями називаються складні речення з різними типами зв'язку між його частинами — сполучниковими і безсполучниковими.

Можливі різні варіанти таких поєднань.

У складному реченні може співіснувати безсполучниковий і сурядний сполучниковий зв'язки. Причому за допомогою сполучника сурядності приєднується, як правило, остання частина, що надає всьому реченню характеру завершеності: *«Вітрило напнулось, хвиля загомонила, і човен помчав прудко»* (І. Драч). *«Виходиш із лісу — в голову тобі цілять сонячні стріли, спека оповиває твоє тіло, в'ялить думки, і ти стаєш її безвольним бранцем. Дивишся вгору — світло заливає очі, сліпить; опустиш погляд на землю — відбите від землі, воно теж починає різати зір, і ти примружуєшся, кліпаєш...»* (З тв. Є. Гуцала). А в реченні: *«Минає літо, осінь вже бреде, лісів багрець торкнувся вересневий, і пахне чебрецем, і листя де-не-де, кружляючи, лягає під дерева»* (Л. Тендюк) повторюваний сполучник створює враження незавершеності [13,371].

Сурядним зв'язком можуть об'єднуватися як окремі синтаксичні блоки складнопідрядні речення одне з одним або з незалежними реченнями — таким чином виникають складні речення із сурядністю й підрядністю.

Сурядним зв'язком об'єднується складнопідрядне речення з незалежним і навпаки: *«Спустився вечір, і одразу похолоднішало, хоч удень була нестерпна спека»* (О. Гончар). *Серце в нього щеміло, немов хто стискав його в жмені, однак він не міг спинити бажання хоч раз у житті зазнати того щастя* (М. Коцюбинський). Тут у першому випадку до незалежного речення за допомогою сполучника сурядності / приєднано складнопідрядне речення з підрядним допустовим, у другому — до складнопідрядного речення з підрядним способу дії за допомогою сполучника сурядності однак приєднано незалежне речення [13,372].

Може бути й кілька таких синтаксичних блоків, об'єднаних сурядним зв'язком: *«Хтось нараяв їй писати у військкомат, і вона написала, й через*

два тижні надійшло їй пояснен-ня, що податки з неї стягнуто неправильно, оскільки вона солдатська жона і солдатська мати і має право на пільги, й що військкомат поклопочеться за неї» (Ю. Мушкетик). Тут перша й друга частини — незалежні речення, до них приєднано складнопідрядне речення з однорідною й послідовною підрядністю [13, 374].

Сурядним зв'язком об'єднуються між собою складнопідрядні речення: *«Як швидко минають дні, коли в людини є хліб і вода, і як повільно течуть вони, коли немає ні ковтка води»* (С. Скляренко). Тут два складнопідрядні речення з підрядни-ми умови поєднані між собою сполучником сурядності і. У реченні *Недарма деякі люди життя своє присвячують, щоб ви-будувати й дослідити своє генеалогічне дерево, бо людина — єдина істота, яка має відчуття історії, і коли відчуття в ній згасає, вона морально дичавіє* (Вал. Шевчук) перший із таких блоків являє собою складнопідрядне речення з послідовною підрядністю, другий — складнопідрядне з підрядним умови, яке стоїть перед головним реченням [13, 376].

Безсполучниковим зв'язком як окремі синтаксичні блоки можуть об'єднуватися складнопідрядні речення одне з одним або з незалежними реченнями — таким чином виникають складні речення з безсполучниковим зв'язком і підрядністю.

Безсполучниковим зв'язком об'єднуються складнопідрядне речення з незалежним і навпаки, причому між цими блоками можуть бути відношення як рівноправності, так і нерівноправності: *«Дитина — дзеркало родини; як у краплі води відби-вається сонце, так у дітях відбивається моральна чистота матері і батька»* (В. Сухомлинський). *«Як мала у тебе сила, то з гуртом єднайся ти: вкупі більше зробиш діла, швидше дійдеш до мети. Щастя дурно не дається: тільки той його придбає, хто за його в бої б'ється»* (3 тв. Б. Грінченка) [13, 378].

Безсполучниковим зв'язком об'єднуються між собою складнопідрядні речення — то як рівноправні: *«Хто визволяється сам, той буде вільний, хто визволить кого, в неволю візьме»* (Леся Українка). *«Не може кермувати той*

людьми, хто сам не бачить шляху із п'ятьми, не може дати волю той народу, хто душу закував у темноту» (Д. Павличко). «Щоб шанувати, треба мати талант; щоб заздрити, таланту не треба» (Григор Тютюнник), — то як нерівноправні: «Невдача мовби примирила нас з тими, від кого ми досі уперто намагалися відірватись: беремося тепер спільно обмірковувати становище, в яке тут разом потрапили» (О. Гончар) [13, 379].

В одному реченні може співіснувати сполучниковий і безсполучниковий, сурядний і підрядний зв'язки, наприклад: «Я подумав: як то добре отако вірити в когось, покластися на когось, але все те до пори, бо надходить час, і ти мусиш узяти на себе всю відповідальність не тільки за власне життя, а й за життя інших, близьких, а часом і не близьких людей та справи» (Ю. Мушкетик). Тут перше і друге речення поєднані безсполучниковим зв'язком, третє приєднане до другого за допомогою сполучника сурядності але, четверте й п'яте, які разом становлять синтаксичний блок — їх поєднує сполучник, приєднані до попередньої частини за допомогою сполучника підрядності бо. У реченні: «Але землю вкриває асфальт і бетон, небо затягується димами і ревом моторів, і кудись шалено, в метушливій тривозі летить життя, засмоктусь і не залишає тієї чистої години для душі, коли можна замислитись над собою і подумати про головне» (Є. Сверстюк) перша і друга частини пов'язані безсполучниковим зв'язком, третя приєднана сурядним, четверта — підрядним. У реченні: «Гудуть два бубни, ухкають брязкальцями, рвуться на скрипках струни, зубатий рубель гризе качалку, заслінка деренчить, жалібно дзвенить під ногами, — танцюють дерева, хилитаяться з боку на бік хати, танцюють цигани, тан-цює ведмідь з кільцем у носі, а козак іде видрібця, а козак притупує, відтак зриває з голови шапку і летить, неначе шу-ліка, по колу, перекидається в повітрі, б'є ногами та долоня-ми по землі, аж курява встає» (Ю. Мушкетик) перші вісім предикативних частин об'єднані безсполучниковим зв'язком, дев'ята й десята приєднані за допомогою



сполучника сурядності а, одинадцята й дванадцята — за допомогою сполучників підрядності *неначе, аж* [13, 379].

За визначенням О. С. Мельничука до синтаксичних одиниць-конструкцій належать: 1) словосполучення; 2) речення. Мінімальна синтаксична одиниця є складником-компонентом речення або словосполучення.

З огляду на будову розрізняють одиниці-конструкції: 1) елементарні; 2) неелементарні. У формально-синтаксичному і семантико-синтаксичному аспектах вони часто збігаються.

Визначаючи елементарні/неелементарні речення і словосполучення О. С. Мельничук бере за основу кількісний критерій, хоча поняття елементарності/неелементарності трактують по-різному.

Це пов'язано насамперед: 1) із розбіжністю в термінології; 2) з різним осмисленням об'єкта дослідження:

- тільки підрядні словосполучення;
- підрядні і сурядні словосполучення;
- підрядні, сурядні, предикативні словосполучення.

Згідно з кількісними критеріями елементарні словосполучення називають простими, оскільки більшість простих словосполучень складається з двох повнозначних слів.

За І. Р. Вихованцем неелементарні словосполучення називають складними, оскільки вони складаються із трьох і більше повнозначних слів. Дослідник слушно зазначає, що неелементарні (ускладнені) словосполучення є комбінаціями елементарних словосполучень на основі сурядного і підрядного зв'язків.

#### **1.4. Способи досягнення адекватності перекладу на синтаксичному рівні.**

Розвиток сучасного перекладознавства визначається системними дослідженнями способів досягнення відповідності текстів оригіналу та

перекладу. Діяльність перекладача має інтерпретаційнопороджувальний характер, оскільки спочатку він здійснює власне розуміння оригіналу, а потім вкладає це розуміння в знакову форму іншої мови. Теоретики перекладознавства (Л.С. Бархударов, В.Н. Комісаров, І.В. Корунець, Я.І. Рецкер) одностайні в тому, що перекласти означає відобразити повно та правильно засобами однієї мови те, що було вже відображено засобами іншої мови. Перетворення, за допомогою яких здійснюється перехід від одиниць оригіналу до одиниць перекладу, називаються перекладацькими трансформаціями. Необхідно зазначити, що перетворення не розуміється буквально, тому що текст оригіналу не змінюється, на його основі створюється інший текст іноземною мовою, який і є перекладом [49, 208].

Аналіз робіт українських та зарубіжних учених (Л.С. Бархударов, В.І. Карабан, Т.А. Козакова, В.Н. Комісаров, Л.К. Латишев, С.С. Максимов, А.В. Мамрак, Р.К. Міньяр-Белоручев, Ю. Найда, Я.І. Рецкер, О.О. Селіванова, А.Д. Швейцер) засвідчує, що незважаючи на існування численних дефініцій поняття «перекладацька трансформація», проблема розуміння сутності цього явища залишається до сих пір нерозв'язаною [49, 208].

В сучасній теорії перекладу трансформація тлумачиться як:

- прийом логічного мислення, який допомагає розкрити значення іншомовного слова в контексті і знайти йому український відповідник, який не збігається зі словником;
- міжмовне перетворення на досягнення перекладацької еквівалентності (адекватності) перекладу попри розходження у формальних і семантичних системах двох мов;
- міжмовна операція перевираження змісту оригіналу;
- один із методів продовження вторинних мовних структур, який полягає в закономірній зміні основних моделей або ядерних структур;
- основа більшості прийомів перекладу, які полягають у зміні формальних (лексичні або граматичні трансформації) або семантичних (семантичні

трансформації) компонентів вихідного тексту при збереженні інформації, призначеної для відтворення;

— відмова від структурного і семантичного паралелізму між вихідним і перекладним текстом на користь їх рівноцінності в плані впливу;

— технічний прийом перекладу, що полягає в заміні регулярних відповідностей нерегулярними, а також самі мовні вирази, які з'явилися в результаті застосування такого прийому [59,160].

Єдине, в чому однакові науковці так це в тому, що проблему перекладацьких трансформацій необхідно розв'язувати в площині досягнення еквівалентності перекладу, яка є «найоптимальнішою ознакою збалансованості смислової, конотативної, екстралінгвістичної інформації текстів оригіналу й перекладу, що мотивується необхідністю досягнення рівноцінності їхнього регулятивного впливу на своїх адресатів» [59, 160].

Зважаючи на це, переклад, яким би еквівалентним / адекватним він не був, на думку Л.С. Бархударова, завжди є трансформацією в широкому розумінні цього поняття [3, 239]. У вузькому сенсі перекладацька трансформація, як стверджує О.О. Селіванова, -- це перетворення, модифікації форми, або змісту й форми в перекладному тексті з метою досягнення балансу різних видів інформації та прагматичного впливу на адресата порівняно з текстом оригіналу [58, 488].

Аналіз типології перекладацьких трансформацій демонструє, що у більшості випадків дослідники (В.І. Карабан, В.Н. Комісаров, Л.К. Латишев, С.С. Максимов, Р.К. Міньяр-Белоручев, Я.І. Рецкер, А.Л. Семенов) класифікують їх за критерієм рівня мовної системи, поділяючи на лексичні, граматичні, лексико-граматичні та стилістичні[51].

Але, слід зазначити, що одні й ті ж самі трансформації відносяться вченими до різних груп. Так, наприклад, компенсацію Я.І. Рецкер вважає лексичною трансформацією [56, 244], В.Н. Комісаров - лексико-граматичною [36, 136], А.Л. Семенов - стилістичною [59, 160].

В.Н. Комісаров у групі граматичних трансформацій виділяє дослівний переклад або нульову трансформацію, членування речення, об'єднання речень і граматичну заміну, яка передбачає морфологічну категоризацію або заміну типу речення. Науковець розрізняє членування та об'єднання речень як окремі граматичні трансформації, але ж на думку інших лінгвістів, вони є переходом від простого речення до складного та навпаки (зміною типу речення) під час перекладу, тобто фактично є підвидом граматичної заміни [36, 136].

Деяко остронь стоїть класифікація перекладацьких трансформацій, яка запропонована Л.С. Бархударовим та вважається в перекладознавстві узагальненою, тому як в якості критерію автор застосовує формальні ознаки під час диференціації трансформацій на перестановки, додавання, заміни й опущення [2].

На сучасному етапі розвитку теорії перекладу найзагальнішою є класифікація трансформацій української дослідниці О.О. Селіванової за параметром тріади мовного семіозису, запропонованої Ч. Моррисом -- семантики, синтактики та прагматики [58, 488]. Вчена умовно розподіляє перекладацькі трансформації на формальні, формально-змістові та прагматичні, визнаючи, що останні по суті є ще й формально-змістовими. Кожний із цих типів експоновано одиницями різних мовних рівнів (фонетичного, лексичного, морфологічного, синтаксичного). Формальні трансформації передбачають зміну форми в перекладі за умови збереження змісту оригіналу. Формально-змістові трансформації, навпаки, передбачають зміну форми й модифікацію змісту, що зумовлено специфікою мовних систем оригінального й перекладного тексту та контекстуальними та прагматичними чинниками. Формально-змістові трансформації з прагматичним компонентом передбачають зміну форми та змісту одиниць у тексті, текстових фрагментів з метою збалансування прагматичного впливу перекладу на свого читача [58. 488].

Аналіз підходів до класифікації перекладацьких трансформацій засвідчує, що дослідники, зосередившись на універсалізації власних типологій, не приділяли належної уваги окремим трансформаціям. Так, синтаксичні трансформації не були об'єктом спеціальних перекладознавчих досліджень [47, 304].

Виділення типів синтаксичних трансформацій вимагає аналізу існуючих підходів щодо класифікації граматичних трансформацій. Так, А.Л. Семенов до граматичних перекладацьких трансформацій відносить різні типи заміни: зміну порядку слів, словосполучень, речень та деякі інші. Він вважає, що в процесі перекладу перекладач стикається з двома ситуаціями: повний чи значний збіг граматичних конструкцій речень оригіналу та перекладу та розбіжність між граматичними конструкціями. При повному чи значному збігу граматичних конструкцій доволі рідкий, але все ж таки можливий дослівний переклад. Переклад зводиться до підстановки одиниць однієї мови на місце одиниць іншої. Однак, навіть в таких випадках наявні елементарні трансформації у вигляді опущення чи додавання яких-небудь службових елементів, наприклад артиклів, прийменників тощо [59, 161].

Український перекладознавець В.І. Карабан розрізняє п'ять основних видів граматичних трансформацій: пермутація (перестановка), субституція (заміна), додавання, вилучення та комплексна трансформація [26, 17].

Перестановкою вважається вид перекладацької трансформації, що полягає в зміні порядку прямування мовних елементів у тексті перекладу в порівнянні з текстом оригіналу. До елементів перестановки науковець відносить слова, словосполучення, частини складного речення, речення в тексті (складному синтаксичному цілому).

До синтаксичних перестановок належать: 1) інверсійний порядок речення, викликаний перестановкою підмета; 2) прямий порядок речення з фінальною постпозитивною обставиною (вживання англійських прислівників *here, only, enough*, зумовлене синтаксичною структурою англійської мови); 3)

вживання означення перед/після присудка; 4) перестановка самостійних речень, яка обумовлена термінальним планом вихідної мови[26, 18].

Заміна - це метод спостереження за мовними фактами, що полягає в підстановці різних мовних одиниць в однаковому оточенні для з'ясування їхнього співвідношення, тобто ця трансформація передбачає вживання однієї мовної одиниці замість іншої[26, 18].

