

**НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ УКРАЇНИ  
«КИЇВСЬКИЙ ПОЛІТЕХНІЧНИЙ ІНСТИТУТ  
імені ІГОРЯ СІКОРСЬКОГО»**

**Факультет лінгвістики**

**Кафедра теорії, практики та перекладу англійської мови**

«На правах рукопису»  
УДК \_\_\_\_\_

«До захисту допущено»  
Завідувач кафедри  
Л.І. Тараненко \_\_\_\_\_  
«\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_р.

**МАГІСТЕРСЬКА ДИСЕРТАЦІЯ**

**на здобуття ступеня магістра  
зі спеціальності 035 «Філологія»**

**на тему: «Прагмалінгвістичний аспект перекладу та специфіка  
локалізації текстів авіаційної галузі (на матеріалі англійської та  
української мов)»**

Виконала: студентка 6 курсу, групи ЛА-301мп \_\_\_\_\_

Федченко Тетяна Віталіївна

Науковий керівник: \_\_\_\_\_

Рецензент: \_\_\_\_\_

Засвідчую, що у цій  
магістерській дисертації немає  
запозичень з праць інших авторів  
без відповідних посилань

\_\_\_\_\_

**Національний технічний університет України**  
**«Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»**  
**Факультет лінгвістики**

**Кафедра теорії, практики та перекладу англійської мови**

Рівень вищої освіти – другий (магістерський)

Спеціальність (спеціалізація) – 035 Філологія (035.041 Германські мови та літератури (переклад включно), перша – англійська)

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

Л. І. Тараненко

«\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

**ЗАВДАННЯ**  
**на магістерську дисертацію студенту**  
**Федченко Тетяні Віталіївній**

1. Тема дисертації **«Прагмалінгвістичний аспект перекладу та специфіка локалізації текстів авіаційної галузі (на матеріалі англійської та української мов)»**, науковий керівник дисертації: Тікан Яна Гаврилівна, кандидат педагогічних наук, доцент кафедри ТППАМ, затверджена наказом по університету від 16 вересня 2018 р., № 674.

2. Термін подання студентом дисертації: 29 листопада 2021 р.

3. Об'єкт дослідження: англійська авіаційна термінологія, технічна література та авіаційні глосарії.

4. Предмет дослідження: тексти та інформація авіаційного характеру

5. Перелік завдань, які потрібно розробити:

- 1) теоретично обґрунтувати поняття: «переклад», «локалізація», «прагмалінгвістика», «прагмалінгвістичний аспект перекладу»;
- 2) визначити види та специфікації авіаційних текстів;
- 3) визначити прагматичний потенціал та норми перекладу текстів;
- 4) визначити лексичні та граматичні трансформації при перекладі;

5) провести перекладацький аналіз авіаційних текстів та їх локалізації на матеріалі україномовних та англійськомовних Інтернет ресурсів авіаційного характеру.

6. Орієнтовний перелік ілюстративного матеріалу: 3 джерела.

7. Дата видачі завдання: 13.09.2021

#### Календарний план

| о/п | Назва етапів виконання магістерської дисертації  | Строк виконання етапів магістерської дисертації | Примітка |
|-----|--|---|----------|
| 1.  | <i>План. Теоретична частина (1 та 2 розділи)</i>   | <i>13.09.2021 —<br/>01.10.2021</i>              | виконано |
| 2.  | <i>3 Розділ</i>  | <i>04.10.2021 —<br/>29.10.2021</i>              | виконано |
| 3.  | <i>Чернетка роботи</i>   | <i>01.11.2021 —<br/>12.11.2021</i>              | виконано |
| 4.  | <i>Електронна версія роботи у pdf та подання роботи на антиплагіат</i>                                     | <i>15.11.2021 —<br/>22.11.2021</i>              | виконано |
| 5.  | <i>Кінцевий варіант роздрукованої роботи у твердій палітурці подано на кафедру для розміщення на сайті</i> | <i>29.11.2021</i>                               | виконано |
| 6.  | <i>Рецензування готової роботи</i>   | <i>30.11.2021 —<br/>11.12.2021</i>              | виконано |
| 7.  | <i>Захисти магістерської дисертації</i>  | <i>20.12.2021 —<br/>24.12.2021</i>              | виконано |

Студентка

Науковий керівник дисертації

\_\_\_\_\_

Т.В. Федченко

Я.Г. Тікан

## РЕФЕРАТ

Дана магістерська дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків до кожного з них, загального висновку, переліку літературних та веб-ресурсних джерел, що налічує три додатки, а також ілюстраційні матеріали у практичній частині даної дисертації. Загальний обсяг роботи – 145 сторінок.

У сучасному перекладознавстві значною мірою посилився інтерес до науково-технічних текстів, адже техніка еволюціонує, вплив її поширюється та зростає все більше на розвиток різноманітних галузей, а відтак і на розвиток людської цивілізації загалом. Звісно, людство прогресувало упродовж всього свого існування, але тотальний «вибух» наукових відкриттів, винаходів, та глобального розвитку у сфері науки й технологій, котрий стався на межі XIX-XX сторіч, набираючи все нових обертів у наш час, зумовив необхідність перекладу дедалі більшої кількості технічної інформації. У нашому дослідженні ми розглянемо одну з найбільш актуальних сфер діяльності людства – авіацію. Зокрема, саме авіація та її розвиток слугували значним досягненням у минулому та сьогоденні. Процес розвитку даної галузі триває і надалі, важливість поширення знань має неабияке значення для її розвитку в усьому світі.

**Тема** роботи пов'язана із перекладом авіаційної термінології, певними нюансами перекладу, а також із питаннями локалізації текстів англомовних текстів та їх переклад у прагмалінгвістичному аспекті.

**Актуальність** дослідження полягає у тому, що матеріал викладений у ньому, не лише роз'яснить варіанти перекладу авіаційної термінології з наочними зразками, а й може стати непоганою базою для тих, хто вирішив пов'язати своє життя з авіацією, зокрема на міжнародному рівні. Окрім цього, ще один момент, що зумовив дане встановлення питання актуальності – це недостатній ступінь вивченості та досліджень у цій сфері.

**Мета** нашої дослідницької роботи полягала у тому, щоб з'ясувати контекстуальні особливості та відмінності у перекладі англійських текстів авіаційної спрямованості, їх особливості, а також прагмалінгвістичний підхід до їх тлумачення та їх локалізаційний аспект.

Задля досягнення нашої мети ми висунули наступні **задачі**:

- Визначити та з'ясувати типові способи перекладу та трансформації англомовного (в тому числі авіаційно-спрямованого) тексту на українську мову;
- Розглянути типи перекладу текстів на авіаційну тематику, та особливості застосованих перекладацьких способів;
- Розглянути явище прагмалінгвістики загалом та на конкретних прикладах;
- Розглянути явище локалізації авіаційних текстів та фраз загалом та на конкретних прикладах.

**Об'єктом** даного дослідження виступає англійська авіаційна термінологія, технічна література та авіаційні глосарії.

**Предметом** дослідження є соціолінгвістичні та прагмастилістичні особливості відтворення авіаційних одиниць в англомовних текстах та їх локалізація при перекладі з англійської мови на українську.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами** полягає у тому, що дана тема дослідження входить до ініціативної наукової теми кафедри теорії, практики та перекладу англійської мови факультету лінгвістики Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського».

**Теоретична важливість** даного дослідження визначається внеском у загальну теорію перекладу інформації про особливості технічного перекладу авіаційної галузі. Підкреслення важливості подальшого дослідження локалізації та прагмалінгвістичного аспекту при перекладі вузькогалузевої термінології.

**Практичне значення** одержаних результатів полягає у тому, що результати дослідження можуть бути використані при розробці теоретичних та практичних курсів з перекладознавства у вищих навчальних закладах. Результати дослідження можуть також бути застосовані у практичній діяльності перекладачів авіаційної галузі.

**Матеріалом дослідження** слугували різноманітні наукові джерела, а також вебресурси авіакомпаній, що дозволило досягти візуалізації досліджуваного питання.

Задля досягнення мети та розв'язання поставлених завдань у роботі застосовано такі основні **методи**:

- аналіз, синтез, узагальнення (з метою уточнення теоретичних засад і формування висновків даного дослідження);
- описовий метод (спостереження, інтерпретація та класифікація певних досліджуваних мовних явищ);
- функціональний метод (використовувався заради виявлення засобів експресії у мові та їхнього комунікативно-прагматичного призначення);
- контекстуальний аналіз (для виокремлення засобів вираження та їхніх характеристик в оригінальному тексті);
- метод компонентного аналізу (для виокремлення певних сем).

**Ключові слова:** *авіаційна термінологія, граматична трансформація, лексична трансформація, локалізація тексту, прагмалінгвістичний аспект.*

## ABSTRACT

This master's dissertation consists of an introduction, three sections, conclusions to each of them, general conclusions, and a list of literary and web resources, which includes 145 sources, 3 applications, as well as illustrations and materials in the practical part of this dissertation. Total work involves 145 pages.

Modern translation studies greatly increased interest in scientific and technical texts, because technology evolves, its influence spreads and increases the development of various industries, and therefore the development of human civilization in general. Of course, humanity has progressed throughout its existence, but the total «explosion» of scientific discoveries, inventions, and global stepping up in the field of science and technology, which occurred on the verge of the nineteenth and twentieth centuries, and is gaining new momentum in our time, caused the need to translate more and more technical information. In our study, we will consider one of the most relevant areas of human activity of our time - aviation. Aviation and its development served as a significant achievement of humanity in the past and present. The process of development of this industry continues, and the importance of the dissemination of knowledge is significant for its development worldwide.

**The topic** of the work is related to the translation of aviation terminology, certain nuances of translation, as well as the localization of English-language texts and their translation in pragmatic linguistic aspect.

**The relevance of the study** is that the material presented in it will not only explain the translation of aviation terminology with visual samples but can also become a good basis for those who decide to associate their lives with aviation at the international level. In addition, another point that led to this issue of relevance is the insufficient degree of study and research in this field.

**The purpose** of our research work was to find out the contextual features and differences in the translation of English texts of aviation orientation, their features,

as well as a pragma linguistic approach to their interpretation and their localization aspect.

In order to achieve our goal, we have put forward the following **tasks**:

- to identify and find out typical methods of translation and transformation of English-language (including aviation-directed) text into Ukrainian.
- to consider the types of translation of texts on aviation topics, and features of applied translation techniques;
- to consider the phenomenon of pragma linguistics in general and on specific examples;
- to consider the phenomenon of localization of aviation texts and phrases in general and on specific examples.

**The object** of this research is English aviation terminology, technical literature and aircraft glossaries.

**The subject** of the study is sociolinguistic and pragma stylistic features of reproduction of aviation units in English-speaking texts and their localization when translated from English into Ukrainian.

**The connection of work with scientific programs, plans, topics** is that this topic of research is included in the initiative scientific topic of the Department of Theory, Practice and Translation of English of the Faculty of Linguistics of the National Technical University of Ukraine "Igor Sikorsky Kyiv Polytechnic Institute."

**The theoretical significance** of this research is determined by the contribution to the general theory of translation of information on the peculiarities of technical translation of the aviation industry. Emphasizing the importance of further research of localization and pragma linguistic aspect in translation of narrow-branch terminology.

**The practical significance** of the results is that the results of the study can be used in the development of theoretical and practical courses on translation studies in higher educational institutions. The results of the study can also be applied in the practical activities of translators in the aviation industry.



The research material consisted of a variety of scientific sources as well as airline web resources, which allowed for visualization of the researched issue.

To achieve the goal and to solve the tasks in the work, the following basic **methods** are applied:

- analysis, synthesis, generalization (in order to clarify the theoretical principles and forming the conclusions of this study).

- descriptive method (observation, interpretation, and classification of certain studied language phenomena);

- functional method (used to detect tools expression in the language and their communicative and pragmatic purpose);

- contextual analysis (to distinguish the means of expression and their characteristics in the original text);

- component analysis method (to distinguish certain samples).

**Key words:** *aviation terminology, grammatical transformation, lexical transformation, localization of text, pragma linguistic aspect.*

## ЗМІСТ

|   |           |
|---|-----------|
| <b>РЕФЕРАТ .....</b>  | <b>2</b>  |
| <b>ABSTRACT.....</b>  | <b>5</b>  |
| <b>ВСТУП.....</b>   | <b>10</b> |
| <b>РОЗДІЛ I: ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ПЕРЕКЛАДУ ТЕКСТІВ ЗАГАЛОМ, ТА ТЕХНІЧНИХ І АВІАЦІЙНИХ.....</b>  | <b>14</b> |
| <b>1.1.Теоретичні засади перекладу текстів авіаційної тематики.....</b>   | <b>14</b> |
| <b>1.2.Прагматичні аспекти перекладу. Прагматичний потенціал висловлювання та види прагматичних відношень, прагматична адаптація текстів.....</b> | <b>18</b> |
| <b>1.2.1. Поняття «прагматика».....</b>   | <b>18</b> |
| <b>1.2.2.Прагматичний потенціал висловлювання. Типи прагматичних відношень.....</b>   | <b>21</b> |
| <b>1.2.3. Види прагматичної адаптації при перекладі.....</b>  | <b>24</b> |
| <b>1.3. Специфіка та види текстів авіаційної галузі.....</b>  | <b>26</b> |
| <b>ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ I .....</b>  | <b>33</b> |
| <b>РОЗДІЛ II ПРАГМАТИЧНИЙ ПОТЕНЦІАЛ ПЕРЕКЛАДУ ТЕКСТІВ АВІАЦІЙНОЇ ТЕМАТИКИ ТА ЇХ ЛОКАЛІЗАЦІЯ.....</b>  | <b>34</b> |
| <b>2.1. Прагматичний потенціал тексту перекладу та його норма перекладу з боку прагматики.....</b>  | <b>34</b> |
| <b>2.1.1. Прагматичний потенціал тексту .....</b>   | <b>34</b> |
| <b>2.1.2. Норма перекладу тексту з боку прагматики .....</b>  | <b>36</b> |
| <b>2.2. Специфіка перекладу текстів авіаційної тематики, лексичні та граматичні трансформації при перекладі текстів.....</b>                      | <b>39</b> |
| <b>2.2.1. Специфіка перекладу текстів авіаційної тематики.....</b>  | <b>39</b> |
| <b>2.2.3. Лексичні трансформації при перекладі авіаційних текстів.....</b>  | <b>44</b> |
| <b>2.3. Проблематика перекладу текстів авіаційної тематики на лексичному рівні.....</b>   | <b>53</b> |
| <b>2.4. Локалізація як основа адекватного перекладу та її значимість при перекладі.....</b>   | <b>62</b> |
| <b>2.4.1. Різниця між перекладом та локалізацією.....</b>   | <b>66</b> |
| <b>ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ II.....</b>  | <b>71</b> |
| <b>РОЗДІЛ III ЗБЕРЕЖЕННЯ ПРАГМАТИЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПРИ ПЕРЕКЛАДІ АНГЛОМОВНИХ ТЕКСТІВ АВІАЦІЙНОЇ ТЕМАТИКИ НА УКРАЇНСЬКУ МОВУ.....</b>               | <b>73</b> |
| <b>3.1. Збереження прагматичного потенціалу при перекладі текстів авіаційної тематики.....</b>  | <b>73</b> |
| <b>3.2. Особливості перекладу англійського інфінітива на українську мову, на основі аналізу текстів авіаційної тематики.....</b>                  | <b>76</b> |
| <b>3.3. Перекладацький аналіз та розгляд локалізації текстів та інформації на прикладі веб-сайтів з інформацією авіаційного характеру.....</b>    | <b>85</b> |
| <b>3.4. Аналіз тексту на основі авіаційної документації.....</b>  | <b>93</b> |

|  |            |
|--|------------|
| <b>3.5. Поширені трансформації термінологічних одиниць та словосполучень авіаційної тематики на основі словників вузько-спеціалізованого напрямку.....</b> | <b>99</b>  |
| <b>ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ III .....</b>   | <b>101</b> |
| <b>ВИСНОВКИ .....</b>  | <b>103</b> |
| <b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....</b>   | <b>106</b> |
| <b>ДОДАТОК А.....</b>  | <b>113</b> |
| <b>ДОДАТОК Б.....</b>  | <b>120</b> |
| <b>ДОДАТОК В.....</b>  | <b>131</b> |

## ВСТУП

У час інформаційних технологій не можливо обійтися без перекладу галузевої літератури. Популярність перекладів технічної літератури набирає обертів для розвитку бізнесу на міжнародному ринку, авіа логістики та авіації в цілому.

Зростає цікавість лінгвістів у дослідженні авіаційної термінології через потребу перекладів текстів авіаційної тематики та технічної документації на інші мови. Цьому також сприяє утворення неологізмів в авіа терміносистемі з появою новітніх впроваджень в цій галузі на міжнародному рівні.

Хоча аналіз текстів та способів перекладу авіаційної тематики не посідали провідного місця у вивченні відомих науковців та перекладознавців до цього часу, все-таки існують праці де були висвітлені проблематики аспектів перекладу та дослідження термінів в технічних текстах авіаційної галузі таких постатей, як: Швейцер О.Д., Лотте Д.С., Марчук Ю.Н., Кияк Т.Р., Гриньов С.В., Лейчик В.М., Нелюбін Л.Л., Суперанська А.В., Циткіна Ф.А., та інші.

Невід'ємним інструментом перекладу текстів авіаційної тематики англійської та української мов є прагмалінгвістичний аспект та його локалізація, оскільки основне завдання кінцевої мети – максимально точно відтворення оригіналу мовними засобами, зберігаючи точність та адекватність перекладу, що дуже важливо для технічної літератури та вузькопрофільної термінології.

Всупереч науковим працям дослідників в авіаційній галузі перекладу, певні аспекти вивчення залишаються недостатньо розглянутими та не дослідженими до кінця на сьогодні.

**Актуальність** даного дослідження обумовлена подальшим розвитком авіаційної галузі, як однієї з найважливіших галузей у світовій глобалізації та повномасштабного розвитку її авіасистем.

**Мета** нашої дослідницької роботи полягала у тому, щоб з'ясувати контекстуальні особливості та відмінності у перекладі англійських текстів

авіаційної спрямованості, їх особливості, а також прагмалінгвістичний підхід до їх тлумачення та локалізація при перекладацькій трансформації.

Задля досягнення нашої мети ми висунули наступні **задачі**:

- Визначити та з'ясувати типові способи перекладу та трансформації англомовного (в тому числі авіаційно-спрямованого) тексту на українську мову;
- Розглянути типи перекладу текстів на авіаційну тематику, та особливості застосованих перекладацьких способів;
- Розглянути явище прагмалінгвістики загалом та на конкретних прикладах;
- Розглянути явище локалізації авіаційних текстів та фраз загалом та на конкретних прикладах.

**Об'єктом** даного дослідження виступає англійська авіаційна термінологія, технічна література та авіаційні глосарії.

**Предметом** дослідження є соціолінгвістичні та прагмастилістичні особливості відтворення авіаційних одиниць в англомовних текстах та їх локалізація при перекладі з англійської мови на українську.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами** полягає у тому, що дана тема дослідження входить до ініціативної наукової теми кафедри теорії, практики та перекладу англійської мови факультету лінгвістики Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського».

**Теоретична важливість** даного дослідження визначається внеском у загальну теорію перекладу інформації про особливості технічного перекладу авіаційної галузі. Підкреслення важливості подальшого дослідження локалізації та прагмалінгвістичного аспекту при перекладі вузькогалузевої термінології.

**Практичне значення** одержаних результатів полягає у тому, що результати дослідження можуть бути використані при розробці теоретичних та практичних курсів з перекладознавства у вищих навчальних закладах. Результати дослідження можуть також бути застосовані у практичній діяльності перекладачів авіаційної галузі.

**Матеріалом дослідження** слугували різноманітні наукові джерела, а також вебресурси авіакомпаній, що дозволило досягти візуалізації досліджуваного питання.

Задля досягнення мети та розв'язання поставлених завдань у роботі застосовано такі основні **методи**:

- аналіз, синтез, узагальнення (з метою уточнення теоретичних засад і формування висновків даного дослідження);
- описовий метод (спостереження, інтерпретація та класифікація певних досліджуваних мовних явищ);
- функціональний метод (використовувався заради виявлення засобів експресії у мові та їхнього комунікативно-прагматичного призначення);
- контекстуальний аналіз (для виокремлення засобів вираження та їхніх характеристик у оригінальному тексті);
- метод компонентного аналізу (для виокремлення певних сем).

У даній магістерській дисертації присутні вступ, три розділи, а також висновки до кожного з них, та загальні висновки.

У вступі зазначаються та обґрунтовуються тема, мета, завдання, методи, предмет, об'єкт дослідження, а також методи та важливість теми, що підіймається у цій роботі.

Основна частина нашого дослідження постає у трьох розділах, що передбачають огляд теоретичної бази за даним питанням, а також аналіз досліджуваного предмета на конкретних прикладах із реально чинних джерел, актуальних тепер (зокрема, сайтів авіакомпаній, що активно надають послуги

своїм клієнтам навіть безпосередньо зараз в умовах карантинних обмежень через епідеміологічно-скрутну ситуацію в умовах пандемії Covid-19).

У першому розділі наведені теоретичні аспекти перекладу текстів загалом; другий розділ торкається питання перекладу технічних текстів загалом, та авіаційних, зокрема; у третьому розділі наочно показано та проаналізовано конкретні випадки тих, чи інших актуальних методів перекладу в авіаційній сфері, що активно застосовуються у наш час.

Також, після кожного розділу присутні висновки, що узагальнюють кожне підняте питання, а також у кінці дослідження надаються висновки загальні, котрі підбивають та окреслюють загальну картину, розглянуту у даній роботі.

Також до нашого дослідження додається перелік літературних та вебресурсів, що налічує 70 джерела, 3 додатки, а також ілюстраційні матеріали у практичній частині даної дисертації. Загальний обсяг роботи – 145 сторінок.

## **РОЗДІЛ І: ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ПЕРЕКЛАДУ ТЕКСТІВ ЗАГАЛОМ, ТА ТЕХНІЧНИХ І АВІАЦІЙНИХ**

### **1.1. Теоретичні засади перекладу текстів авіаційної тематики.**

У сучасному світі кожного року зростає рівень технологічних та наукових знань, промисловість розвиває виробництво та розширює міжнародне співробітництво. Через постійний розвиток вже наявних наукових дисциплін та появи нових зростає кількість термінів та понять.

Знання іноземних мов відкриває доступ до найважливішої інформації, що міститься у світовій науковій та технічній літературі. У зв'язку з цим у всіх сферах науки та техніки сьогодні спостерігається необхідність покращення професійного рівня перекладу.

У науково-технічній літературі особливе місце посідають тексти, які призначені для використання певними професійними галузями з характерними знаннями. Прикладом джерел таких текстів можуть бути книги, довідники, журнали, технічні описи, вебсайти, нормативна документація, посібники з експлуатації, що стосуються такої широко-поширеної та галузі що розвивається, як - авіація.

Підготовка кваліфікованих перекладачів, що спеціалізуються на перекладі текстів авіаційної тематики, а також знання авіаційними фахівцями конструкцій та правил експлуатації матеріальної частини іноземного виробництва є головними критеріями безпеки польотів.

Висока професійна підготовка авіаційного спеціаліста забезпечується поглибленим вивченням особливостей науково-технічної мови авіаційного профілю.

Хоча аналіз текстів та способів перекладу авіаційної тематики не посідали провідного місця у вивченні відомих науковців та перекладознавців до цього часу, все-таки існують праці де були висвітлені проблематики аспектів перекладу та дослідження термінів в технічних текстах авіаційної галузі таких постатей, як: Швейцер О.Д., Лотте Д.С., Марчук Ю.Н., Кияк Т.Р.,



Гриньов С.В., Лейчик В.М., Нелюбін Л.Л., Суперанська А.В., Циткіна Ф.А., та інші.

Сучасний етап розвитку українського суспільства спрямований на актуалізацію практичної діяльності людини, насамперед у науково-технічній сфері та на інформаційному Інтернет просторі. Адже саме розвиток даної сфери є запорукою економічної стабільності держави.

Саме цей фактор стимулює інтенсифікацію обміну науково-технічною та загальною інформацією, робить більш актуальними процеси науково-технічного перекладу, а також сприяє активному розвитку науково-технічної комунікації.

Варто зазначити, що у нинішніх реаліях власне науково-технічний переклад відіграє неабияку роль в обміні певною спеціалізованою інформацією, та виконує функцію надзвичайно важливої складової науково-технічного дискурсу або ж як зазначає І. Колеснікова, - «професійної зони певного професійного дискурсу» [28] щодо підходу до перекладу науково-технічних текстів, ми можемо спостерігати певні розбіжності у дослідженнях певних науковців, зокрема В. Карабана [22], А.Коваленко [26], І. Колеснікової, [28, 33 с.] О. Пономаріва [50], К. Сухенко [53], А. Швейцера [57], І. Шевченко [58] та інших.

Так, деякі із них наголошують на необхідність якісного лінгвістичного підходу до перекладу, а вже згодом – доопрацювання тексту із залученням технічних фахівців. В той самий час, їм протиставляється протилежна точка зору, згідно з якою текст спершу перекладається вузькопрофільними технічними фахівцями, а лише тоді над ним повинні працювати лінгвісти.

Попри той або інший спосіб підходу до даного питання, варто зазначити, що у будь-якому випадку, проблема кваліфікованих перекладачів залишається вкрай гострою та потребує якісної підготовки фахівців у царині перекладу технічних текстів авіаційної тематики.

С. Грушко влучно зазначає, що тексти науково-технічного характеру будуються за законами логічного мислення, і на відміну від текстів іншого

характеру, (на кшталт мас-медійного, художнього та інших видів дискурсів), мають відтінок більш раціональний та логічний. До основних характерних рис науково-технічних текстів належать:

- оперування об'єктивними фактами;
- логіко-понятійна сутність;
- чітка система аргументації, що базується на аналітичному методі.

Також зазначається про необхідність володіння перекладачем фаховою термінологією мови оригіналу та різними видами технічного перекладу. Окрім цього, автор звертає увагу на тому, що перекладачеві не завадило б мати ще додаткову технічну освіту окрім лінгвістичної, оскільки технічний переклад повинен бути наділеним чіткістю, термінологічною однозначністю та мати грамотний логічний виклад інформації [13].

На думку А. Гудманяна, питання передачі іншомовних слів українською мовою є досить гострим, насамперед через відсутність абсолютних відповідників для всіх звукових елементів. Це значно ускладнює роботу перекладачів через неможливість внесення нових мовних знаків, наприклад в англійську мову. І як зазначає автор, яскравим прикладом цьому є переклад імен при оформленні закордонних паспортів громадянам України.

Відтак, автор наводить ряд достатньо важливих аспектів, які неодмінно варто враховувати при передачі чужомовних власних назв. Отже, до цих аспектів належать:

- 1.) урахування усіх елементів, які беруть участь у письмовому оформленні запозиченого слова;
- 2.) урахування усіх дій (процедур), які відбуваються із запозиченим словом при веденні його в мову, на яку йде переклад;
- 3.) співвіднесеності письмової форми запозичення з наявним орфографічним правилом;
- 4.) виділення авторських особливостей при оформленні чужого слова [9].

На думку Л. Бархударова, саме комунікативно-функціональна ефективність є орієнтиром для перекладу власних назв у художньому тексті, саме її досягнення є ключовим у процесі перекладу. В цьому контексті йде мова про так звану «безеквівалентну лексику» [5.].

Хоча ця лексична група найскладніше піддається трансформації у мові-реципієнті - це не означає, що слова які належать до одиниць «безеквівалентної лексики», не можуть бути перекладені взагалі.

Саме комунікативно-функціональний перекладацький підхід і є покликаний для розв'язання цієї проблеми з урахуванням специфіки власних назв. Тому, переклад власних назв можна реалізувати через транслітерацію та транскрипцію, шляхом звичайного та описового перекладу [5.]. Подібною точки зору дотримується В. С. Виноградов, стверджуючи, що звичайні власні назви, зазвичай можуть бути транскрибовані або ж транслітеровані у мові, що їх приймає [9].

Окрім праць вищезазначених науковців, нами було також проаналізовано низку підходів до проблеми передачі англійських онімів українською мовою, зокрема І. Корунця [29], В. Влахова та С. Флоріна [16] та інших, після чого ми дійшли висновку, що власні назви іноземного походження можуть передаватися за допомогою: *транскрипції, транслітерації, транспозиції та калькування.*

## **1.2. Прагматичні аспекти перекладу. Прагматичний потенціал висловлювання та види прагматичних відношень, прагматична адаптація текстів.**

### **1.2.1. Поняття «прагматика».**

Кожний переклад, в незалежності від його типу - є процесом трансформації змісту мовної інформації (слова, речення, абзацу, тексту) однієї мови в іншу.

