

UNIVERZITET U BEOGRADU

FILOLOŠKI FAKULTET

Tamara, S. Vukomanović

LINGVISTIČKA ANALIZA
VAZDUHOPLOVNE TERMINOLOGIJE U
ENGLESKOM JEZIKU

doktorska disertacija

Beograd, 2015

UNIVERZITET U BEOGRADU

FILOLOŠKI FAKULTET

Tamara, S. Vukomanović

LINGVISTIČKA ANALIZA
VAZDUHOPLOVNE TERMINOLOGIJE U
ENGLESKOM JEZIKU

doktorska disertacija

Beograd, 2015

UNIVERSITY OF BELGRADE
FACULTY OF PHILOLOGY

Tamara, S. Vukomanovic

LINGUISTIC ANALYSIS OF THE
AIRSPEAK TERMINOLOGY IN ENGLISH

Doctoral Dissertation

Belgrade, 2015

БЕЛГРАДСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ
ФИЛОЛОГИЧЕСКИЙ ФАКУЛЬТЕТ

Тамара, С. Вукоманович

ЛИНГВИСТИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ
АВИАЦИОННОЙ ТЕРМИНОСИСТЕМЫ В
АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКЕ

Докторская диссертация

Белград, 2015

Mentor: Dr, Smiljka Stojanović, docent za engleski jezik,
Univerzitet u Beogradu, Filološki fakultet

Članovi komisije:

1. _____

2. _____

Datum odbrane: _____

LINGVISTIČKA ANALIZA VAZDUHOPLOVNE TERMINOLOGIJE U ENGLESKOM JEZIKU

APSTRAKT

Predmet ovog rada je lingvistička analiza vazduhoplovne terminologije u engleskom jeziku. U današnje vrijeme vazdušni saobraćaj igra veliku ulogu u svijetu. Gotovo da ne postoji zemlja u svijetu koja nema sopstvenu aviokompaniju. Engleski jezik je zvanični jezik civilnog vazduhoplovstva. Stoga i komunikacija koja se za vrijeme svakog leta odvija između pilota aviona i kontrolora letenja u prvi plan stavlja upravo ovaj jezik. U okviru vazduhoplovnog engleskog jezika uočavamo dva pravca: s jedne strane je *Airspeak*, koji obuhvata standardne riječi i fraze u vezi sa vazduhoplovstvom i upotrebljava se u redovnim situacijama. Sa druge strane je opšti engleski jezik, koji se upotrebljava u vanrednim situacijama.

Pošto snimci iz našeg korpusa predstavljaju kombinaciju redovnih i vanrednih situacija naša analiza obuhvata i opšti engleski jezik i *Airspeak*.

Vazduhoplovni engleski jezik spada u *English for Specific Purposes* (Engleski za specijalne namjene). Osnovna karakteristika vazduhoplovnog engleskog jezika jeste primjetna upotreba elipse. Ovo ne čudi kada se zna da pilot aviona nema vremena da dugo razgovara sa kontrolorom letenja. Glavni zadatak pilota jeste da upravlja avionom i bezbjedno preveze putnike do određene destinacije. Sve instrukcije koje pilot aviona za vrijeme leta dobija od kontrolora letenja su sažete. Zbog toga u rečenicama često nedostaju određeni glagolski oblici, pridjevi, prilozi kao i prijedlozi. Takođe, u ovakvoj vrsti komunikacije subjekat je skoro uvijek izostavljen.

Postoji dosta sličnosti između pomorskog i vazduhoplovnog engleskog jezika.

Mornarica je starija od vazduhoplovstva, pa su se tako mnoge riječi koje su tipične za pomorski engleski jezik u procesu jezičkog posuđivanja našle u vazduhoplovnom engleskom jeziku.

Kadeti Vojnog vazduhoplovstva na Vojnoj akademiji imaju predmet *Vazduhoplovna frazeologija* u okviru kojeg usvajaju vazduhoplovni engleski jezik. Kao i kod ostalih predmeta, tako je i kod ovog potrebno na najbolji mogući način uskladiti sadržaj sa potrebama i budućom profesijom kadeta ovog smjera.

Jedan od glavnih ciljeva ovog istraživanja bio je analiza jezika koji se koristi u komunikaciji na relaciji pilot aviona-kontrola letenja. Kada se govori o engleskom jeziku u vazduhoplovstvu obično se pravi „podjela.“ S jedne strane je engleski jezik koji obuhvata terminologiju vezanu isključivo za razne faze i postupke tokom letenja, a sa druge takozvani opšti engleski koji se dosta koristi u vanrednim situacijama kada je neophodno detaljnije objasniti nastalu situaciju te stoga standardne riječi i fraze u takvoj vrsti komunikacije nisu dovoljne.

Jedna od osnovnih karakteristika standardnih vazduhoplovnih riječi i fraza jeste elipsa. Interesovalo nas je da li se elipsa upotrebljava isključivo u okviru standardnih vazduhoplovnih riječi i fraza ili se koristi i u komunikaciji za vrijeme vanrednih situacija.

Takođe su nas interesovale vrste (klase) riječi koje se koriste u ovoj vrsti komunikacije (da li prevladavaju imenice, glagolski oblici, pridjevi i da li se uopšte upotrebljavaju prilozima, veznici i prijedlozi).

Osnovna metoda od koje smo pošli u našoj analizi i koju smo u najvećoj mjeri koristili jeste metoda analize diskursa. Pored toga koristili smo kvantitativnu metodu i metodu deskriptivne lingvistike.

U ovom radu je analizirano ukupno trinaest zapisa (oni predstavljaju korpus rada). Rezultati do kojih smo došli analizirajući različite zapise pokazuju da je elipsa zaista jedno od osnovnih obilježja vazduhoplovne terminologije (one koja podrazumjeva upotrebu standardnih riječi i fraza). Takođe smo uočili da se od vrsta riječi u ovoj vrsti komunikacije najčešće upotrebljavaju imenice, glagoli, pridjevi, a dosta često (što i nije odlika standardne vazduhoplovne terminologije) prilozima i prijedlozi, kao i veznici (najviše su upotrebljavani u trenutku kada dođe do vanredne situacije).

Pored toga, ono što je takođe primjetno, jeste to da učesnici u razgovoru ne koriste isključivo vazduhoplovnu terminologiju (standardne riječi i fraze), već se dosta oslanjaju i na upotrebu opšteg engleskog jezika. S obzirom na to da je u svim našim zapisima (letovima koji su u našem korpusu) došlo do vanrednih situacija, uopšte ne iznenađuje upotreba opšteg engleskog jezika.

Ono što smo takođe uočili analizirajući različite zapise, jeste da ipak postoji neka „pravilnost“ ili „shema“ u pogledu jezika kojim se služe kako članovi posade, tako i kontrolori letenja. Drugim riječima postoje neke zajedničke karakteristike koje su

prisutne (u manjoj ili većoj mjeri), u naših trinaest zapisa. Radi se o sledećim karakteristikama: izrazita upotreba elipse, česta upotreba oblika *gonna* i *yeah*, upotreba sadašnjeg trajnog vremena, najčešće upotrebljavane standardne riječi i fraze su *Say again* i *Roger*, pauze u rečenici, rečenice su često nedovršene, česta upotreba uzvika *ah*, *uh*, *oh*, *eh*, naročito u trenutku kada dođe do vanredne situacije, česta upotreba riječi *Hey* i *Okay* u vanrednoj situaciji i upotreba psovki kada dođe do vanredne situacije. Što se tiče više nego izrazite upotrebe elipse u svim našim zapisima, može se reći da je to, na neki način „potpuno očekivano“ kada se zna, da je konciznost i brzina prenošenja informacija između osoblja aviona i kontrolora letenja ključna. Elipsa je odlično jezičko sredstvo za ispunjavanje ovog zahtjeva. Ne samo da je prisutna u okviru vazduhoplovnih standardnih riječi i fraza, već je uočljiva i prilikom upotrebe opšteg engleskog jezika. U većini naših zapisa, kada bilo koji od govornika upotrebljava neki glagolski oblik, radi to na način da obično izostavi neki od važnih elemenata ili ga jednostavno skрати, a u takvoj rečenici subjekat je često potpuno izostavljen. U našim zapisima elipsa je u velikoj mjeri upotrebljena u okviru standardnih vazduhoplovnih riječi i fraza. Međutim, na osnovu analize utvrdili smo da se elipsa javlja i u okviru opšteg engleskog jezika. Present Continuous (sadašnje trajno vrijeme) je najomiljenije i najčešće upotrebljavano vrijeme u vazduhoplovnom engleskom jeziku. Često dolazi do potpunog izostavljanja oblika glagola *to be*. Na taj način se postiže ubrzavanje komunikacije. U okviru standardnih vazduhoplovnih riječi i fraza *Say again* i *Roger* su najčešće upotrebljavane. Na osnovu analiziranih zapisa, potpuno je jasno da *Airpeak* predstavlja zaista specifičan jezik koji je vezan za jednu određenu oblast (vazduhoplovstvo) i prilično se razlikuje od opšteg engleskog jezika.

Ključne riječi: *vazduhoplovni engleski jezik, komunikacija na relaciji pilot aviona-kontrolor letenja, analiza diskursa, elipsa, Airpeak, engleski za specijalne namjene*

Naučna oblast: Lingvistika

Uža naučna oblast: Primjenjena lingvistika

UDK:

LINGUISTIC ANALYSIS OF THE AIRSPEAK TERMINOLOGY IN ENGLISH

ABSTRACT

The paper is about linguistic analysis of the aviation terminology in the English language. Nowadays air transportation plays an important part in the world. There is not a country in the world without own airline. The English language is the official language of the civil aviation. Therefore communication between the pilot and air-traffic controller which occurs during each flight particularly emphasizes this language. One can notice two directions within aviation English: on one side is *Airspeak*, which includes standard words and phrases concerning aviation and which is used in routine situations. On the other side is plain English which is used in non-routine situations. Since tapes from our corpus represent combination of routine and non-routine situations, our analysis includes both *Airspeak* and plain English.

Aviation English belongs to *ESP (English for Specific Purposes)*. The main characteristic of the aviation English is noticeable ellipsis use. It is no wonder when one knows that the pilot has no time to talk to the air-traffic controller for a long time. The main task of the pilot is to fly a plane and safely transport passengers to certain destination. All instructions that the pilot receives during the flight from the air-traffic controller are concise. That is why very frequently there are no verb forms, adjectives, adverbs as well as prepositions in sentences. Also, in this kind of communication subject is almost always deleted.

There are many similarities between maritime and aviation English. Navy is older than aviation and that is why a lot of terms typical of maritime English came to aviation English in the process of language borrowing.

Military Aviation cadets at the Military academy have a subject called *Aviation phraseology* within which they acquire aviation English. As well as in other subjects it is necessary to coordinate contents with the needs and future profession of the aviation cadets in the best possible way.

One of the main aims of the paper was analysis of the language that is used in pilot-air traffic controller communication. There is some kind of „division“ within aviation English. On one side is English which comprises terminology exclusively connected

with different stages and procedures during flying. On the other side is so-called plain English that is used a lot in non-routine situations when it is necessary to explain the emergency situation in detail. In this kind of communication standard words and phrases are not sufficient.

One of the main characteristics of the standard aviation words and phrases is ellipsis. We wanted to find out whether ellipsis is used only within standard aviation words and phrases or not.

We were also interested in word classes that are used in this kind of communication (whether these words are nouns, verbs and adjectives and whether adverbs, conjunctions and prepositions are used at all).

The basic and most frequently used method in our analysis is the discourse analysis method. We also used qualitative method as well as descriptive linguistics method. We analysed thirteen tapes (they are the corpus of the paper). Results obtained show that ellipsis is really one of the basic features of aviation terminology (standard aviation words and phrases terminology). We also noticed that the most frequently used word classes in this kind of communication are nouns, verbs and adjectives. Adverbs and prepositions, as well as conjunctions are frequently used (which is not typical of the standard aviation terminology). These word classes were mostly used in non-routine situations.

What we also noticed is that the participants use plain English a lot and not only aviation terminology (standard words and phrases). Since non-routine situations occurred in all the tapes (flights in our corpus), plain English usage is not strange.

We also noticed that some kind of „regularity“ or „scheme“ in terms of language the aircrew as well as controllers use still exists. In other words there are some common features which are present (more or less), in the tapes. These features are the following: prominent ellipsis use, frequent *gonna* and *yeah* forms use, Present Continuous use, the most frequently used standard words and phrases are *Say again* and *Roger*, conversation gaps, incomplete sentences, frequent use of exclamations *ah*, *uh*, *oh*, *euh*, especially in non-routine situation, frequent use of the words *Hey* and *Okay* in non-routine situation and use of swear words in non-routine situation.

One could say that more than marked use of ellipsis in all the tapes was in a way „completely expected“ when one knows that concision and words exchange speed

between the aircrew and air traffic controller are crucial. When one wants to meet these needs ellipsis is an excellent language form. Not only it is present within standard aviation words and phrases, but it is also used in plain English. Whenever a participant uses a verb he usually omits some of the important elements or he simply contracts it, and the subject is often completely omitted.

Ellipsis is mostly used within standard aviation words and phrases on our tapes.

However, on the basis of the analysis we found out that ellipsis appears even in plain English sentences.

Present Continuous is the most popular and frequently used tense in aviation English. *To be* verb form is often completely omitted. In this way exchange of information is faster.

On the basis of the analysed tapes it is obvious that the *Airspeak* is a specific language which is related to a particular field (aviation) and differs a lot from the plain English.

Key words: *aviation English, pilot-air traffic controller communication, discourse analysis, ellipsis, Airspeak, ESP (English for Specific Purposes)*

Field: Linguistics

Specific field: Applied linguistics

UDC:

ЛИНГВИСТИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ АВИАЦИОННОЙ ТЕРМИНОСИСТЕМЫ В АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКЕ

АБСТРАКТ

Предметом настоящей работы является лингвистический анализ авиационной терминосистемы в английском языке. На сегодняшний день воздушный транспорт играет важную роль в международном транспорте, и почти нет такой страны в мире, у которой не было бы собственной авиакомпании. Английский язык является официальным языком гражданской авиации. Исходя из данного факта и коммуникация, которая осуществляется между летчиком и диспетчером в первый план именно ставит английский язык.

В рамках авиационного английского языка замечаем два направления, а именно с одной стороны – *Airpeak* (авиа-язык), охватывающий стандартные слова и словосочетания, которые касаются авиации и который используется в стандартных ситуациях. С другой стороны, отмечаем общий английский язык, который используется в нестандартных ситуациях. Поскольку в наш материал вошли примеры, характерны как для штатных, так и для нештатных ситуациях, то и наш анализ охватывает и общий английский язык и *Airpeak* (авиа-язык).

Авиационный английский язык входит в пласт *English for Specific Purposes* (Английский язык для специальных целей). Основная характеристика авиационного английского языка – подчеркнутое употребление эллипса. Данный факт не вызывает удивления, поскольку общеизвестно, что у пилота самолета нет времени вести долгие беседы с диспетчером.

Главная задача летчика заключается в том, чтобы управлять судном и безопасно перевести пассажиров до места назначения. Полный набор инструкций, получаемых пилотом от диспетчера в течение полета, весьма сжат. Поэтому в предложениях зачастую нет определенных глагольных форм, прилагательных, наречий и предлогов. Также в радиопереговорах диспетчера с пилотом подлежащее почти всегда отсутствует. Поскольку у морского флота традиция более длинная, чем у авиации, множество слов, характерных для военно-морской терминологической системы перешли в авиационный английский язык.

Курсанты ВВС, учащиеся в Военной академии изучают предмет Авиационная фразеология, в рамках которого обучаются авиационной английской фразеологии. Цель данного обучения, как и когда речь идет о других предметах, заключается в том, чтобы лучшим образом согласовать содержание предмета с требованиями будущей профессии выпускников Военной академии.

Одним из целей нашего исследования был анализ языка используемого в радиопереговорах диспетчера с пилотом самолета в ходе полета. Когда речь идет об английском языке в авиации, его принято разделять на два типа данного языка. А именно на английский, относящийся исключительно к терминосистеме, которая используется в различных этапах и поступках полета, и на так называемый общий английский который используется в критических ситуациях, когда необходимо более подробно объяснить возникшую ситуацию из-за чего стандартные авиационные словосочетания являются недостаточными.

Основная характеристика стандартных авиационных словосочетаний является эллипс. Нас особо заинтересовал вопрос, является ли использование эллипса характерным только в стандартных авиационных ситуациях или он используется и в радиопереговорах в ходе нетипичных ситуациях. Также мы рассматривали вопрос видов слов, которые используются в данной коммуникации, а именно преобладают ли имена существительные, глагольные формы, прилагательные и используются ли наречия, предлоги и союзы.

В основном, в ходе нашего анализа, мы использовали метод анализа дискурса. Кроме того, мы использовали качественный метод и метод дескриптивной лингвистики.

В настоящей работе мы рассматривали всего тринадцать записей. Результаты нашей работы свидетельствуют о том, что эллипс на самом деле является одним из основных характеристик авиационной терминосистемы (подразумевающей использование стандартных слов и словосочетаний). Также мы отметили, что, когда речь идет о видах слов, больше всего использованы имена существительные, глаголы, прилагательные, а достаточно часто (что не является характерным для стандартной авиационной лексики) наречия, предлоги и союзы (больше всего они бывают использованы в нестандартных ситуациях).

Наряду с данными фактами, нами было отмечено, что участники в радиопереговорах не используются исключительно авиационной терминологией (стандартные слова и словосочетания), а в достаточной мере используют общий английский язык. Учитывая факт того, что нами исследованные записи касались полетов, в ходе которых произошли критические ситуации, нас не удивил факт использования стандартного английского языка. В ходе наших исследований, однако, нами были отмечены определенные правила использования языка как экипажей, так и диспетчеров. Иными словами, существуют определенные общие характеристики, присутствующие во всех тринадцати записей. Речь идет о следующих характеристиках: подчеркнутое использование эллипса, часто использование форм *gonna* и *yeah*, наиболее использование стандартные слова и словосочетания *Say again* и *Roger*, паузы в предложениях, незаконченные предложения, частое употребление слов *ah*, *uh*, *oh*, *euh* особенно в критических ситуациях, частое употребление слов *Hey* и *Okay* особенно в критических ситуациях и использование ненормированной лексики. Когда речь идет о подчеркнутом употреблении эллипса в нами исследованных записях, то мы пришли к выводу, что такой факт не является отнюдь неожиданностью, поскольку общеизвестно что сжатая и быстро передаваемая информация в ходе радиопереговоров диспетчера и пилота занимает ключевое место. Как раз эллипс является самым подходящим грамматическим оборотом, отвечающим данному требованию. Кроме авиационной речи, эллипс присутствует и в использовании стандартного языка. Нами также отмечено и то, что в большинстве нами исследованиях записей, участники радиопереговоров используют сокращенные глагольные формы, а подлежащее весьма часто отсутствует.

В результате исследования, мы отметили, что кроме исключительно авиационной лексики и словосочетаний эллипс присутствует и в рамках стандартного английского языка.

Когда речь идет о глагольных формах в английском авиа-языке больше всего используется Present Continuous. Весьма часто полностью отсутствует форма *to be*. Таким образом, осуществляется более быстрая коммуникация. В рамках стандартной авиационной лексики и словосочетаний больше всех используются *Say again* и *Roger*.

На основании нами расследованных записей мы пришли к выводу, что аэро-язык или *Airpeak* представляет особый вид языка, характерный для радиопереговоров диспетчера с пилотом, и в значительной мере отличающийся от стандартного английского языка.

Ключевые слова: авиационный английский язык, радиопереговоры диспетчера с пилотом, анализ дискурса, эллипс, авиационные термины, английский язык для специальных целей.

Научная область: Лингвистика

Более узкое направление: Прикладная лингвистика

УДК:

Sadržaj

1. Uvod	18
1.1. Cilj istraživanja	33
1.2. Korištene metode	33
1.3. Korpus	34
1.4. Hipoteza	35
2. Analiza zapisa razgovora između pilota aviona i kontrolora letenja, odnosno članova posade aviona (redovne i vanredne situacije)	36
2.1. 3 February 1988 – American 132	41
2.2. 10 August 1994 – Korean Air 2033	61
2.3. 15 January 2009 US Airways Flight 1549	70
2.4. 28 April 1988 – Aloha 243	84
2.5. 22 March 1964 – MAS 511	99
2.6. 4 February 2004 – Expo Aviation Ilyushin 18D (Flight PHG 3002)	108
2.7. 22 June 2003 – Brit Air	117
2.8. 19 November 1999 – Air France 1336	126
2.9. 20 December 1995 – Tower Air 41	135
2.10. 8 June 1995 – Valujet 597	154
2.11. 27 January 2009 – Empire Airlines 8284	164
2.12. 4 November 1993-China Airlines 605	173
2.13. 31 March 1992-Transair 671	183
3.1. Vazduhoplovni i pomorski engleski jezik-jezičko posuđivanje	202
3.2. Idiomi koji u sebi sadrže riječi tipične za vazduhoplovnu terminologiju	222
4. Zaključak lingvističke analize zapisa	225
5. O učenju engleskog jezika na Vojnoj akademiji sa posebnim osvrtom na predmet Vazduhoplovna frazeologija	236
6. Opšti zaključak	256
7. Literatura	259
8. Prilozi	263
8.1. Prilog A Korpus	264
8.2. Prilog B Mali englesko-srpski vazduhoplovni rječnik.....	317

9. Biografija autora	337
10.1. Izjava o autorstvu	338
10.2. Izjava o istovetnosti štampane i elektronske verzije doktorskog rada	339
10.3. Izjava o korišćenju	340

UVOD

Predmet ovog rada je analiza vazduhoplovne terminologije u engleskom jeziku. Najjednostavnija definicija terminologije bi bila ona po kojoj je to grana leksikologije koja se prvenstveno bavi proučavanjem stručnih naziva. Stručni termini koji su nas interesovali i koji su i analizirani u ovom radu su termini koji su vezani za vazduhoplovni jezik.

Govoreći o nastanku i razvoju terminologije Tomović¹ ističe da „Kao rodonačelnika ove discipline možemo navesti austrijskog naučnika Eugena Vistera (Eugen Wüster, 1898-1977), koji ju je definisao kao sklop relevantnih komponenti lingvistike, logike, ontologije, informatike i ostalih stručnih oblasti čiji se terminološki sistemi stvaraju ili ispituju.“

Pošto je engleski jezik već duže vremena sinonim za vazduhoplovni saobraćaj, to znači da kada se pomene vazduhoplovni jezik uvijek se misli na vazduhoplovni engleski jezik ili *Airspeak*, a ne na neki drugi jezik.

Vazduhoplovni engleski jezik spada u *English for Specific Purposes* ili *Engleski za specijalne namjene*, u daljem tekstu **ESN**.

Poznato je da kako za pilote aviona, tako i za kontrolore letenja (ovdje se prvenstveno misli na neizvorne govornike engleskog jezika) postoji pravilo, zapravo bi se moglo reći da je to i obaveza, da prođu određenu vrstu obuke u vezi sa vazduhoplovnim engleskim jezikom i da potom njihovo znanje bude testirano, o čemu svjedoči i sertifikat koji se potom dobija. Ovo nimalo ne čudi kada se zna da i piloti aviona, ali i kontrolori letenja u svom redovnom poslu stalno koriste elemente upravo vazduhoplovnog engleskog jezika.

Posadu aviona, pored pilota i kopilota, čine i stjuardi, pa nipošto ne treba smetnuti s uma da nije zanemarljiva ni njihova uloga za vrijeme leta aviona. Kako za pilote aviona i kontrolore letenja, tako i za stjuarde, važi pravilo da treba da prođu obuku i testiranje iz engleskog jezika. Ovo je neophodno zbog toga što stjuardi koriste engleski jezik za davanje instrukcija putnicima pred početak svakog leta. Te instrukcije su u vezi sa

¹ Nenad Tomović, *Terminologija primenjene lingvistike*, magistarska teza str. 22.

bezbjednosnim mjerama u avionu i potrebno je da ih se putnici pridržavaju. Ove instrukcije prvo se daju na jeziku zemlje kojoj pripada aviokompanija, a onda se izgovaraju na engleskom jeziku. Ukoliko u avionu ima stranaca, odnosno osoba čiji se maternji jezik ne poklapa sa maternjim jezikom posade aviona, onda znanje engleskog jezika koje posjeduju stjuardi i te kako dolazi do izražaja. Ponekad je potrebno da stjuardi aviona (iz raznoraznih razloga) razgovaraju sa putnicima u avionu. Ako im se maternji jezici ne poklapaju, engleski jezik će poslužiti u te svrhe.

Govoreći o jeziku koji koriste stjuardi tokom avionskog leta autor Karol Lin Moder² (Carol Lynn Moder) navodi da “Jezik koji koriste stjuardi i drugo opšte osoblje u vazduhoplovstvu, kao mnogi oblici engleskog za specijalne namjene koristi uobičajeni engleski izgovor, strukturu, rječnik i interakcijske modele, ali ih prilagođava ciljevima određene oblasti i konteksta (Cutting 2011).”

Kao što je prethodno pomenuto, vazduhoplovni engleski jezik spada u ESN. Sam naziv govori o tome da je ovaj jezik usredsređen na potrebe učenika, studenata ili polaznika kurseva u vezi sa određenom oblašću (na primjer, vojska, vazduhoplovstvo, tehnika ili nešto drugo).

Kada govore o ESN autori Brajan Paltridž i Sju Starfild³ (Brian Paltridge and Sue Starfield) između ostalog navode da je “Glavna karakteristika jednog kursa ESN da su sadržaj i ciljevi tog kursa usmjereni na specifične potrebe učenika. Kursevi ESN se onda usredsređuju na taj jezik, vještine i žanrove svojstvene specifičnim aktivnostima koje učenici treba da budu u stanju da izvedu na engleskom. Tipično, (mada ne uvijek) studenti ESN su odrasli učenici. Oni su takođe često jedna ujednačena grupa u smislu ciljeva učenja, mada ne uvijek u smislu znanja jezika. Glavna pitanja u vezi sa

² Brian Paltridge and Sue Starfield, *The Handbook of English for Specific Purposes*, str. 227. “The language used by flight attendants and other general aviation personnel, like many forms of English for specific purposes, uses conventional English pronunciation, structure, vocabulary, and interactional patterns, but adapts them to the purposes of the particular domain and context (Cutting 2011).”

³ Navedeno djelo; str. 2 A key feature of an ESP course is that the content and aims of the course are oriented to the specific needs of the learners. ESP courses, then, focus on the language, skills and genres appropriate to the specific activities the learners need to carry out in English. Typically (although not always) ESP students are adult learners. They are also often a homogeneous group in terms of learning goals, although not always in terms of language proficiency. Key issues in teaching of English for specific purposes are how to identify learner needs, the nature of the genres that learners need to be able to produce as well as participate in, and how we can know that our learners have been able to do this successfully, and, if not, what we can do to help them to do this.

predavanjem ESN su kako prepoznati potrebe učenika, prirodu žanrova koje učenici treba da budu u stanju da stvore, kao i da u njima učestvuju, i kako možemo znati da su naši učenici u stanju da ovo urade uspješno, i ako nisu, šta mi možemo učiniti da im pomognemo da to urade.”

Već sama činjenica da vazduhoplovni engleski jezik spada u ESN čini ga na neki način posebnim i prilično drugačijim od opšteg engleskog jezika. Najuža oblast ovog jezika, odnosno predmet interesovanja je vazduhoplovstvo, to jest terminologija u vezi sa njim. Ovaj jezik karakteriše veliki broj standardnih riječi i fraza koje će se učiniti prilično neobičnim i čak teškim svima koji nisu direktno uključeni u proces letenja, odnosno regulisanja vazduhoplovnog saobraćaja (pri tom se misli na pilote aviona i kontrolore letenja).

Za laike, stvari u vezi sa vazduhoplovnim engleskim jezikom postaju još komplikovanije kada čuju dijalog između pilota aviona i kontrolora letenja koji se odvija tokom avionskog leta. Svi koji čuju taj razgovor, a da pri tom nisu piloti aviona ili kontrolori letenja, pomislili bi da se taj dijalog odvija između osoba koje ne samo da ne vladaju osnovama gramatike engleskog jezika, već u isto vrijeme ne poznaju ni brojeve u engleskom jeziku.

