

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

Пункт 31 повестки дня. Стандартизация в области безопасности полетов и аэронавигации

**ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ФОНЕТИЧЕСКИХ СИМВОЛОВ В ПУБЛИКАЦИИ 5LNC
В ЦЕЛЯХ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ**

(Представлено Индонезией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Государства, использующие английский в качестве второго языка, могут столкнуться с проблемами понимания фонетики 5LNC при ведении радиотелефонной связи. В этом документе рассматриваются лингвистические особенности, которые могли бы повысить безопасность полетов и свести к минимуму потенциальный риск для безопасности полетов.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) поручить Совету изучить вопрос о необходимости пересмотра существующего инструктивного материала, касающегося произношения 5LNC;
- b) рекомендовать государствам-членам учитывать языковые различия в различных частях мира в целях дальнейшего повышения безопасности полетов.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов" и "Аэронавигационный потенциал и эффективность"
<i>Финансовые последствия</i>	Нет
<i>Справочный материал</i>	Дос 9835, <i>Руководство по внедрению требований ИКАО к владению языком</i> ; Том II " <i>Правила связи, включая правила, имеющие статус PANS</i> " Приложения 10 " <i>Авиационная электросвязь</i> "; Приложение 11 " <i>Обслуживание воздушного движения</i> " Сиг 323 " <i>Рекомендации по программам обучения авиационному английскому языку</i> "; Дос 9432, <i>Руководство по радиотелефонной связи</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 База данных ICARD (международные коды и условные обозначения маршрутов) содержит 280 000 пятибуквенных кодовых названий (5LNC) и 16 000 условных обозначений маршрутов (RD), необходимых для глобальной аэронавигации. Она позволяет государствам-членам и региональным руководителям резервировать и выделять 5LNC для опознавания важных точек, обычно не отмеченных условными обозначениями маршрутов аэронавигационных средств и органов обслуживания воздушного движения (ОВД), в соответствии с Приложением 11 "Обслуживание воздушного движения", Приложением 15 "Службы аэронавигационной информации" и документом "Правила аэронавигационного обслуживания. Производство полетов воздушных судов" (PANS-OPS).

1.2 Увеличение объема перевозок и количества аэропортов, а также создание новых маршрутов SID/STAR увеличило потребность в 5LNC. Это увеличение усложнило соблюдение указаний ИКАО, изложенных в Приложении 11.

1.3 В добавлении 3 к Приложению 11 указано, что индекс-кодовое обозначение подбирается таким образом, чтобы не создавать каких-либо трудностей при произношении во время ведения связи ОВД. Для людей, использующих английский язык в качестве второго языка, это сейчас далеко не так.

1.4 Эффективная связь является очень важным аспектом безопасности полетов. Радиотелефонная связь (RTF) обеспечивает средства, с помощью которых пилоты и наземный персонал общаются друг с другом. Передаваемая информация и указания имеют жизненно важное значение для безопасного и оперативного производства полетов воздушных судов. Во многих авиационных инцидентах и происшествиях использование нестандартных процедур и фразеологии зафиксировано в качестве способствующего фактора. Важность использования правильной и стандартной фразеологии невозможно переоценить.

1.5 Следует напомнить, что основным средством общения между пилотами и диспетчерами воздушного движения (УВД) является радиосвязь. О важности эффективной связи в авиации можно судить по существующей стандартной фразеологии, направленной на употребление ясных, кратких и недвусмысленных выражений для передачи сообщений обычного характера.

1.6 Среди лингвистов давно установлено, что каждый язык может обладать различным набором звуков и что каждый звук представлен различными символами. Использование букв алфавита во всем мире кажется непоследовательным в обозначении звуков в различных языках. Поэтому недопонимание между диспетчером УВД и пилотом вероятнее всего может произойти при употреблении названий точек пути, когда диспетчер УВД и пилот не обладают одинаковыми языковыми навыками.

1.7 Фразеология ИКАО содержится в томе II "Правила связи, включая правила, имеющие статус PANS" Приложения 10 "Авиационная электросвязь", в документе "Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения" (PANS-ATM, Doc 4444) и в *Руководстве по радиотелефонной связи* (Doc 9432) ИКАО. (Требования в отношении владения языком приводятся в томе II Приложения 10 и в Приложении 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу").

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 После ряда случаев недоразумений, связанных с произношением названий точек пути, в рамках проведенного в Индонезии исследования было установлено, что в среднем 29% от общего числа сообщений имело отношение к названиям точек пути. Недопонимание возникало тогда, когда человек слышал звук, который отличался от его/ее ожиданий или соответствующего звука другого слова.

2.2 Исследование показало, что наиболее проблемными названиями установленных точек пути являются те, которые содержат буквы C, V и серию букв NY. Это свидетельствует о явных лингвистических различиях между индонезийским языком (бахаса) и английским языком, особенно при обозначении звуков буквами алфавита в письменной форме. Например, в индонезийском бахаса буква C всегда обозначает звук /tʃ/ как звук C в слове "chapter". Однако, в английском языке буква C может обозначать три разных звука в зависимости от того, какая буква идет после C. Если за буквой C следуют буквы i.e. или y, она обозначает звук /s/; если за буквой C следует буква h, она обозначает звук /tʃ/, а если за буквой C следуют другие буквы, кроме i, e, y, и h, она обычно обозначает звук /k/.

2.3 Беседа с пилотами международных авиакомпаний подтвердила, что это относится не только к индонезийскому языку. Например, пилоты подтвердили, что существует путаница с произношением названия точки пути NANTES. Один из органов УВД произносил его как /nɔ̃nt/, а соседний орган УВД – как /nɔ̃ntes/. Кроме того, недавнее создание новых маршрутов SID/STAR и новых ВПП показало, что названия точек пути произносятся беспорядочно. Например: BLGRS, QTRBK и т.д.

2.4 Чрезвычайно важно обеспечить успешную связь между органами УВД и пилотами. Обеспечение надлежащего произношения названий точек пути должно решить эти проблемы и позволить как органам УВД, так и пилотам легко произносить названия точек пути и произносить их так, как и ожидается.

2.5 Использование международного фонетического алфавита (МФА), который надлежит включить в сборник аэронавигационной информации, должно быть достаточным способом решения этой проблемы. Этот МФА уже много лет используется лингвистами для транскрибирования иностранных языков и доказал свою надежность.

3. ВЫВОД

3.1 В целях повышения безопасности полетов и сведения к минимуму потенциального риска недопонимания с точки зрения фонетики 5LNC мы предлагаем Ассамблее поручить Совету изучить вопрос о необходимости пересмотра положений о радиотелефонной связи. Для решения этой проблемы следует дополнительно изучить вопрос об использовании международного фонетического алфавита (МФА) для включения его в сборник аэронавигационной информации.