У процесі перекладу текст переадресовується іншомовному реципієнту з урахуванням прагматичних відношень мови перекладу, тобто тієї реакції, яку викликає текст. Прагматична адаптація при перекладацькій трансформації саме технічних складників не несе в собі цілі спонукання певних емоцій чи дій реципієнта, а просто відповідає за адекватність та точність перекладу.

При цьому відбувається прагматична адаптація вихідного тексту, враховуються соціальні, культурні, психологічні та інші розбіжності між одержувачами тексту оригіналу та тексту перекладу.

За А. Швейцером, прагматична адаптація – це перетворення вихідного висловлювання із врахуванням передачі його прагматичного значення, тобто специфічного сприйняття інформації, що міститься в мовленнєвому висловлюванні, зі сторони різних одержувачів.

Термін «прагматика» ввів американський дослідник Ч. Морріс. За його твердженнями семіотику (як науку про знаки), слід розділити на три розділи:

- 1) синтактику, яка вивчає відносини між самими знаками;
- 2) семантику, яка вивчає відносини між знаками та об'єктами;

3) прагматику, яка вивчає відносини між знаками та тими, хто ними користується. [5] «Так як інтерпретаторами більшості (а можливо і всіх) знаків є живі організми, то достатньою характеристикою прагматики було б свідчення того, що вона має справу з усіма психологічними, біологічними та соціологічними явищами, які спостерігаються при функціонуванні знаків». [5, с. 63].

Перед застосуванням, тих чи інших трансформацій при перекладі, перекладач використовує прагматичний аналіз, який дозволяє визначити, яка інформація може бути вилучена або видозмінена при перекладі. Через те, що автор оригінального тексту і читач перекладу мають, як правило, різний мовний досвід, етнічну ментальність та різні фонові знання, досягнення комунікативної мети в перекладі вимагає прагматичної адаптації з урахуванням особливостей мови, ментальності та фонових знань реципієнта перекладу.

За основу є три напрямки визначення поняття «прагматики».

Ті, хто дотримується першого напрямку визначають це поняття, як вивчення взаємодії мовних форм та контекстів їхнього вживання, а також інтерпретації мовних засобів в комунікативних контекстах.

Другий напрямок розглядає прагматику, як реальну ситуацію спілкування, яка обумовлює вибір мовних засобів для вирішення комунікативних завдань.

Третій напрямок прагматики лежить в основі, як вивчення можливостей потенційного впливу мовою на людську психіку.[1, с.6]

Психологічний фактор людини відіграє не останню роль в прагматичі. Прагматика вивчає всі компоненти які впливають на свідомість, при яких людина використовує мовні знаки. Під цим розуміють: умови адекватного вибору та використання мовних одиниць з метою досягнення кінцевої цілі комунікації – впливу на партнера. Існує також поняття «прагматичні фактори перекладу», яке охоплює факти як мовного, так і позамовного порядку.

Найчастіше до прагматичних факторів перекладу відносять жанрово-стилістичні особливості текстів мови оригіналу та мови перекладу, їхню різноманітну прагматичну цінність, функціональну роль словесного знака в тому чи іншому повідомленні, прагматичне завдання самого перекладача. До цих факторів також зараховують національно-культурну специфіку отримувачів оригіналу та перекладу, фонові знання учасників комунікації, їхні соціально-психологічні характеристики. А. Швейцер писав, що сутність

прагматичних факторів «полягає в тому, що вихідний та кінцевий тексти зазвичай адресовані різним одержувачам».

Отже, прагматичні фактори – це ряд умов, які потребують використання трансформацій у перекладі для досягнення рівноцінного комунікативного ефекту як для одержувача оригіналу, так і для рецептора перекладу.

Беручи за основу визначення, що адекватний переклад – це переклад в якому дотримані всі правила норми перекладу, який викликає певні психологічні реакції від реципієнта іншої мови, яка збігається з комунікативною установкою, тобто з метою висловлювання відправника, перекладач повинен виконати прагматичну адаптацію тексту оригіналу.

Прагматична адаптація – це внесення певних поправок на соціально культурні, психологічні та інші відмінності між одержувачами вихідного тексту і тексту перекладу. Як стверджують лінгвісти, вказуючи на необхідність врахування цього аспекту, у природній людській мові прагматичний аспект відіграє надважливу роль що без врахування його особливостей наукове дослідження тексту не може вважатися досконалим.

Перед застосуванням різних трансформацій перекладач має використовувати прагматичний аналіз, який дозволяє визначити, яка інформація може бути вилучена або видозмінена при перекладі. Оскільки автор оригінального тексту і читач перекладу мають, як правило, відмінний мовний досвід, різну етнічну ментальність та різні фонові знання, досягнення комунікативної мети в перекладі вимагає прагматичної адаптації з врахуванням особливостей мови, ментальності та фонових знань реципієнта перекладу.

### **1.2.2. Прагматичний потенціал висловлювання. Типи прагматичних відношень.**

Ми з вами вже знаємо, що мовний знак має не тільки семантику (відношення до того, що позначається) і синтактику (відношення до інших знаків), але і прагматику (ставлення до тих, хто користуються мовою). Знаки мови можуть справляти на людей певне враження (позитивне, негативне або нейтральне), здійснювати на них якийсь вплив, викликати ту чи іншу реакцію, здатністю здійснювати на читача або слухача певний прагматичний вплив (комунікативний ефект) володіє і будь-яке висловлювання, і будь-який текст, характер такого впливу визначається трьома основними факторами.

По-перше, це - зміст висловлювання. Зрозуміло, що ваша реакція на повідомлення про смерть близької вам людини буде іншою, ніж звістка про те, що ви виграли сто тисяч гривень.

По-друге, сприйняття повідомлення залежить від характеру складових висловлювання знаків. Одне і те ж повідомлення може бути по-різному оформлено. Мовець відбирає мовні засоби при побудові висловлювання відповідно до свого наміру зробити певний вплив.

По-третє, прагматичний вплив висловлювання залежить від сприйняття його рецептора. Повідомлення про загибель якоїсь людини неоднаково сприймається його близькими, випадковими знайомими або абсолютно сторонніми людьми. З цього факту випливає важливий висновок, що прагматичний вплив, який визначається змістом і формою висловлювання, може реалізуватися неповністю або взагалі не реалізуватися стосовно до якогось типу рецептора.

Таким чином, можна говорити, що висловлювання має прагматичний потенціал, який по-різному реалізується в конкретних актах комунікації. Аналіз змісту і форми тексту дозволяє визначити цей потенціал, але це ще не визначає характер реального впливу тексту на різних рецепторів. Будь-яке висловлювання створюється з метою отримати якийсь комунікативний ефект,

тому прагматичний потенціал становить найважливішу частину змісту висловлювання.

Звідси випливає висновок, що і в тексті перекладу важливу роль відіграє його прагматика. А, отже, перекладачеві необхідно піклуватися про досягнення бажаного впливу на рецептор в залежності від мети перекладу, або відтворюючи прагматичний потенціал оригіналу, або видозмінюючи його.

Тому вивчення прагматичних аспектів перекладу становить одне з центральних завдань теорії перекладу. Слід підкреслити, що співвідношення між прагматикою оригіналу і перекладу може бути різним, і прагматична адекватність перекладу необов'язково полягає в збереженні прагматики вихідного тексту.

Німецький перекладознавець А. Нойберт запропонував розрізнити чотири типи прагматичних відношень при перекладі від найвищої перекладності в прагматичному сенсі до фактичної неможливості відтворити прагматику оригіналу в перекладі. Така градація встановлюється в залежності від характеру тексту оригіналу.

А) Найбільш повно передається прагматична спрямованість оригіналу, що має однаковий прагматичний інтерес і для читачів перекладу (наприклад, науково-технічна література).

Б) Досить успішно зберігається прагматичний потенціал оригіналів, створених спеціально для перекладу (інформаційні та інші матеріали, призначені для іноземної аудиторії).

В) З істотними обмеженнями можлива прагматична адекватність при перекладі творів художньої літератури, які орієнтовані на вихідного рецептора, але мають що сказати та всім людям.

Г) І, нарешті, оригінали, специфічно спрямовані на членів даного мовного колективу і не мають ніякого відношення до рецепторів перекладу (законодавчі документи, суспільно-політична та економічна періодика, різні оголошення та ін.), взагалі не можуть бути передані прагматично адекватно.



Нагадаємо, що мова йде не про якість перекладу, а лише про однакову реакцію читачів на оригінал і на переклад. Досягнення такої рівності не є обов'язковою метою будь-якого перекладу, а в деяких випадках воно принципово недосяжне, внаслідок особливостей рецепторів перекладу, неможливості визначити реакцію рецепторів оригіналу і ряду інших причин.

У сучасному перекладознавстві існує напрямок, що повністю звільняє перекладача від орієнтації на прагматику оригіналу.

Прихильники концепції, так званої «Скопос-теорії», вважають, що єдине завдання перекладача полягає в створенні такого тексту мовою перекладу, який забезпечував би досягнення мети, поставленої замовником, в чій інтересах робиться переклад. Задля досягнення цієї мети перекладач, який добре знає, якими засобами ця мета може бути досягнута в іншій культурі, створює текст, що відповідає таким вимогам без «оглядки» на оригінал. Тому в деяких випадках переклад може бути близький до оригіналу, а в інших істотно відрізнитися від нього.

### 1.2.3. Види прагматичної адаптації при перекладі

Належність одержувача перекладу до іншої мовної спільноти, в іншій культурі часто призводить до того, що в результаті еквівалентний переклад є прагматично неадекватним. У цьому випадку перекладач повинен вдатися до прагматичної адаптації перекладу, внівши необхідні модифікації у свій текст. У практиці перекладу найчастіше використовуються чотири види таких переробок чи адаптацій.

Основне завдання першого виду прагматичної адаптації – є забезпечення адекватного тексту перекладу, доступно зрозумілим для читачів всіх рівнів. Перекладач орієнтується на середньостатистичного читача тексту, враховуючи той момент, що не кожна людина, яка читає переклад, так само сприймає його, як інша, читаючи оригінал, написаний на її рідній мові. Основна проблема сприйняття тексту перекладу виникає через те, що перекладач не враховує різницю рівнів фонових знань реципієнтів.

Щоб запобігти подібних проблем, перекладач вдається до різних трансформацій та вводить в текст перекладу додаткову інформацію, заповнюючи відсутні знання.

Основне завдання другого виду прагматичної адаптації – це домогтися вірного сприйняття змісту оригіналу, донести до читача певний емоційний вплив вихідного тексту перекладу. Оскільки кожна мова має певні мовні засоби, які викликають певний асоціативний ряд.

Якщо ж асоціації при перекладі не передаються або зовсім видозмінюються, то прагмалінгвістичний потенціал обох текстів, перекладу та оригіналу, не збігаються навіть при еквівалентному відтворенні змісту. Завдання домогтися бажаного прагматичного відношення до тексту перекладу у його рецепторів і робить необхідну відповідну адаптацію.

Різний комунікативний ефект у двох мовах, може мати певні труднощі у вживанні мовних засобів, невластивих текстів певного типу. Розмовна лексика та образні звороти - звичайне явище в англійських науково-технічних текстах, та носії навіть не звертають увагу на них при читанні. Якщо ж зберегти

лексичні одиниці при перекладі на українську, це буде великим порушенням норм перекладу, оскільки нашій мові притаманний строгий науковий стиль.

Прагматична адаптація першого і другого типів допустимо можуть бути пов'язані між собою, якщо в основі неадекватного сприйняття лежить нерозуміння або неповне розуміння вихідного повідомлення.

В основі третього прагмалінгвістичного аспекту перекладу лежить орієнтир перекладача на певного рецептора чи на конкретну ситуацію спілкування, прагнучи забезпечити певний вплив на читача. Тому подібний переклад має значні відхилення від оригіналу тексту і цим третій прагмалінгвістичний аспект перекладу відрізняється від двох попередніх.

Прагматична адаптація цього типу нерідко зустрічається при перекладі назв літературних творів, кінофільмів, імен з метою зробити такі назви звичними і природними.

Четвертий тип прагматичної адаптації є певним аспектом для вирішення «екстраперекладного надзавдання».

Будь-який переклад - це певна трансформація оригінального тексту з мови оригіналу на будь-яку іншу при цьому не втрачаючи свій адекватний зміст. Бувають випадку, коли перекладач використовує переклад задля досягнення своїх цілей або ж певної якоїсь мети. Не рідко перекладачі видозмінювали оригінал, порушуючи головні принципи та норми перекладу та перекладацької діяльності загалом, проте такі маніпуляції з текстом не заведено вважати перекладом.

Іноколи перекладач при перекладі може взагалі змінити суть певної інформації для досягнення своєї власної мети впливу на читача або глядача, якщо це пов'язано з перекладом фільмів або подолати заборону до друку певних художніх творів, які є в певною мірою аморальними чи не припустимими в певних країнах. При заміні можуть опускатися певні моменти або замінятися на інші для досягнення певної мети.

Отже, при створенні тексту перекладу, спеціаліст намагається зберегти прагматичний потенціал вихідного оригінального тексту або забезпечує цей

текст іншим прагматичним потенціалом, котрий являється більш-менш незалежним від прагматики оригінального тексту. Саме через це, перекладач виконує роль посередника у міжмовній комунікації або активно втручаються в сам процес спілкування. Відштовхуючись від заданого тексту, перекладач сам обирає прагматичний підхід до своєї роботи.

Зазначимо, що локалізація та прагмалінгвістичний аспект дуже тісно переплітаються, оскільки при адекватному перекладі використовуються інструменти локалізації тексту, які неможливі без прагмалінгвістичного підходу.

### **1.3. Специфіка та види текстів авіаційної галузі**

Авіація являється широко-функціонуючою сферою, тому специфіка текстів та інформації авіаційного характеру є досить різноманітна. Помилково вважається, що авіація пов'язана тільки з авіаційними перевезеннями та авіабудівництвом. Насправді ж ця галузь тісно переплітається й з іншими світовими галузями, які вносять важливий внесок у розвиток суспільства. В загальному розумінні тексти авіаційної тематики поділяються на :

- Юридичні;
- Технічні;
- Цивільної авіації;
- Логістичні;
- Космічної авіації;
- Художні;
- Медичні;
- Військової авіації,
- та ін.

Нище, наводимо приклади документації авіаційної галузі, які поділяються на: документи з правил безпеки на авіаційних суднах та виробництвах, які не є суто технічними, але насичені спеціалізованою термінологією; державні стандарти в авіаційній галузі; внутрішньо-нормативну документацію цивільної авіації (наприклад: Наказ Державної авіаційної служби України від 20.07.2017 р. № 565 «Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної авіації; Процедури до додатків I-VII Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної авіації» у виді прийнятних методів відповідності (АМС) та інструктивного матеріалу (GM) та ін.); художні тексти, які так чи інакше містять в собі авіаційні терміни; нормативні документи авіаційної медичної тематики Міністерства оборони України, наприклад: Медична сертифікація Авіаційної Державної Служби України (Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо видачі свідоцтв та сертифікатів

диспетчерів управління повітряним рухом; Авіаційні правила України «Загальні вимоги до медичної сертифікації штурманів, бортінженерів, бортрадистів та борт операторів»; «Наказ: Про затвердження Правил надання повноважень авіаційним медичним центрам на проведення медичної сертифікації авіаційного персоналу»), та ін.

Однією з важливих ніш в авіаційній документації займає галузева сертифікація міжнародного зразка, яка надається по закінченню навчального процесу в авіаційних школах та на державних спеціалізованих підприємствах.

Так, на прикладі навчального центру ДП "АНТОНОВ", тільки за поданими назвами сертифікатів на офіційному сайті, можна аналізувати, що авіаційна документація багата на вузькогалузеві терміни та цифрові позначення, які є незрозумілими для звичайної пересічної людини і потребують глибоких знань з норм перекладу та технічної термінології для перекладацьких трансформацій на іншу мову.

Нище подана інформація з офіційного сайту antonov.com, для наочного прикладу певних видів сертифікатів з авіаційної галузі, які видаються Навчальним Центром льотного екіпажу (ФСТС) (є навчальною організацією, сертифікованою Державною авіаційною адміністрацією України):

- Сертифікат затвердження No. UA/TRTO-002/2021;
- Затверджений сертифікат організації навчання No. UA. ATO.0023;
- Сертифікат затвердження No. UA/AS-11/2019 Авіаційна безпека;
- Технічне обслуговування навчання та експертизи організації затвердження сертифікат No. UA.147.0017;
- Синтетичний навчальний пристрій Кваліфікаційний сертифікат No. UA/FSTD-029/2019(A), тип літака: Антонов-148/158;
- Синтетичний навчальний пристрій Кваліфікаційний сертифікат No. UA/FSTD-016/2019(A), тип літака: Антонов-74Т-200;
- Синтетичний навчальний пристрій Кваліфікаційний сертифікат No. UA/FSTD-029/2019(A), тип літака: Антонов-124-100М (150).
- Для льотного персоналу:

- Навчання за програмами підготовки та підвищення кваліфікації льотно-випробувального персоналу всіх спеціальностей для авіаційної промисловості України, серед яких: льотчики-випробувачі, штурмателі льотних випробувань, бортові інженери-випробувачі, бортові випробувальні радіооператори, провідні інженери-випробувачі систем, провідні інженери-випробувачі літаків, інженери-експериментатори.
- Перехід на підготовку типу літака для льотного персоналу (теоретична підготовка, тренажерна підготовка, льотна підготовка):
- Пілоти літака Ан-225, Ан-124-100 і його модифікацій, літаків Ан-74 і його модифікацій, Ан-32/32П, Ан-140 і його модифікацій, Ан-148 і його модифікацій, Ан-158 і його модифікацій, Ан-28, Ан-22, Ан-26, і їх модифікації;
- Штурмани літака Ан-225, літаків Ан-124-100 та його модифікацій Ан-74 та його модифікації Ан-32/32П;
- Льотні інженери літака Ан-225, Ан-124-100 і його модифікацій Ан-74 і його модифікацій Ан-32/32П;
- радіооператори літака Ан-225, літаків Ан-124-100 та його модифікації;
- Навантажувачі літака Ан-225, Ан-124-100 та його модифікацій Ан-32/32П;
- Бортпровідники літака Ан-148/Ан-158 та їх модифікації Ан-74 та його модифікації;
- Інструктори-пілоти літака Ан-148 та його модифікації Ан-158 та його модифікації;
- Інструктори бортпровідників літака Ан-148 та його модифікації Ан-148/Ан-158, Ан-74 та його модифікації.
- Періодична підготовка екіпажів для наступних літаків: Ан-22, Ан-26, Ан-28 і модифікацій, Ан-32/32П, Ан-74 і модифікацій, Ан-124-100 і модифікацій, Ан-140 і модифікацій, Ан-148 і модифікацій, Ан-158 і модифікацій Ан-225.
- Р-РНКВ області навігаційної підготовки льотних екіпажів.

- Ab-initio підготовка екіпажів літаків для підтримки радіозв'язку англійською мовою і польоту літака на міжнародних повітряних маршрутах.
- Періодична підготовка екіпажів, що виконують польоти на міжнародних повітряних маршрутах, включаючи радіо обмін англійською мовою.
- Підготовка та перепідготовка льотних екіпажів цивільної авіації відповідно до всіх рівнів шкали ІКАО в авіаційній англійській та загальній англійській мові.
- Випробування українських екіпажів цивільної авіації для визначення
- рівень володіння авіаційною англійською мовою до шкали ІКАО та загальний рівень володіння англійською мовою.
- Ab-initio і періодична підготовка льотних екіпажів з використання аварійного обладнання літаків.
- Підготовка льотних екіпажів у використанні технології «безпаперової кабіни».
- Навчання авіаційної безпеки льотних і бортпровідників.
- Ab-initio та періодичне навчання льотних та бортпровідників з управління ресурсами екіпажу (CRM).
- Підготовка пілотів з повітряної доставки з літака Ан-28.
- Підготовка екіпажу в процедурах, що не є ETOPS, HLA та RVSM.
- Підготовка льотних екіпажів відповідно до навчального курсу CFIT/ALAR.
- Для обслуговуючого персоналу:
- Теоретична підготовка персоналу з технічного обслуговування наступних типів літаків:
- Антонов АН26 (Івченко АІ-24) для персоналу категорій В1.1 та В2;
- Антонов АН28(TVD-10В) для персоналу категорій В1.1 та В2;
- Ан74 (Д-36) для персоналу категорії В1.1 та В2;
- Ан148/Ан158 (Д-436-148) для персоналу категорій В1.1 та В2;
- Ан124-100 (Д-18Т) для персоналу категорій В1.1 та В2;



- Ан-225 (Д-18Т) відмінність від підготовки ан-124-100 (Д-18Т) для персоналу категорії В1.1 і В2.
- Практична підготовка персоналу з технічного обслуговування наступних типів літаків:
  - Антонов АН28(TVD-10В) для персоналу категорій В1.1 та В2;
  - Ан74 (Д-36) для персоналу категорії В1.1 та В2;
  - Ан148/Ан158 (Д-436-148) для персоналу категорій В1.1 та В2;
  - Ан124-100 (Д-18Т) для персоналу категорій В1.1 та В2;
  - Ан-225 (Д-18Т) відмінність від підготовки АН-124-100 (Д-18Т) для персоналу категорії В1.1 і В2. [40]

Тексти цивільної, медичної, космічної, логістичної авіації відрізняються від текстів художньої літератури своєю структурою та максимальною точністю. При укладанні, перекладі та опрацюванні подібних текстів зосереджується максимальна увага групи спеціалістів, бо у подібних підгалузях авіації використовується вотерфольна модель (модель водоспаду) роботи, адже будь-яка помилка призводить до загрози життю людини. Модель водоспаду (англ. waterfall model) - етап процесу розробки програмного або будь-якого технічного забезпечення, в якій процес розробки виглядає як потік, що послідовно проходить фази аналізу вимог, проектування, реалізації, тестування, інтеграції та підтримки. [39]

Певні тексти можуть містити в собі терміни двох і більше галузей, наприклад в авіаційному договорі на постачання обладнання містить фінансову, технічну та договірну лексику.

Рідко дотримуються строгих норм та правил при перекладі термінів у художній літературі. Перекладачі часто ігнорують адекватність перекладу, точність та певну багатозначність одиниць терміносистеми, часто вживаючи слово заміну, тому втрачається лексичне значення термінів у художньому тексті. Певні дослідники звертають увагу на не професійний переклад творів, через низькокваліфікованої праці над перекладом. В результаті: йде

порушення донесення смислової інформації до реципієнтів, які не тільки читають книжки, а й дивляться фільми, за якими вони відзняті.

Для прикладу книг авіаційної тематики з достойним перекладом можна віднести: "Диво на Гудзоні" Автор: Чеслі Салленбергер, Джеффри Заслоу;

"Де закінчується небо" Автор: Фернандо Маріас;

"Лангольєри" Автор: Стівен Кінг;

"Поправка-22" Автор: Джозеф Хеллер;

"Літак без неї" Автор: Мішель Бюссі.

Слід зауважити, що причиною недостатнього дослідження у перекладознавстві є тексти технічно-авіаційного змісту тому, що технічна документація використовується в усіх країнах світу, написана виключно англійською мовою та не перекладається на будь-яку іншу локальну мову - за міжнародним стандартом авіації. Спеціалісти з авіабудівничої області, повинні також максимально володіти авіаційною англійською мовою, щоб мати змогу працювати над проєктами. Перекладається така документація найчастіше студентами-лінгвістами за профілем для практики навчання у вищих навчальних закладах.

Характерною рисою науково-технічних авіаційних текстів є об'єктивність, логічність, зрозумілість і точність. Також притаманні такі ознаки, як: композиційна організація тексту, логічна послідовність, узагальненість, повнота, однозначність, описовість. Крім того, виділяють такі ознаки, як предметність, доказовість, переконливість, лаконічність узагальнення та ін.

## ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ I

В першому розділі ми дослідили, що завдяки всебічному розвитку економіки, є попит для подальшого вивчення та дослідження перекладів тексту різних галузей, зокрема авіаційної.

На даний час перекладознавство авіаційної тематики було мало досліджуване, хоча і розглядалося певними науковцями-перекладознавцями у своїх наукових працях (Швейцер О,Д., Лотте Д,С, та ін.), які так чи інакше підіймали методи перекладу даних вузькогалузевих текстів.

Слід зробити висновок, що досить гостро стоїть питання у подальшому дослідженні перекладу для отримання якісного лінгвістичного підходу перекладацьких трансформацій та розвитку навичок самих вузькопрофільних перекладачів через малодослідженість текстів авіаційного характеру.

Оскільки тексти авіаційної тематики мають певну специфічну основу, вони поділяються на певні види та інколи є різно та багатогалузевими, тобто певний текст може охоплювати декілька галузей, що й ускладнює його переклад та його подальше дослідження. Деякі з текстів не є перекладними, наприклад як: специфічні тексти з технічного устаткування та машинобудування, що теж є неабиякою перепорою у детальному дослідженні мовних одиниць та структури побудови текстів авіаційної галузі.

У процесі дослідження було встановлено, що при перекладі авіаційних одиниць терміносистеми перекладацькі трансформації можуть відбуватися за допомогою: *транскрипції, транслітерації, транспозиції та калькування*.

Ці явища неодмінно виникають у перекладі, оскільки вкрай рідко є тотожні відповідники між українською та англійською мовами, як зрештою і між іншими мовами, що різняться у своїх моментах граматичної та лексичної експозиції слів, що пов'язані із різними групами індоєвропейських мов їхнього походження.

## РОЗДІЛ II ПРАГМАТИЧНИЙ ПОТЕНЦІАЛ ПЕРЕКЛАДУ ТЕКСТІВ АВІАЦІЙНОЇ ТЕМАТИКИ ТА ЇХ ЛОКАЛІЗАЦІЯ

### 2.1. Прагматичний потенціал тексту перекладу та його норма перекладу з боку прагматики.

#### 2.1.1. Прагматичний потенціал тексту

Комунікативність являється складовою кожного тексту, яка передається від першого рецептора - наступному, зберігаючи при цьому функцію розуміння тексту при подачі певної інформації.

Процес, коли інший рецептор особисто сприймає текст, можна назвати *прагматичним*.

Текст несе в собі здебільшого інформативну функцію, та розвиває інтелект.

Якщо ж текст або певна інформація викликає у рецептора будь-які емоції, якимось чином впливає на почуття та психологічний стан, спонукає до певних дій, іншими словами: здійснює прагматичний вплив на отримувача інформації, - це все називається прагматичним аспектом або прагматичним потенціалом (прагматикою) тексту.

Прагматичний потенціал залежить від виду змісту повідомлення та вираження мовними засобами інформації у тексті. Рецептор обирає певні мовні одиниці, які мають предметно-логічне та конотативне значення та встановлює необхідні смислові зв'язки між ними, завдяки цьому текст набуває прагматичного потенціалу (відтворює комунікативний ефект на читача).

Прагматичне відношення читача до текстової інформації залежить, як від самого прагматичного потенціалу поданого змісту, так і від особистого досвіду, загальних знань, стану і т.д. самого читача : малообізнана людина, сприймаючи певну інформацію, може переживати сильні емоції або ж навпаки – мало реагувати взагалі. При аналізі прагматичного потенціалу тексту ми маємо можливість передбачити певний потенціальний

комунікативний ефект тексту лише відносно середньостатистичного рецептора.

При сприйнятті тексту, зацікавлений рецептор отримує досвід через інформацію, набуває нові фонові знання, що й автори тексту. Це пояснює неоціненне значення перекладачів будь-яких напрямків, не важливо чи перекладають вони наукові тексти, освітні програми чи просто певну інформацію.

Основне завдання перекладача – бути прагматично-нейтральним до перекладу інформації, при цьому дотримуючись основного завдання – зберегти адекватність перекладу та точність. Також, він сам орієнтується у способі перекладу для певної аудиторії читачів.

При виникненні певних розбіжностей, перекладач повинен видозмінити текст (якщо він не являється суто інформаційно-технічним), для більшої доступності читачів, додатково виносяться пояснення в кінці сторінки. Таке виникає при перекладі власних та географічних назв, найменувань різних культурно-побутових реалій.

На прикладі перекладу географічних американських, канарських чи англійських назв, за правилами, додаються не властиві для української мови доповнення у вигляді слів: штат, провінція, округ, графство, для того, щоб зробити їх доступнішими для читачів. Додавання пояснювальних елементів або спеціальних приміток потребує і передання назв закладів, посадових чинів, компаній, державних органів тощо.