До граматичних замінів відносяться: а) форма слова; б) частина мови; в) члени речення; г) речення (просте -- складне; складне -- просте; головна частина -- підрядна частина; сурядність -- підрядність / сполучникове речення -- безсполучникове речення)[26, 18].

Додаванням називають «лексичні збільшення, обумовлені формальною невиразністю семантичних компонентів словосполучення у вихідній мові» [26, 568], а опущення -- це відсутність якого-небудь із членів речення, що сприймається як нульове його вираження; а також пропуск, втрата. Опущення в перекладі -- це еліпсис семантично-надлишкових слів, воно здійснюється з метою: а) усунення надмірності; б) прагнення уникнути явищ, не властивих мові перекладу; в) наміру уникнути стилістичного навантаження; г) можливості здійснювати компресію тексту для усунення його надмірного «роздування»; г) прагнення до максимальної конкретності.

Під час комплексної граматичної трансформації в реченні відбувається поєднання декількох граматичних трансформацій[26, 18].

Аналіз застосування граматичних трансформацій, зокрема синтаксичних, засвідчує, що вони можуть бути спричинені різними особливостями лексичного і граматичного плану вихідної та цільової мов, які у деяких випадках тісно переплітаються. Обов'язковою умовою адекватного перекладу є вміння правильно аналізувати синтаксичну будову іншомовних речень, правильно визначати граматичні труднощі перекладу й конструювати речення у перекладі відповідно до норм мови і жанру перекладу. Зрозуміло, що перекладач повинен бути добре обізнаним з граматичними особливостями вихідної та цільової мов, основами теорії перекладу[26, 19].

Українське речення не збігається з англійським за своєю структурою: інший порядок слів, інший порядок розташування речень - головного, підрядного й вставного. Частини мови, якими виражені члени речення, можуть передаватися іншими частинами мови при перекладі, стислість вираження, можлива в українській мові завдяки наявності багатьох структур і форм вимагає введення додаткових слів і навіть речень при перекладі [38,60].

Деякі вчені визначають тільки основні види синтаксичних трансформацій, а саме: синтаксичне уподібнення, перестановку, синтаксичну заміну. На відміну від інших авторів, вони не виділяють додавання та опущення як окремі синтаксичні трансформації, «оскільки, як засвідчує практика, вони не є самостійними та мають другорядний характер під час вживання основних синтаксичних трансформацій» [38,60].

Синтаксичне уподібнення є трансформацією, під час якої синтаксична структура вихідної мови перетворюється в аналогічну структуру цільової мови, тобто в оригіналі та перекладі спостерігається існування паралельних конструкцій.

В.Н. Комісаров називає ще цю трансформацію нульовою або дослівним перекладом [36,130]. Синтаксичне уподібнення може призводити до повної відповідності мовних одиниць та порядку їх розташування в оригіналі та перекладі, хоча деякі елементи, такі як артикли, службові слова можуть вилучатися (опускатися).

Наприклад: «*And who was the fifth?*» *he demanded.* -- «*А хто був п'ятий?*» спитав він. Ми спостерігаємо паралелізм синтаксичних конструкцій в обох мовах і опущення означеного артикля перед порядковим числівником.

Перестановка як вид перекладацької трансформації - це заміна розташування мовних одиниць у тексті перекладу в порівнянні з текстом оригіналу. [36,130].

Найпоширенішим видом синтаксичної трансформації є синтаксична заміна, у процесі якої заміні можуть піддаватися члени речення, типи синтаксичного зв'язку. Такі заміни можуть бути декількох типів:

1. Членування або заміна простого речення в оригіналі на складне в перекладі, наприклад:

*I thus saw in vivid light a picture all unnoticed before (просте речення).* - І тоді у яскравому осяянні угледів я картину, якої доти не помічав (складнопідрядне речення).

2. Об'єднання речень або заміна двох речень оригіналу одним реченням мовою перекладу, наприклад:

— *Not a bit, Doctor. Stay where you are.* - *Hi-ni, лікарю, залишайтеся.*

— *The loveliness of Eleonora was that of the Seraphim; but she was a maiden artless and innocent as the brief life she had led among the flowers.* -- Елеонора була гарна, як серафим, проте нелукава й невинна, як і її недовге життя серед квітів (синтаксична заміна складносурядного речення на просте);

— *Thus it was that we lived all alone.* - Так і жили ми самотою (заміна складнопідрядного речення на просте)[36,131].

3. Зміна типу зв'язку між реченнями або частинами речення в оригіналі та перекладі, наприклад:

— *In these paintings, which depended from the walls not only in their main surfaces, but in very many nooks which the bizarre architecture of the chateau rendered necessary, in these paintings my incipient delirium, perhaps, had caused me to take deep interest.* — Картини висіли повсюди, куди не глянь, навіть по найглухіших закопелках і нішах, а з чудернацької примхи зодчого їх було тут немало; від гарячки думки мої почали безладно снувати, і певно тому картини збудили в мені жваву цікавість (синтаксична заміна складнопідрядного речення на складносурядне);

4. Сторони розвивають науково-технічне співробітництво, взаємодіють у підготовці наукових кадрів, проводять спільні конференції, семінари, робочі зустрічі. — *Parties develop scientific-technical cooperation, interact in training*



*scientific professionals, carry out joint conferences, seminars, and working meetings* (Заміна безсполучникового типу зв'язку на сполучниковий).

5. Заміна англійського підмета українським додатком, наприклад:

6. *In their gray visions they obtain glimpses of eternity.* — У туманних видіннях їм об'являється вічність.

7. Заміна пасивної конструкції на активну та навпаки, наприклад:

8. *Men have called me mad.* — Мене називали божевільним (заміна активної конструкції на пасивну);

- *No path was trodden in its vicinity.* — Ніхто не протоптав туди бодай стежини (заміна пасивної конструкції на активну)[36,132].

Треба зазначити, що в багатьох наведених прикладах синтаксичні трансформації супроводжуються іншими лексичними та граматичними трансформаціями, що підтверджує, що переклад є складною справою.

### **Висновки до 1 розділу.**

Поняття «дискурс» належить до найуживаніших понять сьогодення, однак навіть серед лінгвістів не існує єдиної думки щодо його трактування, оскільки оперуючи цим поняттям, дослідники часто виходять з полярних позицій.

«Дискурс», як він розуміється в сучасній лінгвістиці, близький за змістом до поняття «текст», однак підкреслює динамічний, що розгортається в часі, характер мовного спілкування; на противагу цьому, текст мислиться переважно як статичний об'єкт, результат мовної діяльності. Деякі дослідники трактують дискурс який включає в себе одночасно два компоненти: і динамічний процес мовної діяльності, вписаною в її соціальний контекст, і її результат (тобто текст); саме таке розуміння є кращим.

Виходячи з особливої проблематики наукових текстів, можна стверджувати, що до наукового дискурсу відносяться тільки тексти ціллю

створення яких являється вирішення наукової проблеми (як практичної, так і теоретичної).

Науково-технічний дискурс як реально існуюче явище, відображений у науково-технічних текстах: а) інформативним і спрямованим на надання адресату певної інформації науково-технічного змісту з метою розширення світобачення читача і, навіть, з метою подальшої зміни його світосприйняття; б) жорстко структурованим і передбачає толерантність відносин між учасниками комунікації. У цьому сенсі, наявність протилежних поглядів є нормативною, і тільки обірунтована аргументативність є способом змінити точку зору співрозмовника (читача).

Основні синтаксичні одиниці: речення; словосполучення; мінімальна синтаксична одиниця, яка функціонує лише в межах речення чи словосполучення і є їхнім складником-компонентом: 1) члени речення виділяються на основі синтаксичних зв'язків; 2) синтаксеми — на основі семантико-синтаксичних відношень.

Центральною синтаксичною одиницею у синтаксисі є речення, а словосполучення і мінімальна синтаксична одиниця підпорядковані реченню. Синтаксичні одиниці перебувають в ієрархічних зв'язках. Відмінності між синтаксичними одиницями зумовлені передусім граматично, оскільки за змістом вони можуть бути лексично тотожними.

Синтаксичні трансформації - це оптимальний спосіб передачі початкової інформації у допустимих формах для цільової мови, в результаті якого відбувається зміна синтаксичних функцій слів і словосполучень. Основні види синтаксичних трансформацій: синтаксичне уподібнення, перестановка та синтаксична заміна. Окреслені типи синтаксичних трансформацій наявні в текстах перекладів у різних комбінаціях. Їхнє здійснення й поєднання є безперервним процесом, кінцевим результатом якого є досягнення еквівалентності між оригіналом і перекладом.

## РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ АНГЛОМОВНИХ СИНТАКСИЧНИХ КОНСТРУКЦІЙ, ЩО ЗУСТРІЧАЮТЬСЯ В АВІАЦІЙНОМУ ДИСКУРСІ, ТА СПОСОБИ ЇХ ПЕРЕКЛАДУ НА УКРАЇНСЬКУ МОВУ

### 2.1. Специфіка авіаційного радіотелефонного дискурсу

ІКАО висуває до мови радіообміну дві вимоги: стислість і однозначність. Як функціональний стиль мова радіообміну характеризується жорсткою структурованістю, насиченістю числівниками, термінологією та псевдотехнічною лексикою. Це в основному усне, діалогічне мовлення [66, 106].

У функціональному плані текст радіообміну – це ієрархічно організовані мовленнєві акти, об'єднані у висловлювання діалогічного плану. Усно-розмовна діалогічна мова радіообміну будується відповідно до принципу економії, що можна спостерігати на всіх рівнях підмови радіообміну. Тенденція до стислості знаходить своє вираження в насиченості скороченнями, використанні кодового способу передачі інформації, високою рекурентністю (термін "рекурентність" розуміємо як "повторне вживання мовної одиниці з риторичною або стилістичною метою", а також як "повторюваність синтаксичних структур" [75, 684]) еліптичних конструкцій.

Англійський авіаційний радіотелефонний дискурс тлумачимо як мовлення авіаційних спеціалістів, мета якого полягає у вербальному обміні засобами англійської мови професійною інформацією під час польоту за допомогою радіотелефонного зв'язку. Забезпечення ефективності міжнародної радіотелефонної комунікації, де англійська відіграє роль мови-посередника, відбувається завдяки таким основним характеристикам ААРД [35, 83]+

1) лаконічність (concision), яка передбачає стисле вираження певного змісту за допомогою мінімальної кількості мовних засобів, що посилює змістовність висловлень;

2) чіткість (clarity), або чітке розмежування схожих мовних засобів, що унеможлиблює їхню плутанину;

3) однозначність (non-ambiguity), тобто використання мовних засобів з одним значенням, що не дає змоги хибно інтерпретувати висловлення.

Для визначення мовних засобів, що відповідають таким характеристикам, виокремимо мовні особливості англійського авіаційного радіотелефонного дискурсу:

1. Застосування спеціальних фраз для позначення мети певних мовленнєвих актів, що сприяє приверненню уваги до важливої інформації. Наприклад, *Correction* уживають перед виправленням помилки для забезпечення однозначності фрази: *Wicken 47, flight level 330, Marlow 07, correction, Marlow 57*. Фразу *I say again* вимовляють перед повтором інформації, що потребує особливої уваги: *Cancel take-off, I say again, cancel take-off*.

2. Уживання слів *Affirm* (для пілотів), *Affirmative* (для диспетчерів), *Negative* замість *yes*, *no* та *ok* для вираження згоди та незгоди.

3. Використання спеціальних слів і словосполучень для позначення окремих ситуацій, що сприяє лаконічності. Зокрема, *Roger* означає, що адресат прийняв повідомлення, *Ran* уживають за ситуації на борту, що потребує термінових дій, *Mayday* використовують у разі ситуації, яку кваліфікують як лихо [33, 92]. Наприклад, *Mayday, Mayday, Mayday, engine on fire*.

4. Використання кодових позначень окремих понять. Наприклад, *QFE* – тиск на рівні аеродрому, *QNH* – тиск, зведений до середнього рівня моря за стандартною атмосферою. Кодові позначення не варто плутати з аббревіатурами, оскільки вони не є результатом скорочення твірної словосполуки, а належать до умовних кодів – так званих Q-кодів, – які створено для передавання повідомлень за допомогою абетки Морзе [35, 87].

У повітряних переговорах обов'язковий повтор певних вказівок авіадиспетчера (*read back*) використовується для підтвердження того, що пілот декодував повідомлення авіадиспетчера у повній відповідності з комунікативними намірами останнього. Підмова радіообміну, будучи вищою

мірою ситуаційно залежною, з одного боку, насичена дублюючими елементами, а з іншого – прагне до стислості, лаконічності за рахунок мовної економії.

Грамотичні особливості англійського авіаційного радіотелефонного дискурсу, що забезпечують його чіткість, однозначність та лаконічність:

- а) вживання спеціальних слів для вираження згоди та незгоди, б) уникнення запитальних речень, модальних дієслів та дієслівних форм умовного способу,
- в) обмеження функціональної омонімії, г) застосування спеціальних фраз для позначення мети висловлення, г) обмежене вживання займенників, д) кодові позначення певних ситуацій, е) неповні речення, ж) опущення допоміжних дієслів, дієслів-зв'язок, артиклів, деяких прийменників[35, 87].

## 2.2. Рівень словосполучення: характеристика та особливості перекладу

Словосполучення характеризують за 1) будовою; 2) типом синтаксичного зв'язку; 3) ступенем семантичного злиття компонентів; 4) засобами зв'язку компонентів; 5) морфологічним вираженням головного слова; 6) смисловими відношеннями між компонентами [2, 50].

Типи словосполучень в залежності від їх будови та переклад:

**1. Прості:** *run-up noise* - зниження шуму під час випробування двигунів на землі; *course keeping* - стійкість на курсі; *to step aboard* - сісти (в літак); *endoatmospheric abort* - аварійне припинення польоту на (внутрішньо)атмосферній ділянці траєкторії, *atmospheric absorption* - атмосферне поглинання; *air accident* – авіакатастрофа, *the left pilot position* - на лівому траверзі; *fatal flight accident* - авіаційна пригода зі смертельним наслідком; *first-class accommodation* - місце першого класу, *absolute accuracy* - абсолютна похибка; *alarm acknowledgement* - підтвердження сприйняття попереджувального сигналу, *aerial acrobatics* - вищий пілотаж, *snow adherence* - зчеплення інею, *pedals adjustment* - регулювання педалей; *aerodrome of departure* - аеродром вильоту; *military aerodrome* - військовий аеродром; *civil*

*aeronautics* - цивільна авіація, *around-the-world aerospaceplane* - міжконтинентальний ПКЛ; *polluted air* - забруднене повітря, *grass airfield* - посадковий майданчик із трав'яним покриттям; *international airworthiness* - міжнародні норми льотної придатності; *light alarm* - світлова (аварійна) сигналізація; *best-route algorithm* - алгоритм вибору оптимального маршруту; *microwave amplification* - підсилення у мікрохвильовому діапазоні; *parachute apex* - полюс [верхня точка купола] парашута; *accompanied baggage* - супроводжуваний багаж; *dynamic balance* - динамічна рівновага; *automated balloon* - автоматичний аеростат; *aircraft repair base* - база авіаремонтна; *aerodynamic behavior* - зміна аеродинамічних характеристик ПС у процесі експлуатації; *air bill* - вантажна накладна; *air blast* - повітряний потік;

**2. Складні:** *alarm control flip-flop* - тригерна система аварійної сигналізації, *medium-range cargo aircraft* - вантажне ПС середньої дальності; *frequency-modulated radio altimeter* - радіовисотомір із частотною модуляцією; *time reference scanning beam* - система зі сканувальним променем і кодуванням за опорним часом; *all-weather landing capability* - здатність виконувати посадку в складних метеоумовах; *world map of volcanoes and principal aeronautical features* - карта світу з нанесенням вулканів та основних особливостей для авіації, *task force on electronic document management* - спеціальна група з питань управління електронною документацією, *task force on airport and airspace congestion* - спеціальна група з питань перевантаженості аеропортів і повітряного простору, *International airways volcano watch* - служба спостереження за вулканічною діяльністю на міжнародних авіатрасах, *Australian Noise Exposure Forecast System* - Австралійська система прогнозування впливу шуму, *international aeronautical telecommunications services regulations* - міжнародні правила обслуговування авіаційним телезв'язком, *panel of experts on lease, charter and interchange of aircraft in international operation* - *panel of experts on lease, charter and interchange of aircraft in international operation*, *study group on aerodrome surface wind measurement requirements* - дослідницька група з питань вимог до

вимірювання приземного вітру на аеродромі, *en-route emissions charge assessed by country overflown* - маршрутний збір на емісію, що стягується країною, над якою здійснюється політ.