Govoreći o razmjenama između pilota i kontrolora letenja, prethodno pomenuti autor Karol Lin Moder⁴ (Carol Lynn Moder) naglašava kako su te “Razmjene kratke, a korišteni gramatički oblici ograničeni. Većina glagola javlja se u obliku zapovjednog načina, a funkcijske riječi su ograničene na mali broj prijedloga. Vokabular je specijalizovan, a upotreba brojeva i slova je veoma istaknuta. Pored toga, izgovor slova i brojeva prati propisani ICAO alfabet, koji je takođe uobičajen u pomorskim i vojnim kontekstima. Prema tome, “P” se čita “Papa,” a “N” “November.” Svi brojevi se izgovaraju kao jednocifrene brojke: broj “9” se izgovara “niner,” broj “5” se izgovara “fife” a broj “3” se izgovara “tree.””

⁴ Navedeno djelo; str. 229-230 The exchanges are brief, and the grammatical forms employed are limited. Most verbs occur in the imperative form and function words are limited to a small number of prepositions. The vocabulary is specialized and the use of numbers and letters is very prominent. Furthermore, the pronunciation of letters and numbers follows the prescribed ICAO alphabet, which is also common to maritime and military contexts. Thus, “P” is read “Papa,” and “N” as “November.” All numbers are pronounced as single digits: the number “9” is pronounced “niner,” the number “5” is pronounced “fife” and the number “3” is pronounced “tree.”

ICAO je akronim čije je značenje ***International Civil Aviation Organization*** (Međunarodna civilna vazduhoplovna organizacija, u daljem tekstu **MCVO**).

Kada pilot aviona razgovara sa kontrolorom letenja njihovi iskazi obiluju vazduhoplovnom terminologijom koja je njima dvojici dobro poznata. To znači da među njima ne dolazi ili ne bi trebalo da dolazi do nesporazuma u komunikaciji. Ono čemu njih dvojica u međusobnoj komunikaciji poklanjaju naročitu pažnju, jeste dužina iskaza. Ovo je sasvim u skladu sa osnovnim ciljem vazduhoplovnog jezika prema kojem on treba da bude što je moguće više ekonomičan, odnosno rečenice koje se u njemu koriste, treba da budu što kraće.

Upravo zahvaljujući ovoj karakteristici vazduhoplovnog jezika, pilotu aviona i kontroloru letenja je omogućeno da u veoma kratkom vremenskom razmaku razmjene sve neophodne informacije koje su važne za bezbjednost leta u svakom trenutku. Ovaj princip konciznosti u jeziku, naročito je izražen prilikom upotrebe standardnih riječi i fraza, ali njega često nije lišen ni opšti engleski jezik koji je takođe u upotrebi u vazduhoplovnom engleskom jeziku (ovdje se misli na takozvane vanredne situacije) do kojih dolazi tokom leta.

Ono što takođe predstavlja jednu od osnovnih karakteristika vazduhoplovne terminologije jeste i česta upotreba elipse. Ona je primjetna u velikom broju rečenica koje u međusobnoj komunikaciji upotrebljavaju pilot i kontrolor letenja. Pored toga, uočeno je da je najčešće upotrebljavano vrijeme u ovoj vrsti komunikacije sadašnje trajno vrijeme (Present Continuous). Gotovo svaki put kada je radnja izražena sadašnjim trajnim vremenom, uočava se potpuno odbacivanje oblika glagola *to be*. Međutim, osim izostavljanja oblika glagola *to be* u rečenicama često nedostaju i drugi važni elementi, kao što je na primjer subjekat, pa sve to znatno doprinosi utisku “okrnjenosti” rečenice. Ali tu “okrnjenost” rečenica u komunikaciji između pilota aviona i kontrolora letenja, primjećuju jedino laici. Te “okrnjene” rečenice na neki način predstavljaju “zaštitni znak” vazduhoplovnog engleskog jezika i samo potvrđuju da je ovdje važan sadržaj koji se iskazuje jezikom, a ne forma, odnosno gramatička ispravnost iskaza.

Osnovni zadatak pilota jeste da bezbjedno preveze putnike aviona iz jednog kraja zemlje u drugi. To znači da je za njega najvažnije da tokom svog posla bude u potpunosti usredsređen na letenje. Ovo zapravo potvrđuje da pilot tokom leta ne treba da detaljno razgovara o svemu i svačemu sa kontrolorom letenja, već samo da

razmjenjuje neophodne informacije koje su značajne za sam let i koje utiču na bezbjednost putnika. U te neophodne informacije spadaju podaci u vezi sa vremenskim prilikama, raspoloživošću piste, dozvolom za poletanje i sletanje, što znači, da najviše komunikacije između pilota i kontrolora letenja ima na početku i na kraju leta. Ovo se odnosi na takozvane redovne situacije (to su one situacije koje svaki član posade, kontrolor letenja, ali i putnik u avionu priželjkuje, jer to znači da sve protiče bez problema).

Međutim, ako u avionu dođe do bilo kakvog problema (takozvana vanredna situacija) čiji uzrok može biti različite prirode, onda komunikacija između pilota aviona i kontrolora letenja može da potraje sve do kraja leta, odnosno, sve dok se ne rješi problem koji je doveo do takve situacije.

Vanredna situacija direktno se odražava i na jezik koji pilot aviona i kontrolor letenja koriste u međusobnoj komunikaciji. Njih dvojica više se ne mogu osloniti isključivo na standardne vazduhoplovne riječi i fraze, već je neophodno da pređu na opšti engleski jezik.

Pošto se ovdje radi o razgovoru, odnosno konverzaciji između dvije ili više osoba za vrijeme trajanja leta, može se reći da je osnovna jedinica razgovora na relaciji pilot aviona-kontrolor letenja, dijalog.

Govoreći o dijalogu u odnosu na monolog, Dejvid Kristal⁵ (David Crystal) navodi kako je "U poređenju sa tim, suština dijaloga da učesnici očekuju jedan od drugog da odgovori i on sadrži mnogo karakteristika koje omogućavaju da se ovo desi, kao na primjer upitni oblici. Tipično tokom govora publika je prisutna, a tokom pisanja nije. Ali, usredsređivanje na publiku omogućava nam da primjetimo mnoge interesantne slučajeve za koje se čini da spadaju između ova dva tipa."

Zapisi koji su analizirani u ovom radu, zapravo predstavljaju razgovor između članova posade s jedne i kontrole letenja s druge strane, i to u vidu dijaloga. U njemu ima i dosta upitnih oblika. Pošto se komunikacija u ovim zapisima odvijala kako u redovnim tako i u vanrednim situacijama to se odrazilo i na sadržaj dijaloga, pa tako u njima ima i

⁵ David Crystal, *How Language Works, How Babies Babble, Words Change Meaning, and Languages Live or Die*, str. 263. "By contrast, it is the essence of dialogue that the participants expect each other to respond, and it contains many features which enable this to happen, such as question forms. Typically, speech has an audience present and writing does not. But the focus on audience enables us to notice many interesting cases that seem to fall between the two types."

obavještenja i informacija tipičnih za let aviona, ali i rasprava, prepirki, svađa pa čak i psovki izgovorenih od strane posade aviona. Sagovornici često prave pauze u govoru, upadaju jedni drugima u riječ razmjenjujući pri tom razne informacije, a ne samo one vezane za let.

Dejvid Kristal⁶ (David Crystal) na sledeći način objašnjava konverzaciju između ljudi: “Stereotip je da ljudi koriste kompletne rečenice, razmjenjuju turnuse (str.155), pažljivo slušajući jedan drugog, i proizvodeći uravnotežene količine govora. Stvarnost je da ljudi često djele rečenice koje stvaraju, prekidaju jedni druge, ne obraćaju pažnju na sve što je rečeno, i stvaraju diskurs tamo gdje su doprinosi učesnika prilično asimetrični. Pa ipak, takvi dijalozi funkcionišu.”

Kao što je prethodno pomenuto, u našim zapisima komunikacija, čiju osnovnu jedinicu čini dijalog ne odvija se samo na relaciji pilot-kopilot aviona-kontrolor letenja, nego se u razgovor uključuju i stjuardi i tehničari. Međutim, čak i u takvoj proširenoj komunikaciji, nema značajnijih promjena u okviru vazduhoplovnog jezika.

Ono što karakteriše komunikaciju u našim zapisima zavisno od situacije u avionu, jeste ili glatko smjenjivanje turnusa između sagovornika, ili pak, česta zbunjenost učesnika u razgovoru koja dovodi do nepravilnosti iskaza.

Govoreći o konverzaciji Džordž Jul⁷ (George Yule) ističe kako se “Običnim jezikom rečeno konverzacija na engleskom jeziku može opisati kao neka aktivnost u kojoj, uglavnom dvoje, ili više ljudi razmjenjuju turnuse prilikom razgovora. Tipično je da samo jedna osoba govori u isto vrijeme i teži se izbjegavanju ćutanja između turnusa u razgovoru. (Ovo ne važi za sve situacije ili društva.)”

Može se reći da konverzaciju koja se tokom avionskog leta najvećim djelom odvija između pilota aviona i kontrolora letenja karakteriše izvjesna “pravilnost” odnosno šablon. Naime, ovdje se radi o konverzaciji na “unapred zadatu temu” pošto se oba

⁶ Navedeno djelo; str. 265 The stereotype is that people speak in complete sentences, taking well-defined turns (p.155), carefully listening to each other, and producing balanced amounts of speech. The reality is that people often share in the sentences they produce, interrupt each other, do not pay attention to everything that is said, and produce a discourse where the contributions of the parties are wildly asymmetrical. Yet such dialogues work.

⁷ George Yule, *The Study of Language*, str. 145. “In simple terms, English conversation can be described as an activity in which, for the most part, two or more people take turns at speaking. Typically, only one person speaks at a time and there tends to be an avoidance of silence between speaking turns. (This is not true in all situations or societies.)”

učesnika u konverzaciji pridržavaju upotrebe tačno određenih vrsta riječi i fraza. Njihova “zadata tema” je razgovor o meteorološkim uslovima, pista sa koje treba da poleti ili sleti avion, dozvola za poletanje ili sletanje, podaci o broju putnika, ili jednom riječju, sve što je vezano za sam let i bezbjednost putnika i članova posade, odnosno sve što tome doprinosi.

Vazduhoplovni engleski jezik se često naziva “ograničeni” jezik možda zbog toga što govornici koji ga upotrebljavaju nemaju slobodu da prošire iskaz (dodaju nešto svoje), već se drže unapred određenih standardnih riječi i fraza i “zadate teme,” a možda i zbog svega što je prethodno pomenuto u vezi sa ovim jezikom.

Kada slušamo razgovor između pilota aviona i kontrolora letenja, odmah ćemo uočiti da je njihov razgovor lišen šala, neformalnog jezika i svega onoga što je tipično za na primjer, telefonski razgovor između dva prijatelja, članova porodice ili, recimo, komšija. Svaka konverzacija izvan one na “zadatu temu” bi mogla da odvuče pažnju pilota aviona sa leta, na nešto drugo, pa bi to moglo da ugrozi bezbjednost leta, a samim tim bi uticalo i na bezbjednost putnika i članova posade.

Ovakav “ograničeni” jezik upotrebljava se isključivo u takozvanim redovnim situacijama.

Engleski jezik je od velikog značaja za vazduhoplovstvo i njegova upotreba, ali i korist koju on ima za pilota aviona i kontrolora letenja, nikako ne može biti prenaplašena.

Kada neko pomisli na pilota aviona u civilnom vazduhoplovstvu, jedna od prvih asocijacija koja će mu se javiti u vezi sa njim (sa njegovom profesijom), pored izuzetne sposobnosti i hrabrosti, svakako jeste odlično znanje engleskog jezika.

Dobro znanje standardnih vazduhoplovnih riječi i fraza se podrazumjeva, pošto u suprotnom to može negativno da utiče na bezbjednost leta. Kao što je prethodno već pomenuto, dijalog je osnovna jedinica konverzacije u vazduhoplovnom saobraćaju koja se odvija između pilota aviona i kontrolora letenja. Međutim, to svakako nije i jedina konverzacija do koje dolazi tokom leta, odnosno pilot aviona i kontrolor letenja nisu jedini učesnici u razgovoru. Kao što je prethodno rečeno, često se u ovakvu vrstu dijaloga mogu uključiti i ostali članovi posade aviona, na primjer, stjuardi ili inženjeri letači.

Kada se komunikacija odvija za vrijeme redovne situacije, onda se primjećuje da se turnusi⁸ (*turnus*, *turn*-iskaz-sa kojim turnus može biti istovetan-bazična je jedinica za njegovo građenje; usleđuje „reči“ nekog prethodnog govornika, a prethodi nekom drugom turnusu (drugog govornika); prostije je ili složenije građe; turnusi se razmeštaju odnosno raspodeljuju na osnovu pravila koja daje sistem reč-za-reč; posmatramo ga kao konstrukcijsku odnosno razmeštajnu ili raspodelnu jedinicu (*turn-constructional component*, *turn-allocation component*))

između govornika pravilno smjenjuju, što nije uvijek slučaj sa komunikacijom za vrijeme vanredne situacije u avionu.

Govoreći o analizi konverzacije i redosljedu između govornika koji u njoj učestvuju, autor Džordž Jul⁹ (George Yule) navodi kako “Većinom učesnici čekaju dok jedan govornik ukaže da je on ili ona završio ili završila, obično tako što najavljuje **tačku završavanja**. Govornici mogu označiti završetak svojih turnusa na razne načine: tako što će postaviti pitanje, na primjer ili pauzirati na kraju završene sintaksičke strukture nalik frazi ili rečenici.”

U nekim zapisima koji su analizirani u ovom radu, pored komunikacije koja se u vidu dijaloga odvija između sagovornika zabilježena je i buka. Može se reći da je buka takođe jedna od karakteristika avionskih letova. U nekim situacijama i ona može znatno da utiče na kvalitet komunikacije unutar aviona (između samih članova posade), ali i na relaciji pilot aviona-kontrolor letenja. Pošto je buka sastavni dio svakog leta, to znači da se komunikacija između pilota aviona i kontrolora letenja nikada ne odvija u idealnim uslovima. Osim toga, ne treba zaboraviti da se njihova komunikacija odvija putem radio veze.

Kada piloti aviona i kontrolori letenja, odnosno studenti, budući piloti pohađaju kurs ili časove gdje usvajaju vazduhoplovnu terminologiju, posebna pažnja se posvećuje činjenici da komunikacija koja se odvija tokom leta, nikada ne protiče u idealnim uslovima, odnosno, da je prati buka. Zbog toga se polaznicima ovakvih kurseva, često

⁸ Slobodan Stević, *Analiza konverzacije*, str. 222.

⁹ George Yule, *The Study of Language*, str. 146. “For the most part, participants wait until one speaker indicates that he or she has finished, usually by signaling a **completion point**. Speakers can mark their turns as complete in a number of ways: by asking a question, for example, or by pausing at the end of a completed syntactic structure like a phrase or sentence.”

puštaju autentični snimljeni materijali razgovora između pilota aviona i kontrolora letenja koje karakteriše dosta buke, što znatno utiče na kvalitet materijala koji se sluša. Međutim, ovo je neophodno kako bi se budući korisnici ovog jezika navikli, na ne baš idealne situacije za obavljanje razgovora.

Takođe se poklanja pažnja i tome da se pilotima aviona i kontrolorima letenja puštaju snimci razgovora u kojima učestvuju i izvorni govornici engleskog jezika, ali i oni kojima engleski jezik nije maternji. Ovo je veoma važno zbog toga što avioni lete u različite zemlje svijeta, pa piloti, kojima je engleski jezik maternji, često komuniciraju sa kontrolorima letenja koji su neizvorni govornici ovog jezika, a moguće su i razne druge kombinacije.

U ovom radu analizirano je ukupno trinaest zapisa zabilježenih tokom isto toliko letova obavljenih na različitim destinacijama (radi se o letovima u raznim zemljama, pa čak i na više kontinenata) i u različito vrijeme. Ono što primjećujemo kod naših zapisa, jeste to da se u nekima od njih prepliće redovna, sa vanrednom situacijom, a u nekima od njih se radi o komunikaciji u isključivo vanrednim situacijama.

Pri analizi zapisa razgovora između posade aviona i kontrole letenja, koristili smo metodu analize diskursa. Govoreći o tome šta analiza diskursa u stvari predstavlja i kako se razvila, autor Majkl Mekarti¹⁰ (Michael McCarthy) navodi sledeće: “Analiza diskursa bavi se proučavanjem odnosa između jezika i konteksta u kojima se koristi. Nastala je iz rada različitih naučnih grana šezdesetih i ranih sedamdesetih, uključujući lingvistiku, semiologiju, psihologiju, antropologiju i sociologiju. Analitičari diskursa proučavaju jezik u upotrebi: pisane tekstove svih vrsta i usmene činjenice, od konverzacije do visoko institucionalizovanih oblika razgovora.”

Pošto naši zapisi predstavljaju razgovor, odnosno konverzaciju koja se u najviše slučajeva odvija na relaciji pilot aviona-kontrolor letenja, činilo nam se da bi metoda analize diskursa predstavljala najprikladniju metodu za ovaj rad. Naravno, ta konverzacija koju za vrijeme leta aviona najčešće vode pilot i kontrolor letenja se razlikuje od konverzacije koju često imamo prilike da čujemo ili u kojoj i sami često

¹⁰ Michael McCarthy, *Discourse Analysis for Language Teachers*, str. 5. “Discourse analysis is concerned with the study of the relationship between language and the contexts in which it is used. It grew out of work in different disciplines in the 1960s and early 1970s, including linguistics, semiotics, psychology, anthropology and sociology. Discourse analysts study language in use: written texts of all kinds, and spoken data, from conversation to highly institutionalized forms of talk.”

učestvujemo u svakodnevnom životu. Razlika je u tome što pilot aviona i kontrolor letenja unapred znaju o čemu će razgovarati za vrijeme leta (ovo se naravno odnosi na redovne situacije), a kada prijatelji razgovaraju, to je obično spontano jer se oni ne pripremaju unapred za ono o čemu će razgovarati.

Mnogi autori svrstavaju analizu konverzacije u okrilje analize diskursa. Prethodno pomenuti autor¹¹, govoreći o analizi konverzacije navodi sledeće: “Ono što se često naziva *analiza konverzacije* u američkoj tradiciji, takođe može biti uključeno pod opšte zaglavlje analize diskursa. U analizi konverzacije, naglasak nije na građenju strukturalnih modela, nego na bliskom posmatranju ponašanja učesnika u razgovoru i na modelima koji se ponavljaju preko velikog izbora prirodnih podataka. Rad Gofmana (1976; 1979), i Saksa, Šeglofa i Džefersona (1974) je važan u proučavanju kolokvijalnih standarda, preuzimanju turnusa, i drugih aspekata govorne interakcije.”

Kada govorimo o konverzaciji obično se misli na dvoje ili više govornika koji su u istom prostoru i vide jedni druge dok razgovaraju. Naravno, konverzacija se ne odvija uvijek na ovakav način. Ljudi često razgovaraju i putem telefona ili radio-veze (što je upravo slučaj u našim zapisima). Tada se ne radi o konverzaciji licem u lice, pošto sagovornici ne vide jedan drugog dok razgovaraju. Ovo ponekad može da bude dobro, a ponekad je to velika mana.

Govoreći o konverzaciji licem u lice autor Dejvid Kristal¹² (David Crystal) navodi sledeće: “Pošto su učesnici u konverzaciji tipično u interakciji licem u lice, oni se mogu osloniti na takve ekstralingvističke signale kao što su izraz lica i pokret kako bi pomogli značenju (povratna informacija). Leksikon govora je često tipično nejasan, jer se upotrebljavaju riječi koje se direktno odnose na tu situaciju (*deiktički* izrazi, kao naprimjer *taj*, *ovdje*, upravo sada).

¹¹ Navedeno djelo; str. 6 What is often called *conversation analysis* within the American tradition can also be included under the general heading of discourse analysis. In conversational analysis, the emphasis is not upon building structural models but on the close observation of the behaviour of participants in talk and on patterns which recur over a wide range of natural data. The work of Goffman (1976; 1979), and Sacks, Schegloff and Jefferson (1974) is important in the study of conversational norms, turn-taking, and other aspects of spoken interaction.

¹² David Crystal, *The Cambridge Encyclopedia of the English Language*, str. 291. “Because participants are typically in face-to-face interaction, they can rely on such extralinguistic cues as facial expression and gesture to aid meaning (feedback). The lexicon of speech is often characteristically vague, using words which refer directly to the situation (*deictic* expressions, such as *that one*, *in here*, right now).”

U našim zapisima članovi posade su u istom prostoru, što znači da obično mogu i da se vide. Međutim, kada se radi o komunikaciji između članova posade i kontrole letenja, stvari su drugačije, pošto se oni čuju, ali se ne vide.

U ovom radu najviše smo se oslanjali na rad autora Jula i Brauna, Halideja i Hasanove, Tornberija i Mekkartija i to u oblasti analize diskursa.

Govoreći o analizi diskursa autori Braun i Jul¹³ navode sledeće: „Analiza diskursa je, nužno, analiza jezika u upotrebi. Kao takva, ona se ne može ograničiti na opis lingvističkih oblika nezavisno od ciljeva ili funkcija koju ti oblici imaju u ljudskim poslovima. Dok su neki lingvisti usredsređeni na određivanje formalnih svojstava jednog jezika, analitičar diskursa je posvećen istraživanju o tome za šta se taj jezik upotrebljava.“

Isti autori dalje navode da će oni tu funkciju jezika koju on ima u izrazu ‘sadržaj’ opisati kao **transakcionu**, a onu funkciju koja je uključena u izražavanje društvenih odnosa i ličnih stavova kao **interakcionu**.

Takođe, prethodno pomenuti autori, govoreći o tekstu nazivaju ga usmenim izvještajem jednog komunikativnog događaja i pri tom navode mnoge druge autore koji su se bavili tekstom, odnosno principima veza koje povezuju tekst i nameću kointerpretaciju (Dijk, Gutvinski, Bjugrand, Dresler, Halidej i Hasanova).

Onaj kohezivni odnos koji posebno interesuje autore Halideja i Hasanovu, prema riječima Brauna i Jula jesu referenca, supstitucija, elipsa i leksički odnosi.

Sa druge strane autori Halidej i Hasanova¹⁴ na sledeći način objašnjavaju riječ tekst: „Riječ tekst se u lingvistici odnosi na bilo koji odlomak, usmeni ili pismeni, bilo koje

¹³ Gillian Brown and George Yule, *Discourse Analysis*, str. 1. “The analysis of **discourse** is, necessarily, the analysis of language in use. As such, it cannot be restricted to the description of linguistic forms independent of the purposes or functions which those forms are designed to serve in human affairs. While some linguists may concentrate on determining the formal properties of a language, the discourse analyst is committed to an investigation of what language is used for.”

¹⁴ M. A. K. Halliday and Ruqaiya Hasan, *Cohesion in English*, str. 1. “The word text is used in linguistics to refer to any passage, spoken or written, of whatever length, that does form a unified whole. We know, as a general rule, whether any specimen of our own language constitutes a text or not. This does not mean there can never be any uncertainty. The distinction between a text and a collection of unrelated sentences is in the last resort a matter of degree, and there may always be instances about which we are uncertain—a point that is probably familiar to most teachers from reading their students’ compositions. But this does not invalidate the general observation that we are sensitive to the distinction between what is text and what is not.”

dužine, koji čini ujedinjenu cjelinu. Mi znamo, po pravilu, da li bilo koji primjerak našeg jezika čini tekst ili ne. Ovo ne znači da nikada ne može biti nesigurnosti. Razlika između nekog teksta i skupine nepovezanih rečenica je u krajnjem slučaju stvar stepena, i uvijek može biti primjera u vezi sa kojima nismo sigurni-problem koji je vjerovatno poznat većini nastavnika iz sastava njihovih studenata. Ali ovo ne poništava opšte zapažanje da smo osjetljivi na razliku između onoga što je tekst i onoga što nije tekst.“ Prema istim autorima shvatanje teksta je prilično širok pojam pa tako može obuhvatiti usmeni i pismeni zapis, ali i prozu, poeziju, dijalog ili monolog i mnogo šta drugog. Oni takođe smatraju da se tekst ne može definisati na osnovu veličine. Po njima tekst se može posmatrati kao semantička jedinica. Jedna od osnovnih odlika teksta jeste tekstura koju objašnjavaju na sledeći način¹⁵: „Pojam teksture je potpuno prikladan za izražavanje svojstva ‘da se bude tekst’. Tekst ima teksturu, i to je ono po čemu se razlikuje od nečega što nije tekst.“

Braun i Jul navode da je pristup koji zastupaju Halidej i Hasanova pristup koji se može nazvati tekst-kao-proizvod, dok se njihov (Braunov i Julov) može nazvati diskurs-kao-proces. Naziv prvopomenutog pristupa dolazi otuda što je tu važna analiza proizvoda, a ne kako je proizvod nastao ili kako je primljen.

Sa druge strane suština Braunovog i Julovog pristupa je razlika između tretiranja diskursa kao proizvoda ili procesa. U njihovom pristupu važna je komunikativna funkcija jezika.

Govoreći o koheziji Halidej i Hasanova¹⁶ definišu je na sledeći način: „Pojam kohezije je semantički; tiče se odnosa značenja koji postoje unutar teksta, i koji ga određuju kao tekst. Kohezija se javlja tamo gdje je tumačenje nekog elementa u diskursu zavisno od tumačenja drugog elementa. Jedno pretpostavlja drugo, u tom smislu što se ne može uspešno dešifrovati osim da mu se pribjegne. Kada se ovo dogodi, uspostavlja se odnos

¹⁵ Navedeno djelo; str. 2 “The concept of texture is entirely appropriate to express the property of ‘being a text’. A text has texture, and that is what distinguishes it from something that is not a text.”

¹⁶ Navedeno djelo; str. 4 “The concept of cohesion is a semantic one; it refers to relations of meaning that exist within the text, and that define it as a text. Cohesion occurs where the interpretation of some element in the discourse is dependent on that of another. The one presupposes the other, in the sense that it cannot be effectively decoded except by recourse to it. When this happens, a relation of cohesion is set up, and the two elements, the presupposing and the presupposed, are thereby at least potentially integrated into a text.”

kohezije, i ta dva elementa, onaj koji se očekuje i očekivani su time bar potencijalno integrirani u tekst.“

Prethodno pomenuti autori za koheziju kažu da se „djelimično izražava kroz gramatiku a djelimično kroz rječnik te se zato može govoriti o gramatičkoj i leksičkoj koheziji.“

Raspravljajući o koheziji Halidej i Hasanova između ostalog ističu da „pojam kohezije objašnjava neophodne semantičke odnose čime je bilo kom odlomku govora ili pisanja omogućeno da funkcionišu kao tekst.“

A kako dalje navode „taj pojam možemo sistematizovati klasifikujući ga u mali broj različitih kategorija-referencu, supstituciju, elipsu, konjunkciju, i leksičku koheziju.“ Po njima ove kategorije „imaju teorijsku osnovu kao različite vrste kohezivnog odnosa, ali i obezbjeđuju praktična sredstva za opisivanje i analiziranje tekstova.“

Prva kategorija, referenca zapravo predstavlja „odnos između jednog elementa teksta i nečeg drugog na osnovu čijeg upućivanja se tumači u datom primjeru.“ U ovu kategoriju spadaju pokazne zamjenice, određeni član, prisvojne zamjenice i slično.

Što se tiče elipse i supstitucije ove dvije kategorije su veoma slične. Kako Halidej i Hasanova¹⁷ navode „Između supstitucije i elipse postoji minimalna razlika u značenju.

Mi smo definisali elipsu kao supstituciju nulom; isto tako bismo mogli definisati supstituciju kao izrazitu elipsu.“

Treća kategorija, konjunkcija se odnosi na povezivanje djelova teksta unutar rečenice. U ovu kategoriju spadaju riječi kao što su and, yet, so i then.

U okviru četvrte kategorije govorimo o leksičkoj koheziji. U leksičku koheziju spadaju: direktno ponavljanje, porodice riječi, sinonimi, antonimi, riječi iz istog semantičkog polja, leksički nizovi i liste i supstitucija sa oblicima one ili ones (vidi više kod Tornberija).

Govoreći o koheziji i koherenciji Tornberi prvu opisuje kao „površinsku karakteristiku tekstova“ i smatra da je nezavisna od čitaoca. A za koherenciju smatra da predstavlja interakciju između čitaoca i teksta. Međutim, kako isti autor ističe to ne znači da „kohezija i koherencija funkcionišu nezavisno.“ Zapravo on smatra da se kohezivna sredstva upotrebljavaju u tekstovima zbog toga da bismo te tekstove bolje razumjeli.