Так само при необхідності відтворення прагматичного потенціалу оригінального тексту, потребує опущення деяких подробиць та заміну елементів, які з певних причин є незрозумілими читачеві.

### 2.1.2. Норма перекладу тексту з боку прагматики

За загальною теорією перекладознавства, таке поняття, як «перекладацька норма», несе в собі ознаку оцінювання якості перекладу. Перекладацька норма охоплює: теоритичні та нормативні розділи лінгвістики. Теоретичні розділи перекладознавчої лінгвістики вивчають переклад як засіб міжмовного спілкування. У нормативних розділах перекладознавчої лінгвістики на основі теоретичних досліджень формуються практичні рекомендації з метою оптимізації процесу перекладу, полегшення та підвищення якості перекладача, розробки методів оцінки перекладів та методів навчання майбутніх перекладачів.

Для виконання успішного перекладу спеціаліст має повністю розуміти ціль перекладацької діяльності та засоби її досягнення. Власне, для цього, перекладач має досконало володіти обома мовами, загальними способами перекладу, вміти обрати найбільш відповідну техніку перекладу обґрунтовуючись на вимогах до перекладу та змісту заданого тексту, прагматичних факторів, що певним чином мають вплив впливають на хід та результат процесу перекладу.

Якість перекладу залежить від багатьох чинників. Правильний переклад відповідає певним вимогам, що висувається до якості перекладу, називається нормою перекладу. Якість перекладу визначають рівнем ступеня його відповідності перекладацькій нормі та певних відхилень від цієї норми.

Нормативні вимоги формуються на основі принципів та правил перекладознавства. Вони являються як загальними, так і частковими, відносяться до певних випадки або до певної типізації перекладу.

Якість перекладу зумовлена такими чинниками: рівнем передачі змісту за смислом оригінального тексту, жанрово-стилістичною приналежністю оригінального тексту й перекладу, збереження прагматичного потенціалу тексту через дотримання прагматичних нюансів, що мають певний вплив на вибір способу перекладу. Усі аспекти перекладу мають нормативні канони загального перекладознавства, саме вони визначають етапи та способи

перекладу певного тексту перекладача, диктують певні правила щодо дотримання норм перекладу та в результаті, надають оцінку перекладацькій роботі.

До основи норм перекладу відносяться п'ять видів вимог, а саме:

- 1) еквівалентність перекладу;
- 2) жанрово-стилістична норма перекладу;
- 3) норма перекладацьких трансформацій мовлення;
- 4) прагматична норма перекладу;
- 5) конвенціональна норма перекладу.

1. Еквівалентність текстового змісту оригінальної мови та вихідної – перекладу, служить основою їх комунікативної еквівалентності. Коефіцієнт еквівалентності перекладу сам по собі не є постійним параметром. Вона означає необхідність якомога більшої спільності змісту оригіналу й перекладу, але в межах, сумісних з іншими нормативними вимогами. У різних випадках тип еквівалентності тексту оцінюється як співвідношенням одиниць текстів двох мов - оригіналу та перекладу, з урахуванням прагматичних аспектів, які мають вплив на сам переклад тексту.[11]

2. Жанрово-стилістичну норму перекладу можна визначити як вимогу відповідника перекладу доміантній функції та стилістичним особливостям типу тексту. Вибір такого типу визначається характером оригіналу, а стилістичні вимоги – це нормативні правила, які характеризують тексти певного типу в мові перекладу. Переклад художнього тексту оцінюється за наближеність до оригіналу та якісним підбором лексичних одиниць на художньому рівні, технічний переклад – за точністю та лаконічністю перекладу, дотриманню правильних термінологічних відповідників у мові перекладу, переклад реклами – за дотримання прагмалінгвістичних особливостей тексту чи інформації, а саме – спонукати до дії.

3. Текст перекладу – це результат при перекладі на мову перекладу з оригіналу; для нього обов'язкові правила норми й узусу цієї мови. Ці правила

є різними для певних випадків функціоналу мови. Вони різняться в залежності від стилю так і в залежності від різновиду уставу літературної мови: мови розмовної, мови художньої літератури, мови науки та т.ін. Контакт двох мов у процесі перекладу призводить до їх взаємодії та взаємопроникнення.

4. Прагматичною нормою перекладу можна вважати як дотримання прагматичного потенціалу перекладу. Вона не являється “нормою” у повному сенсі тому, що прагматичне завдання перекладацького акту є більш індивідуальним, а не властивим перекладу взагалі. Досягти цілі у виконанні виконанні конкретного прагматичного завдання іншими словами – це малоімовірна функція, яка очолює інші аспекти перекладацьких трансформаційних норм.

5. Конвенційна норма перекладу визначається, як вимога максимальної точності перекладу вихідного тексту до оригіналу, її здатність повноцінно замінити оригінальний текст в цілому або в деталях, виконуючи цілі та завдання, заради яких переклад був здійснений. [51]



## **2.2. Специфіка перекладу текстів авіаційної тематики, лексичні та граматичні трансформації при перекладі текстів.**

### **2.2.1. Специфіка перекладу текстів авіаційної тематики.**

Ми вже зазначили у першому розділі, що авіаційні тексти мають певні різновиди, деякі з них тісно переплітаються з іншими галузями та їх терміносистемами, саме цим ускладнюючи переклад не багатопрофільного або початківця-перекладача.

Кожний переклад на авіаційну тематику вимагає досить глибоких знань, не тільки на лексичному та граматичному рівнях двох мов, але й володіння іншими фоновими знаннями; перекладач має працювати в команді з іншими спеціалістами або ж мати декілька профільних спеціальностей. Переклад подібних текстів вимагає максимальної зосередженості, особистих напрацювань спеціаліста та розуміння загального змісту інформації.

Загальна відмінність текстів авіаційної тематики від інших галузей – це насиченість авіаційною термінологією, точність та відсутності гнучкості у лексичних значеннях при підборі терміну в перекладі. Певні терміни мають декілька значень, та спеціаліст-перекладознавець повинен підібрати найточніший варіант до даного йому змісту.

Слід зазначити, що малодослідженістю текстів технічного характеру, сприяє те, що за міжнародними правилами авіації, тексти авіаконструювання не перекладаються та є зазвичай конфіденційною інформацією. Майбутні авіатори та ті, хто якимось чином будуть надалі поєднані з авіацією, навчаються за підручниками технічного характеру, які написані рідною мовою, та в робочій сфері вже надалі переходять на міжнародну затверджену мову - англійську, паралельно вивчаючи та удосконалюючи авіаційну англійську підсистемну мову.

Авіаційна англійська мова насичена термінами, діловими жаргонізмами, та аббревіатурами, вся інформація передається точно та лаконічно, виключаючи мовної похибки у розумінні поданої інформації.

Слід зазначити певні моменти при опрацюванні авіаційних текстів.

При перекладі документів ДСТУ (Державний Стандарт України) авіаційного характеру, в якому надається інформація стосовно певних частин льотних приладів, терміни або ж назви технічних деталей дублюються завжди англійською мовою в дужках після українського варіанту.

Переклад назв самих льотних апаратів (літаків, гелікоптерів, ракет і т.д.) не перекладаються і дуже рідко транслітеруються.

Ділові жаргонізми в авіаційній англійській ніколи дослівно не перекладаються та несуть в собі важливий інформаційний підтекст, яким користуються пілоти та авіадиспетчери для короткої передачі важливої інформації при русі повітряного судна.

Тексти та інформація авіаційного характеру, яким властиво мати український аналог перекладу – проходять через певні лексичні та граматичні трансформації та локалізацію тексту відносно заданих вимог.

Чітко дослідити локалізацію тексту можна завдяки вебсайтам, які пропонують товари та послуги авіаційного характеру, а також слайдам, які надають допоміжні функції у розумінні певної інформації, адресованої від одного реципієнта до інших.

### **2.2.2. Граматичні трансформації при перекладі авіаційних текстів**

Як відомо, в англійській та українській мовах є певні розбіжності стосовно тих чи інших граматичних явищ. Безумовно, цей факт також дещо ускладнює процес перекладацької діяльності.

Отже, спробуємо розглянути ці явища. До них належать:

- *Герундій* – граматичне явище, притаманне англійській мові, що поєднує в собі якості властиві водночас іменнику і дієслову. В українській воно відсутнє. На українську може перекладатися за допомогою дієслівного іменника або інфінітива.

- *Число іменника* – потрібно звертати на це увагу при перекладі, оскільки у деяких випадках існує різниця між числом іменників в українській та англійській мовах.

- *Гендерні форми іменників* – ще один момент, яким не варто нехтувати під час перекладу, оскільки, як відомо, в українській мові є чіткий гендерний поділ іменників, в той час, коли в англійській він набуває вираження за допомогою лексичних одиниць або займенників.

- *Узгодження часів* – явище, що також притаманне англійській мові, завдяки якому структуровано вживаються певні часові форми у підрядних реченнях. В українській мові таке граматичне явище відсутнє.

Щоб уникнути труднощів, які можуть виникнути під час перекладу, заведено послуговуватись граматичними трансформаціями, завдяки яким можна здійснити певні структурні перетворення у реченнях згідно з нормами мови перекладу. Так, М. Шемуда висловлює думку про те, що переклад з однієї мови на іншу завжди супроводжується граматичними трансформаціями, та абсолютно неможливий без цих процесів, які власне, являють собою зміну структури речення та різноманітні заміни синтаксичного чи морфологічного характеру [59].

Оскільки українська та англійська належать до різних груп індоєвропейських мов, то відповідно, структура побудови речень та багато інших нюансів граматичного характеру у них відрізняються. Тому зазначимо, що при перекладі у будь-якому випадку доведеться вдаватися до граматичних трансформацій тексту, щоб досягти максимально позитивного результату та задовольнити потреби рецептора.

За І. Кубяковою, атрибутивні підрядні речення з приєднувальною функцією перекладаються з англійської на українську за допомогою:

- використання у мові перекладу складнопідрядного чи складносурядного речення;
- застосування способу членування речень;
- компресії;
- використання вставного слова.

На думку автора, за певних умов, ці способи є досить дієвими і допомагають уникнути труднощів під час процесу перекладу [25].

Безумовно, як і у будь-якій науковій галузі, існує безліч думок стосовно того, чи іншого питання. Не стала винятком і проблема класифікації граматичних трансформацій. Хотілось би відзначити, що більшість науковців беруть за основу наступні елементи:

- об'єднання;
- членування речень;
- граматичні заміни.

Однак, нам хотілося б виокремити позицію, наведену Л. Науменко та А. Гордєєвою, як більш повну та змістовну [11, с. 32]. Отже, ними було надано наступний перелік граматичних трансформацій, які доцільно застосовувати при перекладі текстів:

- внутрішній поділ;
- зовнішній поділ;
- внутрішня інтеграція;
- зовнішня інтеграція;
- зміна порядку слів;
- компенсація.

Однією із найбільш розповсюджених граматичних трансформацій також є так званий поділ речення на зовнішній та внутрішній. **Внутрішнім поділом** називається перетворення простого речення на складнопідрядне або складносурядне речення під час перекладу з іноземної мови. **Зовнішній поділ**

– це навпаки, поділ складного речення під час перекладу на декілька простих [43,с.28].

**Внутрішня інтеграція** – це спосіб перекладу складнопідрядного чи складносурядного речення простим реченням [43, с. 30].

**Зовнішня інтеграція** – спосіб перекладу, під час якого два чи більше простих речення об'єднуються в одне складне [43, с. 30].

**Зміна порядку слів** – це, свого роду, трансформація, завдяки якій змінюється порядок слів у вихідному реченні перекладу, на відміну від оригіналу, відповідно до певних норм синтаксису мови, якою відбувається переклад [43 с. 27]. Порядок слів в українській та англійській мовах є подібним, проте українська є більш гнучкою, оскільки в нашій мові інформаційний зміст міститься у флексіях частин мови, а не у фіксованому граматичному порядку слів у реченні, наприклад як в англійській мові. При перекладі на англійську мову з української, до прикладу, варто дотримуватись саме того порядку слів, який є звичним для мови реципієнта. І ось саме із цією метою і застосовується зміна порядку слів.

**Компенсація** – спосіб перекладу, завдяки якому втрата значення в одній частині речення або тексту компенсується в іншій його частині. Цей спосіб може використовуватись у випадку, коли відсутня можливість перекласти певну частину речення, але її показ є важливим для відтворення цілісності картини. Неабияке значення цього способу полягає у тому, що саме завдяки компенсації можна полегшити процес перекладу ідіоматичних зворотів. Це є надзвичайно актуальним, особливо враховуючи той фат, що ідіоматичні еквіваленти у різних мовах не є явищем поширеним.

### 2.2.3. Лексичні трансформації при перекладі авіаційних текстів.

Для перекладу подібних текстів потрібні перекладачі вищої кваліфікації, які здебільшого займаються тільки даними видами перекладу. При перекладі текстів авіаційної тематики спеціаліст з перекладу повинен мати або декілька вищих освіт, які відповідають тематиці тексту, або тісно співпрацювати з іншими спеціалістами відповідного напрямку.

Перекладачі часто діляться на підгрупи з авіаційного перекладу: так деякі з них працюють з текстами виключно юридичного характеру, інші тільки з підрозділом медичної авіації. Треба віддати належне, що найвищий рівень по складності в перекладі посідає підрозділ космічної авіації. Переклад текстів, пов'язаних з освоєнням Космосу, вимагає як лінгвістичного, так і технологічного високого рівня знань. Крім того, перекладач-експерт повинен володіти певним набором базових термінів, пов'язаних з астрономією, фізикою та ще з цілим спектром точних наук. Базові латинські коріння, характерні для більшості термінів, можуть абсолютно по-різному перекладатися та поєднуватися зі спільними словами та словесними конструкціями, що їх супроводжують.

Науковці-перекладознавці досліджували спектр перекладацької трансформації саме авіаційних одиниць терміносистеми, а також досліджували їх виникнення, види структур та розвиток, оскільки саме вони являються особливим фундаментом при перекладі авіаційних текстів.

Причинами виникнення лексичних трансформацій, на думку Т. Левицької та А. Фітермана є:

- різні ознаки одного денотата в різних мовах;
- різниця у смисловому об'ємі;
- різна слово сполучність;
- різні вживання слів одного значення [32]

Загалом, усі елементи денотативної системи можна розподілити на 2 групи:

- одиниці мови, що вже мають у мові перекладу сталий відповідник;
- одиниці мови, що не мають відповідника у мові-реципієнті.

У випадку, якщо певна мовна конструкція не має відповідного еквівалента у мові-реципієнті, то вона зазнає певних змін та перетворень. Так, до цієї категорії можуть належати, зокрема, певні власні назви, що не є стандартними для мови перекладу або ж притаманні виключно культурі оригіналу; професійна термінологія тощо.

Одними із найпопулярніших класифікацій лексичних трансформацій сучасності були представлені В. Карабаном та Я. Рецкером. Отже, розглянемо та проаналізуємо їх.

Так, В. Карабан запропонував наступну класифікацію лексичних одиниць у тексті:

- конкретизація слів;
- генералізація значення слів;
- додавання слова;
- вилучення слова;
- заміна слова однієї частини мови на слово іншої частини мови;
- перестановка слів у реченні [23].

Стосовно Я. Рецкера, то цей науковець запропонував дещо іншу класифікацію лексичних трансформацій, де виокремив наступні пункти:

- диференціація значень;
- конкретизація значень;
- генералізація значень;
- модуляція;
- переклад антонімічних конструкцій;
- цілісне перетворення;
- компенсація втрат у процесі перекладу [49].

Зазначимо, що не всі вчені підтримують ту або іншу концепцію. Так, деякі вважають, що концепція Рецкера не є абсолютно вірною, оскільки такі її компоненти, як антонімічний переклад, було б більш доцільно розглядати з точки зору змішаних лексико-граматичних трансформацій. Однак, зауваження є і до концепції Карабана, оскільки у ній відсутні будь-які елементи змішаних

перетворень. Дана концепція буде розглянута нами у подальшому ході нашого дослідження.

Не зайвим було б зазначити, що на рівні речення найпоширенішими видами трансформацій виступають наступні:

- перестановка;
- заміна;
- конкретизація;
- генералізація;
- додавання слова;
- вилучення слова;
- калькування;
- компенсація.

Також зауважимо, що вищезазначені трансформації на практиці рідко з'являються відокремлено. Зазвичай, вони зустрічаються у взаємодії між собою.

**Калькування** або ж іншими словами, – буквальний переклад. Калькування – це спосіб перекладу нової термінології, коли у мові-реципієнті для перекладу, зазвичай, обирається перший відповідник у словнику [32,с. 128].

Окрім цього, додамо, що калькування є мовною конструкцією, яка виконує роль фонетичної та морфологічної адаптації.

На практиці виділяють декілька видів калькування:

- абсолютне;
- часткове;
- семантичне;
- змішане;
- калькування акронімів.

Також, сам термін «калькування» досить часто тлумачиться, як «дослівний переклад». Проте, не варто забувати, що таке тлумачення буде радше недоцільним, якщо мова йтиме про тексти не технічної спрямованості.



Зокрема, це стосуватиметься таких елементів мови, як різноманітні ідіоматичні звороти. Не варто забувати й про основну роль перекладача, яка полягає у тому, щоб створити адекватний переклад, здатний відтворити форму та зміст оригінального тексту засобами рідної мови [7].

**Конкретизація значення** – наступна лексична трансформація, що передбачає заміну слова ширшої семантики іншим, семантика якого є значно вужчою [23, с. 39]. Так, відомо, що англійській мові притаманна велика кількість назв різноманітних процесів, властивостей, слів із досить широкою семантичною основою. Зазначимо, що їх переклад буде базуватись на конкретному їх значенні. Тому, досить часто перекладачеві доводитиметься звертатися до експресивної конкретизації, використовуючи її в перекладі разом з експресивним узгодженням. Це явище є досить помітним у текстах, коли в перекладі загальні рамки семантичних значень звужуються заради більш конкретних (контекстуальних).

**Генералізація**, фактично є протилежним поняттям до конкретизації, відтак, завдяки цьому виду трансформації слово, що має певне обмежене змістове навантаження, набуває ширшого значення. Завдяки генералізації перекладений текст стає менш обтяженим незрозумілими поняттєвими компонентами, і, таким чином стає більш зрозумілим для того, хто його надалі сприйматиме [24].

Ведучи мову про переклад на українську мову, доцільно сказати, що однією із найважливіших задач, що постає перед перекладачем – це відтворення тексту на такому рівні, щоби читачеві здавалося, що сам текст із самого початку було написано українською.

Відтак, ми зіштовхуємося із наступним явищем лексичної трансформації, що має назву «додавання». Отже, звертаючись до компетентної думки Івашкової, ми можемо сказати, що **додавання** – це, певною мірою, відновлення інформації, що міститься у реченні, але по факту, відсутня у ньому [17]. Іншими словами: перекладачеві інколи доводиться додавати якісь

слова, щоб зробити текст більш зрозумілим, дещо замінити, і для цього йому потрібно мислити ширше та різнобічніше.

Однак, не варто забувати перекладачеві і про те, що змістове навантаження, закладене в текст автором, ні в якому разі не може бути знехтуване чи кардинально змінене.

Так, Н'юмарк вкрай справедливо зазначив, що додавання аж ніяк не здатне працювати однаково у різних мовних та культурних середовищах, а також він виразив думку про те, що додана до перекладу інформація повинна відповідати трьом найважливішим аспектам, а саме:

- культурному (тут мова йде про врахування різниці між культурою оригінального та перекладеного тексту);
- технічному (стосується дотримання заданої теми);
- лінгвістичному (пов'язана із поясненням використання певних слів).

Окрім цього, перекладачеві також дозволено інколи робити досить сміливі вчинки в плані трансформацій. Саме таким із них є наступна лексична трансформація, що має назву «вилучення». Згідно із В. Карабаном, **вилучення** – усунення із тексту певних тавтологічних чи плеонастичних елементів, що є виправданими з точки зору адекватності перекладу [22, с. 311–312]. Такого роду трансформація є актуальною, якщо значення та змістовність першоджерела при цьому не порушується.

Далі ми розглянемо наступне явище трансформації. Тепер мова піде про «перестановку». Отже, **перестановка** – це явище лексичної трансформації, за якої змінюється порядок лексичних одиниць у реченні. Однак, варто бути дуже пильним, застосовуючи цей засіб, оскільки, може трапитись так, що від зміни положення тих, чи інших слів, на виході текст матиме інше значення [24, с. 188].

Докладніше можемо розглянути трансформацію на лексичному рівні більш окремо за способами.

**Транскрипція** на думку більшості теоретиків перекладу, – є пріоритетним способом перекладу особистих імен і топонімів. Це пофонемне уподібнення

слова, що звучить мовою оригіналу, новим словом (неологізмом), що формується в тексті перекладу [2] Транскрипція характеризується певними правилами передачі особистих імен з мови оригіналу мовою перекладу (у нашому випадку українська), до яких входять зміна порядку імені та прізвища відповідно до української традиції, оформлення складних імен і прізвищ за допомогою дефіса, а також зміна закінчення іншомовних імен. Топоніми піддаються приблизно таким же трансформаціям, з тією тільки різницею, що складні топоніми можуть передаватися як через дефіс (Нью-Йорк), так і без нього (Хемптон Корт). Слід однак зазначити, що транскрипція не є пріоритетним методом передачі особистих імен у художній літературі через високий рівень алюзивності авторських імен.

*Транслітерація* - це переклад графем у письмовому мовленні на рівні графем [55]. Серед лінгвістів найбільш поширена думка, що принцип графічної подібності при перекладі власних є другорядним, оскільки усна мова – є первинна, а писемна - вторинна.

Однак у перекладацькій традиції деякий час саме транслітерація користувалася найбільшою популярністю до того ж найчастіше знайомство з іменами та назвами чужою мовою відбувається за допомогою писемних джерел [18]. На сьогодні принцип транслітерації залишається другим за значущістю і поширенням після транскрипції, і використовується, що очевидно, тільки в мовах з різними графічними системами. Що стосується художньої літератури, то принцип графічної відповідності спрацьовує виключно тоді, коли у творах зустрічаються особисті імена, традиційно перекладені за допомогою даного способу. Тому цей тип перекладу при перекладі художніх текстів практично не розглядається.

«Значущість транслітерації як способу перекладу безеквівалентної лексики є її надійність. Транслітеруючи слово, що означає нове малознайоме, ще мало вивчене і зрозуміле явище, перекладач насправді передає лише його звукову оболонку». [30]

Завдяки транслітерації перекладач уникає тлумачення терміну, отже, і ризику неправильної його інтерпретації. Однак це є недоліком даного способу. «Недоліком транслітерації як перекладацького способу є те, що механічна передача безеквівалентного слова не здатна досить повно розкрити зміст нового поняття, яке може залишитися або взагалі незрозумілим для багатьох одержувачів тексту, або воно буде лише приблизно зрозуміло з контексту» [30, с. 123].

**Транспозиція** полягає у тому, що у різних мовах, які мають загальне лінгвістичне походження, проте різняться за своєю формою, власні назви використовуються для передачі одна одної. В деяких випадках можна спостерігати постійне застосування транспозиції, в інших же вона проявляється лише епізодично.

Так, в українській мові, слово або його частина транс позиціонується шляхом використання тих же лексичних засобів, що використовуються й у вихідній мові. [19] До прикладу, якщо внутрішня форма імені нівелюється, то в такому випадку, особисті та географічні назви зображаються згідно зі старими чи новими правилами транскрипції або ж традиційно. Що стосується традиційних відповідностей, то варто зазначити, що вони зафіксовані у словниках (напр. Київ – Kyiv).

Часто транслітерацію плутають з транскрипцією. При транслітерації запозичується іноземне слово або термін, який на листі зображується літерами мови, що перекладає, а в усному мовленні вимовляється згідно з вимовними правилами перекладної мови : Транскрипція заснована на принципі передачі українськими буквами звуків англійської назви.

| Транслітерація       | Транскрипція        |
|----------------------|---------------------|
| Display – дисплей    | Cooper – Купер      |
| Aerodrome – аеродром | Aileron – алерон    |
| Rotor – ротор        | Longeron – лонжерон |
| Pilot – пілот        |                     |

**Калькування** – засіб перекладу, за якого лексичні одиниці мови оригіналу зазнають заміни їхніми лексичними одиницями у мові перекладу. Варто зазначити, що власне калькування відіграло неабияку роль у виникненні великої кількості міжмовних запозичень під час процесу міжкультурного комунікативного процесу, особливо у тих випадках, коли транслітерація була неприйнятною з тих чи інших міркувань.

Калькуванню, як правило, піддаються широковживані терміни, слова і словосполучення, назви художніх творів, чини та титули. Географічні назви можуть зазнавати калькування лише у випадку, якщо їхні назви містять елементи, які перекладаються.

Суть цього способу полягає в тому, що морфеми безеквівалентного терміна або частини термінологічного словосполучення замінюються їх буквральними відповідностями мовою перекладу, наприклад: *counterbalance* – *противага*, *irreversible* – *незворотна*.

Однак, якщо до назви входять слова із забутим значенням або переклад яких є неможливим з певних причин, то в таких випадках застосовується змішаний спосіб, за якого частина назви транскрибується, але при цьому принцип калькування зберігається. [12]

**Описовий переклад** Описовий переклад - «це спосіб перекладу, який полягає в описі засобами іншої мови зазначеного поняття» [44, с. 120]

Перевагою описового перекладу є найповніше розкриття суті описуваного явища. Його недоліком є громіздкість. «За допомогою громіздкого словосполучення важко виділити відповідне явище дійсності з інших явищ і закріпити його у свідомості носіїв перекладної мови як поняття» [3, с. 14].

*speed-power data* – інформація для побудови діаграми потрібних і наявних тяг; *scissor-wing aircraft* – літак з одно шарнірним крилом асиметрично змінної стріло видності; *USB configuration* (скор. від *upper-surface-blowing configuration*) – схема літального апарата з обдуванням закриток [42].

На відміну від інших способів передачі безеквівалентної лексики, описовий переклад вимагає від перекладача глибокого проникнення в суть явищ, що описуються.

#### **4. Створення нового терміну мовою перекладу**

Один з найновіших методів перекладу термінів й малодосліджений спосіб перекладу технічних одиниць.

helicopter – вертоліт (гелікоптер);

hardware - апаратне забезпечення.

### **2.3. Проблематика перекладу текстів авіаційної тематики на лексичному рівні**

Переклад технічних текстів є досить складним процесом, що передбачає проведення неабиякої дослідницької роботи та докладання чималих зусиль як у питаннях дослідження мови, так і у проблематиці дослідження певної галузі.

Насамперед для виконання подібного виду роботи необхідно володіти неабиякими знаннями термінології, глибоким розумінням предмета, що розглядається, а також володіння технічною мовою як оригіналу, так і перекладу [34].

Основним лексичним визначенням науково-технічних текстів є широке використання спеціальної лексики, основне місце в якій посідають терміни.

У науково-технічних авіаційних текстах, терміни відіграють важливу роль. При перекладі в переважній більшості випадків використовуються готові терміни, які вже існують у мові перекладу в цій галузі, але головною передумовою правильного перекладу є знання предмета, про який йдеться, оскільки значення терміна може залежати від контексту.

Визначальною рисою технічної літератури є те, що вона послуговується вузькоспеціальною термінологією. У перекладі технічної літератури досить часто виникають складнощі через міжгалузеву омонімію, оскільки певний термін може набувати різних значень у різних наукових галузях, а відтак йому притаманна багатозначність [22, с. 65].

В. Карабан зазначає, що виявлення еквівалентного перекладу напряду залежить від розуміння перекладачем суті самого тексту, у здатності виділити загальну термінологічну картину, її аналізу та ознайомленням із усіма можливими варіантами перекладу тих чи інших «проблемних» слів, а відтак, - зробити вірний вибір на користь певного значення [49].

Одне із визначних місць у сучасному мовознавстві посідають проблеми та процеси, пов'язані із перекладом. Збільшення та поширення словникового запасу зумовлюють раціоналізацію мови. У межах власне професійної мови скорочення лексичних одиниць виступає в якості прояву цього процесу.

Власне на XX – XXI сторіччя припав стрімкий та потужний розвиток науки. Це стало передумовою появи лаконічних та зручних у використанні назв нових ідей, винаходів та проєктів. Саме це стало рушієм до виникнення та широкого за стосунку аббревіатур та інших різнопланових скорочень, що почали активно застосовуватися у мові авіації [27].