Компоненти словосполучення граматично нерівноправні: один з них є головним (від якого ставиться питання), а інший – залежним (яке відповідає на це питання) словом. Лексичне значення головного слова самостійне, а значення залежного слова уточнює і поширює значення головного [67].

Слова, що входять до складу словосполучень, перебувають у певних семантико-синтаксичних відношеннях, які, у свою чергу, ґрунтуються на взаємодії їх лексичних значень і граматичних форм. Ці відношення зводяться до трьох основних різновидів: атрибутивних, об'єктних, обставинних.

Залежно від семантико-синтаксичних відношень розрізняють наступні основні типи словосполучень:

1) **атрибутивні:** *geometric absorption* - геометричне поглинання, *linear acceleration* - лінійне прискорення; *transonic acceleration* - призвукове прискорення; *altitude acclimatization* - висотна акліматизація, *fuel accumulator* - паливний акумулятор; *aerial acrobatics* - вищий пілотаж, *dynamical adjustment* - динамічна адаптація; *inflatable aerobrake* - надувне аеродинамічне гальмо; *alternate aerodrome* - запасний аеродром, *long-bodied aeroplane* - довгофюзеляжний літак; *school aeroplane* - навчальний літак; *subsonic aeroplane* - дозвуковий літак; *training aeroplane* - навчальнотренувальний літак; *all-altitude aerospaceplane* - всевисотний ПКЛ; *conflicting aircrafts* - літаки, що летять зустрічними курсами; *reserve airfield* - резервний посадковий майданчик; *sonic altimeter* - акустичний висотомір; *cargo bay* - вантажний відсік; *airway becon* - лінійний маяк; *landing beacon* - посадковий радіомаяк; *compass bearing* - компасний пеленг; *magnetic bearing* - магнітний пеленг; *radar bearing* - радіолокаційний пеленг; *radio bearing* - радіопеленг; *reciprocal bearing* - зворотний пеленг; *relative bearing* - відносний пеленг; *forward cabine* - передній салон; *natural camouflage* - природне маскування; *safety fastener* - запобіжна засувка; *ventral fin* -

підфюзеляжний гребінь; *air flap* - повітряна заслінка; *cooling flap* - закрилок зі здувом суміжного шару; *jet flap* - струминний закрилок; *heavy frame* - силовий шпангоут; *aerodynamically enhanced fuselage* - фюзеляж із покращеними аеродинамічними характеристиками; *camouflage absorber* - поглинач для радіомаскування, *distance accuracy* - точність вимірювання дальності, *path tracking accuracy* - точність стеження за траєкторією польоту; *alarm acknowledgement adjustment* - підтвердження сприйняття попереджувального сигналу, *backrest adjustment* - регулювання спинки крісла; *single-dip aerobraking* - аеродинамічне гальмування з одноразовим зануренням в атмосферу, *aerodrome of departure* - аеродром вильоту; *hard surface aerodrome* - аеродром із твердим покриттям, *aerodynamics of cooling* - аеродинаміка системи охолодження; *jet age* - ера реактивних польотів; *flying school airfield* - аеродром льотного училища; *metal-matrix-composite airframe* - планер із композиційного матеріалу з металевою матрицею; *high-density airport* - аеропорт з високою щільністю повітряного руху; *frequency-modulated radio altimeter* - радіовисотомір із частотною модуляцією; *microwave amplification* - підсилення у мікрохвильовому діапазоні; *body of rotation* - тіло обертання; *pressurized fuselage* - герметизований фюзеляж; *airscrew reduction gear* - редуктор повітряного гвинта; *planetary reduction gear* - планетарний редуктор; *reversing gear* - механізм реверсування ; *stationary ring gear* - редуктор з нерухомим вінцем; *tappet gear* - кулачковий механізм; *fixed landing gear* - шасі, що не прибирається; *forward retracting landing gear* - шасі, що прибирається вперед; *levered landing gear* - важільне шасі; *anti-torque rotor* - хвостовий гвинт; *folding strut* - складовуваний підкіс; *lock strut* - механізм розпору; *main landing gear strut* - основна опора шасі; *nose landing gear strut* - носова опора шасі; *shock strut* - амортизаційний стояк; *articulated rotor* - утримувальний гвинт з шарнірно закріпленими лопатями; *tail boom* - хвостова балка; *tail bumper* - хвостова опора; *tail unit* - хвостове оперення; *tailskid block* - хвостовий гребінь; *low aspect wing* - крило малого подовження ; *low wing* - низькорозташоване



крило; *mid wing* - середньорозташоване крило; *monospar wing* - однолонжеронне крило; *multispar type wing* - багатолонжеронне крило; *outer wing* - відокремлювана частина крила; *pivoting wing* - поворотне крило; *rectangular wing* - прямокутне крило; *stressed-skin wing* - крило з працівною обшивкою; *swept wing* - стрілоподібне крило; *sweptback wing* - крило з прямою стрілоподібністю; *tapered wing* - трапецеподібне крило; *torsion box wing* - крило кесонної конструкції; *variable sweep delta wing* - трикутне крило з змінною стрілоподібністю; *variable sweep wing* - крило з змінною стрілоподібністю; *air breathing engine* - повітряно-реактивний двигун; *air-breathing jet engine* - повітряно-реактивний двигун; *air-feed jet engine* - повітряно-реактивний двигун; *apogee engine* - двигун, який вмикається в апогеї; *arc jet engine* - електро-дуговий ракетний двигун; *ascent engine* - двигун злітного ступеню; *assisted takeoff engine* - стартовий двигун; *auxiliary gas turbine engine* - допоміжний газотурбінний двигун; *exhaust gases* - викидні гази; *flame tube* - жарова труба; *gas turbine engine inlet duct* - повітрозабирач газотурбінного двигуна; *subsonic inlet duct* - дозвуковий повітрозабирач; *supersonic external-compression inlet duct* - повітрозабирач зовнішнього стиснення надзвукового потоку; *exhaust nozzle* - викидне / випускне сопло; *exit nozzle* - вихідне сопло; *fixed area exhaust nozzle* - нерегульоване вихлопне сопло; *fuel nozzle* - паливна форсунка; *fuel spray nozzle* - розпилювальна / розпорошувальна паливна форсунка; *post-exit reverser* - засопловий реверсивний пристрій; *pre-exit reverser* - передсопловий реверсивний пристрій; *thrust reverser* - реверсор / реверсер тяги; *oil control piston ring* - маслозбиральне поршневе кільце; *oil scraper piston ring* - маслоскидальне поршневе кільце; *piston ring* - поршневе кільце; *angle shock wave* - навскісний стрибок ущільнення; *direct shock wave* - прямий стрибок ущільнення; *shock wave* - стрибок ущільнення, ударна хвиля; *combustion zone* - зона горіння; *compression zone* - зона стиснення; *dilution zone* - зона підмішування; *mixing zone* - зона сумішоутворення; зона змішування; *stall zone* - зона зриву потоку; *surge zone* - зона помпажу; *tension zone* - зона

розтягнення; *barrel roller bearing*- сферичний роликовий підшипник; *camshaft bearing* - підшипник кулачкового вала; *damper bearing* - демпфувальний підшипник; *floating bearing* - плаваючий підшипник; *needle bearing* - голчастий підшипник; *roller bearing* - роликовий підшипник; *self-aligned bearing* - саморегульований підшипник; *filler* - саркришка заправної / заливної горловини; *frame cap* - полиця шпангоута; *inflation valve cap* - ковпачок вентиля; *overwing filler cap* - кришка заливної горловини на крилі; *rib cap* - полка нервюри; *spar cap* - пояс лонжерона; *hydraulic control* - гідравлічне керування; *hydromechanical control* - гідромеханічне керування; *irreversible control* - необоротне керування; *lateral control* - поперечне керування; *main engine control* - основний регулятор двигуна; *manual control* - ручне керування; *midair collision control* - попередження зіткнень у повітрі; *jet pump* - струменева помпа; *lubricating pump* - масляна помпа; *piston pump* - поршнева помпа; *plunger pump* - плунжерна помпа; *pressure pump* - нагнітальна помпа; *rotor gear pump* - шестерінчаста помпа внутрішнього зачеплення; *scavenge pump* - відкачувальна помпа; *transfer pump* - перекачувальна помпа; *vane-type pump* - лопатева - помпа; *variable-delivery piston pump* - поршнева; помпа змінної продуктивності; *wobble pump* - ручна підкачувальна помпа; *pressurized reservoir* - бак з наддувом; *unpressurized reservoir* - бак без наддуву; *reservoir air breather* - суфлер бака; *spray tube* - розпилювальна труба; *torque tube* - вал трансмісії; *wheel torque tube* - корпус гальма колеса; *baffle check valve* - дросельний зворотний клапан; *ball check valve* - кульковий зворотний клапан; *ball valve* - кульковий клапан ; *bleed valve* - клапан перепуску / відбору тиску; *blowing valve* - продувальний клапан; *brake fluid* - гальмівна рідина; *damping fluid* - амортизаційна рідина; *ethyl fluid* - етилова рідина; *hydraulic fluid* - гідравлічна рідина; *parting fluid* - відокремлювальна рідина; ізоляційна рідина; *technical fluid* - технічна рідина; *technical fluid for aviation hydrosystems* -технічна рідина для авіаційних гідросистем; *pre-takeoff check* - контрольна перевірка перед зльотом; *run-up check* - контрольна прогонка (двигуна); *serviceability check* - перевірка

справності; перевірка працездатності; *stability check* - перевірка стійкості; *test check* - контрольне випробування; *visual check* - візуальна перевірка; *walk-round check* - передполітний огляд (повітряного судна); *absolute error* - абсолютна погрішність; *accidental error* - випадкова помилка (похибка); *airborne error* - похибка бортового устаткування; *seal failure* - порушення герметичності ущільнення; *secondary failure* - залежна відмова; *short-duration failure* - тимчасова відмова; збій; *single failure* - незалежна / одинична відмова; *sudden failure* - раптова відмова; *windshield failure* - руйнування (розтріскування) лобового скла; *wing failure* - поломка (руйнування) крила; *acceptance inspection* - приймальний контроль; *airplane inspection* - огляд літака; *annual inspection* - щорічна перевірка; *daily inspection* - щоденний огляд; *development engineering inspection* - детальний технічний огляд; *external inspection* - зовнішній огляд; *ground inspection* - огляд на землі; *manual programming* - ручне програмування; *off-line programming* - програмування в автономному режимі; *pre-programmin* - попереднє програмування; *structural programming* - структурне програмування; *test programming* - тестове програмування; *thrust programming* - програмування тяги; *aircraft specifications* - технічні дані повітряного судна; *performance specifications* - льотно-технічні характеристики; *technical specification(s)* - технічні вимоги; технічні умови;

2) **об'єктні:** *to run-up noise* - знизити шум; *to install aboard* - установлювати на борту; *to prevent an accident* - запобігти (авіаційній) пригоді, *to acquire target* взяти ціль, *to adjust the variable settings* - регулювати різноманітні установки, ; *to entrap air* - захоплювати повітря; *to fill aircraft (with)* - розміщувати (пасажирів, багаж) в літаку, *to identify the aircraft* - впізнавати ПС; *to bring down (land) airplane* - посадити літак; *to fly an airplane* - керувати літаком; *to hijack airplane* - захопити літак; *to navigate airplane* - керувати літаком; *to pilot an airplane* - керувати літаком; *to shoot down an airplane* - збити літак; *to take an airplane* - сісти на літак, *to grab for altitude* - намагатися набрати висоту; *to increase an* - збільшувати висоту; *to keep the altitude* -

витримувати задану висоту; *to leave the altitude* - залишати задану висоту; *to lose the altitude* - втрачати висоту; *to maintain the altitude* - витримувати задану висоту; *to misjudge an altitude* - неправильно оцінити висоту; *to bag an aircraft* - збивати літак; *to launch balloon* - запускати аеростат; *to take azimuth* - визначати азимут; *to derive azimuth* - обчислювати азимут; *to find azimuth* - обчислювати азимут; *to observe azimuth* - визначати азимут; *to take up the backlash* - усувати люфт; *to bag an aircraft* - збивати літак; *to check one's bags* - перевіряти валізи; *to check baggage* - перевірити багаж; *to claim one's baggage* - декларувати багаж; *to deliver the baggage* - доставляти багаж; *to handle the baggage* - обслуговувати багаж; *to park in the baggage* - здавати у багаж; *to anchor balloon* - прив'язувати аеростат; *to inflate balloon* - наповнювати аеростат; *to launch balloon* - запускати аеростат; *to keep clear of rotor blades* - остерігатися лопатей несного гвинта (гелікоптера); *to move the blades to higher/lower pitch* - установлювати лопаті на більший/менший кут; *to set the blades to higher/lower pitch* - установлювати лопаті на більший/менший кут; *to book a seat* - бронювати місце (на рейс); *to apply the brake* - натиснути на гальма; *to block the brake* - ставити на гальмо;; *to engage the brake* - натискати на гальма, гальмувати; *to hold the brake* - утримувати гальма; *to release the brake* відпустити гальма; розгальмовувати; *step on the brake* - натиснути на гальма; *to put the brake on* - увімкнути гальмівний пристрій; *to provide briefing* - проводити інструктаж; *to close the buckets* - зачиняти стулки; *to deploy the buckets* - зачиняти стулки; *to open the buckets* - відчиняти стулки; *to stow the buckets* - відчиняти стулки; *to install a bug* - установлювати підслуховувальний пристрій; *to remove a bug* - забрати підслуховувальний пристрій; *to burn gaseous fuel* - працювати на газоподібному паливі; *to deenergize the bus* - знеструмлювати (електро)шину; *to energize the bus* - подати живлення на шину; *to power the bus* - вмикати (електро)шину; *to adjust the cable* - регулювати трос (за довжиною чи натягом); *to slacken the cable* - ослаблювати натяг тросу; *to incur casualty* - зазнати важких втрат; *to inflict heavy casualties on the enemy* - завдавати важких втрат силам ворога; *to suffer*