¹⁷ Navedeno djelo; str. 317 “Between substitution and ellipsis the difference in meaning is minimal. We defined ellipsis as substitution by zero; we could equally well have defined substitution as explicit ellipsis.”

Prethodno pomenuti autor, smatra da koherenciju možemo posmatrati iz dva ugla: mikro nivoa i makro nivoa. Mikro nivo je značajan zbog toga što u okviru njega čitaoci imaju određena očekivanja u vezi sa značenjem neke rečenice, odnosno kako će se značenje razvijati u toj rečenici ali i u rečenicama koje je prate. Ako su ova očekivanja ispunjena onda će se to odraziti i na neposredan tekst jer će on u tom slučaju biti koherentan.

Što se tiče makro nivoa koherencija se može poboljšati na tri načina. Prvi je u vezi sa samim čitaocem (on sam može razlučiti u vezi sa čim je tekst), drugi je takođe u vezi sa čitaocem i podrazumeva da je tekst takav da čitaocu nudi odgovore na moguća pitanja i treći koji polazi od toga da je tekst organizovan na način koji je čitaocu poznat.

Govoreći o odnosima u rečenici Tornberi¹⁸ navodi sledeće: „U engleskom rečenice (i klauze od kojih su sastavljene) imaju jednostavnu dvosmjernu podjelu u vezi sa onim o čemu je rečenica (njen *predmet*) i u vezi sa onim što pisac ili govornik želi da vam kaže u vezi sa tim predmetom (*tumačenje*). Štaviše, predmet te rečenice često je povezan sa onim što je već poznato, ili *dato*.“

Kako prethodno pomenuti autor dalje ističe *theme* (tema) i *rheme* (rema) su dva izraza koja se često upotrebljavaju kada se govori o predmetu i tumačenju. Za predmet se može upotrijebiti izraz *theme* a za tumačenje *rheme*.

Tornberi¹⁹ na sledeći način objašnjava upotrebu dva različita termina: „Različiti izrazi potiču od različitih teorijskih gledišta i iz potrebe da se razlikuje predmet neke rečenice od predmeta nekog teksta.“

Pozivajući se na različite teorije u vezi sa jezikom i kontekstom Tornberi ističe Majkla Halideja koji je tekst definisao kao ‘jezik koji je funkcionalan’ a pod tim se podrazumeva jezik koji vrši neku funkciju u nekom kontekstu.

Takođe pronađeni su razni sistemi putem kojih bi ključne jezičke funkcije bile svrstane u neke grupe.

¹⁸ Scott Thornbury, *Beyond the Sentence Introducing discourse analysis*, str. 38. “In English, sentences (and the clauses of which they are composed) have a simple two-way division between what the sentence is about (its *topic*) and what the writer or speaker wants to tell you about that topic (the *comment*). Moreover, the topic of the sentence is often associated with what is already known, or *given*.”

¹⁹ Navedeno djelo; str. 38 “The different terms derive from different theoretical viewpoints and also from the need to distinguish the topic of a sentence from the topic of a text.”

Isti autor, Tornberi²⁰ daje i jedan od spiskova takozvanih makro funkcija i to na sledeći način:

1 upućivanje-to jest, upotreba jezika za saopštavanje ili traženje informacija

2 izražavanje osjećanja-na primjer, reći ono što ti se dopada ili ne dopada

3 regulisanje-upotreba jezika da bi se na ljude uticalo i da bi stvari bile obavljene, kao na primjer zahtjevi, naređenja, davanja ili odbijanja davanja dozvole, obećanja, upozorenja, i slično

4 interakcija-upotreba jezika radi uspostavljanja i održavanja društvenih odnosa (takođe se zove društvena ili interpersonalna funkcija)

5 zabava-upotreba jezika na maštovit i šaljiv način

Svaki tekst ima neku svrhu i ona može da utiče na proizvodnju teksta. Kako Tornberi navodi od komponenti konteksta koje bi mogle uticati na izbor jezika u proizvodnji teksta ističu se sledeće tri²¹:

šta u vezi sa situacijom-koja vrsta društvene aktivnosti se dešava, i u vezi sa kojom temom (ovo se zove *područje*)

ko u vezi sa situacijom-učesnici, njihov odnos i tako dalje (ovo se zove *tenor*)

kako u vezi sa situacijom-sredstvo pomoću kojeg se stvara tekst, npr. imejl, razgovor licem u lice, razgovor putem radija, pisani monolog i tako dalje (ovo se zove *način*).

²⁰ Navedeno djelo; str. 89

- 1 **referring**-that is, using language to convey or solicit information
- 2 **expressing feelings**-for example, saying what you like or dislike
- 3 **regulating**-using language to influence people and get things done, such as requesting, ordering, giving or refusing permission, promising, warning, etc
- 4 **interacting**-using language to establish and maintain social relations (also called the social or interpersonal function)
- 5 **playing**-using language imaginatively and playfully.

²¹ Navedeno djelo; str. 91

- the *what* of the situation-what kind of social activity is going on, and about what sort of topic (what is called the *field*)
- the *who* of the situation-the participants, their relationship and so on (what is called the *tenor*)
- the *how* of the situation-the means by which the text is being created, eg e-mail, face-to-face talk, broadcast talk, written monologue and so on (what is called the *mode*).

Cilj istraživanja

Jedan od glavnih ciljeva ovog istraživanja jeste analiza jezika koji se koristi u komunikaciji na relaciji pilot aviona-kontrola letenja. Kada se govori o engleskom jeziku u vazduhoplovstvu obično se pravi „podjela.“ S jedne strane je engleski jezik koji obuhvata terminologiju vezanu isključivo za razne faze i postupke tokom letenja, a sa druge takozvani opšti engleski koji se dosta koristi u vanrednim situacijama kada je neophodno podrobnije objasniti nastalu situaciju te stoga standardne riječi i fraze u takvoj vrsti komunikacije nisu dovoljne.

U tom smislu jedan od problema koji nas naročito interesuje odnosi se na utvrđivanje eventualnih sličnosti i razlika u jeziku (prema prethodno pomenutoj „podjeli“) po pitanju forme, kako u redovnim tako i u vanrednim situacijama. Stoga će svoje mjesto u ovom radu naći i semantičko-sintaksička analiza dijaloga.

Engleski jezik je obavezan u komunikaciji u civilnom vazduhoplovstvu. Da je engleski jezik značajan za vazduhoplovstvo između ostalog potvrđuje i postojanje Zakona prema kojem se od pilota i kontrolora letenja traži da dokažu svoje znanje iz ovog jezika. Ovaj zahtjev nametnula je MCVO, i to zbog velikog broja avionskih nesreća uzrokovanih slabim znanjem engleskog jezika.

Pored prethodno pomenutog MCVO zahtjeva da piloti imaju nivo 4 znanja engleskog jezika prema utvrđenoj skali da bi dobili licencu za rad. Ovaj Zakon važi od 5. marta 2008. godine.

Korištene metode

U radu je analizirana komunikacija na relaciji pilot-kontrolor letenja u redovnim i vanrednim situacijama. Razgovor između pilota i kontrolora letenja odvija se u vidu dijaloga i zavisno od situacije može biti kraći ili duži. Pošto se u našim zapisima radi o dijalogu osnovna metoda od koje smo pošli u našoj analizi i koju smo u najvećoj mjeri koristili jeste metoda analize diskursa. Pri tom smo se dosta oslanjali na rad odnosno, metode lingvista poput Halideja i Hasanove, Brauna i Jula, Mekkartija i Tornberija. Pored toga koristili smo metode deskriptivne lingvistike pa je tako data i detaljna semantičko-sintaksička analiza korpusa.

Korpus

Kao korpus za izradu rada poslužili su nam zapisi razgovora obavljani između posade aviona i kontrole letenja tokom različitih letova. U radu ima ukupno trinaest ovakvih zapisa. Pošto je tema rada usmjerena na vazduhoplovnu terminologiju u engleskom jeziku svi zapisi u našem korpusu su na engleskom jeziku.

Zahvaljujući informacionoj tehnologiji koja je u današnje vrijeme veoma razvijena na internetu smo pronašli pregršt zapisa razgovora na relaciji pilot-kontrolor letenja sa raznih avionskih letova. Zapisi razgovora ove vrste čuvaju se u nekoj vrsti arhive tako da je sada moguće pregledati i odabrati zaista veliki broj različitih zapisa u vezi sa bilo kojim avionskim letom.

U našem slučaju je to bilo dobro pošto smo bez ikakvih problema mogli odabrati potreban broj zapisa. Sa druge strane postojao je problem u vezi sa tim koji zapis da odaberemo, ili zašto baš neki određeni a ne, na primjer neki drugi. Na kraju smo se odlučili da odaberemo zapise razgovora sa onih letova koji su se u najvećem broju slučajeva završili bez gubitaka ljudskih života.

Svi zapisi razgovora u ovom radu, osim jednog (trećeg) nalaze se na sledećoj internet adresi: <http://www.tailstrike.com/database.htm>. Internet adresa trećeg zapisa razgovora je sledeća: <http://abcnews.go.com/Travel/story?id=6802512&page=1>.

Ono što je zajedničko svim zapisima, kao što je prethodno već pomenuto, jeste to da su svi na engleskom jeziku i da su dati u vidu dijaloga između članova posade i kontrole letenja. Pošto se radi o zapisima razgovora sa međunarodnih letova ne treba da čudi što među govornicima ima kako izvornih tako i neizvornih govornika engleskog jezika.

Radeći na ovoj temi uočili smo da skoro i da nema sličnih istraživanja kod nas, ali i u svijetu. Međutim, čak i u ono malo literature koju smo pronašli u vezi sa vazduhoplovnim engleskim jezikom uočili smo jednu zajedničku karakteristiku. Ona se odnosi na veliki značaj koji ovaj jezik odnosno njegova upotreba u vazduhoplovstvu ima. Sve više ljudi u svijetu (naročito onih koji rade u avioindustriji, ali ne samo oni) svakim danom su sve više svjesni značaja koji ovaj jezik ima za bezbjednost putnika i članova posade tokom leta.

Upravo ove dvije činjenice su nam i dale ideju da odaberemo baš ovu temu (u vezi sa Airspeak-om) za svoj rad.

Hipoteza

U okviru našeg istraživanja polazimo od hipoteze da se u okviru vazduhoplovne terminologije može jasno uočiti podjela na sledeće grupe:

1. terminologija koja podrazumeva upotrebu standardnih riječi i fraza vezanih isključivo za komunikaciju na relaciji pilot-kontrolor letenja, i u upotrebi je tokom redovnih situacija za vrijeme leta
2. terminologija koja izlazi iz okvira standardnih riječi i fraza i koja sadrži dosta elemenata opšteg engleskog jezika, a koriste je kako članovi posade tako i kontrola letenja, i u upotrebi je tokom vanrednih situacija za vrijeme leta

S obzirom na ovakvu podjelu u okviru vazduhoplovne terminologije u engleskom jeziku pokušaćemo utvrditi da li je ovaj princip prisutan u zapisima razgovora koje ćemo analizirati.

Sledeća hipoteza od koje polazimo u našem istraživanju jeste da je elipsa jedno od osnovnih obilježja vazduhoplovne terminologije (one koja podrazumeva upotrebu standardnih riječi i fraza). Analizom zapisa razgovora utvrdićemo da li je elipsa prisutna isključivo u okviru upotrebe standardnih vazduhoplovnih riječi i fraza ili se ona koristi i u komunikaciji za vrijeme vanrednih situacija.

Takođe ćemo obratiti pažnju na vrste (klase) riječi koje se koriste u ovoj vrsti komunikacije (da li prevladavaju imenice, glagolski oblici, pridjevi i da li se uopšte upotrebljavaju veznici) i odnose među njima.

ANALIZA ZAPISA RAZGOVORA IZMEĐU PILOTA AVIONA I KONTROLORA LETENJA, ODNOSNO ČLANOVA POSADE AVIONA (REDOVNE I VANREDNE SITUACIJE)

Tokom leta pilot aviona je u stalnoj komunikaciji sa kontrolom letenja, posadom aviona i putnicima. Ova vrsta komunikacije obavlja se putem radio veze. Prije svakog leta pilot od kontrole letenja dobija informacije u vezi sa vremenskim uslovima (to su podaci o spoljašnjoj temperaturi, vjetru i tome slično). Pred početak samog leta pilot dobija obavještenja o broju piste (sa koje avion treba da poleti) i ono najvažnije, odobrenje da to može da uradi. Ništa manje nije važna razmjena informacija između pilota i kontrolora letenja koja se odvija pred kraj putovanja (kada se avion približava destinaciji). Tada pilot dobija obavještenja u vezi sa sletanjem (da li postoje uslovi za sletanje ili ne, da li je sletanje odobreno i ako jeste, koji je broj piste predviđene za ovu aktivnost). Sve navedeno spada u takozvanu redovnu situaciju, odnosno situaciju za vrijeme leta aviona kada sve teče po planu i bez problema. Međutim, za vrijeme leta ponekad dolazi i do takozvanih vanrednih situacija koje mogu biti izazvane nekim tehničkim problemom (kvar motora, požar u avionu i tome slično), problemom sa putnikom aviona (zdravstveni problem, problematični putnik, otmica aviona i slično). U ovakvim situacijama komunikacija između pilota aviona i kontrolora letenja, ali i ona između pilota i posade aviona kao i putnika, postaje veoma važna. Ovome treba dodati još jedan važan podatak. Sva komunikacija u civilnom vazduhoplovstvu (bez obzira na to da li se radi o zemlji u kojoj je engleski jezik službeni ili ne), odvija se isključivo na engleskom jeziku.

Kako Lin Moder²² (Lynn Moder) navodi “MCVO (Međunarodna civilna vazduhoplovna organizacija) je specijalizovana agencija Ujedinjenih nacija, čija je uloga da utvrdi mjerila za sigurnost i bezbjednost u vazduhoplovstvu i da podržava

²² Brian Paltridge and Sue Starfield, *The Handbook of English for Specific Purposes*, str. 227-228. “The ICAO is a specialized agency of the United Nations, whose role is to set standards for aviation safety and security and to promote cooperation in civil aviation among its 191 member states (ICAO nd Strategic Objectives). According to ICAO policy, pilots on international flights and air traffic controllers in airspace that receive international flights must demonstrate the ability to communicate effectively in English, in addition to the language used by the station on the ground (ICAO 2004).”

saradnju u civilnom vazduhoplovstvu između svoje 191 zemlje članice (MCVO i strateški ciljevi). Prema politici poslovanja MCVO, piloti na međunarodnim letovima i kontrolori letenja u vazдушnim prostorima koji primaju međunarodne letove moraju pokazati sposobnost da uspješno komuniciraju na engleskom jeziku, pored jezika koji se koristi u stanici na zemlji (MCVO 2004).“

Uopšte nije potrebno naglašavati koliko je engleski jezik, odnosno znanje engleskog jezika važno pilotima širom svijeta. Za vrijeme leta pilot aviona nema vremena da nadugačko i naširoko razgovara sa kontrolorom letenja. Zbog toga su informacije, odnosno rečenice koje oni razmjenjuju tokom leta kratke i bez dvosmislenosti (koja bi mogla dovesti do nesporazuma u komunikaciji, pa čak i do nesreće), a vjerovatno bi ih mnogi ljudi, koji ne znaju njihovo značenje smatrali prilično čudnim. Ovakav jezik zove se *Airpeak* i upotrebljava se u civilnom vazduhoplovstvu širom svijeta. Od velike važnosti u ovom jeziku je izgovor koji mora biti precizan i razumljiv.

Govoreći o *Airpeak-u*, između ostalog Dejvid Kristal²³ kaže sledeće: „Svi znaju-makar iz filmova-da piloti ne razgovaraju na uobičajen način sa kontrolom letenja. Oni koriste ograničeni rječnik i utvrđeni skup rečeničnih modela kojima se nastoje na nedvosmislen način izraziti sve moguće situacije u vazduhu.“

U vazduhoplovnom saobraćaju (ali i drugim oblicima saobraćaja-na primjer voz, automobil, autobus), bezbjednost putnika je na prvom mjestu. Neko će se možda upitati u kakvoj su vezi bezbjednost putnika i posade u avionu sa jedne i jezik sa druge strane. Statistički podaci govore da ta veza postoji. A kako isti autor²⁴ dalje navodi „1977. godine, nejasni engleski izgovori i terminologija prouzrokovali su sudar dva Boinga 747 na maglovitoj pisti na Tenerifama- najgoru nesreću u istoriji vazduhoplovstva. Jedan KLM kapetan aviona mislio je da mu je španski kontrolor odobrio poletanje, dok je

²³ David Crystal, *English as a global language*, str. 109. “Everyone knows-if only from the movies-that pilots do not talk in a normal way to air traffic control. They use a restricted vocabulary and a fixed set of sentence patterns which aim to express unambiguously all possible air situations.”

²⁴ Navedeno djelo; str. 110 “In 1977, unclear English accents and terminology caused the collision between two Boeing 747s on the foggy runway at Tenerife-the worst disaster in aviation history. A KLM captain thought the Spanish controller had cleared him for take-off, whereas the controller had intended only to give departure instructions. In 1995, poor communication caused an American Airlines plane to crash at Cali, Columbia. An accident prevention study carried out by Boeing found that, in the decade 1982-1991, pilot-controller miscommunication contributed to at least 11 per cent of fatal crashes worldwide”.

kontrolor samo namjeravao da mu proslijedi instrukcije u vezi sa poletanjem. 1995. godine loše razumjevanje prouzrokovalo je udes aviona jedne američke aviokompanije u Kaliju, Kolumbija. Studija u vezi sa sprječavanjem udesa koju je uradio Boing otkrila je da je u periodu od 1982. do 1991. godine, nerazumjevanje između pilota i kontrolora letenja doprinjelo da se bar jedanaest odsto smrtonosnih udesa aviona dogodi širom svijeta.“

Ovi primjeri upravo potvrđuju koliko engleski jezik može biti, i u stvari jeste važan u vazduhoplovstvu. Kako je prethodno pomenuto, pored takozvanih redovnih situacija postoje i one vanredne. Takođe je naglašeno da prilikom vanrednih situacija pilot aviona i kontrolor letenja izlaze iz okvira Airspeak-a i prelaze na takozvani „plain English“ (opšti engleski jezik). Prethodno pomenuti autor, Lin Moder²⁵ (Lynn Moder), ističe da „Studije prepisa neočekivanih konteksta ukazuju da piloti više upotrebljavaju opšti jezik da bi dopunili frazeologiju u problematičnim ili vanrednim situacijama.“ Upravo zbog ovakvih situacija, veoma je važno da i pilot i kontrolor letenja dobro vladaju engleskim jezikom.

Govoreći o nivou znanja engleskog jezika koji se očekuje od pilota, ali i kontrolora letenja isti autor²⁶ (Lynn Moder) navodi podatak koji pokazuje da „Prema minimalnom prihvatljivom nivou znanja MCVO, operativnom nivou 4, od pilota i kontrolora letenja se zahtjeva da pokažu razumljiv izgovor, razgovjetan govor i isporuku i raspon rječnika koji je dovoljan da bi se komuniciralo o „opštim, konkretnim i temama koje su u vezi sa poslom“, sa sposobnošću da se parafrazira u neočekivanim okolnostima. Ono što je veoma važno jeste da su minimalno prihvatljivo razumjevanje i vještine interakcije

²⁵ Brian Paltridge and Sue Starfield, *The Handbook of English for Specific Purposes*, str. 231. “Studies of transcripts of unexpected contexts indicate that pilots are more likely to use plain language to supplement phraseology in problematic or emergency situations.”

²⁶ Navedeno djelo; str. 228 The ICAO minimum acceptable proficiency level, Operational Level 4, requires pilots and air traffic controllers to demonstrate comprehensible pronunciation, intelligible fluency and delivery, and a vocabulary range sufficient to communicate on “common, concrete, and work-related topics” with the ability to paraphrase in unexpected circumstances. Very importantly, minimum acceptable comprehension and interaction skills are also specified. Comprehension must be “mostly accurate on common, concrete, and work-related topics” but “with a linguistic or situational complication or an unexpected turn of events, comprehension may be slower or require clarification strategies.” Interaction must include responses that are “usually immediate, appropriate and informative” and personnel must initiate and maintain exchanges even in “an unexpected turn of events” and must deal with “apparent misunderstandings by checking, confirming, or clarifying” (ICAO 2004)

takođe naznačeni. Razumjevanje mora biti „veoma tačno po pitanju opštih, konkretnih i tema koje su u vezi sa poslom“, ali „sa lingvističkom ili situacionom komplikacijom, ili neočekivanim obrtom događaja, razumjevanje može biti sporije ili zahtijevati strategije pojašnjavanja.“ Interakcija mora uključivati odgovore koji su „obično trenutni, odgovarajući i informativni“, a kadar mora započeti i održavati razmjene čak i u „slučaju neočekivanog obrta događaja“ i mora se baviti „očiglednim nesporazumima tako što će ih provjeravati, potvrđivati, ili razjašnjavati“ (MCVO 2004).“

U primjerima koji slijede (a koji predstavljaju korpus rada) pilot aviona, odnosno posada aviona i kontrolori letenja, prilikom razmjene informacija koriste kombinaciju Aircpeak-a i opšteg engleskog (pošto su u korpusu zastupljene i redovne i vanredne situacije). Radi se o pisanim zapisima razgovora obavljenim tokom letova (različite destinacije širom svijeta). Svi primjeri osim trećeg (US Airways Flight 1549) su preuzeti sa sledeće internet adrese: <http://www.tailstrike.com/database.htm> i predstavljaju zapise istinitih događaja (razne situacije do kojih je dolazilo u različitim vremenskim razdobljima i zemljama tokom avionskih letova). Zapis razgovora između pilota i kontrolora letenja u trećem primjeru (US Airways Flight 1549) preuzet je sa sledeće internet adrese:

<http://abcnews.go.com/Travel/story?id=6802512&page=1>.

Kao što je prethodno pomenuto, za pilota u avionu postoje dvije situacije. Jedna je, kada tokom leta nema problema pa sve teče glatko, a druga je kada u avionu nastanu problemi zbog, na primjer, nedostatka goriva, vatre (požara), gubitka pritiska, zdravstvenih problema pilota, članova posade ili putnika, ispadanja stajnog trapa, otmice aviona i tome slično. Prva situacija naziva se *redovnom*, dok se druga naziva *vanrednom*.

Sve vrijeme pilot održava radio vezu sa kontrolom letenja od koje dobija uputstva u vezi sa poletanjem, sletanjem, vremenskim prilikama i ostalim. Jezik koji je u upotrebi za ovu vrstu komunikacije je engleski.

U takozvanim redovnim situacijama koristi se standardna frazeologija, dok se u vanrednim situacijama prelazi na opšti engleski jezik. Zbog toga je za pilota aviona, ali i kontrolora letenja od velike važnosti dobro znanje engleskog jezika, kao i pravilan izgovor riječi koje se upotrebljavaju u komunikaciji.

U našem korpusu nalaze se različiti zapisi razgovora između pilota aviona i kontrole letenja koji obično počinju sasvim uobičajeno, te stoga predstavljaju tipičnu redovnu situaciju (što se ogleda i u jeziku koji učesnici u razgovoru koriste). Međutim, nešto kasnije u avionu dolazi do nekog problema koji čini da redovna situacija odmah pređe u vanrednu situaciju.

Prvi zapis (3 February 1988 – American 132)

Sigurno je da bi nekom ovaj zapis djelovao prilično čudno i nerazumljivo, naročito oni njegovi djelovi koji se odnose na Airspeak (vazduhoplovni jezik). Kada pročitamo ovaj zapis odmah ćemo primjetiti kombinaciju standardnih riječi i fraza sa jedne, i opšteg engleskog, sa druge strane. Pošto se komunikacija u ovom zapisu odnosi na vanrednu situaciju, u njoj primjećujemo više terminologije vezane za opšti engleski jezik, nego za Airspeak. U trenutku kada član posade primjećuje dim u avionu, počinje i razgovor koji će u nastavku biti analiziran.

Na samom početku zapisa, primjećujemo pozdrav koji kopilot aviona upućuje stjuardu. Stjuard uzvraća pozdrav i odmah obavještava kopilota o vanrednoj situaciji.

Hi. We've got smoke in the cabin.

Radi se o sasvim uobičajenoj i gramatički ispravnoj rečenici. Jedino što je možda neobično, jeste to što stjuard kaže *We've got smoke*, a ne *There is smoke*. Način na koji je rečenica izrečena kao da ukazuje na to, da je to sada zajednički problem (problem čitave posade aviona), a ne samo stjuarda koji je primjetio postojanje dima u avionu. Na ovo upozorenje stjuarda kopilot aviona odgovara na sledeći način:

Okay.

Pošto je upotrebljen izraz *Okay* (koji ne spada u standardne vazduhoplovne riječi i fraze), može se zaključiti da je kopilot aviona opušten bez obzira na nastalu situaciju. Slijedi rečenica koju izgovara stjuard aviona:

We don't know where it's coming from. It's past the, ah, exit. Ø Got an H2O extinguisher.

We don't know where it's coming from. It's past the, ah, exit. We have got an H2O extinguisher.

Značenje prve rečenice je sasvim jasno. To se može reći i za drugu gdje je jedini dodatak uzvik *ah* koji je možda izgovoren zato što je govornik zabrinut. U posljednjoj rečenici uočava se elipsa, pošto nedostaju dvije riječi na samom početku rečenice. Ova elipsa nije u vezi sa standardnim vazduhoplovnim riječima i frazama.

Nakon ovoga, u razgovor se uključuje prilazna kontrola. Rečenica koja slijedi, vjerovatno bi većini ljudi zvučala prilično besmisleno:

American one thirty-two, descend and maintain two thousand five hundred Ø.

American one thirty-two, descend and maintain two thousand five hundred feet.

Ovakvo izgovorena rečenica je gramatički sasvim prihvatljiva, ali bi njeno pravo značenje svakako bila misterija za većinu ljudi. U ovoj rečenici pomenuti su brojevi, a upravo u vazduhoplovnom engleskom jeziku, trebalo bi da svaki broj bude izgovoren pojedinačno, što ovdje nije slučaj. Na pojedinačnom izgovoru brojeva se insistira zbog bezbjednosti, odnosno, da bi se izbjegli nesporazumi u komunikaciji. Pošto se radi o avionu američke aviokompanije i pošto su i posada aviona i kontrolori leta najvjerovatnije Amerikanci, sigurno da im je ovakav izgovor brojeva (dvije cifre izgovorene zajedno) poznat. U rečenici kontrolor izgovara sledeće: *descend and maintain two thousand five hundred*, gdje se *five hundred* zapravo odnosi na *feet* (stopu) samo što ta riječ nije izgovorena tako da se ponovo radi o upotrebi elipse, ali ovog puta u okviru standardnih vazduhoplovnih riječi i fraza.

Govoreći o elipsi, Mardžori Mekšejn²⁷ (Marjorie McShane) uvodi sledeći simbol za označavanje elipse, i ovako ga objašnjava: „Ø Prazna (izostavljena) kategorija; ništa ne govori o neeliptičnoj varijanti.”

Rečenice koje u međusobnoj komunikaciji razmjenjuju članovi posade i kontrolor letenja karakteriše upadljiva upotreba elipse. Govoreći o elipsi, prethodno pomenuti autor²⁸ ističe i sledeće: “Sintaksička elipsa predstavlja neizražavanje neke riječi ili fraze za koju se, ipak očekuje da zauzme neko mjesto u sintaksičkoj strukturi neke rečenice. Na primjer, u rečenici *Meri je dobila odličnu ocjenu na testu iz matematike, a Luiz Ø vrlo dobru*, glagol ‘dobiti’ je izostavljen poslije drugog veznika.”

Što se tiče izraza *descend* i *maintain* (snižavajte i održavajte) iz iste rečenice možemo reći da se oni odnose na visinu i spadaju u tipične vazduhoplovne fraze.

U rečenici koja slijedi kapetan aviona ponavlja dio rečenice (instrukciju koju je prethodno dobio od prilazne kontrole), ali opet izostavlja jedan dio.

Two thousand five hundred Ø, American one thirty-two.

Two thousand five hundred feet, American one thirty-two.

