

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

З когнітивним підходом пов'язане трактування в новому світлі різних мовних процесів, категорій, одиниць загалом та процесу перекладу зокрема. Це обґрунтовує потребу наукового осмислення перекладацької діяльності як такої.

У руслі когнітивної лінгвістики виконано низку вітчизняних та зарубіжних досліджень. Теоретичними засадами цих досліджень слугує розуміння мови як когнітивного утворення, що використовується в комунікативній діяльності (А.П. Бабушкін, А.М. Баранов, А.Д. Белова, А. Вежбицька, М.М. Болдырьов, В.З. Дем'янков, С.А. Жаботинська, Т.А. Космеда, О.С. Кубрякова, М. Мінський, О.О. Селіванова, Ч. Філмор, С.О. Швачко). Розвиток перекладознавчої науки сприяє залученню до наукових студій різноманітних підходів, зорієнтованих на кореляцію й взаємозв'язок категорій мовного, функціонального й прагматичного змісту, на пошук еквівалентних або адекватних мовних структур (А.Г. Гудманян, Ю.А. Зацний, В.І. Карабан, В.Н. Комісаров, З.Д. Львовська, Ю. Найда, М.О. Новикова, А. Нойберт, К. Райс, О.В. Ребрій, Я.Й. Рецкер, О.І. Чердниченко, О.Д. Швейцер). Відтак переосмислення багатьох значущих питань відбувається одночасно зі зміною ракурсу в напрямку культурологічного та когнітивного аспектів перекладацької діяльності. Особливо показовою є тенденція розглядати переклад як евристичний процес мисленнєво-мовленнєвої діяльності перекладача в соціокультурному контексті (Т.А. Казакова, О.С. Петрова, Ю.А. Сорокін, О.Г. Мінченков, І.М. Ремхе, В.І. Хайрулін, М.Я. Цвіллінг, Р. Белл, У. Еко, Ж. Дансетт, Д. Кіралі). Беручи до уваги спрямованість сучасних перекладознавчих досліджень на вивчення проблем перекладу в лінгвокогнітивному аспекті мови, важливим вбачається опис когнітивного підґрунтя процесу перекладу, що розкриває специфіку мисленнєвих дій перекладача в межах когнітивної моделі. У дисертації когнітивна модель перекладу реалізується на матеріалі авіаційної термінології.

Аналіз доробків лінгвістів та перекладознавців останнього десятиріччя свідчить про те, що авіаційна термінологія не посідає провідного місця в колі їхніх інтересів. Окремо або ж разом з іншими мовознавчими проблемами різні аспекти перекладу термінів висвітлювалися в працях таких відомих учених, як Л.С. Бархударов, М.М. Бондарчук, В.Г. Гак, С.В. Гриньов, Т.Р. Кияк, В.Н. Комісаров, Л.К. Латишев, В.М. Лейчик, Д.С. Лотте, Ю.Н. Марчук, Р.К. Міньяр-Белоручев, Л.Л. Нелюбін, А.Л. Пумпянський, К. Райс, Я.І. Рецкер, Є.Ф. Скороходько, А.В. Суперанська, А.В. Федоров, М.Я. Цвіллінг, Ф.А. Циткіна, О.Д. Швейцер, Р.О. Якобсон.

Теоретико-методологічні орієнтири перекладацького аналізу термінології, багатоаспектність взаємопов'язаних проблем потребують створення сучасних комплексних підходів до дослідження термінології, зокрема авіаційної; виявлення особливостей механізмів мислення перекладача поряд з потребою в технічному перекладі створюють міцне підґрунтя для наукових розвідок з оптимізації перекладацького процесу, а отже, визначають їх актуальність і своєчасність.

Актуальність роботи зумовлена орієнтованістю на когнітивний та психолінгвістичний напрями сучасної лінгвістики, а також урахуванням останніх досягнень у галузі експериментальних досліджень процесу перекладу, що сприяє збільшенню результативності перекладознавчих розвідок.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертацію виконано в руслі наукової теми кафедри англійської філології і перекладу Гуманітарного інституту Національного авіаційного університету «Типологічні, перекладацькі та методологічні аспекти функціонування лексичних одиниць галузевого тексту», номер державної реєстрації 0107V003114.

Метою дисертаційного дослідження є встановлення концептуальних засад когнітивної сутності перекладу шляхом побудови когнітивної моделі перекладу та її опису на матеріалі авіаційної термінології, репрезентованої в англо-українській нормативно-технічній документації Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO).

Поставлена мета досягається за допомогою розв'язання таких **завдань**:

- встановити концептуальні засади когнітивної сутності перекладу та визначити когнітивне підґрунтя лінгвістичного моделювання шляхом побудови моделей перекладу;
- розкрити жанрові особливості тексту стандарту ICAO з метою окреслення концептуального апарату авіаційної терміносистеми;
- дослідити сукупність авіаційних термінів як результат когнітивної діяльності перекладача та виділити пласт термінів, якими послуговуються для перекладу англійської нормативно-технічної документації ICAO;
- з'ясувати структурні особливості англійських і українських авіаційних термінів та виявити чинники, що визначають специфіку їх перекладу;
- дослідити можливість здійснення фреймової структуризації знання в межах авіаційної термінології та особливості оперування фреймовими структурами знання в процесі перекладу термінів у межах когнітивної моделі.

Об'єктом дослідження є когнітивна модель процесу перекладу.

Предметом дослідження є специфіка перекладу англійської авіаційної термінології.

Матеріалом дослідження для опису когнітивної моделі перекладу слугувала авіаційна термінологія репрезентована в англо-українській версії нормативно-технічної документації ICAO. Проаналізовано такі документи ICAO: Конвенція з міжнародної цивільної авіації (Чиказька конвенція); додатки до Чиказької конвенції, що містять Стандарти та рекомендовані практики SARPs; JARs – спільні авіаційні вимоги, що є обов'язковими для виконання на міжнародному рівні. Український переклад цих документів виконано Центром перекладів актів європейського права при Міністерстві юстиції України. За результатами аналізу джерел укладено картотеку з 3718 функціональних одиниць.

Методи дослідження зумовлені його метою, завданнями й матеріалом, який аналізується. У праці використовуються такі методи й прийоми аналізу: когнітивне та лінгвістичне моделювання як спосіб опису перекладацького процесу; метод словникових дефініцій, що експлікує особливості структурної організації фреймів у когнітивній моделі перекладу. Застосовано також методологічний апарат класичної теорії перекладу для виявлення відмінностей мови оригіналу (МО) та мови перекладу (МП) – зіставний аналіз, для пошуку відповідників у МП використовується лексикографічний та компонентний аналізи, а для встановлення адекватності – трансформаційний аналіз як складові елементи перекладацького методу. Здійснено також кількісний аналіз фактичного матеріалу.

Наукова новизна дослідження. У дисертації окреслено концептуальні засади когнітивної лінгвістики, які входять до кола питань когнітивних механізмів використання мови. Це дозволило одержати результати, які є новими для теорії та практики перекладу, зокрема: досліджено системи та структури репрезентації знання перекладача; розроблено когнітивну модель перекладу із вказівкою на когнітивну основу перекладацького процесу; описано механізм дії когнітивної моделі перекладу за допомогою поетапного перекладу авіаційної термінології шляхом фреймового зіставлення знань у вигляді відповідних фреймових структур. Експлікація змісту процесу перекладу шляхом когнітивного моделювання є певним внеском у розвиток когнітивної транслятології.

Дисертаційне дослідження також має вагоме значення для розроблення сучасних перекладознавчих аспектів термінологічного спілкування: удосконалення нових методів та підходів до вивчення термінів, виявлення та осмислення прийомів і способів перекладу англійської авіаційної термінології.

Практичне значення одержаних результатів полягає в можливості використання як теоретичних, так і практичних матеріалів дослідження в загальних та спеціальних курсах з теорії перекладу, когнітивної лінгвістики, а також під час проведення таких спецсемініарів: «Практика перекладу галузевої літератури», «Практика перекладу англійської авіаційної термінології» та практичних занять з «Авіаційної англійської мови».

Апробація результатів дослідження. Результати дисертаційного дослідження були оприлюднені на таких конференціях: Міжнародній науково-практичній конференції «Гуманітарні проблеми становлення сучасного фахівця» (22–23 березня 2007 р., м. Київ), II Всеукраїнській науково-практичній конференції «Актуальні проблеми перекладознавства та навчання перекладу в мовному ВНЗ» (8–9 листопада 2007 р., м. Київ), I Всеукраїнській науковій конференції молодих учених «Іноземна філологія у XXI столітті» (10–11 квітня 2008, м. Запоріжжя), I Всеукраїнській науково-практичній конференції «Соціокультурні та етнолінгвістичні проблеми галузевого перекладу в парадигмі євроінтеграції» (3–4 квітня 2008 р., м. Київ), VIII Міжнародній науковій конференції студентів та молодих учених «ПОЛІТ-2008», (10–12 квітня 2008 р., м. Київ), the Third World Congress «Aviation in the XXI-st Century», «Safety in Aviation and Space Technology», (Kyiv: September 22–24, 2008), Міжнародній науково-технічній конференції «АВІА-2009» (21–23 вересня 2009 р., м. Київ), II Всеукраїнській науково-практичній конференції «Соціокультурні та етнолінгвістичні проблеми галузевого перекладу в парадигмі євроінтеграції» (2–3 квітня 2009 р., м. Київ), III Міжнародній науково-практичній конференції «Соціокультурні та етнолінгвістичні проблеми галузевого перекладу в парадигмі євроінтеграції» (2–3 квітня 2010 р., м. Київ).

Публікації. Проблематику, теоретичні та практичні результати дисертаційного дослідження викладено в 14 публікаціях: шести статтях, опублікованих у фахових наукових виданнях, затверджених ВАК України, та у восьми тезах доповідей на міжнародних та всеукраїнських наукових конференціях. Одна наукова стаття написана у співавторстві з науковим керівником докт. філол. наук, проф. Гудманяном А.Г., у якій особистим внеском здобувача є розроблення фреймової моделі представлення структури знань перекладача.

Структура дисертації. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Повний обсяг дисертації – 243 сторінки, основний текст дисертації – 185 сторінок. Список використаних джерел налічує 358 позицій. Список джерел ілюстративного матеріалу вміщує 60 найменувань.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **вступі** обгрунтовано вибір теми дослідження, охарактеризовано стан вивчення її в сучасному перекладознавстві, визначено актуальність та новизну роботи, окреслено мету і завдання дослідження, зазначено об'єкт та предмет дослідження, подано загальну характеристику фактичного матеріалу дослідження, методи його аналізу, вказано на наукову новизну та практичне значення результатів роботи, а також подано форми їх апробації та структуру роботи.

У **розділі 1. «Теоретико-методологічне підґрунтя створення когнітивної моделі перекладу»** висвітлено головні теоретичні та концептуальні положення щодо когнітивної сутності перекладу, перекладацької діяльності та моделі перекладу.

Наразі переклад розглядається як з лінгвістичного, так і з когнітивного погляду, оскільки робота перекладача передбачає деякі процеси, які відбуваються в мовній свідомості перекладача та у сфері когнітивної діяльності. Тому сучасне перекладознавство розглядається не лише з позицій лінгвістики (Л.С. Бархударов, В.Н. Комісаров, Я.І. Рецкер, А.В. Федоров, О.Д. Швейцер та ін.), але й у світлі когнітивної парадигми наукового знання (В.Н. Комісаров, А.Р. Мухтаруліна, Л.А. Нефьодова, Т.О. Фесенко, В.І. Хайрулін, М.Я. Цвілінг).

У царині перекладу когнітивний підхід реалізовується у вивченні характеру, способів та дій перекладача в процесі перекладу. Промовистою щодо цього є значна кількість наукових розвідок, присвячених дослідженню когнітивних засад стратегій перекладу (Л.М. Алексеева, М.К. Гарбовський, Т.А. Казакова), когнітивної моделі розуміння перекладачем іншомовного тексту (Т.О. Фесенко, І.М. Ремхе), когнітивної сутності перекладацьких помилок (М.К. Гарбовський, Н.М. Нестерова).

Варто наголосити, що одним із завдань сучасної лінгвістичної теорії перекладу є опис процесу перекладу, тобто тих дій, які перекладач виконує, аналізуючи текст оригіналу та створюючи текст перекладу. Проблема опису таких дій ускладнюється тим, що всі вони відбуваються у свідомості перекладача, тобто є неспостережуваними.

Щоб описати когнітивну модель перекладу, у роботі розмежовано системи та структури представлення знань перекладача. Сучасний розвиток когнітивної психології теоретично обгрунтовує існування певних структур свідомості в мозку, їх вкладеності та ієрархічності. Загальноновизнано, що головною системою накопичення знань у пізнавальному процесі є пам'ять – своєрідний «резервуар» для зберігання ментальних репрезентацій, які надходять під час професійної діяльності перекладача. У пам'яті ж особливе посідає ментальний лексикон, оскільки він слугує структурованою накопичувальною системою знань мовного характеру.

Дедуктивний аналіз перекладацького процесу безпосередньо стосується когнітивного моделювання перекладу, у якому положення когнітивної лінгвістики набувають ознак самостійного дослідження з метою виявлення сутності когнітивних процесів.

Для більш доказового представлення когнітивної моделі перекладу в першому розділі роботи проаналізовано досвід створення традиційних моделей, які так чи так пояснювали особливості механізмів мислення перекладача (Л.С. Бархударов, О. Каде, О.Д. Швейцер).

Моделювання перекладацького процесу на ґрунті зіставлення тексту оригіналу з текстом перекладу, що було найбільш визнаним методом доведення адекватності та еквівалентності перекладацьких трансформацій у класичній теорії перекладу, дає лише часткове уявлення про реальний процес перекладацької діяльності.

У сучасній транслятології відбувається усвідомлення потреби опису моделі процесу перекладу (Т.О. Фесенко), наближеної до реальної мовної діяльності. У разі визнання перекладача активним мислячим суб'єктом інакше сприймаються й основні елементи перекладацького процесу. Так, правила граматичних і лексичних відповідників поступаються місцем перекладацьким можливостям, а принципи дій з одиницями перекладу – застосуванню перекладацьких стратегій. Тому для опису моделі перекладу варто застосовувати когнітивний підхід, який дозволить уникати алгоритмізації тих або тих прийомів, процедур і стратегій, що використовуються в перекладацькому процесі.

Накопичивши когнітивний досвід, який репрезентується у вигляді фреймових структур знання, перекладач керується ним під час добору еквівалентів та ухвалення перекладацьких рішень. Інакше кажучи, так відбувається процес оперування знаннями як евристичним пошуком фреймових відповідників. Отже, можемо говорити про фреймовий підхід у перекладі (М.Я. Цвілінг). Фрейм виступає структурою представлення різних знань, які містяться в пам'яті перекладача. Використання фрейму в когнітивному моделюванні зумовлене тим, що він є найбільш оптимальною формою, яка дозволяє увявити процес оперування знаннями під час перекладу. Залишається незаперечним розуміння того, що будь-який когнітивний контекст можна репрезентувати у вигляді деякої моделі знання, що певним чином структурує результати людського пізнання. На ідеї моделювання знань ґрунтується варіант когнітивної моделі перекладу.

Визнання слухною ідеї про розмежування статичного і динамічного фреймів дозволило подати систему знань перекладача, що склалася внаслідок його когнітивної діяльності, у вигляді статичних класифікаційного та ситуативного фреймів, сформованих відповідно до певної тематичної галузі знання. Принагідно зазначимо, що *статичний тип фрейму* – це те, що апріорно є в пам'яті перекладача. У процесі перекладу відбувається формування *динамічних фреймів*, для виявлення яких потрібна активація знань перекладача, що відбувається під впливом тих або тих вербальних подразників, які містяться в тексті. У роботі також виокремлено класифікаційний та ситуативний фрейми на підставі виділення мовного та немовного знання, запропонованого М.М. Болдирьовим. У праці висловлюється припущення про те, що в основі структури вислову також містяться фрейми, про що йдеться в працях Ч. Філмора та М. Мінського.

Когнітивне моделювання слугує запорукою розкриття імпліцитних когнітивних процесів, функціонування яких підкоряється деякому універсальному принципу організованості й структурованості людської свідомості. Когнітивна модель перекладу, як результат моделювання, має певну пояснювальну силу, що дозволяє «розкрити архітектуру» когнітивних механізмів перекладача.

У розділі 2. «Практичне підґрунтя реалізації когнітивної моделі перекладу англomовних авіаційних термінів» розглядається практична можливість реалізації когнітивної моделі перекладу в процесі перекладу авіаційної термінології, репрезентованої в текстах нормативно-технічної документації ICAO. Авіаційна термінологія викликає зацікавлення передусім як потенційне джерело перекладацьких труднощів, оскільки вона не перекладається спонтанно, а вимагає як когнітивного пошуку, так і пошуку засобів вираження мовою перекладу.

