

**ФИЛОЛОГИЯ И ЛИНГВИСТИКА****Панфилова Елена Николаевна**

методист-преподаватель английского языка

ФГАОУДП (ПК) «Архангельский авиационный учебный центр»

г. Архангельск, Архангельская область

**РЕЛЕВАНТНЫЕ ОШИБКИ В РЕЧИ РУССКОЯЗЫЧНЫХ ВЗРОСЛЫХ  
НА АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКЕ (ЛИНГВИСТИЧЕСКИЙ АСПЕКТ)**

***Аннотация:** в данной статье приводится характеристика речи русскоязычных пилотов гражданской авиации на английском языке. Целью исследования является выявление наиболее частотных ошибок для дальнейшего совершенствования процесса обучения. Рассматриваются ошибки, входящие в число релевантных, то есть тех, которые способны вызвать сбой в коммуникации. Ошибки анализируются с лингвистической точки зрения: рассматриваются произносительный, лексический и грамматический аспекты речевой деятельности. Выявлено, что наиболее частотными являются грамматические ошибки, второе место занимают лексические, третье – произносительные.*

***Ключевые слова:** ошибка, релевантная ошибка, выбор, фонема, граммема, словоформа, лексема.*

Обучение российских пилотов воздушных судов гражданской авиации английскому языку является актуальнейшей проблемой в контексте общей профессиональной подготовки летных экипажей, поскольку имеет непосредственное отношение к безопасности полетов в международном воздушном пространстве.

Владение английским языком, с одной стороны, подразумевает умение вести радиообмен с диспетчерами наземных служб с использованием регламентированного набора фраз, оговоренного в соответствующих документах организации ИКАО (ИКАО – Международная организация гражданской авиации (International Civil Aviation Organization)) (Doc 4444 Chapter 12; Doc 9432; Annex 10 Chapter 10 и др.).

С другой стороны, при возникновении нестандартных ситуаций члены летных экипажей, ведущие радиообмен, должны прибегать к так называемому общему английскому языку (plain English). Как указывает известный специалист в области английского языка для целей гражданской авиации Ф. Робертсон, прежде чем начать изучение фразеологии радиообмена, учащиеся должны овладеть общим английским языком на уровне не ниже lower intermediate, достигнутым в результате как минимум трехлетнего курса обучения [3, с. vii]. Иными словами, владение общим английским языком является необходимой основой для осуществления коммуникации в процессе радиообмена.

Согласно документу организации ИКАО Doc 9835, англоязычная речь пилотов оценивается по 6-ти критериям, три из которых относятся к лингвистической сфере – произношение (pronunciation), грамматика (structure), словарный запас (vocabulary) – и соответствуют таким разделам языкознания, как фонетика, грамматика и лексика. Ошибки по этим критериям связаны с недостаточным владением системой изучаемого иностранного языка (под ошибками мы понимаем все случаи отступления от языковой нормы). Остальные три критерия – беглость речи, понимание, общение – условно можно отнести к речевой сфере. Все шесть критериев тесно взаимосвязаны. Так, понимание речи невозможно без владения такими языковыми аспектами, как фонетика, грамматика и лексика. В данной статье мы рассмотрим лингвистические аспекты проблемы: произношение, словарный запас и грамматику, в достаточной мере искусственно отделяя эти аспекты от психолингвистических (беглость речи, понимание, общение).

Наша цель заключается в выявлении наиболее типичных с лингвистической точки зрения ошибок в ответах пилотов на общие и связанные с работой темы. Это, как представляется, будет способствовать совершенствованию языковой подготовки пилотов.

Для анализа были взяты аудиозаписи ответов 15 пилотов гражданской авиации, проходивших обучение английскому языку в Архангельском авиационном

учебном центре. Общая продолжительность аудиозаписей составляет около 4 часов. Возрастной диапазон пилотов – от 25 до 55 лет.

Все ошибки, встречающиеся в ответах, можно подразделить на 2 большие группы: 1) *релевантные*, то есть те, которые влияют на понимание собеседником смысла высказывания; 2) *нерелевантные*, не влияющие на понимание собеседником смысла высказывания. Также можно было бы выделить промежуточную группу *потенциально релевантных* ошибок, то есть, тех, которые в данном контексте не приводят к коммуникативному сбою, но могли бы привести, если бы контекст был иным или более узким. При анализе аудиозаписей подобные ошибки вносились в группу релевантных.

Рассмотрим разновидности ошибок в рамках группы *релевантных*.