²⁷ Marjorie J. McShane, *A Theory of Ellipsis*, str. xi. “Ø Empty (elided) category; says nothing about the nonelliptical variant.”

²⁸ Navedeno djelo; str. 3 Syntactic ellipsis is the nonexpression of a word or phrase that is, nevertheless, expected to occupy a place in the syntactic structure of a sentence. For example, in *Mary got an A on the math test and Louise Ø a B*, the verb ‘got’ in the second conjunct is elided.

Pilot aviona je dužan da ponovi dio instrukcije koju dobija od kontrolora, zato što na taj način potvrđuje da je razumio šta se od njega očekuje. Međutim, u prethodno pomenutoj rečenici i kontrolor i pilot izostavljaju riječ *feet*. Slijedi rečenica koju kopilot aviona upućuje pilotu:

We got smoke in the Ø Ah

We got smoke in the cabin. Ah

Da li zbog uzbuđenja, ili nečeg drugog, kopilot izostavlja riječ *cabin* (kabina) prilikom obraćanja pilotu. Nakon toga slijedi uzvik *Ah* (*ah, oh, jao*). Ovaj uzvik možda dolazi kao rezultat nelagodnosti zbog nastale situacije u avionu (uočen je dim u kabini), a možda “su to, jednostavno, “prazne reči”. Takve jedinice nazivaju se i **ispunjivači** (*fillers*). Njima pribegavamo praktično na svakom mestu u interakciji, te nam *turnus* od njih nekad prosto vrvi.²⁹”

U razgovor se ponovo uključuje stjuard aviona koji je očigledno veoma zabrinut zbog prisustva dima u avionu, što i izražava na sledeći način:

It's a real bad smell. Ø said the floor is getting really soft, and he said we need to land.

It's a real bad smell. The co-pilot riding in the passenger cabin said the floor is getting really soft, and he said we need to land.

Ova rečenica je upućena jednom od kopilota. U drugoj rečenici izostavljen je veći dio (*The co- pilot riding in the passenger cabin*).

Na ovu rečenicu, drugi kopilot (kome je rečenica i bila upućena) odgovara na sledeći način:

Okay. Who says the floor is getting soft?

To zapravo znači da ni njemu nije bilo jasno ko je primetio dim u avionu, pa zbog toga postavlja pitanje stjuardu. I ova rečenica je gramatički ispravna i prema njenom sadržaju, reklo bi se da govornik nije uznemiren zbog situacije (dima) u avionu.

Razgovor koji slijedi, a koji se odvija između dva kopilota odvija se putem interfona, što znači da se njih dvojica ne vide dok razgovaraju, pa samim tim i ne mogu jedan drugom da upute pogled, osmeh ili da klimnu glavom. U ovakvoj situaciji (vanrednoj) to bi im pomoglo da se bolje i brže razumiju bez dodatnih pitanja ili podpitanja, za koja

²⁹ Slobodan Stević, *Analiza konverzacije*, str. 26-27.

u ovakvim situacijama i nema vremena. Da i ne govorimo o pogledu koji znači podršku ili odobravanje.

Govoreći o jedinicama govora Stević³⁰ navodi da “Umesto da se, prosto, složimo, možemo samo klimnuti glavom; kao i iskaz “da” ili “mh hm”, društvene akcije su takođe pogled, osmeh, gest. Sve te minimalne jedinice učestvuju u građenju govora i u upravljanju njime (*units of speech, particles*). Služe za to da omoguće ili potpomognu početak, nastavak ili razvijanje nečijeg iskaza ili turnusa. Olakšavajući opštu koordinaciju akcije, takvi *responsi* doprinose neometanom toku razgovora. Oni pri tom imaju različita značenja, i njihovo je mesto u interakciji od različitog značaja.”

U dijalogu koji se nastavlja stjuardu je upućeno pitanje na koje on i odgovara i to na sledeći način:

Here he is.

Ova rečenica odnosi se na osobu koja je uočila dim u avionu (radi se o drugom kopilotu). Tada se prozvani kopilot obraća svom kolegi, takođe kopilotu:

Hey, boss.

Radi se o vrlo neformalnom obraćanju. Odmah se uočava riječ *Hey* što bi moglo da znači dvije stvari. Prva je da se ova dva kopilota možda dobro poznaju, ili da se ne poznaju, ali su prilično opušteni. U isto vrijeme se može reći i da imaju smisla za šalu pošto se jedan od njih obraća onom drugom sa *Boss* (čak i da mu je stvarno šef, vjerovatno mu se ne bi obraćao sa *Boss*). Obično se šefovima obraćamo sa *Šefe* u nekim neformalnim situacijama, a u formalnim bismo vjerovatno upotrijebili *Gospodine*, ili slično.

A možda se ovdje radi o onom što Kvaljo i Bajber³¹ (Quaglio and Biber) govoreći o konverzaciji definišu na sledeći način: “U konverzaciji govornici često izražavaju sopstvena osjećanja, stavove, brige i procjene.”

U našem zapisu ova dva kopilota su u istom prostoru, kao i ostali članovi posade, a ono što ih takođe povezuje, jeste i stalna međusobna komunikacija. Kada govore o

³⁰ Slobodan Stević, *Analiza konverzacije*, str. 25.

³¹ Bas Aarts and April McMahon, *The Handbook of English Linguistics*, str. 711. “In conversation, speakers often express their feelings, attitudes, concerns, and evaluations.”

konverzaciji koja se događa u podjeljenom kontekstu, prethodno pomenuti autori³² posebno ističu da je “Djeljeni kontekst glavni činilac povezan sa upotrebom kolokvijalnih karakteristika. Govornici u konverzaciji djele istu fizičku lokaciju i isto vrijeme; kao rezultat, oni mogu imati direktno upućivanje na to djeljeno mjesto i vrijeme. Takođe, govornici obično međusobno djele neke informacije u vezi sa porijeklom: prošlost, naklonost i odbojnost, i tako dalje. Ove lično djeljene informacije su takođe dio šireg konteksta konverzacije. Ove djeljene informacije se lingvistički često odražavaju uprošćavanjem gramatičkih struktura.”

Na ovakvo oslovljavanje, drugi kopilot izgovara sledeće:

Yes.

Ova riječ može da se shvati kao poziv da kopilot koji je uočio dim treba da pojasni šta pod tim podrazumjeva.

I zaista odmah slijedi kraće obrazloženje koje izgleda ovako:

You got the floor back here in the middle ... dropping out slightly.

Ova rečenica zvuči malo konfuzno, a govornik pravi i pauzu, odnosno izostavlja dio rečenice. Možda bi logičnije bilo da je izgovorena na sledeći način:

The floor back here in the middle is dropping out slightly, pošto u prvoj verziji fali oblik pomoćnog glagola *to be* za treće lice jednine, što je neophodno za građenje sadašnjeg progresiva. I ovo obraćanje je nekako “lično” zato što govornik počinje rečenicu sa *You got the floor ...* a ne bezličnim oblikom *The floor back here ...* Izgleda da drugom kopilotu situacija još uvijek ne djeluje zabrinjavajuće, što se vidu u njegovom iskazu:

Okay.

U narednoj rečenici koju izgovara kopilot koji je i uočio dim, ponovo primjećujemo okrnjeni glagolski oblik:

You Ó gonna Ó have to land this thing in a hurry.

Oblik *gonna* koji znači isto što i *going to* (mnogi ovaj oblik smatraju netačnim), mogli bismo zamjeniti oblikom *going to*, a u tom slučaju bi trebalo da izbacimo *have* ili da

³² Navedeno djelo; str. 705 “Shared context is a major factor associated with the use of conversational features. Speakers in conversation share the same physical location and the same time; as a result, they can make direct reference to that shared place and time. Speakers usually share some background knowledge about one another: past histories, likes and dislikes, etc. This personal shared knowledge is also part of the larger context of conversation. This shared knowledge is often reflected linguistically in the simplification of grammatical structures.”

potpuno promjenimo konstrukciju. Govoreći o avionu, prethodno pomenuti kopilot upotrebljava imeničku frazu *this thing* umjesto *it*. Ako napravimo par izmjena u ovom iskazu za koji se čini da ne zvuči najbolje, to bi izgledalo ovako:

You are going to land in a hurry. Ili *You have to land in a hurry.*

You are going to land this thing in a hurry. Ili *You have to land it in a hurry.*

Sada i drugi kopilot odgovarajući na prethodni iskaz koristi okrnjeni oblik:

Okay, we're gettin' it down now.

Okay, we're getting it down now.

Pošto su zaključili koje je najbolje rješenje u vezi sa nastalom situacijom, odnosno, pošto su se složili sa odlukom slijede sledeći iskazi:

Okay, be quick. I ponovo *Okay.*

Ovo *Okay* trebalo bi da znači *U redu.* Ili *Tako će I biti.* Ili *Tako ćemo uraditi.*

U narednoj rečenici ponovo uočavamo elipsu:

Hey, have the trucks meet us.

Hey, have the fire trucks meet us when/once we land.

Autor Lesli Džefris³³ (Leslie Jeffries) govoreći o elipsi ističe sledeće: "Slični kohezivni mehanizam je **elipsa**, koja supstituciju vodi korak dalje, potpuno izostavljajući veoma očigledne delove iskaza. Ovaj gramatički process takođe ima druge funkcije, na primjer on izbjegava nepotrebno ponavljanje i ekonomičniji je. Međutim, sama činjenica da je neka riječ ili fraza tako predvidiva da može biti izostavljena, a da će govornici ipak znati o čemu se radi, znači da postoji kohezivna veza sa tom rečenicom u kojoj se javlja puni oblik."

U našem zapisu sada se kopilot obraća pilotu aviona i ovim rječima ga obavještava o problemu u avionu:

Ø have a flight officer back there, Ø says that the floor is getting soft. Ø probably ought to drop the Ø gear. There's somethin' going on in the, ah, floor board.

³³ Lesley Jeffries, *Discovering Language The Structure of Modern English*, str. 185-186. "A similar cohesive mechanism is **ellipsis**, which takes substitution one step further by completely omitting very obvious sections of an utterance. This grammatical process also has other functions, for example it avoids unnecessary repetition and is more economical. However the very fact that a word or phrase is so predictable that it can be left out and speakers will still know what it is, means that there is a cohesive link to the sentence in which the full form occurs."

We have a flight officer back there, he says that the floor is getting soft. We probably ought to drop the landing gear. There's something going on in the, ah, floor board.

Kao što se može primjetiti u prethodnoj rečenici kopilot je u svom obraćanju pilotu aviona izostavio više riječi (lične zamjenice, imenica i tome slično). Moguće je da je to uradio da bi brže prenio poruku ili se uplašio zbog ozbiljnosti situacije (u jednom trenutku je upotrijebio i uzvik *ah, oh, jao*). I ponovo je iskaz "ličan" pošto je rečenica započeta sa *We have a flight officer ...* a nije upotrebljen bezlični oblik *There is a flight officer ...*

U ovoj rečenici pomenut je stajni trap aviona za koji je rečeno da bi ga trebalo izvući (što je uobičajena radnja neposredno pred sletanje aviona), pa se kapetan aviona nadovezuje sledećom rečenicom:

Put the gear down.

Ovo je zapravo komanda (iskazana imperativom) a upućena je kopilotu aviona. Odmah nakon toga, čuje se zvuk koji ukazuje na to da je stajni trap izvučen što znači da je naredba izvršena.

Sada se kopilot obraća stjuardu aviona sledećim pitanjem:

Okay, now how far back is the floor getting soft?

Ponovo se radi o neformalnom obraćanju (*Okay now*) a zatim slijedi sasvim gramatički pravilno postavljeno pitanje. Ovo pitanje je bilo upućeno stjuardu aviona tako da on sada daje sledeći odgovor:

Well, ah, the Captain is in the aisle right now. He's about midway through to ...

Ova rečenica osim što je nedovršena (dovršiće je u narednom iskazu kopilot) ima i pogrešno upotrebljenu riječ (umjesto *Captain* treba da stoji *co-pilot* pošto je on u putničkoj kabini, a ne pilot). Ova rečenica, međutim, otkriva zabrinutost stjuarda što se jasno uočava upotrebom uzvika *ah* u rečenici.

Kao što je prethodno pomenuto, kopilot dovršava stjuardovu rečenicu na sledeći način:

About where the $\emptyset$ gear might be.

About where the landing gear might be? (On zapravo postavlja pitanje ujedno se nadovezujući na prethodnu rečenicu.) Pošto je kopilot dobro procjenio mjesto u avionu koje je ugroženo, stjuardu je jedino preostalo da to potvrdi to, što on i radi na sledeći način:

Yes.

Pošto su i ovo utvrdili, kopilot ima drugo pitanje, u stvari prijedlog za stjuarda:

Okay. Why don't you go back and buckle in.

Očigledno da se stjuardu nije dopao ovaj prijedlog, što je i potvrdio na sledeći način:

We're all seated.

Ova množina u njegovom iskazu vjerovatno se odnosi na ostale stjuarde u avionu.

Pretpostavljamo da u tom trenutku i nije bilo toliko važno izvršiti ovu komandu, što nagovještava kopilot aviona (od kojeg je i potekla ova ideja) sledećim iskazom:

Okay, fine.

Ponovo se radi o sasvim neformalnom obraćanju upućenom stjuardu aviona. Odmah zatim, kopilot se obraća kapetanu aviona na sledeći način (ponovo je u pitanju neformalno obraćanje):

Okay what do you want me to do here? Okay, seatbelt ...

Druga rečenica je nedovršena, ali je upotrebljena riječ seatbelt (pojas za vezivanje) pa se može pretpostaviti da je kopilot trebalo da izvrši komandu u vezi sa tim. Očigledno je da su se njih dvojica razumjeli pošto kopilot izgovara sledeće:

Yes.

Ovaj kratak i jasan odgovor pilota aviona, jasno govori da je kopilot odmah shvatio šta je to što pilot od njega traži.

Nakon ovog, slijedi pomalo nejasan iskaz kopilota upućen pilotu aviona:

No smoking sign ...

Ovo bi se moglo odnositi na nepostojanje dima u onom djelu aviona gdje su njih dvojica (pilot i kopilot aviona), ili na znak za *zabranjeno pušenje* u avionu tokom leta.

Međutim, sledeća rečenica ipak, kao da otkriva o čemu su pričali. Radi se o dimu u avionu koji se nedavno pojavio i uznemirio članove posade.

Sada razmjenjena informacija o trenutnoj situaciji u avionu između kapetana, kopilota i stjuarda izgleda ovako:

Pilot: *No smoke. Just fumes, right?*

Copilot: *So far it's just smoke ... Fumes.*

Co-pilot: *You don't see any smoke. It's just fumes?*

Flight attendant: *Bad fumes. Startin' to hurt my eyes.*

Pilot želi da bude siguran da se radi o pari, a ne dimu (vjerovatno zato što je para manje ozbiljan problem od dima). Ponovo je upotrebljen kraći oblik *No smoke*, a ne *There is*

no smoke. Kopilot u svom odgovoru na pilotovo pitanje greškom prvo kaže *dim*, pa se poslije pauze ispravlja i kaže *para*. Međutim, pošto vjerovatno ni sam nije siguran da li se radi o pari ili dimu, upućuje pitanje stjuardu u vezi sa ovim, na šta mu ovaj potvrđuje da se radi o pari, ali da ona počinje da smeta očima (što ukazuje na to da nije bezazlena). Pošto su razjasnili nedoumicu u vezi sa parom, odnosno dimom u avionu, okreću se kontroli letenja sa kojom je uspostavljen kontakt.

U ovakvim situacijama (kada postoji neki problem u avionu), ono što će najvjerovatnije svaki pilot uraditi jeste da će zatražiti dozvolu za prinudno, ili neko drugo sletanje od kontrole letenja. Pošto su utvrdili problem, kopilot izjavljuje sledeće:

Okay. I'm gonna get off the phone. Call me if anything important changes.

U ovom iskazu je primjetan neformalni stil obraćanja (oblici *Okay* i *gonna*). Stjuard kratko odgovara jednim *Okay* (ovim u stvari potvrđuje da je primio k znanju ono što mu je kopilot rekao. Sada se pilot obraća kopilotu sledećim pitanjem:

Did you call the Tower?

Radi se o gramatički ispravnom pitanju i njime pilot kao da podsjeća kopilota da bi trebalo da zove kontrolu letenja i da ih obavjesti o problem u avionu. U tom trenutku u razgovor se uključuje kontrola letenja dajući sledeće instrukcije:

American one thirty-two, Ó Nashville Tower. Wind Ó calm, Ó runway two left. Ó Cleared to land.

American one thirty-two, this is Nashville Tower. Wind is calm, you can land on runway two left. You are cleared to land.

Kao što možemo primjetiti, u iskazu kontrolora letenja uočljiva je upotreba elipse. Sve što je mogao da skрати u svom iskazu, kontrolor letenja je i uradio (što je potpuno u duhu vazduhoplovnog jezika), ali je bez obzira na to, značenje jasno. Govoreći o upotrebi elipse u govoru, autori Kvaljo i Bajber³⁴ (Quaglio and Biber) ističu da su "Elipse veoma svojstvene spontanom govoru i da funkcionalno doprinose ubrzavanju komunikativnog procesa pošto omogućavaju govorniku da smanji dužinu turnusa i izbjegne nepotrebna

³⁴ Bas Aarts and April McMahon, *The Handbook of English Linguistics*, str. 706. "Ellipses are highly characteristic of spontaneous speech. They contribute functionally to speeding up the communicative process as they allow the speaker to reduce the length of the turn and avoid unnecessary repetitions. As a consequence, elliptic utterances have the effect of 'keeping the conversation alive' as interlocutors implicitly (perhaps unconsciously) reveal their interest in one another's participation in the communicative event."

ponavljanja. Kao rezultat, eliptični iskazi imaju efekat ‘održavanja konverzacije živom’ pošto sagovornici implicitno (možda nesvjesno) otkrivaju svoje interesovanje za međusobno učestvovanje u komunikativnom događaju.”

Svi podaci koje je kontrolor letenja uputio posadi aviona su rutinski i podrazumjevaju se u ovoj fazi leta. Pošto se radi o instrukciji prema kojoj treba postupiti, kapetan aviona to potvrđuje na sledeći način:

No problems. Značenje ove rečenice je sledeće: “*I will do it*”.

Ponovo se u razgovor uključuje kopilot aviona:

There’s just fumes back there.

Ponovo se vraćamo na problem u avionu koji ne prestaje pošto i dalje ima pare u avionu. Da li da bi utješio kolegu, ili da bi ga smirio pilot izgovara sledeće:

We’ve had fumes before, Ø from the APU is where Ø at least initially. Okay, we got Ø gear Ø.

We’ve had fumes before. It is from the APU (Auxiliary Power Unit-pomoćni izvor energije) where it came from, at least initially. Okay, landing gear is down.

Kao da je htio da kaže da nema razloga za brigu, pošto su već imali pojavu pare koja je dolazila iz pomoćnog izvora energije. Osim toga, stalni trap je izvučen i uskoro će avion sletjeti. Kopilot ponavlja samo jednu riječ:

Ø Gear.

Landing gear is down.

Sada kapetan aviona kao da se preslišava pred sletanje i provjerava da li je sve na svom mjestu i na kraju, pita kopilota, da li im je odobreno sletanje:

Spoiler lever, auto brakes. No. Flaps are good. Lights. Are we cleared to land?

Svi nabrojani elementi su važni prilikom sletanja. Pilot samo nabraja imenice i uopšte ne koristi glagole, osim kada govori o zakrilcima (*Flaps are good.*) Kopilot se obraća kontroli letenja sledećim pitanjem:

American one thirty-two, are we cleared to land?

Reklo bi se da je i ovo pitanje sasvim očekivano u ovoj fazi leta, ali i neophodno, pošto bez dozvole kontrole letenja, pilot ne može započeti sletanje. Kontrola letenja daje dozvolu za sletanje i to iskazuje na sledeći način:

Affirmative.

Jedna tako kratka, a toliko značajna riječ kojom se potvrđuje da je sletanje odobreno. Ova riječ (*affirmative*) spada u tipičnu standardnu riječ koja je u stalnoj upotrebi u vazduhoplovstvu, a znači isto što i *Yes*. Poslije ovog odgovora, kopilot se obraća pilotu aviona izgovarajući sledeću rečenicu, a zatim i pitanje:

Roger. Do you want to call any ... Ø equipment on the ground?

Roger. Do you want to call any ... emergency equipment on the ground?

Odgovor koji se sastoji od samo jedne riječi, zapravo predstavlja odgovor kontroli letenja u vezi sa odobrenim sletanjem. Riječ *Roger* je veoma važna i često upotrebljavana standardna riječ u vazduhoplovstvu, koja znatno ubrzava tok razgovora između pilota i kontrole letenja, pošto joj je značenje sledeće: *I have received all of your last transmission* (u daljem tekstu *Roger*). Možemo samo da zamislimo koliko bi komunikacija između pilota i kontrolora letenja bila usporena kada bi oni stalno izgovarali prethodno pomenutu rečenicu, umjesto standardne riječi *Roger* (naročito, ako se zna, kao što je prethodno, već pomenuto da je *Roger* jedna od najčešće upotrebljavanih riječi u vazduhoplovstvu).

Nakon ovog kratkog odgovora, slijedi pitanje koje je upućeno pilotu aviona, gdje je jedna riječ izostavljena. S obzirom na situaciju (para u avionu), kopilot pita pilota aviona da li želi da traže opremu koja je potrebna u slučaju vanredne situacije. Pilot aviona smatra da to još uvijek nije potrebno, pošto izgovara sledeću rečenicu:

We don't have any problems yet. Just a few fumes.

Međutim, kopilot se očigledno ne slaže sa ovom konstatacijom, pošto upućuje sledeće pitanje pilotu aviona:

You don't smell it? (Ovo se odnosi na paru u avionu čiji se miris sigurno osjeća) u značenju *Don't you smell it?*

Na ovo pitanje (konstataciju) pilot aviona odgovara potvrdno:

Yeah, I smell it. Kao da želi da kaže da osjeća paru, ali da tome ne treba pridavati toliki značaj. Kopilot se sada obraća pilotu aviona na sledeći način:

You are cleared to land. Landing checklist is complete. Five hundred feet, sinkin' a thousand plus five. Four hundred. Three hundred. There's two hundred. One hundred. On the tape, fifty, forty, thirty, ten, five.

Jedino što u prethodno pomenutim rečenicama nedostaje jeste riječ *feet* nakon brojeva *four, three, two* i *one*. Ova rečenica ukazuje na to da je sve spremno za sletanje i do toga upravo i dolazi. Nakon sletanja, prvu rečenicu izgovara kopilot aviona:

Reverse Ø. Hundred knots. Eighty knots.

Reverse thrust. Hundred knots. Eighty knots.

Negativni potisak se pominje u rečenici zato što ima veze sa sletanjem. U ove tri rečenice koje su vrlo kratke (a opet potpuno jasne dvojici kolega) rečeno je puno toga, iako se može učiniti da su rečenice nejasne.

U narednoj rečenici iz našeg zapisa, u razgovor se uključuje kontrolor letenja i to na sledeći način:

American one thirty-two, turn right. When able contact ground control.

Ovo su uobičajene instrukcije po sletanju aviona. Pošto je u avionu došlo do nerutinske situacije, posadi se ostavlja da odluči kada će se obratiti kontroli na zemlji.

Dok se kopilot izražava u čvorovima (*sixty knots*), u razgovor se uključuje kontrola na zemlji:

American one thirty-two, Nashville ground. Roger. Your option Ø to enter tango two Ø or come down to tango four. Advise.

American one thirty-two, Nashville ground. Roger. Your option is to enter tango two runway exit or come down to tango four. Advise.

Ponovo uočavamo standardnu riječ *Roger*, o kojoj je prethodno bilo riječi. Kontrola na zemlji zapravo obavještava posadu aviona o mogućem izlazu sa piste (*tango two or tango four*), i prepušta joj da odabere koji želi (*dva* ili *četiri*). Takođe od posade traži da odgovori, odnosno da ih obavjesti o izboru. U vazduhoplovstvu se uvijek upotrebljava specifičan alfabet koji nije u upotrebi u opštem engleskom (svako slovo predstavlja jednu riječ koja se posebno izgovara u kombinaciji sa brojevima, koji se takođe posebno izgovaraju i imaju specifičan izgovor). U ovom slučaju, upotrebljeno slovo je T, a izgovara se kao *Tango*. Slijedi rečenica koju izgovara kopilot:

Tango two or tango four.

Ovo je, u stvari, ponavljanje prethodne rečenice koje je upućeno kapetanu aviona, pa da on izabere. Kapetan još uvijek razmišlja i tek će odlučiti, što izražava na sledeći način:

Ah, let's see.

Nakon ovog u razgovor se ponovo uključuje kopilot aviona:

This is my first time in here let me look this up.

Ovom rečenicom kopilot stavlja do znanja da mu je aerodrom nepoznat i da je prvi put tu.

Za to vrijeme drugi kopilot koji se nalazi u putničkoj kabini izgovara sledeće:

You've got a big problem back here, and time in here, so I'm not sure if you ... The problem is, I don't know where the heat is comin' from. It's comin' up through the floor.

U ovoj rečenici se jasno uočava uzbuđenje kopilota, odnosno zabrinutost zbog nastale situacije. Prvu rečenicu nije dovršio, a u drugoj i trećoj koristi elidirane oblike (*comin'* umjesto *coming*). U prvoj rečenici, upotrebom imeničke fraze *big problem* naglašava ozbiljnost situacije.

Nakon ovog slijedi kraća razmjena između dva kopilota:

Do you see any smoke?

Ovog puta pitanje je u vezi sa dimom, a ne parom. Odgovor drugog kopilota je sledeći:

Yeah, there's smoke. Just a little bit.

Sada se uočava i dim, ali kopilot i dalje ne želi da širi paniku (*just a little hit*). Njegov kolega kopilot odgovara na vrlo neformalan način dva puta upotrebljavajući isti oblik (*Okay*). U narednoj rečenici drugog kopilota, ipak se osjeća uznemirenost na što jasno ukazuje sadržaj sledeće rečenice:

We better get outta here.

Ovaj kopilot se nalazi bliže mjestu gdje je dim, pa i bolje može da procjeni ozbiljnost situacije. Ponovo, njegov kolega, takođe kopilot, potvrđuje prijem informacije upotrebom oblika *Okay*. Sada se kopilot obraća kapetanu aviona:

There's a crew back there that says we better get outta here. He says there's smoke comin through the floor.

There's a crew man/person back there that says we better get outta here. He says there's smoke comin through the floor.

Vjerovatno zbog uzbuđenja kopilot upotrebljava riječ *crew*, a ne *flight attendant*.

Primjetan je i oblik *outta* i *comin*.

Iako je avion već sletio i dalje se nastavlja razgovor između članova posade. Sada se u razgovor uključuje stjuard na sledeći način:

I don't see it. We had a first officer here with us. He's the one. He's been checkin' the floor. He's in uniform. That's who you've been talkin'to.

U prvoj rečenici koju izgovara stjuard, *it* se odnosi na dim. Očigledno je da je stjuard malo zbunjen pošto u narednim rečenicama, govoreći o kopilotu koji je i uočio problem u avionu koristi vrlo kratke rečenice da bi objasnio o kojoj osobi se radi, a sve to je mogao reći u jednoj do dvije rečenice. Zatim se kopilot obraća kapetanu aviona:

She don't see Ø.

She don't see it (the smoke).

Ovo *she* se odnosi na stjuardesu. Kopilot upotrebljava oblik *don't* a ne *doesn't*. A stjuardesa se ponovo uključuje da bi prenijela nove utiske kopilota koji je i vidio dim:

He thinks it's real soft, the floor's real soft.

I stjuardesa pravi par grešaka, pa tako umjesto da kaže *the floor is getting really soft* ona izgovara *it's real soft*. Međutim, kopilot koji je odlično shvatio šta je stjuardesa htjela da kaže, te prenosi pilotu informaciju upotrebljavajući sasvim tačnu rečenicu:

The floor is getting very very soft.

Ova rečenica je zapravo upozorenje i znak da treba što prije napustiti avion. Pilot izgovara sledeće:

Okay, let's get out of here. Call ground.

Ovom rečenicom pilot potvrđuje da je pravi trenutak za napuštanje aviona, odnosno evakuaciju. Kopilot obavještava stjuarda da treba izvršiti evakuaciju. Međutim, kopilot kao da se nečeg sjetio, pa upućuje stjuardu sledeću instrukciju:

Ah, stand by.

