

Anna Borowska

Uniwersytet Warszawski

ORCID: 0000-0002-4990-9667

Lingwistyka stosowana w lotnictwie. Awialingwistyczne obszary badawcze

Wstęp

W Polsce początki lingwistyki stosowanej sięgają przełomu lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych ubiegłego stulecia. To właśnie w tym okresie na Uniwersytecie Warszawskim założony został Instytut Lingwistyki Stosowanej – pierwsza samodzielna jednostka akademicka tego typu na świecie. Nigdy wcześniej lingwistyka stosowana nie miała swojego własnego, odrębnego instytutu, nie wspominając nawet o wydziale. Podobnie stało się czterdzieści lat później, również na Uniwersytecie Warszawskim, kiedy potrzeba prowadzenia badań lingwistycznych w lotnictwie zrodziła niewielką Pracownię Badań nad Komunikacją w Awiacji (Aviation Communication Research Centre) założoną w 2013 roku i kierowaną przeze mnie. Była to także pierwsza na świecie jednostka akademicka działająca na uniwersytecie, a skupiająca się wyłącznie na badaniu komunikacji w lotnictwie. Tak jak wspomniany Instytut rozpoczęła swoją działalność w Warszawie na Wydziale Lingwistyki Stosowanej.

Początkowo obserwacje dotyczyły bieżącego kształtu komunikacji stosowanej w lotnictwie, zawężając ją do dialogów prowadzonych w języku angielskim przez pilotów i kontrolerów lotów. W kolejnych latach zauważona została potrzeba przeprowadzenia prac nie tylko nad uporządkowaniem, ale także nad usystematyzowaniem terminologii angielskiej służącej poprawnemu opisowi badawczemu w wybranym kontekście. Dopiero w późniejszych

latach można było zająć się pomysłami dotyczącymi usprawnienia komunikacji radiotelefonicznej. Wyniki badań w tym zakresie zostały opublikowane, a także przedstawione na krajowych i zagranicznych konferencjach tematycznych i seminariach naukowych. Do dziś są aktualizowane we współpracy z innymi badaczami komunikacji lotniczej z całego świata, a także użytkownikami angielskiego języka lotniczego. Zapoczątkowane obserwacje udało się zintensyfikować, by następnie przystąpić do badań w skali globalnej z udziałem pilotów wielu narodowości.

1. Cel awialingwistyki

Podczas badań nad dyskursem lotniczym okazało się, że angielski język lotniczy (dalej będę stosować przyjęty na całym świecie termin *Aviation English*), wykorzystywany do globalnej komunikacji lotniczej i będący tu przedmiotem badań, nie mieści się w ramach teoretycznych przypisywanych językom specjalistycznym (Borowska 2017a, 68). Oznaczało to, że z naukowego punktu widzenia zastosowanie standardowego podejścia do analizy komunikacji specjalistycznej nie ma sensu. Zaistniała zatem potrzeba dokładnego opisu lingwistycznego rekomendacji dotyczących komunikacji lotniczej i stosowanego w niej języka. Następnym krokiem było sprawdzenie aplikacji tych rekomendacji i – na podstawie osiągniętych wyników – zaproponowanie usprawnienia takich zaleceń lub samej komunikacji lotniczej.

Od samego początku przy pracach nad ramami teoretycznymi lingwistyki stosowanej w lotnictwie i systematyzacji wiedzy w tym zakresie za podstawę rozważań służyły koncepcje teoretyczne założyciela Instytutu Lingwistyki Stosowanej, profesora Franciszka Gruczy (2010, 24), obejmujące najistotniejsze współczynniki rzeczywistości interesującej podmioty lingwistyki. Zwraca on szczególną uwagę na elementy wiedzy konkretnych ludzi, ale także na wszelkie zewnętrzne wytwory językowe, czyli wszelkiego rodzaju wyrażenia językowe nazywane *tekstami* niezależnie od ich długości oraz postaci (pismem czy mownej), w jakiej zostały zrealizowane. Podążając za myślą tego badacza, należy ponadto odróżnić konkretne teksty od ich wzorców. W kontekście lotniczym oznacza to, że umiejętności użytkowników danego języka pozwalające im wytwarzać teksty w celu wywołania pewnych skutków u tych, do których są one skierowane, należy rozumieć jako właściwości komunika-

cyjne i odróżnić od rekomendowanych modeli lingwistycznych opisywanych za pomocą wyrażań *Aviation English* lub *Aeronautical English* ('aeronauczny język angielski'):