На переконання Л. Ткачової, саме у XX ст.. відбувся переломний момент у розвитку термінології, а також у цей період бурхливо почала розвиватися і сама авіація. Окрім цього, дослідниця схиляється вважати, що саме авіаційна термінологія є найбільш всеосяжною, адже, на її переконання, саме авіація послуговується більш широким спектром різноманітних міжгалузевих понять. Саме це й зумовлює різноманітність структури авіаційної лексики на семантичному рівні.

Щоб краще зрозуміти труднощі, що виникають під час перекладу авіаційної термінології, розглянемо докладніше її формування та склад. За своєю структурою авіаційні терміни поділяються на прості та складні або складові частини, що складаються з двох або більше слів. Складові частини такого терміна зазвичай з'єднуються сполучною голосною, у цьому відбувається усічення компонентів. Речення, від яких залежать компоненти, тобто один із компонентів визначає інший. Це відбувається, коли сам визначальний елемент виражається реченням, яка є єдністю, це часто позначається дефісом.

Згідно із визначенням, поняття «скорочення» є значно ширшим, ніж «аббревіатура» чи «акронім». Так, скороченням називають спосіб утворення лексичної одиниці шляхом відсікання частини основи. Вона має здатність збігатися зі словом або ж утворювати словосполучення, що об'єднує загальний зміст.

**Абревіатурою** (від лат. *abbrevio* – «скорочую») вважають складноскорочені слова, утворені з перших букв чи інших частин декількох слів, і як правило входять до складу певного поняття або назви.



Говорячи про *акроніми* (від «акрос» (крайній, верхній) і «онома» (ім'я)), зазначимо, що це мовні одиниці, що складаються із початкових літер або ж елементів, чи навіть цілих слів, які входять до словосполучення і відтак набувають орфографії слова. Варто зазначити, що на початках акроніми вживалися для позначення ініціалів, і лише згодом стали загальноновживаними для всіх типів скорочень та аббревіатур. Наголосимо, що на даний час думки науковців розходяться стосовно чітких визначень понять «аббревіатура», «ініціалізм» та «акронім». Здебільшого, останній є певного роду універсальним позначенням для усіх цих термінів, таким чином, можемо стверджувати, що це питання все ще залишається відкритим.

В арсеналі англійської авіаційної мови налічується безліч аббревіатур, які вимагають вимови, як у слів. Зокрема, мова йде про акроніми, такі як наведено у прикладі:

- AAC – Airworthiness Advisory Circular;
- AAIM – Aircraft Autonomous Integrity Monitor;
- ABAS – Aircraft Based Augmentation System.

Також додамо, що з метою більш компактного формулювання тексту у випадку багаторазового використання певного терміна у ньому, досить часто вдаються до текстових скорочень, і застосовують лише початкові літери певного терміна, зокрема: англ. ААТ – Administrative Appeals Tribunal; АСД – Airways clearance delivery; укр. ЗПС – злітно-посадкова смуга, ЛА – літальний апарат тощо.

Деколи ми зіштовхуємось із таким явищем як утворення нових слів, яким притаманні аналогічні до вихідних термінів ознаки. Таке явище трапляється, коли багатокомпонентні терміни піддаються компресії, наприклад: англ. propellerfan – propfan, укр. авіаційний двигун – авіадвигун та інші. Зазначимо також, що широкого розповсюдження набула тенденція до аббревіації у вигляді шрифтів серед назв вертольотів та літаків. На прикладі британських літаків ми можемо бачити, як це працює. Так, зокрема до назви літака додається його клас і порядковий номер модифікації:

- В – літак-бомбардувальник;
- С – військово-транспортний літак;
- D – безпілотний літальний апарат.

Окрім цього додамо, що термінологічна аббревіатура застосовується для багатокomпонентних мовних елементів, в той час, як односкладні не скороченню підлягають, оскільки вони і так є компактними та зручними у використанні [54].

Досить часто перекладач може зіштовхнутись із труднощами, що виникають під час перекладу аббревіатур у текстах на авіаційну тематику. Однак, не зважаючи на факт певного ускладнення процесу перекладу, досить часто аббревіатури навпаки полегшують роботу перекладачеві, оскільки, як правило, аббревіатури мають однозначне тлумачення. Досить важливим є і той факт, що скорочення можуть мати декілька відповідників у своєму розгорнутому змісті. Так, наприклад скорочення АК охоплює декілька понять:

1. Авіаційний компресор.
2. Авіаційний корпус.
3. Арбітражний комітет.
4. Армія Крайова.
5. Авіакомпанія.

На додачу, зазначимо, що й у чіткому контексті не завжди вдається бути абсолютно впевненим у відповідності того, чи іншого скорочення. Деякі з них можуть належати до однієї тематики, а саме – військової справи та авіації. Єдиним, на що можна спиратися – це чітке визначення та розуміння контексту або ж тематики тексту. До прикладу, потрібно збагнути, про що йде мова у даному скороченні: про пасажирські перевезення, чи про льотний комплекс, і т.д. [13].

Окрім цього, ні в якому разі не варто залишати поза увагою той факт, що скороченням притаманна здатність до застарівання, як зрештою, відбувається і з термінами. Однак, присутня і значна відмінність між останніми та скороченнями. Так, терміни залишаються у вжитку, але вживаються з позиції

рідковживаних слів, в той час, як аббревіатури повністю виходять з ужитку назавжди. У наш час нерідко можна побачити лише кодову позначку, виражену цифрами, що слугує заміною тим чи іншим скороченням [56].

Лінгвісти, зокрема, відзначають, що однією з найскладніших частин перекладу авіаційної термінології є аббревіатура. Деякі аббревіатури можна скорочувати, а складові скорочення можна перетворювати на самостійні слова. У цьому випадку йдеться про аббревіатури, наявність великої кількості яких у технічній документації значно ускладнює та уповільнює процес перекладу.

У своїх дослідженнях фахівці виділяють деякі особливості під час перекладу авіаційної термінології:

1. Терміни, які є загальноприйнятими міжнародними, передаються шляхом транслітерації та не потребують перекладу.
2. Частина термінів мають в українській мові прямі відповідності та передаються відповідними еквівалентами.
3. Переклад деяких термінів відбувається калькування, тобто. використовуючи українські слова та висловлювання, дослівно відтворюють іноземні лексичні одиниці.

Як правило, аббревіатура має те ж смислове навантаження, що і початкова лексична одиниця, однак зустрічаються і такі, що повністю збігаються із формою слів, абсолютно відмінних за своїм значенням:

- PET – point of equal time;
- pet – domesticated animal [56, с. 204.]

У процесі перекладу аббревіатур авіаційної тематики, перед перекладачем, насамперед виникає проблема правильності вибору. Звісно, можна банально обрати певний термін, пов'язаний з тією або іншою тематикою, однак, власне ось тут виникають складнощі, оскільки сама галузь тематичної спрямованості поділена на певні підсистеми [13, с. 4].

Отож, розглянемо способи перекладу часто вживаних авіаційних понять:

**1. Переклад відповідним скороченням.**

Передбачає наявність в українській мові відповідника.

Наприклад: ICAO category standard – категорія ІКАО.

**2. Переклад відповідною формою слова або словосполучення.**

Цим способом ми послуговуємося, якщо відповідне скорочення відсутнє у вихідній мові. Обов'язково потрібно в такому випадку визначити за допомогою словника чи за текстом мови-оригіналу початкову форму скорочення. Наприклад: AFM (Aircraft Flight Manual) – керівництво з льотної експлуатації ЛА.

**3. Транскодування (транскрибування чи транслітерування) скорочення.** Наприклад: AFIL (air filed flight plan) – АФІЛ (переданий із борту план польоту).

**4. Транскодування повної (вихідної) форми відповідного скорочення.**

Застосовується у випадках, коли скорочення відіграє роль назви організації, агентства, фірм, тобто за умови якщо у вихідній мові відсутній відповідник. Наприклад: Z – Z-Marker – Z-маркер. Окрім цього, деколи прибігають до перенесення оригінального скорочення до тексту перекладу, супроводжуючи його загальним пояснювальним словом: ADS-B – ретрансляція ADS із високою пропускнуою здатністю.

**5. Описовий переклад.**

Ним послуговуються, коли в мові перекладу взагалі відсутній еквівалент, наприклад: АІІ – район льотної інформації верхнього повітряного простору.

Приклади описового перекладу: WIDE (Wide-angle Infinity Display

Equipment) – призначена для наземних технічних авіаційних тренажерів –

ширококутна система пред'явлення повітряної обставини що надходить від ЕОМ візуальної інформації [40, с. 59].

### **6. Створення нового українського скорочення.**

Ключова риса цього способу полягає у створенні нового скорочення в українській мові відповідно до оригіналу. Наприклад: VFR (visual flight rules) – ПВП (правила візуального польоту.)

Однією з труднощів перекладу аеронавігаційних текстів є переклад скорочень. Існує багато довідкових словників і довідників, але часто одна і та ж аббревіатура має більше одного значення. В англо-російському словнику скорочень авіаційної та ракетно-космічної техніки за редакцією А.М. Мурашкевича можна знайти 33 значення аббревіатури АА. Ось транскрипції, які можуть з'являтися в тексті і викликати проблеми з перекладом.

АА (Absolute Altitude) – абсолютна висота, висота над місцевістю.

АА (Acceleration Amplitude) – амплітуда прискорення.

АА (Air Abort) – аварійне припинення польоту.

АА (Airborne Alert) – чергування у повітрі; літак (група літаків) у положенні «чергування у повітрі».

АА; А/А; А-А (Air-to-Air) – ракета класу "повітря - повітря".

АА (Angle of Attack) – кут атаки.

АА (Antiaircraft) – зенітний, протиповітряний.

АА (Arming Altitude) – висота зведення підривника [42].

Переклад скорочень на українську мову виконується такими способами:

#### 1. Пошук еквівалентного українського скорочення

НТО shuttle (Horizontal Takeoff shuttle) – БПКА (багаторазовий повітрянокосмічний апарат).

ICAA (International Civil Airport Association) – ІКАА (Міжнародна асоціація цивільних аеропортів).

STOL aircraft (short takeoff and landing aircraft) – ЛКЗП (літак короткого злету та посадки).

APU (auxiliary power unit) – ДСУ (допоміжна силова установка) [42,с. 25].

### **7. Метод прямого запозичення.**

Цей метод уможливорює переклад українською мовою назви марок авіаційних двигунів, літальних апаратів тощо [54, с. 67].

Методом прямого запозичення на українську мову перекладаються марки літальних апаратів (B767-222, DC-10-10, HS-121-3B), авіаційних двигунів (F135, F136, GP7200), радіоелектронного та авіаційного обладнання (LRN500, ASR360, HUD32);

На додачу зазначимо, що авіаційна науково-технічна література дуже багата на різноманітні скорочення. Саме за їхньою допомогою досягається зменшення обсягів тексту та значно економиться час.

Для максимально ефективного та вірного розуміння і тлумачення скорочень, передовсім варто опанувати такі важливі моменти, як послуговування різноманітними допоміжними матеріалами та словниками, вміння аналізувати контекст, вміння аналізувати самі скорочення, а також, безумовно, аналізувати їхню структуру та застосування еквівалентів.

Окрім вищезазначеного, також варто звернути увагу на скісну ризик, оскільки, відповідно до самої структури скорочення, вона може виконувати різноманітні функції, зокрема:

- Відокремлювати слово або його частини (W/T – Wireless Telegraphy – радіотелеграф);
- Замінювати прийменники чи сполучники (A\A – air to air – повітря – повітря)
- Вказувати на додаткову інформацію (КМН (km/h) – kilometers per hour – кілометрів на годину).

### **8. Переклад методом транслітерації**

ARTRAC (Advanced Real-Time Range Control) – «Артрак» (перспективна система управління з автоматичним перетворенням у реальному масштабі часу одержуваних при радіосупроводі сигналів) [40].

### *9. Переклад скорочень методом транскрипції*

EAGLE (Elevation Angle Guidance Landing Equipment) – «Ігл» Глісадний посадковий радіомаяк з керуванням по куту місця) [42].

### 10. Повне розшифрування скорочення.

Автори англійської науково-технічної літератури широко використовують різноманітні скорочення, які абсолютно невживані в українській мові:

- d.c. (direct current) – постійний струм;
- a.c. (alternating current) – перемінний струм;
- s.a. (sectional area) – площа поперечного перерізу;
- b.p. (boiling point) – точка кипіння [42].

Підсумовуючи вищесказане, зазначимо, що саме від правильно обраної стратегії та методу перекладу, як і навичок перекладача орієнтуватися у тексті та його контексті, від його професіоналізму безпосередньо залежатиме якість перекладу текстів авіаційної галузі.

Окрім цього додамо, що перекладачі текстів авіаційної спрямованості вдаються до транскодування та описового методу перекладу.

Також потрібно пам'ятати про те, що досить часто виникають труднощі у підборі адекватних еквівалентів та вдалій розшифровці слів.

Наостанок додамо, що під час здійснення перекладу науково-технічних текстів (і не лише тих, що пов'язані з авіацією), досить важливим моментом є співпраця лінгвістів із фахівцями різних галузей. Оскільки кожна галузь має свій певний багаж вузькоспеціальної лексики, яку деколи буває вкрай складно збагнути та адекватно перекласти, не маючи відповідних знань у тій, чи іншій сфері.

## 2.4. Локалізація як основа адекватного перекладу та її значимість при перекладі.

Поняття «локалізація» є перекладацьким феноменом у лінгвістичній, технічній, фізичній, діловій та культурній сферах. У парадигмі перекладознавства вона розглядається, як лінгвістичний складник. Локалізація є об'єктом трансформації при перекладі текстів, відповідно до культурних очікувань цільової аудиторії об'єкта локалізації.

**Локалізація (англ. localization)** - це адаптація інформації до лінгвістичних норм та національних особливостей іншої країни.

Комплексне поняття «перекладацька локалізація» розмежовується на:

- Мовну перекладацьку;
- Позамовну перекладацьку.

**Мовна локалізація** – це явище адаптації вербалізованої інформації оригінального тексту в перекладі. І відбувається воно зі словесної мови в словесну.

**Позамовна перекладацька локалізація** – це процес адаптації невербалізованих інформативних текстових елементів у тексті (символів, передачі кольору, знаків, графічних елементів та інше), що видозмінюються в рамках між семіотичного перекладу.

Для локалізації тексту технічного характеру авіаційної тематики, локалізація має неабияке значення. Це зумовлено активною фазою інформаційної глобалізації, що надає точності та інформативності компонентам між користувачами, і саме цим забезпечує мінімальність випадків міжмовних непорозумінь.

Теоретико-методологічною базою перекладознавчого аспекту роботи є праці з теорії перекладу, які визначають місце локалізації в дискурсі перекладознавства (С. Баснетт (Bassnett, 1998), Н. Гомські (Chomsky, 1986), А. Лефевр (Lefevere, 1999), Ю. Онищенко (Онищенко, 2009)); а також праці зі специфіки локалізації в англо-українському перекладі (А. Пим (Pym, 2004), Б. Есселінк (Essenlink, 2003) та ін.). [36]



Локалізацією як проблематичним питанням перекладознавства займалися такі науковці: А. Міщенко, Т. Чрділелі, Н. Кожемяченко, які досліджували лінгвістичні особливості та питання адекватності локалізації; Ю. Онищенко, праці якої присвячені питанням перекладу та проблематиці еквівалентності в локалізаційній теорії; О. Бондаренко, який розглядав питання особливості перекладу стандартизованих текстів технічних компаній на різних рівнях мовної організації. Не тільки науковці, а й інші міжнародні організації, які зацікавлені цим питанням [61].

На сьогодні локалізація не визнана явищем лінгвістики та її дослідження, як явища не проводилося.

«Локалізація – особливий різновид технічного та інших видів перекладу, що здійснюється в дискурсі комп'ютерних технологій, спрямований на комплексне відтворення текстової частини продукції чи послуг засобами іншої мови» (Онищенко, 2009: 7). [37]

Можемо припустити, що у визначенні автор мала на увазі загальну сукупність методів та способів перекладу, властивих локалізації до певної території, які включають мовно-культурну інтерпретацію та адаптацію текстів перекладу відповідно до специфічних потреб та очікувань цільової аудиторії.

Локалізація розглядається як процес перекладацької трансформації, в результаті якої на виході ми отримуємо переклад тексту високого рівня еквівалентності й адекватності, реалізуючи (не)перекладність певних елементів оригінального тексту через їх адаптацію в межах культури-реципієнта дає підстави стверджувати, що локалізація має й специфічні характеристики, не властиві іншим видам перекладацької діяльності.

Як зазначає Онищенко, «Локалізація здійснюється в особливому контексті тотального перекладу, що охоплює сам текст і весь комплекс екстралінгвістичних компонентів, які з ним пов'язані. Відповідно до цього, перекладність тексту, відношення еквівалентності й адекватності визначаються в комплексі з екстралінгвістичним контекстом, у якому здійснюється локалізація, а також з урахуванням прагматичного аспекту,

настанови на реципієнта та необхідності деталізації глибинного смислу оригіналу в перекладі» [46]

В припущенні локалізацію можна прирівняти до інструменту художнього перекладу, але більшість дослідників схиляються до виключно технічного. Поняття «локалізація» є рівноправним у стратегії перекладу як художніх, так і технічних текстів.

Для перекладу технічного тексту важлива еквівалентність.

Локалізований текст може вважатися еквівалентним, якщо текст є рівноцінним у вимогах вихідного тексту та перекладеного до нього:

1) оригінал тексту, так і його переклад мають здійснювати аналогічний потенційний вплив на читачів;

2) текст перекладу максимально наближено рівний текстуальним аналогом оригінального тексту;

3) переклад тексту не має серйозних відхилень від в тексту оригіналу, які виходять за рамки трансформацій, припустимих у перекладі [44, с. 254].

Так само правильним буде твердження, що локалізований переклад можна вважати адекватним, якщо він відповідає таким загальним вимогам до перекладу:

1) правильне, повне й точне відтворення особливостей змісту оригіналу та його мовної форми в їх єдності з урахуванням усіх особливостей структури і стилю оригіналу та мовностилістичних норм мови перекладу;

2) урахування широкого контексту зі збереженням стилістичної характеристики;

3) повна репрезентація тексту оригіналу в перекладі;

4) спонукання реципієнта до певної реакції, відповідної комунікативній настанові відправника повідомлення, шляхом застосування «точних еквівалентів і задовільних субститутів» [44,с. 14]

Іншими словами, якщо при локалізації та дотриманні всіх норм перекладу заданого тексту, шляхом правильно підібраних еквівалентів в іншій мові,

здійснено переклад, який на необхідному та достатньому рівні передає оригінал та виконує певну ціль тексту, такий переклад являється локалізованим та адекватним попри «відступ від формальної еквівалентності й застосування адаптивних стратегій з метою оптимального відтворення змісту та збереження прагматичного інваріанта оригіналу в перекладі»[47]

Процес локалізації та перекладу тексту чи інформації, залежить від наявності в мові перекладу відповідних термінологічних одиниць мовного рівня, а також містить в собі процес вибору та використання певного розміру графічних елементів, забарвленість та розміщення поданого тексту перекладу, а також символів та позначок у ньому.

Останні два фактори, зазначені Онищенко Ю.[47], можна доповнити такими «контекстами», як контексти культурно-мистецьких та естетичних запитів автора, замовника, аудиторії локалізованого тексту, наявність цензури (політичної, релігійної тощо), наявність та особливості соціального запиту [35], що призводять до адаптації вихідного тексту в перекладі. [5]

### 2.4.1. Різниця між перекладом та локалізацією

Перекладачі високого рівня, при отриманні певних завдань, відразу оцінюють складність залучених процесів при перекладі, таких ,наприклад, як: змісту, адаптації перекладів і візуальних елементів відповідно до певної місцевості (колористика, знаки, числа) та всі інші технологічні аспекти перекладу.

Ті, хто не пов'язані з лінгвістикою чи перекладом, помилково вважають, що для перекладу певних термінів або ж текстів – це ніщо інше, як слово заміна з однієї мови на іншу. Насправді переклад та локалізація є невід'ємними складовими при перекладі не тільки термінології, текстів, документації, а й вебсайтів, мобільних додатків тощо.

Професійний перекладач бере до уваги контекст та місцеві особливості та загалом адаптацію тексту відповідно до очікувань певної області. Отже, переклад є частиною локалізації, але місцеві особливості також є частиною процесу перекладу.

По суті, переклад перетворює текст, тоді як локалізація перетворює весь продукт або зміст з однієї мови на іншу. Локалізація охоплює як мовну, так і культурну адаптацію. Це також стосується випадків, коли культурна адаптація вирішує технічні перешкоди, такі як можливість показувати скрипти цільової мови (при розробленні та перекладі програмного забезпечення).

Перекладознавці називають локалізацію при перекладі текстів «адаптацією». Якщо щось стосується контексту продукту в цілому, це зазвичай вважається локалізацією.

#### **Підіб'ємо підсумок – ключову відмінність між двома процесами**

Переклад справді є частиною локалізації, але набагато більше потрібно, щоб зміст та зміст стали автентичними і прийнятими на місцевому рівні. Під час локалізації контенту слід приділяти велику уваги культурним відмінностям та іншим особливостям цільової аудиторії. Однак, важливо зазначити, що деякі приклади стосуються як перекладу, так і локалізації.

Наприклад, нижче ви побачите, що деякі елементи твердо належать до категорії локалізації, тоді як інші також можна вважати частиною процесу перекладу:

**В основному стосуються локалізації:**

- *Символічні значення візуальних елементів*, як-от зображення, відео, кольори, смайли тощо (наприклад, ви ніколи не повинні використовувати зображення бекону під час локалізації для країн, де свинина є табу за ісламськими законами). В КНР, наприклад, не прийнято використовувати цифру «4», так як вона означає «смерть», ви ніколи не побачите її на цінниках, тому її не можна використовувати на торгівельних веб-ресурсах, які розраховані на споживачів цієї країни.

- *Законодавчі вимоги*: відповідність GDPR або Strong Customer Authentication (SCA) в Європі.

- *Довжина тексту*: переклади з англійської на інші мови можуть бути вдвічі довшими. Таким чином, вам може знадобитися використовувати різні формулювання, щоб вписати текст у ваш дизайн чи таблицю технічного документу, водночас передаючи те саме повідомлення. (В основному це стосується локалізації, хоча інструкція може бути передана перекладачеві щодо цього).

- *Написання з права на ліво*, яке використовується арабською мовою, івритом, та деякими іншими східними мовами. Ви можете налаштувати для цього макет свого вебсайту, включаючи розташування меню. (Це буде враховувати перекладач, але їм зазвичай не доводиться працювати над макетом, оскільки він більше залежить від локалізації).

- *Місцевий соціальний доказ*: наприклад, використовувати відгуки та огляди продуктів від людей з місцевого ринку.

**Застосування до перекладу та локалізації:**

*Числові відмінності*: валюта, одиниці вимірювання, формати дати та часу, тощо.

**Специфіка мови:** діалекти, ідіоми, сленг, тон, тощо.

**Культурні уподобання:** наприклад, чеки, які широко прийняті як спосіб оплати в США, але дуже рідко використовуються в Європі та Україні.

**Поля даних користувача на сайтах або особистих документах:** наприклад, заповнюючи поля даних адреси, споживачам послуг у США потрібно вказати штат, тоді як у Великобританії потрібно вказати округ.

**Контекст:** визначення того, де, коли, і чому буде відображатися перекладений текст, впливає на формулювання, яке використовується.

Вебсайт для підвищення залучення користувачів, повинен відповідати культурному контексту користувача. Наприклад, стилі ділової мови в Японії, США та Італії вимагають адаптації (більш офіційний або більш розслаблений).

Оформлення може здатися дрібним нюансом, але варто врахувати, що недотримання нюансів локалізації при перекладі може призвести до неприємних і навіть трагічних наслідків (це стосується технічної документації). Крім того, якщо перекладач, в ході перекладу заданої інформації, не врахував або не використав адаптацію тексту під певну локальність, це могло призвести до певних казусних моментів.

**До найчастіше вживаних помилок адаптації тексту належить, зокрема,** формат дати або одиниці вимірювання, які не використовуються локально. Загалом, дотримання всіх норм та правил локалізації гарантує підвищену функціональність текстів.

Ігри, поряд з будь-яким інтерактивним програмним забезпеченням для розваг, можуть містити складні розповіді, наповнені культурними посиланнями. Тому локалізація гри, як правило, стосується лінгвістичних (тобто мови чи перекладу), технічних та культурних аспектів. Творчість є однією з найбільших проблем локалізації відео-ігор.

Досвідчені перекладачі художніх текстів, відео-ігор, фільмів та ін., володіють високим рівнем словотворчості, щоб вдало локалізувати жарт, застосувати діалект або використовувати сленг. Крім усього цього, є серйозні

аспекти, які слід враховувати, особливо з юридичної сторони локалізації гри. Наприклад, розробнику серії ігор Contra довелося замінити людей роботами. Імовірно, це пов'язано з тим, що уряд Німеччини заборонив продаж ЗМІ, які вважаються занадто жорстокими для дітей.

### **Фінанси та банківська справа**

У банківській сфері досить активно застосовується гіпер персоналізація. Саме це запобігає злому персональних даних, проте, не варто забувати що тут варто враховувати власне локалізацію (на кшталт вказання доречного формату дати народження, імені власника картки, банківського рахунку тощо).

### **Охорона здоров'я**

Технології кардинально змінили охорону здоров'я. Використання смартфонів для моніторингу вашого здоров'я, цифрові записи догляду, браслети, які можна сканувати з ліками та даними пацієнтів або мобільні додатки, які використовуються пацієнтами під час клінічних випробувань.

Такі технології спрямовані на покращення догляду за пацієнтами на те, щоб зробити медичну допомогу доступнішою, при цьому знижуючи витрати. Ціна помилки в локалізації медичного вмісту може бути такою ж високою, як людське життя. Тому дуже важливо призначити спеціалізованих та сертифікованих лінгвістів, призначених для локалізації вмісту, орієнтованого на пацієнтів і медичних працівників. Як правило, перед тим, як вміст досягне цільової аудиторії, виконується кілька перевірок якості та відповідності на найвищому офіційному рівні.

### **Програмне забезпечення**

Майже кожна компанія сьогодні є компанією, що займається програмним забезпеченням, з кількома цифровими активами (ве-сайти, мобільні додатки, вебпрограми, програмне забезпечення, Інтернет ресурси, ігри тощо). Крім того, I18n (інтернаціоналізація) і l10n (локалізація) є важливими процесами розробки технічного програмного забезпечення, які слід пам'ятати. Вони дозволяють компаніям перекладати та адаптувати свої цифрові активи до

кількох мов і ринків у масштабі. Якщо зробити це неправильно, це може стати дорогим, болісним і виснажливим процесом. [14]



## ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ II

В даному розділі ми дійшли висновку, що кожний текст несе в собі певний прагматичний потенціал, який впливає на читача з боку сприйняття самої інформації. Даний потенціал залежить від виду змісту повідомлення та вираження певними мовними засобами інформації у тексті.

Прагматичне відношення читача до текстової інформації залежить, як від самого прагматичного потенціалу поданого змісту, так і від особистого досвіду, та загальних фонових знань самого реципієнта.

Також визначили, що перекладач має бути прагматично-нейтральним до перекладу інформації, та зберегти при цьому адекватність та точність перекладу, орієнтуючись на певну аудиторію читачів. Для успішного виконання перекладу, спеціаліст повинен дотримуватися нормативних вимог перекладу, загалом або частково, в залежності від типу перекладу. Сама ж загальна теорія перекладу розкриває поняття перекладацької норми, на основі чого й робиться оцінка якості перекладу.

Також, ми дослідили, що тексти авіаційної тематики насичені авіаційною термінологією та спеціальною структурою подачі інформації. При їх перекладі виникають певні лексичні та граматичні трансформації та локалізація тексту відносно заданих вимог перекладу.

У ході дослідження, в данному розділі, ми виявили, що неможливо досягти абсолютної відповідності між двома текстами, оскільки під час перекладу текст оригіналу неодмінно зазнає тих чи інших втрат. Це обумовлюється і розбіжностями в культурно-історичному плані, а також розбіжностями у деяких змістових компонентах мов, та специфікою граматики і стилістичними особливостями.

Окрім цього, ми виокремили наступні поняття, що можуть завдавати труднощів перекладачеві, зокрема ось ці, як до прикладу: інфінітив, герундій, іменникові відмінності у формі перекладу, та інші аспекти, як: опущення, інверсія, та інші засоби, що застосовуються у перекладі текстів.

Також, ми розглянули такий аспект перекладу, як локалізація, що наразі, не визнане, як явище філології і є мало досліджуваним, та насамперед, саме вона займає визначну роль при перекаладацьких трансформаціях перекладу високого рівня.