Ova riječ zapravo znači da treba sačekati. Odmah nakon toga saznajemo čega se to pilot sjetio:

Give me the checklist.

Pilotu je potreban spisak provjere stvari. U međuvremenu kopilot se obraća kontroli na zemlji na sledeći način:

Ah, roger, sir, would you call out the fire equipment? We've got the possibility of some fire, some real hot stuff, in the cargo compartment. The floor is real hot. We're gonna get 'em out.

Ah, roger, sir, would you call out the fire equipment? We've got the possibility of some fire, some real hot stuff, in the cargo compartment. The floor is real hot. We're gonna get the passengers out.

Vjerovatno zbog uzbuđenja, kopilot u istoj rečenici upotrebljava i uzvik *ah* (koji može da bude i uzdah), i *Sir* (ova riječ se obično ne upotrebljava u ovakvoj vrsti razgovora pošto je suvišna), a onda upotrebljava i imeničku frazu *hot stuff*, koja se baš i ne uklapa u ovaj kontekst. Upotrebljen je i oblik *gonna*, koji je prethodno već pomenut. Čak se čini da je kopilot opisao situaciju koristeći i više rečenica nego što je potrebno, ali se to može pripisati uzbuđenju izazvanom vanrednom situacijom u avionu i neophodnosti da putnici, ali i članovi posade, što prije budu evakuisani. U dosadašnjem toku komunikacije, bez obzira na vanrednu situaciju do koje je došlo može se reći da razmjena informacija, odnosno smjenjivanje govornika u komunikaciji teče prilično glatko i bez nekih problema.

Govoreći o preuzimanju turnusa u konverzaciji, autor Lesli Džefris³⁵ (Leslie Jeffries) između ostalog, ističe da je „Jedan od regulišućih pravila konverzacije **riječ-za-riječ sistem** i način na koji govornici ugovaraju gladak prelaz sa jednog na drugog govornika. Naravno, nisu sve konverzacije izvedene na ovaj način jednako uspješne, ali iznenađuje koliko veliki broj ovakvih prelaza nastavlja da se odvija sasvim prikladno.“

Sada se u zapisu oglašava kontrola na zemlji i to radi na sledeći način:

Okay, we got 'em on the phone, American one thirty-two.

Ovim kontrola na zemlji obavještava posadu aviona da je obavjestila protivpožarnu službu o problemu sa avionom. Sada se kopilot još jednom obraća pilotu aviona:

Okay, ground evacuation. Ah, Tower. Called the Tower. Flaps.

Sada definitivno slijedi evakuacija putnika i članova posade. Kopilot kao da se preslišava da li je sve uradio. Ponovo uočavamo jedan uzdah izražen riječju *ah*. Pozvao je kontrolu letenja i zakrilca su u redu. Na ovo se nadovezuje i pilot aviona na sledeći način:

Ø Forty.

Flaps are forty. Flaps are fully extended.

Pilot dodaje i sledeće:

Spoiler lever.

³⁵ Lesley Jeffries, *Discovering Language The Structure of Modern English*, str. 188. “One of the regulating principles of conversation is the mechanism for **turn-taking** and how speakers negotiate the smooth transition from one speaker to the next. Of course not all conversations are equally successful in this way, but it is surprising how many of them proceed with most of the transitions happening quite neatly.”

I ova riječ se odnosi na proces neposredno pred i nakon kočenja. Pilot aviona kao da provjerava da li je uradio sve što treba. A nakon toga, dodaje i posljednju izgovorenu rečenicu u ovom zapisu:

You Ø get out of here. You Ø go Ø help. Retract brakes. Park fuel levers.

You should get out of here. Get out of here. You should go and help flight attendants.

Go and help flight attendants. Retract brakes. Park fuel levers.

Prve dvije rečenice pomalo podsjećaju na neki dalek egzotičan jezik pošto nedostaju neki važni elementi. Sve što je pilot izgovorio je zapravo kombinacija savjeta i naredbe. Pošto se radi o vanrednoj situaciji i pošto su životi putnika i članova posade bili u opasnosti, onda je razumljivo što pilot govori na ovaj način i što mu rečenice baš i nisu sasvim gramatički ispravne. Vjerovatno opterećen čitavom situacijom, žurio je da što prije izgovori neophodna uputstva i pobrine se da svi bezbjedno napuste avion.

Govoreći o konverzaciji koja se događa u realnom vremenu, autori Kvaljo i Bajber³⁶ (Quaglio and Biber) ističu kako je „Možda najočiglednija situaciona karakteristika konverzacije, pritisak koji proizlazi iz brze proizvodnje jezika. Govornici jednostavno nemaju vremena da planiraju, ili uređuju svoje iskaze. Kao rezultat, govornici se oslanjaju na veliki izbor smanjenih struktura i karakteristika koje imaju nejasno upućivanje. Lakše je i brže proizvesti jedan skraćeni oblik (kao što je skraćenica), nego potpuniji gramatički oblik. Slično tome, lakše je odabrati jedno nejasno upućivanje (na primjer, *neka slična stvar*), nego biti izričit u vezi sa specifičnim upućivanjem. S obzirom na pritiske proizvodnje u stvarnom vremenu, govornici teže da se odluče za ove lakše i efikasnije oblike. Šta više potreba za preciznošću u konverzaciji je mnogo manje važna, nego u pisanim registrima.“

Kada se osvrnemo na ovaj let, možemo slobodno reći da je ono što je ipak najvažnije u vezi sa njim svakako to, što bez obzira na nerutinsku situaciju do koje je došlo u avionu,

³⁶ Bas Aarts and April McMahon, *The Handbook of English Linguistics*, str. 702. “Perhaps the most obvious situational characteristic of conversation is the pressure resulting from the quick production of language. Speakers simply do not have time to plan or edit their utterances. As a result, speakers rely on a wide range of reduced structures and features that have vague reference. It is easier and quicker to produce a reduced form (such as a contraction) than a fuller grammatical form. Similarly, it is easier to choose a vague reference (e.g., *that kind of thing*) than to be explicit about the specific reference. Given the pressures of real-time production, speakers tend to opt for these easier and more efficient forms. Further, the need for precision in conversation is much less important than in written registers.”

i koja je mogla ozbiljno da ugrozi sve osobe koje su u tom trenutku bile u njemu, srećom niko nije nastradao.

Sažetak

U prethodno analiziranom zapisu uočavamo upotrebu sledećih elemenata:

- *elipsa* (34 puta)
- *Okay* (21 put)
- neformalni izrazi (na primjer *gonna*-3 puta, *yeah*-2 puta, ali i izrazi poput *outta*-2 puta, *comin*-3 puta, *checkin*-1 put, *talkin*-1 put, *em*-2 puta, *gettin*-1 put, *somethin*-1 put, *startin*-1 put, *sinkin*-1 put)
- uzdah ili uzvik *ah* (8 puta)

U zapisu je primjetna podjela na formalni i neformalni govor. Kada pilot razgovara sa kontrolom letenja u upotrebi je formalni govor. Međutim, kada se razgovor odvija između članova posade aviona onda je dominantna upotreba neformalnog govora. Doduše pilot i kopilot sporadično upotrebljavaju i standardne vazduhoplovne riječi i fraze, ali ih kombinuju sa opštim jezikom.

U obraćanju kontrolora letenja upadljiva je upotreba imperativa. Ovo je i logično pošto njegovi iskazi zapravo predstavljaju instrukcije date pilotu. S druge strane, članovi posade aviona takođe s vremena na vrijeme koriste imperativ u međusobnoj komunikaciji. Navodimo nekoliko primjera.

*American one thirty-two, **descend** and **maintain** two thousand five hundred feet.*

Put the gear down.

Call me if anything important changes.

*American one thirty-two, **turn right**. When able **contact** ground control.*

Elipsa je zastupljena kako u okviru standardne vazduhoplovne terminologije, tako i u iskazima koji predstavljaju opšti engleski jezik.

U rečenicama se pojavljuju sledeći prilozi (*back here ili there, now, right now, midway, about, just, initially, yet, very, fully*), što je prilično velik broj za ovu vrstu komunikacije.

Pored priloga u ovom razgovoru upotrebljeni su i prijedlozi (*in, past, through, on*) i gotovo svi su upotrebljeni više puta u ovom razgovoru.

Upotreba većeg broja priloga i prijedloga značajno doprinosi koheziji teksta.

U čitavom tekstu, uz par izuzetaka upotrebljen je aktiv. Kao što je već pomenuto, pasiv u ovom razgovoru ne igra značajniju ulogu, ali se zato među primjerima nalaze baš oni za koje bismo slobodno mogli reći da predstavljaju „brend“ ove gramatičke kategorije u

okviru standardnih vazduhoplovnih riječi i fraza. Radi se o drugoj i trećoj rečenici u okviru navedenih primjera.

*We're all **seated**.*

*You **are cleared** to land.*

***Are** we **cleared** to land?*

*Flaps **are** fully **extended**.*

Kao što se iz datih primjera može primjetiti pasiv je našim rečenicama upotrebljen u okviru tipičnih vazduhoplovnih riječi i fraza, dakle u okviru formalnog govora.

U ovom tekstu modalnih glagola gotovo i da nema (svega četiri u čitavom tekstu).

*The co-pilot riding in the passenger cabin said the floor is getting really soft, and he said we **need** to land.*

*We probably **ought** to drop the landing gear.*

*About where the landing gear **might** be.*

*Ah, roger, sir, **would** you call out the fire equipment?*

Što se tiče kategorija koje navode autori Halidej i Hasanova, a kojima se postiže kohezivni odnos, u ovom zapisu naročito bismo istakli elipsu, referencu, ali i konektive.

U ovom tekstu referencu uočavamo u sledećim primjerima.

*We don't know where **it's** coming from. **It's** past the, ah, exit.*

U ove dvije rečenice referenca je postignuta zamjenicom **it** koja se odnosi na riječ **smoke**.

*You are going to land **this thing** in a hurry. Okay, we're gettin **it** down now.*

U prethodno pomenutim rečenicama **this thing** i **it** odnose se, odnosno upućuju na riječ **plane**.

*You don't smell **it**? Yeah, I smell **it**.*

U obje rečenice referenca je postignuta zamjenicom **it** koja se odnosi na riječ **fume**.

*I don't see **it**.*

Ovdje zamjenica **it** stoji umjesto riječi **smoke**.

*We're gonna get '**em** out.*

U ovoj rečenici skraćeni oblik zamjenice **them** ('**em**) mjenja, to jest odnosi se na riječ **passengers**.

Konektivi nisu zastupljeni u velikom broju, ali se naročito ističe konektiv **and**. Pored njega u ovom razgovoru upotrebljen je i konektiv **or**.

Što se tiče četvrte kategorije, leksičke kohezije ona je u ovom zapisu postignuta direktnim ponavljanjem.

Kada se radi o svrsi teksta o kojoj govori autor Tornberi (vidi Uvod) na sledeći način bismo mogli objasniti tri komponente konteksta za koje ovaj autor smatra da „bi mogle uticati na izbor jezika u proizvodnji teksta“:

područje (razgovor za vrijeme avionskog leta u fazi pred sletanje)

tenor (učesnici su pilot, kopilot, članovi posade i kontrolor letenja)

način (razgovor putem radio veze)

Iako su rečenice u ovom zapisu prilično „okrnjene“ jer im često nedostaje više elemenata, primjećuje se sklad u okviru reda riječi. Naime, u svim rečenicama poštuje se red riječi koji je tipičan za engleski jezik (*Subjekt, Predikat, Objekat*) što doprinosi ukupnoj koheziji teksta. Pored toga koheziji znatno doprinosi i upotreba velikog broja priloga i prijedloga.

Drugi zapis (10 August 1994 – Korean Air 2033)

U prvoj rečenici kopilot upotrebljava tipičan izraz iz vazduhoplovne terminologije *Runway in sight* koji znači *Vidim pistu*. Vjerovatno da bi ova rečenica bila razumljivija i gramatički tačnija da je glasila *I see the runway* ili *I can see the runway*. A ovako okrnjena ona zvuči neobično nekom ko nije pilot, kontrolor letenja ili neko ko se bavi ovom terminologijom.

Pošto je ovo razgovor između dva pilota (jedan je kapetan aviona dok je drugi kopilot) oni kombinuju standardne riječi i fraze iz vazduhoplovnog engleskog i opšti jezik. Pa tako kapetan aviona na izjavu svog kolege kopilota odgovara sa *I got it* (što ne spada u tipičnu vazduhoplovnu terminologiju), a ne sa *Roger*. Primjećujemo da je riječ koju najčešće upotrebljavaju i kapetan aviona i kopilot *Okay*. Međutim, ono što takođe uočavamo jeste to da ovu riječ više izgovara kapetan aviona (četiri puta), iako je u pitanju veoma kratka konverzacija dok je kopilot upotrebljava samo jednom.

Riječ *Okay* kada je prevedemo na srpski jezik znači *U redu*, i obično je koristimo kada želimo da nešto kažemo, na primjer da odgovorimo na nečiji komentar i tome slično, i time svom sagovorniku stavimo do znanja da ga slušamo.

Govoreći o minimalnom responsu Stević³⁷ ističe da “Minimalni respons može značiti komentar, biti marker iznenađenja ili neverice, čuđenja, divljenja (Stvarno, Opa, Oooo, Gospode bože, Lažeš).“

Izraz *Okay* u ovom primjeru možemo posmatrati kao minimalni respons.

Ne treba zanemariti ni činjenicu da je kapetan aviona (koji je šest puta upotrebio riječ *Okay*) Kanađanin, a kopilot koji je istu riječ upotrijebio samo jednom Korejac. U engleskom jeziku riječ *Okay* je često upotrebljavan ispunjivač, pa pošto je pilotu aviona, koji je Kanađanin engleski jezik vjerovatno maternji nije čudno što je toliko puta upotrijebio upravo ovu riječ.

Pilot aviona započinje sledeću rečenicu izrazom *Yeah* što u stvari predstavlja odgovor na pitanje kopilota koji se interesovao u vezi sa stranom (*Desna strana?*).

Riječ *Yeah* znači *da* u govornom jeziku, a ovdje je praćeno riječju *Okay*. Ovo je rečenica pilota aviona koju on izgovara poslije *Okay*:

³⁷ Slobodan Stević, *Analiza konverzacije*, str. 26.

Give me the, uh, four hundred Ø ... three ... minimum sink rate.

Give me the, uh, four hundred feet ... three ... minimum sink rate.

Ova rečenica se odnosi na visinu u stopama (četiri hiljade fita) na kojoj avion leti. Pilot izostavlja riječ stopa u svom obraćanju kopilotu. U sredini rečenice je izraz *uh* koji se može shvatiti kao neka pauza u govoru između početka i kraja rečenice. Nakon ovog pilot opet pravi dvije pauze u govoru ispred i nakon riječi *three*. *Sink rate* se odnosi na brzinu propadanja (avion bi uskoro trebalo da sleti). Kopilot dva puta ponavlja posljednje riječi koje je pilot upotijebio a to je imenička fraza *sink rate* (brzina propadanja). Vjerovatno na taj način stavlja do znanja pilotu aviona da je shvatio šta ovaj želi (minimalnu brzinu propadanja).

A kako autor Tornberi³⁸ (Scott Thornbury) navodi „Da bi uspjeli da smanji-i-reci suštinu interaktivni razgovor teče što je moguće više bez teškoća govornici koriste mnoga lingvistička sredstva, koja se zovu *markeri diskursa*, da bi najavili svoje namjere i pokazali kako je ono što će reći, ili što su upravo rekli povezano sa onim što je bilo prije ili onim što se pojavljuje. Markeri diskursa nisu drugačiji od pokreta i sredstava koja koriste vozači da bi ukazali na svoje namjere u gustom saobraćaju.“

Markeri diskursa u prethodnoj rečnici su *the* i *uh*.

Prethodno pomnuti dio konverzacije između pilota i kopilota obiluje elipsom i prilično je „isjeckan“. To međutim uopšte ne sprječava ovu dvojicu da shvate šta je onaj drugi htio da kaže. Poslije ovog pilot dva puta izgovara *Okay*. Pošto je avion u fazi sletanja kopilotova sledeća rečenica logično glasi:

One hundred Ø. Speed?

One hundred feet. Speed?

Ovo *speed* (brzina) može da se shvati kao pitanje iako ne liči na pravo pitanje.

What is the speed?

Govoreći o pitanjima koja ne liče na pitanja Stević³⁹ ističe da „Kao što ima odgovora na pitanje koji to u stvari nisu, tako postoje i iskazi u obliku pitanja kojima ništa ne pitamo;

³⁸ Scott Thornbury, *Beyond the Sentence Introducing discourse analysis*, str. 66. “In order to manage the cut-and-thrust of interactive talk as smoothly as possible, speakers use a number of linguistic devices, called *discourse markers*, to signal their intentions and to show how what they are going to say, or have just said, is connected to what went before or what is coming up. Discourse markers are not unlike the gestures and devices that drivers make use of in order to indicate their intentions in heavy traffic.”

³⁹ Slobodan Stević, *Analiza konverzacije*, str. 67-68.

forma pitanja može se upotrebiti i za akcije koje nisu pitanja, kao što se i samo pitanje može postaviti nekim drugim jezičkim oblikom. Tako postoje izjave koje su pitanja; jedan te isti iskaz tumači se i kao pitanje i kao slaganje, na primjer.“

U prethodnoj razmjeni između kapetana aviona i kopilota primjećujemo više „pitanja“ koja to u stvari nisu (u pravom smislu te riječi, pošto se svako svodi na jednu do dvije riječi, a sve ostalo je izostavljeno). Međutim, kao što je prethodno pomenuto jedna od osnovnih karakteristika vazduhoplovne terminologije je konciznost pa u tom smislu sigurno da ova konverzacija uopšte ne djeluje čudno pilotima, odnosno kontrolorima letenja. Sledeća rečenica koju pilot izgovara je ova:

Yeah, fifty Ø.

Yeah, fifty feet.

Ponovo je izostavljena riječ *feet* (*stopa*). To znači da je avion sada na visini od pedeset fita i samo što nije sletio. Međutim, baš neposredno pred sletanje aviona dolazi do nesporazuma između pilota i kopilota aviona. Interesantno je to što taj „nesporazum“ i nema neki uticaj na dužinu rečenica. I jedan i drugi koriste kraće rečenice iako se svađaju, a pri tom im svađa ne smeta da koriste i vazduhoplovnu terminologiju kada i gdje je potrebno.

Stević⁴⁰ govoreći o jezičkom sukobu ističe da “Kao i konverzacija uzeta u celosti, i JS ne postoji sam po sebi; nastaje i gradi se tokom uzajamnog dejstva govornika.

Ustanovljuje se, ima svoj sopstveni razvojni tok, utvrđuje se ili pak slabi. Za vreme govorne razmene dolazi do promena u njegovoj organizaciji. Tako, na primer, neki iskaz (umesto da ostane prost dodatak) nekad menja ustrojstvo sleda. Postaje deo procesa jezičkog sučeljavanja, jer drugi na njega odgovaraju. Do tada podređeni, ostajući po strani, neki se učesnici takvoj interakciji priključuju, te u njoj mogu preuzeti i glavnu reč. Transformacija površinske ravni može biti minimalna, ali i takva da-pošto se uvede neki sasvim različit tip akcije-dovodi do korenite promene sklopa događaja. JS karakteriše njegova promenjiva priroda i kvalitet. Za vreme njegovog izvođenja može doći do redefinicije sučeljavanja. Tada se ono određuje na neki drugi način, zavisno od usmerenja govornika. Žiža sukoba se sužava, širi se ili rasplinjuje. Sa nje se može

⁴⁰ Slobodan Stević, *Analiza konverzacije*, str. 167-168.

skrenuti na neki sasvim različit predmet, što sa inicijalnim ne mora biti ni u kakvoj vezi.“

Co-pilot: Go around, forty Ø, thirty Ø...

Captain: Get your hands Ø ... Get off! Get off! Tell me what the altitude is. Twenty Ø. Get off.

Co-pilot: Go around?

Captain: No, no, ten, five Ø.

U skladu sa svojom procjenom da sletanje ne bi bilo bezbjedno jer je pista prekratka kopilot izgovara sledeće:

Go around, forty Ø, thirty Ø ...

Go around, forty feet, thirty feet ...

Izraz *go around* u vazduhoplovnoj terminologiji se upotrebljava kada pilot ne može bezbjedno da sleti. Značenje ovog izraza je započeti neuspjeli prilaz. Ukoliko je iz nekog razloga sletanje onemogućeno pilot će nastaviti da kruži dok se ne steknu uslovi da sleti ili će otići na drugi aerodrom. *Forty* i *thirty feet* se odnosi na visinu na kojoj se avion nalazi u tom trenutku. Sledeća rečenica kapetana aviona glasi:

Get your hands Ø... Get off! Get off! Tell me what the altitude is. Twenty Ø. Get off!

Get your hands off... Get off! Get off! Tell me what the altitude is. Twenty feet. Get off!

Prva rečenica je nedovršena. Vjerovatno je htio da kaže kopilotu da skloni ruke sa komandi. Pošto je kopilot zgrabio komande ne bi li započeo neuspjeli prilaz kapetan aviona kojeg je ovo iznerviralo mu je rekao da “*skine ruke sa komandi*”, i to je ponovio tri puta. Između naredbe koju je ponovio dva puta kapetan aviona je ipak uspio da ubaci i gramatički potpuno ispravnu rečenicu (indirektno pitanje) koja se odnosi na visinu na kojoj avion leti.

Tell me what the altitude is.

Pošto nije dobio povratnu informaciju on za sebe izgovara dvadeset fite i opet ponavlja kopilotu da „*skine ruke sa komandi*.“

Kopilot je uporan u svojoj namjeri da treba započeti neuspjeli prilaz pa opet izgovara *go around* što može da se shvati i kao pitanje ali i kao prijedlog. Kapetan aviona na ovo „pitanje- prijedlog“ uzvraća sa dva ne i nastavlja da broji fite.

Co-pilot: Ø go around ... go around.

Captain: Yeah but we were on ... we were on the runway. Why did you pull us off?

Okay, okay. We got to get out of here. Open your window.

Cockpit (sound of opening the cockpit window)

Captain: Get your Ø slide. Why did you pull us off? We had full reverse on. Pull the fire handles. Pull 'em.

Co-pilot: Fire pulls.

Captain: Okay, get out. Get out.

U međuvremenu je avion ipak sletio, a kapetan aviona i kopilot su nastavili da razgovaraju. Kopilot izgovara: *Ø go around ... go around.*

Vjerovatno da je želio da izgovori sledeće: *I wanted to go around ... go around*

U sledećoj rečenici kapetana aviona osjeća se uzbuđenje pošto dva puta izgovara sličnu rečenicu, zapravo pravi malu pauzu kao da smišlja šta će da kaže, ali je drugi put i dovršava.

Yeah but we were on ... we were on the runway.

Zbog toga ova rečenica pomalo izgleda kao da je govornik “ispravlja” pošto je prvi put nije izgovorio na pravi način.

Kada se pročita cijeli zapis uočava se da u gotovo svakoj rečenici postoje pauze, haotičnost i nedovršenost iskaza što čini da rečenice koje u međusobnoj komunikaciji koriste pilot i kopilot aviona djeluju nekako “isjeckano.”

Govoreći o popravci u toku razgovora autor Rod Gardner⁴¹ (Rod Gardner) objašnjava da se “Popravke mogu javiti kao parovi u susjedstvu. One tada čine veoma posebnu vrstu para, takvu koja se koristi za rješavanje problema u vezi sa slušanjem, proizvodnjom ili shvatanjem u govoru. Jedna izvanredna karakteristika govora je u vezi sa tim kako je neobičan prekid. Ovo naravno ne znači da je potpuno razumjevanje norma u konverzaciji, niti da nije, ali uopšteno govoreći znači da su organizacija,

⁴¹ Alan Davies and Catherine Elder, *The Handbook of Applied Linguistics*, str. 274. “Repairs can occur as adjacency pairs. They then constitute a very particular kind of pair, one that is used to deal with troubles of hearing, production, or understanding in talk. One astonishing feature of talk is how unusual breakdown is. This is not to say, of course, that total understanding is the norm in conversation, nor that it is not, but it is to claim that generally the organization, structures, and coherence of talk are maintained, and that when that orderliness is threatened with breakdown, overwhelmingly that threat is dealt with very quickly, and orderliness is restored. Most repairs do not in fact occur as sequences, but are achieved by a speaker dealing with a problem him- or herself during the production of a turn. These self-repairs in the same turn take the form of a replacement or insertion or deletion of a piece of talk, or of a reordering of the elements of a turn.”

strukture i koherencija razgovora održane, i da kada tom redu prijeti prekid onda se ta prijetnja nadmoćno rješava veoma brzo i red se vraća. Većina popravki zapravo se ne javlja kao nizovi već ih postiže govornik koji samostalno rješava problem za vrijeme proizvodnje turnusa. Ove samopopravke u istom turnusu poprimaju oblik zamjene ili ubacivanja ili brisanja djela govora, ili preuređivanja elemenata turnusa.”

Nakon ovog djela razgovora koji je bio prilično “isjeckan” slijedi pitanje u pravom smislu te riječi, sa svim neophodnim elementima (ništa nije izostavljeno).

Why did you pull us off?

Na ovo pitanje očigledno i nije očekivao odgovor pošto odmah nakon njega izgovara sledeće: *Okay, okay.*

Kao da hoće da kaže, odnosno kao da je značenje ovog *Okay, Ma nema veze, važno je da smo mi sletjeli i da smo živi i zdravi.* Na ovo se odmah nadovezuju sledeće rečenice:

We got to get out of here. Open your window.

Bez obzira na sve što se desilo kapetan aviona je pribran i zna da treba da što prije napuste avion i to kroz prozor (pilotske kabine). Međutim, pošto je kopilotu naložio da uzme tobogan za napuštanje aviona, ponovo se vraća na nedavnu situaciju pitanjem.

Get your Ø slide.

Get your evacuation slide.

Why did you pull us off?

Ponovo gramatički potpuno ispravan iskaz.

Zašto si nas skrenuo sa puta?

A onda i objašnjava zašto je ta odluka kopilota bila pogrešna.

We had full reverse on.

Sve je bilo spremno za promjenu pravca.

A onda mu sledećom rečenicom izdaje naređuje.

Pull the fire handles. Pull ‘em.

Ovo se odnosi na ručice požarnog aparata. Posljednja riječ u drugoj rečenici je skraćena ‘em umjesto *them*.

Kopilot odgovara sa *Fire pulls*. Ovo bi trebalo da znači da je izvršio komandu.

Kao što je prethodno pomenuto, najčešće upotrebljavana riječ u ovom razgovoru je *Okay*, a izgovara je kapetan aviona i ona ovdje znači da je kapetan aviona primio k znanju ono što mu je prethodno rekao kopilot aviona.

Na kraju dodaje *Get out* dva puta. S obzirom na okolnosti bilo je veoma važno napustiti avion što prije.

Sažetak

U prethodno analiziranom zapisu uočavamo upotrebu sledećih elemenata:

- *elipsa* (10 puta)
- *Okay* (7 puta)
- neformalni izrazi (na primjer, *yeah*-3 puta, *'em*-1 put)
- najčešća izostavljena riječ je *feet* (7 puta)
- *imperativ* (12 puta)
- uzdah ili uzvik *uh* (1 put)

U zapisu je primjetna kombinacija standardnih vazduhoplovnih riječi i fraza sa jedne i opšteg engleskog jezika sa druge strane. Ovo znači da u ovom ne baš dugom razgovoru između pilota i kopilota uočavamo elemente kako formalnog tako i neformalnog govora. Pilot i kopilot aviona su jedini učesnici razgovora u ovom zapisu. Radi se o razgovoru koji se odvija neposredno pred sletanje aviona. Međutim, čak i u ovako kratkom razgovoru moguće je uočiti određene lingvističke karakteristike.

Kao prvo, u obraćanju pilota aviona upadljiva je upotreba imperativa.

Give me the, uh, four hundred feet ... three ... minimum sink rate.

Get off! Tell me what the altitude is.

Open your window.

Get your evacuation slide. Pull the fire handles. Pull 'em.

Get out.

Za razliku od njega kopilot uopšte ne koristi zapovjedni način, osim ako jednu njegovu rečenicu (*Go around, forty feet, thirty feet*) shvatimo kao naredbu, a ne kao prijedlog.

