

## Особливості перекладу абrevіатур та скорочень в галузі авіації

У термінології склалася своя специфічна система способів терміноутворення, що значно відрізняється від традиційних способів словотвору в англійській та українській мовах. В термінології способи терміноутворення формуються за рівнями мовної системи. Виокремлюють такі способи терміноутворення: лексико-семантичний, морфологічний, лексико-синтетичний [1: 58].

Лексико-семантичне терміноутворення – це такий спосіб мовної номінації, за якого основним способом створення нового терміна є семантичний розвиток слова (англ. *tail of an aircraft and tail of a bird, guts, "loop", "roll", "zoom"* (aerobatics); укр. *крило літака і крило птаха, розгін літака і розгін демонстрації, «бочка», «свічка», «змійка»* (фігури вищого пілотажу) і т. ін.).

При морфологічному способі терміноутворення новий термін утворюється на базі однієї чи декількох похідних основ за допомогою словотвірних афіксів (англ. *hold-ing, hom-er, pro-pul-sion, re-heat, view-ing*; укр. *бовт-ан-к-а, по-сад-к-а, при-зем-енн-я, при-знач-енн-я* і т. ін.), словоскладання (англ. *air-port, fan-jet, propeller-driven, spy-in-the-sky, star-board*; укр. *аеро-динамічний, паливо-приймач, радіо-маяк, само-пис, світло-сигнал, спірале-подібний* і т. ін.).

За допомогою лексико-синтетичного способу утворюються дво- чи багаточленні термінологічні сполучення (англ. *aircraft authorized weight, landing gear wheel, multiple pressurized modules space station*; укр. *двопалубний фюзеляж, балково-стрингерний фюзеляж, фюзеляж з каркасом зі сталевих труб* і т. ін.).

У межах даної наукової розвідки зупинимося на таких різновидах морфологічного способу терміноутворення як скорочення та абrevіація. Виникають вони як наслідок зростання довжини термінів-словосполучень, утворених за допомогою лексико-синтетичного способу. Розвиток цих способів характеризується у кількісному плані збільшенням кількості утворених термінів, а в якісному – скороченням їх матеріальної форми. Головне завдання скорочень – це економія мовленнєвих зусиль в мовленні та економія обсягу писемного тексту. Вимова абrevіатур за часом звучання приблизно в п'ять разів коротша відповідних понять, а при написанні економія ще більш вражаюча.

Текстові скорочення використовуються при багатократному повторенні терміна з метою організації більш економного і зв'язного тексту. У цьому випадку скорочення йдуть шляхом збереження початкових літер терміна: англ. *RTA – required time of arrival, rpm – revolutions per minute, SARPS – standards and recommended practices*; укр. *ЗПС – злітно-посадкова смуга, ЛА – літальний апарат, УПП – управління повітряним рухом* та ін. Багатокомпонентні терміни, зазначаючи компресії, утворюють нові слова, які відображають ті ж ознаки, що й вихідний термін: англ. укр. *propeller fan – пропфан, авіаційний двигун – авіадвигун, візирний пристрій – візир* і т. ін. Широке застосування абrevіація у вигляді умовних шифрів одержала при називанні серій літаків і вертольотів (гелікоптерів), напр., *MD* – марка літаків створених літакобудівною компанією McDonnell Douglas, *An* – марка літаків, створених у конструкторському бюро під керівництвом О.К. Антонова.

Характерною рисою *термінологічної абrevіації* є те, що застосовується вона як паралельний варіант багатокомпонентних термінів. Односкладні терміни не скорочуються, оскільки вони й так достатньо зручні й лаконічні у застосуванні. Широко застосовується абrevіація при нарощуванні терміном понятійного змісту, напр., англ. *turbojet engine (TJE), dual-flow turbojet engine (DFTJE)*, укр. *турбореактивний двигун (ТРД), турбореактивний двоконтурний двигун (ТРДД), турбореактивний двигун з форсажною камерою (ТРДФ)*. Розмірковуючи над застосуванням і функціонуванням абrevіатур в авіаційній термінології, Т.Б.Горохова доходить висновку, що використання абrevіатур як заміників термінів значно простіше за утворення термінів більш звичними у мові шляхами. Однак таке скорочення потребує попереднього розшифрування і пояснення, що означає кожна літера окремо і якому повному терміну відповідає абrevіація в цілому. При цьому, зауважує дослідниця, внутрішня форма таких абrevіатур забувається значно швидше, ніж загальноновживані скорочення [2].