## **РОЗДІЛ III ЗБЕРЕЖЕННЯ ПРАГМАТИЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПРИ ПЕРЕКЛАДІ АНГЛОМОВНИХ ТЕКСТІВ АВІАЦІЙНОЇ ТЕМАТИКИ НА УКРАЇНСЬКУ МОВУ**

### **3.1. Збереження прагматичного потенціалу при перекладі текстів авіаційної тематики.**

Переклад грає важливу роль у житті кожної людини на економічному рівні. Багато перекладознавців в усьому світі співпрацюють з різними галузями для подальшого розвитку країн на міжнародному ринку. Поява неологізмів та зміна граматичних правил кожної мови, спричиняє до появи певних складнощів при перекладі нових текстів. Лінгвісти, перекладознавці, науковці та вчені відіграють важливу роль при дослідженні певних підсистем мови.

В наш час є надважливо зберегти прагматичний потенціал тексту при перекладі на інші мови.

У світовому значенні проблематика перекладу та сам процес трансформацій розглядався багатьма науковцями-лінгвістами, і кожен окремо виділяв для себе різні, але між собою наближені значення перекладацької трансформації. Певні з них (Я. І. Рецкер, а також А. Б. Шевнін і Н. П. Серов) поділяли трансформації перекладу тільки на граматичні та лексичні, інші дотримувалися іншої точки зору, наприклад як : Р. К. Миньяр-Белоручев – поділяв на граматичні, лексичні та Семантичні;

В. Н. Комісаров виділяв три види: граматичні, лексичні та лексико-граматичні.

Л.К. Латишев виділяв морфологічні, синтаксичні, стилістичні, семантичні та змішані .А. М. Фітерман і Т. Р. Левицька – граматичні, стилістичні, лексичні.

Л.С. Бархударов ділив перекладацькі трансформації на чотири типи: перестановки, заміни, додавання, вилучення. В. І. Карабан розрізняє п'ять основних видів граматичних трансформацій: перmutація (перестановка),

субституція (заміна), додавання, опущення та комплексна трансформація [44, с. 125].

Слід зауважити, що не можливо виокремити окремо певну теорію, так як трансформація самого перекладу інформації, чи тексту буде мати різні підходи в залежності від мети перекладу. Тим більше, що не всі тексти є суто авіаційними, вони можуть переплітатися з іншими галузями, як логістика, юриспруденція, космонавтика, та ін.

При перекладі, як ми аналізували раніше, перекладач повинен брати до уваги всі нюанси не тільки іншої мови, а й культурні традиції країни, для якої саме аудиторії подальшого користування буде певна інформація. Слід враховувати той факт, що носії однієї мови, але з різних країн будуть сприймати текст по різному.

Зберігаючи прагматичний потенціал інформації авіаційної тематики, ми враховуємо ці культурні чинники, і цим послуговуються перекладачі різних авіаційних сайтів та художніх текстів при перекладацькій трансформації. Якщо ж перекладаються авіаційні тексти технічного характеру або ж інформація, яка пов'язана паралельно з іншою галуззю для складання певної документації, прагматичний потенціал зберігається на рівні адекватності та точності перекладу тексту.

Перекладач повинен використовувати різні технічні словники, інформативні технічні довідники та термінологічні словники відносно галузей з якими він співпрацює в тексті, якщо текст є різнобічного характеру. Якщо текст являється надскладним та є технічного характеру: для початку перекладач повинен в загальному сприйняти текст, для того, щоб вірно та точно перекласти документацію. Текст сприймається, як єдине ціле, не можна перекладати окремо кожне речення одне від одного, вони мають перекладатися поступово при цьому має враховуватися загальний зміст інформації. При перекладі важливо мати певні технічні знання або джерела інформації, де її можна перевірити, також вважається нормою співробітництво з людьми авіаційної галузі для певної консультації з приводу перекладу.

Однозначно перекладач має володіти високим рівнем знань граматики оригіналу тексту та перекладу, та враховувати при цьому всі його трансформації на різних мовних рівнях.

### **3.2. Особливості перекладу англійського інфінітива на українську мову, на основі аналізу текстів авіаційної тематики.**

Дослідження в галузі професійно орієнтованого перекладу – важливе та актуальне завдання, спрямоване на досягнення адекватності перекладу, вирішення багатьох прикладних завдань, прискорення обміну інформацією та досвідом у будь-якій науково-технічній сфері, у тому числі й авіаційній.

Відповідно до програми підготовки перекладачів та лінгвістів, необхідним є розвиток навичок письмового перекладу текстів авіаційної тематики. Таким чином, при навчанні перекладу важливе розуміння характерними особливостями авіаційних текстів, що вивчаються, та знання основних способів їх перекладу.

Безумовно, особлива увага при навчанні перекладу приділяється мовним одиницям, категорії яких не збігаються або збігаються частково у вихідній мові, тобто мові перекладу [5]. До таких категорій відноситься інфінітив, пошуку найбільш раціональних способів перекладу якого, присвячені роботи багатьох сучасних вчених лінгвістів, як: Е.А. Акбілек [1], С.В. Зіміна [20], С.А. Дияконової [17], А.В. Мельдіанової [38] та ін. Тим не менш, не дивлячись на широке дослідження даного аспекту перекладу як у художніх, так і наукових текстах, актуальність нашого дослідження зумовлена різноманіттям можливостей перекладу англійського інфінітива, що виконує у реченні різні функції.

Мета даного дослідження є аналіз особливостей перекладу англійської інфінітиву на матеріалі текстів авіаційної тематики. Ці тексти належать до наукового стилю, для якого, згідно І.А. Гришанович та А.В. Мельдіанової, характерно «використання абстрактної лексики, термінологічних одиниць, вживання слів у конкретизованих значеннях, наявність спеціалізованої фразеології, складна синтаксична побудова. Цьому стилю також властиво чітка побудова абзаців, рідкісне застосування вступних конструкцій та впорядкований зв'язок між частинами висловлювання» [14, с. 37].

При перекладі науково-технічних текстів, якими є тексти авіаційної тематики, необхідно прагнути до ідеально-точної передачі сенсу та відмови від емоційно-виразних елементів. Інформативність та стислість повинні забезпечувати об'єктивну точність перекладу та виключати подвійний сенс.

Крім того, в процесі перекладу потрібно враховувати низку граматичних особливостей науково-технічних текстів:

1. Вживання складнопідрядних частин речення;
2. Використання пасивних конструкцій, що дозволяють уникнути вказівки на особистість автора;
3. Застосування емпатичних конструкцій: it is (was) ... that (which, who);
4. Перевагу часової групи Simple;
5. Наявність великої кількості вступних слів-зв'язок [21, с. 150].

Головна особливість науково-технічних текстів з авіаційної тематики полягає в їх конструктивній складності та різноманітті спеціальної термінології, характерної для авіаційної промисловості, льотної справи та супровідної документації.

Авіаційні тексти характеризуються стислою викладу думки, отже тенденцією до використання простих речень.

При аналізі особливостей перекладу текстів авіаційної тематики необхідно також враховувати типологію науково-технічних текстів. Відповідно до Ю.В. Ванникова, подібні тексти можна поділити на:

- Інформуючі (опис деякого механізму, пристрою);
- Наказові (посібники з експлуатації пристрої, інструкції тощо);
- Орієнтовні (технічна реклама, реферат, анотація) [8, с. 40].

Відповідно до жанрової класифікації науково-технічних текстів Л.Л. Нелюбіна, авіаційні тексти поділяються на:

- Опис технічних пристроїв, агрегатів;
- Опис технології та характеру виробничих процесів;
- Опис прийомів праці;
- Патентна література;

- Реферативні видання;
- Рекламні матеріали;
- Опис креслень [45, с. 27].

Одними з основних принципів відбору текстового матеріалу під час навчання професійно орієнтованому читання та адекватного перекладу є автентичність та інформативність [60].

Реалізуючи дані принципи, ми провели аналіз автентичних інформуючих текстів описового характеру, що містять відомості про різні типи сучасних повітряних суден та аеродромних комплексів, а також оповідають про деякі події з історії авіації та збройних конфліктів за участю військово-повітряних сил.

Однією з поставлених у цьому дослідженні завдань є виявлення перекладацьких трансформацій, найчастіше вживаних під час перекладу текстів авіаційної тематики.

А.М. Фітерман та Т.Р. Левицька виділяють три типи перекладацьких трансформацій:

1. Граматичні трансформації: сюди відносяться наступні прийоми: перестановки, опущення та додавання, перебудови та заміни речень;
2. Стилiстичні трансформації: до цієї категорії можна віднести такі прийоми, як синонімічні заміни та описовий переклад, компенсація та інші види замін;
3. Лексичні трансформації: тут потрібно говорити про заміну та додавання, конкретизацію та генералізацію речень, а також про опущення [33, с. 115].

Л.К. Латишев поділяє граматичні трансформації на:

1. Морфологічні перетворення: сюди відноситься перетворення однієї частини мови на іншу або заміна її кількома частинами мови;
2. Синтаксичні перетворення: до них дослідник відносить трансформацію синтаксичних конструкцій (слів, словосполучень та речень), зміна типу придаткових речень, зміна типу синтаксичного зв'язку, трансформацію речень



у словосполучення та перестановку додадкових частин у складнопідрядних та складносурядних реченнях [31, с. 254].

Як уже говорилося вище, як граматичне явище інфінітив як в англійській, так і в українській мові, та лише частково збігається за формами та функціями.

Англійський інфінітив, на відміну від українського, є більш складним: має три форми (просту, перфектну, продовжену), має більш різноманітні функції і використовується набагато ширше. Виділяють такі функції інфінітиву в англійській мові:

- інфінітив у функції підлягає частині іменного присудка,
- інфінітив як частина складового дієслівного і модального присудка,
- інфінітив у функції доповнення, визначення та обставини.

Специфіку синтаксичних функцій англійської інфінітива вважатимуться важливим чинником, визначальним особливості його перекладу українською мовою. Невідповідності в системі двох мов і впливає з них неможливість формально точно передати значення граматичної форми у перекладі компенсуються за допомогою різних перекладацьких способів та лексико-граматичних трансформацій [41, с. 130].

Слід зазначити, що у досліджуваних нами текстах авіаційного змісту, згідно з класифікацією М.Я. Блоха, переважно використовуються прості форми інфінітиву активного та пасивного станів, тоді як застосування більш складних форм інфінітиву (продовженою, dokonanoю та dokonano-продовженою) є обмеженим або спостерігається лише в поодиноких випадках [6, с. 108].

У аналізованих текстах інфінітив часто виступає у функції частини складеного присудка.

*One of the solutions proposed to the problem was **to enhance** the capacity of Heathrow airport, which is located in London [62].*

*Одним з рішень цієї проблеми було **розширення** пропускнуої спроможності аеропорту Хітроу, що у Лондоні.*

*The next step would be **to employ** technology that can без позиції wearer's head [68].*

*Наступним кроком було б **застосування** технології, яка дозволяє визначити положення голови користувача.*

У наведених вище прикладах прості інфінітиви ***to enhance*** і ***to employ*** входять до складу складових іменних присудків.

При перекладі речень їх граматична структура та порядок слів майже повністю зберігаються, лише іменна частина складового присудка, виражена інфінітивом, піддається морфологічній заміні:

інфінітив ***to enhance*** замінюється іменником розширення,

а інфінітив ***to employ*** – іменником застосування при повному збереженні значення вихідної одиниці.

*The reason the community must **respond** to is, of course, **to ensure** that civil aviation continues **to achieve** its ultimate goal: the safe and efficient transportation of passengers and goods [67].*

Суспільству, звісно, слід відреагувати на це, оскільки цивільна авіація має й надалі прагнути до досягнення своєї основної мети: безпечного та ефективного перевезення пасажирів та вантажів.

Ця складнопідрядне речення в цілому піддається синтаксичній трансформації: підрядне речення стає головним, а головне речення та додаткове доповнююче, в свою чергу, перетворюються на єдину обставинну підрядну причини. При цьому простий інфінітив ***respond***, що входить до складу складального модального присудка перекладається буквально - ***відреагувати***; а сенс, що виражається інфінітивом ***to ensure***, що є іменною частиною складового іменного присудка, передається модальним дієсловом ***повинна***. Що стосується інфінітивної частини складового дієслівного присудка ***to achieve***, то вона піддається морфологічній заміні на іменник.

*There the women of the three regiments were **to be trained** with planes, engines, armaments, aeronautical studies and military drills [66].*

Там жінки, з трьох полків, мали *навчитися* керувати літаками, працювати з двигунами, поводитися зі зброєю, а також *пройти курс* аеронавігації та стройової підготовки.

Відсутність українського еквівалента англійському висловлюванню *to be trained with* призводить до використання лексичних та граматичних доповнень, при перекладі поодиначо самого інфінітива або повністю речення загалом. Внаслідок подібних трансформацій. складовий модальний присудок *were to be trained* замінюється однорідними присудками того ж типу *повинні були навчитися* та *пройти курс*. Крім того, пасивна форма інфінітиву змінюється на просту.

Norway aims *to have* all short-haul flights – those that last less than 1.5 hours – using electric planes by 2040 [68].

Норвегія прагне до того, щоб до 2040 року всі ближньо-магістральні рейси тривалістю менше 1,5 години здійснювалися на електричних літаках.

Складнопідрядне речення з підрядним визначальним зазнає синтаксичну трансформацію у зв'язку з неможливістю буквального перекладу складового дієслівного присудка *aims to have*, в склад якого входить інфінітив. Сам інфінітив *to have* при цьому опускається, а наступне за ним доповнення стає таким, що підлягає підрядному речення.

У наступних прикладах інфінітив вживається в функції доповнення:

An increase in the demand of air travel services recently has prompted airlines *to purchase* more airplanes in order to effectively accommodate the customers [63].

Збільшення попиту на авіаквитки останнім часом спонукало авіакомпанії *закупити* більшу кількість літаків для ефективного задоволення потреб клієнтів.

This would allow a wearable head-mounted display *to become* an indispensable cockpit recourse [69].

Це дозволило б надшлемному індикатору стати незамінним атрибутом кабіни пілота.

У даних прикладах за збереження вихідної граматичної структури речення інфінітиви *to purchase* і *to become* перекладаються буквально за допомогою інфінітивів *закупити* та *стати*, що виконують у реченнях ту саму функцію доповнення.

The ministry accused Armenia of using large-caliber weapons to attack the positions of the Azerbaijanian army in two regions north of Nagorno-Karabakh along the border, a claim Armenian military official denied. [62].

Міністерство звинуватило Вірменію у використанні великокаліберної зброї під час нападу на позиції азербайджанської армії у двох прикордонних районах на північ від Нагірного Карабаху. Ця заяву було спростовано військовим керівництвом Вірменії.

У вказаному прикладі при зміні загальної синтаксичної структури речення – складносурядне речення розбивається на два простих - інфінітив цілі *to attack* також зазнає трансформації, як морфологічну, так і синтаксичну. Інфінітив перекладається за допомогою іменника з прийменником *при нападі*, який виконує функцію обставини часу.

*To take this kind of strain*, flight recorders are encased in two thickness of titanium [64].

*Щоб витримати таке навантаження*, бортові реєстратори поміщені в титан подвійної товщини.

Конструкція з інфінітивом мети *to take this kind of strain* при перекладі даної складносурядної конструкції речення не піддається будь-яким перекладацьким трансформаціям і перекладається буквально за допомогою аналогічної конструкції *щоб витримати таке* смислове навантаження.

It stands to reason that fully automated airplanes and UAVs will rely on some level of surface *automation to get around* safely on the ground [69].

Логічно припустити, що для повністю автоматизованих літаків та безпілотних літальних апаратів буде необхідний певний рівень автоматизації на землі, що забезпечує безпечний рух поверхнею.

Інфінітив мети *to get around* піддається під час перекладу відразу кільком трансформаціям. Відбувається морфологічна заміна фразового дієслова іменником *рух*, а також додавання дієприкметника, - *що забезпечує*. Подібні зміни призводять до синтаксичної трансформації речення: частина підрядного речення мети перетворюється на дієприкметниковий зворот.

При перекладі на українську мову інфінітиву часто відзначаються його морфологічні трансформації, що ведуть до заміни інфінітиву на іменник.

Так, наприклад, у наступному реченні відзначається морфологічна заміна інфінітиву *to open* на іменник з приводом *про початок*, однак граматична структура складнопідрядного речення збережена під час перекладу.

The decision *to open* combat arms came after nearly two decades of post-9/11 wars, where women were thrust into combat for the first time on a large scale due to the nature of the conflicts [70].

Рішення *про початок* бойових дій було ухвалено після майже двох десятиліть, що відбулися після 11 вересня, в ході яких жінки були вперше залучені до великомасштабних бойових дій, в силу характеру самих конфліктів.

Although not the first to build and fly experimental aircraft, the Wright brothers were the *first to invent* aircraft controls that made fixed-wing powered flight possible [65].

Хоча брати Райт не були першими, хто збудував і запустив експериментальні літаки, вони *першими винайшли* систему управління, яка дозволяла здійснювати політ на літаку з нерухомим крилом.

При перекладі цього складнопідрядного речення спостерігається переклад інфінітиву *first to invent* за допомогою минулої форми цього ж дієслова *першими винайшли*, що призводить до зміни синтаксичної функції: визначення стає присудком.

Наступний приклад показує, як інфінітив визначення зазнає синтаксичну трансформацію, у зв'язку з неможливістю буквального перекладу. Сам

інфінітив *to take command* трансформується у дієслово досконалого виду *очолила*, а просте речення видозмінюється і стає складнопірядним.

She is one of the first black women *to take command* of a rifle company in the National Guard and the first female infantry commander in Virginia [69]

Вона є однією з перших чорношкірих жінок, *яка очолила* стрілецьку роту у Національній гвардії та першою жінкою-командиром піхотного підрозділу у Вірджинії.

Таким чином, проведений аналіз показує, що для виконання адекватного перекладу речень з інфінітивом в англомовних текстах професійного спрямування необхідно застосування лексико-граматичних трансформацій. При цьому слід відзначити, що буквальний переклад у досліджуваних нами текстах можливий лише за збігу функцій англійських та українських інфінітивів, саме функцій частини складового модального присудка та доповнення. У всіх інших функціях інфінітив піддається морфологічній заміні, а також лексичним та граматичним додаванням. Подібні трансформації інфінітива під час перекладу, своєю чергою, нерідко призводять до зміни синтаксичної структури речень загалом.

### **3.3. Перекладацький аналіз та розгляд локалізації текстів та інформації на прикладі веб-сайтів з інформацією авіаційного характеру.**

На основі дослідження прагмалінгвістичного аспекту перекладу та локалізації текстів, ми розглядаємо приклади трансформації адаптації тексту щодо його розміщення на сайті та загальноприйнятих документів авіаційної тематики.

Слід врахувати, що при адаптації текстів та інформації авіаційної тематики на сайтах та установчих документах, - це не тільки дотримання адекватності перекладу, а ще й певного розміщення та специфічного зображення інформаційних матеріалів: дотримання колоризації зображень, врахування правил позначень або знаків при наданні інформації та особливість розміщення інформації, для максимального доступного сприйняття іншого реципієнта .

Для прикладу локалізації ми використали інформацію з веб-сайту [20]

Всі зображення наведені у Додатку Б

Вищезазначений сайт, для прикладу, не має аналогу перекладу на українську мову, але використаний у роботі задля наглядного прикладу локалізації тексту та зображення до нього. При дослідженні ми розглянули перекладацькі трансформації та здійснили переклад інформації на український аналог. Нижче подані англійський варіант перекладу – (рисунок 1), та російський варіант перекладу – (рисунок 2), з перекладом на українську мову та коментарями до нього.

На рисунку 1 позначено зображення літака та інформація щодо його технічних можливостей. Окрім цього, він несе в собі інформативну-ознайомчу інформацію про повітряне судно.

За загальноприйнятими нормами: зображення техніки в технічних та інформуючих документах зображується зліва, інформація щодо нього - справа.

Марка моделі повітряного судна EMBRAER 170, як в англійському, так і в українському варіанті (нам поданий російський аналог, оскільки, на жаль, даний ресурс не передбачає перекладу на українську, однак, схожість мов дає нам розуміння, про що йдеться) в технічній документації та на інформативних сайтах за правилами залишаються без змін і не перекладаються, записуються латинськими буквами, та арабськими цифрами, що ми можемо спостерігати на рисунку 3, поданому нижче.

*Аналіз перекладу доповнюючої інформації з сайту <https://avia.tickets.ua/en>*

#### **Умовні позначення**

Умовні позначення зображені зліва, та відповідають правилам локалізації щодо свого зображення: вони є достатньо інформативними, компактними, проте, достатньо деталізованими, зрозумілими, та виконані у спокійному відтінку пісочного кольору. Навпроти кожного знаку вказана інформація для пасажирів та людей, які працюють у авіаційній галузі (рисунок 4).

Для позначення швидкості використовується технічна аббревіатура (рисунок 5), яка має декілька аналогів позначень в англійській мові (The **kilometer per hour** (SI symbol: **km/h**; abbreviations: **kph, kmph, km/hr**), на відміну від української, яка має тільки один варіант - (км/год) (рисунок 5).

На рисунках 6 та 7, зображено текст сірого кольору з нижнім підкресленням, який являється одночасно з посиланням на доповнюючу інформацію. Текст має не яскравий відтінок, щоб не відволікати читача від основної інформації на сторінці. При перекладі з англійської відбуваються такі види трансформацій: змінюється порядок слів та відбувається граматична адаптація тексту. Незмінним є назва марки літака.



Український варіант має бути: схема розташування місць - aircraft seat plan; приклад салону

Embraer 170 - Embraer 170 cabin example.

В англійській мові слово cabin несе в собі декілька значень, наприклад як кабіну екіпажу так і салон для пасажирів. Оскільки при переході за посиланням ми бачимо зображення саме місць для пасажирів, ми перекладаємо термін cabin, як салон.

Переходячи за посиланням (рисунки 8 , 9), ми бачимо зображення плану літака, а саме носову частину та фюзеляж, з позначенням місць, запасних виходів, та вбиралень.

Слід звернути увагу, що позначення місць в технічній документації, в інформативних сайтах та буклетах на авіаційному судні, та позначках на внутрішніх частинах фюзеляжу для позначення місць пасажирів мають позначення тільки латинськими великими буквами англійського алфавіту (A,B, C, D, F) та двохзначними числами (від 01 і далі), та ніколи не перекладаються на локальну мову за міжнародним стандартом перекладу авіаційних позначень. Приклад позначення місць : A 20, F 05, C 03, D 06 та ін., також позначенні в такому ж форматі на квитках авіарейсів.

WC (Water closet or flush toilet) загальноприйнята аббревіатура вбиральні, на міжнародному рівні не перекладається та не локалізується на технічних зображеннях .

Слово «Exit» на схемі має прямий аналог перекладу «Вихід», так само як і інформація щодо видів посадкових місць:

«Economy class» - «Економ-клас» - зображено пісочним спокійним кольором.

«Business class» - «Бізнес-клас» - зображено фіолетовим «королівським», який історично могла дозволити собі тільки знать та впливові особи.

Збережено дослівний переклад за кількістю позначення місць: 8 seats – 8 місць.

Інформація щодо кількості місць розташована під умовним зображенням місць на макеті внутрішньої частини літака, що теж відповідає локалізації перекладу.

На рисунку 9 над макетом є доповнююча інформація «схема розположення кресел» (укр. схема розташування кресел), в англійському варіанті (seat layout) ця фраза взагалі відсутня, що порушує локалізацію перекладу інформації.

На прикладі наступного слайду (рисунок 10) компанії «ERAM SYSTEMS», який слугує гайдом для бронювань авіаквитків співробітниками компанії, ми можемо дослідити приклади візуальної локалізації.

Розмір графічних елементів умовних позначок знаходиться з правої сторони, самі елементи позначені спокійними відтінками кольорів для більш зручного візуального сприйняття схеми літака. Зліва розміщена словесна інформація щодо типів класів та їх різницею між собою.

Слід підкреслити, що автор компактно розмістив елементи на слайді для максимальної зручності реципієнтів.

Seating details – деталі розміщення (рисунок 11).

Перед виразом «Seating details» зображено стілець, що надає більш сприймаючий ефект поданої інформації.

Seat map key – ключові позначки (або позначення) пасажирських місць. Завдяки видленню сидінь кольором та пояснення до них в ключових позначеннях, вирішується проблематика непорозумінь при сприйнятті інформації. Біля Sit map key є ще й інші позначення, які теж представляються на рисунку плану літака, завдяки цьому є економія місця при зображенні плану. Що являється локалізацією при візуалізації технічних зображень (рисунок 12).

Наступний слайд (рисунок 13), несе в собі інформативність щодо відомих туристичних агенств, які надають послуги по всьому світу. Перші

пункти пояснюють, які послуги надають компанії, нище вказано самі їх назви.

Словесна інформація зображена різними відтінками та шрифтом, для більш детального розуміння інформації. Навколо текстів в нижній частині автор розташував лейбли та марки самих компаній, чим заповнив небажані пусті місця на слайді.

### **Дослідження локалізації на базі веб- сайту <https://avia.tickets.ua/en>**

Веб-сайт Tickets.ua має декілька аналогів перекладу: української, російської та англійської мов. При аналізі ми дослідили видозміни та невідповідності інформації для клієнтів на базі локалізованого перекладу.

На рисунку 14 вказано дві таблиці на українській та англійській мовах де не дотримані правила локалізації при перекладі національних валют.

Офіційний знак гривні (₴) та його місцезнаходження у двох варіантах є правильним, проте у англійському варіанті слід було змінити гривні на долари (\$), і бажано продублювати у євро валюті (€), так як англійська версія розрахована на іноземців. Проте, при зміні знака валюти або його дублюванні було б порушено кількість зображувальних знаків, що теж не відповідає нормі локалізації текстів саме на веб-сайті, і таблиця могла деформуватися, стати більшою ніж потрібно.

При зміні знаків гривні на долари також повинні змінитися цифрові позначення відносно діючого курсу валют.

Знак гривні (₴) в українській версії зображений після цифр, в англійській, до них, що вважається правильним при адаптації тексту з позначеннями щодо курсу валют.

Аналіз рисунків 15 та 16 приводиться нижче більш деталізовано:

Текст, розміщений зліва зверху (рисунок 17) - служить для заміщення пустоти місця на сайті та сприяє збільшенню прихильності клієнтів, до надання своїх послуг. Український варіант представлений одним реченням, у якому відсутні спонукання до дій реципієнта та побажання гарного

відпочинку, як у свою чергу більш обширний англійський, і це не відповідає нормам локалізованого перекладу та прагматичному аспекту перекладу (український варіант не спонукає до емоцій, як англійський), англійському варіанту тексту притаманна конкретизація.

На рисунках 18, 19 та 20 показана повна слово-заміна.

На рисунку 18:

«Складний маршрут» трансформувалася в «Multi-City».

Дослівний варіант перекладу:

«Складний маршрут» - «A difficult route»;

«Multi-City» - «багато-міський (складовий)».

На рисунку 19:

Англійський іменник «Search» трансформувалася в наказовий спосіб дієслова «Знайти».

«Search» - «знайти»

Дослівний переклад:

«Search» - «пошук»;

«Знайти» - «find».

На рисунку 20:

«Depart - Return» - трансформувались в напрямлення «Туди- Назад»

«Від'їзд» та «Повернення» трансформувалося в напрямки «Туди» та «Назад».

Дослівний переклад:

«Depart» - «Від'їзд»

«Return» - «Повернення»

На рисунку 21:

«Авіа+Готель» та «Flight+Hotel» -відбулася словозаміна, так як немає прямого аналогу перекладу.

Надалі розглянемо рисунок 21, та нижче в подробицях проаналізуємо локалізацію перекладу даної таблиці з української на англійську мову.

Однією з цілей прагмалінгвістичного аспекту є спонукання до дії реципієнта. В даному прикладі (Рисунок 23) спостерігаємо, як загальноновживана форма вищого ступеня прикметника , «детальніше» (від детальний) при перекладі на англійську трансформувалася в словосполучення дієслова інфінітивної форми з прислівником «read more» , ознака наказового способу.

Дослівно переклад даного випадку не бажаний, оскільки носії мови повинні сприймати текст на одному емоційному рівні.

Приклад перекладацьких трансформацій при нульовому калькуванні наведено у таблиці нижче:

|                           |  |
|---------------------------|--|
| Детальніше - more details | more details - не так спонукає до пошуків додаткової інформації реципієнта, як read more.  |
| Read more - читати більше | Читати більше – сприймається, як груба форма наказового способу, яка не бажана для сайтів, де клієнти купують товари або послуги, як у данному випадку авіаційні квитки. |

Порушений дослівний переклад, але правила локалізації тексту на Інтернет веб-сайті збережені, так як перекладач повинен дотримуватися більш рівномірної кількості знаків у текстах, щоб не виходити за рамки таблиці.