U ovom veoma kratkom dijalogu elipsa je najzastupljeniji element. Interesantno je da je čak sedam puta izostavljena jedna te ista riječ (*feet*), a tek u tri preostala primjera izostavljene su različite riječi (*off, I wanted to i evacuation*).

U dijalogu je upotrebljen samo jedan prilog (*here*), a što se tiče prijedloga ni tu situacija nije ništa bolja pošto je takođe upotrebljen samo jedan (*on*).

U čitavom tekstu u upotrebi je aktiv. Pasiv, koji je često u upotrebi u okviru standardnih riječi i fraza, ovdje je potpuno izostao vjerovatno zbog dužine trajanja razgovora (zapis obuhvata svega nekoliko minuta pred sletanje), ali i zbog toga što se ovaj razgovor odvija isključivo između dva pilota. Ono što je još obilježilo ovaj zapis je i svađa do

koje je došlo zbog različitog stava pilota i kopilota po pitanju sletanja. Zbog svega prethodno pomenutog ne treba da čudi što ima tako malo standardnih riječi i fraza. Ovaj tekst odlikuje potpuni izostanak modalnih glagola, što se takođe možda može pripisati dužini trajanja razgovora.

Što se tiče kategorija koje navode autori Halidej i Hasanova, a kojima se postiže kohezivni odnos, u ovom zapisu naročito bismo istakli elipsu.

Referenca je u ovom zapisu zastupljena u znatno manjem broju, na samom početku zapisa kada pilot izgovara rečenicu:

*I got **it**, I got **it**.*

U ovoj rečenici referenca se postiže zamjenicom **it**, koja se u ovoj rečenici odnosi na pistu.

Drugi put referenca se uočava u sledećem primjeru:

*Pull the fire handles. Pull '**em**.*

U drugoj rečenici skraćeni oblik '**em** (*them*) zapravo se odnosi na **fire handles**.

Kada govorimo o konektivima u ovom zapisu možemo reći da gotovo uopšte nisu zastupljeni u ovom razgovoru, jer se uočava samo jedan, *but*.

Što se tiče četvrte kategorije, leksičke kohezije ona je u ovom zapisu uglavnom postignuta ponavljanjem (ovdje se misli na vazduhoplovnu terminologiju i na riječi *sink rate*, *go around* i *fire handles*).

Kada se radi o svrsi teksta o kojoj govori autor Tornberi (vidi Uvod) na sledeći način bismo mogli objasniti tri komponente konteksta za koje ovaj autor smatra da „bi mogle uticati na izbor jezika u proizvodnji teksta“:

područje (razgovor za vrijeme avionskog leta, u posljednjoj fazi-sletanje)

tenor (učesnici su pilot i kopilot aviona)

način (direktan razgovor)

Iako ovaj zapis odlikuje prilično mali broj rečenica možemo primjetiti da oba učesnika u razgovoru uglavnom poštuju pravila u vezi sa redom riječi u engleskom jeziku. Ovo se naročito uočava u drugom djelu razgovora.

Ono što je možda posebno interesantno u vezi sa ovim letom jeste to što je u veoma kritičnom djelu leta (sletanje) došlo do razmimoilaženja u mišljenju između pilota i kopilota aviona. Njih dvoje su zauzeli različiti stav ali bez obzira na to razgovor nije prekinut.

Treći zapis (US Airways Flight 1549)

Ovaj zapis predstavlja razgovor između pilota aviona američke kompanije let 1549 i kontrolora letenja neposredno po uzletanju aviona sa Njujorškog aerodroma. Vanredna situacija nastupila je neposredno po uzletanju a izazvana je „*udarom ptice*“ (situacija kada dođe do sudara između ptice ili ptica i aviona koji leti). Kada dođe do ovakvog sudara najčešće se dešava da motor ili motori aviona prestanu da rade i tada jedino što pilotu preostaje jeste da odmah zatraži dozvolu za prinudno sletanje i da što prije, bez odlaganja sleti na najbliži aerodrom. Avionu ove američke kompanije dogodio se „*udar ptice*“ i to takav da je zbog njega pilot morao odmah da preduzme hitne mjere kako bezbjednost putnika i članova posade ne bi bila ugrožena. Problem je bio u tome što pilot nije imao vremena da se vrati na aerodrom sa kog je poletio, a nije mogao da preusmjeri avion na neki drugi aerodrom. U toj situaciji pilot aviona (inače bivši vojni pilot) odlučio je da sleti na rijeku Hadson.

U prvoj rečenici kontrola letenja obraća se pilotu na sledeći način:

Cactus 1549, Ø turn left heading 2-7-0.

Ovo je prilično „ogoljena“ rečenica i odmah se uočava da joj nedostaje više elemenata. Čak i da je kontrolor letenja izgovorio sledeće: *You should turn left heading 2-7-0*, vjerovatno bi rečenica i dalje zvučala „neobično“ većini ljudi. Prethodno pomenuta rečenica odnosi se na kurs, a značenje je sledeće: *Okrenite lijevo kurs 270*. To je uobičajena instrukcija koju kontrolor letenja daje pilotu aviona tokom leta. Potrebne su samo tri riječi i par brojeva da se prenese tako važna informacija. Sve ovo spada u tipičnu vazduhoplovnu terminologiju i opet potvrđuje jednu od njenih najvažnijih karakteristika, a to je konciznost. Naravno, precizan izgovor se podrazumjeva. Da nešto nije u redu na ovom letu saznajemo već u sledećoj rečenici koju pilot aviona upućuje kontroloru letenja, a koja glasi:

Ah, this, Ø uh, Cactus 1539. Ø Hit birds, we lost thrust in both engines. We're turning back towards Laguardia.

Ah, this, is uh, Cactus 1539. We collided with birds, we lost thrust in both engines. We're turning back towards Laguardia.

Na samom početku rečenice je *Ah (Oh)* što može da znači više toga, ali s obzirom na situaciju najvjerovatnije će biti da se radi o bolu (strahu) zbog nastale situacije.

Nijednom pilotu nije prijatno kada ptica ili ptice ulete u motor pa zbog toga dođe do otkaza oba motora (što se upravo i dogodilo ovom avionu), a u avionu je veliki broj putnika. U istoj, vrlo kratkoj rečenici postoji još jedan uzvik *uh*. A između se nalazi jedno *this*, koje ukazuje na to da je pilot možda namjeravao da kaže *This is Cactus 1539*, i da se na taj način identifikuje (u istoj rečenici pilot je zaista i izgovorio *Cactus 1539*). Čitava rečenica je prilično isjeckana, što i nije čudno s obzirom na vanrednu situaciju do koje je tako brzo došlo. Dvije rečenice koje odmah nakon ove izgovara pilot aviona jasno stavljaju do znanja kontroloru letenja o kakvom problemu se radi:

Hit birds, we lost thrust in both engines. We're turning back towards Laguardia.

Malo je neobičan početak rečenice koji glasi: *Hit birds*, a zapravo se misli na sledeće:

Birds hit the engines and due to this we lost thrust in both engines. Onako kako je izgovorena ispada da je avion udario ptice, a ne ptice avion. Mada ako pođemo od toga da je za ptice prirodno da lete nesmetano po nebu, na različitim visinama onda su možda avioni ti koji pticama narušavaju prirodno okruženje i prave problem, a ne obratno. I onda je zaista avion taj koji udara u ptice a ne ptice u avion. I avion je neka vrsta ptice, ali vještačka.

U drugom djelu ove rečenice pilot saopštava činjenično stanje:

Izgubili smo potisak u oba motora.

Treća rečenica djeluje sasvim u redu, odnosno potpuno je razumljiva i nijedan neophodan element joj ne nedostaje. Upotrebljen je sadašnji progresiv, koji se inače često upotrebljava i u tipičnoj vazduhoplovnoj terminologiji, ali bez odgovarajućeg oblika glagola *to be* (što ovdje nije slučaj).

We're turning back towards Laguardia. (Vraćamo se prema aerodromu Laguardia.)

Sledeću rečenicu izgovara kontrolor letenja:

OK, yeah, you need to return to Laguardia. Turn left heading of uh, 2-2-0.

U prvoj rečenici na samom početku imamo izraz *OK*, pa *yeah* (o ovome vidi u prethodnom primjeru), a ostatak rečenice prati uobičajen red riječi u rečenici koji je gramatički ispravan. Međutim, u sledećoj rečenici imamo „višak“ pošto kontrolor ubacuje *of* pa *uh*. S obzirom na ozbiljnost informacije koju je prethodno dobio ovaj uzdah uopšte ne čudi.

U sledećoj rečenici pilot izgovara samo brojeve (radi se o kursu), odnosno ponavlja ono što mu je kontrolor prethodno rekao i time potvrđuje da je primio informaciju u vezi sa

kursom. Vjerovatno zbog ozbiljnosti situacije pilot je izgovorio samo brojeve (obično ponovi i riječi, *Left heading 2-2-0*).

Nakon ovog kontrola letenja se okreće drugom sagovorniku, a to je aerodrom Laguardia izgovarajući sledeću rečenicu:

Tower, stop your departures. We got an emergency returning.

S obzirom na situaciju normalno je da se konverzacija proširuje na treću stranu. Na kratko kontrolor letenja se isključuje iz razgovara sa pilotom aviona i okreće se aerodromu Laguardia. Govoreći o otvaranju i zatvaranju razgovora i njegovog predmeta Stević⁴² navodi kako je „Sled poziv-odziv u tesnoj vezi sa raspoloživošću učesnika, to jest sa njihovim koordinisanim ulaženjem u interakciju. Govornik koji nastoji na delatnosti što zahteva kolaboraciju, najpre treba da ustanovi je li i drugi učesnik raspoloživ za sa-radnju. Već nam sam predpočetak govorne razmene ukazuje na pitanje jesu li, i na koji način, sagovornici spremni na interakciju. Pitanje da li je sa-učesnik raspoloživ, voljan ili je pak nevoljan za udruženo delanje postavlja se i pošto je reč o ostalim sledovima u okviru odseka za otvaranje. Raspoloživost-pozvanoga, ali i pozivača-ispoljava se i zatim, za sve vreme trajanja razgovora. Ona se može izrazito da manifestuje i u njegovom zaključnom delu.“

Kada govorimo o razgovoru koji se putem radio veze odvija između pilota aviona i kontrolora letenja onda treba naglasiti da su ovi razgovori neophodni i da se odvijaju prema određenom redosljedu. Međutim, kada dođe do vanredne situacije (što je upravo slučaj sa ovim letom) onda kontrolor letenja, odnosno pilot aviona u razgovor mogu da uključe i ostale strane (na primjer kontrolu letenja nekog drugog aerodroma i slično) a sve to da bi na najbolji i najbezbjedniji način zajednički riješili problem.

U ovom konkretnom primjeru kontrola letenja poziva aerodrom Laguardia uskoro pošto je saznala za problem sa avionom 1549. Radi se o svega par rečenica koje su ove dvije strane razmjenile, ali neophodnih da bi problem što brže bio riješen. U ovakvim situacijama „raspoloživost-pozvanoga, ali i pozivača“ se uopšte ne dovodi u pitanje, jer je svaka informacija važna, kao i brzina njihovog prenošenja.

⁴² Slobodan Stević, *Analiza konverzacije*, str. 95.

U jednoj od rečenica (koju izgovara kontrolor) primjećujemo upotrebu uzdaha ah koji svakako pokazuje psihološko stanje govornika. Rečenica u kojoj se nalazi uzdah kao i one koje joj slijede izražavaju nešto vrlo neprijatno, nešto što dovodi u pitanje bezbjednost velikog broja ljudi, tako da njegova upotreba jasno govori o zabrinutosti osobe koja izgovara ove rečenice.

U rečenici *It's 1529, he ah, bird strike* nedostaje više elemenata.

It's 1529, Ø he ah, bird strike.

It's 1529, it ah shut down all engines after a bird strike.

It's 1529, we ah shut down all engines after a bird strike.

Pošto je i sam svjestan da objašnjenje možda nije dovoljno, kontrolor dodaje još tri rečenice:

He lost all engines. He lost the thrust in the engines. He is returning immediately.

Sve ove rečenice su gramatički ispravne i nijedan element ne fali. Treća rečenica je u stvari proširenje druge. Kao da je ona govorniku bila potrebna da razradi prethodnu rečenicu.

Pitanje koje dolazi od strane aerodroma Laguardia: *Cactus 1529, which engine?* zvuči logično ako se zna da svaki avion ima više motora.

Odmah stiže i odgovor:

He lost thrust in both engines, he said.

Upotrebljavajući samo dvije riječi (koje ne spadaju u tipičnu vazduhoplovnu terminologiju) aerodrom Laguardia obavještava da je primio poruku (*Got it.*)

U prethodno pomenutoj rečenici uočava se elipsa:

Cactus 1529, which engine Ø?

Cactus 1529, which engine did he lose thrust in?

Autor Tornberi⁴³ govoreći o govornim tekstovima između ostalog pominje važnost onoga o čemu se govori. Tom prilikom navodi filozofa Grajsa koji predlaže „izvjestan

⁴³ Scott Thornbury, *Beyond the Sentence Introducing discourse analysis*, str. 70. "... a number of conversational *maxims* (or rules) to which speakers adhere and without which conversation would simply break down. One of these maxims concerns the relation of the speaker's utterance to the 'accepted purpose or direction of the talk – exchange'. Grice sums up this conversational maxim as: *Be relevant*. This means that, unless given explicit indications to the contrary, speakers assume that each other's utterances both relate to a mutually agreed topic and follow on from one another. Even where the relevance is not explicit, we will attempt to infer it. One very obvious way that speakers signal the relevance of what they are saying is by repeating all or part of what previous speakers have said."

broj konverzacijskih *maksima* (ili pravila) kojima govornici pribjegavaju i bez kojih bi se razgovor jednostavno prekinuo. Jedna od ovih maksima je u vezi sa odnosom govornikovog iskaza prema 'prihvaćenoj svrsi ili pravcu razmjene govora'. Grajs sumira ovu konverzacijsku maksimu kao: *Budi relevantan*. Ovo znači da, ako suprotne eksplicitne indikacije nisu date, govornici pretpostavljaju da su iskazi i jednog i drugog povezani sa zajednički dogovorenom temom i prate jedan drugog. Čak i tamo gdje relevantnost nije eksplicitna, mi ćemo pokušati da je nametnemo. Jedan veoma očigledan način kojim govornici ukazuju na važnost onoga o čemu govore je ponavljanje svega ili djela onoga što su prethodni govornici rekli.“

U navedenoj razmjeni primjećujemo da je prethodno pomenuta maksima *Budi relevantan* veoma izražena. I piloti ali i kontrolori letenja su svjesni da nemaju baš previše vremena da „časkaju“ putem radio veze za vrijeme leta, ni u redovnim, a kamoli vanrednim situacijama u avionu. Zbog toga je relevantnost iskaza i jedne i druge strane (i pilota i kontrolora letenja) nešto što se podrazumjeva. Zato i ne treba da čudi to što su rečenice u cjelokupnoj razmjeni kratke i što su mnogi elementi koji čine iskaze gramatički tačnim i logičnim izostavljeni.

Nakon prethodno pomenutog pitanja „*Cactus 1529, which engine?*“ koje je uputila kontrola letenja aerodroma Laguardia (pošto vjerovatno nisu čuli koliko motora ne radi, a to je veoma važna informacija) slijedi duža rečenica u kojoj je ponovljeno sve što je prethodni sagovornik rekao. Ovog puta sve je jasno odnosno nema nedoumice u vezi sa brojem motora koji su otkazali.

Na ovo drugo objašnjenje kontrola letenja odgovara sasvim kratko sa „*Got it.*“ Time potvrđuje da je ovog puta poruka primljena, odnosno nema nedoumica. Kontrolor letenja nije upotrijebio tipičnu vazduhoplovnu frazu *Roger* koja se obično upotrebljava u sličnim situacijama, već se opredjelio za izraz *Got it*. Nakon ovog kontrola letenja (Njujork) se ponovo obraća pilotu aviona let 1549 sledećim pitanjem:

Cactus 1529, if we can get it to you, do you want to try to land runway 1-3?

Zapravo je mislio na sledeće: *Cactus 1529, do you want to land runway 1-3 if vacated.* *Vacated* je tipični vazduhoplovni izraz kojim se pilot obavještava da je pista slobodna, to jest da može da sleti.

Sledeća rečenica glasi:

We're unable Ø. We may end up in Hudson.

We're unable to land. We may end up in Hudson.

U prvoj rečenici imamo elipsu (izostavljen je jedan dio *to land*). S obzirom na situaciju nije čudno što je pilot „skratio“ rečenicu. U drugoj izgovorenoj rečenici imamo sve neophodne elemente. Njom pilot izražava mogućnost, zapravo svoje predviđanje da bi avion mogao da završi u rijeci Hudson (što se na kraju i dogodilo tako da je pilotova procjena bila tačna).

Nakon ovog slijede vrlo kratke rečenice koje se odnose na instrukcije u vezi sa kursom. Zatim slijedi par rečenica koje izgovara kontrola letenja:

All right cactus 1549. It's going to be a left. Traffic to runway 3-1.

Ova rečenica govori o tome da je postignut dogovor u vezi sa zaokretom i pistom na koju bi avion trebalo da sleti (*It's going to be a left. Traffic to runway 3-1.*).

Nakon toga, kao odgovor na ovu instrukciju kontrolora letenja pilot aviona odgovara na ovaj način:

Ø Unable Ø.

I am unable to do this.

Iz samo jedne izgovorene riječi pilota aviona kontrolor letenja (kome je ova rečenica i bila upućena) je shvatio da avion ne može da sleti na planirani aerodrom (pistu), pa je uzvratilo sledećim pitanjem:

OK, what do you need to land?

Ovo pitanje dolazi otud što je kontrolor letenja uvidio da pilot aviona nije u mogućnosti da izabere nijedno od ponuđenih rješenja, pa mu zato traži da sam izabere šta će da uradi.

Međutim, prije odgovora pilota aviona ipak slijedi još jedna instrukcija kontrolora letenja:

Cactus 1549, runway four is available if you want to make left traffic to runway four.

Ova instrukcija se odnosi na pistu koja je slobodna i koju bi pilot aviona mogao da iskoristi za sletanje.

Sledeća rečenica (koju izgovara pilot aviona) glasi:

I am not sure if we can make any runway. Oh, what's that over to your right? Ø

Anything in New Jersey, maybe Teterboro?

I am not sure if we can make any runway. Oh, what's that over to your right? Are there any available airports in New Jersey, maybe Teterboro?

Prva rečenica izražava pilotov stav u vezi sa pistom (on nije siguran da će avion uspjeti da sleti na bilo koju pistu-ponovo tačno predviđanje). Sledeća rečenica počinje sa *Oh* što ovdje možda znači neku nadu pošto je pilot pomislio da vidi nešto sa svoje desne strane (neku pistu) i vjerovatno mu se učinilo da bi ipak mogao negdje da sleti, i da nije sve izgubljeno. Nakon toga upućuje sledeće pitanje kontroli letenja:

Anything in New Jersey, maybe Teterboro?

Nakon toga kontrolor letenja potvrđuje da se sa desne strane zaista nalazi aerodrom Teterboro i pita pilota aviona da li želi da sleti na taj aerodrom. Pilot odgovara potvrdno.

Ono što primjećujemo u ovoj razmjeni jeste da se u razgovor uključuje više strana (pilot aviona, kontrola letenja u Njujorku, aerodrom Laguardia-kontrola letenja na ovom aerodromu, aerodrom Teterboro-kontrola letenja). Obično se dešava da pilot aviona komunicira sa kontrolom letenja aerodroma sa kojeg je poletio i onog na koji treba da sleti. Međutim, kada dođe do vanredne situacije onda se više strana uključuje u razgovor dajući sve neophodne informacije i na taj način pomaže da se problem riješi.

Posao kontrolora letenja nije ništa manje stresan od posla pilota aviona pošto on (kontrolor letenja) takođe treba dobro da poznaje vazduhoplovnu terminologiju i da ima odličnu koncentraciju i da brzo reaguje dajući prave informacije u pravom trenutku.

Ovo nije nimalo lako pošto na velikim aerodromima svakog dana poleće i sleće mnogo aviona, a od kontrolora letenja se očekuje da koordinira odnosno usmjerava sve te avione na najbolji mogući način, pošto i najmanja greška može dovesti do tragedije.

Nakon dobijanja potvrdnog odgovora od pilota aviona u vezi sa sletanjem na aerodrom Teterboro kontrolor letenja iz Njujorka uspostavlja radio vezu sa kontrolorom letenja na aerodromu Teterboro. Slijedi ova rečenica:

Teterboro, uh, Empire actually. Laguardia departure got an emergency inbound.

Usred prve rečenice nalazi se jedno *uh*, a onda slijedi informacija u vezi sa problemom (avion koji je poletio sa aerodroma Laguardia ima vanrednu situaciju).

Kontrola letenja na aerodromu Teterboro odgovara vrlo kratko: *Okay, go ahead*. Ovo *Okay* znači da su shvatili informaciju, a *go ahead* je često upotrebljavana fraza u vazduhoplovnom engleskom jeziku koja znači da druga strana treba da nastavi sa porukom. Sledeća informacija izgleda ovako:

Cactus 1529, Ø over the George Washington bridge want to go to the airport right now.

Cactus 1529, which is flying over the George Washington bridge want to go to the airport right now.

Ponovo je izostavljen jedan dio rečenice, ali to ne utiče na razumjevanje. I bez ovog izostavljanja rečenica je prilično dugačka.

Kontrolor letenja koji je shvatio ovu poruku uzvraća na sledeći način:

He wants to go to our airport check. Does he need any assistance?

Prvom rečenicom izražava da je shvatio poruku, a drugom (radi se o pitanju) želi da sazna da li je pilotu aviona potrebna pomoć. Kada dođe do vanredne situacije i kada je bezbjednost putnika i članova posade ugrožena (što je upravo slučaj sa ovim avionom) onda su sve službe na aerodromu za koji se zna ili pretpostavlja da će na njega avion da sleti u pripravnosti (vatrogasci, prva pomoć i ostali). U ovakvim situacijama komunikacija između kontrolora letenja i pilota aviona je od velike važnosti. Ne treba posebno naglašavati koliko je pravilna upotreba jezika (engleski jezik) značajna. U ovom konkretnom slučaju olakšavajuća okolnost možda je bila ta što je pilot aviona bio Amerikanac što znači da mu je engleski jezik maternji, tako da nije bilo problema u vezi sa izgovorom i upotrebom riječi u komunikaciji.

Slijedi odgovor kontrole letenja u Njujorku:

Ah, yes, Ø he, ah, was Ø a bird strike. Can I get him in for runway one?

Ah, yes, the plane, ah, collided with (hit) the birds. Can I get him in for runway one?

Prva rečenica je prilično „isprekidana“ i dva puta je upotrebljen uzdah *ah* što govori o uznemirenosti i očiglednoj zabrinutosti govornika, koja se odražava i u završetku prve rečenice gdje potpuno konfuzno bez ikakvog redosljeda kontrolor izgovara *was a bird strike*. Druga izgovorena rečenica predstavlja pitanje u vezi sa pistom na koju bi avion možda mogao da sleti (aerodrom Teterboro). Ova informacija je bila potrebna kontroloru aerodroma u Njujorku da bi je proslijedio pilotu aviona.

Kako Thornberi⁴⁴ navodi “Parčići su jedinice koje se sastoje od više riječi koje se ponašaju kao da su pojedinačne riječi i tipično se sastoje od kratkih formulaičkih rutina koje su nagomilane i vraćene u potpunosti.”

⁴⁴ Scott Thornbury, *Beyond the Sentence Introducing discourse analysis*, str. 65. “Chunks are multi-word units that behave as if they were single words and typically consist of short formulaic routines that are stored and retrieved in their entirety.”

U prvoj od dvije prethodno pomenute rečenice uočavamo „parčiće“ koji kako se čini ipak ne dovode do nesporazuma u razgovoru, odnosno ne utiču na razumjevanje smisla rečenice. Pošto je ta rečenica izgovorena u vrijeme vanredne situacije u avionu može se reći da joj je funkcija vjerovatno bila da što više ubrza i na neki način olakša komunikaciju.

Isti autor⁴⁵ govoreći o parčićima dodaje i sledeće: „Naravno ovo djeljenje na sitne parčiće ne samo da čini proizvodnju lakšom, nego olakšava i obradu od strane slušaoca.“

Nakon ovog je uslijedio ovaj odgovor:

Runway one, that's good.

The plane can land on runway one. (Ovo je u stvari smisao rečenice.)

Njujorški kontrolor letenja nakon ovog ponovo uspostavlja vezu sa pilotom aviona upućujući mu sledeću instrukciju:

Cactus 1529, turn right 2-8-0, you can land runway one at Teterboro.

Prvi dio rečenice spada u tipičnu vazduhoplovnu terminologiju pošto kontrolor daje instrukcije u vezi sa kursom (*turn right 2-8-0*), dok drugi dio rečenice predstavlja opšti engleski jezik.

Odgovor pilota aviona je sledeći:

We can't do it. (U značenju *We can't land on runway one at Teterboro.* Ili *The plane can't land on runway one at Teterboro.*)

Ovom rečenicom pilot aviona stavlja do znanja kontroloru letenja da ne može da sleti ni na drugi razmatrani aerodrom (prva varijanta je bila da se vrati na aerodrom sa kog je poletio, a druga da sleti na drugi najbliži aerodrom, međutim pošto ni jedna ni druga varijanta nisu bile izvodljive preostala je rijeka Hadson.)

Kontrolor letenja je zbog ovog pilotovog odgovora pomislio da je pista (pista broj jedan) koja je ponuđena za sletanje neprihvatljiva, odnosno da bi pilotu više odgovarala neka druga pa otud sledeće pitanje upućeno pilotu:

OK, which runway would you like at Teterboro?

⁴⁵ Navedeno djelo; str. 65 Of course, this segmentation into bite-sized chunks not only makes production easier, but it makes processing on the part of the listener easier too.

Ova rečenica ima sve neophodne elemente i ne sadrži ni jednu riječ odnosno frazu iz tipične vazduhoplovne terminologije. Umjesto odgovora na ovo pitanje ili je to možda ipak bio odgovor na kontrolorovo pitanje, pilot izgovara sledeću rečenicu:

We're gonna be in the Hudson.

Sada više nema nikakve sumnje u vezi sa sletanjem. Ono što je pilot naznačio kao mogućnost na samom početku razgovora sa kontrolorom letenja kada je usljed „udara ptice“ došlo do otkaza oba motora na avionu (rečenica *We may end up in the Hudson.*) sada se i ostvarilo.

Pilot je upotrijebio oblik *gonna* a ne *going to be* (opet skraćivanje), možda da bi što prije izgovorio rečenicu ili je to bilo zbog uzbuđenja pošto je to bilo jedino što mu je u tom trenutku preostalo (da sleti na rijeku Hudson).

Kontrolor letenja na aerodromu Njujork je očigledno do posljednjeg trenutka vjerovao da će avion uspjeti da sleti na jednu od dvije ponuđene piste, pa pošto očigledno nije čuo ili nije razumio šta je pilot aviona rekao izgovara sledeće:

I'm sorry, say again, Cactus.

Ovdje kontrolor letenja pravi neku vrstu kombinacije pošto prvo upotrebljava riječ iz opšteg engleskog (*I'm sorry*) a onda tipičnu vazduhoplovnu frazu (*Say again*) koja se u vazduhoplovstvu upotrebljava onda kada pilot ili kontrolor letenja žele da im ona druga strana ponovi sve ili sledeći dio onoga što je rekla tokom posljednje predaje. Ova kontrolorova rečenica jasno ukazuje na to da on nije ni čuo niti shvatio šta mu je pilot rekao.

Pilot aviona i kontrolor letenja su u stalnom kontaktu za vrijeme leta što znači da mogu da se čuju (osim ako postoje smetnje u radio vezi) ali ne mogu da se vide. Nije isto i nije svejedno kada sa nekim razgovaramo i pri tom tu osobu vidimo (i ona nas) ili kada razgovaramo sa nekim ali ga pri ne vidimo (na primjer telefonom ili putem radija).