Wszelkiego rodzaju *języki-modele* to, jak wynika z poczynionych uwag, pewne zewnętrzne wytwory (konstrukty) poznawczej aktywności (lingwistycznej) ludzi, acz niekoniecznie naukowej. Natomiast *rzeczywiste języki* to konstytutywne, a w każdym razie inherentne, współczynniki konkretnych ludzi [...] (F. Grucza 2010, 25).

Lingwistyka stosowana w lotnictwie ma zatem na celu badanie konkretnych wytworów oraz konkretnych działań językowych (komunikacyjnych) i ich skutków, a zarazem zdobycie możliwie wyczerpującej wiedzy o rzeczywistych językach, czyli o właściwościach konkretnych osób, na podstawie których osoby te wytworzyły badane wytwory i wywołały rozważane skutki komunikacyjne:

Za wyczerpującą (pełną) można uznać zgromadzoną (wytworzoną) wiedzę o *rzeczywistych językach* konkretnych ludzi (lub zbiorów konkretnych ludzi) tylko o tyle, o ile umożliwia ona formułowanie zasadnych odpowiedzi nie tylko na odpowiednie pytania typu diagnostycznego (np. czym są i/lub z czego składają się albo jakie funkcje spełniają rzeczywiste języki ludzkie lub ich różne współczynniki), lecz także na odnośne pytania typu prognostycznego, w tym również typu aplikatywnego, czyli na pytania w rodzaju, co trzeba uwzględnić lub uczynić, by osoby formułujące różnego rodzaju *teksty* lub realizujące różnego rodzaju *dyskursy* były w stanie formułować je lub realizować nie tylko w sposób „poprawny”, lecz także, a w gruncie rzeczy przede wszystkim, w sposób „skuteczny”, czyli umożliwiającą rzeczywiste wzajemne porozumienie (F. Grucza 2010, 35).

Celem uproszczenia stosowanej nazwy, a zarazem wyrażenia istotnej w interesującym nas kontekście swoistej fuzji dwóch przenikających się dziedzin wiedzy – lingwistyki stosowanej i lotnictwa, bez których opisywany typ lingwistyczny nie ma podstaw funkcjonowania, nową jednostkę lingwistyczną nazwałam *awialingwistyką* (Borowska 2017a). Nazwa podkreśla naukę prymarną – lingwistykę i zaznacza obszar jej stosowania wraz z wszelkimi rekomendacjami i wymogami, a także niezbędną wiedzą techniczną w tym zakresie za pomocą pierwszego członu *awia-*, który pochodzi od

synonimu terminu *lotnictwo* – wyrazu *awiacja*. Pierwszy człon internacjonalizmu *awiacja*, wykorzystany w nazwie dziedziny, jest zrozumiały na arenie międzynarodowej i został tam również pozytywnie przyjęty.

Najbardziej podstawowa definicja awialingwistyki brzmi: „interdyscyplinarna dziedzina wiedzy, która bada stosowany w fachowych komunikatach język lotniczy” (Borowska 2017a, 51). Warto zaznaczyć, że nie należy się tu ograniczać do żadnego ze stosowanych w lotnictwie poziomów komunikacji, na przykład do komunikacji pomiędzy pilotami a kontrolerami ruchu lotniczego. Tematyka badawcza obejmuje aktualne problemy lingwistyczne regularnie napotykaną w szerokim aspekcie. Dotyczy zatem komunikacji wszelkich grup zawodowych związanych z lotnictwem – pilotów, kontrolerów lotów, nawigatorów, mechaników, personelu pokładowego, koordynatorów naziemnych, personelu naziemnego i tak dalej.