На рисунку 24 : «Топ-10 авіакомпаній» - «Top 10 airlines» – при перекладацькій трансформації порушено точність інформативного перекладу, так як «airlines» потрібно перекласти , як «авіалінії».

Детальніше розглянемо рисунок 25.

«For corporate clients» – «Корпоративним клієнтам» - При трансформації здійснено опущення слова (для економії місця) та граматична трансформація, а також змінення відмінку.

«My account» – «Мій квиток» - часткова словозаміна. Українському користувачеві більш доступним для розуміння є саме вираз «Мій квиток», ніж «Мій аккаунт».

«Information» - «Довідка». Для перекладу «Information» більш прийнятний переклад - «Інформація», та перекладач використав словозаміну.

«Flights» - «Авіаквитки» - При перекладі відбулася словозаміна, та ця трансформація не несе в собі точності перекладу.

Досліджуючи інформацію на рисунку 26, ми досліджуємо такі трансформації:

«Flight timetables» – «Розклад літаків»- відбувається часткова трансформація, при цьому зберігається адекватність перекладу.

«Traveller help» - «Допомога мандрівникам» та «All world's airports» - «Всі аеропорти світу» - Змінений порядок слів у реченні.

### **3.4. Аналіз тексту на основі авіаційної документації.**

Аналізуючи досліджуване питання, перекладу текстів авіа-тематики за лексичним та граматичним аспектом ми намагались простежити аспекти перекладу на базі документації, розміщеної на офіційному сайті Європейського Союзу [EUR-Lex - 32021R1963 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/lexuris/ui/entry.do?entryId=32021R1963), ми проаналізували певну документацію та її автоматичний переклад, що подає сайт, на українську мову з англійської.

#### **COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) 2021/1963**

of 8 November 2021 amending Regulation (EU) No 1321/2014 as regards safety management systems in maintenance organizations and correcting that Regulation

(Text with EEA relevance)

#### **THE EUROPEAN COMMISSION**

Having regard to the Treaty on the Functioning of the European Union,

Having regard to Regulation (EU) 2018/1139 of the European Parliament and of the Council of 4 July 2018 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union Aviation Safety Agency, and amending Regulations (EC) No 2111/2005, (EC) No 1008/2008, (EU) No 996/2010, (EU) No 376/2014 and Directives 2014/30/EU and 2014/53/EU of the European Parliament and of the Council, and repealing Regulations (EC) No 552/2004 and (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council and Council Regulation (EEC) No 3922/91, and in particular Article 17(1), point (g), Article 62(14) and (15) and Article 72(5) thereof,

***Перекладатиметься наступним чином***

***РЕГЛАМЕНТ КОМІСІЇ (ЄС) 2021/1963 від 8 листопада 2021***

*Внести зміни до Регламенту (ЄС) No 1321/2014 щодо систем управління безпекою в організаціях технічного обслуговування та виправлення цього Регламенту (Текст, що стосується ЄЕЗ)*

У даному уривку нами спостерігається: словозаміна та опущення певних частин мови, як от прийменників («of», у нашому випадку). *Having regard to Regulation* – тут, при перекладі спостерігаємо явище також граматичного характеру, таке як *4 of July 2018* - на цьому прикладі відбувається опущення лексичної одиниці, прийменника «of».

На додачу, у цьому прикладі ми наводимо трансформацію аббревіатур міжнародного зразка, як : *EU, EC*

*(Text with EEA relevance)*- (Текст, що стосується ЄЕЗ) = зміна порядку слів, словозаміна; аббревіатура перекладається.

### **ЄВРОПЕЙСЬКА КОМІСІЯ,**

*Беручи до уваги Договір про функціонування Європейського Союзу,*

*Зважаючи на Регламент (ЄС) 2018/1139 Європейського Парламенту та Ради від 4 липня 2018 року, що встановлює загальні правила у сфері цивільної авіації та створення Агентства з авіаційної безпеки Європейського Союзу, внесення змін до Регламенту (ЄС) No 2111/2005 Європейського Парламенту та Ради, (ЄС) No 1008/2008, (ЄС) No 996/2010, (ЄС) No 376/2014 та Директив 2014/30/ЄС та 2014/53/ЄС; скасовуючи Регламенти (ЄС) No 552/2004 та (ЄС) No 216/2008 Європейського Парламенту та Регламенту Ради та Ради (ЄЕС) No 3922/91, зокрема статті 17(1)(g), статті 62(14) та (15) та статті 72(5) цього Закону;*

Принциповими фрагментами наступного аналізу у цьому фрагменті тексту будуть наступними:

*«Pursuant to Annex 19 to the Convention on International Civil Aviation, signed in Chicago on 7 December 1944 ('the Chicago Convention'), competent authorities are to require approved maintenance organisations providing services*



*to operators of aeroplanes or helicopters engaged in international commercial air transport to implement a safety management system.*

Тож, аналізуючи наступний текст, зазначаємо, що :

*Therefore, a management system should be introduced for all maintenance organisations falling within the scope of Annex II to Regulation (EU) No 1321/2014 ('Part-145 maintenance organisations') in order to comply with the International Civil Aviation Organisation ('ICAO') International Standards and Recommended Practices established in Annex 19 to the Chicago Convention.*

Таким чином, система управління повинна бути введена для всіх організацій технічного обслуговування, що підпадають під дію Додатку II до Регламенту (ЄС) No 1321/2014 («Організації технічного обслуговування Частина-145») з метою дотримання міжнародних стандартів і рекомендованих практик Міжнародної організації цивільної авіації («ІСАО»), встановлених Додатком 19 до Чиказької конвенції.

Трактуючи першочергове поняття фрази «*falling within the scope of*», ми бачимо перефразування ідіоми, а відтак і лексикологічний модифікаційний характер)

(*'Part-145 maintenance organisations'*); (*'ICAO'*)- («Організації технічного обслуговування Частина-145»); («ІСАО»)- видозмінення лапок з англійського варіанту, на один з українських.

*International Standards and Recommended Practices established in Annex 19 to the Chicago Convention.* - Міжнародної організації цивільної авіації («ІСАО»), встановлених Додатком 19 до Чиказької конвенції.

Уточнення; зміна порядку слів; словозаміна.

4) *Therefore, a management system should be introduced for all maintenance organisations falling within the scope of Annex II to Regulation (EU) No 1321/2014 ('Part-145 maintenance organisations') in order to comply with the International Civil Aviation Organisation ('ICAO') International Standards and Recommended Practices established in Annex 19 to the Chicago Convention.*

*Таким чином, система управління повинна бути введена для всіх організацій технічного обслуговування, що підпадають під дію Додатку II до Регламенту (ЄС) No 1321/2014 («Організації технічного обслуговування Частина-145») з метою дотримання міжнародних стандартів і рекомендованих практик Міжнародної організації цивільної авіації («ІСАО»), встановлених Додатком 19 до Чиказької конвенції.*

*Part-145 maintenance organizations –при перекладі відбувається зміна порядку слів та цифрових одиниць, заміна лапок.*

5) *All Part-145 maintenance organisations are required to establish an occurrence reporting system. Therefore, the provisions of Annex II to Regulation (EU) No 1321/2014 should be amended to ensure that the occurrence reporting system is established as part of the organisations' management system and that the requirements are aligned with those of Regulation (EU) No 376/2014 of the European Parliament and of the Council.*

*Всі Part-145 організації технічного обслуговування зобов'язані встановити систему сповіщення. Таким чином, положення Додатку II до Регламенту (ЄС) No 1321/2014 повинні бути змінені для забезпечення того, щоб система звітності про виникнення була створена в рамках системи управління організаціями і що вимоги узгоджуються з*

вимогами Регламенту (ЄС) No 376/2014 Європейського Парламенту та Ради.

Тут нами на прикладі «систем сповіщення» спостерігаємо процес словозаміни, однак це є важливим елементом для збереження адекватного перекладу.

- 6 ) *To account for Part-145 maintenance organisations that are also approved as Part-CAMO organisations, it is appropriate to harmonise the general provisions as well as the requirements for competent authorities set out in Annex II (Part-145) of Regulation (EU) No 1321/2014 with those set out in Annex Vc (Part-CAMO) to that Regulation.*

Беручи до уваги (українською), і *To account for Part-145* (англійською): тут простежується на самих початках яскрава різниця між граматичними одиницями у тексті, адже у англійській версії застосовано інфінітив, а український варіант передбачає формат зовсім іншої граматичної конструкції (дієприслівника).



Отже, на верхній діаграмі ми бачимо, що тут перефразування тексту складає 18%;

Зміна порядку слів складає 21%;

Лексична заміна складає 25%;

А опущення, відповідно, - 36%.

Аналізуючи цей матеріал, зазначимо що у даних фрагментах текстів на авіаційну тему найбільшу частку перекладацьких трансформацій займає опущення деяких фраз та слів.

Також ми здійснили аналіз перекладу тексту, який розміщений на сайті <https://avia.tickets.ua/en>, що несе в собі зміст доповнюючої інформації для потенційних клієнтів (Додаток А).

Ми дійшли висновку, що так як поданий текст не є документацією, а тільки доповнюючою інформацією, то і переклад не є високо професійним, і цим можна пояснити допущені помилки при локалізації тексту та перекладі. Після нашого дослідження, ми можемо зробити висновки, що словозаміна та опущення є найбільш використаними способами при перекладацькій трансформації в данному матеріалі.



### **3.5. Поширені трансформації термінологічних одиниць та словосполучень авіаційної тематики на основі словників вузько-спеціалізованого напрямку.**

Ми визначили, що текст авіаційної тематики наділені фаховою термінологією в терміносистемі, до якої входять специфічні та стандартні терміни та словосполучення, які використовуються в текстах авіаційного характеру.

Для перекладу високо рівня спеціаліст звертається до довідників. Словників та глосаріїв відповідної галузі. Тому ми розглянули найбільш поширені трансформації перекладу авіаційних одиниць та словосполучень, частко вживаних в авіаційних текстах.

Для цього ми вибірково обрали слова та словосполучення зі словників, щоб наглядно продемонструвати до яких прийомів та способів звертається перекладач при перекладі, щоб якомога точніше передати зміст оригіналу на іншу мову.

Зазначимо, що у *додатку В* ми використовуємо напрацювання та дослідження на основі авіаційних словників, термінологічних глосаріїв.

При перекладі англійських авіаційних термінів українською мовою необхідно враховувати такі моменти:

Частина термінів, що мають міжнародний характер, відтворюється в українській мові **шляхом транскрипції**, що показано у таблиці 1 на основі 29 прикладів.

Досить поширеним є **методом транслітерації**, що розглянутий на основі прикладів у таблиці 2, в загальному 43 приклади.

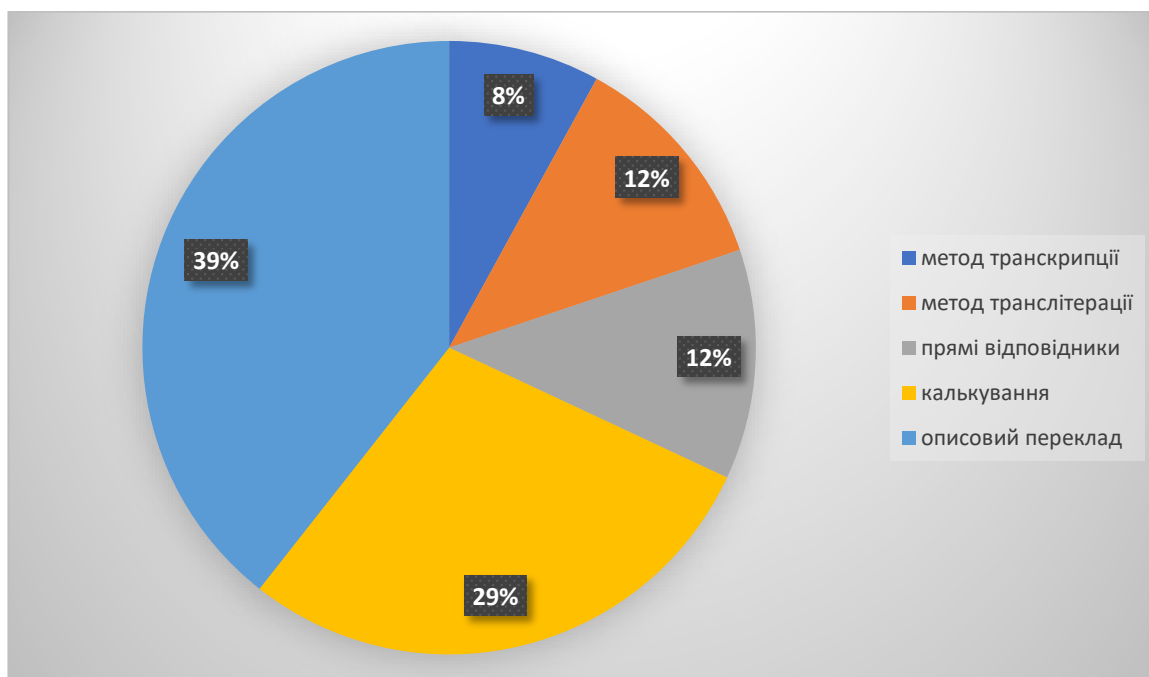
Деякі терміни **мають прямі відповідники в українській мові** і відтворюються відповідними еквівалентами, що продемонстровано у 3 таблиці, на основі 44 прикладах.

Також певна частина термінів при перекладі зазнає **калькування**, тобто перекладу за допомогою українських слів і виразів, що дослівно відтворюють слова й вирази англійської мови, що показано в таблиці 4 на основі 104 прикладах.

**У випадку, коли словник не дає прямого відповідника англійського терміна, перекладач вдається до описового перекладу, що точно відтворює зміст іншомовного слова у даному контексті, таблиця 5, на основі 143 прикладів.**

На основі 5 таблиць ми у мовно показали одні з найпопулярніших способів перекладацької трансформації.

На діаграмі, ми умовно позначили пропорційне співвідношення між способами перекладу слів та словосполучень, так як точний процент залежить напряду від певного тексту чи інформації, яка задана на переклад. Загальноприйнято вважати на першому місці найпоширеніший спосіб перекладу саме термінів, а не словосполучень-калькування.



### ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ III

У третьому розділі ми дійшли висновку, що ключовим моментом при перекладацькій трансформації з англійської на українську мову, є збереження прагматичного потенціалу тексту.

Виходячи з досліджень науковців, однозначно не можливо виокремити основну, єдину теорію чи більш дієвий спосіб перекладу, так як вимоги до перекладу тексту чи інформації є різними, в залежності від їх структури та змісту.

З нашого дослідження ми визначили, що не всі тексти ґрунтуються виключно на авіаційній термінології, так як документація може поєднувати в собі теми різних галузей.

Також ми проаналізували, що при перекладі, враховуються культурні чинники, текст повинен сприйматися як єдине ціле, враховується зміст та інформація в цілому.

Наступним ми розглянули переклад початкової форми дієслова-інфінітиву, на основі текстів авіаційного характеру та дійшли висновку, що при перекладі дієслів здійснюються: лексико-граматичні трансформації, відбувається буквальний переклад при збігу функцій дієслівних форм обох мов; відбувається морфологічна заміна та граматичне додавання; заміна синтаксичної групи речення, та ін.

У ході дослідження був проаналізований такий інструмент трансформації перекладу, як локалізація.

Локалізація, як явище, не визнане науковцями, проте займає важливу роль в роботі над перекладом- відповідає за адекватність та точність при передачі інформації з однієї мови на іншу, але не являється повноцінною заміною перекладу.

Ми дослідили, що локалізація це не тільки якісний підбір лінгвістичних одиниць при перекладі, а й метод зображення та надання інформації, вірне розміщення інформації на веб-ресурсах, в документації та учбових виданнях;

вірне використання колористики та системи знаків відносно певної локації, де ця інформація або текст будуть використовуватися.

При аналізі перекладу фрагментів документації на авіаційну тематику, ми дослідили, що при перекладацькій трансформації були використанні такі способи перекладу, як: перефразування – 18%; зміна порядку слів – 21%; лексична заміна – 25%; опущення – 36% , – що і складає левову частку при перекладі.

На основі вибіркового аналізу одиниць та словосполучень авіаційної галузі, ми дослідили, що найбільше при перекладі вдаються до калькування та описового перекладу.



## Висновки

В данній роботі ми досліджували переклад на основі прагмалінгвістичного аспекту та локалізації текстів авіаційного напрямку.

Розглядаючи роботи лінгвістів, перекладознавців, вчених та науковців, а також здійснюючи практичний аналіз в данній роботі ми дійшли висновку, що не існує єдиного методу чи способу перекладу текстів авіаційної тематики.

Ми виокремили види авіаційних текстів, також визначили основні критерії якості перекладу для максимального збереження прагматичного потенціалу тексту: перекладач має бути прагматично-нейтральним до інформації, враховувати всю суть інформації, як єдине ціле, підбираючи при цьому влучні варіанти перекладу термінологічних одиниць та граматичних трансформацій. Перекладач має бути всебічно високо-орієнтованим не тільки в авіації, а й в інших фахових галузях.

Основоючись на практичному аналізі текстів та дослідження науковців, ми виокремили такі граматичні перекладацькі граматичні трансформації: трансформація герундія; число та гендерні форми іменників, узгодження часів, зміна порядку слів; зовнішні та внутрішні інтеграції речень та ін.

З бокулексичних трансформацій, ми виокремили: калькування, генералізацію, конкретизацію, неологізацію, перестановку. Транскрипцію, транслітерацію, транспозицію та описовий переклад.

Також ми дослідили проблематику перекладу авіаційних текстів, а саме переклад абревіатур.

Розглядаючи види авіаційних текстів, ми дійшли висновку, що тексти є суто авіаційними (частіше технічними), та міжгалузевими, що переплітаються з іншими галузями, тому до кожного є свій перекладацький підхід, методи та способи.

В данній роботі ми також проаналізували таке поняття, як локалізація.

Локалізація (англ. localization) - це адаптація інформації до лінгвістичних норм та національних особливостей іншої країни.

Ми розрізнили мовну та позамовну локалізації. Мовна -локалізація певного тексту в перекладі, позамовна- процес адаптації невербалізованих інформативних елементів.

Також ми дійшли висновку, що локалізація не є заміною перекладу, але є його основою адекватності, чіткості та точності.

Восновному локалізації стосуються: символічні значення візуальних елементів; законодавчі вимоги; довжина тексту; метод письма (написання з права на ліво); місцевий соціальний доказ; числові відмінності; специфіка мови; культурні уподобання; контекст інформації.

Загалом, ми дійшли висновку, що кожний текст несе в собі певний прагматичний потенціал, який впливає на читача з боку сприйняття самої інформації. Даний потенціал залежить від виду зміста повідомлення та вираження певними мовними засобами інформації у тексті.

Також, ми дослідили, що тексти авіаційної тематики насичені авіаційною термінологією та спеціальною структурою подачі інформації. При їх перекладі виникають певні лексичні та граматичні трансформації та локалізація тексту відносно заданих вимог перекладу.

В данній роботі, ми дійшли висновку, що завдяки розбіжностям в культурно-історичному плані, а також розбіжностями у деяких змістових компонентах мов, специфікою граматики та стилістичними особливостями,- переклад тексту не може бути ідеально здійсненим.

При аналізі перекладу фрагментів документації на авіаційну тематику, ми дослідили, що при перекладачій трансформації були використанні такі способи перекладу, як: перефразування – 18%; зміна порядку слів – 21%; лексична заміна – 25%; опущення – 36% , - що і складає левову частку при перекладі.

Також, досліджуючи та порівнюючи тексти документації авіаційної тематики та просто інформуючі тексти на веб-сайтах, ми дійшли висновку, що рівень перекладу між ними абсолютно різняться, так як і способи їх перекладу.

При перекладі тексту (Додаток А), ми проаналізували, що найбільш уживані способи - це опущення та словозаміна, також ми зауважили, що при перекладі допущенні помилки при локалізації, через це втрачається прагматичний потенціал тексту.

На основі вибіркового аналізу одиниць та словосполучень авіаційної галузі, ми дослідили, що найбільше при перекладі вдаються до калькування та описового перекладу. Процентне співвідношення: метод транскрипції – 8%; метод транскрипції – 12 %; прямі відповідники – 12%; калькування – 29%; описовий переклад – 39%.

На основі сайтів ми показали яскраві приклади локалізації текстів та загальної інформації, дослідили певні види зображування інформації, цілком зрозумілої для користувачів, та зробили пояснення до кожного зображувального елемента, аналізуючи приклади локалізації та перекладу на основі прагмалінгвістичного аспекту.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Акбилек Е.А. Проблема перевода инфинитива и инфинитивных конструкций с английского на немецкий и русский языки (на материале переводов произведений Ч. Диккенса «Тяжелые времена», «Давид Копперфилд» и «Оливер Твист»): дис. канд. филол. наук: 10.02.20. Москва, 2007. 165 с.
1. Алексеева И. С. Введение в переводоведение: учеб. пособие для филолог. и лингвист. фак. вузов. Москва: Академия СПб, 2004. 325 с. с. 220
2. Ангарова Л.М. Методические указания к переводу научной и технической литературы на тему: Специальные приемы достижения адекватности научно-технического перевода. Мариуполь: Изд-во ПГТУ, 2004. 46 с. 14 с.
3. ДП «Антонов». URL: <https://www.antonov.com/en/services>
4. Бархударов Л.С. Язык и перевод (Вопросы общей и частной теории перевода): учебник. Москва: УРСС, 2010. 240 с.
5. Блох М.Я. Теоретическая грамматика английского языка: учебник для студентов филол. фак. ун-тов и фак. англ. яз. педвузов. Москва: Высшая школа, 1983. 383 с.
6. Білозерська Л., Возненко Н., Радецька С. Термінологія та переклад: навч. посіб. для студ. філол. напряму підготовки. Вінниця : Нова Книга, 2010. 231 с. с. 17
7. Ванников Ю.В. Виды научно-технического перевода: общая характеристика, функции, основные требования. Москва: Высшая школа, 1988. 239 с
8. Виноградов В.С. Введение в переводоведение: пособие. Москва: Издательство института общего среднего образования РАО, 2001. 224 с. с. 149

9. Влахов С.В. Флорин С. Непереводимое в переводе: пособие. Москва: Р Валент, 2006. 448 с.
10. Вознюк М. Ю. Критерії оцінювання перекладу. Вісник ЛНУ імені Тараса Шевченка. 2011. № 9 (220). Ч. II. С. 143 – 149.
11. Гиляревский Р.С. Иностранные имена и названия в русском тексте: пособие. Москва: Высшая школа, 1985. 303 с. с. 36
12. Глушаниця Н. Способи технічного перекладу наукових текстів авіаційної тематики (на прикладі англо-української версії нормативно-технічної документації ІКАО). Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Філологія. 2015. № 14. 175 с.
13. Гришанович И.А., Мельдианова А.В. Особенности англоязычных текстов авиационной и космической тематики. Успехи современной науки и образования. Белгород, 2017. №5, т.5. С. 37-39.
14. Грушко С. П. Науково-технічний переклад у професійному дискурсі. Література та культура Полісся. Філологічні науки. Ніжин, 2016. Вип. 84. С. 205-210. 207 с.
15. Гудманян А.Г. Відтворення власних назв у перекладі: Автореф. дис... д-ра філол. наук: 10.02.16. Київ, 2000. 40 с.
16. Дьяконова С.А. Варианты перевода инфинитива в функции определения с английского на русский язык: на материале журналов The Economics и WCO News. Филологические науки. Вопросы теории и практики. Тамбов, 2020. № 9. с. 297-303.
17. Ермолович Д. И. Имена собственные на стыке языков и культур: монография. Москва: Р.Валент, 2001. 198 с. с. 15.
18. Ермолович Д.И. К вопросу о раскрытии содержательной структуры имен собственных в переводе. Тетради переводчика. Международные отношения. Москва, 1981. Вып. 18. С. 64–76.
19. Зимин С.В. Грамматические трансформации на примере неличных форм глагола в художественном переводе: на материале переводов

- произведений английских и американских авторов XX века на русский язык: дис. ... канд. филол. наук: 10.02.20. Москва, 2013. 642 с.
20. Ибатова А.З. Некоторые особенности научного стиля речи (на примере английского языка). Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Гуманитарные науки. 2018. № 3-2. С. 149-150.
21. Карабан В. І. Переклад англійської наукової і технічної літератури: посібник. Вінниця : Нова книга, 2002. 564 с.
22. Карабан В. І. Переклад англійської наукової і технічної літератури. Ч. 2. Лексичні, термінологічні та жанрово-стилістичні труднощі. Вінниця : Нова книга, 2001. 303 с. с. 38–54
23. Карабан В. І. Теорія і практика перекладу з української мови на англійську: навч. посіб. для ВНЗ. Вінниця : Нова Книга, 2003. 605 с. с. 334
24. Кобякова І. К. Механізми перекладу складних речень як мінімальної одиниці перекладу в англійській мові. The 4th International scientific and practical conference “Topical issues of the development of modern science” (December 11-13, 2019). Sofia: Publishing House “ACCENT”, 2019. С. 412–420.
25. Коваленко А. Я. Загальний курс науково-технічного перекладу: підручник. Київ: Інкос, 2002. 317 с.
26. Ковтун О. Особливості перекладу аббревіатур та скорочень в галузі авіації. Київ, 2010. 3 с. URL: <https://dspace.nau.edu.ua/bitstream/NAU/47342/1/PDF>
27. Колеснікова І. А. Лінгвокогнітивні та комунікативно-прагматичні параметри професійного дискурсу : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра філол. наук : спец. 10.02.15 «Загальне мовознавство». Київ, 2009. 33 с. с. 7
28. Корунець І. В. Теорія і практика перекладу (аспектний переклад): учебник. Вінниця: Нова книга, 2003. 448 с

29. Латышев Л.К. Курс перевода: Эквивалентность перевода и способы ее достижения: учебное пособие. Москва: Международные отношения, 1981. 248 с.
30. Латышев Л.К. Технология перевода: уч. пос. по подготовке переводчиков (с нем. яз). Москва: НВИ – ТЕЗАУРУС, 2000. 280 с.
31. Левицкая Т. Р., Фитерман А. Н. Проблемы перевода (на материале современного английского языка). Москва : Международные отношения, 1976. 206 с. с. 102
32. Левицкая Т.Р. Пособие по переводу с английского языка на русский: пособие. Москва: Высшая школа, 1973. 135 с.
33. Лощенкова І. Ф. Перекладацькі трансформації як ефективний засіб досягнення адекватності перекладу. Ніжин, 2014. 324 с. с. 98
34. Мазур О. В. Дослідження творчої особистості перекладача у світлі теорії контекстів. Науковий вісник Волинського національного університету імені Лесі Українки. Філологічні науки: Мовознавство. 2011. № 6. Ч. 2. С. 65–71. 66
35. Мазур О., Кучів С. Локалізація як явище перекладу. URL: <https://doi.org/10.24919/2308-4863/35-7-15>.
36. Мазур О. Методологія вивчення творчої особистості перекладача: інструментарій теорії контекстів. Наукові записки Ніжинського держ. ун-ту ім. М. Гоголя. Філологічні науки. Ніжин: НДУ, 2016. Кн. 2. С. 42–48.
37. Мельдианова А.В. Проблема передачи неличных форм глагола в современном английском языке и перевода их с английского языка на русский (на материале английских авиационных текстов). Научный диалог. С. 113-123. URL: <https://doi.org/10.24224/2227-1295-2018-4-113-123>.
38. Методология разработки Waterfall. URL: [https://qaevolution.ru/metodologiya\\_menedzhment/waterfall/](https://qaevolution.ru/metodologiya_menedzhment/waterfall/).