Kako Stević⁴⁶ navodi „Umesto da se, prosto, složimo, možemo samo klimnuti glavom; kao i iskaz „da“ ili „mh hm“, društvene akcije su takođe pogled, osmeh, gest. Sve te minimalne jedinice učestvuju u građenju govora i u upravljanju njime (*units of speech*,

⁴⁶ Slobodan Stević, *Analiza konverzacije*, str. 25.

particles). Služe za to da omoguće ili potpomognu početak, nastavak ili razvijanje nečijeg iskaza ili turnusa. Olakšavajući opštu koordinaciju akcije, takvi responsi doprinose neometanom toku razgovora.“

U ovom slučaju pilot aviona i kontrolor letenja ne mogu da jedan drugom klimnu glavom i na taj način pokažu jedan drugom da se slažu sa konstatacijom onog drugog (što bi im i olakšalo komunikaciju, a i prilično bi je ubrzalo). Umjesto toga potrebno je da pilot i kontrolor pažljivo biraju riječi koje će izgovoriti i da to urade što je brže moguće, pri tom vodeći računa da li će i kada upotrijebiti tipičnu vazduhoplovnu terminologiju ili opšti engleski jezik.

Rečenica koju je izgovorio kontrolor letenja (*I'm sorry, say again, Cactus*) je bila i posljednja koju je razmjenio sa pilotom aviona pošto je nakon toga avion nestao sa radara. Ono što se uskoro nakon ovog dogodilo jeste da je pilot aviona sletio na rijeku Hadson, odnosno rijeka Hadson je poslužila pilotu aviona kao pista.

Srećom sve se dobro završilo i svi putnici aviona kao i članovi posade su preživjeli ovo sletanje i svi su ubrzo nakon sletanja evakuisani. Snimak u vezi sa ovom avionskom nesrećom je vrlo brzo obišao cijeli svijet, a najveću zaslugu za uspješno okončanje ove vanredne situacije svakako ima pilot aviona.

Sažetak

U prethodno analiziranom zapisu uočavamo upotrebu sledećih elemenata:

- *elipsa* (12 puta)
- *Okay* (5 puta)
- neformalni izrazi (na primjer, *yeah*-2 puta, *gonna*-1 put)
- uzdah ili uzvik (8 puta)

Razgovor u prethodno analiziranom zapisu između ostalog je interesantan zbog toga što u njemu učestvuje više strana (pilot aviona, prilazna kontrola u Njujorku, kontrola letenja na aerodromu La Guardia i kontrola letenja na aerodromu Teterboro). Shodno nastaloj vanrednoj situaciji ovoliki broj učesnika u razgovoru uopšte ne čudi.

U ovom zapisu i pilot aviona, ali i predstavnik prilazne kontrole u Njujorku koriste kako standardne vazduhoplovne riječi i fraze tako i opšti engleski jezik. To zapravo znači da obje

strane ravnomjerno koriste elemente formalnog ali i neformalnog govora.

U velikom broju rečenica koje prilazna kontrola u Njujorku upućuje pilotu aviona preovladava zapovjedni način. Međutim, zapovjedni način često je kombinovan sa nekim drugim gramatičkim kategorijama. Samo u jednom primjeru imperativ u svom obraćanju upotrebljava i kontrola letenja na aerodromu Teterboro. Navodimo nekoliko primjera.

*Cactus 1549, **turn** left heading 2-7-0.*

*Tower, **stop** your departures.*

***Traffic** to runway 3-1.*

*Okay, **go ahead**.*

U ovom ne baš kratkom razgovoru elipsa je jedan od najzastupljenijih elemenata.

Primjetna je kako u rečenicama koje izgovara pilot aviona, tako i u iskazima predstavnika prilazne kontrole u Njujorku. Ono što se još uočava kada se radi o elipsi u ovom zapisu jeste to da se koristi i u okviru standardnih riječi i fraza, ali i u okviru opšteg engleskog.

U dijalogu je upotrebljeno i nekoliko priloga (*immediately, actually, right now*), a što se tiče prijedloga njih ima nešto više, mada se neki ponavljaju (*in, towards, to, over, off, at*).

U čitavom tekstu u upotrebi je isključivo aktiv, dok pasivnih konstrukcija uopšte nema.

S druge strane, primjećujemo čestu upotrebu modalnih glagola.

*Ok, yeah, you **need** to return to Laguardia.*

*Cactus 1529, if we **can** get it to you, do you want to try to land runway 1-3?*

*We **may** end up in the Hudson.*

*Ok, what do you **need** to land?*

*I am not sure if we **can** make any runway.*

*Does he **need** any assistance?*

***Can** I get him in for runway one?*

*Cactus 1529, turn right 2-8-0, you **can** land runway one at Teterboro.*

*We **can't** do it.*

*OK, which runway **would** you like at Teterboro?*

Što se tiče kategorija koje navode autori Halidej i Hasanova, a kojima se postiže kohezivni odnos, u ovom zapisu naročito bismo istakli elipsu.

Referenca je prisutna u ovom razgovoru i navodimo par primjera:

*It's 1529, **he** ah, bird strike. **He** lost all engines. **He** lost the thrust in the engines. **He** is returning immediately.*

U prvoj rečenici referenca se postiže zamjenicom **he** (u stvari trebalo bi da umjesto **he** bude **it** pošto je u avionu došlo do otkaza motora), pa bi se to **it** odnosilo na **plane**, naravno ukoliko zanemarimo mogućnost da se **he** u stvari može odnositi na pilota aviona.

*We **can't** do **it**.*

U drugoj rečenici referenca je postignuta upotrebom zamjenice **it** koja se ovdje odnosi na znatno duži izraz (*We **can't** land runway one.*)

Kada govorimo o konektivima u ovom zapisu možemo reći da uočavamo samo dva (*if*, *and*). Bez obzira na mali broj konektiva upotrebljenih u ovom razgovoru kohezija teksta nije narušena.

Što se tiče četvrte kategorije, leksičke kohezije ona je u ovom zapisu uglavnom postignuta ponavljanjem (ovdje se misli na vazduhoplovnu terminologiju, na primjer, *turn left 0-7-0, left turn 0-7-0* i slično).

Kada se radi o svrsi teksta o kojoj govori autor Tornberi (vidi Uvod) na sledeći način bismo mogli objasniti tri komponente konteksta za koje ovaj autor smatra da „bi mogle uticati na izbor jezika u proizvodnji teksta“:

područje (razgovor za vrijeme avionskog leta, u početnoj fazi-poletanje)

tenor (učesnici su pilot aviona, prilazna kontrola u Njujorku, kontrola letenja na aerodromu La Guardia i kontrola letenja na aerodromu Teterboro)

način (razgovor putem radio-veze)

Iako je do vanredne situacije na ovom letu došlo ubrzo po poletanju, rečenice izgovorene u ovom zapisu ipak nisu konfuzne što bi se možda očekivalo s obzirom na opasnost po bezbjednost putnika i članova posade. Čak se primjećuje da su rečenice koje izgovara pilot aviona sasvim skladne i sa odgovarajućim redom riječi, osim prve. *Ah, this, uh, Cactus 1539. Hit birds.*

S druge strane predstavnik prilazne kontrole u Njujorku izgovara dvije prilično „konfuzne“ rečenice.

It's 1529, he ah, bird strike.

Ah, yes, he, ah, was a bird strike.

Bez obzira na veći broj uzdaha ili uzvika koje su pilot aviona i predstavnik prilazne kontrole upotreбили u ovom razgovoru to nije narušilo koherentnost teksta.

Četvrti zapis (28 April 1988 – Aloha 243)

Pošto se radi o snimku za vrijeme leta aviona ne čudi što se na njemu čuje vrisak putnika. Na osnovu ovog istinitog događaja snimljen je i film, i svi koji su ga gledali bi se vjerovatno složili da je vanredna situacija do koje je došlo na ovom letu zaista djelovala zastrašujuće. Sve je počelo veoma bezazleno ali se uskoro pretvorilo u pravu noćnu moru kako za posadu aviona (pilota, kopilota i stjuarde) tako i za putnike aviona. Ono što je još više pojačalo paniku u avionu je bilo to što sve vrijeme dok je trajala vanredna situacija pilot i kopilot aviona nisu bili u mogućnosti da komuniciraju sa stjuardima aviona zbog prekida radio veze.

Prvo se kontroli letenja obraća kopilot aviona. Kopilot izgovara nekoliko rečenica koje se uglavnom sastoje od izgovora brojeva. Kada se pilot ili kopilot obraćaju kontroli letenja prvo se identifikuju odnosno kažu broj leta i tome slično. Nakon toga slijedi informacija. U ovom slučaju kopilot prvo izgovara tačan broj leta, ali nakon toga (pošto to ponavlja više puta) dva puta izgovara pogrešan broj (*forty three* umjesto *two forty three*). Između izgovora brojeva ubacuje i sledeću rečenicu:

Centre, Aloha two forty-three. We're going down ... request lower Ø. Centre, Aloha forty-three, Centre, Aloha forty-three. Maui Approach, Aloha two forty-three. Maui Tower, Aloha two forty-three. Maui tower, Aloha two forty-three. We're inbound for a landing. Maui Tower, Aloha two forty-three.

We're going down ... request lower altitude. Centre, Aloha forty-three, Centre, Aloha forty-three. Maui Approach, Aloha two forty-three. Maui Tower, Aloha two forty-three. Maui tower, Aloha two forty-three. We're inbound for a landing. Maui Tower, Aloha two forty-three.

Ovaj zahtjev kopilota odnosi se na nižu visinu.

To što kopilot više puta izgovara broj leta, i pri tom dva puta pravi grešku možemo pripisati uzbuđenju zbog nastale situacije. Rečenica *We're going down* služi da obavjesti kontrolu letenja da je namjera pilota da uskoro sleti pa zbog toga traži nižu visinu (*request lower altitude*). Upotreba imperativa (*request*) nije neobična i zapravo je veoma česta u razgovoru između pilota i kopilota, kao i ostalih učesnika u razgovoru za vrijeme leta.

Govoreći o upotrebi komandi za vrijeme vanrednih situacija Jul (George Yule)⁴⁷ ističe da „Vanredne situacije takođe uzrokuju upotrebu direktnih komandi, bez obzira na to kome se obraćamo, ...“

U prethodnoj rečenici je izostavljena riječ *altitude* (*visina*).

Kao što je već pomenuto pilot je tokom leta (poletanje i sletanje, ali i između ovih faza leta, ako je neophodno) u stalnoj komunikaciji sa kontrolom letenja. Takođe, pilot ne može sam da odluči o spuštanju aviona na nižu visinu ili obratno već se obraća odnosno traži od kontrole letenja instrukcije u vezi sa ovim. Pilot i kontrolor čak mogu i da pregovaraju o određenoj visini, odnosno kontrolor može da ponudi pilotu određenu visinu, a onda pilot odgovara da li je to prihvatljivo ili ne.

Osim broja leta kopilot izgovara i sledeće: *Maui Approach* i *Maui Tower* što se odnosi na prilazni aerodrom odnosno prilaznu kontrolu letenja. Tu je još jedna rečenica:

We're inbound for a landing.

Ova rečenica opet potvrđuje namjeru pilota da sleti. Iskaz ovog kopilota uključuje više rečenica što ga čini prilično dugačkim i netipičnim za razmjenu informacija između pilota ili kopilota i kontrole letenja. Međutim, pošto se radi o vanrednoj situaciji u kojoj je trebalo reagovati što prije i pošto su uzbuđenje i neizvjesnost od konačnog ishoda bili prisutni, ovaj iskaz vjerovatno i nije mogao biti drugačiji.

Očigledno je da je ovaj iskaz zvučao nerazumljivo kontroli letenja pošto posadi aviona (kopilotu) upućuje sledeću rečenicu:

Ø Callin' tower say again.

Flight two forty three callin' tower say again.

Kada pilot ili kontrolor letenja upotrijebe standardnu frazu *say again* to znači da nisu dobro čuli ili razumjeli poruku i da od sagovornika traže da ponovi sve ili određeni dio poruke. Dakle samo dvije riječi *Say* i *again* (u okviru fraze *Say again*) zamjenjuju prilično dugačko objašnjenje.

Odgovor kopilota sastoji se od nekoliko rečenica. Prva od tri rečenice zapravo predstavlja ponavljanje onog što je rečeno u prethodnoj razmjeni:

Maui tower Aloha two forty three, we're inbound for landing.

⁴⁷ George Yule, *Pragmatics*, str. 63. "Emergency situations also occasion the use of direct commands, regardless of who is being addressed,..."

We're just, ah, west of Makena, descending out of thirteen Ø, and we have rapid depr-we are unpressurised. Declaring an emergency ...

We're just, ah, west of Makena, descending out of thirteen thousand feet, and we have rapid depr-we are unpressurised. Declaring an emergency ...

U ovoj rečenici pojavljuje se uzvik *ah* (*oh, jao*) koji u ovoj situaciji svakako ukazuje na zabrinutost kopilota. On izostavlja dvije riječi (*thousand feet*) koje govore o visini na kojoj se avion u tom trenutku nalazi (trinaest hiljada fita). A onda u nastavku iste rečenice prvo želi da upotrijebi izraz *depressurization* (situacija do koje je došlo u avionu-dekompresija ili ispuštanje pritiska), ali izgovara samo prva dva sloga (*depre*), a onda se predomišlja i objašnjava nastalu situaciju upotrebljavajući izraz *unpressurized*. Ova zbunjenost se takođe može pripisati uzbuđenju kopilota, a možda mu je bilo zgodnije da upotrijebi kraću riječ.

Posljednjom rečenicom *Declaring an emergency* kopilot u stvari objavljuje da je došlo do vanredne situacije u avionu.

Ono što je interesantno jeste to da kopilot uopšte ne upotrebljava izraz *Mayday* koji je tipičan za objavljivanje vanredne situacije u avionu.

U odgovoru kontrole letenja prvo slijedi informacija u vezi sa vjetrom:

Aloha two forty-three, wind Ø zero four zero at one five.

Aloha two forty-three, wind is zero four zero at one five.

Ova rečenica predstavlja tipičnu vazduhoplovnu terminologiju. Zatim slijedi informacija u vezi sa visinomjerom:

Altimeter two niner niner niner.

Ovdje kontrolor upotrebljavajući broj devet pravilno koristi *niner* a ne *nine*, što takođe predstavlja jedno od osnovnih pravila u vezi sa upotrebom brojeva u vazduhoplovstvu. Broj devet je uvijek *niner* a nikako *nine* u vazduhoplovstvu. Ono što kontroloru nije jasno, odnosno ono u šta želi da bude potpuno siguran je broj pozivnog znaka ugroženog aviona te otuda sledeće rečenice:

Just to verify again. You're breaking up. Your call sign is two forty-four? Is that correct? Or two forty three?

Uskoro će uslijediti odgovor kopilota koji potvrđuje da se radi o letu 243.

Two forty-three Aloha forty-three.

Ponovo se uključuje kontrola letenja:

Two forty-two the equipment is on the roll. Plan Ø straight thousand feet. Request clearance into Maui for landing. Request the Ø equipment.

Two forty-two the equipment is on the roll. Plan to approach straight thousand feet. Request clearance into Maui for landing. Request the emergency equipment.

Kontrola letenja nastavlja sa iskazom:

Okay, the equipment is on the field ... Is on the way. Squawk zero three four three, can you come up on Ø one niner one niner point five?

Okay, the equipment is on the field ... Is on the way. Squawk zero three four three, can you come up on frequency one niner one niner point five?

Kopilot aviona zapravo dobija informaciju u vezi sa opremom koja će biti potrebna po sletanju aviona. Rečenica je malo konfuzna u posljednjem djelu pošto kontrolor prvo kaže (za opremu) *is on the field* a onda se predomišlja i kaže (takođe za opremu) *is on the way*.

U sledećoj rečenici koja je u stvari pitanje kontrolor želi da zna da li posada aviona može da pređe na drugu frekvenciju (radio frekvenciju). Riječ *squawk* se odnosi na transponder (signal transpondera).

Kopilot odgovara na sledeći način:

Two forty-three. Can you hear us on one nineteen five two, forty-three? Maui tower, two forty-three. It looks like we've lost a door. We have a hole in this, ah, left side of the aircraft.

Osim što kopilot pita kontrolora da li može da ga čuje na određenoj frekvenciji, on ga potom i obavještava o tome da su otpala vrata na avionu (sa lijeve strane). U posljednjoj rečenici koju kopilot izgovara u ovoj razmjeni ponovo je upotrijebljen uzvik *ah* (*oh, jao*), što jasno ukazuje na zabrinutost kopilota. Pored svega što se dogodilo sa avionom sada su otpala i vrata.

Sada se uključuje neko od posade (vjerovatno stjuard) na sledeći način:

I'm fine.

Ovom rečenicom želi da obavjesti kolege da je sa njim sve u redu, odnosno da je dobro.

Slijedi razmjena informacija između kopilota i kapetana aviona.

Ø Want the Ø gear?

Do you want the landing gear?

Ovo pitanje odnosi se na *stajni trap* (*landing gear*). Očigledno je da se kopilot aviona interesovao za sletanje pošto se raspitivao za stajni trap koji treba da bude izvučen prilikom sletanja. Slijedi sasvim kratak odgovor pilota *Ne*, čime kopilotu stavlja do znanja da još nije trenutak za sletanje. Kopilot ponovo upućuje sledeće pitanje:

Ø Want the Ø ?

Do you want the landing gear?

I ponovo dobija negativan odgovor sadržan u jednoj riječi *Ne*.

Slijedi još jedno pitanje kopilota aviona upućeno pilotu aviona:

Do you want it down?

Ovo *it* ponovo se odnosi na *stajni trap* (*landing gear*). Kada pilot ili kontrolor leta kažu *the landing gear is down* to znači da je stajni trap izvučen, odnosno u izvučenom položaju, što ukazuje na to da je avion spreman za sletanje. Ovog puta pilot aviona ne daje odričan odgovor već izgovara sledeće:

Flaps fifteen Ø landing.

Flaps fifteen for landing.

Ova rečenica pilota aviona pokazuje njegovu namjeru da sleti što prije pošto njom obavještava kopilota aviona o položaju *zakrilaca* (*flaps*) koji su u položaju za sletanje. Nakon toga slijedi sasvim kratka potvrda kopilota aviona izražena riječju *Okay*.

U ovoj razmjeni primjećujemo ono što Tornberi (Thornbury) naziva “speech-in-action” (govor u akciji). Opisujući govor u akciji prethodno pomenuti autor⁴⁸ ističe kako je to “govor koji se usredsređuje na neposredno okruženje govornika, uključujući što god sami govornici rade.” Isti autor⁴⁹ dodaje i sledeće: “Opažate da govor u akciji ima visoku proporciju *pokaznog* jezika, to jest izraza koji direktno upućuju (ili ‘ukazuju’) na ljude, stvari ili aktivnosti u neposrednom okruženju.”

U razmjeni na relaciji pilot i kopilot aviona primjećujemo da bez obzira što pilot izostavlja neke ključne riječi (*landing* u riječi *landing gear*) odnosno zamjenjuje ključne

⁴⁸ Scott Thornbury, *Beyond the Sentence Introducing discourse analysis*, str. 75. “This is talk that focuses on the immediate environment of the speakers, including whatever the speakers themselves are doing.”

⁴⁹ Navedeno djelo; str. 75 “Notice that speech-in- action has a high proportion of *deictic* language, ie expressions that refer directly (or ‘point’) to the people, things or activities in the immediate environment”.

riječi zamjenicom (*it* mjenja riječ *landing gear*) kopilot sve vrijeme zna o čemu pilot govori. U vazduhoplovnom engleskom jeziku je ekonomičnost jezika posebno naglašena.

U sledećoj rečenici pilot aviona koji je u međuvremenu došao do saznanja da ga kontrola letenja ne čuje, ali zato čuje kopilota, obavještava svog kolegu o tome. U rečenicama koje tom prilikom koristi kapetan aviona nema skraćivanja, a ni izostavljanja. Međutim, u posljednjoj rečenici koju izgovara dva puta upotrebljava uzvik *Ah (ah, oh, jao)* koji jasno pokazuje njegovu zabrinutost. Pored svega što se već dogodilo (plafon koji se otkinuo u prednjem djelu aviona, vrata koja su otpala, nemogućnost komunikacije putem radio veze sa stjuardima u avionu) sada pilot ne može da uspostavi radio komunikaciju ni sa kontrolom letenja, već informacije dobija od kopilota aviona koji srećom može da uspostavi vezu sa kontrolom letenja.

Here we go. We've picked up some of your airplane business right there. I think they can hear you. They can't hear me. Ah, tell him, ah, we'll need assistance to evacuate this airplane.

U narednoj rečenici koja je upućena kopilotu aviona pilot ga obavještava o onome što će im biti potrebno kada avion sleti. I u ovom obraćanju pilot upotrebljava uzvik *Ah (ah, oh, jao)*.

We really can't communicate with the flight attendants, but we'll need trucks, and we'll need, ah, airstairs from Aloha.

Odgovarajući sa *All right* kopilot ga obavještava da je shvatio poruku. U narednom iskazu kopilot je taj koji poziva kontrolu letenja i prvo se identifikuje (*two forty three*), a zatim postavlja pitanje.

All right. Maui tower, two forty-three, can you hear me on tower?

Ovdje postoji kombinacija standardne vazduhoplovne terminologije i opšteg engleskog jezika. Po drugi put posle dužeg vremena kontrola letenja se uključuje u konverzaciju sa posadom aviona na letu 243. I kontrolor letenja prvo upotrebljava standardnu terminologiju (*Aloha two forty three*), a zatim prelazi na opšti engleski (*I hear you loud and clear*), da bi završio standardnom vazduhoplovnom frazom *Go ahead*.

Aloha two forty three, I hear you loud and clear. Go ahead.

Kada pilot aviona ili kontrolor letenja u međusobnoj komunikaciji upotrijebe frazu *Go ahead* to znači da ona strana kojoj je ova fraza upućena može da nastavi sa svojom

porukom. Kopilot upravo to i radi, i prvo obavještava kontrolora letenja da će posadi aviona trebati pomoć kao i da nisu u mogućnosti da komuniciraju sa stjuardima u avionu. I kopilot kao i pilot prethodno upotrebljava uzvik *Ah (ah, oh, jao)* u dvije od tri rečenice koliko je ukupno izgovorio. To više nego očigledno govori i o njegovoj zabrinutosti sveukupnom situacijom. No i pored toga sve izgovorene rečenice su gramatički ispravne i nema skraćivanja osim u prvoj rečenici (oblik *gonna*).

Ah, we're gonna need assistance. We cannot communicate with the flight attendants.

Ah, we'll need assistance for the passengers when we land.

Kontrolor letenja obraćajući se kopilotu aviona takođe upotrebljava *okay* i skraćeni oblik *gonna*.

Okay, I understand you're gonna need an ambulance. Is that correct?

Nakon toga kopilot upotrebljava tipičnu standardnu frazu *Affirmative*. Zatim se prekida komunikacija između kopilota aviona i kontrolora letenja, a nastavlja se između pilota aviona i kopilota aviona. Dolazi do još jednog problema u avionu i pilot aviona na sledeći način o tome obavještava kolegu (kopilota aviona):

It feels like manual reversion.

Manual reversion se odnosi na vraćanje na ručnu kontrolu u manjim avionima ako dođe do potpunog gubitka hidrauličkog pogona. Ili pilot nije htio da dodatno zabrinjava kopilota ili nije bio siguran da se radi o navedenom problemu, pa je na početku rečenice upotrijebio izraz *It feels like* (*Čini se da se radi o*), što zvuči blaže nego da je izgovorio *The manual reversion occurred*, ili nešto slično. Na ovu opasku kopilot upućuje pilotu izraz nevjerice ili možda čak zaprepaštenja koji je sadržan u jednom *What*. Na ovo pilot proširuje prethodnu rečenicu i pojašnjava svoju sumnju:

Flight controls feel like manual recersion (like the autopilot has switched off).

Ovo svakako nije dobra vijest za pilota i kopilota aviona, pa odmah slijedi pitanje kopilota u vezi sa mogućnošću održavanja visine.

Can we maintain altitude ok?

U odgovoru koji mu pilot upućuje rečenica se prvo prekida (kao da je pilot neodlučan ili razmišlja šta da uradi, pa pravi malu pauzu i tek onda daje prijedlog).

Let's try flying ... Let's try flying with the gear down here.

Kopilot se očigledno slaže sa ovim prijedlogom pa je i ono što izgovara u skladu sa tim. (*All right you got it.*)

Uskoro nakon ovog čuje se zvuk izvlačenja stajnog trapa, što prethodi sletanju. U ovom trenutku u razgovor se ponovo uključuje kontrolor letenja. Njega ovog puta interesuje broj putnika u avionu koje ne oslovljava *putnici* (*passengers*) već koristi riječ *souls*. Takođe ga interesuje i količina goriva u avionu.

Aloha two forty three, can you give me your souls on board and your fuel on board?

Čini se da bi prirodnije zvučalo ovako:

Aloha two forty three, can you give me the number of passengers on board and the quantity of fuel on board?

Podaci u vezi sa brojem putnika se obično daju prije poletanja aviona, ali pošto se radi o vanrednoj situaciji i pošto će biti potrebno ukazivanje pomoći po sletanju kontrolor letenja je zatražio podatke u vezi sa brojčanim stanjem u avionu u ovoj fazi leta. Pošto ni sam pilot nema ovaj podatak, a možda je i zbog opasnosti u kojoj se avion i svi u njemu našao, zaboravio taj broj obraća se kopilotu aviona sledećom rečenicom:

Do you have a passenger count for tower?

I on prilično skraćuje rečenicu, koja bi u drugim okolnostima možda prilično zvučala ovako:

Do you know the exact number of passengers in the plane? Ili How many passengers are there in the plane altogether?

Kopilot upućuje odgovor kontroloru letenja koji zvuči prilično konfuzno i očigledno pokazuje zbunjenost i uznemirenost kopilota aviona:

Ø We, ah-eighty-five, eight six, plus five crew members.

There are eighty-five, sorry eighty-six passengers, plus five crew members.

I u ovoj rečenici je prisutan uzvik *Ah*, a na početku rečenice je *We* (kao da je kopilot htio da kaže nešto drugo pa se predomislio i onda odmah prešao na broj putnika).

Međutim, tu pravi grešku pa prvo navodi da je broj putnika u avionu 85, a onda se odmah ispravlja i kaže 86. Interesantno je da za broj putnika prvi put upotrebljava dužu verziju (onu koja je tipična za svakodnevni govor, to jest upotrebu), a onda se odlučuje za izgovor brojeva koji je tipičan za vazduhoplovstvo (*eight six*). Ovakve promjene i konfuzija od strane posade aviona uopšte ne čude s obzirom na ozbiljnost situacije i želju da što prije prizemlje avion.

Sada i kontrolor letenja koji se ponovo uključuje u svom iskazu upotrebljava uzvik *Ah*, koji kao da govori o tome da i on (kontrolor letenja) iako nije u avionu proživljava svu

uznemirenost i zabrinutost koju osjećaju putnici i članovi posade. On izgovara pet kraćih rečenica umjesto da ih sve poveže u jednu dužu rečenicu. Riječ koju ovaj kontrolor letenja najčešće upotrebljava je *Okay*, pa to radi i ovog puta. A onda u drugoj rečenici kao da se prisjeća da treba još nešto da pita obraća se sa *And, ah, just to verify. You broke up initially*. Pominje, odnosno interesuje se da li će biti potrebna kola prve pomoći i traži potvrdu u vezi sa ovim što govori o tome da mu je ovaj podatak važan. Ali on ne postavlja klasično pitanje *Do you need an ambulance?* već konstatuje *You do need an ambulance*. Pa ipak na kraju postavlja pravo pitanje: *Is that correct?* kojim želi da dobije konačnu potvrdu od strane posade. Nakon ovog slijedi odgovor koji je kontrolor letenja i očekivao *Affirmative* (kao što je prethodno pomenuto tipična standardna riječ u vazduhoplovnoj terminologiji koja predstavlja potvrđan odgovor na postavljeno pitanje). I onda po prvi put u ovoj razmjeni upotrebljena je tipična standardna riječ *Roger* (koja je inače veoma često u upotrebi u komunikaciji između posade aviona i kontrole letenja) koju ovom prilikom upotrebljava kontrolor letenja očigledno da bi ubrzao razmjenu informacija i što prije došao do važnih podataka. Ovog puta ga interesuje broj povrjeđenih putnika.

Roger. How many do you think are injured?

Očigledno da ne zna da postoji prekid u komunikaciji i da piloti aviona (koji su u pilotskoj kabini) ne mogu da komuniciraju ne samo sa putnicima u avionu, već i sa stjuardima. Već sledećom rečenicom koju izgovara kopilot aviona ih obavještava o nemogućnosti komunikacije sa stjuardima aviona.