У когнітивному аспекті дослідження термін розглядається як результат пізнавального процесу, спеціально орієнтованого й організованого особливим співтовариством людей, основним завданням якого є ідентифікація й тлумачення константних кореляцій між мовними та когнітивними структурами. Передавана терміном інформація має особливий характер й виражає спеціальне поняття, термін є носієм і хранителем фрагмента інформації, яка має цінність в особливій понятійній системі. Саме тому термін є специфічною когнітивно-інформаційною структурою, у якій у конкретній мовній формі акумулюється професійно-наукове знання.

Констатуємо, що для перекладача фахової мови авіації мовні знання представлені термінами та спеціальною лексикою. Класифікаційний фрейм структурує всю відому перекладачеві інформацію щодо конкретного авіаційного термінопоняття. Наповнення класифікаційного фрейму термінологічними одиницями відбувається в процесі пізнавальної діяльності перекладача, зокрема під час ознайомлення з нормативно-технічною документацією ICAO.

Нормативно-технічна документація (стандарти) ICAO – особливий піджанр міжнародних актів високого рівня стандартизації регламентаційного характеру. Основним призначенням документів ICAO є надання чіткої, достовірної, юридично закріпленої інформації, рекомендацій, правил, вимог, об'єктивний опис ситуації в авіаційній галузі, а найголовніше – створення чіткої, зрозумілої структури для успішного і безпечного функціонування всієї авіаційної галузі. Стандарту властиві ознаки офіційно-ділового та науково-технічного стилю. В основі тексту стандартів функціонує авіаційна терміносистема, наявність якої вже є його жанровою особливістю.

Авіаційна терміносистема є сукупністю термінів, які співвідносяться з понятійною системою авіаційної галузі, знаходяться у взаємозв'язку та взаємодії, піддаються свідомому регулюванню й упорядкуванню. Для реалізації завдань дисертаційного дослідження побудовано модель концептуального апарату авіаційної термінології, що фіксує положення концептів, з виділенням її концептуальних центрів та з урахуванням поняттєво-логічних відношень понять досліджуваної галузі. Відповідно до концептуального апарату галузі було створено корпус з 3718 термінологічних одиниць.

Інформація, подана в зазначених документах ICAO, визнається необхідною й обов'язковою до виконання з метою безпеки авіації. Зважаючи на таку обставину, у поняттєвій сфері термінології авіації виокремлено концепт «БЕЗПЕКА АВІАЦІЇ», що міститься на верхньому ярусі й визначається як «комплексна властивість авіаційної транспортної системи виконувати свої функції без завдання збитків самій системі або населенню» та складається з трьох концептуальних центрів, які позначають основні категорії безпеки авіації: «БЕЗПЕКА ПОЛЬОТІВ», «АВІАЦІЙНА БЕЗПЕКА», «ЕКОЛОГІЧНА БЕЗПЕКА».

Так, аналіз термінологічних дефініцій показав, що концептуальний центр «БЕЗПЕКА ПОЛЬОТІВ» визначається як «комплексна характеристика повітряного транспорту й авіаційних робіт, що визначає здатність виконувати польоти без загрози життю і здоров'ю людей». Отже, з концептуальним центром «БЕЗПЕКА ПОЛЬОТІВ» (3144 од., або 84,56% від загальної кількості термінів) безпосередньо пов'язані терміни таких концептуальних груп (рис. 1):

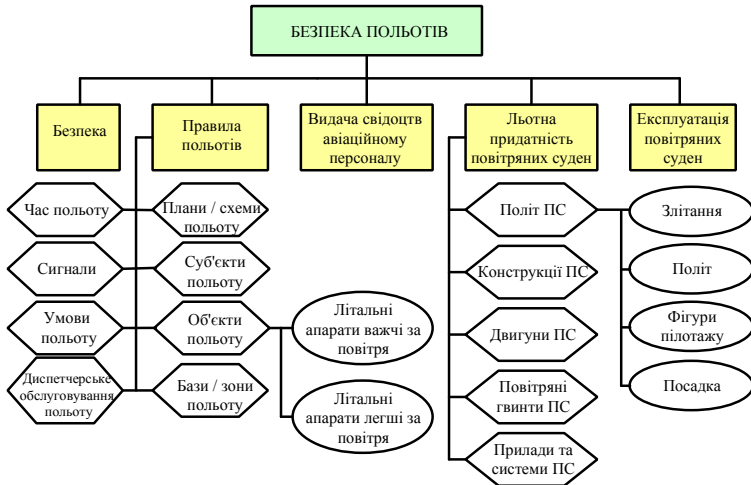


Рис. 1. Концептуальний центр «БЕЗПЕКА ПОЛЬОТІВ»

Концептуальний центр «АВІАЦІЙНА БЕЗПЕКА» окреслюється як «комплекс заходів, а також людські та матеріальні ресурси, призначені для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання в її діяльність». Терміни концептуального центру «АВІАЦІЙНА БЕЗПЕКА» (256 од., або 6,89%) утворюють три поняттєві підгрупи: пошук та рятування: *rescue unit* – рятувальна команда; розслідування авіаційних подій: *accident* – авіаційна пригода; захист цивільної авіації: *civil aviation authority* – управління цивільної авіації.

Концептуальний центр «ЕКОЛОГІЧНА БЕЗПЕКА» визначається як «комплекс критеріїв, які регламентують конструкцію, технічні характеристики, матеріали, якість роботи, технологію виготовлення, щоб забезпечити дотримання законів, нормативів, стандартів і вимог щодо зниження рівнів шуму та емісії». Терміни концептуального центру «ЕКОЛОГІЧНА БЕЗПЕКА» становлять 318 од., або 8,55%, та утворюють дві поняттєві підгрупи: авіаційний шум: *aircraft noise certification* – сертифікація повітряного судна за шумом; емісія: *aircraft engine emissions* – емісія авіаційних двигунів.

Отже, авіаційна терміносистема не є власне сукупністю термінів, що об'єктивують концепти професійної діяльності, а є складним утворенням, структурованим відповідно до тієї авіаційної концептосфери, яку відображає. Тому в роботі окреслено важливі сегменти авіаційної діяльності, вказано на їх структурованість, яка в мікроріччя показує всі особливості, властиві структури авіаційної термінології на етапі розуміння її перекладачем.

Надалі в дисертаційній праці розглянуто терміни як результат репрезентації знань про певну діяльність людини, у досліджуваному випадку авіаційну, та вказано на важливість когнітивного значення їхніх словотвірних та формотворчих характеристик для перекладу. Аналіз нормативних документів ІКАО засвідчив, що монолексемні авіаційні терміни становлять відносно невелику групу – 1336 одиниць, або 35,93% від загальної кількості. Терміни-іменники представлені в авіаційній термінології непохідними (43 од.), похідними (814 од.), складними (172 од.) словами та конверсивами (51 од.). Непохідні терміни мають просту основу та відображають певний фрагмент світобачення, а до авіаційної термінології входять з дещо спеціалізованим значенням: *sanopy* – ліхтар кабіни екіпажу.

Найпродуктивнішим способом утворення монолексемних термінів є морфологічний, зокрема його афіксні та безафіксні різновиди. Найчисленнішою з афіксальних термінів є група іменників, утворених суфіксальним способом від дієслівних основ (503 од.). У роботі представлено терміни-іменники, утворені за такими моделями: **V + -er /-or** (виконавець дії) > N, **V + -ing** > N (опредмечена дія), **V + -age** > N (предмет, процес, результат дії), **V + -ation (-ion)** > N (дія, процес), **V + -ance** > N (процес), **V + -ence** > N (результат дії), **V + -ment** > N (виконання дії). Від прикметникових основ терміни-іменники (75 од.) утворюються так: **Adj + -ity (-ty)** > N (якість, стан, ознака), **Adj + -ness** > N (властивість, якість, стан), **Adj + -worthy** > N (придатність), **N + -ship** > N. Префіксальні монолексемні терміни (236 од.): **over-** + N > N (надлишок виконуваної дії, ознаки та якості предмета), префіксод **auto-** + N > N (автоматичний, самохідний), **counter-** + N > N (протилежність), **after-** + N > N (наступний, задній), **super-** + N > N (надмірна ознака), **de-** + N > N (опозиція до семантики твірної основи), **self-** + N > N (дія, спрямована на саму себе). Крім афіксації, зафіксовано також безафіксний різновид, зокрема складання. Просте поєднання основ веде до утворення власне складних термінів: **N₁ + N₂** > N (172 од.): *aeroplane* – аероплан.