*casualty* - зазнати важких втрат; *to sustain casualties* - зазнати втрат; *to take casualty* - зазнати важких втрат; *to determinate the cause* - виявляти причину {авіаційної пригоди); *to eliminate the cause* - усувати причину (напр. відмови); *to certificate airplane for noise* - атестувати літак за рівнем шуму; *to issue the certificate* - видавати сертифікат [свідоцтво, посвідчення]; *to render the certificate* - передавати сертифікат; *to disregard indicator display* - не враховувати показання приладу; *to regard indicator display* - враховувати показання приладу; *to do one's best* - робити все можливе; *to do one's duty* - виконувати свій обов'язок; *to do repairs* - ремонтувати;; *to reduce drag* - зменшувати лобовий опір; *to block [clog] a drain* - забивати трубу; *to clear [clean out, unblock, unclog] a drain* - прочищати трубу *to drift off the course* - 1) зносити з курсу (під час посадки); 2) відхилитися від курсу (польоту) *to drive propeller through internal shaft* - приводити в обертання повітряний гвинт за допомогою внутрішнього вала; ); *to carry out duty* - виконувати обов'язки; *to charge with duty* - покладати обов'язки; *to perform duty* - виконувати обов'язки; *to conduct electricity* - проводити електрику; *to discharge static electricity* - знімати статичну електрику; *to generate electricity* - давати електрику; *to cause [create] emergency* - спричиняти аварію; *to declare an emergency* - оголошувати надзвичайне положення; *to bend the cotterpin ends* - загинати вусики шплінта; *to tuck cotterpin ends* - обтискати вусики шплінта; *to absorb the shock* - поглинати енергію удару; *to store energy* - акумулювати енергію; *to take the energy* - from відбирати енергію від (напр. генератора); *to adjust an engine* - регулювати двигун до заданих параметрів; *to blow down an engine* - 1) виконувати холодний запуск двигуна; 2) продувати двигун (від залишків палива); *to cut off an engine* - зупиняти [вимикати] двигун; *to decelerate an engine* - зменшувати оберти двигуна; *to fire an engine* - запускати двигун; *to fire rocket engine* - запускати ракетний двигун; *to install an engine* - установлювати двигун (на повітряному судні); *to light an engine* - запускати двигун; *to open up an engine* - давати двигуну повний газ; *to restart an engine in flight* - запускати двигун у польоті; *to run an engine* - запускати, заводити

двигун; *to run up an engine* - опробувати двигун (на режимах роботи); *to shut down an engine* - зупиняти [вимикати] двигун; *to slow down an engine* - зменшувати режим роботи двигуна; *to start an engine* - запускати, заводити двигун; *to unreverse an engine* - виводити двигун із режиму реверса; *to warm up an engine* - прогрівати двигун; *to correct fault* - усувати несправність; *to detect fault* - виявляти несправність; *to catch fire* - займатися; охоплювати полум'ям; *to detect fire* - виявляти пожежу; *to extinguish fire* - гасити пожежу; *to burn off fuel* - випалювати паливо; *to burn solid fuel* - працювати на твердому паливі; *to isolate fire* - локалізувати пожежу; *to prevent fire* - запобігати виникненню пожежі; *to fail to use flaps* - не виконати потрібний випуск закрилків; *to place the flaps in* установлювати закрилки (у задане положення); *to set the flaps at* - установлювати закрилки (на заданий кут); *to enter into the flare* - входити до етапу - 102- вирівнювання; *to light a flare* - запалити ракету; *to shoot up [set out, set up] a flare* - запустити ракету; *to abort flight* - переривати польоті; *to cancel the flight* - скасовувати рейс; *to carry out the flight* - виконувати політ; *to close the flight* - закінчувати реєстрацію (пасажирів) на рейс; *to commence the flight* - починати політ; *to complete the flight* - завершити політ; *to continue the flight* - продовжувати політ; *to decelerate in the flight* - гасити швидкість у польоті; *to govern the flight* - керувати ходом польоту; *to jeopardize the flight* - наражати політ на небезпеку; *to monitor the flight* - слідкувати за польотом; *to replan the flight* - змінювати маршрут польоту; *to resume the flight* - відновлювати політ; *to terminate the flight* - закінчувати політ; *to fly a gear down* - літати з випущеним шасі; *to fly a gear up* - літати із втягненим шасі; *to fly a kite* - запускати повітряного змія; *to fly a simulator* - літати на тренажері; *to cancel the forecast* - анулювати [скасовувати] повідомлений прогноз; *to disseminate the forecast* - розповсюджувати прогноз; *to issue a forecast* - випускати інформацію про прогноз; *to obtain the forecast* - отримувати прогноз; *to prepare a forecast* - готувати прогноз;

3) **адвербіальні:** *to brake by propeller drag* - гальмувати за допомогою зворотної тяги повітряного гвинта; *to get into the aerodrome* - приземлятися на аеродромі; *to fly above the weather* - літати над верхнім краєм хмар; *to fly at a low level* - літати в режимі поземного льоту; *to fly at night* - літати в темний час доби; *to fly automatically* - пілотувати за допомогою автоматичного керування; *to fly blind* - літати за приладами; *to fly by an aircraft* - літати на повітряному судні; *to fly by autopilot* - літати на автопілоті; *to fly by day* - літати у світлий час доби; *to fly by instruments* - літати за приладами; *to fly by wire* - керувати рулями (повітряного судна) за допомогою електроприводів; *to fly crosswind* - літати з бічним вітром; *to fly downwind* - літати за вітром; *to fly en-route* - літати за маршрутом; *to fly "hand off"* - літати на автопілоті; *to fly in formation* - літати в строю; *to fly into the sun* - літати проти сонця; *to fly into the wind* - літати проти вітру; *to fly level* - літати на ешелоні; *to fly manually* - пілотувати за допомогою штурвального керування; *to fly northbound* - летіти у північному напрямку; *to fly off* - вилітати {із зони}; *to fly off airways* - літати поза повітряними трасами; *to fly on the autopilot* - літати на автопілоті; *to fly on the course* - літати за курсом (установленим для маршруту); *to fly on the heading* - літати за (магнітним) курсом; *to fly on/by instruments* - виконувати політ за приладами; *in official capacity* - під час виконання службових обов'язків; *at a distance* - на якій-н. відстані; *beyond distance* - поза зоною досяжності; *out of distance effect* - поза зоною досяжності; *in ground effect* - у зоні впливу землі (про політ); *with an engine suddenly failed* - під час раптової відмови двигу; *above the equator* - над екватором; *at the equator* - на екваторі; *below the equator* - під екватором; *on the equator* - на екваторі; *while in flight* - у польоті; *on the fly* - на льоту; у польоті; *at this aerodrome* - на цьому аеродромі; *over MO beacon 10* - над приводом МО 10; *on final* - на передприсадковій прямій; *over the aerodrome* - над аеродромом; *on the traffic circuit* - на крузі польотів; *till 6 o'clock* - до 6 часів; *till further instructions* - до подальших вказівок; *till the border* - до кордону; *over 10000 kilometres* - більше 100000 кілометрів; *below clouds* - нижче хмар; *behind the British*

*aircraft* – позаду британського літака; *before time 11.30* – до 11.30; *before passing the transition level* - перед проходженням рівня переходу; *above clouds* – вище об'єктів; *until advised* – до команди; *for your information* – до вашого відома; *1500 metres over SL beacon* - 1500 метрів над приводом SL; *in the forward cargo* – в передньому вантажному відділенні; *due to fuel consumption system failure* - через несправність системи споживання палива; *due to starboard/port engine failure* - через відмову правого / лівого двигуна; *due to undertorqued part* – через незатягнуту гайку; *due to loss of control* – через втрату управління; *after take-off* – після зльоту; *due to equipment failure* - через відмову обладнання; *in the vicinity of the field* – в районі аеродрому; *only at your discretion* – тільки на власний ризик; *out of, beyond the safety sector, funnel* – поза межею допустимих відхилень; *still below glidepath* – трохи нижче глісади; *slightly below glidepath* – трохи вище глісади; *50 feet below glidepath* – на 50 футів нижче глісади; *well below glidepath* – значно нижче глісади; *still above glidepath* – все ще вище глісади; *1,5 miles from touchdown* – 1,5 милі від точки приземлення; *through the centreline for delaying action* - з іншого боку на пряму для створення відступу; *due to IFR conditions* - в зв'язку з умовами польоту за приладами;

4) **фразові дієслова:** *to brake up* - ламати, порушувати, зривати ; *to burn away* - затухати (про полум'я); *to burn out* - 1) зупинити, припинити роботу (про двигун); 2) вигорати; 3) пропалювати (камеру згорання); спалювати (двигун); *to burn up* 1) випрацьовувати запас палива, допалювати; 2) підпалювати (паливо); 3) запускати (двигун); *to drift down* - здійснювати зниження (на крейсерському режимі); *to drift up* - набирати висоту (на крейсерському режимі); *to drive up* - збільшувати число обертів; *to fire away* - розстріляти (набої); *to flaps down* - «випустити закрилки» (команда у польоті); *to flaps up* «прибрати закрилки» (команда у польоті); *to flare out* - вирівнювати (повітряне судно перед посадкою); *to fly back* - повертатися до пункту вильоту; *to fly in* - доправляти повітрям; *to fly off* - вилітати (із зони); *to fly out*



- вилітати (із зони); *to fly over* 1) літати над чим-н. (напр. земною поверхнею);  
2) пролітати над (пунктом маршруту); *to fly round* - літати по колу.

В залежності від частини мови, яка є головною в складі словосполучення:

**1. Іменникові:** *geometric absorption* - геометричне поглинання, *linear acceleration* - лінійне прискорення; *transonic acceleration* - призвукове прискорення; *altitude acclimatization* - висотна акліматизація, *fuel accumulator* - паливний акумулятор; *aerial acrobatics* - вищий пілотаж, *dynamical adjustment* - динамічна адаптація; *inflatable aerobrake* - надувне аеродинамічне гальмо; *alternate aerodrome* - запасний аеродром, *long-bodied aeroplane* - довгофюзеляжний літак; *school aeroplane* - навчальний літак; *subsonic aeroplane* - дозвуковий літак; *training aeroplane* - навчальнотренувальний літак; *all-altitude aerospaceplane* - всевисотний ПКЛ; *conflicting aircrafts* - літаки, що летять зустрічними курсами; *reserve airfield* - резервний посадковий майданчик; *sonic altimeter* - акустичний висотомір; *cargo bay* - вантажний відсік; *airway beacon* - лінійний маяк; *landing beacon* - посадковий радіомаяк; *compass bearing* - компасний пеленг; *magnetic bearing* - магнітний пеленг; *radar bearing* - радіолокаційний пеленг; *radio bearing* - радіопеленг; *reciprocal bearing* - зворотний пеленг; *relative bearing* - відносний пеленг; *forward cabine* - передній салон; *natural camouflage* - природне маскування; *levered landing gear* - важільне шасі; *anti-torque rotor* - хвостовий гвинт; *folding strut* - складовуваний підкіс; *lock strut* - механізм розпору; *main landing gear strut* - основна опора шасі; *nose landing gear strut* - носова опора шасі; *shock strut* - амортизаційний стояк; *articulated rotor* - утримувальний гвинт з шарнірно закріпленими лопатями; *tail boom* - хвостова балка; *tail bumper* - хвостова опора; *tail unit* - хвостове оперення; *tailskid block* - хвостовий гребінь; *low aspect wing* - крило малого подовження ; *low wing* - низькорозташоване крило; *mid wing* - середньорозташоване крило; *monospar wing* - однолонжеронне крило; *multispar type wing* - багатолонжеронне крило; *outer wing* - відокремлювана частина крила; *pivoting wing* - поворотне крило;

*rectangular wing* - прямокутне крило; *stressed-skin wing* - крило з працівною обшивкою; *swept wing* - стрілоподібне крило; *sweptback wing* - крило з прямою стрілоподібністю; *tapered wing* - трапецеподібне крило; *torsion box wing* - крило кесонної конструкції; *variable sweep delta wing* - трикутне крило з змінною стрілоподібністю; *variable sweep wing* - крило з змінною стрілоподібністю; *air breathing engine* - повітряно-реактивний двигун; *air-breathing jet engine* - повітряно-реактивний двигун; *air-feed jet engine* - повітряно-реактивний двигун; *apogee engine* - двигун, який вмикається в апогеї; *arc jet engine* - електро-дуговий ракетний двигун; *ascent engine* - двигун злітного ступеню; *assisted takeoff engine* - стартовий двигун; *auxiliary gas turbine engine* - допоміжний газотурбінний двигун; *exhaust gases* - викидні гази; *flame tube* - жарова труба; *gas turbine engine inlet duct* - повітрязабирач газотурбінного двигуна; *subsonic inlet duct* - дозвуковий повітрязабирач; *supersonic external-compression inlet duct* - повітрязабирач зовнішнього стиснення надзвукового потоку; *exhaust nozzle* - викидне / випускне сопло; *exit nozzle* - вихідне сопло; *fixed area exhaust nozzle* - нерегульоване вихлопне сопло; *fuel nozzle* - паливна форсунка; *fuel spray nozzle* - розпилювальна / розпорошувальна паливна форсунка; *post-exit reverser* - засопловий реверсивний пристрій; *pre-exit reverser* - передсопловий реверсивний пристрій; *thrust reverser* - реверсор / реверсер тяги; *oil control piston ring* - маслоскидальне поршневе кільце; *oil scraper piston ring* - маслоскидальне поршневе кільце; *piston ring* - поршневе кільце; *angle shock wave* - наискісний стрибок ущільнення; *direct shock wave* - прямий стрибок ущільнення; *shock wave* - стрибок ущільнення, ударна хвиля; *combustion zone* - зона горіння; *compression zone* - зона стиснення; *dilution zone* - зона підмішування; *mixing zone* - зона сумішоутворення; зона змішування; *stall zone* - зона зриву потоку; *surge zone* - зона помпажу; *tension zone* - зона розтягнення; *barrel roller bearing* - сферичний роликовий підшипник; *camshaft bearing* - підшипник кулачкового вала; *damper bearing* - демпфувальний підшипник; *floating bearing* - плаваючий підшипник; *needle bearing* -

голчастий підшипник; *roller bearing* - роликовий підшипник; *self-aligned bearing* - саморегульований підшипник; *filler* - саркришка заправної / заливної горловини; *frame cap* - полиця шпангоута; *inflation valve cap* - ковпачок вентиля; *overwing filler cap* - кришка заливної горловини на крилі; *rib cap* - полка нервюри; *spar cap* - пояс лонжерона; *hydraulic control* - гідравлічне керування; *hydromechanical control* - гідромеханічне керування; *irreversible control* - необоротне керування; *lateral control* - поперечне керування; *main engine control* - основний регулятор двигуна; *manual control* - ручне керування; *midair collision control* - попередження зіткнень у повітрі; *jet pump* - струменева помпа; *lubricating pump* - масляна помпа; *piston pump* - поршнева помпа; *plunger pump* - плунжерна помпа; *pressure pump* - нагнітальна помпа; *rotor gear pump* - шестерінчаста помпа внутрішнього зачеплення; *scavenge pump* - відкачувальна помпа; *transfer pump* - перекачувальна помпа; *vane-type pump* - лопатева - помпа; *variable-delivery piston pump* - поршнева; помпа змінної продуктивності; *wobble pump* - ручна підкачувальна помпа; *pressurized reservoir* - бак з наддувом; *unpressurized reservoir* - бак без наддуву; *reservoir air breather* - суфлер бака; *spray tube* - розпилювальна труба; *torque tube* - вал трансмісії; *wheel torque tube* - корпус гальма колеса; *baffle check valve* - дросельний зворотний клапан; *ball check valve* - кульковий зворотний клапан; *ball valve* - кульковий клапан; *bleed valve* - клапан перепуску / відбору тиску; *blowing valve* - продувальний клапан; *brake fluid* - гальмівна рідина; *damping fluid* - амортизаційна рідина; *ethyl fluid* - етилова рідина; *hydraulic fluid* - гідравлічна рідина; *parting fluid* - відокремлювальна рідина; ізоляційна рідина; *technical fluid* - технічна рідина; *pre-takeoff check* - контрольна перевірка перед зльотом; *run-up check* - контрольна прогонка (двигуна); *serviceability check* - перевірка справності; перевірка працездатності; *stability check* - перевірка стійкості; *test check* - контрольне випробування; *visual check* - візуальна перевірка; *walk-round check* - передполітний огляд (повітряного судна); *absolute error* - абсолютна погрішність; *accidental error* - випадкова

помилка (похибка); *airborne error* - похибка бортового устаткування; *seal failure* - порушення герметичності ущільнення; *secondary failure* - залежна відмова; *short-duration failure* - тимчасова відмова; збій; *single failure* - незалежна / одинична відмова; *sudden failure* - раптова відмова; *windshield failure* - руйнування (розтріскування) лобового скла; *wing failure* - поломка (руйнування) крила; *acceptance inspection* - приймальний контроль; *airplane inspection* - огляд літака; *annual inspection* - щорічна перевірка; *daily inspection* - щоденний огляд; *development engineering inspection* - детальний технічний огляд; *external inspection* - зовнішній огляд; *ground inspection* - огляд на землі; *manual programming* - ручне програмування; *off-line programming* - програмування в автономному режимі; *pre-programming* - попереднє програмування; *structural programming* - структурне програмування; *test programming* - тестове програмування; *thrust programming* - програмування тяги; *aircraft specifications* - технічні дані повітряного судна; *performance specifications* - льотно-технічні характеристики; *technical specification(s)* - технічні вимоги; технічні умови[67].

**2. Дієслівні:** *to run-up noise* - знизити шум; *to install aboard* - встановлювати на борту; *to prevent an accident* - запобігти (авіаційній) пригоді; *to acquire target* взяти ціль; *to adjust the variable settings* - регулювати різноманітні установки; *to get into the aerodrome* - приземлитися на аеродромі; *to entrap air* - захоплювати повітря; *to fill aircraft (with)* - розміщувати (пасажирів, багаж) в літаку; *to identify the aircraft* - впізнавати ПС; *to bring down (land) airplane* - посадити літак; *to fly an airplane* - керувати літаком; *to hijack airplane* - захопити літак; *to navigate airplane* - керувати літаком; *to pilot an airplane* - керувати літаком; *to shoot down an airplane* - збити літак; *to take an airplane* - сісти на літак; *to grab for altitude* - намагатися набрати висоту; *to increase an* - збільшувати висоту; *to keep the altitude* - витримувати задану висоту; *to leave the altitude* - залишати задану висоту; *to lose the altitude* - втрачати висоту; *to maintain the altitude* - витримувати

задану висоту; *to misjudge an altitude* - неправильно оцінити висоту; *to bag an aircraft* - збивати літак; *to launch balloon* - запускати аеростат; *to keep the altitude* - витримувати задану висоту; *to leave the altitude* - залишати задану висоту; *to lose the altitude* - втрачати висоту; *to maintain the altitude* - витримувати задану висоту; *to misjudge an altitude* - неправильно оцінити висоту; *to bag an aircraft* - збивати літак; *to launch balloon* - запускати аеростат; *to take azimuth* - визначати азимут; *to derive azimuth* - обчислювати азимут; *to find azimuth* - обчислювати азимут; *to observe azimuth* - визначати азимут; *to take up the backlash* - усувати люфт; *to bag an aircraft* - збивати літак; *to check one's bags* - перевіряти валізи; *to check baggage* - перевірити багаж; *to claim one's baggage* - декларувати багаж; *to deliver the baggage* - доставляти багаж; *to handle the baggage* - обслуговувати багаж; *to park in the baggage* - здавати у багаж; *to anchor balloon* - прив'язувати аеростат; *to inflate balloon* - наповнювати аеростат; *to launch balloon* - запускати аеростат; *to be off the beam* - відхилитися від променя (про літак, ракету); *to be on the beam* - бути на промені, бути на курсі, вказаному радіопроменем; *to fly the beam* - летіти за променем (курсого маяка); *to keep clear of rotor blades* - остерігатися лопатей несного гвинта {гелікоптера); *to move the blades to higher/lower pitch* - установлювати лопаті на більший/менший кут; *to set the blades to higher/lower pitch* - установлювати лопаті на більший/менший кут; *to book a seat* - бронювати місце {на рейс); *to book online* - замовляти (авіа)квитки через Інтернет; *to apply the brake* - натиснути на гальма; *to block the brake* - ставити на гальмо; *to brake up* - ламати, порушувати, зривати; *to engage the brake* - натискати на гальма, гальмувати; *to hold the brake* - утримувати гальма; *to release the brake* - відпустити гальма; розгальмовувати; *to step on the brake* - натиснути на гальма; *to put the brake on* - увімкнути гальмівний пристрій; *to provide briefing* - проводити інструктаж; *to close the buckets* - зачиняти стулки; *to deploy the buckets* - зачиняти стулки; *to open the buckets* - відчиняти стулки; *to stow the buckets* - відчиняти стулки; *to install a bug* - установлювати підслуховувальний пристрій; *to remove a bug* - забрати

підслуховувальний пристрій; *to tear out a bug* - забрати підслуховувальний пристрій; *to burn away* - затухати {про полум'я}; *to burn gaseous fuel* - працювати на газоподібному паливі; *to burn off fuel* - випалювати паливо; *to burn out* - 1) зупиняти, припиняти роботу (про двигун); 2) вигорати; 3) пропалювати (камеру згорання); спалювати (двигун); *to burn solid fuel* - працювати на твердому паливі; *to deenergize the bus* - знеструмлювати (електро)шину; *to energize the bus* - подати живлення на шину; *to power the bus* - вмикати (електро)шину; *to adjust the cable* - регулювати трос (за довжиною чи натягом); *to slacken the cable* - ослаблювати натяг тросу; *to incur casualty* - зазнати важких втрат; *to suffer casualty* - зазнати важких втрат; *to sustain casualties* - зазнати втрат; *to take casualty* - зазнати важких втрат; *to determinate the cause* - виявляти причину (авіаційної пригоди); *to eliminate the cause* - усувати причину (напр. відмови); *to issue the certificate* - видавати сертифікат [свідоцтво, посвідчення]; *to render the certificate* - передавати сертифікат; *to do one's best* - робити все можливе; *to do one's duty* - виконувати свій обов'язок; *to do repairs* - ремонтувати; *to brake by propeller drag* - гальмувати за допомогою зворотної тяги повітряного гвинта; *to reduce drag* - зменшувати лобовий опір; *to block [clog] a drain* - забивати трубу; *to clear [clean out, unblock, unclog] a drain* - прочищати трубу; *to drain overboard* - зливати за борт (рідину з систем); *to cancel the* - парирувати [компенсувати] знесення; *to drift down* - здійснювати зниження (на крейсерському режимі); *to drift off the course* - 1) зносити з курсу (під час посадки); 2) відхилитися від курсу (польоту); *to drift up* - набирати висоту (на крейсерському режимі); *to kick off the drift* - парирувати [компенсувати] знесення; *to drive up* - збільшувати число обертів; *to carry out duty* - виконувати обов'язки; *to charge with duty* - покладати обов'язки; *to perform duty* - виконувати обов'язки; *to conduct electricity* - проводити електрику; *to generate electricity* - давати електрику; *to cause [create] emergency* - спричиняти аварію; *to declare an emergency* - оголошувати надзвичайне положення; *to bend the cotterpin ends* - загинати вусики шплінта; *to absorb the*

*shock* - поглинати енергію удару; *to store energy* - акумулювати енергію; *to take the energy* - from відбирати енергію від (напр. генератора); *to adjust an engine* - регулювати двигун до заданих параметрів; *to blow down an engine* - 1) виконувати холодний запуск двигуна; 2) продувати двигун (від залишків палива); *to close down an* - зупиняти [вимикати] двигун; *to cut off an engine* - зупиняти [вимикати] двигун; *to decelerate an engine* - зменшувати оберти двигуна; *to fire an engine* - запускати двигун; ; *to install an engine* - установлювати двигун (на повітряному судні); *to light an engine* - запускати двигун; *to open up an engine* - давати двигуну повний газ; *to run an engine* - запускати, заводити двигун; *to run up an engine* - опробувати двигун (на режимах роботи); *to shut down an engine* - зупиняти [вимикати] двигун; *to slow down an engine* - зменшувати режим роботи двигуна; *to start an engine* - запускати, заводити двигун; *to unreverse an engine* - виводити двигун із режиму реверса; *to warm up an engine* - прогрівати двигун; *to correct fault* - усувати несправність; *to detect fault* - виявляти несправність; *to catch fire* - займатися; охоплювати полум'ям; *to detect fire* - виявляти пожежу; *to extinguish fire* - гасити пожежу; *to fire away* - розстріляти (набої); *to isolate fire* - локалізувати пожежу; *to prevent fire* - запобігати виникненню пожежі; *to fail to use flaps* - не виконати потрібний випуск закрилків; *to place the flaps in* - установлювати закрилки (у задане положення); *to set the flaps at* - установлювати закрилки (на заданий кут); *to enter into the flare* - входити до етапу - 102- вирівнювання; ); *to light a flare* - запалити ракету; *to shoot up [set out, set up] a flare* - запустити ракету; *to abort flight* - переривати політ; *to be experienced in flight* - відбуватися у польоті; *to cancel the flight* - скасовувати рейс; *to carry out the flight* - виконувати політ; *to close the flight* - закінчувати реєстрацію (пасажирів) на рейс; *to commence the flight* - починати політ; *to complete the flight* - завершити політ; *to continue the flight* - продовжувати політ; *to decelerate in the flight* - гасити швидкість у польоті; *to govern the flight* - керувати ходом польоту; *to jeopardize the flight* - наражати політ на небезпеку; *to monitor the flight* - слідкувати за польотом; *to replan the flight* -

змінювати маршрут польоту; *to resume the flight* - відновлювати політ; *to terminate the flight* - закінчувати політ; *to fly above the weather* - літати над верхнім краєм хмар; *to fly a gear down* - літати з випущеним шасі *to fly under screen* - літати «під шторкою»; *to fly up wind* - літати проти вітру; *to cancel the forecast* - анулювати [скасовувати] повідомлений прогноз; *to disseminate the forecast* - розповсюджувати прогноз; *to issue a forecast* - випускати інформацію про прогноз; *to obtain the forecast* - отримувати прогноз; *to prepare a forecast* - готувати прогноз;

**3. Прикметникові:** *technologically advanced* - технологічно продвинутий, *heavier than air* – важчий за повітря, *readable now and then* - розбірливо часом; *perfectly readable* - ідеально розбірливо; *completely airworthy* – повністю придатний до польотів; *suddenly failed*- під час раптової відмови двигу; *extremely flammable* - надзвичайно вогнебезпечно

**4. Прийменникові:** *Above aerodrome level* - відносно рівня аеродрому; над рівнем аеродрому, *Above sea level* – над рівнем моря, *in official capacity* - під час виконання службових обов'язків; *at a distance* - на якій-н. відстані; *beyond distance* - поза зоною досяжності; *out of distance effect* - поза зоною досяжності; *in ground effect* - у зоні впливу землі (про політ); *above the equator* - над екватором; *at the equator* - на екваторі; *below the equator* - під екватором; *on the equator* - на екваторі; *while in flight* - у польоті; *on the fly* - на льоту; у польоті; *at this aerodrome* - на цьому аеродромі; *over MO beacon 10* - над приводом MO 10; *on final* – на передприсадковій прямій; *over the aerodrome* - над аеродромом; *on the traffic circuit* - на крузі польотів; *till 6 o'clock* - до 6 часів; *till further instructions* - до подальших вказівок; *till the border* – до кордону; *over 10000 kilometres* – більше 100000 кілометрів; *below clouds* – нижче хмар; *behind the British aircraft* – позаду британського літака; *before time 11.30* – до 11.30; *before passing the transition level* - перед проходженням рівня переходу; *above clouds* – вище облаків; *about this flight* – про цей рейс; *until advised* – до команди; *for your information* – до вашого відома; *1500 metres over SL beacon* - 1500 метрів над приводом SL; *in the*



*forward cargo* – в передньому вантажному відділенні; *due to fuel consumption system failure* - через несправність системи споживання палива; *due to starboard/port engine failure* - через відмову правого / лівого двигуна; *due to undertorqued part* – через незатягнуту гайку; *due to loss of control* – через втрату управління; *after take-off* – після зльоту; *due to equipment failure* - через відмову обладнання; *in the vicinity of the field* – в районі аеродрому; *only at your discretion* – тільки на власний ризик; *out of, beyond the safely sector, funnel* – поза межею допустимих відхилень; *still below glidepath* – трохи нижче глісади; *slightly below glidepath* – трохи вище глісади; *50 feet below glidepath* – на 50 футів нижче глісади; *well below glidepath* – значно нижче глісади; *still above glidepath* – все ще вище глісади; 1,5 миль от точки приземлення; *1,5 miles from touchdown* – 1,5 милі від точки приземлення; *through the centreline for delaying action* - з іншого боку на пряму для створення відступу; *due to IFR conditions* - в зв'язку з умовами польоту за приладами [67];

**5. Числівникові:** *1200 feet* - 1200 фут; *8200 metres* - 8200 метрів; *80 kilometres* - 80 кілометрів; *1001,3 hectopascals* - 1001,3 гекопаскалі; *13 knots* – 13 вузлів; *8 kilometers* – 8 кілометрів; *4 oktas 600 meters* - 4 окти 600 метрів; *6 oktas 1700 meters* - 6 окт 1700 метрів; *310° 6 knots* - 310° 6 вузлів; *7200 metres* - 7200 метрів; *10 kilometres* - 10 кілометрів; *10 degree* - 10 градусів; *30 minutes* - 30 хвилин; *10 minutes* – 10 хвилин; *18 knots* – 18 вузлів; *3 oktas 900 metres* – 3 октанти 900 метрів; *5 oktas 1200 metres* – 5 октант 1200 метрів; *1017 millibars* - 1017 мілібарів; *752 millimetres* - 752 міліметри; *1003 millibars* - 1003 миллібари; *6000 feet* - 6000 футів; *half a mile* – половина милі; *2200 feet* - 2200 футів; *3 degree* – 3 градуси; *5 inches* - 5 дюймів; *the seventh of September nineteen fifty one* - сьомого вересня дев'ятнадцять п'ятдесят першого[61];

**6. Змішаний тип зв'язку:** *to drive propeller through internal shaft* - приводити в обертання повітряний гвинт за допомогою внутрішнього вала; *duty to make payment* - платіжне зобов'язання; *to discharge static electricity* - знімати статичну електрику; *to tuck cotterpin ends* - обтискати вусики шплінта; *to fire*

*rocket engine* - запускати ракетний двигун; *to restart an engine in flight* - запускати двигун у польоті; *with an engine suddenly failed* - під час раптової відмови двигу; *to drive propeller through internal shaft* - приводити в обертання повітряний гвинт за допомогою внутрішнього вала та ін.

### 2. 3. Рівень речення: характеристика та особливості перекладу

У мовознавстві стосовно принципів поділу речень за метою висловлювання існують різні погляди. Так, Л. О. Булаховський поділяє речення за інтонацією на розповідні, питальні й окличні. Н. Ю.Шведова за метою повідомлення (комунікативного завдання) виокремлює непитальні і питальні, а непитальні, в свою чергу, диференціює на розповідні, спонукальні і речення зі значенням бажання. Деякі мовознавці виділяють розповідні, питальні і спонукальні речення (Є. М.Галкіна-Федорук, В. В. Бабайцева, О. А. Руднев, Б. М. Кулик, А. Н. Медушевський), інші - ще оптативні (бажальні) речення (І. Р.Вихованець, А. А. Загнітко, М. У. Каранська, В. І. Кононенко та ін.), що, на наш погляд, є цілком прийнятним[67].

