

ЛІНГВОДИДАКТИЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА УКРАЇНСЬКОЇ АВІАЦІЙНОЇ ТЕРМІНОСИСТЕМИ ТА АВІАЦІЙНОЇ ПІДМОВИ

Підготовка майбутніх авіаторів до професійно-мовленнєвої діяльності неможлива без чіткого уявлення про те, що являє собою українська авіаційна терміносистема та підмова авіації. Відтак, необхідно виявити загальні особливості професійної підмови авіації та здійснити лінгводидактичний аналіз авіаційної терміносистеми.

Професійне мовлення авіаційних фахівців реалізується засобами авіаційної підмови. Визначають такі основні особливості фахових мов. По-перше, вони характеризуються специфічним словниковим складом – певним набором та частотністю використання загальномовних засобів і термінів як показників фахової належності. По-друге, фахові мови організовані як горизонтально, оскільки утворюють терміносистеми, так і вертикально, відповідно до комунікативних вимог (науково-теоретичний, фахово-практичний та позафаховий прошарки). По-третє, оскільки будь-яка сфера науки і техніки перебуває в постійному розвитку і дає таким чином поштовх до виникнення нових термінів і професіоналізмів, фахові мови є відкритими, динамічними системами, що постійно розвиваються. По-четверте, поряд із вербальними елементами, вони характеризуються високим вмістом позавербальних засобів (символів, абревіатур, діаграм, схем) [4, - с. 77]. Слід також зауважити, що лексичні одиниці виявляють свої властивості у фахових мовах дещо інакше, ніж у літературній загальнонаціональній мові: своєрідно реалізується номінативність, звужується прагматичний аспект значення, спостерігається прагнення до конкретики, асиметрія функцій та зміна сполучуваності.

З лексичного погляду, авіаційна підмова, як і будь-який інший різновид науково-технічного дискурсу, охоплює словниковий фонд стилістично нейтральної літературної мови, загальну науково-технічну термінологію, а специфічними у ній є авіаційна термінологія, радіотелефонна фразеологія і професійне арго.

За спостереженнями Л.В.Успенського, одного з перших дослідників мовлення авіаційних фахівців, у "мовленні льотчиків взаємодіють дві тенденції: 1) прагнення до якомога точнішого, необхідного і достатнього в означенні нової професії, і разом з тим до найбільш нейтрального в емоційному відношенні слова – терміна; 2) і протилежний напрям – використання слів, головною властивістю яких, навпаки, є їх емоційна виразність" [11, - с. 187]. Друга тенденція характерна лише для розмовно- побутового професійно орієнтованого мовлення льотного складу. Для використання професійного арго необхідне встановлення тісного соціального контакту комунікантів. З-поміж професійних арготизмів авіації відзначають такі вирази: *сісти на три точки, рискати, бовтати, бочка, змійка, мертва петля* і т. ін. У мовленні авіаторів між лексикою професійною і арготичною існує тісний взаємозв'язок, "те, що сьогодні створюється як неологізм усного мовлення льотчика-практика, завтра стає письмовим використанням і таким шляхом вибуває з кола арготизмів, включаючись до переліку загальних професійних лексем" [11, - с. 178]. Однак та лексика, що входить до професійної підмови через професійне арго, зберігає ореол живих професійних асоціацій, деяку багатоплановість і семантичну багатозначність, які перешкоджають повному перетворенню цих слів у терміни в тісному значенні, в слова-поняття. Відчувається певне стилістичне емоційне зафарбування виразів *сідати черевом* і *сідати з прибраним шасі*. Відтак, їх необхідно уникати в тих виявах професійного мовлення авіаторів, які є суворо регламентованими (напр., в авіаційній радіотелефонії).

Зупинимось на аналізі того прошарку лексики авіаційної підмови, який, за визначенням Л.В. Успенського, покликаний найбільш "точно" і "нейтрально" відобразити в мовленні специфіку професійної діяльності авіаторів – до авіаційної термінології. Задля цього з'ясуємо сутність понять "термін" і "термінологія".