39. Морозова М.А. Особенности технического перевода научных текстов авиационной тематики. Ульяновск: Изд-во УГТУ, 2005. 27 с
40. Молчанова С.Е. Специфика употребления инфинитива в современных английском и русском языках. Филологические науки. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота. 2016. №9, ч. 3. С. 130-132.
41. Мурашкевич А.М., Владимиров О.Н. Англо-русский словарь сокращений по авиационной и ракетно-космической технике. Москва: Воениздат, 1981. 621 с.
42. Науменко Л. П., Гордеева А. Й. Практичний курс перекладу з англійської мови на українську: навч. посіб. Вінниця : Нова книга, 2011. 136 с. с. 28
43. Нелюбин Л.Л. Толковый переводоведческий словарь. Москва: Наука, 2003. 320 с. 120с.
44. Нелюбин Л.Л. Перевод и прикладная лингвистика. Москва: Высшая школа, 1983. 207 с.
45. Онищенко Ю. К. Локалізація програмних продуктів у англо-українському перекладі: автореф. дис. ... канд. філол. наук : 10.02.16. Київ, 2009. 15 с.
46. Онищенко Ю. К. Місце перекладу та проблема еквівалентності в теорії локалізації. Мова і культура: збірник наукових праць. Київ, 2005. Вип. 8. Том VIII. С. 213–216.
47. Онищенко Ю. Місце перекладу та проблема еквівалентності в теорії локалізації. Мова і культура. 2005. Вип. 8, т. 8. С. 213.
48. Подгайская И. М. Лексические и грамматические проблемы перевода : учебное пособие. Донецк : ДонНУ, 2019. 149 с. с. 78
49. Пономарів О. Д. Стилiстика сучасної української мови: підручник. Тернопіль: Навчальна книга Богдан, 2000. 248 с.
50. Прагматичний потенціал тексту. URL: <https://helpiks.org/>
51. Прагматические аспекты перевода. (Лекция 7). Презентация онлайн. URL: <https://ppt-online.org/>



52. Сухенко К. М. Лексичні проблеми перекладу: посібник. Київ: Вид-во Київ. ун-ту, 2000. 124 с.
53. Ткачева Л. Происхождение и образование авиационных терминов в английском языке: дис. канд. филол. наук. Омск, 1972. 211 с. с. 46
54. Федоров А. В. Основы общей теории перевода (лингвистические проблемы): пособие. Москва: ООО «Издательский Дом «ФИЛОЛОГИЯ ТРИ», 2002. 416с. 178 с.
55. Царьова Л. Лінгвістичні особливості абревіатур і скорочень в англійських радіомовних повідомленнях АТIS. Філологічні студії. Науковий вісник Криворізького державного педагогічного університету. 2015. Вип. 12. С. 199–204. с. 199
56. Швейцер А. Д. Теория перевода: статус, проблемы, аспекты: учебник. Москва: Наука, 2003. 215 с. 75 с.
57. Шевченко И. С. К определению понятия дискурса в исторической прагматике. Романо-германська філологія. Вісник ХДУ. Харьков, 1999. № 435. С. 150–153.
58. Шемуда М. Г. Граматичні трансформації при перекладі англомовного художнього роману Дж. Селінджера «Над прірвою у житті» на українську мову. URL : <https://bit.ly/3o5zPY9>
59. Щеголева А.В. Реализация основных принципов отбора текстового материала при обучении иностранному языку. Наука современности: проблемы и решения. Сборник научных статей / за ред. М.В. Веденькина. Москва, 2019. С. 108-114.
60. Globalization and Localization. URL: <https://www.textunited.com/blog/localization-trends-2021/>
62. Avoiding war in the Armenia-Azerbaijan conflict. URL: <https://www.bbc.com/news/av/world-europe-54333089>
63. Contemporary Issues Affecting Aviation Industry. URL: <https://bohatala.com/contemporary-issues-affecting-aviation-industry/>

- 64 Eight things you might not know about black boxes. URL: <https://www.abc.net.au/news/2014-03-26/black-box-flight-recorders/5343456>
- 65 KJRL. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=-kjRL-Q-KB>
- 66 Sabaton. URL: [https://www.youtube.com/watch?v=mKd2\\_GGtNRw](https://www.youtube.com/watch?v=mKd2_GGtNRw)
- 67 Sky Brary. URL: [https://www.skybrary.aero/index.php/Unruly\\_Passengers](https://www.skybrary.aero/index.php/Unruly_Passengers)
- 68 Singularity Hub. URL: <https://singularityhub.com/2018/06/28/are-electric-planes-the-future-ofaviation/>
- 69.The Future of Aviation. URL: <https://www.flyingmag.com/aircraft/future-aviation-inventions-unveiled/>
- 70.The rise of female commanders in combat arms. URL: <https://www.stripes.com/news/us/the-rise-of-female-commanders-in-combat-arms-1.641418>

## ДОДАТОК А

Аналіз перекладу доповнюючої інформації з сайту <https://avia.tickets.ua/en>

| УКРАЇНСЬКИЙ<br>ФОРМАТ ТЕКСТУ  | АНГЛІЙСЬКИЙ<br>ФОРМАТ ТЕКСТУ  | АНАЛІЗ<br>ТРАНСФОРМАЦІЙ<br>ТЕКСТУ ПРИ<br>ПЕРЕКЛАДІ  |
|---|---|---|
| <p>1) Як купити авіаквитки онлайн<br/>На нашому сайті ви можете легко придбати квитки на літак.</p> | <p>Flight booking online in Ukraine<br/>You can buy flight tickets on our site.</p> | <p><i>При перекладі відбулося опущення слова «легко» також змінений порядок слів у реченні.</i></p>   |
| <p>2) Плануйте свій маршрут, а ми допоможемо максимально заощадити на авіаквитках.</p>              | <p>Plan your route, and we will help you to save money on plane tickets.</p>        | <p><i>При перекладі відбулося опущення слова «максимально», та словозаміни: «заощадити на авіаквитках» - «to save money on plane tickets».</i></p>  |
| <p>3) Забронюйте все необхідне для поїздки на одному сайті!</p>                                     | <p>Book all the necessary services on one site!</p>                                 | <p><i>При перекладі на англійську мову відбувається конкретизація «Book all the necessary services» - при дослівному перекладі: «Замовте всі необхідні послуги...» В українському</i></p> |

|                                    |  |  |
|------------------------------------|--|--|
|                                    |  | <i>варіанті слово «послуги» відсутнє.</i>  |
| 4) Служба підтримки                | Client support at all stages of purchase | <i>При перекладі використовується більш інформативна конкретизація, що підтримка клієнтів відбувається на всіх етапах покупки.</i> |
| 5) Як оплатити квиток на літак?    | How to pay for the flight ticket?        | <i>Відбувається граматична трансформація – словозаміна та зміна порядку слів у реченні, але передається точний сенс речення.</i>   |
| 6) Який квиток купити для дитини?  | What ticket is required for a child?     | <i>Слово «required» (вимагається, необхідно) опускається в українському варіанті перекладу.</i>                                    |
| 7) Де внести дані про візу?        | Where to enter visa details?             | <i>Відбулася словозаміна «дані» на «details», хоча в цьому не було потреби, і можна перекладати дослівно.</i>                      |
| 8) Чи можна поміняти дату вильоту? | Can I change the departure date?         | <i>Український варіант: речення безособове; в англійському варіанті питання задається від</i>                                      |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  |  | <i>першої особи однини. Порушення локалізованого перекладу, на граматичному рівні.</i>   |
| 9) Як оформити додатковий багаж?   | How to add an extra baggage?   | <i>Відбувається словозаміна слова «оформити» на «add» (додати), при цьому зміст речення не порушений.</i>  |
| 10) Оператори нашої служби підтримки знають відповіді на всі питання про перельоти.                    | Our customer care operators are available to answer any questions you may have about the flight. | <i>Більш професійний переклад «служби підтримки» мав би бути: «support service». Не дотримана точність при перекладі та локалізація. Речення в українському варіанті не звучить професійно.</i>  |
| 11) Ми супроводжуємо ваші замовлення в режимі 24/7/365, російською, українською та англійською мовами. | We are ready to advise you 24/7/365 in Russian or English.                                       | <i>В англійському варіанті пропущено інформацію щодо української мови. В українському варіанті опущено слово «готові» («ready») Цифрова інформація «24/7/365» максимально скорочена, не відповідає нормам інформативності, у двох випадках- це генералізація</i> |

|  |  |   |
|--|--|---|
|  |  | <i>і вимагає більш широкого пояснення.</i>  |
| 12) Найдешевші авіаквитки  | Cheap flight tickets   | <i>При перекладацькій трансформації з української на англійську відбулася зміна найвищого ступеня порівняння на звичайне інформативне речення.</i>  |
| 13) Співпраця з 750 авіакомпаніями дозволяє нам формувати гнучкі тарифи і пропонувати нашим клієнтам найкращі умови. | The collaboration with 750 airline companies allows us to generate flexible fares and offer the best conditions. | <i>При перекладацькій трансформації змінений порядок слів на початку речення.</i>   |
| 14) Тому на нашому сайті велику кількість напрямків за оптимальною вартістю.   | Therefore, on our website you will find a large amount of destinations at the lowest price.                      | <i>В англійському варіанті є більш детальна конкретизація інформації для більшого розуміння. Є словозаміни які особливо не впливають на переклад речення (оптимальною вартістю- the lowest price ).</i> |
| 15) Пошукова система оперативно обробляє ваші запити і видає всі доступні варіанти.                                  | The search system processes your queries quickly and displays all the available flights.                         | <i>При трансформації відбулася словозаміна «доступні варіанти»-</i>   |

|   |   |  |
|---|---|--|
|   |   | «available flights»<br>(доступні рейси)  |
| 16) Ви можете скористатися фільтрами і впорядкувати пропозиції за перевізниками, часом вильоту та іншими параметрами. | It is possible to filter and sort offers by carriers, departure time, and other parameters.                 | Трансформація перекладу здійснена правильно, є певні зміни з граматичного боку, які не несуть порушень при перекладі з однієї мови на іншу.  |
| 17) Динаміка цін на авіаквитки.   | Dynamics of air fare.   | У цьому випадку ми б дослівно переклали “air fare” українською, як «повітряна оплата за проїзд», або ж, «оплата за проїзд у повітрі», однак, у перекладі ми бачимо, що тут ще фігурує слово «ціна» у родовому відмінку української мови. Тому, в цьому випадку ми простежуємо таке явище, як додавання слова та словозаміну. |
| 18) У нас завжди можна купити квитки на літак за оптимальною вартістю, особливо                                       | You may always buy flight tickets at the best price, especially if the travel date is not important to you. | У даному випадку спостерігається практично вся оригінальність побудови речення, однак, звернемо  |

|  |  |   |
|--|--|---|
| <p>якщо дата поїздки для вас не принципова.</p>  |  | <p>увагу на наступні моменти: спостерігається заміна однієї частини мови на іншу частину мови із: «You may always buy» на «У нас можна купити», де оригінальний переклад звучатиме «Ви завжди можете купити». Отже тут спостерігаємо процес заміни займенників. Крім цього, українському варіанті вжите слово «оптимальною», в той час як в англійській версії вжито «the best» (найкращий), - тож тут ми бачимо словозаміну, і у випадку з «travel date» ми бачимо калькування на «дату подорожі».</p> |
| <p>19) Наш сервіс динаміки цін визначить найкращий час для покупки, а також підкаже коли високий і низький сезон для подорожей</p> | <p>Our service price dynamics will find the optimum time for ticket purchase, as well as tell you the high and low season for travelling to the most desirable destinations.</p> | <p>У цьому випадку застосовано прийом опущення слова, оскільки зникає переклад слова «ticket»; окрім цього, присутній прийом калькування на прикладі фрази «високий і низький</p>   |



|  |   |  |
|--|---|--|
| за тими чи іншими маршрутами.  |   | сезон», а також відбувається повна заміна фрази « <i>to the most desirable destinations</i> » на «за тими чи іншими маршрутами».   |
| 20) Для цього необхідно вказати напрямок і вибрати, за скільки місяців аналізувати дані. | Our service price dynamics will find the optimum time for ticket purchase, as well as tell you the high and low season for travelling to the most desirable destinations. | В англійському варіанті більш конкретизована інформація. А також, на цьому прикладі ми спостерігаємо обширне явище опущення слів, що в цьому випадку є не досить доречним, оскільки саме тут втрачено значну частку посилу початкового тексту, а, як відомо, це не є прийнятним у перекладацькій діяльності. |

## ДОДАТОК Б




### Практичний аналіз текстів авіаційного напрямку



Embraer 170 cabin example

(Рис.1)

## Embraer 170

-  78 seats
-  830 km/h cruising speed
-  3 800 km maximum range

Aircraft seat plan



Пример салона Embraer 170

(Рис.2)

## Embraer 170











-  78 мест
-  830 км/ч крейсерская скорость
-  3 800 км дальность полета

Схема расположения кресел


|  |   |
|--|---|
| <b>Embraer 170</b>   | <b>Embraer 170</b>  |
|  78 seats<br> 830 km/h cruising speed<br> 3 800 km maximum range<br><u>Aircraft seat plan</u> |  78 мест<br> 830 км/ч крейсерская скорость<br> 3 800 км дальность полета<br><u>Схема расположения кресел</u> |

(Рис.3)

## Embraer 170



78 мест




830 км/ч крейсерская скорость



3 800 км дальность полета

Схема расположения кресел

(Рис.4)

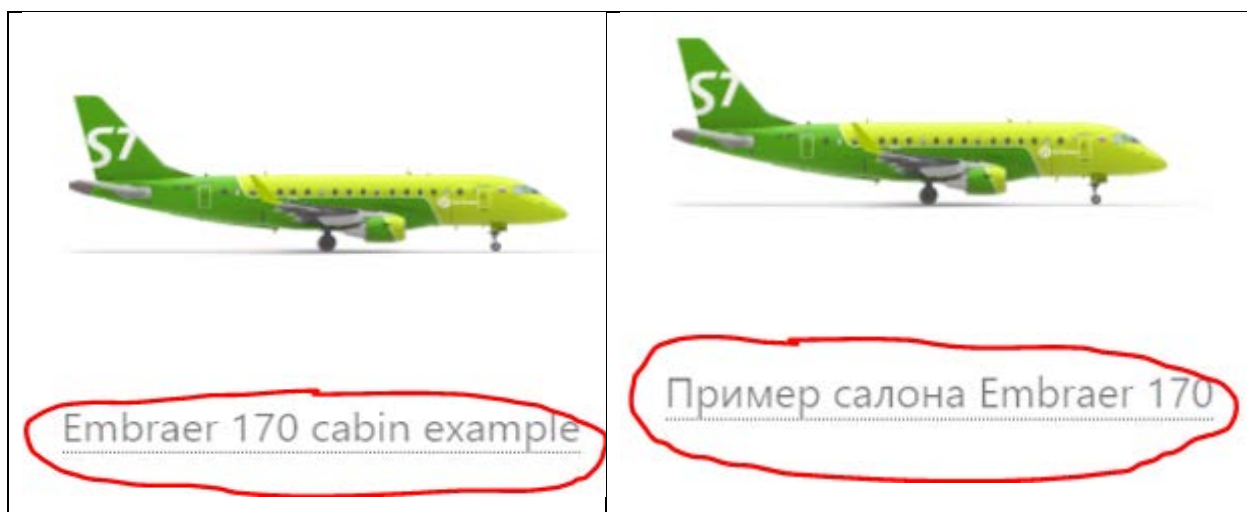


830 km/h cruising speed

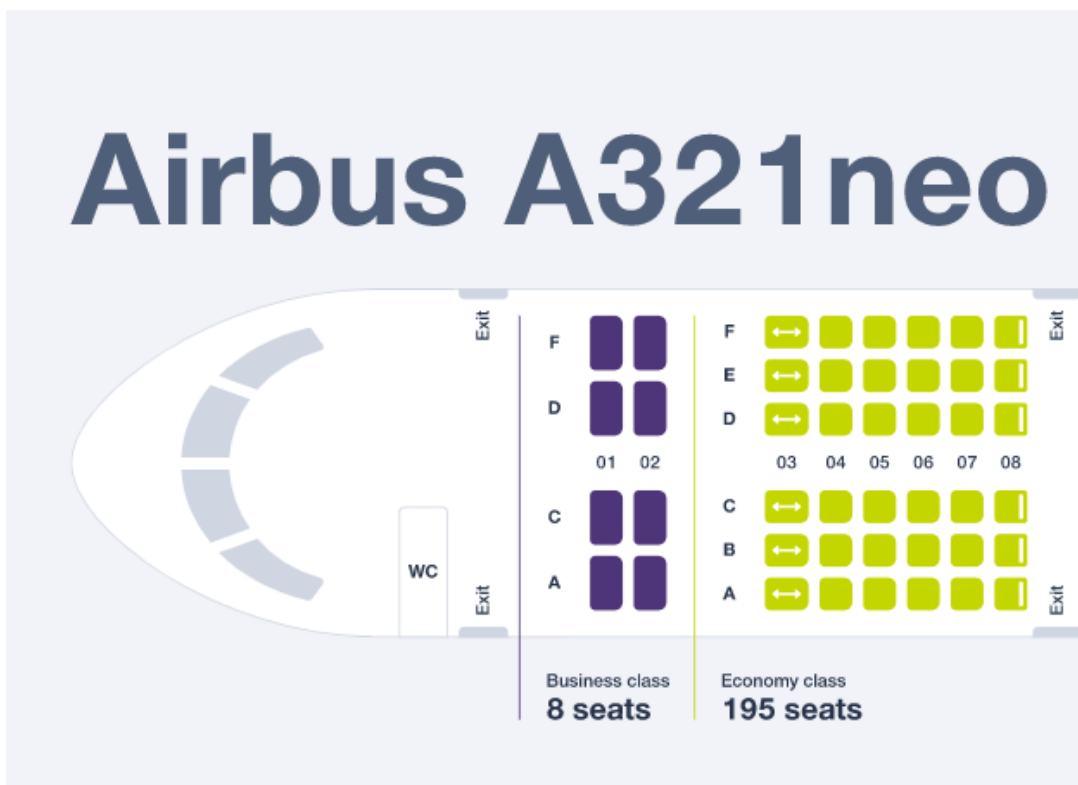
(Рис.5)



(Рис.6)



(Рис.7)



(рис.8)

Схема расположения кресел

















(рис.9)

(рис.10)

|  <b>Seating details</b> |              | <b>Seat map key</b> |                            |
|--|--------------|---------------------|----------------------------|
|  | Pitch        | Width               | Seating details            |
| <b>First</b>   | <b>79</b>    | <b>24</b>           | <b>4 closed suites</b>     |
| <b>Business</b>  | <b>61</b>    | <b>21.5</b>         | <b>40 angle-flat seats</b> |
| <b>Premium Economy</b>   | <b>38</b>    | <b>19</b>           | <b>28 standard seats</b>   |
| <b>Seat Plus</b>   | <b>33-34</b> | <b>17</b>           | <b>48 standard seats</b>   |
| <b>Economy</b>   | <b>32</b>    | <b>17</b>           | <b>202 standard seats</b>  |

(рис.11)

| <b>Seat map key</b>   |  |
|---|--|
|  Good seat               |  Crew seat      |
|  Be Aware - See comments |  Power port     |
|  Bad seat                |  Emergency exit |
|  Mixed Review            |  Galley        |
|  Standard seat           |  Lavatory      |
|  Blocked seat            |  Closet        |
|  Premium seat            |  Bassinet      |

(рис.12)

## Historical Background – Major GDS Systems

### GDS Global Distribution Systems

Reaching almost all travel agencies around the world

- Providing hosting services to Airlines, Hotels (chain/individual), Car Rentals.
- Hosted products have lower transaction costs
- Offering online tools for Airlines, Hotels, Car Rentals, Travel Agencies

- Amadeus (Europe)
- Sabre (US)
- Travelport (WorldSpan (USA),
- Galileo (now merged in Travelport )
- TravelSky (China)

amADEUS  
Your technology partner

Worldspan  
by Travelport

Galileo  
by Travelport

Travelport  
Redefining travel commerce

Sabre

中国航信  
TravelSky

(рис.13)

Дослідження локалізації на базі веб- сайту <https://avia.tickets.ua/en>

|                  |            |                  |             |
|------------------|------------|------------------|-------------|
| Київ → Амстердам | від 1626 ₴ | Kyiv → Amsterdam | from ₴ 1626 |
| Київ → Барселона | від 811 ₴  | Kyiv → Barcelona | from ₴ 811  |
| Київ → Дубай     | від 3127 ₴ | Kyiv → Dubai     | from ₴ 3127 |
| Київ → Батумі    | від 1183 ₴ | Kyiv → Batumi    | from ₴ 1183 |
| Київ → Париж     | від 647 ₴  | Kyiv → Paris     | from ₴ 647  |

|              |                  |              |                   |
|--------------|------------------|--------------|-------------------|
| Київ → Париж | <u>від 647 ₴</u> | Kyiv → Paris | <u>from ₴ 647</u> |
|--------------|------------------|--------------|-------------------|

(рис.14)

:

Пошук дешевих авіаквитків

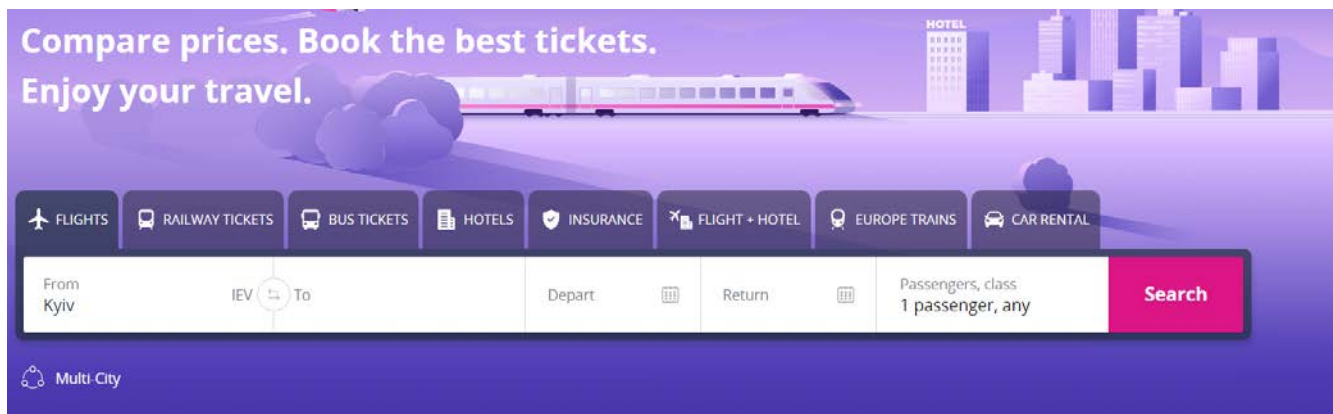
АВІАКВИТКИ   ЗАЛІЗНИЧНІ КВИТКИ   АВТОБУСИ   ГОТЕЛІ   СТРАХУВАННЯ   АВІА + ГОТЕЛЬ   ПОТЯГИ ЄВРОПИ   ОРЕНДА АВТО

Звідки: Київ   ІЕV   Куди:   Туди:   Назад:   Пасажири, клас: 1 пасажир, будь-я...   **Знайти**

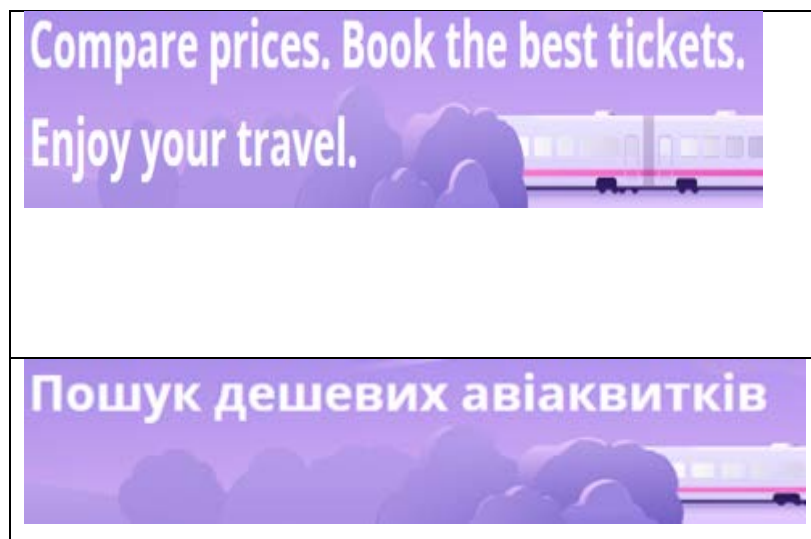
Складний маршрут

(рис.15)





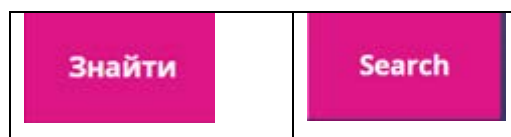
(рис.16)



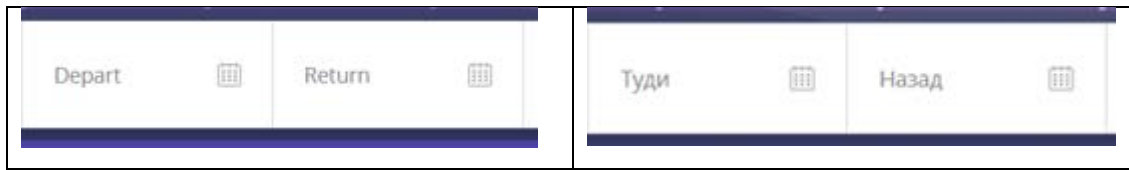
(рис. 17)



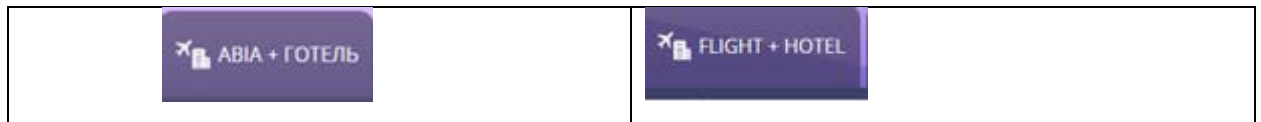
(рис. 18)



(рис.19)



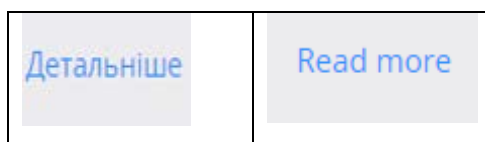
(Рис.20)



(рис. 21)

| ТОП-10 авіакомпаній |                          | Детальн | Top-10 airlines |                         | Read m |
|---------------------|--------------------------|---------|-----------------|-------------------------|--------|
| 1                   | Емірейтс                 | ★ 4,7   | 1               | Emirates Airline        | ★ 4.7  |
| 2                   | Катар Ейрвейз            | ★ 4,7   | 2               | Qatar Airways           | ★ 4.7  |
| 3                   | Сингапур Ейрлайнз        | ★ 4,7   | 3               | Singapore Airlines      | ★ 4.7  |
| 4                   | Кореан Ейр               | ★ 4,7   | 4               | Korean Air              | ★ 4.7  |
| 5                   | Етіхад Ейрвейз           | ★ 4,6   | 5               | Etihad Airways          | ★ 4.6  |
| 6                   | Катай Пасифік            | ★ 4,5   | 6               | Cathay Pacific          | ★ 4.5  |
| 7                   | Ейр Астана               | ★ 4,5   | 7               | Air Astana              | ★ 4.5  |
| 8                   | Верджин Атлантик Ейрвейз | ★ 4,5   | 8               | Virgin Atlantic Airways | ★ 4.5  |
| 9                   | Турецькі Авіалінії       | ★ 4,5   | 9               | Turkish Airlines        | ★ 4.5  |
| 10                  | Ейр Нью Зеланд           | ★ 4,5   | 10              | Air New Zealand         | ★ 4.5  |

(рис.22)



(рис. 23)

Приклад перекладацьких трансформацій при нульовому калькуванні наведено у таблиці нижче:

