

Ганзеева Алена Олеговна

старший преподаватель

УО «Белорусская государственная

академия авиации»

г. Минск, Республика Беларусь

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ЭФФЕКТИВНОСТИ ВОСПРИЯТИЯ ИНОЯЗЫЧНОГО УСТНОРЕЧЕВОГО ВЫСКАЗЫВАНИЯ У АВИАЦИОННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ С УЧЕТОМ ЯЗЫКОВЫХ АКЦЕНТОВ

***Аннотация:** в статье рассматривается вопрос зависимости эффективности восприятия устной речи от удалённого источника на английском языке у пилотов и диспетчеров управления воздушным движением от условий восприятия (использования фразеологии радиообмена и формы предъявлений). Особое внимание уделяется сравнительному анализу качественно-количественных характеристик эффективности восприятия устноречевого высказывания в условиях звучания стимульного материала с акцентом.*

***Ключевые слова:** радиообмен, Международная организация гражданской авиации, ИКАО, восприятие иноязычного устноречевого высказывания, условия восприятия речи от удалённого источника, языковые умения, произношение, грамматические структуры, словарный запас, беглость речи, понимание, эффективность общения, коэффициент эффективности восприятия речи на слух, акцент, содержательные единицы речевого высказывания.*

Безопасность полётов – приоритетная задача всей авиационной отрасли. Эксперты по безопасности постоянно ищут пути повышения безопасности полётов, чтобы обеспечить дальнейшее снижение количества авиационных происшествий, которое уже сегодня находится на весьма невысоком уровне. Однако следует отметить, что на фоне сокращения числа авиационных происшествий вследствие механических неисправностей в последние годы были зафиксированы серьёзные авиационные происшествия, причиной которых, согласно статистике

расследования авиакатастроф, стал человеческий фактор. Одним из таких факторов, привлекающих усиленный интерес, является коммуникация, так как расследователи происшествия, как правило, выявляют цепь событий, которые складываются неблагоприятным образом и в итоге приводят к аварии. В некоторых случаях возникновению происшествия прямо или косвенно способствует неумелое (или неверное) использование языка. В других ситуациях языковой элемент является звеном в цепи событий, который усугубляет главную проблему.

Следует отметить, что в сфере гражданской авиации профессиональное общение (радиообмен между пилотом и авиадиспетчером) ведется только на английском языке, Международная организация гражданской авиации (ИКАО) разработала требования к языковому уровню пилотов и диспетчеров, направленных на то, чтобы максимально снизить потенциальную возможность неадекватной коммуникации и избежать недопонимания, которое может привести к коммуникативному сбою и повлечь за собой негативные, иногда необратимые, последствия.

Разработанная квалификационная шкала ИКАО включает в себя шесть основных языковых умений: произношение, грамматические структуры, словарный запас, беглость речи, понимание и эффективность общения.

Нет никаких сомнений, что все шесть языковых умений, представленных выше, играют значимую роль. Но, все же, принимая во внимание тот факт, что основная часть английского языка, используемого авиационными специалистами в радиообмене, представлена фразеологией, отличительными признаками которой являются ограниченная лексика, однозначность лексических единиц и отсутствие сложных грамматических конструкций, мы считаем, что по ряду причин особое внимание в данном вопросе следует уделить акценту говорящего, поскольку именно этот фактор в значительной мере может негативно повлиять на эффективность понимания иноязычной речи.

Для подтверждения или опровержения нашей гипотезы, нами было принято решение провести экспериментальное исследование эффективности восприятия иноязычного устноречевого высказывания у авиационных специалистов с

учетом звучания различных языковых акцентов при двукратном предъявлении стимульного материала.

В исследовании принимали участие 20 курсантов 4 и 5 курса групп УВД факультета гражданской авиации Белорусской государственной академии авиации.