У науці існує понад 3000 визначень поняття "термін", водночас його сутність не є до кінця розкритою. В.Д. Табанакова пояснює відсутність загальноприйнятого визначення тим, що "з одного боку, ще недостатньо розроблені теоретичні засади термінознавства... З іншого боку, ті різноманітні визначення, що існують зараз у літературі, не завжди і не в повному обсязі відображають сутність означуваного явища". Зазвичай термінологи користуються робочими визначеннями терміна, які неповні, однак відображають його істотні властивості, ознаки. Г.О. Винокур, наприклад, наголошує на особливих функціях термінів: "терміни – це не особливі слова, а тільки слова в особливій функції" [3, - с.5]. І.С. Квітко робить акцент на інформативності терміна: "термін – найбільш інформативна одиниця природної мови, ... точний носій інформації про наукове поняття" [6, - с. 19].

Віокремлюються три основні погляди на функції терміна: номінативна (Г.О. Винокур, А.І. Мойсєєв), дефінативна (В.В. Виноградов, Л.А. Капаназе, Н.З. Котелова, О.О. Реформатський), номінативна і дефінативна (К.А. Левковська).

Традиційно до терміна висуваються такі основні вимоги, які варіюються у різних дослідників: однозначність, точність, лаконічність, системність, емоційно-експресивна нейтральність, відсутність модальної і стилістичної функцій, незалежність від контексту, відсутність синонімів і омонімів у межах однієї терміносистеми. В кожній із зазначених позицій є свої прихильники й супротивники. Зокрема, вчені вважають, що термін є однозначним (Р.О. Будагов, Д.С. Лотте), допускає багатозначність (В.П. Даниленко, Н.З. Котелова), має тенденцію до однозначності (Л.Л. Кутіна, К.А. Левковська,

А.І. Мойсєєв, Л.А. Пекарська, О.О. Реформатський). Системність чи систематичність розуміється як класифікаційна сутність (В.П. Даниленко), як системність словотворча (О.О. Реформатський), як взаємопов'язаність з іншими одиницями термінологічного поля (Л.А. Капаназе). Дослідники повністю заперечують стилістичні функції терміна (Л.А. Капаназе, І.С. Квітко, В.М. Лейчик, А.І. Мойсєєв, О.О. Реформатський) або ж допускають їх обмежене застосування (В.П. Даниленко, Н.З. Котелова). Ряд учених дотримується погляду, що термін є незалежним від контексту (Є.Н. Толікіна, А.І. Крилов, О.О. Реформатський), інші вважають, що для розуміння значення полісемантичних термінів необхідний нейтралізуючий контекст (І.С. Квітко).

Висуваються науковцями вимоги і до термінології, як сукупності термінів певної галузі знань чи виробництва. Д.С. Лотте пропонує методи роботи з упорядкування технічної термінології з метою усунення її істотних недоліків, з-поміж них: багатозначність синонімів, неточність, наявність термінів, що не мають чітко фіксованих значень, використання громіздких і незручних у вимові термінів, надлишкова завантаженість іншомовними термінами, відсутність термінів для деяких понять, відсутність систематичності в побудові термінів [8, - с. 7-35]. А.І. Мойсєєв зазначає з цього приводу, що ознаки, які зазвичай приписуються "термінам і термінології в цілому: точність значення, однозначність системності, відсутність синонімів і т. ін. – не більше як їх тенденція чи їх бажані якості, чи, нарешті, вимоги до "хорошої" раціонально збудованої термінології. Приклади недостатньої системності, нечіткості значень реальних термінів, їх багатозначності, синонімів і омонімів відомі усім" [9, - с. 138]. Б.М. Головін доходить висновку, що "аналіз різноманітних термінологій, здійснених різними авторами, ставить під сумнів правомірність висування до термінів означених вимог, оскільки значна частина термінології, що реально функціонує, ці вимоги не задовольняє, водночас продовжує обслуговувати відповідні галузі знання" [5]. Більш глибоке вивчення термінів і термінологічних систем, продовжує науковець, розбиває ілюзії, що термін повинен бути лаконічним, однозначним, точним, що терміни необхідно вивчати у сфері фіксації (у словниках), а не в процесі їх функціонування (у текстах), що полісемія "явище неминуче і прородне".

Означене вище було покладене у визначення нашого розуміння сутності поняття "термін". З цілої низки властивостей, які приписують терміну, найбільш істотними є: 1) терміни систематизовані і взаємопов'язані з іншими одиницями термінологічного поля; 2) зміст терміна – це приписувана йому дефініція; 3) функція терміна – вираження спеціального професійного поняття. До похідних належать: однозначність, нейтральність, точність, лаконічність, зручність утворення

похідних слів, правильність і милозвучність. Відтак, під терміном, слідом за М.М. Бондарчук, будемо розуміти спеціальне найменування із науково-технічної галузі, що функціонує у сфері професійного спілкування і є компонентом сучасної наукової класифікаційної системи [2, - с. 43], а під терміносистемою – організовану сукупність термінів певної галузі знання. У нашому випадку, мова йтиме про авіаційну терміносистему.

Вивчення мови авіації сучасної України засвідчило невістну картину. Склалося так, що Україна традиційно послуговується у царині авіації мовою сусідньої держави, бо в радянський період мовою авіації СРСР була російська мова. Відтак, розвиток авіаційних терміносистем національними мовами народів СРСР або не відбувся зовсім, або ж не мав системного характеру. Праці науковців України, що спеціалізувалися на дослідженні авіаційної термінології, були присвячені переважно російській мові (Г.Д. Басова, М.М.Бондарчук, Т.Б.Горохова, В.В.Лобода та ін.). Інтерес до розвитку власне української авіаційної системи та її лексикографічної і науково-теоретичної систематизації виникає у 90-х роках попереднього століття. Перші дослідження, з-поміж тих, які ми зуміли виявити, належать науковцям Національного авіаційного університету. Зокрема, в 1999 році в зазначеному вище університеті відбулася конференція, присвячена проблемам вивчення авіаційної термінології [10]. У доповіді З.У.Борисової було визначено коло питань, які потребували першочергового вивчення. З-поміж них: "лексико-семантичний та словотворчий аналіз тематичних і лексико-семантичних груп авіаційної лексики української мови, розгляд цієї лексики щодо її походження, дослідження шляхів переходу авіаційних термінів до інших терміносистем та їх функціонування" [10, - с. 3]. Окремі з зазначених завдань починають реалізовуватися. Зокрема, досліджувалися питання становлення української авіаційної терміносистеми [7], семантична структура авіаційних термінів [1]. Зростає інтерес науковців до проблем галузевого перекладу, зокрема науковий доробок Г.Г.Єнчевої (Фесенко) та Р.О.Гільченка присвячено виявленню закономірностей перекладу англійської авіаційної термінології українською мовою.

Більших зрушень досягнуто в лексикографії. Одним із перших у незалежній Україні світ побачив "Російсько-український словник з авіаційної та ракетно-космічної техніки", укладений Д.Х.Баранником у 1997 році. Того ж року вийшов друком посібник "Російсько-українсько-англійська авіаційна термінологія", укладений Д.Г.Бабеїчук. У посібнику представлено нормативний український реєстр широковживаних англійських та російських авіаційних термінів, які активно використовуються в міжнародній авіації під час обслуговування повітряного руху у повітряному просторі України. У 2005 році вийшов "Англо-український навчальний словник авіаційних термінів", укладений Р.О. Гільченком. До словника включено близько 24 тисяч термінів та термінологічних словосполучень фахової мови авіації, а також певну кількість професіоналізмів та жаргонізмів, поширених серед фахівців цивільної та військової авіації. Найбільш ґрунтовною лексикографічною працею у даній галузі вважаємо "Російсько-український словник авіаційних термінів" Н.М. Кириченко, який містить близько 80 тисяч сучасних російських термінів і термінологічних сполучень та їх українських відповідників з усіх розділів теорії й практики цивільної авіації, а також суміжних і пов'язаних з ними галузей науки і техніки.

У процесі дослідження української авіаційної терміносистеми нами розв'язувалася низка завдань. По-перше, необхідно було здійснити діахронічний аналіз означеного пласту лексики. По-друге, здійснити її лексико-семантичний та структурний аналіз.

На першому етапі ми ставили за мету вивчити, чи була українська мова мовою, що обслуговувала авіацію у період її зародження. Задля цього було проаналізовано фонди Національної бібліотеки України ім. В.І. Вернадського. Дослідження засвідчило, що перші друковані роботи авіаційної тематики українською мовою з'явилися понад сторіччя тому. Зокрема,

1909 роком датується книга М.Чайковського "Поміж землею та небом"^[1], у якій застосовуються авіаційні терміни (*літак, мотор, хвіст, крило, кермо, пропелер* та ін.). Аналіз видань 20 – 30-х років ХХ ст. засвідчив, що вони носять здебільшого науково-популярний², навчальний³ або агітаційний⁴ характер. Видання 30-х років досить часто є перекладами з російської мови, це переважно спогади піонерів авіації або книги про них⁵. Мета всіх означених видань – популяризація авіаційної професії, поширення інформації про досягнення радянської авіації. Хоча означена література й не носить суворого наукового характеру, ми вважали за можливе і доцільне проаналізувати її з лінгвістичного погляду, бо саме ці видання були джерелами поповнення української авіаційної терміносистеми в означений період.

Аналіз фактичного матеріалу засвідчив, що уже в 20 – 30-х роках в українській мові існували терміни, що позначали авіаційні реалії – процеси, об'єкти, пристрої тощо. Звичайно, термінологія тих часів не була такою розвинутою, як сучасна. Це можна пояснити тим, що досліджувана термінологія відбиває лише ту частину авіаційної техніки, технологій, способів пілотування і т. ін., яка існувала в тогочасній авіації. Водночас ми переконалися, що українська авіаційна термінологія зародилася разом зі світовою авіацією і має сторічну історію. Навіть побічний аналіз відповідної літератури початку ХХ ст. переконав у наявності ядерних компонентів у всіх основних макросистемах авіаційної термінології [Див.: 7].

Наступним етапом роботи було виявлення причин та способів розвитку терміносистем. Термінологи виокремлюють дві основні причини розвитку термінів та їх сукупностей, з-поміж них: 1) глибше пізнання вже відомих або відкриття нових фактів об'єктивної реальності; 2) власний розвиток цієї реальності, виникнення нових фактів, подій чи явищ. У першому випадку термін здебільшого замінюється на більш точний, а термінологія стає повнішою (з ускладненням хвостової частини літака відбулася деталізація терміна *хвіст* : *хвіст* – *хвостова частина, хвостове оперення*). У другому випадку до термінології залучаються нові елементи, які відображають нові предмети чи реалії (*двигун* – *авіаційний двигун* – *поршневий двигун* – *турбогвинтовий двигун* - *турбореактивний двигун*).

У термінології склалася своя специфічна система способів терміноутворення, що значно відрізняється від традиційних способів словотвору в українській мові. У термінології способи терміноутворення формуються за рівнями мовної системи. Визначають такі способи терміноутворення: лексико-семантичний, морфологічний, лексико-синтетичний [2, - с. 58]. Лексико-семантичне терміноутворення – це такий спосіб мовної номінації, за якого основним способом створення нового терміна є семантичний розвиток слова (*крило літака* і *крило птаха, розгін літака* і *розгін демонстрації, "бочка", "свічка", "змійка", "петля"* (фігури вищого пілотажу) і т. ін.). При морфологічному способі терміноутворення новий термін утворюється на базі однієї чи декількох похідних основ за допомогою словотвірних афіксів (*бовт-ан-к-а, при-земл-енн-я* і т. ін.), словоскладання (*аеро-динамічний, радіо-маяк, само-пис, суцільно-металевий* і т. ін.). За допомогою лексико-синтетичного способу утворюються дво- чи багаточленні термінологічні сполучення (*двопалубний фюзеляж, фюзеляж з каркасом зі сталевих труб* і т. ін.).

Частина термінів утворюється при поєднанні декількох способів терміноутворення. Зростання довжини термінів-словосполучень, утворених за допомогою лексико-синтетичного способу, призводить до виникнення таких різновидів морфологічного способу утворення термінів як аббревіація і скорочення. Розвиток цих способів характеризується у кількісному плані збільшенням кількості утворених термінів, а в якісному – скороченням їх матеріальної форми. Текстові скорочення використовуються при багатократному повторенні терміна з метою організації більш економічного і зв'язного тексту. У цьому випадку скорочення йдуть шляхом збереження початкових літер терміна: *ЗПС* – *злітно-посадкова смуга, ЛА* – *літальний апарат* та ін. Широке застосування аббревіація у вигляді умовних шифрів одержала при називанні серій літаків і вертольотів (гелікоптерів), напр., *Ан* – марка літаків, створених у конструкторському бюро під керівництвом О.К.Антонова, *Ка* – марка вертольотів, створених конструкторським бюро, що очолювалося М.І. Камовим. Характерною рисою термінологічної аббревіації є те, що застосовується вона як паралельний варіант багатоконпонентних термінів. Односкладні терміни не скорочуються, оскільки вони й так достатньо зручні й лаконічні в застосуванні. Багатоконпонентні терміни, зазнаючи компресії, утворюють нові слова, які відображають ті самі ознаки, що й вихідний термін: *авіаційний двигун* – *авіадвигун, візирний пристрій* – *візир* і т. ін. Для термінологічного контексту характерна семантико-синтаксична компресія, за якої багатоконпонентні термінологічні сполучення функціонують у стягнутому

вигляді: *аеромеханіка пружного ЛА – аеропружність ЛА, шарнірні з'єднання рулів (керм) і елеронів – шарніри рулів (керм)* і т. ін. Широко застосовується аббревіація при нарощуванні терміном понятійного змісту, напр., *турбореактивний двигун (ТРД), турбореактивний двоконтурний двигун (ТРДД)*. У сучасних національних термінологіях, зазначає Р.О.Гільченко, широко живаються запозичені аббревіації, які по суті не розшифровуються рідною мовою, напр., укр. ІКАО (англ. ICAO – International Civil Aviation Organization) мало б звучати як МОЦА (Міжнародна організація цивільної авіації) [4, с. 81]. Розмірковуючи над функціонуванням аббревіатур в авіаційній термінології, Т.Б.Горохова доходить висновку, що використання аббревіатур як заміників термінів значно простіше за утворення термінів більш звичними в мові шляхами. Однак таке скорочення потребує попереднього розшифрування і пояснення, що означає кожна літера окремо і якому повному терміну відповідає аббревіація в цілому. При цьому внутрішня форма таких аббревіатур забувається значно швидше, ніж загальноживані скорочення.