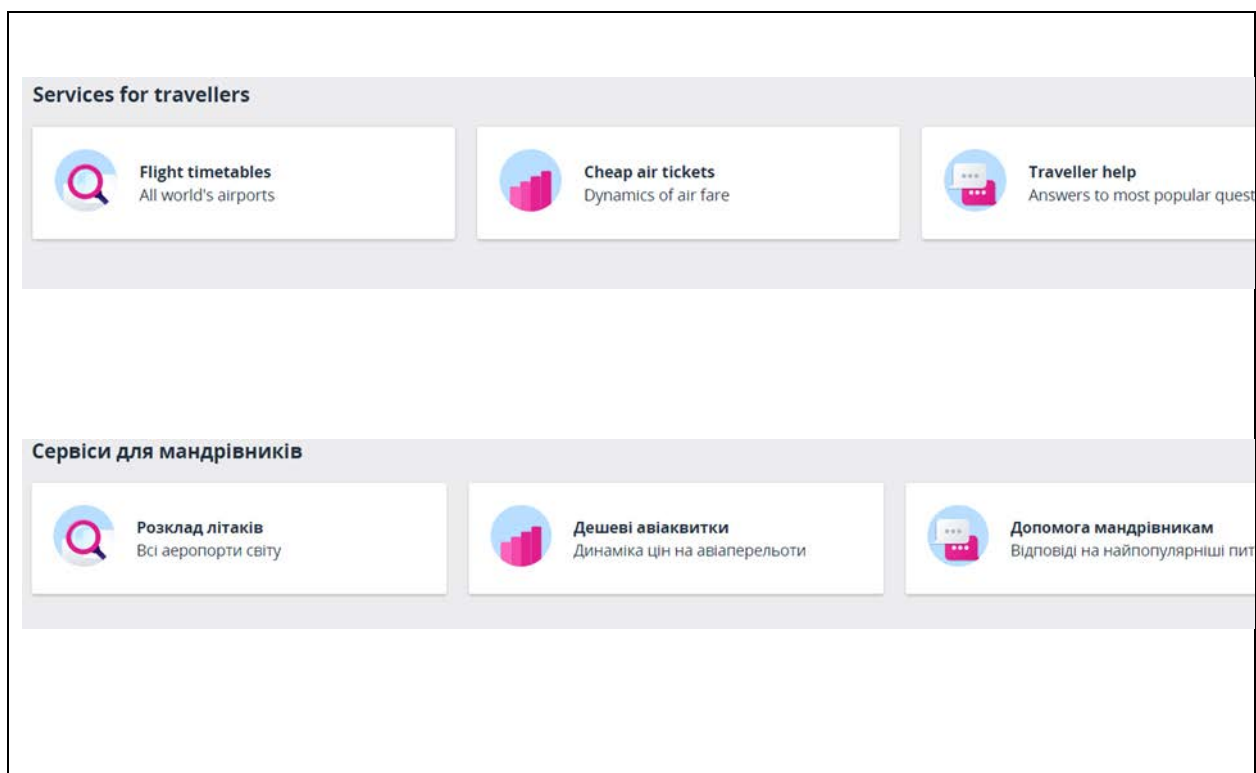
|                           |  |
|---------------------------|--|
| Детальніше - more details | more details - не так спонукає до пошуків додаткової інформації реципієнта, як read more.  |
| Read more - читати більше | Читати більше – сприймається, як груба форма наказового способу, яка не бажана для сайтів, де клієнти купують товари або послуги, як у данному випадку авіаційні квитки. |



(рис.24)



(рис. 25)



(рис. 26)

Аналіз перекладу доповнюючої інформації з сайту <https://avia.tickets.ua/en>

## Додаток В

Методи перекладу одиниць авіаційної терміносистеми:

Методом транскрипції

(Таблиця 1.)

|                           |                    |
|---------------------------|--------------------|
| <i>antenna</i>            | антена             |
| <i>composite</i>          | КОМПОЗИТ           |
| <i>briefing</i>           | брифінг            |
| <i>compensator</i>        | компенсатор        |
| <i>ace</i>                | (льотчик-)ас;      |
| <i>relay</i>              | реле               |
| <i>adiabatic</i>          | адіабатичний       |
| <i>balancing</i>          | балансування       |
| <i>aerocamera</i>         | аерокамера         |
| <i>aero magnetometer</i>  | аеромагнітометр    |
| <i>aeromechanics</i>      | аеромеханіка       |
| <i>aerometeorograph</i>   | аерометеорограф    |
| <i>aerometer</i>          | аерометр           |
| <i>aeroneurosis</i>       | аеро-роневроз      |
| <i>aeropathy</i>          | аеропатія          |
| <i>aerophobia</i>         | аерофоб            |
| <i>aeroradiometrics</i>   | аеро-радіометрія   |
| <i>aerostat</i>           | аеростат           |
| <i>aerotechnics</i>       | авіатехніка        |
| <i>aerothermodynamics</i> | аеро-термодинаміка |
| <i>aero turbine</i>       | аеротурбіна        |
| <i>airbus</i>             | аеробус            |
| <i>airdrome</i>           | аеродром           |
| <i>airport</i>            | аеропорт           |
| <i>air taxi</i>           | аеротаксі          |
| <i>algorithm</i>          | алгоритм           |
| <i>altigraph</i>          | альтиграф          |
| <i>altimeter</i>          | альтиметр          |
| <i>altimeter laser</i>    | лазерний альтиметр |

Наведено 29 прикладів

## Методом транслітерації

(Таблиця 2.)

|                              |                       |
|------------------------------|-----------------------|
| <i>tornado</i>               | торнадо               |
| <i>volt</i>                  | вольт                 |
| <i>transit</i>               | транзит               |
| <i>stopover</i>              | стоповер              |
| <i>sector</i>                | сектор                |
| <i>robot</i>                 | робот                 |
| <i>reactor</i>               | реактор               |
| <i>rad</i>                   | рад                   |
| <i>radian</i>                | радіан                |
| <i>radiator</i>              | радіатор              |
| <i>projector</i>             | прожектор             |
| <i>period</i>                | період                |
| <i>park</i>                  | парк                  |
| <i>plan</i>                  | план                  |
| <i>obturator</i>             | обтюратор             |
| <i>modulator-demodulator</i> | модулятор-демодулятор |
| <i>moment</i>                | момент                |
| <i>helicopter</i>            | гелікоптер            |
| <i>motor</i>                 | мотор                 |
| <i>modem</i>                 | модем                 |
| <i>interval</i>              | інтервал              |
| <i>general</i>               | генерал               |
| <i>injector</i>              | інжектор              |
| <i>locator</i>               | локатор               |
| <i>ejector</i>               | ежектор               |
| <i>ekranoplan</i>            | екраноплан            |
| <i>focus</i>                 | фокус                 |
| <i>kilogram</i>              | кілограм              |
| <i>compensator</i>           | компенсатор           |
| <i>interceptor</i>           | інтерцептор           |
| <i>lidar</i>                 | лідар                 |
| <i>generator</i>             | генератор             |
| <i>gradient</i>              | градієнт              |
| <i>export</i>                | експорт               |
| <i>electron</i>              | електрон              |

|                 |          |
|-----------------|----------|
| <i>flaperon</i> | флаперон |
| <i>element</i>  | елемент  |
| <i>elevon</i>   | елевон   |
| <i>emitter</i>  | емітер   |
| <i>fuselage</i> | фюзеляж  |
| <i>defect</i>   | дефект   |
| <i>contact</i>  | контакт  |
| <i>disk</i>     | диск     |

Наведено 43 приклади

## Прямі відповідники

### (Таблиця 3.)

|                          |   |
|--------------------------|---|
| <i>tailplane</i>         | горизонтальне хвостове оперення   |
| <i>aerostat</i>          | повітряна куля  |
| <i>aeropathy</i>         | висотна хвороба   |
| <i>altigraph</i>         | самописний висотомір  |
| <i>autonomous</i>        | автономний самостійний,<br>самокерований  |
| <i>aviator</i>           | авіатор   |
| <i>baggage</i>           | ручна поклажа   |
| <i>balance</i>           | рівновага   |
| <i>barrier</i>           | перешкода   |
| <i>camouflage</i>        | маскування<br>маскувальні засоби  |
| <i>collector</i>         | струмоприймач   |
| <i>corrosion</i>         | окислення, роз'їдання   |
| <i>cyclone</i>           | область низького тиску  |
| <i>deffect</i>           | недолік   |
| <i>disk</i>              | колесо  |
| <i>aerial acrobatics</i> | вищий пілотаж   |
| <i>action</i>            | 1) дія, вплив; 2) робота(механізму);<br>3) принцип дії, механізм (роботи); 4)<br>військ, бойові дії, бій; 5) маневр цілі. |

|                             |   |
|-----------------------------|---|
| <i>adapter</i>              | 1) перехідник; перехідний пристрій, адаптер; 2) вкладка, вкладиш; 3) наконечник;        |
| <i>aerobrake</i>            | аеродинамічне гальмо  |
| <i>aerobridge</i>           | телескопічний трап  |
| <i>air</i>                  | 1) повітря; повітряний простір; 2) атмосфера  |
| <i>aircraft nosing-down</i> | підйому повітряного судна   |
| <i>aircrew</i>              | екіпаж літака, льотний екіпаж   |
| <i>airflow</i>              | 1) потік повітря, повітряний потік; 2) обтікання (тіла) повітряним потоком              |
| <i>airforce</i>             | військово-повітряні сили  |
| <i>airframe</i>             | авіаційна конструкція   |
| <i>airfreighter</i>         | вантажний літак   |
| <i>airhole</i>              | повітряна яма   |
| <i>arrester</i>             | гальмівний (стопорний) пристрій; 2) розрядник   |
| <i>arrival</i>              | прибуття; приліт  |
| <i>arrive</i>               | прибувати, прилітати  |
| <i>ascend</i>               | набирати висоту; підніматися<br>підійматися;  |
| <i>assault</i>              | військовий напад, атака, штурм;   |
| <i>bearing</i>              | 1) підшипник; вальниця; 2) ази-мут;<br>пеленг; румб                                     |
| <i>belt</i>                 | ремінь, привідний ремінь  |
| <i>bench</i>                | верстат, станок   |
| <i>berthing</i>             | швартування   |
| <i>blank</i>                | 1) заглушка; 2) «біла пляма»;   |
| <i>blanket</i>              | 1) оболонка, (захисне) покриття; 2)<br>шар суцільної хмарності; смуга<br>густого туману |
| <i>blastoff</i>             | запуск, старт   |
| <i>bulkhead</i>             | шпангоут; перегородка   |
| <i>bumper</i>               | амортизатор   |
| <i>burn</i>                 | горіння, згорання   |
| <i>bumpy</i>                | турбулентний  |
| <i>burble</i>               | зрив потоку   |
| <i>change-over</i>          | перемикання, перенастроювання   |
| <i>channelizing</i>         | розділення каналів  |
| <i>characteristic</i>       | технічні дані   |



|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| <i>charge</i>                   | заряд; 2) плата, збір, тариф; 3) податок, мито; 4) штраф; 5) заправлення |
| <i>chart</i>                    | 1) карт, карта; 2) схема, таблиця; 3) діаграма, графік;                  |
| <i>aerodrome obstacle chart</i> | карта аеродромних перешкод;  |
| <i>air navigation chart</i>     | аеронавігаційна карта;   |
| <i>air route chart</i>          | маршрутна карта  |

Наведено 44 прикладів.

## Калькування

### (Таблиця 4.)

|                           |                       |
|---------------------------|-----------------------|
| <i>data base</i>          | база даних            |
| <i>flying field</i>       | льотне поле           |
| <i>airfree</i>            | безповітряний         |
| <i>belly</i>              | проф. «пузо»          |
| <i>wind rose</i>          | роза вітрів (флюгер)  |
| <i>aerofuel</i>           | паливно-повітряний    |
| <i>aeroelasticity</i>     | аеропружність         |
| <i>aircarrier</i>         | авіаперевізник        |
| <i>aerocarrier</i>        | авіаносець            |
| <i>airbase</i>            | авіабаза              |
| <i>aircraft-kilometer</i> | літако-кілометраж     |
| <i>airliner</i>           | повітряний лайнер     |
| <i>storm alert</i>        | штормове попередження |
| <i>all-weather</i>        | всепогодний           |
| <i>all-metal</i>          | суцільнометалевий     |
| <i>airshow</i>            | авіа шоу              |
| <i>airspace</i>           | повітряний простір    |
| <i>air-raid</i>           | повітряний наліт      |
| <i>airship</i>            | повітряне судно       |

|                                |                        |
|--------------------------------|------------------------|
| <i>alphanumeric characters</i> | літерно-цифрові знаки  |
| <i>autoacceleration</i>        | самовільне прискорення |
| <i>low-apogee</i>              | низькоапогейний        |
| <i>stellar plasma</i>          | зоряна плазма          |
| <i>preflight</i>               | передпольотний         |
| <i>pre-war</i>                 | довоєнний              |
| <i>pump-turbine</i>            | турбонасос             |
| <i>radar-equipped</i>          | обладнаний радаром     |
| <i>rawinsonde</i>              | радіовітровий зонд     |
| <i>recall</i>                  | повторний виклик       |
| <i>reingestion</i>             | повторне засмокування  |
| <i>flight school</i>           | льотна школа           |
| <i>seat-kilometer</i>          | крісло-кілометраж      |
| <i>servo-altimeter</i>         | сервовисотомір         |
| <i>overbooking</i>             | надлишкове бронювання  |
| <i>low-orbit</i>               | Низько-орбітальний     |
| <i>small-size</i>              | малорозмірний          |
| <i>snow grains</i>             | снігові зерна          |
| <i>overprint</i>               | надрукування           |
| <i>overcharge</i>              | перевантаження         |
| <i>overexploitation</i>        | переексплуатація       |
| <i>overheat</i>                | перегрів               |
| <i>overload</i>                | <i>перевантаження</i>  |
| <i>oxygen starvation</i>       | кисневе голодування    |
| <i>interplanetary plasma</i>   | міжпланетна плазма     |
| <i>two-engine</i>              | двомоторний            |
| <i>uncontrollability</i>       | некерованість.         |
| <i>waitlist</i>                | лист очікування        |

|                          |                                |
|--------------------------|--------------------------------|
| <i>warplane</i>          | військовий літак               |
| <i>waterspout</i>        | водяний смерч                  |
| <i>waveguide</i>         | радіо хвильовід                |
| <i>workload</i>          | робоче навантаження            |
| <i>landmark</i>          | наземний орієнтир              |
| <i>windbreak</i>         | вітролам                       |
| <i>wavelength</i>        | довжина хвилі                  |
| <i>high apogee</i>       | високоапогейний                |
| <i>interrogator</i>      | запитувач                      |
| <i>booking hall</i>      | зала бронювання                |
| <i>landing headlight</i> | посадкова фара                 |
| <i>absolute height</i>   | абсолютна висота               |
| <i>horsepower</i>        | кінська сила                   |
| <i>infrared</i>          | інфрачервоний                  |
| <i>guideline</i>         | лінія рулювання                |
| <i>instability</i>       | нестійкість                    |
| <i>interchamber</i>      | міжкамерний                    |
| <i>jam proof</i>         | перешкодоза-хисний             |
| <i>key switch</i>        | кнопковий перемикач            |
| <i>low altitude</i>      | низькоширотний                 |
| <i>backfire</i>          | зворотний спалах               |
| <i>customs-free</i>      | безмитний                      |
| <i>bearing less</i>      | безпідшипниковий               |
| <i>discharger</i>        | 1) розвантажувач; 2) розрядник |
| <i>disconnect</i>        | від'єднання                    |
| <i>crosscheck</i>        | перехресна перевірка           |
| <i>brake-way</i>         | галь-мівний шлях               |
| <i>near-earth</i>        | навколоземний                  |

|                             |                          |
|-----------------------------|--------------------------|
| <i>firepower</i>            | вогнева потужність       |
| <i>blind flight</i>         | «сліпий» політ           |
| <i>one-dimensional flow</i> | одновимірна течія        |
| <i>flowmeter</i>            | витратомір               |
| <i>Flying Fortress</i>      | «Літаюча фортеця»        |
| <i>four-engine</i>          | чоти-римоторний (про ПС) |
| <i>four-seater</i>          | чотиримісний літак       |
| <i>gas-turbine</i>          | газотур-бінний           |
| <i>air gateway</i>          | повітряні ворота         |
| <i>glassfibre</i>           | скловолокнистий          |
| <i>cheek</i>                | щока (напр. замка шасі)  |
| <i>disorientation</i>       | втрата орієнтації        |
| <i>fire-control</i>         | керування                |
| <i>fail-soft</i>            | з м'якою відмовою        |
| <i>answerback</i>           | зворотний сигнал         |
| <i>autopilot amplifier</i>  | підсилювач автопілота    |
| <i>anti-submarine</i>       | <i>протицховновий</i>    |
| <i>fault-finding</i>        | знаходження несправності |
| <i>sound field</i>          | звукове поле             |
| <i>anti-icer</i>            | протиобліднювач          |
| <i>answerback</i>           | зворотний сигнал         |
| <i>crank cheek</i>          | щока колінвала           |
| <i>crashworthiness</i>      | ударотривкість           |
| <i>downdraft</i>            | низхідний потік          |
| <i>dust storm</i>           | пилова буря              |
| <i>extrasolar</i>           | позасонячний             |
| <i>near field</i>           | близьке поле             |

|            |       |
|------------|-------|
| <i>arm</i> | ручка |
|------------|-------|

Наведено 104 приклади

## Описовий переклад

### (Таблиця 5.)

|  |  |
|--|--|
| <i>trailing edge</i>                   | заднє ребро крила  |
| <i>carbon-fibre-reinforced plastic</i> | пластик, армований склотканиною,   |
| <i>wet wing</i>                        | крило з вбудованими пальними баками  |
| <i>wing airfoil</i>                    | аеродинамічна поверхня крила,  |
| <i>aerophobe</i>                       | людина, яка панічно боїться польотів літаками                                      |
| <i>aviation</i>                        | проектування, конструювання та виробництво літаків                                 |
| <i>contact</i>                         | момент, коли з борту повітряного судна видно поверхню землі;                       |
| <i>diffuser</i>                        | газовоповітряний тракт, у якому відбувається гальмування потоку і наростання тиску |
| <i>flaperon</i>                        | диференціально керований щиток   |
| <i>run-up noise</i>                    | зниження шуму під час випробування двигунів на землі                               |
| <i>abrasion</i>                        | механічне пошкодження поверхні внаслідок тертя                                     |
| <i>accountability</i>                  | здатність до зчитування параметрів   |
| <i>adherence</i>                       | зчеплення коліс з поверхнею  |
| <i>acceleration adjuster</i>           | дросельний пакет регулювання часу прийманості (двигуна)                            |
| <i>aerocar</i>                         | (транспортний) засіб на повітряній подушці   |

|                                    |  |
|------------------------------------|--|
| <i>aerodyne</i>                    | ЛА, важчий за повітря  |
| <i>aeroshell</i>                   | захисний кожух для двигунів м'якої посадки   |
| <i>affreight</i>                   | найняти літак для перевезення товарів  |
| <i>approach aid</i>                | аеродромний засіб забезпечення заходження на посадку   |
| <i>electronic cockpit approach</i> | двострілковий індикатор системи посадки за приладами   |
| <i>ground-referenced aid</i>       | наземний аеронавігаційний засіб, синхро-нізований за часом   |
| <i>airbridge</i>                   | 1) (регулярне) повітряне сполучення між певними пунктами; 2) пересувний міст між аеровокзалом та літаком |
| <i>low-wing aircraft</i>           | ПС із низьким розміщенням крила  |
| <i>airgraph v</i>                  | мікрофільмувати листи для пересилання авіапоштою   |
| <i>airworthiness</i>               | придатність до льотної експлуатації  |
| <i>alarm control flip-flop</i>     | тригерна система аварійної сигналізації;   |
| <i>all-clear</i>                   | сигнал відбою повітряної тривоги; смуга густого туману   |
| <i>blast</i>                       | (сильний) порив (вітру)  |
| <i>backscatter</i>                 | загоризонтна РЛС зворотного розсіювання;   |
| <i>bail</i>                        | 1) залишати повітряне судно;<br>2) стрибати з парашутом  |
| <i>birdstrike</i>                  | зіткнення з птахами  |
| <i>blanket</i>                     | шар суцільної хмарності  |
| <i>blanketing</i>                  | заглушення, створення активних (радіо)перешкод;  |
| <i>bleeding</i>                    | видалення повітряної пробки;   |
| <i>blowoff</i>                     | стравлювання тиску повітря;  |
| <i>boarding</i>                    | посадка пасажирів на борт;   |
| <i>bouncing</i>                    | підстрибування (ПС) під час посадки  |
| <i>bleeding</i>                    | видалення повітряної пробки  |

|  |  |
|--|--|
| <i>fatality</i>                        | нещасний випадок зі смертельним наслідком  |
| <i>boarding</i>                        | <i>посадка пасажирів на борт</i>   |
| noshow fee                             | збір за неявку (пасажира) до вильоту   |
| <i>blowoff</i>                         | <i>стравлювання тиску повітря</i>  |
| <i>aerobrake ballute-type</i>          | аеродинамічне гальмо у вигляді надувної сфери                                      |
| <i>run-up noise</i>                    | зниження шуму під час випробування двигунів на землі                               |
| <i>flaperon</i>                        | диференціально керований щиток   |
| <i>diffuser</i>                        | газовоповітряний тракт, у якому відбувається гальмування потоку і наростання тиску |
| <i>wing airfoil</i>                    | аеродинамічна поверхня крила   |
| <i>wet wing</i>                        | крило з вбудованими пальними баками  |
| <i>carbon-fibre-reinforced plastic</i> | пластик, армований склотканиною  |
| <i>trailing edge</i>                   | заднє ребро крила  |
| <i>restraint</i>                       | засіб, що обмежує рух  |
| <i>risers</i>                          | вільні кінці підвісної системи парашута (з'єднують стропи парашута з ранцем)       |
| <i>bouncing</i>                        | підстрибування (ПС) під час посадки  |
| <i>bow-loader</i>                      | вантажне ПС із відкидною носовою частиною фюзеляжу                                 |
| <i>circle-to-land</i>                  | заходження на посадку після польоту по колу («коро-бочкою»)                        |
| <i>clipper</i>                         | 1) обмежувач; 2) швидкісний літак для далеких перельотів                           |
| <i>commuter</i>                        | пасажир, який користується допоміжним авіатранспортом                              |
| <i>fair</i>                            | - надавати обтічної форми  |
| <i>cranking</i>                        | запуск двигуна рукояткою   |
| <i>defruiter</i>                       | приборкувач перешкод кодування   |
| <i>deviometer</i>                      | показчик відхилення від курсу польоту  |

|                                |  |
|--------------------------------|--|
| <i>downlatch</i>               | заскочка замка випущеного положення шасі   |
| <i>downlink</i>                | - канал (лінія) зв'язку «повітря-земля»  |
| <i>check-in</i>                | перевірка квитків і огляд [перегляд] пасажирів та багажу; <i>child</i> - дитина у віці від 2 до 12 років (як пасажир); |
| <i>charterworthiness</i>       | льотна) придатність до здійснення чартерних перевезень   |
| <i>whole-plane charter</i>     | чартерний рейс із повним завантаженням   |
| <i>travel group charter</i>    | чартерний рейс для перевезення туристичної групи   |
| <i>downlock</i>                | замок висунутого положення шасі  |
| <i>droop-snooper</i>           | літак із загнутою донизу носовою частиною  |
| <i>efflux</i>                  | реактивний газовий струмінь  |
| <i>fatal</i>                   | небезпечний; що призводить до катастрофічних наслідків   |
| <i>feederjet</i>               | реактивне повітряне судно для обслуговування місцевих авіа-ліній;  |
| <i>feederliner</i>             | (реактивне) повітряне судно для обслуговування місцевих авіаліній  |
| <i>flareout</i>                | вирівнювання повітряного судна перед посадкою  |
| <i>heavier-than-air flight</i> | політ на літальному апараті, важчому за повітря  |
| <i>fly-by-wire</i>             | дистанційне керування рулями за допомогою електроприводів  |
| <i>fly-by-light</i>            | світлодистанційна система керування польотом   |
| <i>fruit</i>                   | несинхронний сигнал-відповідь  |
| <i>headlight</i>               | бортова антена РЛС, розміщена на передньому ребрі крила  |
| <i>suction head</i>            | висота ходу поршня на такті всмоктування   |
| <i>hardstand</i>               | місце стоянки [МС] із твердим покриттям  |
| <i>holding-off</i>             | витримування (повітряного судна) перед торканням коліс під час посадки   |



|                                      |  |
|--------------------------------------|--|
| <i>hop</i>                           | 1) коро-ткий політ, переліт на невелику відстань; 2) транзитна ділянка траси польоту;  |
| <i>hovercraft</i>                    | судно на повітряній подушці;<br><i>hunting</i> - посмикування стрілки приладу  |
| <i>imbalance</i>                     | відсутність чи порушення рівноваги   |
| <i>handler</i>                       | вантажно-розвантажувальний пристрій  |
| <i>go-show</i>                       | авіапасажир без попереднього бронювання місця  |
| <i>metal-detection gateway</i>       | пункт перевірки пасажирів на наявність металевих предметів   |
| <i>gateway</i>                       | 1) місце стикування (внутрішніх і міжнародних) перевезень; 2) район входження (до заданої зони польотів); 3) мн. Ам. аеропорти США, що обслуговують польоти через Атлан-тику |
| <i>gap</i>                           | відстань між крилами біплана   |
| <i>head-up</i>                       | призначений для читання без нахилу голови  |
| <i>intra-line</i>                    | авіалінія одного перевізника   |
| <i>imminence of compressor stall</i> | загроза зриву потоку з лопаток компресора  |
| <i>indestructible</i>                | що не піддається руйнуванню  |
| <i>intercom</i>                      | бортовий переговорний пристрій   |
| <i>intercommunication</i>            | забезпечення переговорного зв'язку;  |
| <i>jammer</i>                        | станція активного радіоелектронного заглушення   |
| <i>jetlag</i>                        | 1) різниця у часі між пунктами польоту; 2) порушення біоритмів унаслі-док перельоту через кілька часових поясів  |
| <i>bounced landing</i>               | підскок під час посадки, різке вертикальне переміщення під час посадки   |
| <i>full-circle landing</i>           | посадка з виконанням повного кола заходження   |
| <i>layover</i>                       | затримка вильоту з метою стикування  |

|                              |   |
|------------------------------|---|
| <i>lift-off</i>              | 1) вертикальний старт космічного корабля або гелікоптера; 2) момент, коли ЛА відривається від землі |
| <i>reciprocating</i>         | що здійснює зворотно-поступальний рух   |
| <i>restraint</i>             | засіб, що обмежує рух   |
| <i>risers</i>                | вільні кінці підвісної системи парашута (з'єднують стропи парашута з ранцем)                        |
| <i>sky-writer</i>            | літак, що малює в небі літери; літак для повітряної реклами   |
| <i>tail-heaviness</i>        | тенденція до кадру-вання; важчання хвостової частини  |
| <i>queen bee</i>             | безпілотний літак, що використовується як мішень у навчальних стрільбах                             |
| <i>ramjet</i>                | прямоструминний повітряно-реактивний двигун;  |
| <i>pre-teen</i>              | дитина 10-12 років  |
| <i>positioning</i>           | визначення просторового положення (ЛА);   |
| <i>plaque</i>                | дошка з назвою установи   |
| <i>parachute-extracted</i>   | що витягується за допомогою парашута;   |
| <i>overspeeding</i>          | розкрутка, робота з перевищенням допустимих обертів двигуна   |
| <i>overkill</i>              | застосування зброї великої потужності   |
| <i>overdesign</i>            | конструювання з великим запасом міцності  |
| <i>one-way</i>               | односторонній   |
| <i>one-step</i>              | одноступеневий  |
| <i>Navstar</i>               | глобальна система космічної навігації «Навстар»   |
| <i>nacelle</i>               | приміщення в літальних апаратах, де знаходяться екіпаж і пасажери;                                  |
| <i>initial approach mode</i> | режим початкового етапу заходження на посадку   |
| <i>mayday</i>                | аварійний (радіо)сигнал, сигнал біди  |
| <i>lift-web</i>              | вільні кінці підвісної системи парашута   |

|                              |   |
|------------------------------|---|
| <i>lobby</i>                 | головний вестибюль аеровокзалу  |
| <i>wearlife</i>              | термін служби до (повного) спрацювання [зносу]  |
| <i>cleared aircraft</i>      | повітряне судно, що отримало диспетчер-ський дозвіл (на запит екіпажу);                 |
| <i>sky-writer</i>            | літак, що малює в небі літери; літак для повітряної реклами; - тенденція до кадрування; |
| <i>brake flap</i>            | закрилок з додатковим внутрішнім обдувом.   |
| <i>study group charter</i>   | чартерний рейс для перевезення учнів  |
| <i>troubleshooting chart</i> | схема виявлення й усунення основних несправностей                                       |
| <i>multidip plane change</i> | поворот площини орбіти з багаторазовим зануренням в атмосферу                           |
| <i>calibrated solar</i>      | сонячний елемент, калібрований на повітряній кулі-зонді                                 |
| <i>accident causation</i>    | встановлення причини авіаційної пригоди   |
| <i>causation</i>             | дія чи діяльність, що приводить до певного результату                                   |
| <i>tail-heaviness</i>        | важчання хвостової частини; -   |
| <i>wearlife</i>              | термін служби до (повного) спрацювання (зносу);   |
| <i>cleared aircraft</i>      | повітряне судно, що отримало диспетчер-ський дозвіл (на запит екіпажу)                  |
| <i>brake flap</i>            | закрилок з додатковим внутрішнім обдувом.   |

143 приклади.