Переваги економії, що надаються скороченнями і абrevіатурами вагомі лише до того часу, доки вони зрозумілі перекладачу та співрозмовникам.

Часто для перекладача вживання абrevіатур в мові або в тексті становить певну складність. Навіть при вживанні загальновідомих скорочень можуть виникнути серйозні питання. Наприклад, *ECAC – European Civil Aviation Conference – Європейська конференція з питань цивільної авіації*. В усному перекладі це звучатиме як «ЄКЦА», або як воно має звучати українською мовою «ІКАК», ще одним прикладом може стати слово *IATA – International Air Traffic Association – Міжнародна асоціація повітряних сполучень*. В мові це слово звучатиме як «ІАТА», що буде зрозумілішим, ніж скорочення *МАПС*. Згідно з правилами скорочення в українській мові в усіх наведених прикладах більше прав на існування мають варіанти «ЄКЦА», «МАПС» та «ЦАІ», проте існують міжнародні терміни, які відомі в усьому світі і є загальними, відтак, поширення в українській мові набувають «ІКАК» та «ІАТА».

За сферою вживання скорочення можна розподілити на декілька доволі об'ємних напрямків діяльності авіації, одним з яких є назви організацій, структур, конференцій, наприклад: *ICAO – International Civil Aviation Organization (ІКАО – Міжнародна Організація цивільної авіації), ESRO – European Space Research*

Organization (Європейська організація з космічних досліджень), ANC – Air Navigation Commission (АНК – Аеронавігаційний комітет), SCAA – State Civil Aviation Authority (ДС ЦА – Державна служба цивільної авіації), EANPG – European Air Navigation Planning Group (Європейська група аеронавігаційного планування – EANPG) [3].

Як видно навіть із невеликої кількості наведених прикладів, англійські абрєвіатури мають різні способи їх передачі українською мовою. Так, хоч ІКАО і має переклад українською мовою, який можна було б використовувати у вигляді абрєвіатури, тим не менш, в українській мові майже повністю збережена транслітерація.

Зазначимо ті способи перекладу, які часто використовуються саме в сфері авіації для перекладу абрєвіатур:

1. Переклад відповідним скороченням. Передбачає наявність еквіваленту в українській мові. Наведемо приклади: ACFT (aircraft) – ПС (повітряне судно), ACC (area control centre) – РДЦ (Районний диспетчерський центр), APU (auxiliary power unit) – ДСУ (допоміжна силова установка).

2. Переклад відповідною повною формою слова або словосполучення. Цей спосіб використовується тоді, коли у мові перекладу відсутнє відповідне скорочення, причому для перекладу необхідно визначити повну форму скорочення у мові оригіналу (за словником або текстом оригіналу). Наприклад: GA (general aviation) – авіація загального призначення, DUR (duration) – тривалість, EAP (effective air path) – діюча повітряна траса.

3. Транскодування (транскрибування чи транслітерування) скорочення. Наприклад: AEROSAT (Aeronautical Satellite Council) – АЕРОСАТ (Рада з використання супутників для потреб авіації), AFIL (air-filed flight plan) – АФІЛ (переданий з борту план польоту), vocoder (voice coder) – вокодер.

4. Транскодування повної (вихідної) форми відповідного скорочення. Транскрипція вихідної форми допустима лише в тих випадках, коли це скорочення є назвою організації, агентства, компанії, тобто не має відповідника в мові перекладу. Наприклад: TAIL (tail wind) – ходовий вітер, STAR (standard terminal arrival route) – стандартний маршрут входження в зону аеродрому. Використовується також перенос скорочення у його оригінальній формі у текст перекладу, нерідко у сполученні з пояснювальним загальним словом: DIP - корпус тунелю DIP, SPADE system - система SPADE (супутникова система станційного доступу з частотним ущільненням незакріплених каналів).

5. Описовий переклад. Описовий метод використовується в тих випадках, коли в мові на яку перекладають, не існує еквівалента. Описовий метод має повністю виявляти технічну сутність скорочення, наприклад: WIDE (Wide-angle Infinity Display Equipment) – призначена для наземних тренажерів широко кутюва система, що сприймає інформацію від ЕОМ.