Проаналізований матеріал дозволяє виявити такі речення за метою висловлювання та комунікативною спрямованістю:

#### 1. Розповідні:

**а) Стверджувальні** «*Over*» – прийом, «*I read you loud and clear*» -Чую вас голосно і чітко»; «*Reading you with interference* - Чую вас з перешкодами»; «*Skyfly 112, Breadbury Tower. Readable but with difficulty* - Сантьяго Вишка, VW 120. - Чутність погана» «*Your transmission is garbled* - Ваша передача йде з спотвореннями»; «*The contact is broken* – зв'язок порушено»; «*Reply missing*. – Відповідь відсутня»; «*I have an important information for you* – В мене для вас важливе повідомлення»; «*We wish to delay our start-up due to baggage identification process. Release time at 35.* - Ми бажаємо затримати запуск через процес розпізнавання багажу»; «*The controller has 3 aircraft on the traffic circuit*» - У диспетчера на колі польотів є 3 літаки»; «*I have passed the border* – Я

перетнув кордон»; «*You have to return to the departure aerodrome* – Ви маєте повернутись до аеропорту відправлення»; «*To fly in the thunderstorm is very dangerous* – Літати в грозу небезпечно»; «*We are going to land at this aerodrome.* – Ми збираємося сісти на цьому аеродромі»; «*The airport is closed.* – Аеропорт зачинений»; «*They have reached their flight level* – Вони зайняли свій ешелон»; «*We have retransmitted the message addressed to KLM* - Ми передали повідомлення, адресоване KLM»; «*We are taking off* - Ми взлітаємо»; «*We had crossed the border by 15.00* - Ми перетнули кордон до 15.00.»; «*The controller had cleared us to descend by 11.00* - Диспетчер дозволив нам знижуватись до 11.00»; «*I will take you through the centreline for delaying action* - Я виведу вас з іншого боку на пряму для створення відступу»; «*Cleared for ILS RW 09 left approach* – Дозволено захід по ІЛС ВПП 09 лівій»; «*Numerous targets in the vicinity of the field* - Велика кількість літаків в районі аеродрому»; «*I will take you through the centreline for delay action.* - Я виведу вас з іншого боку на пряму для очікування»[61];

**б) Заперечні** «*The aircraft does not reply.* – Літак не відповідає»; «*I do not understand you.* – Я вас не розумію»; «*No delay expected* - Затримка не очікується»; «*There will be no (not any) plane on the traffic circuit.* - На кругу польотів не буде літаків»; «*You will not hit the runway from your present position* - Ви не потрапляєте на ЗПС з вашого становища»; «*We are unable to land now due to high approach* - Зараз ми не можемо приземлитися через високий підхід»; «*Unable to land now due to high approach* - Не в змозі зробити посадку зараз, тому що не втратили висоту»; «*Negative transponder* - На борту відповідача немає»; «*TWA 43 unable to approve* - TWA 43 не можу підтвердити»; «*I cannot land now due to (excessive) weight.* - Я не можу зробити посадку зараз через (надмірну вагу)»; «*Flashing light is inoperative* - Не працює проблісковий маяк»; «*Wind screen wipers are out of order* – Не в порядку склоочисники»

**2. Питальні:** «*How do you read?*» – Як чути?»; «*Do you understand me?* – Ви мене розумієте?»; «*Are you ready for push-back?* - Ви готові до буксирування?»; «*What is your rate of climb?* - Яка ваша швидкість набору?»; «*When do you estimate point Delta?* - Коли ви розраховуєте точку Дельта?»; «*What is your divertive aerodrome?*- Який ваш запасний аеродром?»; «*Are you able to lose 10 minutes on route?* - Ви можете «погасити» 10 хвилин на маршруті?»; «*Do you need radar vectoring?*- Вам потрібно радіолокаційне векторіння?»; «*Could you guide me for avoidance?*- Чи не могли б ви направити мене для обходу?»; «*What is the avoidance?*- Якою є процедура розбіжності?»; «*What heading shall I set to avoid the restricted area?*- Який курс мені встановити, щоб обійти зону з обмеженим режимом?» «*Are there any restrictions?* - Чи є які-небудь обмеження?»; «*Could you guide me for avoiding?* - Чи не могли б ви направити мене для обходу?»; «*Between what flight levels are there hazardous conditions?*- Між якими ешелонами небезпечні умови?»; «*Do you fly to London?* - Ви летите до Лондона?»; «*Are you descending?* – Ви знижуєтесь?»; «*Who is your captain?* – Хто тут капітан?»; «*Who speaks English here?* – Хто тут говорить англійською?»; «*What is the type of your aircraft?* – Який це тип літака?»; «*What aircraft is landing?* –Який літак сідає?»; «*What crew flies to New York?* – Яка команда летить до Нью-Йорку?»; «*Can you descend at 15 m/sec?* – Ви можете знижуватись по 15 м/с?»; «*May I start climbing ?* – Я можу починати зліт?»; «*Must we stop?* – Ми маємо зупинитись?»; «*Shall I taxi quicker?* – Я маю рулити швидше?»; «*Do you have to descend?* – Ви маєте знижуватись?»; «*Did he have to climb?* – Він має набирати?»; «*Are you a pilot?* – Ви пілот?»; «*Is this aircraft on final?* – Цей літак на передпосадковій?»; «*Have you a flight plan?* – У вас є план польоту?»; «*Did you have any problems?* - У вас були які-небудь проблеми?»; «*Does this crew fly abroad?* – Цей екіпаж літає закордон?»; «*Did they cross the border 10 minutes ago?* – Вони перетнули кордон 10 хвилин тому?»; «*Will they fly to Paris next week?* – Вони полетять до Парижу наступного тижня?»; «*Is the airport closed?* - Аеропорт зачинений?»; «*Shall I stop taxiing?* – Мені припинити

рулювання?»; «*Do I call the controller before descent?* - Я викликаю диспетчера перед зниженням?»; «*Does he call the controller before descent?* - Він викликає диспетчера перед зниженням?»

**3. Спонкульні:** «*Count for tuning* - Дайте рахунок для настройки»; «*Say again using another headset* – Повторіть через іншу гарнітуру»; «*Adjust your transmitter.* – Відрегулюйте ваш передатчик» «*Increase the strength of your signals.* – Збільшіть силу ваших сигналів»; «*Send words twice.* – Передавайте слова двічі»; «*Go ahead.* – Продовжуйте»; «*Would you prolong your flight plan, please.* - Продовжіть, будь ласка, ваш план польоту»; «*Stop push-back.* – Припиніть буксування»; «*Speed up taxi* – Прискорте руління»; «*Go ahead, Skyfly 112.* - Продовжуйте, Скайфлай 112»; «*Stop descending* – Припиніть зниження»; «*Report passing the border* – Повідомте проліт кордону»; «*Report after passing the FIR boundary* - Повідомте після прольоту кордону РП»; «*Climb to reach your flight level over MS Beacon* - Набирайте так, щоб зайняти ваш ешелон над приводом МС»; «*Overfly the obstacles at 6100 metres* - Перелітайте перешкоди на 6100 метрах»; «*Request clearance to offset left 10 kilometres* - Просимо дозволу відхилитися вліво на 10 кілометрів - «*Report each even thousand* - Доповідайте кожну парну тисячу»; «*Continue present heading taking you through the localizer for spacing* - Продовжуйте даним курсом, який виведе вас з іншого боку на пряму для створення відступу»; «*Adjust rate of descent ... metres per second/... feet per minute.* - Установіть швидкість зниження ... метрів у секунду / ... футів на хвилину.» «*Adjust normal rate of descent.* - Відрегулюйте нормальну швидкість зниження»; «*Take heading 180° and climb expeditedly to 8600 metres.* - Візьміть курс 180 ° і набирайте швидко 8600 метрів»; «*Leave your navlights on at the terminal* - Залиште ваші габаритні вогні увімкненими у аеровокзалі»;

**4. Окличні:** «*Caution!* – Обережно!»

Типи речень за структурою.

**1. Односкладні:** «*OVER* – прийом»; «*Poor modulation.* – Погана модуляція звуку»; «*Count for tuning* - Дайте рахунок для настройки»; «*Send words twice.*

– Передавайте слова двічі»; «*Go ahead.* – Продовжуйте»; «*Taking off.* – Злітаю»; «*Check Mike.* - Повідомте (контрольний пункт) Майка»; «*Verify altitude.* – Перевірте висоту»; «*Sidestep to RW 09 right* - Бічний маневр на ЗПС 09 праву»; «*Cut motors* – вимкніть двигун»; «*Check it* - Перевірте»; «*Landed* – Приземлився»; «*Clearance granted* – Дозволяю»; «*Catering delay.* - Затримка по бортпостачанню»; «*Traffic in sight* – Борт спостерігаю»; «*Stop squawk*» - Припиніть роботу відповідача»; «*Unlawful seizure* - Незаконне захоплення»; «*Reading you with interference* - Чую вас з перешкодами»; «*Approach completed.* – Підхід завершено»; «*Reply missing.* – Відповідь відсутня»; «*Approach completed* - Захід закінчився»; «*Level blocked* - Ешелон зайнятий»

**2. Двоскладні/Непоширені** «*You were blocked out.* – Ви були забиті»; «*The contact is broken* – Зв'язок порушено» ; «*The aircraft does not reply.* – Літак не відповідає»; «*We are taking off* - Мы взлітаємо»; «*The airport is closed.* - Аеропорт закритий»

**3. Поширені:** «*I read you loud and clear* - Чую вас голосно та чітко»; «*Leon Tower. YV-BRL, request clearance to Sacatenas.* - Леон Вишка, YV-BRL, прошу дозвіл в Сакатенас»; «*Expect departure at 45, star up at your discretion.* - Очікуйте отбытия в 45 минут, запускаетесь по собственному усмотрению»; «*The weather at your destination is getting worse.* - Погода в пункті вашого призначення погіршується»; «*Your VFR flight plan cancelled due to IFR conditions.* - Ваш візуальний план польоту скасовується у зв'язку з умовами польоту за приладами»; «*Longitudinal separation will be 40 kilometres* - Поздовжній інтервал буде 40 кілометрів»; «*The traffic is passing by my left* - Борт проходить зліва від мене; *The opposite traffic has (just) passed by my right.* - Зустрічний борт (щойно) пройшов праворуч від мене»; «*I will take you through the centreline for delay action.* - Я виведу вас з іншого боку на пряму для очікування»;

**4. Складні односурядні** «*I cannot follow you, will you speak slower, please.* – Я не встигаю за вашою розмовою, говоріть повільніше, будь-ласка»; «*This is Heathrow departure information M, 10.08 hours, weather, 210, 17 knots,*

*temperature 2, dew point 2, QNH 1020 millibars, departure RW 28 R.* - Аеропорт Хітроу, інформація М повітряних суден, що відбуваються, час 10.08, погода: 210, 17 вузлів, температура 2, точка роси 2, QNH 1020 мільбар, ВПП для вильоту 28 права; «Roger, slot time 55, Alitalia 204. – Вас зрозумів, час відправлення 55 хвилин, Аліталія 204.» «*You have gone too far, you missed taxiway B5, wait for the «follow me» car.* - Ви зарулили занадто далеко, ви пропустили руліжні доріжки Браво 5, чекайте машину супроводження»; «*GDI 241, reclared RW 16. Taxi behind Boeing 737, coming from your right* - GDI 241, новий дозвіл, ВПП 16, рулите позаду Боїнга 737, відповідного праворуч від вас»;

**5. Складні однопідрядні** «If contact is not established come back (revert) to secondary frequency - Якщо зв'язок не буде встановлено, переходить на другу частоту»; «*At first contact advise you have received information and caution* - При початку радіозв'язку доповісте, що ви прийняли інформацію і попередження»; «*Due to work in progress taxiing along TW 7 is prohibited* - Через що проведення робіт рулювання по РД 7 заборонено»[67,41]; «*You must comply with my instructions, otherwise I do not guarantee your safety.* - Ви повинні слідувати моїм вказівкам, в іншому випадку я не гарантую вашої безпеки»; «*If you are unable to lose the remaining altitude down to 2000 feet for 10 minutes, leave the aerodrome space within 15 minutes* - Якщо ви не зможете знизити висоту до 2000 футів за 10 хвилин, залиште зону аеродрому за 15 хвилин»; «*Unable to land now due to high approach* - Не в змозі зробити посадку зараз, тому що не втратили висоту»; «*If you do not clear us to fly to A., I cannot guarantee safety of passengers* - Якщо ви не дозволите нам летіти в А., я не гарантую безпеки пасажирів» [67, 54].

Дані речення дають змогу проаналізувати наявність граматичних трансформацій в перекладі радіотелефонного дискурсу:

**Синтаксичне уподібнення:** «*The airport is closed.* – Аеропорт зачинений»; відсутність артикля «*The*» в українському варіанті; «*Between what flight levels are there hazardous conditions?*»- Між якими ешелонами

небезпечні умови?» - ідентичн речення за виключнням опущення «are there»; »?; «*Are you a pilot?* – Ви пілот?» - опущення в українському варіанті допоміжного дієслова «are»; »; «*Overfly the obstacles at 6100 metres* - Перелітайте перешкоди на 6100 метрах»; опущення артиклю «the»; «*Check it* - Перевірте»; - опущено займенник «it»; «*I read you loud and clear* - Чую вас голосно та чітко» - опущення іменника «I»;

**Заміни частин мови:** «*Over*» – прийом» - замінна прийменника на іменник; «*Readable but with difficulty* - Сантьяго Вишка, VW 120. - Чутність погана» заміна прикметника «*readable*» на іменник «чутність»; «*To fly in the thunderstorm is very dangerous* – Літати в грозу небезпечно»; складений іменний присудок «*is dangerous*» на обставину «небезпечно»; заміна іменника «*Caution!*» - на прислівник «Обережно!»; «*If you are unable to lose the remaining altitude down to 2000 feet for 10 minutes, leave the aerodrome space within 15 minutes* - Якщо ви не зможете знизити висоту до 2000 футів за 10 хвилин, залиште зону аеродрому за 15 хвилин»- прикметник *unable* ...в українській мові замінено на модальне дієслово «не зможете».

**Заміна форми слів:** «*There will be no (not any) plane on the traffic circuit.* - На кругу польотів не буде літаків» - «plane» в однині на «літаки» в множині; «*Who is your captain?* – Хто тут капітан?» - заміна займенника «your» на обставину «тут»; «*Roger, slot time 55, Alitalia 204.* – Вас зрозумів, час відправлення 55 хвилин, Аліталія 204» - авіаційний термін Roger перекладено на українську простим реченням – «вас зрозумів»;

**Транспозиція (заміна порядку слів):** «*There will be no (not any) plane on the traffic circuit.* - На кругу польотів не буде літаків» - перша частина речення переставлена вкінець, а друга на початок в українському варіанті; «*We are unable to land now due to high approach* - Зараз ми не можемо приземлитися через високий підхід»; - обставина «now» в українському варіанті виходить на перше місце «зараз»; «*Wind screen wipers are out of order* – Не в порядку склоочисники» - іменник «склоочисники» на початку речення в англійському варіанті, та в кінці в українському; «*Do you understand me?* –



Ви мене розумієте?» - зміна позиції займенника «мені»; «*Must we stop?* – Ми маємо зупинитись?» - зміна порядку слів «we» «ми»; «*Shall I taxi quicker?* – Я маю рулити швидше?»; - в українському варіанті на перше місце виходить займенник «Я»; «*Would you prolong your flight plan, please.* - Продовжіть, будь ласка, ваш план польоту»; - вставне слово «будь-ласка» в англійському варіанта в кінці речення, в українському – в середині.