Прикметно, що репрезентативним різновидом безафіксного способу творення авіаційних термінів є абревіація (755 од.). Різноманітні види скорочених мовних одиниць не стільки утворюють нові лексичні значення, скільки, за визначенням О.С. Кубрякової, змінюють спосіб представлення й відображення дійсності. Відповідно до номінативної мети абревіатури можна класифікувати так: назви організацій, структур, документів, наприклад: *ANC* (Air Navigation Commission) – АНК (аеронавігаційна комісія); терміни зі сфери виконання польотів, організації повітряного руху тощо, наприклад: *ATC* (Air Traffic Control) – КПП (керування повітряним рухом); найменування, які використовуються в радіотелефонному зв'язку між пілотами та диспетчерами. Залежно від способів скорочень в англійській авіаційній термінології можна виділити такі різновиди абревіатур: ініціальні (284 од.): *ACC* – area control center; поскладові (249 од.): *ENG* – engine; акроніми (101 од.): *EASA* – European Aviation Safety Authority; подвійне скорочення (20 од.): *ELT(AD)* – automatic deployable *ELT*, аварійний привідний радіомаяк автоматичного розгортання; ініціально-цифрові (101 од.): *TM5* = *TM AIRCRAFT*.

Головними способами перекладу абревіатур авіаційної галузі є: переклад відповідною повною формою слова або словосполучення (137 од.): *GA* – gliding angle – кут планування; метод прямого запозичення (192 од.): перенесення оригінальної форми скорочення в текст перекладу зафіксовано при передачі марки літальних апаратів (*B737-200*), авіаційних двигунів (*TRE331-14*), пілотажно-навігаційного

обладнання (*AN/AC182, LRN500*); описовий метод (102 од.): *INAD* – особа, якій відповідними органами відмовлено в праві на в'їзд до держави; транскодування скорочення (96 од.), наприклад, *AEROSAT* – Aeronautical Satellite Council – *АЕРОСАТ* – Рада з використання супутників для потреб авіації; переклад відповідним скороченням (89 од.): *АЛЕ – ПРД* «повітряно-реактивний двигун»; транскодування повної форми скорочення (71 од.): *ВОАС* (British Overseas Airways Company), авіаційна компанія, українською мовою називають її *Бріміш оверсіс ервей компанії*; створення нового українського скорочення (68 од.): *RWY* – runway – злітно-посадкова смуга – *ЗПС*.

Отже, можемо констатувати, що найчастіше спостерігається переклад відповідною повною формою слова або словосполучення, методи прямого запозичення українською мовою, транскодування та описовий. Це зумовлене тим, що в українській мові ще немає багатьох відповідників англійських термінів, оскільки українська авіаційна терміносистема нині перебуває на етапі свого активного становлення. Саме тому перекладачеві зручніше запозичити, транскодувати мовну одиницю або описати процес чи дію, яку вона передає, для правильного та повного її розуміння.

До способів творення монолексемних термінів-іменників належить також морфолого-синтаксичний. Модель $N < V = N$ (32 од.) позначає «процес», «результат», наприклад: *arm_n* важіль, відгалуження $< arm_v$ готувати систему до ввімкнення. За моделлю $N < Adj = N$ (19 од.) «особа або об'єкт з певними якостями»: *flight_n*, рейс цивільного літака $< flight_{adj}}$ польотний.

За лексико-семантичного способу (40 од.) формантом є зміна семантики. Зовнішня форма загальноживаного слова лише тоді стає складовою термінології, коли його внутрішня форма може бути використана як когнітивна основа для вираження спеціального поняття відповідно до концептуального апарату окремої галузі знань.

Терміни-прикметники вказують на певні зв'язки предметів, явищ і понять, якими оперують в авіаційній практиці, вказують на специфічні лише для цієї терміносистеми ознаки й якості спеціальних понять. Зі сфери функціонування – нормативно-технічної документації ІСАО – було виділено 125 термінів-прикметників (3,36%). Непохідні прикметники (21 од.) є в основному латино-французькими запозиченнями: *dorsal* – верхньофюзеляжний. Похідні терміни-прикметники репрезентують здебільшого морфологічне словотворення, зокрема афіксацію: суфіксація (49 од.) відбувається за такими моделями: $V + -al$ (той, що стосується), $N + -less$ (відсутність якості), $V + -able$ (можливий для здійснення); префіксація (59 од.): *anti-* + **Adj** (спрямованість дії проти чогось), *un-* + **Adj** (відсутність якості), *all-* + **N** (всеохопність), *multi-* + **Adj** (багато), *sub-* + **Adj** (розміщений нижче); та складання (9 од.) як різновид безафіксової деривації: **Adj** + **N** → *single-engine* – одномоторний, $N_1 + N_2 + -ed$ → *jet-powered* – з реактивним двигуном, $N_1 + N_2 + -en$ → *engine-driven* – з приводом від двигуна. Зафіксовано також лексико-синтаксичну деривацію: **Adj+prep+N**: *heavier-than-air* – важчий за повітря.

Терміни-дієслова функціонують в авіаційній термінології для позначення спеціальних понять – дій і процесів, що відбуваються між суб'єктами та об'єктами. Дієслова-терміни становлять 1,94% від загальної кількості термінів і 5,25% від кількості монолексемних одиниць. Дієслівне термінотворення відбувається за допомогою морфологічного способу: $N + -ate$ (діяти певним чином), $N + -ize$ (приводити в стан), *over-* + **V** (надмірна дія), *un-* + **V** (протилежна ознака), *under-* + **V** (під, нижче, нижче ніж), *re-* + **V** (повернути в попередній стан).

У нормативно-технічній документації ІСАО функціонують мовні структури – термінологічні словосполучення (ТС), що називають конкретні поняття предметної галузі. ТС розглядаються як терміни, утворені приєднанням до однослівного терміна слів-уточнювачів для конкретизації вихідного поняття та утворення його видових корелятивів. Полілексемні авіаційні терміни становлять більшу частину корпусу досліджуваних одиниць – 2582 (69,45%). ТС, утворені за двокомпонентними моделями, налічують 1005 од. (27,03% від усіх ТС). Найбільш поширеними моделями ТС є: N_1+N_2 (526 од.), $Adj+N$ (345 од.), $abbr+N$ (128 од.). ТС авіаційної терміносистеми можуть використовуватися на позначення: а) різновиду певного виду: *piston aircraft* – повітряне судно з поршневим двигуном; б) об'єкта дії: *pitch reversing* – реверсування кроку; в) виконавця дії: *aircraft commander* – командир повітряного судна. Трикомпонентні ТС становлять вагомую частку досліджуваних одиниць – 902 од., або 24,26% від ТС. Моделями трикомпонентних ТС є такі: $N_1+N_2+N_3$ (332 од.), $Adj+N_1+N_2$ (247 од.), Adj_1+Adj_2+N (178 од.). Чотирикомпонентні авіаційні ТС становлять 14,34% корпусу ТС (533 од.). Це здебільшого одиниці з ядерним компонентом-іменником або словосполученням субстантивного характеру. Продуктивними моделями таких ТС є: $Adj+N_1+N_2+N_3$ (98 од.); $N_1+N_2+N_3+N_4$ (83 од.), $P_{11}+N_1+N_2+N_3$ (49 од.), $N_1+N_2+N_{ing}+N$ (75 од.), $N_1+and+N_2+N_3$ (62 од.), $abbr+N_1+N_2+N_3$ (28 од.). Багатокомпонентні ТС становлять значну групу термінів – 142 од., або 3,82%.

Встановлено, що найбільш численною (42,3%) з перекладацьких трансформацій, які застосовуються під час перекладу ТС є перестановка компонентів: *automated data interchange system* – система автоматизованого обліку даних (4-1-3-2). Переклад авіаційних ТС характеризується такими прийомами, як компресія (19,2%): *air traffic control clearance* – диспетчерський дозвіл; декомпресія (16,1%): *fine pitch* – малий крок повітряного гвинта; прийменниково-іменникове сполучення (8,1%): *effective adjacent channel rejection* – ефективне заглушення за суміжним каналом; переклад підрядним означальним реченням (4,3%): *chord-wise members* – елементи, що розміщені вздовж хорди (крила); описовий переклад (3,9%): диспетчерський пункт, який керує підходом; аналогічне атрибутивне словосполучення (2,5%): *scheduled international air service* – регулярне міжнародне повітряне сполучення; дистрикетниковий зворот (2,1%): *active beacon collision avoidance system* – система попередження зіткнень, заснована на вторинній радіолокації. Використано й морфологічні трансформації в перекладі ТС (1,5%), наприклад: *regional air navigation agreement* – регіональна аеронавігаційна угода.

