

*А.В. Сібрук, кандидат філологічних наук,  
Л.А. Халіновська, кандидат філологічних наук  
(Національний авіаційний університет, Україна)*

### **Алгоритмізація формування авіаційного термінологічного апарату**

*Вирішення низки проблем перекладу та адаптації запозичених термінів, насамперед з англійської, призведе до активної інтеграції національної термінології до наукового світу. Одним із важливих питань розвитку української авіаційної термінології на регіональному та глобальному рівнях є якісний та адекватний переклад вітчизняних термінів на всесвітню авіаційну мову.*

Сучасна авіаційна галузь належить до комплексних сфер техніки й технології (виробництва), які активно розвиваються. Українська авіаційна термінологія є системою спеціальних назв широкого кола наукових дисциплін та національним сегментом світової авіаційної термінології. Загалом, науково-технічна термінологія – це значний прошарок лексики, де терміносистеми інтенсивно розбудовуються та активно взаємодіють між собою. Тому вивчення закономірностей утворення термінологічної лексики, її структури та семантики стало одним із найважливіших завдань сучасного термінознавства та лінгвістики [2]. У доробку сучасного мовознавства є велика кількість лінгвістичних досліджень, присвячених термінологічній лексиці, зокрема загальнотеоретичні питання термінології розглядали Г. Винокур, О. Вюстер, О. Герд, Б. Головін, В. Даниленко, Т. Канделаки, Г. Рондо та ін.

Проблема перекладу термінів з англійської мови на українську була й залишається однією з найбільш актуальних у сучасному перекладознавстві. Дослідження добору еквівалентів у процесі перекладу здійснювали науковці Ф. Циткіна, Т. Княк, Ю. Зацний, А. Єгорова, З. Комарова та інші. Вирішення низки особливостей перекладу та адаптації запозичених термінів, насамперед з англійської мови, сприятиме активній інтеграції національної термінології в світовий науковий простір. До важливих питань функціонування української авіаційної термінології у регіональному та світовому просторі належить якісний та адекватний переклад національних термінів на світову авіаційну, так звану *airspeak*, що є частиною глобальної мови – *lingua franca* (ELF). Адже основне завдання термінознавства полягає у дослідженні виникнення і розвитку терміносистем, їхньому систематизуванні, вноормуванні та узагальненні, що уможливило входження до загальної міжнародної фахової системи.

Проблеми функціонування української мови в авіаційній галузі, на думку О. Ковтун, цілком вирішувані, оскільки «наявність лексичної, термінологічної і лексикографічної бази свідчить про можливість широкого впровадження в галузі державної мови, яка повинна стати засобом реалізації професійно-мовленнєвої діяльності авіаційних фахівців» [3, С. 171 – 172].

Однією з вимог приєднання України до спільного авіаційного простору є мінімізація авіаційних інцидентів, адже відомо що майже 80 відсотків – це

так званий людський чинник, тобто недосконала комунікація та вади й різночитання авіаційної термінології української або англійської мов.

Саме тому важливим чинником у вирішенні питань безпеки авіаційних перевезень є нормалізована й гармонізована до певних вимог термінологія. Як відомо, терміни повністю реалізують свій потенціал, перебуваючи всередині термінологічних систем. Але системність – не єдина вимога до терміна. Дослідники неоднотайні у їхній кількості. Переважна більшість термінологів називають такі ознаки «ідеального терміна»: системність; наявність точної дефініції; тенденція до однозначності в межах свого термінологічного поля; оптимальна довжина терміна; стилістична нейтральність; точність семантики; висока інформативність. У першу чергу такі лексичні одиниці повинні оцінюватися з позиції строгої належності до системи, логічної і мовленнєвої обґрунтованості та залежно від їхнього місця в системі окремої наукової чи виробничої діяльності. Отже, системність прийнято вважати не тільки базовою ознакою термінології, а й однією з найважливіших умов існування терміносистеми. Це – основна вимога до терміна. На сьогодні головне завдання вченого-термінолога – працювати над підвищенням рівня системності термінолексики як на внутрішньому, так і на міжгалузевому рівнях, хоча досягти абсолютної системності загалом неможливо.

Однією з основних вимог до терміна більшість учених називає його нейтральне забарвлення, асоціативну нейтральність та відсутність конотацій. Терміни іншомовного походження, як зазначає Л.В. Туровська, що запозичені чи утворені на основі грецьких та латинських коренів виключають або зводять до мінімуму можливість асоціації термінів зі словами нейтрального словникового складу [5, С. 83]. Проте, кожна така лексема не ізольована у межах галузевих терміносистем, а є, насамперед, частиною загальнонаціональної мови, де діють динамічні еволюційні закони. Долучаючись до таких думок, вважаємо вимоги до терміна лише бажаними тенденціями, які не реалізуються у науково-технічній термінології повною мірою.

Переходячи до алгоритму перекладу авіаційних термінів, зазначимо, що в процесі перекладу важливо враховувати: співмірність формально-змістової організації терміна як мовної форми вираження та відповідного наукового поняття, що знаходить відображення у логічному формулюванні визначень реєстрових терміноодиниць; активне функціонування фахових лексем одночасно в різних галузях знань. Запозичені лексеми, часто – це інтернаціоналізми, утворені на базі грецьких і латинських кореневих компонентів, зазвичай краще відповідають названям вище вимогам до терміна, однак надмірна їх кількість у національній мові призводить до розмивання і нівелювання ознак автохтонної терміносистеми. Таке явище негативно впливає на динаміку розвитку української науково-технічної термінології.

Авіаційна термінологія української мови має у своєму складі значну частину запозичених лексем, однак упродовж історії свого формування наявна в ній і достатня кількість власномовних лексем. Частиною таких термінів є синоніми, попри те, що синонімія, загалом, небажане явище для термінології. Взаємозаміни можливі лише між дублетами і зовсім неможливі між

синонімами-еквівалентами, які різняться між собою сполучуваністю. Часто розрізнення синонімів відбувається за денотатом (позначає різні поняття про тотожні предмети) і сигніфікатом (позначає одне поняття про різні предмети). Наприклад, терміни: *ширяти*, *планерувати*, *зависати* (про гелікоптер) перебувають у синонімічних зв'язках (на основі узагальненого поняття “летіти”). Якщо з наведеного синонімічного ряду видалити перші два терміни, то пересування (власне політ) у повітряному просторі стосуватиметься іншого типу літальних апаратів – *гелікоптера*. Наприклад, до сучасного терміна *авіація* у словниках початкового періоду формування авіаційної терміносистеми (див. словники 20-х рр. ХХ ст.) засвідчено синоніми *аеронавтика* та *повітроплавання* (*повітролітання*, *повітроплавба*). У сучасних джерелах ці терміни існують розмежовано, оскільки на сучасному етапі розвитку авіаційної термінології стали позначати різні поняття.

Становлення наукових понять спричиняє запозичання нових термінів, які так чи інакше зумовлюють виникнення синонімії. Зауважимо, що пряме запозичення властиве будь-якій терміносистемі на окремих етапах її формування, коли існує одночасно кілька слів на позначення того самого поняття, наприклад, на позначення “літального апарата, важчого за повітря, призначеного для польотів у атмосферному просторі”, вживалися такі терміни: *аероплань* (з фр. *aeroplane*) – *самоліт*, *аероплян* (з рос. *самолет*) – сучасне *літак* [1, С. 2]; *самолеть* – *самоліт*; (*паромъ*) *порон* [1, С. 422].

В авіаційній термінології потрібно уникати двозначності і використання різних слів на позначення одного явища або процесу. Однак, такі слова зрідка трапляються, зокрема, яскравим прикладом є паралельне функціонування лексем із відносною синонімією *вертоліт*, *гелікоптер* та *гвинтокрил*. Їх варто розмежовувати, зокрема, пропонуємо розрізняти названі терміни за допомогою диференціальних та інтегральних сем. Термін *вертоліт* – імпліцитна сема - ‘відсутність крила’, диференційна сема ‘крило’

Термін *гвинтокрил* має синонім *комбінований вертоліт* (синонімізація на основі спільних ознак ‘крило’, ‘гвинт’). Терміни *вертоліт* і *гелікоптер*, на нашу думку, є абсолютними синонімами (синонімізація на основі ознаки ‘гвинт’) [6].

Пошук відповідного найменування зумовлений створенням на національному ґрунті лексеми, рівнозначної запозиченню. Запозичений термін зазнає у мові різнобічного впливу, вступає в контакти з іншими словами на лексичному, семантичному, словотвірному рівнях. Унаслідок таких контактів з’являється однозначне слово, утворене морфологічним чи семантичним калькуванням; виникають синонімічні пари, один із членів яких питомий, а другий – запозичений. Такі пари певний час існують як дублети, поки один із них не переходить до складу пасивної лексики, а інший залишається в активі лексичного фонду української мови. Наприклад, терміни *бортінженер* – *бортмеханік* мають спільну сему ‘технік’, однак значення другого терміна вужче, він поступово переходить до складу пасивної лексики.

Отже, підсумовуючи сказане, зазначимо, що наявність основних вимог до терміна як одиниці термінологічної системи не є категоричною вимогою до їхнього функціонування. Як зазначалося вище, такі норми не ультимативні, це

швидше прагнення усередині різноманітних галузевих термінологій. На нашу думку, їх дотримання сприятиме подальшому його нормуванню та усуненню недоліків: неправильна чи непрозора мотивація або орієнтація, наявність розгалуженої синонімії чи недостатня точність. Вирішення актуальних завдань фахової мови авіації сприятиме подоланню труднощів професійної комунікації та активній інтеграції національної термінології на загальносвітовому рівні. Синонімія в термінології є небажаною, однак повністю уникнути її неможливо. На фоні глобальних лінгвістичних процесів сучасності проблему становить неконтрольований почасти процес запозичання новітніх термінів. Іноді вкрай важко віднайти своєрідний «термінологічний компроміс», який уможливив би правильний переклад, конструювання терміна та його якнайкращу адаптацію до норм української мови. У таких випадках важливим є дотримання балансу своє – запозичене, оскільки, як відомо, перенасичення національних термінологій призводить до непрозорого розуміння семантики новітніх запозичень, а часто й унеможливорює фахову комунікацію. Звичайно, процес запозичання тримає перманентно, іноді – неконтрольовано, стихійно і складно на початковому етапі появи запозичення визначити чи лексема є незамінною, чи її можна утворити з власних ресурсів. Уважаємо, що головним у наступному успішному функціонуванні запозичення є часовий аспект, тобто проміжок від появи лексеми у фахових термінологіях до її повного освоєння мовою та фіксації у лексикографічних джерелах, тобто завершеного процесу кодифікації. За означений відрізок часу запозичення або «приживається», або використовується спорадично.

### Список літератури

1. Дубровський В.Г. Словник московсько-український / В. Дубровський. – Київ: Рідна мова, 1918. – 542 с.
2. Куц Е.О. Семантичні аспекти міграції та способи перекладу англійської термінологічної лексики / Е.О. Куц // Вісник Запорізького національного ун-ту: наук. журнал. – Сер. «Філологічні науки» / Запорізький НУ. – Запоріжжя, 2010. – Вип. 1. – С. 215-221.
3. Ковтун О. В. Теоретико-методологічні засади формування професійного мовлення у майбутніх фахівців авіаційної галузі: дис. ... д-ра пед. наук / О.В. Ковтун. – Одеса, 2013. – 533 с.
4. Межжеріна Г.В. Англійські авіаційні терміни-композиції в аспекті перекладу українською мовою / Г. В. Межжеріна // Гуманітарна освіта у технічних вищих навчальних закладах. – 2011. – Вип. 22. – С. 20-28. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/gotvnz\\_2011\\_22\\_5](http://nbuv.gov.ua/UJRN/gotvnz_2011_22_5)
5. Туровська Л.В. Ще раз про емоційність терміна / Вісник Національного університету “Львівська політехніка”. Проблеми української термінології. Відп. ред. Л. Полюга. Львів: Видавництво Львівської політехніки. – № 676. – 2010. – С. 83.
6. Халіновська Л.А. Вертоліт, гелікоптер чи гвинтокрил? / Л.А. Халіновська // Термінологічний вісник. - 2013. - Вип. 2(2). - С. 58-64. - Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/terv\\_2013\\_2%282%29\\_12](http://nbuv.gov.ua/UJRN/terv_2013_2%282%29_12)