Среди *произносительных* ошибок встречаются такие, как мена фонемы (гласного монофтонга или дифтонга, согласного), неверное ударение, нечеткое произнесение слова. Произносительные ошибки можно считать релевантными в том случае, если фонема или же ударение выполняют смыслоразличительную функцию. В одном и том же звуковом окружении возможны разные варианты, смешав которые, говорящий рискует быть неверно понятым или в некоторых случаях даже создать комический эффект. Например:

(1) ‘polar *bear* [biə] вм. [beə]’ (44 г.) – (ср. bear – ‘медведь’, beer – ‘пиво’);

(2) ‘I came to Arkhangelsk for *work* [wɔ:k] вм. [wɜ:k]’ (25 л.) – (ср. work – ‘работать’, walk – ‘ходить, прогуливаться пешком’);

(3) ‘*catering* [kæθəriŋ] вм. [keitəriŋ] truck ’ (51 г.) – (ср. catering truck – ‘машина бортипитания’, Catherine truck – ‘грузовик Кэтрин’).

(Курсивом выделены те слова, в которых была допущена ошибка. В скобках указан возраст говорящего. Все пилоты являются представителями мужского пола.)

Неверное ударение также может привести к неправильному пониманию, а значит, и к сбою в коммуникации:

(4) *Career* ['kæriə] вм. [kə'ri:ə] (47 л.) – (ср. *carrier* – ‘перевозчик’, *career* – ‘карьера’).

Среди *грамматических* выявлены следующие ошибки: неверный выбор словоформ числа существительного, времени глагола, залога глагола, суффикса количественного числительного.

Поясним, что словоформа является конкретным воплощением абстрактного явления, называемого в теории грамматики термином *граммема*. Под граммемами вслед за А.В. Бондарко и рядом исследователей мы понимаем «противопоставленные друг другу ряды грамматических форм с однородным значением» [1, с. 29]. С.Н. Цейтлин полагает, что морфологическое развитие индивида проявляется, во-первых, в соответствующем норме способе конструирования морфологической формы, а во-вторых, в способности к выбору граммемы из ряда образующих морфологическую категорию [2, с. 30]. Применительно к процессу порождения речи мы можем говорить о выборе индивидом той или иной конкретной словоформы, что в терминах теории грамматики будет соответствовать выбору граммемы.

Возвращаясь к релевантным грамматическим ошибкам, отметим, что наиболее частотными оказались случаи неверного выбора словоформ числа имен существительных:

(5) ‘I have several *goal* (вм. *goals*)’ (26 л.);

(6) ‘We can see a lot of *place* (вм. *places*) in a short time’ (50 л.).

Строго говоря, подобные ошибки являются потенциально релевантными, поскольку контексты высказываний достаточны для понимания того, что хотел выразить говорящий. Тем не менее, мы относим такие ошибки к релевантным, поскольку они могут стать решающими в некоторых ситуациях при ведении радиообмена.

Так, в 1980 году испанский авиадиспетчер в аэропорту Тенериф дал указание заходящему на посадку самолету авиакомпании Dan Air уйти в зону ожидания. Процедура ожидания не входила в число тех, что обычно публикуются в аэронавигационных сборниках, была для пилотов новой. Единственной информационной опорой для экипажа, таким образом, были устные указания диспетчера, который проинструктировал пилотов следующим образом: ‘turn to the left’, при этом следовало ‘turns to the left’ (речь шла о необходимости выполнения нескольких разворотов влево, а не одного разворота). Воздушное судно выполнило один разворот влево, в результате чего врезалось в склон горы, погибли 146 человек [<http://www.aaib.gov.uk> Report on the Accident to Boeing 727 G-BDAN on Tenerife, Canary Islands on 25 April, 1980. P. 26]. Трагичный исход этого рейса убеждает в необходимости обращать внимание на соблюдение этого правила в процессе обучения, прежде всего радиообмену на английском языке.

Мы полагаем, что случаи пропуска флексии мн. числа –s, ее неуместного прибавления к существительным в ед. числе либо к существительным-исключениям (*traffics* вм. *traffic*) граничат с оговорками. Маловероятно, чтобы пилоты не владели этим одним из базовых правил английской грамматики. Здесь мы имеем дело с «неизлечимой болезнью» методики обучения иностранным языкам – расхождением теории и практики, которая так и не нашла пока своего окончательного решения.

Второй по частотности среди грамматических является ошибка на выбор словоформы времени глагола. Зачастую узкий контекст конкретной фразы, в которой используется тот или иной глагол, поставленный в ошибочную временную форму, не является достаточным для понимания плана времени:

- (7) ‘We *help* (вм. *helped*) suffering people’ (26 л.);
- (8) ‘We just *walk* (вм. *walked*) in the city’ (25 л.).

Русский язык, родной для всех пилотов, речь которых мы анализируем, является языком флективно-фузионного строя. Английский же обладает чертами

аналитического. Для того чтобы поменять план времени глагола на русском языке говорящий должен не добавить (как это происходит в английском в регулярных случаях *walk – walked*), а поменять одну флексию на другую (*гуляем – гуляли*). (См. идеи С.Н. Цейтлин, анализирующей процесс овладения русским языком в качестве родного детьми [2, с. 129-130]). Вероятно, этим и можно объяснить высокую частотность ошибок в словоформах мн. числа существительных и видовременных глагольных формах.