Отже, утворення авіаційних термінів є складним процесом, унаслідок якого в мові виникають лексеми з новою семантикою. Розглянутий матеріал переконливо доводить, зокрема, те, що словотвірні засоби, які беруть участь у творенні авіаційної термінології, мають концептуальний зміст, та те, що мова має у своєму розпорядженні величезний потенціал для передачі інформації в її якнайтонших смислових відтінках. При моделюванні нових авіаційних термінів, з одного боку, зберігається зв'язок між твірними і похідними словами. З другого – у результаті когнітивної операції відбувається процес пізнання, оскільки за кожним новим терміном, його словотвірною і формотворчою структурою криється нова інформація, яка тісно пов'язана з когнітивними механізмами.

У розділі 3. «Реалізація когнітивної моделі англо-українського перекладу авіаційної термінології» розкрито механізм функціонування когнітивної моделі процесу перекладу авіаційної термінології, репрезентованої в документах ІСАО.

Наочності опису когнітивної моделі перекладу слугувала авіаційна термінологія, оскільки номінативні термінологічні одиниці визначають семантику тексту та виконують логічний розподіл текстової інформації, чим зумовлюють можливість вибору фрейму, який дозволяє чітко «зобразити» перекладацький процес.

Щоб описати процес перекладу авіаційної термінології, у роботі окреслено системи та структури представлення знань перекладача фахової мови авіації. Під час проведення дослідження встановлено, що для перекладача мовні знання представлені загалом термінами та спеціальною лексикою. *Класифікаційний* фрейм у такому випадку структурує всю відому перекладачеві інформацію щодо конкретного авіаційного термінопоняття. Поняття класифікаційного фрейму обрано в дисертації з урахуванням того, що внутрішньофреймова класифікація є необхідною умовою структуризації термінологічних одиниць, які входять до його складу. Класифікатором термінологічних одиниць є певні денотативні складові елементи, які вказують на окремо взятий аспект певного авіаційного явища. Аналіз термінології авіаційної сфери показав, що під класифікатором слід розуміти центральний слот, що є ядром ТС. Він же збігається в цьому випадку з блоком. Лексичні одиниці, які наповнюють слоти, розкривають уявлення про кожний з вузлів у тому обсязі, у якому воно зафіксоване в пам'яті перекладача. У цьому значенні наповнюваність слотів індивідуальна для кожного перекладача у сфері авіації, оскільки виступає результатом його когнітивного досвіду, відображеного в ментальному лексиконі у вигляді вербальних репрезентацій.

Можливості класифікаційного фрейму проілюструємо на прикладі структуризації знання багатокомпонентних термінів у межах опису окремого поняття ТРАЄКТОРІЯ польоту, що експліцитно позначається як «Політ літального апарата» (рис. 2).

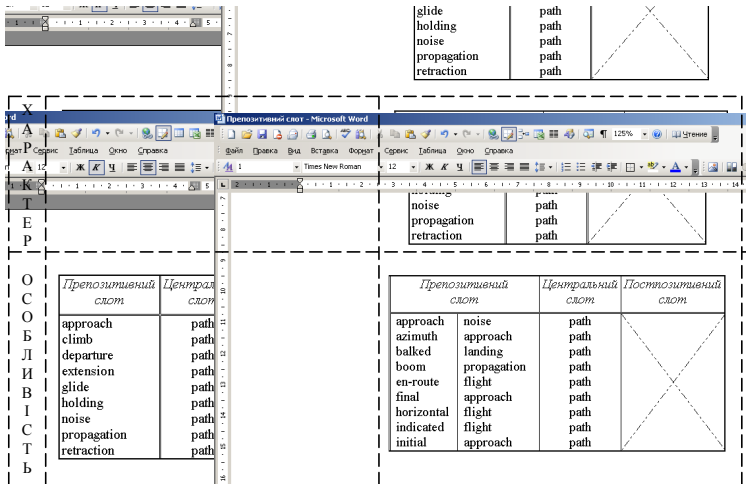


Рис. 2. Фреймове представлення англійських термінів у межах поняття «ТРАЄКТОРІЯ ПОЛЬОТУ»

ТРАЄКТОРІЯ (від лат. *trajectorius* – той, що стосується переміщення) – лінія, яку описує точка (матеріальне тіло) в просторі під час руху. ТРАЄКТОРІЯ польоту слугує заданим напрямком, по якому летить або планує летіти повітряне судно. Flight PATH – a line, course or track along which an aircraft flies. Беручи до уваги те, що накопичення знання термінології перекладачем відбувається паралельно в межах двох мовних систем, вважаємо за доцільне подати варіанти класифікаційних фреймів обома мовами, щоб виявити головні закономірності (рис. 2, 3).

траєкторія	польоту	за гліссадю
траєкторія	польоту	в зоні чекання
траєкторія	поширення	шуму
траєкторія	поширення	***
траєкторія	руху	під час забирання шасі

траєкторія	польоту	в зоні чекання
траєкторія	поширення	шуму
траєкторія	поширення	***
траєкторія	руху	під час забирання шасі

траєкторія	заходу	шуму
траєкторія	набору	на посадку за взимтом
траєкторія	початкового	посадки
траєкторія	руху	перерваної
траєкторія	польоту	поширення
траєкторія	польоту	звукowego удару
траєкторія	поширення	по маршруту
траєкторія	поширення	етапу заходу на
траєкторія	руху	посадку

траєкторія	горизонтального	польоту
траєкторія	прильодова	польоту
траєкторія	початкового	етапу заходу на
траєкторія	вирівнювання	посадку

Рис. 3. Фреймове представлення українських термінів у межах поняття «ТРАЄКТОРІЯ ПОЛЬОТУ»

Як бачимо з рисунків, двокомпонентні терміни представлені за умовною схемою об'єкт + його ознака, де ознака виступає блоком у фреймі «ТРАЄКТОРІЯ ПОЛЬОТУ» та доповнюється низкою уточнювальних деталей, які займають місце препозитивних слотів. Встановлено, що в англійській мові превалює рема-тематична побудова ТС. У структурі англійського ТС залежні компоненти є препозитивними та безприменниковими. Під час перекладу українською мовою ядерний елемент українського терміна посідає центральне, або визначальне, місце, тоді як залежні елементи можуть бути і препозитивними, і постпозитивними. Багатокомпонентний склад авіаційних ТС і неприйнятність їх буквального співвідношення зумовлює потребу здійснення під час перекладу різноманітних перестановок для збереження комунікативного ядра та дотримання норм мовної сполучуваності. Загалом фреймовий розподіл термінів, якими послуговуються в межах опису поняття «ТРАЄКТОРІЯ ПОЛЬОТУ», є результатом накопичення когнітивного перекладацького досвіду в авіаційній галузі, що розглядається як частина ментального лексикону перекладача.

Отже, схематичне зображення фреймових структур показує, що наповнення ментального лексикону перекладача відбувається відповідно до певних типів відношень, у які вступають терміни спеціальної мови.

Щодо *ситуативного* фрейму, то вважаємо, що його наповнення можливо представити лише у вигляді розподілу наочно-образної інформації за зорово-тематичною ознакою. Закономірно, що в пам'яті перекладача фахової мови авіації міститься величезна кількість «зображень». Ймовірно, що саме з них і починається процес пошуку перекладацьких відповідників. Так, наприклад, кожен з вершинних рівнів фрейму «ТРАЄКТОРІЯ ПОЛЬОТУ» викликає уявлення про лінію, яку описує літак у просторі під час руху. На етапі розуміння текст оригіналу виступає подразником, який актуалізує відповідний «динамічний» фрейм за допомогою запускання особливої пошукової системи, що виокремлює співвіднесеність між інформацією, закладеною в тексті, та когнітивними знаннями перекладача, які дозволяють зрозуміти сприйману інформацію. За допомогою знаходження точок відповідності формується фрейм, межі якого окреслюють коло або набір вербальних і невербальних елементів, необхідних перекладачеві для передачі повідомлення мовою перекладу.

Так, кожен з вершинних рівнів фрейму «ТРАЄКТОРІЯ ПОЛЬОТУ» (рис. 4) викликає уявлення про лінію, яку описує літак у просторі під час руху.