Awialingwistyka zrodziła się z potrzeby praktyczno-badawczej. Na skutek przeprowadzonej systematyzacji terminologicznej oraz wnikliwej analizy wytworów (tekstów) powstałych w *Aviation English* zauważyłam, że stosowany w komunikatach język może być nazywany *specjalistycznym*, ale tylko w pewnych podzbiorach. Poza tym nie wystarczy poznać terminologię z zakresu lotnictwa, aby go dalej badać. Szczególnym przykładem jest tu język angielski wykorzystywany do łączności radiowej. Aby zrozumieć jego stosowanie, po pierwsze należy zapoznać się z mechanizmem nadawania komunikatów aeronautycznych oraz wszelkimi rekomendacjami przedstawionymi przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego (International Civil Aviation Organization, ICAO), a po drugie nauczyć się specyficznego kodu służącego do komunikowania się podczas rutynowych sytuacji operacyjnych, zwane go *frazeologią lotniczą* lub *frazeologią standardową* (ICAO, 2010). Kolejnym etapem jest obserwacja nadawania komunikatów w sytuacjach nagłych, w których stosuje się tak zwany *plain English* albo, bardziej precyzyjnie, uproszczony angielski język lotniczy zawierający elementy frazeologii standardowej. Biegłość w używaniu tych dwóch elementów to wymóg także formalny, wynikający z umów międzynarodowych i konieczności stosowania jednolitego systemu zarządzania ruchem lotniczym, wojskowym i cywilnym w różnych krajach. Koniecznością jest zatem profesjonalne opanowanie obu tych części składowych. Procedury lotnicze muszą być zrozumiałe – powinny lakonicznie obejmować istotę meldunku lub polecenia (Fellner, Zajac 2008, 8).

Zwracanie szczególnej uwagi na stosowanie poprawnych zwrotów podczas komunikacji aeronautycznej z pewnością doprowadzi do wyrobienia

właściwych nawyków, które przyczynią się do podniesienia ogólnego poziomu jakości radiotelefonicznej łączności lotniczej i bezpieczeństwa każdego lotu (Fellner, Kozuba 2009, 7). Należy szczególnie podkreślić fakt, że wyniki badań uzyskane po wnikliwej analizie wytworów komunikacyjnych są ukierunkowane na opracowanie i wdrożenie zastosowań praktycznych, niezbędnych do zapewnienia i utrzymania poprawnej komunikacji specjalistycznej.

2. Zawężenie przedmiotu badań oraz wiedza i kompetencje badacza *Aviation English*

Przedmiotem zainteresowań awialingwistyki jest język wykorzystywany do tworzenia komunikatów w celach zawodowych w kontekście lotniczym. Mowa tu o wielu możliwych poziomach komunikacyjnych wśród wszystkich grup zawodowych działających w obszarze lotnictwa, w tym komunikacji ustnej i pisemnej. Do takich grup należy zaliczyć między innymi personel operacyjny, personel pokładowy, personel naziemny, mechaników, inżynierów pokładowych, ale także koordynatorów lotów, prawników czy instruktorów lotniczych. Na każdym z poziomów trzeba najpierw zawęzić przedmiot badań, a następnie doprecyzować stosowaną w danym kontekście terminologię. Na samym końcu należy określić potrzeby badawcze i wykorzystanie wyników badań.

Jeśli chodzi o kontekst radiotelefoniczny, jak wspomniano powyżej, przedmiot badań jest złożony. Po pierwsze, skoro termin *Aviation English* obejmuje wszelkie aspekty i płaszczyzny języka stosowanego w lotnictwie (ICAO 2010), to uzasadnione wydaje się, aby do określania podzbiorów *Aviation English* używać innych nazw. Dlatego też odnośnie do komunikacji pomiędzy pilotami i kontrolerami lotów obecnie stosuje się – za szeroko używanym terminem *komunikacja aeronautyczna (aeronautical communication)* – bardziej precyzyjny termin *Aeronautical English* (Borowska 2017a; Tosqui-Lucks, Carvalho e Silva 2020; Carvalho de Almeida Prado 2021), którego polski odpowiednik to *angielski język aeronautyczny*. Dokonanie takiego wyboru pozwala na szczegółowe i klarowne odnośnienie się do kontekstu badawczego.

Należy też pamiętać, że to właśnie *Aeronautical English* nie pozwala na sklasyfikowanie go jako typowej odmiany specjalistycznej. Składa się on bowiem z dwóch wspomnianych wyżej elementów: frazeologii lotniczej i uproszczonego języka lotniczego: