

Людський фактор при перекладі авіаційної науково-технічної літератури

У статті розглянуто явище людського фактору при перекладі авіаційної науково-технічної літератури, зокрема авіаційної термінології. Людський фактор надзвичайно важливий у галузі авіації, оскільки найменша помилка перекладача може призвести до фатальних наслідків.

В сучасному процесі глобалізації темпи розвитку науки і техніки зростають з кожним днем, поліпшуючи міжнародні відносини та об'єднуючи зусилля провідних науковців і технологів світу в міжнародних проектах. Технологічна революція сприяла посиленню інформаційних і комунікаційних процесів, а також збільшенню наукових досліджень у різноманітних сферах.

Авіація є однією з наймолодших технічних галузей. Сучасна авіаційна лексика підпорядковується загальному мовному закону, тому що її формування – це комплекс кількісного росту та якісної зміни, це система в русі. Вона охоплює назви концептів, які з'явилися раніше та дає назви новим поняттям, запозичуючи у інших мов потрібні елементи [2, с.17].

Англійська авіаційна багата та різноманітна. В першу чергу це пов'язано з тим, що свого часу Міжнародна організація цивільної авіації оголосила, що радіотелефонна комунікація авіадиспетчерів та пілотів повинна відбуватись виключно англійською мовою. Як наслідок наразі з цього питання проводиться величезна кількість наукових досліджень, а також створюються численні рекомендації щодо організації взаємодії авіаційних спеціалістів.

Варто зазначити, що переклад авіаційної літератури суттєво відрізняється від перекладу художньої літератури, газетних статей тощо. Науково-технічні тексти характеризуються особливим стилем, який відрізняє їх від інших типів текстів. В процесі перекладу таких текстів ця особливість створює додаткові труднощі.

Мова науково-технічної літератури відрізняється від повсякденної мови та мови художньої літератури певними лексичними, граматичними та стилістичними особливостями. В.Н. Комісаров стверджує, що «визначальними рисами наукового тексту є його інформаційний зміст, послідовність, точність, об'єктивність та чіткість» [3, с.112].

Зважаючи на вищезазначене, переклад авіаційної науково-технічної літератури є доволі складним завданням для перекладача, і навіть найменша помилка тут може призвести до фатальних наслідків. Саме тому, людський фактор відіграє надзвичайно важливу роль в цьому процесі. Поняття «людський фактор» використовується в багатьох науках: філософії, соціології, психології, педагогіці, медицині тощо. І хоча поняття «людський фактор» виступає як міждисциплінарне поняття, досі немає єдиного тлумачення цього терміну. Термін «фактор» у наукових дослідженнях використовується у значенні причини, рушійної сили

будь-якого процесу або явища, що визначає його характер або одну з характерних ознак. В узагальненій формі людський фактор визначається як комплекс основних соціальних якостей людини, що історично сформувалися в суспільстві, а саме: ціннісні орієнтації, моральні принципи, норми поведінки, життєві плани, рівень знань та обізнаності, характер трудових та соціальних навичок, оточення та уявлення про такі важливі елементи соціального життя, як: соціальна справедливість, права і свободи людини та цивільний обов'язок.

З лінгвістичної точки зору людський фактор є головним поняттям у прагматичній. Прагматика вивчає всі умови, в яких людина використовує мовні знаки. Тут маються на увазі умови адекватного вибору та використання мовних одиниць для досягнення кінцевої мети спілкування – впливу на реципієнта.

Існує також поняття як «прагматичні фактори перекладу», яке охоплює факти як у мовному, так і позамовному порядку. Коли ми говоримо про прагматичні фактори перекладу, то маємо на увазі: жанрово-стилістичні особливості текстів мови оригіналу та мови перекладу, їх неоднакову прагматичну цінність, функціональну роль словесного знака в певному повідомленні та прагматичне завдання перекладача. Також до цієї категорії належать: національна та культурна специфіка одержувачів оригіналу та перекладу, фонові знання учасників спілкування, їх соціально-психологічні характеристики.

Поняття безпеки авіаперевезень не обмежується лише безпекою пасажирів. Це поняття стосується також безпеки авіаперевізників, населення в зоні можливих авіапригод, вантажів, транспортних засобів та об'єктів, а також навколишнього середовища, які можуть постраждати.

Термін «людський фактор» стає все більш поширеним, оскільки комерційна авіаційна промисловість усвідомила, що в основі більшості авіапригод лежить людська помилка, а не механічна несправність. Якщо тлумачити вузько, то людський фактор часто вважається синонімічним до управління ресурсами екіпажу або управління ресурсами обслуговування. Однак поняття людського фактору набагато ширше, тому що включає в себе: збір інформації про людські здібності, обмеження та інші характеристики, та їх застосування до інструментів, машин, систем, завдань, робочих місць та середовищ для забезпечення безпечного, комфортного та ефективного використання людиною [1]. Слід зазначити, що способи врахування людського фактору традиційно пов'язані з роботою льотного складу та диспетчерів повітряного руху. На жаль, мало уваги приділяється якості перекладу авіаційних документів, технічних документів, службових інструкцій та інших матеріалів що пов'язані з авіацією. Це є суттєвим недоліком, оскільки очевидно, що кожна людська помилка при перекладі вищезазначених документів може вплинути на безпеку польотів.

Однією з головних проблем при перекладі науково-технічних текстів є омонімія термінів – явище, в якому лексичні елементи однакові за формою, але різні за значенням. Термін «омонімія» дуже поширений, оскільки семантична форма словотворення широко використовується в термінологічних системах різних галузей науки і техніки, зокрема авіації, коли існуюча форма слова набуває іншого специфічного значення. Щоб не змішувати терміни, перекладач повинен володіти значним багажем знань, беручи до уваги всю інформацію, необхідну для

розуміння терміну, а отже і значення фрази чи речення, точно і правильно, щоб уникнути непорозумінь.

Більше того, різні терміни в авіаційній галузі можуть по-різному виявляти стійкість значення в різних мікроконтекстах. У більшості випадків переклад таких слів не завжди може залежати від контексту і бути однаковим у різних словосполученнях, наприклад у випадку з терміном *engine: jet engine* – реактивний двигун; *engine types* – типи двигунів; *gas turbine engine* – газотурбінний двигун; *engine shaft* – колінчатий вал двигуна. Однак іноді авіаційний термін може перекладатися по-різному в різних комбінаціях (складені терміни). Отже, український відповідник слова *strut* – це стійка, але в наступних складених термінах воно буде перекладатись по-іншому: *folding strut* – складна опора (шасі); *landing gear strut* – стояк шасі; *compressed shock strut* – стиснутий амортизатор. Перекладаючи такі складні терміни необхідно шукати їх переклад у словнику та враховувати особливості понять, які описує цей термін.

Отже, для того, щоб уникнути непорозумінь, що можуть привести до серйозних наслідків, перекладач, який працює в галузі авіації повинен добре знати цю сферу, розуміти та знати значення термінології мовою оригіналу, вміти шукати нові поняття, яких не вистачає в словнику, професійно розвиватися та завжди консультуватися з фахівцями авіаційної галузі.

Список літератури

1. Human Factors [Online] // [www.boeing.com – Available at : http://www.boeing.com/commercial/aeromagazine/aero_08/human_textonly.html](http://www.boeing.com/commercial/aeromagazine/aero_08/human_textonly.html)
2. Карабан В.І. Переклад англійської наукової і технічної літератури. Граматичні труднощі, лексичні, термінологічні та жанрово-стилістичні проблеми.- Вінниця, Нова книга, 2004. – 576.
3. Комиссаров В.Н. Теория перевода (лингвистические аспекты). – М.: Высшая школа, 1990. — 253с.