1) *takeoff run* – ділянка розбігу під час злітання; 2) *clearway* – смуга, вільна від перешкод; 3) *takeoff segment* – ділянка злітання; 4) *climb segment* – ділянка набирання висоти; 5) *flight level* – ешелон польоту; 6) *cruising segment* – ділянка крейсерського польоту; 7) *descent segment* – ділянка зниження; 8) *approach segment* – ділянка заходження на посадку; 9) *landing distance* – посадкова дистанція; 10) *distance to go* – дистанція до посадки; 11) *flight distance* – дистанція польоту; 12) *flight altitude* – висота польоту; 13) *aircraft fix* – місцеперебування повітряного судна (відносно землі); 14) *flight profile* – профіль польоту; 15) *passed flight distance* – пройдена частина шляху польоту.

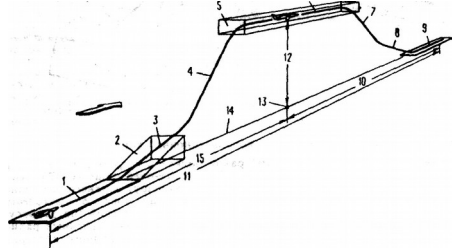


Рис. 4. Траєкторія польоту

Прикладом другого типу міжфреймового взаємозв'язку може слугувати співвіднесення таких фреймів, як: «ШВИДКІСТЬ ПОЛЬОТУ», «ЧАС ПОЛЬОТУ», «РЕЖИМ ПОЛЬОТУ», «ПРОФІЛЬ ПОЛЬОТУ» та «ВИСОТА ПОЛЬОТУ».

Взаємозв'язок між фреймами, зазначеними вище, полягає у збіганні деяких термінальних вузлів, що розширює межі розуміння певних явищ та може спричинити плутанину або «нерозуміння» внаслідок зміщення поняття.

Отже, фреймовий розподіл терміносистеми в ментальному лексиконі перекладача фахової мови авіації репрезентує окремі фрагменти загальної наукової картини та дозволяє подумки структурувати авіаційну галузь знання. Як приклад обрано один із фрагментів, що належить до польоту літального апарата, та представлено класифікаційні фрейми, які структурують термінологічні одиниці цієї галузі знання. Вхід до фрейму здійснюється тією лексемою або стійким словосполученням, яке зафіксоване у свідомості перекладача. Ядерну позицію фрейму займає блок-ознака, яка вміщує ядерне значення, що має прямий стосунок до уявної ситуації. Термінальні вузли/слоти можна заповнити менш яскравими термінологічними словосполученнями, для конкретизації яких необхідна оцінка ситуації.

На етапі розуміння спостерігається така ситуація: текст оригіналу є подразником, який актуалізує відповідний «динамічний» фрейм, «запускаючи» особливу пошукову систему, що виокремлює співвіднесеність між інформацією, закладеною в тексті, та когнітивними знаннями перекладача, які дозволяють зрозуміти сприйману інформацію. За допомогою знаходження точок відповідності формується фрейм, межі якого окреслюють коло або набір вербальних і невербальних елементів, необхідних перекладачеві для передачі інформації мовою перекладу. Оскільки виділення фреймів за таких умов зумовлюється контекстом, межі фрейму можуть виявитися як вузькими, такими, що обмежують певне явище, так і досить широкими, аж до опису окремої сфери. Усе залежить від когнітивної складової повідомлення, на ґрунті якого формується фрейм з відповідним наповненням вузлів. У роботі розглянуто переклад частини нормативно-технічного документу ІСАО (рис. 5).

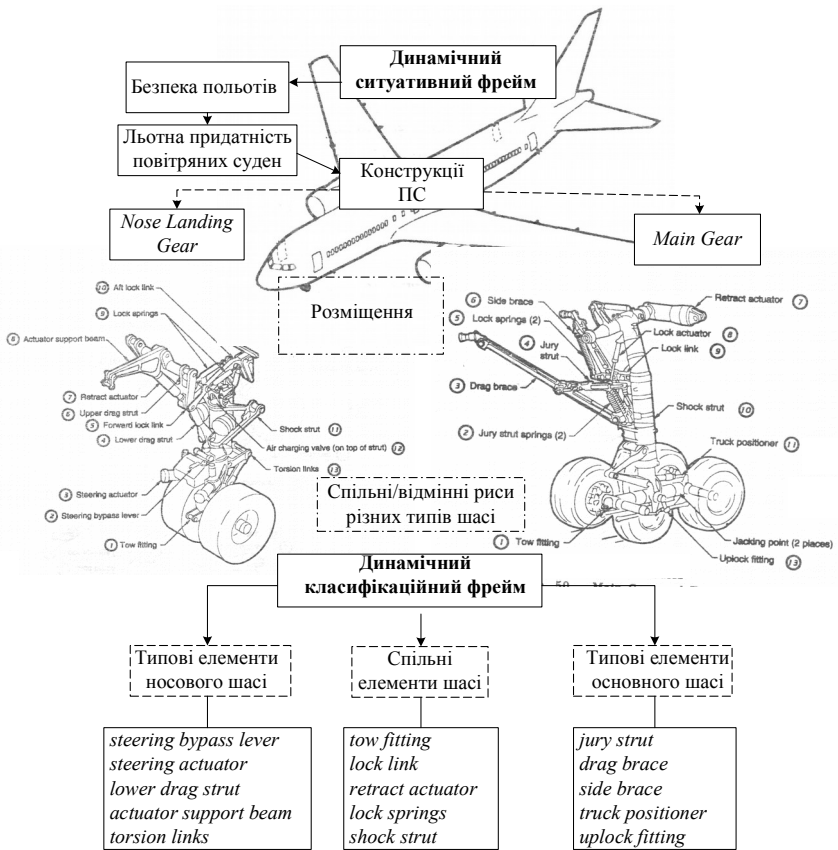


Рис. 5. Фреймове представлення знань, які активуються внаслідок сприйняття тексту

За допомогою поданої схеми фреймів можна побачити, що зміст ситуативного фрейму репрезентує вузли, які належать до конструкцій літального апарату, актуалізація фреймів у професійного перекладача розпочинається відразу після прочитання заголовка. Практика показує, що спочатку виникає «картинка», яка належить до опису ситуації в тексті оригіналу. Вичленувавши опорні моменти текстуального змісту, перекладач подумки переноситься до цієї ситуації, яка надалі супроводжує перекладацький процес, виступаючи «тлом», що сприяє зосередженню перекладача на важливих деталях і відношеннях, відповідних реальній дійсності. Після того як перекладач визначився зі змістом динамічних фреймів на основі інформації, яка міститься в тексті, повністю зрозумів зміст повідомлення за допомогою залучення фонових знань та знань мови, він переходить до етапу пошуку фреймових відповідників.

На етапі перекладу перекладачеві стануть у нагоді еквівалентні українські термінологічні одиниці, які утворюють відповідний динамічний класифікаційний фрейм.

Фреймове зіставлення знань відіграє вагомую роль під час добору еквівалентів, оскільки дозволяє перекладачеві чітко структурувати інформацію: складається уявна сітка значень з виокремленням тих осередків, які залишаються під знаком питанням, і тих, значення яких повністю експліковані. Підключення фонових знань слугує й обов'язковим доповненням, за рахунок якого чіткіше простежуються логічні зв'язки текстуального змісту. Заповнення цих прогалін може відбуватися в разі залучення додаткових когнітивних механізмів, контекстуального аналізу й асоціативного пошуку та в разі звернення до зовнішніх ресурсів інформації, таких як словники, довідники, енциклопедії тощо. Показово, що з урахуванням комплексності та невловимості розумових процесів перекладача, представлений вище процес фреймового розподілу інформації займає лічені секунди, переплітаючись з наступними етапами перекладацької діяльності. Відтворення змісту термінів відбувається, у межах когнітивної моделі перекладу, шляхом залучення прототипічної та адаптивної стратегій. Послідовність дій перекладача у використанні тієї чи тієї стратегії має евристичний характер та визначається індивідуально з урахуванням специфіки перекладу документів ІСАО.

На етапі вербалізації перекладу фреймові відповідники віднайдені внаслідок мисленнєвого опрацювання тексту оригіналу впродовж двох попередніх етапів, вербалізуються мовою перекладу з урахуванням чинних правил МП.

У *висновках* узагальнено основні теоретичні та практичні результати роботи, окреслено перспективи подальшого дослідження.

ВИСНОВКИ

Сучасне перекладознавство вже не може задовольнятися традиційною моделлю перекладу, у зв'язку з цим перекладацький процес вимагає глибшого розуміння, яке полягає передусім у визнанні того, що визначальним чинником у перекладі є не об'єктивно існуючий алгоритм дій, а сам перекладач як мислячий суб'єкт. На ідеї моделювання знань перекладача ґрунтується когнітивна модель перекладу. Фрейм виступає структурою представлення різних знань, які містяться в пам'яті перекладача. Використання фрейму в когнітивному моделюванні зумовлене тим, що він є найбільш оптимальною формою, яка дозволяє увияти процес оперування знаннями під час перекладу.

Залишається незаперечним розуміння того, що будь-який когнітивний контекст можна репрезентувати у вигляді деякої моделі знання, що певним чином структурує результати людського пізнання. Когнітивна модель перекладу, як результат моделювання, має певну пояснювальну силу, що дозволяє «розкрити архітектуру» когнітивних механізмів перекладача.

Терміни, які є основним засобом фіксації, накопичення і передачі наукових знань, стають об'єктом пізнавальної діяльності перекладача, який здійснює когнітивну роботу з їхнього накопичення та структуризації у власному ментальному просторі з метою оперування ними під час перекладу, що підкреслює евристичний характер перекладацької діяльності.

Нормативно-технічна документація (стандарти) ІСАО – особливий піджанр міжнародних актів високого рівня стандартизації регламентаційного характеру. Основним призначенням документів ІСАО є надання чіткої, достовірної, юридично закріпленої інформації, рекомендацій, правил, вимог, об'єктивний опис ситуації в авіаційній галузі, а найголовніше – створення чіткої, зрозумілої структури для успішного і безпечного функціонування всієї авіаційної галузі. Стандарту властиві ознаки офіційно-ділового та науково-технічного стилю. В основі тексту стандартів функціонує авіаційна терміносистема, наявність якої є його жанровою особливістю.

Розкрити специфіку понять будь-якої терміносистеми і їхньої мовної об'єктивації засобами термінологічної номінації неможливо поза системою знань, до якої ці термінологічні поняття належать; тому в роботі увагу зосереджено на розгляді поняттєвого апарату галузі та встановлено, що концепт «БЕЗПЕКА АВІАЦІЇ», який міститься на верхньому ярусі авіаційної термінології, складається з трьох концептуальних центрів: «БЕЗПЕКА ПОЛЬОТІВ» (3144 од., або 84,56%), «АВІАЦІЙНА БЕЗПЕКА» (256 од., або 6,89%), «ЕКОЛОГІЧНА БЕЗПЕКА» (318 од., або 8,55%). З кожним із центрів співвідносяться певні групи з відповідним поняттєвим навантаженням. Концепт «БЕЗПЕКА АВІАЦІЇ» охоплює цілий комплекс знань і в цьому значенні є обсяжним феноменом, тому нами окреслено важливі сегменти авіаційної діяльності, вказано на їх структурованість, яка в мікроваріанті покаже всі особливості, властиві структурі авіаційної термінології на етапі розуміння її перекладачем.

Засоби, які беруть участь в утворенні термінів, відіграють важливу роль у процесі пізнання, оскільки дозволяють визначити, які семантичні ознаки в них відображені. Розглянутий матеріал переконливо доводить, зокрема, те, що словотвірні засоби, які беруть участь у творенні авіаційної термінології, мають концептуальний зміст. За кожним новим терміном, його словотвірною і формотворчою структурою криється нова інформація, яка тісно пов'язана з когнітивними механізмами, і перекладач, використовуючи свій лінгвістичний досвід, припускає можливі значення цього терміна, тобто загалом авіаційна термінологія є продуктом когнітивної діяльності й «інструментарієм», за допомогою якого перекладач реалізує пізнавальну діяльність у цій сфері. У роботі з'ясовано, що полілексемні авіаційні терміни переважають серед усього корпусу досліджуваних одиниць – 2582 (69,45%). Найбільш поширеними двокомпонентними моделями ТС є: N_1+N_2 (526 од.), $Adj+N$ (345 од.), $abbr+N$ (128 од.). Трикомпонентні ТС теж становлять відносно вагомому частку досліджуваних одиниць – 902 од., або 24,26% від ТС. Моделями трикомпонентних ТС є такі: $N_1+N_2+N_3$ (332 од.), $Adj+N_1+N_2$ (247 од.), Adj_1+Adj_2+N (178 од.).

Чотирикомпонентні авіаційні ТС становлять 14,34% корпусу ТС (533 од.). Це здебільшого одиниці з ядерним компонентом-іменником або словосполученням субстантивного характеру. Багатокомпонентні ТС становлять значну групу термінів – 142 од., або 3,82% від ТС. Встановлено, що найбільш численною (42,3%) з перекладацьких трансформацій, які застосовуються під час перекладу ТС, є *перестановка компонентів*, а також *компресія* (19,2%) та *декомпресія* (16,1%). За допомогою *прійменниково-іменникового сполучення* перекладено 8,1%, переклад *підрядним означальним реченням* характерний для 4,3% випадків перекладу, *описовий переклад* властивий 3,9%, прийом відтворення ТС *аналогічним атрибутивним словосполученням* спостерігається у 2,5%, *дісприкетниковий зворот* трапляється в перекладі 2,1% ТС, *морфологічні трансформації* використовуються в 1,5% випадків.

Класифікаційний фрейм структурує всю відому перекладачеві інформацію щодо конкретного авіаційного поняття. При цьому розподіл вершинних рівнів спрямований на розкриття різних ознак пізнаваного поняття. Полікомпонентність значної кількості авіаційних термінів та наявність ядерного слова уможливають збіг вузла фрейму з центральним слотом. Джерелом вербального наповнення динамічного фрейму виступає текст, призначений для перекладу. Відповідно, уявний вибір інформації відбувається на основі змісту тексту, який окреслює межі авіаційної галузі знання. Отже, динамічний класифікаційний фрейм виокремлюється не просто тематичною, але й контекстуальною зумовленістю. Позначення вузлів здійснюється на ґрунті розподілу контекстуальної інформації. Оперування знаннями у вигляді зазначених когнітивних структур становить сутність перекладацького процесу, загальний опис якого можна зобразити в межах когнітивної моделі. Запропонована когнітивна модель перекладу слугує теоретико-методологічним підґрунтям для перекладу авіаційних термінів.

Основні положення дисертації відображено в таких публікаціях автора:

1. *Єнчева Г.Г.* Про концепт «Безпека авіації» у терміносистемі ІСАО / Г.Г. Єнчева // Матеріали ІХ Міжнародної науково-технічної конференції «АВІА-2009». – Т.3. – К. : НАУ, 2009. – С. 25.1–25.4.
2. *Єнчева Г.Г.* Проблема репрезентації лінгво-ментальних знань перекладача / А.Г. Гудманян, Г.Г. Єнчева // Матеріали ІІ Всеукраїнської науково-практичної конференції «Соціокультурні та етнолінгвістичні проблеми галузевого перекладу в парадигмі євроінтеграції» : тези доповідей. – К. : НАУ, 2009. – С. 66–69.
3. *Єнчева Г.Г., Гудманян А.Г.* Фреймова модель представлення структури знань перекладача / А.Г. Гудманян, Г.Г. Єнчева // Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Лінгвістика» : Зб. наук. пр. Випуск Х. – Херсон : Вид.-во ХДУ, 2009. – С. 233–239.
4. *Єнчева Г.Г.* Фреймове представлення авіаційної термінології на етапі розуміння її перекладачем / А.Г. Гудманян, Г.Г. Єнчева // Матеріали ІІІ Міжнародної науково-практичної конференції «Соціокультурні та етнолінгвістичні проблеми галузевого перекладу в парадигмі євроінтеграції» : тези доповідей. – К. : НАУ, 2010. – С. 100–104.

5. *Фесенко Г.Г.* Авіаційні епонімі назви / А.Г. Гудманян, Г.Г. Фесенко // *Studia Slovakistica*. – Ужгород : Видавн. Олександри Гаркуші, 2008. – Вип. 8 – С. 124–132.

6. *Фесенко Г.Г.* Відтворення англомовних авіаційних термінів: формально-семантичний та семасіологічний аспекти / Г.Г. Фесенко // *Вісник Житомирського державного університету імені Івана Франка*. – 2007. – Вип. 33. – С. 170–173.

7. *Фесенко Г.Г.* Діяльнісно-когнітивна парадигма перекладу / Г.Г. Фесенко // *Проблеми семантики, прагматики та когнітивної лінгвістики* : Зб. наук. пр. – К. : Логос, 2007. – Вип. 12. – С. 412–418.

8. *Фесенко Г.Г.* Когнітивний аспект перекладу авіаційних субстантивних термінів / Г.Г. Фесенко // *Наука і молодь. Гуманітарна серія* : Зб. наук. пр. – К. : НАУ, 2008. – С. 68–71.

9. *Фесенко Г.Г.* Особливості перекладу англійських авіаційних терміносполучень / Г.Г. Фесенко // *VIII Міжнародна науково-практична конференція «Гуманітарні проблеми становлення сучасного фахівця», 22–23 березня 2007 р. : тези доповідей*. – К. : НАУ, 2007. – Т.1. – С. 283–284.

10. *Фесенко Г.Г.* Проблеми перекладу міжнародних офіційних документів та гармонізації термінології / Г.Г. Фесенко // *Проблеми семантики, прагматики та когнітивної лінгвістики* : Зб. наук. пр. – К. : Логос, 2007. – Вип. 11. – С. 338–344.

11. *Фесенко Г.Г.* Проблема репрезентації лінгво-ментальних знань перекладача / Г.Г. Фесенко // *Нова філологія* : Зб. наук. пр. – Запоріжжя : ЗНУ, 2008. – № 30. – С. 314–319.

12. *Фесенко Г.Г.* Розбіжність у лексичному складі й морфо-синтаксичній структурі англійських та українських авіаційних термінів та її вплив на еквівалентність перекладу / Г.Г. Фесенко // *Матеріали I Всеукраїнської науково-практичної конференції «Соціокультурні та етнолінгвістичні проблеми галузевого перекладу в парадигмі євроінтеграції»*. – К. : НАУ, 2008. – С. 183–187.

13. *Фесенко Г.Г.* Стандарт як особливий жанр тексту і мовленнєва реалізація терміносистеми ІКАО / Г.Г. Фесенко // *Проблеми семантики слова, речення та тексту* : Зб. наук. пр. – К. : КНЛУ, 2007. – Вип. 19. – С. 205–210.

14. *Фесенко Г.Г.* Efficient Communication in Aviation: Linguistic Control of Shared Problem Solving / G. Fesenko // *Proceedings of the Third World Congress «Aviation in the XXI-st Century», «Safety in Aviation and Space Technology», September 22–24. – Volume 2. – Kyiv : NAU, 2008. – P. 6.50–6.53.*

АНОТАЦІЯ

Єнчева Г.Г. Лінгвокогнітивне моделювання процесу перекладу авіаційних термінів (на матеріалі англо-українських версій нормативно-технічної документації ІКАО). – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата філологічних наук зі спеціальності 10.02.16 – перекладознавство. – Державний заклад «Південно-український національний педагогічний університет імені К.Д. Ушинського», Одеса, 2011.

Дослідження присвячене з'ясуванню концептуальних засад когнітивної сутності перекладу шляхом побудови когнітивної моделі перекладу та її опису на матеріалі авіаційної термінології.

Встановлено концептуальні засади когнітивної сутності перекладу, досліджено системи та структури представлення знання перекладача, визначено когнітивне підґрунтя лінгвістичного моделювання, розроблено когнітивну модель перекладу за допомогою виявлення когнітивної основи перекладацького процесу, описано механізм дії когнітивної моделі перекладу за допомогою фреймового зіставлення знань у вигляді відповідних фреймових структур. У роботі висвітлено жанрові особливості тексту стандарту ICAO та окреслено концептуальний апарат авіаційної терміносистеми, досліджено сукупність авіаційних термінів як результат когнітивної діяльності перекладача, описано структурні особливості англійських та українських авіаційних термінів та зазначено чинники, що визначають специфіку їх перекладу. Вказано на можливість здійснення фреймової структуризації знання та особливості оперування фреймовими структурами знання в процесі перекладу термінів у межах когнітивної моделі.

Ключові слова: авіаційна термінологія, структурна модель, процес перекладу, лінгвістичне моделювання, когнітивна модель перекладу, фрейм, когнітивна діяльність перекладача.

АННОТАЦІЯ

Енчева Г.Г. Лингвокогнитивное моделирование процесса перевода авиационных терминов (на материале англо-украинских версий нормативно-технической документации ICAO). – Рукопись.

Диссертация на соискание научной степени кандидата филологических наук по специальности 10.02.16 – переводоведение. – Государственное заведение «Южноукраинский национальный педагогический университет имени К.Д. Ушинского», Одесса, 2011.

Исследование посвящено установлению концептуальных принципов когнитивной сущности перевода путем построения когнитивной модели перевода и ее описания на материале авиационной терминологии.

В диссертационном исследовании установлены концептуальные принципы когнитивной сути перевода путем исследования системы и структуры представления знания переводчика. Определена когнитивная основа лингвистического моделирования; разработана когнитивная модель перевода на основе выявления когнитивной сути переводческого процесса; описан механизм действия когнитивной модели перевода путем выполнения поэтапного перевода на основании фреймового сопоставления знаний в виде соответствующих фреймовых структур. В результате проведенного анализа было определено, что когнитивное моделирование способствует выявлению имплицитных когнитивных процессов. Когнитивная модель перевода, как результат моделирования поможет раскрыть «архитектуру» когнитивных механизмов переводчика. Также в работе сделана попытка дать определения с точки зрения когнитивной теории перевода таким ключевым понятиям переводоведения как «эквивалентность» и «адекватность».

Выяснено, что наполнение классификационного фрейма терминологическими единицами происходит в процессе познавательной деятельности переводчика, поэтому в исследовании отражены жанровые особенности текста стандарта ICAO, а также очерчен концептуальный апарат авиационной терміносистеми.

Исследована авиационная терминология, как результата когнитивной деятельности переводчика; обозначены структурные особенности английских однокомпонентных и многокомпонентных авиационных терминов, аббревиатур, а также отмечены факторы, которые определяют специфику их перевода.

Номинативные терминологические единицы определяют семантику текста, содействуют логическому распределению текстовой информации чем обуславливают возможность выбора фрейма, который сможет четко изобразить переводческий процесс. Представление классификационных фреймов позволило установить специфику формирования терминов в английском и украинском языках. Установлено препозитивное расположение ядерного элемента в английском языке по сравнению с препозитивным и центральным расположением ядра в украинском языке. Относительно динамических фреймов установлено, что их образование происходит на основе содержания текста, который, обычно, очерчивает границу определенной сферы знания. Обозначение узлов отвечает распределению контекстуальной информации. Последовательность действий переводчика имеет эвристический характер и определяется индивидуально, путем избирания из тех возможностей, которые составляют специфику перевода терминологии.

Ключевые слова: когнитивная модель перевода, авиационный термин, концепт, классификационный фрейм, ситуативный фрейм, процесс перевода.

SUMMARY

Encheva G.H. Linguistic and cognitive modelling of aviation terms translation process (based on the material of English-Ukrainian versions of normative and technical ICAO documents). – Manuscript.

The Thesis for a candidate degree in philology, Speciality 10.02.16 – Translation studies. – National educational institution “South Ukrainian National Pedagogical University named after K.D. Ushinsky”, Odessa, 2011.

The dissertation research is devoted to the ascertainment of the conceptual principles of the cognitive nature of translation by means of making a cognitive translation model and its description based on the aviation terminology materials.

The conceptual principles of the cognitive nature of translation are established; the systems and structures of presenting translator’s knowledge are analyzed; the cognitive substratum of linguistic modeling is determined; the cognitive translation model is elaborated on the grounds of detecting the cognitive basis of translation process; the action mechanism of the cognitive translation model by means of performing phased translation on the grounds of comparing knowledge by way of corresponding frame-based structures is described. The research likewise elucidated genre peculiarities of the texts of the ICAO standard and outlined the conceptual apparatus of the aviation term system; examined the totality of aviation terms resulting from the cognitive activity of a translator; marked the structural peculiarities of the English and Ukrainian aviation terms and pointed out the factors, which define the specific character of their translation. The research also established the possibility of performing frame-based knowledge structuralization and indicated peculiarities of using frame-based knowledge structures in the process of translating terms within the framework of the cognitive model.

Key words: aviation terminology, structural model, translation process, linguistic modeling, cognitive model of translation, frame, cognitive activity of a translator.

Підп. до друку 29.08.11. Формат 60×84/16. Папір офс.
Офс. друк. арк. 1,16. Обл.-вид. арк. 1,25.
Тираж 100 пр. Замовлення № -1.

Видавець і виготовлювач
Національний авіаційний університет
03680, Київ-58, проспект Космонавта Комарова, 1.

Свідоцтво про внесення до державного реєстру ДК № 977 від 05.07.2002