Встречаются также ошибки, связанные со словообразованием. Неверный выбор суффикса ведет к ошибкам в сфере имен числительных. Известно, что числительные от 13 до 19 в английском языке имеют суффикс *-teen*, от 20 до 90 – суффикс *-ty*. Кроме того, суффикс *-ty* является безударным, в то время как *-teen* находится в ударном положении.

(9) ‘I finished school in 1984 [‘nainti] в.м. [nain’ti:n]’ (46 л.)

При обучении английскому языку авиационных специалистов на такие случаи следует обращать особое внимание.

Второе место по частотности среди релевантных ошибок занимают *лексические*. Подобные ошибки возникают, во-первых, вследствие *семантической паронимии*, то есть сходства в лексическом значении слов. Смешиваются слова, объединенные в системе английского языка принадлежностью к одной тематической группе. Кроме того, вместо аутентичной лексики говорящий употребляет ту, которая по своей внутренней форме сходна с эквивалентом его родного языка (проблема «ложных друзей переводчика»), например,

(10) ‘I try to *learn* (в.м. ‘to teach’) my first officer’ (44 г.)

Смешение слов ‘*learn*’ и ‘*teach*’ очень часто отмечается преподавателями, обучающими не только летные экипажи, но и русскоязычных студентов, изучающих английский как иностранный вообще. Такое употребление объясняется

тем, что в русском языке лексема *‘учить’* может использоваться как для обозначения действия, направленного на других людей (*‘учить студентов’*), так и для обозначения процесса изучения чего-либо (*‘учить правила’*). Учащиеся делают отрицательный перенос с родного языка на изучаемый иностранный (интерференция). Нам представляется, что в примере (10) контекст не снимает двусмысленности высказывания. То, что командир учит своего менее опытного второго пилота, понятно только благодаря тому, что мы имеем представление об общей жизненной ситуации говорящего. Если бы этой информации не было, вполне возможной была бы другая трактовка сказанного: *‘Я изучаю/узнаЮ своего второго пилота’*.

Также происходит смешение следующих лексем: *friendly* вм. *close* (*‘дружная’* о семье), *another* вм. *other* (*‘другой’* – *‘другие’*), *yet* вм. *still* (*‘еще’*), *carry out* вм. *carry* (*‘выполнять’* вм. *‘перевозить’*), *invite* вм. *visit* (*‘приглашать’* вм. *‘посещать’*), *small* вм. *little* (*‘маленький’*), *same* вм. *similar* (*‘похожий’*) и др.

Второй причиной, вызывающей мену лексем, является фонетическая паронимия, то есть сходство в звучании слов, различных в семантическом отношении. Так, например, смешиваются слова *care* (*‘заботиться’*) и *carry* (*‘перевозить’*), *reserve* (*‘резервировать’*) и *receive* (*‘получать’*), *poor* (*‘бедный’*) и *pure* (*‘чистый’*), *amount* (*‘количество’*) и *among* (*‘среди’*), *track* (*‘отслеживать’*) и *truck* (*‘грузовик’*) и др.

Полисемия также может вызывать ошибки в лексическом отношении. Так, неверно был воспринят вопрос преподавателя *‘Where do you usually take sick passengers?’* Учащийся долго не мог понять, что собеседник интересуется не тем, где экипаж забирает больных пассажиров, а куда он их доставляет. Ошибка в понимании в данном случае возникла вследствие двойной полисемии: 1) вопросительного местоимения *where*, которое может означать и *‘где’*, и *‘куда’*; 2) глагола *take*, который может означать как *‘брать’*, так и *‘доставлять’*. Не всегда легко удержать в памяти разные значения одного слова, это тем более сложно,

если контекст реплики собеседника оказывается недостаточным для снятия многозначности.

Итак, наиболее проблемным из трех изучаемых аспектов в результате анализа аудиозаписей оказался грамматический. Среди грамматических ошибок, в свою очередь, самой частотной является ошибка на выбор словоформы числа существительных. Лексические ошибки занимают второе по частотности место. В произносительном отношении релевантные ошибки встречаются относительно редко. Как представляется, обучение пилотов английскому языку могло бы быть усовершенствовано с учетом сделанных нами наблюдений.

### *Список литературы*

1. Бондарко, А.В. Грамматическая категория и контекст. – Ленинград: Наука – 1971. – 113 с.
2. Цейтлин, С.Н. Очерки по словообразованию и формообразованию в детской речи. – Москва: Знак, 2009. – 592 с.
3. Robertson, F. Airspeak. – Pearson Education Limited, 2008. – 223 p.