Наші спостереження над компонентною структурою авіаційних термінів української мови підтвердили висновки учених-термінологів, що в більш старих терміносистемах часто використовуються терміни, що складаються з одного слова, а в більш молодих – переважають дво- і багатослівні терміни (О.В. Суперанська). Г.О. Винокур вважав двокомпонентні терміни одним із засобів систематизації термінів у терміносистемі, оскільки одна частина двокомпонентного терміна є спільною з іншими термінами, а інша слугує відмінною ознакою у низці суміжних понять. Чітко аргументує переважання терміносполучень у терміносистемі Є.Н. Толкіна зауважує, що спонукає утворення складених термінів і термінотворча тенденція до семантико-парадигмальної регулярності, тобто до відображення родових і численних не родових відносин. Враховуючи зазначене вище, М.М. Бондарчук доходить висновку, що у відносно молодій, динамічній, сучасній українській авіаційній термінології складені (дво- і багаточленні) терміни можуть бути значно зручнішими за однослівні, оскільки дозволяють на етапі формування системи "з більшою наочністю розкрити стосунки між окремими поняттями, що підтверджується прикладами з авіаційної термінології" [2, - с. 59].

Як майже в усіх інших способах термінотворення, у створенні предметних спеціальних найменувань засобами поєднання слів виробляється свій особливий набір структурних моделей. До найбільш продуктивних моделей терміносполучень належать: 1) **A Adj +N** (прикметник+іменник): *аварійний вогонь, бортовий приймач, контрольний орієнтир* і т. ін.; 2) **P+N** (дієприкметник+іменник): *висувний закрилок, опрацьована інформація, працюючий двигун* і т. ін.; 3) **Adj+Adj...+N** (варіант **Adj+P+N**): *зворотний посадковий курс, наземний аеронавігаційний вогонь, районний диспетчерський центр* і т. ін.; 4) **N+N_{заг.назв.}**: *зв'язок "повітря – земля", напрям "голова – ноги", передача "запит – відповідь"* і т. ін.; 5) **N_н+N_{р.}**: *автоматизація руління, глісада зниження, запит пілота, точність курсу* і т. ін.; 6) **N+N_{вл.назв.}**: *закон Бернуллі, насадок Вентурі, петля Нестерова* і т. ін.; 7) **N+Adj+N**: *автомат крокового пошуку, вібрація хвостового оперення, час обов'язкового донесення* і т. ін.; 8) **Adj+N+N**: *бічна смуга безпеки, вертикальне набирання висоти, розрахунковий час прибуття* і т. ін.; 9) **N+прийм.+N**: *аварія на землі, видимість у польоті, злітання (зліт) на форсажі* і т. ін.; 10) **N+прийм.+Adj+N**: *вигляд з пташиного польоту, перехід до вертикальної посадки, робота на високих частотах* і т. ін.

В авіаційній термінології, окрім застосування традиційних моделей, виробляються моделі словосполучень, що характерні саме для утворення авіаційних терміносполучень. З-поміж них: 1) **N+N_{ор.}**: *балансування паливом, буксирування лебідкою, наповнення повітрям, охолодження поливом* і т. ін.; 2) **N+N_{зн} з прийменником в(у)**: *входження в "штопор", перехід у планування, уведення в "бочку"* і т. ін.; 3) **N+N_{ор.} з прийменником за**: *балансування за креном, висота за тиском, спостереження за курсом* і т. ін.; 4) **N+N_{р.} з прийменником з (зі)**: *виведення з крену, виведення зі спіралі, злітання з води* і т. ін.; 5) **N+N_{ор.} (N+Adj +N_{ор.}) з прийменником з**: *злітання з коротким розбігом, політ з креном, посадка з крутим зниженням* і т. ін.; 6) **N+Adv** (іменник+прислівник): *атака зліва, видимість уперед, катапультивання вниз, літати горизонтально* і т. ін.; 7) **N+N_{р.}+N_{р.}**: *виправлення маршруту польоту, лінія відліку курсу, система реверсу тяги* і т. ін.

Аналіз багатоконпонентних авіаційних термінів засвідчив, що найбільш уживаними є терміносполучення з прикметником або ад'єктивованим дієприкметником у функції препозитивного означення чи атрибутивні терміносполучення з іменником у функції постпозитивного означення.