Испытуемым предлагалось прослушать 8 отдельных звуковых файлов радиообмена «воздух-земля». При выборе звуковых файлов стимульного материала соблюдались следующие условия: соответствие формата передачи информации требованиям Международной организации гражданской авиации ИКАО, содержательная доступность, информативность, лексическая доступность. Подбор стимульного материала осуществлялся следующим образом:

Сообщения 1–4, звучали с акцентом. Причем в сообщении 1 звучал французский акцент, 2 – немецкий акцент, 3 – китайский акцент, 4 – американский акцент. Выбор акцентов неслучаен. Учитывая факт многообразия существующих языковых акцентов, при выборе данного параметра мы руководствовались принципом частоты звучания данного акцента в эфире радиосвязи на территории Республики Беларусь. С этой целью был произведен численный анализ пользователей воздушным пространством Республики Беларусь в период с 01.10.2018 по 30.11.2018 г. В результате анализа было установлено, что за данный период времени 16% пользователей воздушного пространства РБ являются воздушные суда, принадлежащие австрийским, немецким и финским (германская группа языков) авиакомпаниям, 14% – французским, испанским и итальянским (романская группа языков), 8% – китайским и 5% – американским (5%). В виду невозможности включить все вышеперечисленные акценты в экспериментальный материал, мы приняли решение представить данные языковые группы одним из представителей. Так, например, романская группа представлена французским акцентом, германская группа – немецким акцентом.

В ходе эксперимента нам удалось выяснить, что наибольшую трудность в восприятии различных звуковых сообщений вызвали сообщения, где имел место китайский и американский акцент. Коэффициент эффективности восприятия

данных файлов колеблется от 0,1 до 0,7, тогда как коэффициент эффективности восприятия звуковых сообщений с немецким и французским акцентом не опускается ниже показателя 0,5. Полученные данные представлены в таблице 1.

Таблица 1

Количественные показатели коэффициента эффективности
восприятия звуковых файлов

№ звукового файла с примечаниями	Коэффициент эффективности восприятия речи										
	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1,0
№1(французский акцент)	0	0	0	0	0	1	3	3	6	4	3
№2 (немецкий акцент)	0	0	0	0	0	0	2	4	5	6	3
№3 (китайский акцент)	0	1	4	4	3	3	3	2	0	0	0
№4 (американский акцент)	0	0	2	3	4	6	3	2	0	0	0
№5 ФРО	0	0	0	0	0	0	0	3	6	5	6
№6 ФРО	0	0	0	0	0	0	1	4	4	6	5
№7 нестандартная ФРО	0	0	0	0	0	0	0	5	5	7	3
№8 нестандартная ФРО	0	0	0	0	0	1	0	4	6	5	4

При сопоставительном анализе полученных данных видно, что эффективность восприятия иноязычного устноречевого высказывания зависит от использования языковых акцентов: качественно-количественные характеристики восприятия устных сообщений записанных носителями китайского и американского языка значительно хуже, чем сообщений, звучащих с французским и немецким акцентом. Так, например, Кэф восприятия речевого высказывания при двукратном предъявлении $\leq 0,8$ у 65% испытуемых для файла №1 (французский акцент), у 70% – для файла №2 (немецкий акцент), у 0% – для файла №3 (китайский акцент) и файла №4 (американский акцент).

Принимая во внимание все вышесказанное, мы можем констатировать факт, что эффективность восприятия иноязычного устноречевого высказывания у авиационных специалистов во многом зависит от формы звучания звуковых сообщений. Как показал эксперимент, количественное выражение Кэф в условиях звучания сообщений с языковым акцентом изменяется в сторону уменьшения.

Учитывая результаты, полученные в ходе эксперимента и специфику работы членов лётного состава и диспетчеров управления воздушным движением,

можно с уверенностью сказать, что безопасность воздушного транспорта напрямую зависит от степени понимания любого иноязычного устноречевого высказывания. Следовательно, повышение эффективности в рамках переговоров «воздух-земля» в условиях естественного профессионального общения с целью обеспечения безопасности полётов – первостепенная задача специалистов авиационной отрасли, которая должна реализовываться с учётом потребностей, возникающих в процессе реального общения.

Список литературы

1. Руководство по внедрению требований ИКАО к владению языком: Doc 9835 AN/453 Международной организацией гражданской авиации. – 2010. – Montréal: ICAO, 2010. – 180 с.