6. Створення нового українського скорочення. Цей спосіб полягає в перекладі корелята англійського скорочення і створенні на базі перекладу відповідно до закономірностей української абрєвіації нового скорочення в українській мові. Наприклад: RWY (runway) – злітно-посадкова смуга (ЗПС), RRS (radio relay station) – радіорелейна станція (РРС).

7. Метод прямого запозичення. Цим методом українською мовою можуть перекладатися марки літальних апаратів: B737-200, ATR-42, DC-8-54, авіаційних двигунів: RTM322, TRE331-14, JT15D-4, пілотажно-навігаційного обладнання: AN/AC182, LRN500, ASR360.

Існують певні труднощі у відтворенні абрєвіатур різних світових авіаційних організацій. Безумовно, більша частина абрєвіатур вживається в однаковому вигляді як в документах ІКАО, так і в документах Євроконтролю і ФАА США. Проте існують відмінності. В основному ця різниця стосується самих понять та термінів, але оскільки багато з них вживаються в скороченому вигляді, то заслуговують на те, щоб про них згадати. Так, скорочення ACC – Area Control Centre – місцевий диспетчерський центр, що вживають і ІКАО, і Євроконтроль, в американському варіанті звучить як ARTCC – Air Route Traffic Control Centre.

Другий варіант – однакові скорочення в різних організаціях означають різні поняття. Так, CAP в Євроконтролі це просто capacity, а в ІКАО – це Continuing Airworthiness Panel (Група експертів з питання збереження льотної придатності). Проте існують такі скорочення, які є однаковими для всіх організацій та служб аеропорту – pas - passenger - пасажир, PETC – pet to cabin – тварини в салоні, M – mail - пошта, DEST – destination – пункт призначення, NOTOC – Notification to captain – оповіщення КПС (контрольно-пропускної служби) про небезпечний вантаж тощо [3].

Перекладачі, що працюють з повідомленнями AFTN (Aeronautical Fixed Telecommunication Network) – АФТН (Мережа авіаційного фіксованого електрозв'язку) та SITA (фр. Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques) – багатонаціональна інформаційна організація, що надає телекомунікаційні та ІТ послуги в галузі авіації) знають, що абрєвіатури в них складають значну частину тексту. Вони починаються з адреси, що складається з восьми літер в протоколі AFTN, та з семи знаків в форматі SITA. AFTN є мережею для координації з питань виконання польотів і обслуговування повітряного руху, тут використовують загальновідомі скорочення, особливо в повідомленнях про рух ПС (повітряного судна) [4: 115]: MTW (movement) – рух, FPL (flight plan) – план польоту, ARR (arrival) – прибуття, DEP (departure) – відправлення, DLA (delay) – затримка, CNL (cancel) – скасування тощо [3].

Отже, проведені спостереження дозволяють дійти висновку, що у відтворенні абрєвіатур і скорочень в авіаційній галузі застосовуються різні способи перекладу. Перекладачеві необхідно мати загальне уявлення про авіацію і авіаційну термінологію, враховувати явище галузевої омонімії, бути готовим до описового

перекладу. Для розшифровки скорочень застосовуються такі методи: аналіз контексту, використання словників скорочень та інших допоміжних матеріалів та довідників, аналіз структури скорочень, використання аналогій.

### **Література**

1. Бондарчук М.М. Структурно-семантичні параметри російської авіаційної терміносистими (макрополе «рух літального апарата»). – Дис... канд. філол. наук: 10.02.02. – Київ. нац. ун-т ім. Т. Шевченка. – К., 2000. – 267 с.
2. Горохова Т.Б. Пути образования и функционирования аббревиатур в авиационной терминологии [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <http://fixed.ru/prikling/conf/stilsist1/putionnuetso.html>.
3. Англо-російсько-український тлумачний словник до МЕГАмодульного навчального комплексу «Аеронавігація» / Укл.: Бабак В.П., Харченко В.П., Зайцев Ю.В. – К.: НАУ-друк, 2007. – 328 с.
4. Чунтомов Ю.А. Международная транспортная лексика. – Москва: Рконсульт, 2007. – 204 с.