**Зміна структури речення:** *Negative transponder* - На борту відповідача немає»; «*How do you read?*» – Як чутно?»; «*Clearance granted* – Дозволяю; «*Unable to land now due to high approach* - Не в змозі зробити посадку зараз, тому що не втратили висоту»; «*Negative transponder* - На борту відповідача немає»; «*Climb to reach your flight level over MS Beacon* - Набирайте так, щоб зайняти ваш ешелон над приводом МС»; «*Clearance granted* – Дозволяю»; - заміна двоскладного простого речення на односкладне прислівникове; «*Traffic in sight* – Борт спостерігаю» - заміна обставини « в полі зору» на дієслово «спостерігаю»; «*This is Heathrow departure information M, 10.08 hours, weather, 210, 17 knots, temperature 2, dew point 2, QNH 1020 millibars, departure RW 28 R.* - Аеропорт Хітроу, інформація М повітряних суден, що відбувають, час 10.08, погода: 210, 17 вузлів, температура 2, точка роси 2, QNH 1020 миллибар, ВПП для вильоту 28 права» - іменник «departure» розширено в українській мові дієслівним прикметником «що відбувають»; «*Unable to land now due to high approach* - Не в змозі зробити посадку зараз, тому що не втратили висоту»; - словосполучення замінено на протилежне за значенням.

**Заміни типів зв'язку між словами:** «*You have gone too far, you missed taxiway B5, wait for the follow me car.* - Ви зарулили занадто далеко, ви пропустили руліжні доріжки Браво 5, чекайте машину супроводження»

Аналіз типів перекладу науково-технічної літератури авіаційної тематики доводить, що продукт перекладацької діяльності залежить від точного відтворення змісту меседжу диспетчера чи пілота. При цьому формою повідомлення в більшості випадків нехтують, обираючи будову

синтаксичних одиниць. Визначено, що загалом труднощі виникають під час розшифрування терміносполучення, правильної його передачі в мові оригіналу та перекладу.

Праналізувавши авіаційні словники можемо зробити висновок, що займенникових словосполучень нами виявлено не було і відносна частка прикметникових термінів значно менша, ніж дієслівних, іменникових та прислівникових. Числівникові словосполучення було взято із посібника «Радіотелефонний обмін на всіх етапах.

За метою висловлювання та інтонацією більшість синтаксичних одиниць на рівні речення в радіотелефонному обміні є розповідними, питальними та спонукальними. Знайшлося лише одне окличне речення – «*Caution!* - Обережно!»[67]. Це пояснюється основними характеристиками науково-технічних текстів і авіаційного радіомовлення зокрема: стислість, лаконічність, однозначність, беємоційність.

Підсумовуючи результати дослідження синтаксичних одиниць та їх перекладу можна стверджувати, що в процесі здійснення перекладу англійських авіаційних термінологічних словосполучень українською мовою використовуються уподібнення, заміни частин мови, форм слів, перестановки, заміни типів зв'язку між словами, оскільки все це є ефективним способом подолання граматичних невідповідностей на морфологічному та синтаксичному рівні англійської та української мовних систем.

Транспозиція або заміна порядку слів є найбільш частою синтаксичною трансформацією при перекладі авіаційного радіотелефонного дискурсу: «*There will be no (not any) plane on the traffic circuit.* - На кругу польотів не буде літаків» - перша частина речення переставлена вкінець, а друга на початок в українському варіанті; Перестановка, як синтаксичний прийом використовується у зв'язку з тим, що синтаксична структура англійських та українських речень відрізняється. Наприклад, *There will be no (not any) plane on the traffic circuit.* - На кругу польотів не буде літаків»

Синтаксичне уподібнення або нульова трансформація є найбільш частою у використанні при перекладі речень. Наприклад, «*You must comply with my instructions, otherwise I do not guarantee your safety.* - Ви повинні слідувати моїм вказівкам, в іншому випадку я не гарантую вашої безпеки»[67,98], адже основною метою перекладання науково-технічних текстів є чіткість та лаконічність.

Зазвичай найпоширенішим видом синтаксичної трансформації є синтаксична заміна, у процесі якої заміні можуть піддаватися члени речення, типи синтаксичного зв'язку. Ми спостережуємо членування та заміни простого речення в оригіналі на складне в перекладі: «*Unable to land now due to high approach* - Не в змозі зробити посадку зараз, тому що не втратили висоту»;

Не було знайдено в процесі аналізу об'єднання речень або заміни двох речень оригіналу одним реченням мовою перекладу.

Порівняння речень на мові оригіналу та мові перекладу свідчить, що зберігається структура. Наприклад: складне (однопідрядне) перекладається на українську складним однопідрядним: «*If contact is not established come back (revert) to secondary frequency* - Якщо зв'язок не буде встановлено, переходить на другу частоту[67,35]». Або двоскладне непоширене: «*Reply (is) missing.* – Відповідь відсутня»

Таким чином вихідною доміматою перекладу науково-технічних текстів авіаційної тематики вважаємо комплексний лінгвістичний підхід, основу якого становить вивчення особливостей структур термінологічних словосполучень та речень в текстах зазначеної галузі; прийомів та способів їх адекватного перекладу, що зумовлює подальші вектори наукових досліджень зазначеної проблематики.

## **Висновки до 2 розділу**

Англійський авіаційний радіотелефонний дискурс тлумачимо як мовлення авіаційних спеціалістів, мета якого полягає у вербальному обміні

засобами англійської мови професійною інформацією під час польоту за допомогою радіотелефонного зв'язку. Забезпечення ефективності міжнародної радіотелефонної комунікації, де англійська відіграє роль мови-посередника, відбувається завдяки таким основним характеристикам ААРД: лаконічність (concision), чіткість (clarity), однозначність (non-ambiguity).

Підсумовуючи результати дослідження синтаксичних одиниць та способів їх перекладу можна стверджувати, що в процесі здійснення перекладу англійських авіаційних термінологічних словосполучень українською мовою використовуються уподібнення, заміни частин мови, форм слів, перестановки, заміни типів зв'язку між словами, оскільки все це є ефективним способом подолання граматичних невідповідностей на морфологічному та синтаксичному рівні англійської та української мовних систем.

Перестановка або транспозиція є найбільш використовуваним видом синтаксичного прийому, використовується у зв'язку з тим, що відрізняється порядок слів в англійських та українських реченнях.

Синтаксичне уподібнення або нульова трансформація є також найбільш частою у використанні, адже основною метою перекладання текстів авіаційного радіообміну є чіткість та лаконічність.

Найпоширенішим видом синтаксичної трансформації є синтаксична заміна, у процесі якої заміні можуть піддаватися члени речення, типи синтаксичного зв'язку, ми спостережуємо членування або заміни простого речення в оригіналі на складне в перекладі, зміни типу зв'язку між реченнями або частинами речення в оригіналі та перекладі. Досить часто речення на мові оригіналу та мові перекладу перекладаються, збеігаючи свою структуру.

Таким чином вихідною доміматою перекладу науково-технічних текстів авіаційної тематики вважаємо комплексний лінгвістичний підхід, невід'ємними складовими якого становить вивчення синтаксичних особливостей текстів окремих галузей та застосування адекватних

трансформацій щодо перекладу мовних одиниць/структур притаманим їм. Це зумовлює подальший вектор наукових досліджень зазначеної проблематики.

## ВИСНОВКИ

«Дискурс», як він розуміється в сучасній лінгвістиці, близький за змістом до поняття «текст», однак підкреслює динамічний, що розгортається в часі, характер мовного спілкування; на противагу цьому, текст мислиться переважно як статичний об'єкт, результат мовної діяльності. Деякі дослідники трактують дискурс який включає в себе одночасно два компоненти: і динамічний процес мовної діяльності, вписаною в її

соціальний контекст, і її результат (тобто текст); саме таке розуміння є кращим.

Виходячи з особливої проблематики наукових текстів, можна стверджувати, що до наукового дискурсу відносяться тільки тексти ціллію створення яких являється вирішення проблеми наукової як практичної, так і теоретичної.

Науково-технічний дискурс як реально існуюче явище, відображений у науково-технічних текстах: а) інформативним і спрямованим на надання адресату певної інформації науково-технічного змісту з метою розширення світобачення читача і, навіть, з метою подальшої зміни його світосприйняття; б) жорстко структурованим і передбачає толерантність відносин між учасниками комунікації. У цьому сенсі, наявність протилежних поглядів є нормативною, і тільки обірунтована аргументативність є способом змінити точку зору співрозмовника (читача).

Англійський авіаційний радіотелефонний дискурс тлумачимо як мовлення авіаційних спеціалістів, мета якого полягає у вербальному обміні засобами англійської мови професійною інформацією під час польоту за допомогою радіотелефонного зв'язку. Забезпечення ефективності міжнародної радіотелефонної комунікації, де англійська відіграє роль мови-посередника, відбувається завдяки таким основним характеристикам ААРД: лаконічність (*concision*), чіткість (*clarity*), однозначність (*non-ambiguity*).

Основні синтаксичні одиниці: речення; словосполучення; мінімальна синтаксична одиниця, яка функціонує лише в межах речення чи словосполучення і є їхнім складником-компонентом: 1) члени речення виділяються на основі синтаксичних зв'язків; 2) синтаксеми — на основі семантико-синтаксичних відношень.

Центральною синтаксичною одиницею у синтаксисі є речення, а словосполучення і мінімальна синтаксична одиниця підпорядковані реченню. Синтаксичні одиниці перебувають в ієрархічних зв'язках. Відмінності між

синтаксичними одиницями зумовлені передусім граматично, оскільки за змістом вони можуть бути лексично тотожними.

Синтаксичні трансформації - це оптимальний спосіб передачі початкової інформації у допустимих формах для цільової мови, в результаті якого відбувається зміна синтаксичних функцій слів і словосполучень. Основні види синтаксичних трансформацій: синтаксичне уподібнення, перестановка та синтаксична заміна. Окреслені типи синтаксичних трансформацій наявні в текстах перекладів у різних комбінаціях. Їхнє здійснення й поєднання є безперервним процесом, кінцевим результатом якого є досягнення еквівалентності між оригіналом і перекладом.

Підсумовуючи результати дослідження синтаксичних одиниць та їх перекладу можна стверджувати, що в процесі здійснення перекладу англійських авіаційних термінологічних словосполучень українською мовою використовуються уподібнення, заміни частин мови, форм слів, перестановки, заміни типів зв'язку між словами, оскільки все це є ефективним способом подолання граматичних невідповідностей на морфологічному та синтаксичному рівні англійської та української мовних систем.

Перестановка або транспозиція є найбільш використовуваним видом синтаксичного прийому, використовується у зв'язку з тим, що відрізняється порядок слів в англійських та українських реченнях.

Синтаксичне уподібнення або нульова трансформація є також найбільш частою у використанні, адже основною метою перекладання текстів авіаційного радіообміну є чіткість та лаконічність.

Найпоширенішим видом синтаксичної трансформації є синтаксична заміна, у процесі якої заміні можуть піддаватися члени речення, типи синтаксичного зв'язку, ми спостережуємо членування або заміни простого речення в оригіналі на складне в перекладі, зміни типу зв'язку між реченнями або частинами речення в оригіналі та перекладі. Досить часто речення на мові оригіналу та мові перекладу перекладаються, збеігаючи свою структуру.

Таким чином вихідною доміною перекладу науково-технічних текстів авіаційної тематики вважаємо комплексний лінгвістичний підхід, невід’ємними складовими якого становить вивчення синтаксичних особливостей текстів окремої галузі та застосування адекватних трансформацій щодо перекладу мовних одиниць/структур притаманим їм. Це зумовлює подальший вектор наукових досліджень зазначеної проблематики..

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- 1.Алікаев Р.С. Мова науки в парадигмі сучасної лінгвістики. - Нальчик, 1999. – 160 с.
2. Асмукович І. В. Структурно-синтаксичні особливості авіаційної фахової мови (на матеріалі радіообміну англійською мовою) / І. В. Асмукович– Випуск 43., 2013. – С. 44–50.
- 3.Бархударов Л.С. Мова і переклад. Питання загальної і приватної теорії перекладу / Л.С. Бархударов. М .: Міжнародні відносини, 1975. 239 с.



- 4.Бацевич Ф.С. Основи комунікативної лінгвістики / Ф.С. Бацевич – К.: Академія, 2004. – 344 с.
- 5.Белл Р.Т. Соціолінгвістика. Цілі, методи, проблеми.- М., 1980.
- 6.Белова А.Д. Лінгвістичні аспекти док.філ.н.-К., 1998.- 443с.
- 7.Бенвеніст Е. Загальна лінгвістика: Пер. з англ / -М: Прогрес, 1975.-446с.
- 8.Богданов В.В. Мовне спілкування: прагматичні та семантичні аспекти.- Л., 1990..
- 9.Борботько В.Г. Елементи теорії дискурсу. - Грозний, 1981. - 113 с.
- 10.Брандес М. П. Предпереводческій аналіз тексту: (для інститутів і факультетів іноземних мов) / М. П. Брандес, в. і. Провоторов. - М.: НВИ-тезаурус, 2001. - 224 с.
- 11.Ван Дейк Т.А. До визначення дискурсу. - Л.: Сейдж паблікейшнс, 1998. - 384 с.
- 12.Ван Дейк Т.А. Мова. Пізнання. Комунікація. - М.: Прогрес, 1989. - 310 с.
13. Вихованець І. Р. Граматика української мови. Синтаксис / І. Р. Вихованець. –К.: Либідь, 1993. – 368-380 с.
- 14.Водак Р. Язык.Дікурс.Політика.- Волгоград: "Зміна", 1997.-345
- 15.Гальперін І. Р. текст як об'єкт лінгвістичного дослідження. - М., 1981.
- 16.Гійому Ж., Мальдідье Д. Про нові прийоми інтерпретації, або проблема сенсу з точки зору аналізу дискурсу // Квадратура сенсу. - М.: Прогрес, 1999. -С. 124-136.
17. Гільченко Р. О. Англійсько-український словник авіаційних термінів / Р. О. Гільченко. - К.: НАУ, 2009. - 280 с.
18. Гільченко Р.О. Загальні аспекти нормалізації авіаційних термінів / Р. О. Гільченко// Гуманітарна освіта в технічних вищих навчальних закладах: Зб. наук. праць. – К.: ІВЦ Держкомстату України, 2002. – Вип. 2. – 75 – 84 с.
- 19.Глазман М.С. Наукове і художнє мислення. - М., 1973. - С. 99. 4. Логіка. Під ред. В.І. Кирилова. - М., 1966. - С. 168.
- 20.Гуменюк Н. П. Інформативність дискурсу науково-технічних текстів // Сучасні проблеми лінгвістичних досліджень, Ч.1, 2007.-С. 302- 303.

21. Демьянков В.З. Домінуючі лінгвістичні теорії в кінці ХХ століття // Мова і наука кінця ХХ століття. - К.: Ін-т мовознавства РАН, 1995. - С. 239-320.
22. Дискурс як когнітивно-комунікативний феномен / [І. С. Шевченко та ін.]. – Харків: Константа, 2005. – 356 с.
23. Доронкіна Н. Є. Науково-технічна стаття у комунікативному аспекті/ Н. Є. Доронкіна // Актуальні проблеми іноземної філології. – Бердянськ: БДПУ, 2012. – Вип. VII. – С. 55-60.
24. Дупикова Н. Н. Функции повторов в подъязыке радиообмена пилот – диспетчер / Н. Н. Дупикова // *Studia Linguistica* : [збірник наукових праць]. – Випуск 6. – Частина 1. – К.: Видавничо-поліграфічний центр "Київський університет", 2012. – С. 99–106
25. Ільченко О.М. Етикет англомовного наукового дискурсу: Монографія. К.: ІВЦ "Політехніка", 2002.-288 с.
26. Карабан В.І. Переклад англійської наукової і технічної літератури. Граматичні труднощі, лексичні, термінологічні та жанрово-стилістичні проблеми / В.І. Карабан. Вінниця: Нова книга, 2002. 580 с.
27. Карасик В. И. О типах дискурса / В. И. Карасик // *Языковая личность: институциональный и персональный дискурс*: Сб. науч. тр. Волгоград: Перемена, 2000. – С.5-20.
28. Карасік В.І. Релігійний дискурс // *Мовна особистість: проблеми лінгвокультурології та функціональної семантики*. - Волгоград, 1999..
29. Карасік В.І. Характеристики педагогічного дискурсу // *Мовна особистість: аспекти лінгвістики і лінгводидактики*. - Волгоград, 1999..
30. Карасик В. И. Языковой круг: личность, концепты, дискурс/ В.И.Карасик. – Волгоград: Перемена, 2002. – 477-480с.
31. Кияк Т. Р. теорія і практика перекладу. — Вінниця: нова книга, 2006. — - 240 с.
32. Ковтун О. В. Лінгводидактична характеристика української авіаційної терміносистеми та авіаційної підмови / О. В. Ковтун // *Наука і освіта* :

- Науково-практичний журнал Південного наукового Центру АПН України. – 2009. – № 10. – С. 165–169.
33. Ковтун О. В. Сутність професійно-мовленнєвої діяльності авіаційних операторів / О. В. Ковтун // Гуманізація навчально-виховного процесу. – 2010. – № 51. – С. 43–44.
34. Колеснікова І. А. Діалектика номінального та узуального в професійному дискурсі: Монографія / І. А. Колеснікова. – К.: КНЕУ, 2008. – 246 с.
35. Колосов В. А. Организация речевого взаимодействия экипажей и диспетчеров УВД при совместной деятельности / В. А. Колосов ; Академия ГА. – СПб., 2000. – С. 83–90.
36. Комиссаров В.Н. Общая теория перевода: Учебное пособие / В.Н. Комиссаров. М.: «ЧеРо», совместно с «Юрайт», 2000. 130-155 с.
37. Колеснікова І.А. Лінгвокогнітивні та комунікативно-прагматичні параметри професійного дискурсу/ І.А. Колеснікова.– К., 2009. – 33с.
38. Корольова Т. М. стратегії, тактики та операції перекладу / Т. М. корольова, // Proceedings of XX International scientific conference “Practical Applications of Research Findings”. — Morrisville: Lulu Press, 2018. — P. 60–63.
39. Корунець І.В. Порівняльна типологія англійської та української мов: Навчальний посібник / І.В. Корунець. Вінниця: Нова книга, 2003. 320-350 с.
40. Кость С. Семантико-теоретичний аналіз функціонування терміна дискурсу / С. Кость // Вісник Нац. ун-ту «Львівська політехніка». Серія «Проблеми української термінології», 2010. – № 675. – С. 121–124.
41. Кубрякова Е.С. Части речи с когнитивной точки зрения/ Е.С. Кубрякова. – М.: Ин-т языкознания РАН, 1997.– 331 с.
42. Латышев Л.К. Технология перевода: Учебное пособие по подготовке переводчиков / Л.К. Латышев. М.: ВВИ ТЕЗАУРУС, 2001. 280 с.
43. Лингвистический энциклопедический словарь/ гл. ред. В.Н.Ярцева – Москва: Сов. Энциклопедия, 1990.- 685с.
44. Макаров М.Л. Інтерпретативний аналіз дискурсу в малій групі.- Твер, 1998. – 176 с.

- 45.Макаров М. Л. Основы теории дискурса / М. Л. Макаров. – М.: «Гнозис», 2003. – 280 с.
46. Максимов С.Є. Практичний курс перекладу (англійська та українська мови): Навчальний посібник / С.Є. Максимов. К.: Ленвіт, 2006. 157 с.
47. Мамрак А.В. Вступ до теорії перекладу / А.В. Мамрак. К.: Центр учбової літератури, 2009. - 304 с.
48. Мартинюк А.П. Регулятивна функція гендерно маркованих одиниць мови (на матеріалі сучасного англійського публіцистичного дискурсу) : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня доктора філол. наук: спец. 10.02.04 «Германські мови»/ А.П. Мартинюк.– К., 2006. – 40 с.
49. Миньяр-Белоручев Р.К. Теорія і методи перекладу / Р.К. Миньяр-Белоручев. М.: Московський ліцей, 1996. - 208 с.
50. Морозова О.І. Лінгвальні аспекти неправди як когнітивно-комунікативного утворення (на матеріалі сучасної англійської мови): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня доктора філол. наук: спец. 10.02.04 «Германські мови»/ О.І.Морозова.– К., 2008. – 32 с.
51. Моррис Ч. У. Основания теории знаков // Семиотика: Антология / Сост.
52. Михайлова Е.В. Інтертекстуальність в науковому дискурсі (на матеріалі статей): Автореф. дис.канд. філол. наук.– Волгоград, 1999. – 14 с.
53. Николаева Т.М. Короткий словник термінів лінгвістики . - М.: Прогресс, 1978. -480 с.
54. Орлов Г.А. Сучасна англійська мова - М.: Вищ. шк., 1991. - 240 с.
55. Разінкіна Н.М. Про ламанні емоційних явищ в стилі наукової прози // Особливості мови наукової літератури. – М., «Наука», 1965, - с. 38-52.
56. Рецкер Я.И. Теория перевода и переводческая практика. Очерки лингвистической теории перевода / Я.И. Рецкер. М.: «Р.Валент», 2007.- 244 с.
57. Саватеева А. А. Радиотелефонный обмен по-английски на всех этапах полета. Справочник по применению радиотелефонной фразеологии на английском языке при ведении радиообмена «Земля-Воздух» / А. А. Саватеева. Санкт-Петербург, 1995.

58. Селіванова О.О. Світ свідомості в мові / О.О. Селіванова. Черкаси: Вид-во Ю. Чабаненко, 2012.- 488 с.
59. Семёнов А.Л. Основные положения общей теории перевода / А.Л. Семёнов.. М.: Наука, 1988. 160- 161 с.
60. Серажим К. Дискурс як соціолінгвальне явище: методологія, архітектоніка, варіативність: [на матеріалах суч. газетн. публіцистики]: монографія / К. Серажим. — К., 2002. - 392 с.
61. Славгородська Л.В. Взаимозвязки усного та писемного мовлення в сфері наукового знання. // Наукова література. Мова, стиль, жанри. – С.16-33.
62. Степанов Ю.С. Альтернативный мир, Дискурс, Факт и принцип Причинности // Язык и наука конца XX века: Сб. ст. / Под ред. Ю.С. Степанова. - М.: РГГУ, 1995. - С. 35-73.
63. Тематичний словник авіаційної термінології (англійська, українська, російська мови) / О.М. Акмалдінова, Ю.А. Авер'янова, Л.В.Будко та ін. – К.: Вид-во Нац. авіац. ун-ту «НАУ-друк», 2013. – 716 с.
64. Чернявская В.Е. Дискурс как объект лингвистических исследований / В. Е. Чернявская // Текст и дискурс. Проблемы экономического дискурса: Сб. науч. тр. СПб: С.- Петерб.гос. ун-та экономики и финансов, 2001. – С.11-22
65. Швейцер А.Д. Теория перевода: Статус, проблемы, аспекты / А.Д. Швейцер. М.: Наука, 1988. 215 с
66. Annex 10 to the Convention on International Civil Aviation / International Civil Aviation Organization. – Montreal, 2001– Volume II: Communication Procedures Including those with PANS status. – 2001. – 83 p..
67. ICAO Manual of Radiotelephony (Doc 9432 AN/925) / International Civil Aviation Organization. – Montreal, 2006. – 106 с.
68. ICAO Manual on the Implementation of ICAO Language proficiency Requirements (Doc9835 AN/42/ International Civil Aviation Organization. – Montreal, 2004. – 149 с.68
69. ICAO Procedures for Air Navigation Services: Air Traffic Management (Doc 4444 ATM/504)/ International Civil Aviation Organization. – Montreal, 2001. –

318 с.

70. Mell J. Language training and testing in aviation need to focus on job-specific competencies/ Jeremy Mell // ICAO Journal. – 2004. – № 1. – С. 12–14.

71. Mitsutomi M. Fundamental aviation language issues addressed by new proficiency requirements/ Marjo Mitsutomi, Kathleen O'Brien // ICAO Journal. – 2004. – №1. – 7–9 p.

72. Naylor J. L. Flight To-Day / J. L. Naylor, E. Ower. - L. : Oxford University Press, 1957. – 184 p.

73. Robertson F. A., Jonson E. Airspeak. Radiotelephony Communication for Pilots / F. A. Robertson. – N.Y, L., Toronto, Sydney, Tokyo: Prentice Hall, JL, 1990. – 225 p.

74. Terminology. Theory and method. Edited by Olga Akhmanova and Galina Agarova. – MGU, 1974. – 206 p.

75. Werner A. Terminologie zur neueren Linguistik / A. Werner. — Tbingen: Niemeyer, 1988. – Bd. 2. – S. 684–685.

76. Балабан О. О. Дискурс-теорії і дискурс-аналіз: історія і перспективи.

[Електронний ресурс] / О. О. Балабан. – Режим доступу:

[http://www.nbu.gov.ua/portal/soc\\_gum/apif/2010\\_5/balaban.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/apif/2010_5/balaban.pdf)

77. Ларькіна М. Інституційний дискурс як соціолінгвістичний феномен

[Електронний ресурс] / М. Ларькіна. – Режим доступу:

[http://www.nbu.gov.ua/portal/soc\\_gum/Nz/89\\_5/statti/70.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/Nz/89_5/statti/70.pdf)

78. Каменская Т. Н. Понятие дискурса в лингвистике [Електронний ресурс] /

Т.Н. Каменская. – Режим доступу:

[http://www.rusnauka.com/8\\_NND\\_2010/Philologia/60574.doc.htm](http://www.rusnauka.com/8_NND_2010/Philologia/60574.doc.htm)

79. Кротков Е. А. Научный дискурс [Електронний ресурс] / Е. А. Кротков //

Современный дискурс-анализ. – 2010. – Т. 1, Вып. 2. – С. 4-18. Режим

доступа: [http://discourseanalysis.org/ada2\\_1.pdf](http://discourseanalysis.org/ada2_1.pdf)

80. CAP 413 (Radiotelephony manual): [Електронний ресурс] / Режим доступу:

URL: <http://en.caa.co.uk/2012>

81. JAR-21. Certification Procedures for Aircraft and Related Products and Parts / 01.05.2002.: [Електронний ресурс] / Режим доступу: URL: [https://www.faa.gov/regulations\\_policies/rulemaking/committees/documents/media/Part21ARC-10052012.pdf](https://www.faa.gov/regulations_policies/rulemaking/committees/documents/media/Part21ARC-10052012.pdf)
82. JAR-21. Процедури сертифікації повітряних суден, складових виробів і частин / 27.08.2002.: [Електронний ресурс] / Режим доступу: URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0240-14>
83. JAR 11. JAA Regulatory and Related Procedures / 01.06.2001.: [Електронний ресурс] / Режим доступу: URL: [https://selvbetjening.trafikstyrelsen.dk/civilluftfart/Dokumenter/English/Rules%20and%20Regulations/Joint%20Aviation%20Requirements%20\(JAR\)/JAR%201%20Amendment%206.pdf](https://selvbetjening.trafikstyrelsen.dk/civilluftfart/Dokumenter/English/Rules%20and%20Regulations/Joint%20Aviation%20Requirements%20(JAR)/JAR%201%20Amendment%206.pdf)
84. Sarmento S. A. Pragmatic Account of Aviation Manuals / Simone Sarmento // English for Specific Purposes World. – 2005. – Т. 4, № 3(11).: [Електронний ресурс] / Режим доступу: URL: <http://esp-world.info>.
82. Stubelius S. Airship, Aeroplane, Aircraft / S. Stubelius. - Göteborg : LS, 1958. – 342 p.

#### Відгук на дипломну роботу

**Студента (ки)**

---

**Групи**

---

**Тема дипломної роботи:**

---

---

**Загальна характеристика роботи:**

---

---

---

**Актуальність теми:**

---

---

**Наявність новизни:**

---

---

---

---

**Відповідність роботи плану:**

---



---

**Ступінь розкриття теми роботи:**

---



---

**Ілюстрованість роботи (наявність рисунків, таблиць, схем, діаграм):**

---



---

**Якість оформлення роботи:**

---



---

**Позитивні якості та недоліки дипломної роботи:**

---



---

**Оцінка дипломної роботи:**

---



---

**Керівник**

/

/

(підпис)

(П.І.Б.)

“ \_\_\_\_\_ ” \_\_\_\_\_ 20\_\_ Р.

## РЕФЕРАТ

Кваліфікаційна робота: 87 с., 72 джерела.

Об’єкт дослідження: англомовні синтаксичні конструкції в авіаційному дискурсі.

Мета кваліфікаційної роботи: з’ясування способів перекладу синтаксичних конструкцій з англійської на українську мову.

Ціль дослідження: визначити зміст понять дискурс, синтаксична одиниця та синтаксична конструкція у сучасному мовознавстві; визначити основні характеристики, властиві мові як засобу авіаційної радіотелефонної комунікації; виявити розбіжності, що формують структуру синтаксичної одиниці мови оригіналу (МО) та мови перекладу (МП) за допомогою



зіставлення структур відповідних синтаксичних конструкцій; дослідити способи перекладу на українську мову англійських синтаксичних конструкцій, які зустрічаються в авіаційному дискурсі.

Методи дослідження: порівняльний аналіз.

У теоретичній частині досліджується специфіка науково-технічних текстів, визначаються поняття дискурс, синтаксична одиниця, синтаксична конструкція та розглядаються способи перекладу синтаксичних одиниць.

У практичній частині досліджується специфіка текстів авіаційної фахової мови, визначається класифікація англійських термінів за синтаксичною структурою, аналізуються особливості перекладу англійського авіаційного радіотелефонного дискурсу на рівні синтаксису українською мовою.

Теоретична новизна роботи полягає в спробі розвинути теоретичні орієнтири перекладацького аналізу текстів авіаційної тематики.

Практичне значення дослідження полягає в отриманні та закріпленні навичок перекладу авіаційної термінології з англійської на українську мову

Ключові слова: ДИСКУРС, ТЕРМІНОЛОГІЧНА СИСТЕМА, СИНТАКСИЧНА ОДИНИЦЯ, СИНТАКСИЧНА КОНСТРУКЦІЯ, СЛОВОСПОЛУЧЕННЯ, РЕЧЕННЯ.

### **SUMMARY**

Qualification paper: 87 pages, 72 sources.

The object of the research: English-language syntactic constructions in aviation discourse.

The objective of the qualification paper: to analyze the ways of rendering aviation discourse syntactic constructions from English into Ukrainian.

The tasks of the study: to determine the content of such concepts as the discourse, the syntactic unit and the syntactic construction in modern linguistics; to identify the main characteristics inherent in language as a means of aviation radio-telephone communication; to consider syntactic units in the original language (OL) and in the language of translation (TL) by comparing their structures respectively;

to analyze the ways of translating syntactic constructions that occur in aviation discourse from English into Ukrainian.

Research methods: the comparative analysis.

In the theoretical part, the specifics of scientific and technical texts is investigated; the concepts of discourse, syntactic unit, syntactic construction are defined; the ways of translation of syntactic units are considered.

The practical part investigates the specifics of aviation professional language texts, determines the classification of English terminological combinations by the syntactic structure, analyzes the peculiarities of aviation radiotelephone discourse translation at the level of syntax from English into Ukrainian.

The theoretical novelty of the work is an attempt to develop theoretical guidelines for translation analysis of aviation texts.

The practical significance of the study is to master the skills of translating aviation texts from English into Ukrainian

Key words: DISCOURSE, TERMINOLOGICAL SYSTEM, SYNTACTIC UNIT, SYNTACTIC CONSTRUCTION, WORD-GROUP SENTENCE, PHRASE.