Дослідження авіаційної термінології української мови потребує й розв'язання питання про джерела поповнення української авіаційної терміносистеми. Науковці (Р.О.Гільченко, Г.Г.Фесенко) зауважують, що в українській авіаційній термінології, яка перебуває у процесі формування і розвитку, можна виокремити прошарок запозичених лексем і прошарок власне українських лексем (у досить невеликій кількості). Найбільша кількість термінів сформувалася в українській мові на основі греко-латинізмів (в основному це терміни старих галузей) та термінології германських і частково романських мов. В українській авіаційній системі переважають запозичення з англійської (*авіація, авіопілот, аеропорт, гелікоптер, радар*) та французької (*фюзеляж, шасі*) мов. Частина термінів запозичується із близькоспорідненої російської мови (*башмак, кабан*). Проникнення іншомовних слів є закономірним процесом, завдяки якому відбувається знайомство з новими предметами, поняттями, досягненнями, ліквідація багатозначності власної лексики. Слід зауважити на тому факті, що більшість запозичень прийшла в нашу мову через російську або польську мови, що пояснюється історичним поступом України.

Під час запозичення іншомовних термінів використовуються два основні способи: 1) безпосереднє запозичення, коли термін переймається в оригінальному звучанні і, зрештою, адаптується до правил мови-реципієнта: англ. *terminal, pilot*; укр. *термінал, пілот*; 2) дослівний переклад або структурно-семантичне калькування: англ. *data base, flying field*; укр. *база даних, льотне поле*.

Аналіз авіаційної підмови та української авіаційної терміносистеми дозволяє дійти висновку, що науковцями держави здійснюється певна робота в напрямку вивчення, узагальнення й розвитку української авіаційної термінології. З одного боку, мусимо констатувати, що на сьогодні вона ще не носить системного характеру, оскільки багато з тих завдань, що були поставлені десятиріччя тому, й досі залишаються нерозв'язаними. Глибокі теоретичні дослідження діахронічного, системного характеру ще чекають на своїх виконавців. З іншого боку, досягнуто значних успіхів у практичних аспектах дослідження термінології, зокрема в лексикографії. З огляду на те, що українська мова є державною, а відтак, потребує впровадження в усі сфери життя країни, у зв'язку з тим, що початок ХХІ ст. позначився значними досягненнями в розробці авіаційної термінології (створено лексикографічну базу), вважаємо за можливе і необхідне запровадження української мови засобом реалізації професійно-мовленнєвої діяльності авіаційних фахівців загалом, та авіаційних операторів зокрема.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Бондарчук М.М.* Виявлення семантичної структури термінів для навчання авіаційної лексики студентів технічних вузів // Гуманітарна освіта в технічних вищих навчальних закладах: зб. наук. праць. – К.: ІВЦ Держкомстату України, 2002. – Вип. 2. – С. 66 – 75.
2. *Бондарчук М.М.* Структурно-семантичні параметри російської авіаційної терміносистеми (макрополе "рух літального апарата"): дис... канд. філол. наук: 10.02.02. / Бондарчук М.М. – К., 2000. – 267 с.
3. *Винокур Г.О.* О некоторых явлениях словообразования в русской технической терминологии // Труды МИФЛИ. Филол. ф-т. – М., 1939. Т.V.: сб. статей по языковедению. – С. 3 – 54.

4. Гільченко Р.О. Загальні аспекти нормалізації авіаційних термінів / Р.О. Гільченко // Гуманітарна освіта в технічних вищих навч. закладах: зб. наук. праць. – К.: ІВЦ Держкомстату України, 2002. – Вип. 2. – С. 75 – 84.
5. Головин Б.Н. Типы терминосистем и основания их различения / Головин Б.Н. // Термин и слово: Межвуз. сборник. – Горький: Изд-во ГГУ им. Н.И. Лобачевского, 1981.
6. Квитко И.С. Термин в научном документе / И.С. Квитко. – Львов: Выща школа, 1976. – 128 с.
7. Ковтун О.В. Становлення української авіаційної термінології / О.В. Ковтун // Лінгвістичні студії [Текст]: зб. наук. праць / Донецький нац. ун-т; наук. ред. Анатолій Загнітко. – Донецьк: ДонНУ, 2009. – Вип. 19. – С. 137 – 141.
8. Лотте Д.С. Основы построения научно-технической терминологии: Вопросы теории и методики / Лотте Д.С.. – М.: Изд. АН ССР, 1961. – 158 с.
9. Моисеев А.И. О Зыковой природе термина // Лингвистические проблемы научно-технической терминологии. – М.: Наука, 1970. – С. 127 – 138.
10. Нагальні проблеми вивчення авіаційної термінології: Тези міжнародної наук. конференції / З.У.Борисова (відп. ред.); КМУЦА. – К., 1999. – 44 с.
11. Успенский Л.В. Материалы по языку русских летчиков // Язык и мышление. – М.: Л.: Изд-во АН СССР, 1936. –VI – VII. – С. 163 – 217.

Подано до редакції 23.09.09

РЕЗЮМЕ

У статті надано лінгводидактичну характеристику української авіаційної терміносистеми та авіаційної підмови. Проаналізовано шляхи поповнення української авіаційної терміносистеми, здійснено її лексико-семантичний та структурний аналіз.

Ключові слова: термін, авіаційна терміносистема, авіаційна підмова, лексикографічні джерела.

Е.В. Ковтун

ЛИНГВОДИДАКТИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА УКРАИНСКОЙ АВИАЦИОННОЙ ТЕРМИНОСИСТЕМЫ И АВИАЦИОННОГО ПОДЪЯЗЫКА

РЕЗЮМЕ

В статье производится лингводидактическая характеристика украинской авиационной терминосистемы и авиационного подязыка. Проанализированы пути пополнения украинской авиационной терминосистемы, произведен ее лексико-семантический и структурный анализ.

Ключевые слова: термин, авиационная терминосистема, авиационный подязык, лексикографические источники.

O.V. Kovtun

LINGUODIDACTIC CHARACTERISTICS OF THE UKRAINIAN AVIATION TERMINOLOGICAL SYSTEM AND AVIATION SUBLANGUAGE

SUMMARY

The article presents linguodidactic characteristics of the Ukrainian aviation terminological system and aviation sublanguage; analyzes ways of replenishing the Ukrainian aviation terminological system; performs its lexical, semantic and structural analysis.

Keywords: term, aviation terminological system, aviation sublanguage, lexicographic sources.

[1] Чайковський М. Поміж землею та небом. – Львів: вид-во "Просвіта", 1909. – 40 с.

²Вечфинський Г. Як люди научилися літати. – Х.: вид-во "Укрповітрошлях", 1924. – 26 с.; Кузьмицький К.В. Цивільна авіація. – Х.: Держвидав України, 1930. – 54 с.; Франковський В. Повітроплавба та авіація. – Х.: Укр. робітник, 1931. – 78 с. та ін.

³Кривенко М. Літак та стислі відомості про основи авіації. – Х.-О.: ДВОУ, Держ. техн. вид-во, 1931. – 128 с.

⁴Вечфинський Г. Досягнення радянської авіації. – Х.: Державне вид-во "На варті", 1931. – 55 с.; Потапчик Н.С. Комсомольці в повітря. - Х.: Державне вид-во України, 1929. – 70 с.; Розанов А.М. Авіація в соціалістичному будівництві. – Х.-К.: Державне вид-во "На варті", 1932. – 32 с. та ін.

⁵Беляков О. В. В Америку через північний полюс. – К. Вид-во ЛКСМУ УРСР "Молодий більшовик, 1938. – 240 с.; Бронтман Л., Хват Л. Героїчний переліт "Родины". – К.: Держ. вид-во політ. літ-ри при РНК УРСР, 1939. – 84 с.; Мошковський Я. Записки пілота (Москва – Північний полюс – Москва). – К.: Вид-во ЛКСМУ УРСР "Молодий більшовик, 1938. – 164 с. та ін.