We have no idea. We cannot communicate with our flight attendant.

Slijede tri rečenice kontrolora letenja:

Okay. We'll have an ambulance on the way. Aloha two forty three, wind zero five. The Ø equipment is in place.

Okay. We'll have an ambulance on the way. Aloha two forty three, wind zero five. The emergency equipment is in place.

Nakon prve dvije izgovorene rečenice kontrolor letenja kao da se prisjeća da bi trebalo da saopšti vremenske podatke (o vjetru) pa to i radi upotrebljavajući tipične standardne fraze (*wind zero five*).

Pošto kopilot i pilot aviona misle da prednja noga stajnog trapa ne funkcioniše (odnosno da ne može da izađe) kopilot o ovom obavještava kontrolora letenja. Pri tom

upotrebljava još jednu riječ to jest izraz koji se često upotrebljava u vazduhoplovstvu *Be advised* (obavjestiti nekog o nečem, u ovom slučaju obavještenje je u vezi sa prednjom nogom stajnog trapa). Ta informacija je u ovoj fazi leta veoma važna pošto je sletanje teže izvesti ako je prednja noga stajnog trapa, ili sam stajni trap uvučen.

Okay, be advised. We have no nose gear. We are landing without nose gear.

Kontrolor letenja, pošto je saznao i za ovaj problem u vezi sa avionom nudi pomoć ovim rječima:

Okay if you need any other assistance, advise....

Rečenica zvuči nedovršeno pošto nu je namjera možda bila da kaže još nešto, ali nije stigao. Već u sledećoj rečenici uključuje se kopilot koji se prvo obraća kontroloru letenja:

We'll need all the Ø equipment you've got.

We'll need all the emergency equipment you've got.

Odmah nakon toga obraća se kolegi, pilotu aviona u vezi sa nečim sasvim drugim sledećim pitanjem:

Is it easier to control with the flaps up?

Ovo pitanje se odnosi na sletanje, odnosno na položaj zakrilaca prilikom sletanja.

Sada pilot aviona odgovara na ovo pitanje i koristi oblik *Yeah* (sleng) i skraćeni oblik *'em* (*them*) koji se odnosi na zakrilca. Takođe ga interesuje brzina kroz vazduh u vezi sa zakrilcima.

Yeah put em' at five. Can you give me a vee speed for flaps five landing?

Pošto se približavaju završnoj fazi leta, odnosno pošto svakog trenutka treba da dođe do sletanja kopilot upućuje pilotu aviona pitanje u vezi sa zakrilcima (da li da budu izvučena prilikom sletanja). U pitanju nema skraćivanja ni izostavljanja.

Do you want the flaps down as we land?

Kapetan aviona i dalje koristi neformalni izraz *Yeah* a ne *Yes*, što možda govori o tome da je malo opušteniji sada kada je do sletanja preostalo veoma malo. Prilično skraćuje rečenicu (*Yeah after we touch down*) i uopšte ne pominje riječ zakrilca, već samo navodi fazu leta kada želi da budu izvučena.

Govoreći o izrazima poput *yeah* Jul⁵⁰ ističe da "Ove vrste signala (uh-uh, yeah, mmm) obezbjeđuju povratnu informaciju aktuelnom govorniku o tome da je poruka primljena. Oni normalno ukazuju da slušalac prati i da nije protiv onoga što govornik izjavljuje. S obzirom na ovo uobičajeno očekivanje, izostajanje propratnih signala se tipično tumači kao značajno. Za vrijeme telefonskih razgovora, izostajanje propratnih signala može podstaći govornika da pita da li je slušalac još uvijek tu. Za vrijeme interakcije licem u lice, izostajanje propratnih signala može se tumačiti kao način uskraćivanja sporazuma, koji vodi do zaključivanja nesuglasice. U konverzaciji, ćutanje je značajno i biće protumačeno kao značajno."

U međuvremenu od strane kontrolora letenja konačno dolazi jedna optimistična vijest u vezi sa prednjom nogom stajnog trapa. Pošto ni sam kontrolor nije baš siguran da je prednja noga stajnog trapa spuštена ili možda zbog dramatičnosti čitave situacije pravi grešku tek on izgovara rečenicu na sledeći način:

Aloha two forty-three, just for your information. The gear appears down. Gear appears down.

A onda ponavlja rečenicu. Nakon toga kopilot postavlja pitanje kapetanu aviona, ali ga ne dovršava.

Ø want me to go flaps forty?

Do you want me to go flaps forty?

Pilot aviona sasvim kratko odgovara na ovo pitanje jednim *Ne*, a kopilot mu upotrebom oblika *Okay* stavlja do znanja da je shvatio poruku. U tom trenutku avion je, i pored svih problema sletio na pistu, a potom kopilot aviona izgovara jednu veoma kratku rečenicu (koja se sastoji samo od dvije riječi) *thrust reverser* (*skretač mlaza*).

Ali ona govori mnogo više (skretač mlaza se aktivira kada avion sleti i omogućava smanjenje brzine aviona). Pilot sa dva *Okay* stavlja do znanja kopilotu da je primio

⁵⁰ George Yule, *Pragmatics*, str. 75-76. "These types of signals ('uh-uh', 'yeah', 'mmm') provide feedback to the current speaker that the message is being received. They normally indicate that the listener is following, and not objecting to, what the speaker is saying. Given this normal expectation, the absence of backchannels is typically interpreted as significant. During telephone conversations, the absence of backchannels may prompt the speaker to ask if the listener is still there. During face-to-face interaction, the absence of backchannels may be interpreted as a way of withholding agreement, leading to an inference of disagreement. In conversation, silence is significant and will be interpreted as meaningful."

informaciju i izdaje jednu instrukciju koja se odnosi na isključenje motora (*Shut it down.*). Kopilot ne odgovara sa *Yes, Okay, Roger* ili *I will do it*, nego ponavlja rečenicu pilota aviona. Pošto je postupio prema instrukciji pilota aviona stiže još jedan zahtjev: *Now Ø left engine.*

Now shut down the left engine.

Avion obično ima dva ili više motora pa po sletanju treba isključiti svaki, pa je tek onda bezbjedno da putnici napuste avion. Nakon ovog kopilot aviona kao da se preslišava pa izgovara *Flaps (zakrilca)* pošto i njih vjerovatno treba vratiti u položaj koji sui mala prije sletanja. Kontrolor letenja se na sledeći način obraća posada aviona:

Aloha two forty three, just shut her down where you are. Everything Ø fine. The gear did Ø ... The fire trucks are on the way.

U prvoj rečenici pojavljuje se oblik *her* koji kontrolor letenja upotrebljava za avion vjerovatno zbog njegovog naziva (kraljica Liliuokalani).

Aloha two forty three, just shut it down where you are. Everything is fine. The gear did appear down. The fire trucks are on the way.

Zbog prevelikog uzbuđenja, ali vjerovatno i sreće što je avion ipak sletio kontrolor letenja izostavlja neke elemente iz rečenica koje izgovara. Treću rečenicu počinje ali je uopšte ne dovršava i kao da ne zna koju će informaciju prvu da proslijedi, odnosno kao da ne može da odluči koja je informacija važnija. Završava iskaz jednim *Okay*. Tek pošto je motor prestao sa radom kapetan aviona je započeo evakuaciju putnika.

Okay, start the call for the emergency evacuation.

Ljubitelji filma su imali prilike da sve što se dogodilo za vrijeme ovog leta pogledaju u bioskopu, pošto je ovaj događaj poslužio kao scenario za snimanje filma.

Sažetak

U prethodno analiziranom zapisu uočavamo upotrebu sledećih elemenata:

- *elipsa* (19 puta)
- *Okay* (13 puta)
- neformalni izrazi (na primjer *yeah*-2 puta; *gonna*-2 puta)
- uzdah ili uzvik (9 puta)

U ovom zapisu učestvuju pilot i kopilot aviona i kontrola letenja. Ono što se odmah primjećuje jeste kombinacija standardnih vazduhoplovnih riječi i fraza i opšteg engleskog jezika. Međutim, možda baš zbog izuzetno dramatične situacije do koje je došlo u avionu, ipak dominira upotreba opšteg engleskog jezika. Drugim rječima, neformalni govor je više zastupljen u ovom zapisu.

Zapovjedni način koji se obično često upotrebljava u okviru standardnih vazduhoplovnih riječi i fraza i ovdje je prisutan. Pa tako, uočavamo ga u većem broju rečenica u ovom zapisu (i u iskazima kontrolora letenja, ali i posade aviona).

*We're going down ... **request** lower altitude.*

*Flight two forty three callin' tower **say again**.*

*Aloha two forty three, I hear you loud and clear. **Go ahead**.*

*Yeah **put** 'em at five.*

***Shut it down**.*

*Okay, **start** the call for the emergency evacuation.*

Elipsa je, može se reći „zaštitni znak“ i ovog zapisa pošto je upotrebljena devetnaest puta, pa je to svakako čini jednim od najzastupljenijih elemenata. Primjećujemo je u rečenicama koje izgovaraju svi učesnici u ovom zapisu. Ono što se još uočava kada se radi o elipsi u ovom zapisu jeste to da se koristi i u okviru standardnih riječi i fraza, ali i u okviru opšteg engleskog.

U dijalogu je upotrebljen i veći broj priloga (*west, just, again, right there, really, loud and clear, initially, without, as, now*). Ovo važi i za prijedloge koji su takođe upotrebljeni u većem broju, ali ih se dosta i ponavlja (*for, out of, at, on, in, from, with*).

Ovoliko veliki broj priloga i prijedloga i nije baš tipičan za komunikaciju u okviru vazduhoplovne terminologije, ali svakako znatno doprinosi sveukupnoj koheziji teksta.

U čitavom tekstu dominira aktiv ali se ipak uočavaju i dvije pasivne konstrukcije.

We are unpressurised.

*How many do you think **are injured**?*

Međutim, modalni glagoli su prilično zastupljeni u ovom razgovoru.

*Squawk zero three four three, **can** you come up on one niner one niner point five?*

***Can** you hear us on one nineteen five two, forty-three?*

*I think they **can** hear you. They **can't** hear me.*

*We really **can't** communicate with the flight attendants, ...*

*Maui Tower, two forty-three, **can** you hear me on tower?*

*We **cannot** communicate with the flight attendants.*

***Can** we maintain altitude OK?*

*Aloha two forty-three, **can** you give me your souls on board and your fuel on board?*

***Can** you give me a vee speed for flaps five landing?*

U vezi kategorija koje navode autori Halidej i Hasanova, a kojima se postiže kohezivni odnos, u ovom zapisu naročito bismo istakli elipsu.

I referenca je prisutna u ovom razgovoru pa navodimo par primjera:

*Do you want **it** down?*

U ovom primjeru referenca je postignuta zamjenicom **it** koja je upotrebljena umjesto riječi **gear**.

***It** feels like manual reversion.*

U ovoj rečenici zamjenica **it** upućuje na, zapravo odnosi se na **flight control**.

*Yeah put '**em** at five.*

U ovoj rečenici skraćeni oblik '**em** odnosi se na riječ **flaps**.

*Shut **it** down.*

U ovoj rečenici zamjenica **it** upotrebljena je umjesto riječi **engine**.

Kada govorimo o konektivima u ovom zapisu možemo reći da ih ima nekoliko (*and, or, but*). Njihova upotreba svakako doprinosi koheziji teksta.

Što se tiče četvrte kategorije, leksičke kohezije ona je u ovom zapisu uglavnom postignuta ponavljanjem (ovdje se misli na vazduhoplovnu terminologiju, ali i opšti engleski jezik). Najčešće ponavljane riječi odnose se na pozivni znak aviona (*Aloha two forty-three*).

Kada se radi o svrsi teksta o kojoj govori autor Tornberi (vidi Uvod) na sledeći način bismo mogli objasniti tri komponente konteksta za koje ovaj autor smatra da „bi mogle uticati na izbor jezika u proizvodnji teksta“:

područje (razgovor za vrijeme avionskog leta, u završnoj fazi-pred sletanje)

tenor (učesnici su pilot, kopilot i kontrola letenja)

način (razgovor putem radio-veze)

Do vanredne situacije na ovom letu došlo je u sredini leta i to u fazi ka sletanju.

Rečenice izgovorene u ovom zapisu ipak nisu konfuzne što bi se možda očekivalo s obzirom na opasnost po bezbjednost putnika i članova posade izazvanih vanrednom situacijom. Čak se primjećuje da su rečenice koje izgovaraju i pilot i kopilot aviona prilično skladne (red riječi je u saglasnosti sa pravilima engleskog jezika). Jedino što možda otkriva da nešto nije u redu sa letom je malo veća upotreba uzdaha u ovom zapisu.

Peti zapis (22 March 1964 – MAS 511)

Na samom početku zapisa posada aviona se obraća kontroli letenja na sledeći način:

511 is estimating SJ at 15 we are passing FL 60.

Ova rečenica vjerovatno zvuči prilično neobično i nije lako naslutiti o čemu se tu radi. Pilot ovdje obavještava kontrolu letenja o poziciji, odnosno daje izvještaj o poziciji. Taj izvještaj obuhvata identifikaciju vazduhoplova (u ovom slučaju to je *511*), poziciju (ovdje je to *SJ*), zatim vrijeme (to je *15 minuta*), i nivo leta (označen sa *FL-flight level*).

Ø 511 is estimating Ø SJ at 15 Ø. We are passing FL 60.

Aircraft 511 is estimating position SJ at 15 minutes. We are passing FL 60.

U obje rečenice je upotrebljen sadašnji progresiv, koji predstavlja najčešće upotrebljavan oblik u vazduhoplovnoj terminologiji. To i nije neobično, odnosno u skladu je sa osnovnom definicijom ovog aspekatskog oblika prema kojoj se on upotrebljava za označavanje radnje koja se dešava u trenutku govora. Pilot i kontrolor letenja su stalno u takvoj situaciji, to jest razgovaraju međusobno za vrijeme trajanja leta, pa se sve o čemu govore dešava u trenutku dok razgovaraju. Međutim pošto je jezička ekonomičnost u vazduhoplovnoj terminologiji veoma naglašena često možemo čuti da i pilot i kontrolor letenja upotrebljavaju „okrnjeni“ oblik sadašnjeg progresiva kojem nedostaje odgovarajući oblik glagola *to be*. U prethodno pomenutoj rečenici to ipak nije slučaj (*is estimating* i *are passing*) pošto je oba puta upotrebljen oblik glagola *to be* (oblici *is* i *are*).

Kontrolor letenja na samom početku obraćanja upotrebljava tipičnu standardnu vazduhoplovnu frazu „*Roger*“ (već više puta pominjanu), a zatim ubacuje sledeću rečenicu koja se odnosi na vremenske uslove:

Ø Runway 02 surface wind Ø 060 10 gusting Ø 15 QNH Ø 1007. Report SJ inbound.

Land on runway 02. Surface wind is 060 10, gusting is 15, QNH is 1007. Report SJ inbound.

Ova rečenica obiluje elipsom, ali i pored toga pilotu aviona je savršeno jasno o čemu se radi. Pista koja mu je na raspolaganju (odnosno na koju može da sleti) je pista broj 2. Što se tiče vjetera pri zemlji on je 060 stepeni 10 čvorova, sa udarima od 15 metara u sekundi, dok je *QNH* (*pritisak na koji se podešava visinomjer*) 1007. Što se tiče druge

rečenice koja se sastoji od tri riječi, njom kontrolor letenja od pilota aviona traži da javi poziciju u doletu (dolasku).

Odgovor koji slijedi, *Will do* označava da je pilot shvatio poruku.

Ø Will do Ø.

I will do it.

Ovo je izraz koji piloti često upotrebljavaju u komunikaciji sa kontrolorima letenja. Mnogo je brže izgovoriti *Will do* nego *I will do it*, tako da je i ova fraza u skladu sa ekonomičnošću jezika. Kadgod je moguće upotrijebiti kraću frazu ili izraz i pilot aviona i kontrolor letenja će to sigurno uraditi, posebno ako se radi o opštepoznatoj frazi o čemu se ovdje zapravo i radi.

A kako Vidovson⁵¹ (Widdowson) ističe ...“komunikacija obično funkcioniše na principu najmanjeg napora i mi samo koristimo onoliko jezika koliko nam je potrebno da bismo uspostavili traženu kontekstualnu vezu. Problem je uvijek znati kako da regulišemo stepen kontekstualne izričitosti razumnim izborom pro forme. Koliko je piscima potrebno da detaljno objasne kohezivne veze, u kojoj mjeri oni mogu da računaju na čitaoce koji shvataju taj tekst bez njih?”

U okviru vazduhoplovne terminologije (naročito komunikacije između pilota aviona i kontrole letenja) „princip što manjeg napora u komunikaciji“ je veoma izražen.

Odmah nakon ovog slijedi još jedna rečenica koju izgovara pilot aviona:

511 is SJ inbound.

Ovom rečenicom obavještava kontrolu letenja o poziciji u doletu.

Nakon ovog, samo jednom rječju (*Roger*) kontrolor letenja stavlja do znanja pilotu da je primio njegovu poruku. Ali, ima jedan zahtjev za pilota aviona koji mu upućuje na sledeći način:

Report 4 miles final.

Značenje ovako izrečene rečenice teško da bismo odgonetnuli osim ako nas ne interesuje vazduhoplovna terminologija ili pripadamo vazduhoplovnom kadru. Značenje prethodno pomenute rečenice jeste: *Javite kada ste u pravcu*. Potrebno je da pilot javi

⁵¹ H. G. Widdowson, *Discourse Analysis*, str. 47. “... communication generally operates on a least effort principle and we only use as much language as we need to make the required contextual connection. The problem is always to know how to regulate the degree of co-textual explicitness by the judicious choice of pro-form. How much do writers need to spell out cohesive links, how far can they count on readers making sense of the text without them?”

ulazak u pravac kontroli letenja pošto u suprotnom ne može dobiti dozvolu za sletanje. Ovo znači da avion Kometa samo što nije sletio na pistu. Pilot aviona ponovo koristi već pomenuti izraz *Will do*. Kontrolor letenja ima sledeće obavještenje za pilota aviona: *Ø Have you in sight. You are clear Ø to land. Surface wind Ø 030/10.*

I (can) see you. You are cleared to land. Surface wind is 030/10.

Izraz *in sight* u vazduhoplovnoj terminologiji znači *Vidim* (na primjer, izraz *Traffic in sight* znači *Vidim saobraćaj*) a pilot i kontrolor letenja upotrebljavaju ga u međusobnoj komunikaciji u situacijama kada je avion na i u blizini aerodroma. I u ovom primjeru je upadljivo korišćenje elipse. U drugoj rečenici je izostavljen nastavak *-ed*. Interesantno je da kontrolor letenja umjesto da skрати rečenicu i kaže *Cleared to land*, što se najčešće i dešava kada se pilotu želi staviti do znanja da može da sleti, odnosno da mu je sletanje odobreno, upotrebljava i subjekat *You* pa i oblik glagola *to be (are)*, ali izostavlja nastavak *-ed*. Pretpostavljamo da mu engleski jezik nije maternji jezik, a možda je napravio grešku zbog toga što se u tom trenutku koncentrisao na posmatranje aviona i sam proces sletanja. Nakon ovog pilot aviona kao da je želio nešto da kaže, ali izgovara samo broj leta i zaustavlja se.

U ovom kratkom zapisu primjećuje se da svi učesnici upotrebljavaju veoma kratke iskaze koji se proširuju tek na samom kraju. Sve se odvija prilično brzo i svaki učesnik u razgovoru daje sopstveni doprinos izgovarajući poneku rečenicu. Neki od učesnika su brži, dok su drugi sporiji i kao da biraju riječi koje će izgovoriti.

Kada govori o stilu konverzacije Jul⁵² (Yule) ističe kako „Korisnici mnoge odlike koje opisuje sistem smjenjivanja turnusa u konverzaciji daju sa značenjem. Čak i u široko definisanom zajednicom govornika, često postoji dovoljno razlike koja će izazvati mogući nesporazum. Na primjer, neki pojedinci očekuju da će učestvovanje u konverzaciji biti veoma aktivno, da će brzina govora biti relativno brza, gotovo bez

⁵² George Yule, *Pragmatics*, str. 76. “Many of the features which characterize the turn-taking system of conversation are invested with meaning by their users. Even within a broadly defined community of speakers, there is often sufficient variation to cause potential misunderstanding. For example, some individuals expect that participation in a conversation will be very active, that speaking rate will be relatively fast, with almost no pausing between turns, and with some overlap or even completion of the other’s turn. This is one **conversational style**. It has been called a **high involvement style**. It differs substantially from another style in which speakers use a slower rate, expect longer pauses between turns, do not overlap, and avoid interruption or completion of the other’s turn. This non-interrupting, non-imposing style has been called a **high conversational style**.”

pauze između turnusa, i sa nekim preklapanjem ili čak završavanjem turnusa onog drugog. Ovo je jedan **kolokvijalni stil**. On se zove **stil visokog učestvovanja**. Ovaj stil se znatno razlikuje od drugog stila u kojem govornici koriste manju brzinu, očekuju duže pauze između turnusa, ne preklapaju se, i izbjegavaju prekid ili završavanje turnusa onog drugog. Ovaj stil neprekidanja, nenametanja se zove **visoki kolokvijalni stil**.“

U zapisu se sada oglašava neko iz kontrole letenja i to uzvikom koji nagovještava da je došlo do nekog problema (*Ooops!*). Tu je i druga rečenica iz istog izvora:

Wheels have fallen off.

U ovoj rečenici sve je kratko i jasno rečeno i više nema sumnje. U aviona je došlo do problema, odnosno došlo je do vanredne situacije i to neposredno po sletanju aviona. Problem je prvo uočen od strane kontrole letenja. Odmah nakon ovog kontrola letenja obraća se vatrogasnoj službi aerodroma sledećom izjavom:

Yes, Tower. Comet ... (unintelligible) wheels fallen off. Comet aircraft landing. OK. Thank you.

Ova rečenica zvuči malo konfuzno, a jedan dio rečenice je nerazumljiv, odnosno ne može se razaznati šta govornik tačno izgovara. U djelu rečenice koji je razumljiv nedostaju neki elementi rečenice.

Wheels Ø fallen off. Comet aircraft Ø landing.

Wheels have fallen off. Comet aircraft is landing.

Slijedi još jedna rečenica ponovo upućena vatrogasnoj službi aerodroma. Kao da je govornik zaboravio da nešto kaže, pa se zbog toga ponovo uključio u razgovor.

Međutim, ponovo je jedan dio rečenice nerazumljiv. Ali je i pored toga jasno da se kontrola letenja obraća vatrogasnoj službi i da je obavještava o nepredviđenom događaju u avionu. Kontrola letenja se zatim obraća i posadi aviona (u kojem je došlo do vanredne situacije) i obavještava ih o situaciji:

511-Your undercarriage wheels have dropped off and there is smoke.

Sasvim mirno, reklo bi se kontrola letenja obavještava posadu aviona da su točkovi stajnog trapa otpali i da ima dima. Izgovorena rečenica je gramatički ispravna, bez suvišnih riječi. Nakon ovog u razgovor se uključuje singapurska vatrogasna brigada čiji se predstavnik obraća kontroli letenja. Njegov iskaz je prilično jasan. Interesuje ga da li se radi o punoj (potpunoj) vanrednoj situaciji ili je u pitanju izričita vanredna situacija.

Nakon toga dva puta ponavlja odgovor (*full emergency*) čime stavlja do znanja da se radi o potpunoj vanrednoj situaciji. U posljednjoj rečenici koju izgovara objavljuje broj putnika u avionu (ukupno 68).

Ø 68 Ø on board.

There are 68 passengers on board.

Iako je primjetna upotreba elipse u nekoliko prethodno pomenutih rečenica njihov smisao je potpuno jasan učesnicima u ovoj konverzaciji.

Govoreći o konverzaciji koja se odvija u realnom vremenu i nekim njenim karakteristikama autori Kvaljo i Bajber⁵³ (Quaglio and Biber) navode da se „Pored skraćenica, konverzacija snažno oslanja na druge ograničene oblike, uključujući izostavljanje dodatka *that*, elipsu i neklauzalne iskaze. U konverzaciji se takođe dosta koriste sredstva sa neodređenim upućivanjem, uključujući zamjenice, neodređene imenice (naprimjer, *stuff, thing*), ‘izbjegavanja’ (naprimjer, *sort of, kind of, like*), i koordinacijske fraze (naprimjer, *and stuff like that*). Djeljeni kontekst konverzacije omogućava govornicima da upotrebljavaju ove ograničene ili neodređene oblike i još uvijek budu shvaćeni. Van konteksta mnoga od ovih sredstava ne bi bila značajna, ali slušaocima obično nije teško da shvate namjeravano značenje u kontekstu.“

U našem zapisu potom slijedi rečenica za koju nije utvrđeno ko je izgovara, ali sadrži važnu informaciju u vezi sa nastalom situacijom u avionu.

I think there is a bright fire on the starboard side.

Rečenica je prilično jasna, ali pokazuje da govornik nije sasvim siguran u vezi sa mjestom u avionu gdje je došlo do požara. *Starboard* označava desnu stranu aviona.

Možda ovu rečenicu izgovara neko od posade aviona.

Posljednje rečenice u ovom zapisu izgovara kontrolor letenja.

Comet has landed... His main wheels Ø broken off and there is fire. Full emergency Ø on (OK).

⁵³ Bas Aarts and April McMahon, *The Handbook of English Linguistics*, str. 702-703. “In addition to contractions, conversation relies heavily on other reduced forms, including complementizer *that* omission, ellipsis, and non-clausal utterances. Conversation also makes extensive use of devices with vague reference, including pronouns, vague nouns (e.g., *stuff, thing*), hedges (e.g., *sort of, kind of, like*), and coordination tags (e.g., *and stuff like that*). The shared context of conversation allows speakers to use these reduced/vague forms and still be understood. Out of context, many of these devices would not be meaningful, but listeners usually have no difficulty understanding the intended meaning in context.”

Comet has landed... His main wheels have broken off and there is fire. Full emergency is on (OK).

Vjerovatno zbog uzbuđenja kontrolor letenja izostavlja pomoćni glagol *have* u drugoj rečenici, kao i oblik glagola *to be* u trećoj. No, bez obzira na ova skraćivanja smisao je potpuno jasan u obje rečenice.

Međutim, za razliku od ove posljednja rečenica u ovom zapisu djeluje prilično konfuzno. Kao da se govornik prisjeća šta treba da kaže pa onda samo nabroja sve što mu je u tom trenutku palo napamet, a za što smatra da je važno pomenuti.

Aircraft crash ... (unintelligible). How many on board? Sixty-eight, sixty-eight. What type? Comet aircraft Comet aircraft crashed sixty-eight on board. Thank you.

Na samom početku iskaza kontrolor letenja izgovara neke riječi koje su nerazumljive, pa je zbog toga rečenica nedovršena i možemo samo da nagađamo šta je on htio da kaže. Zatim postavlja pitanje na koje sam daje odgovor i to dva puta.

How many Ø on board? Sixty-eight. Sixty-eight.

How many passengers are there on board? Sixty-eight. Sixty-eight.

Zatim ponovo slijedi pitanje, i ponovo sam kontrolor letenja daje odgovor i opet ubacuje podatak u vezi sa brojem putnika u avionu.

Aircraft crash ... How many on board? Sixty-eight, sixty-eight. What type? Comet aircraft Comet aircraft crashed sixty-eight on board. Thank you.

S obzirom na vanrednu situaciju do koje je došlo u avionu ne čudi ovakav iskaz. Izgleda kao da kontrolor leta sam sebe preslišava pošto prvo postavlja pitanje pa onda na njega i odgovara. U rečenici *Comet aircraft Comet aircraft crashed sixty-eight on board* ispada kao da je avion Kometa srušio 68 putnika ukrcanih u avion, a ne da je avion doživio udes i da je tom prilikom bilo 68 putnika u avionu.

Možda do ove zbrke u rečenici dolazi zbog toga što je sada najvažnije pomoći putnicima aviona i posadi da bezbjedno napuste avion, a možda se radi o

„kooperativnom principu“ o kojem govori Vidovson⁵⁴ (Widdowson) navodeći filozofa

⁵⁴ H. G. Widdowson, *Discourse Analysis*, str. 56. “The philosopher Paul Grice has proposed that when people converse they tacitly subscribe to what he calls the **co-operative principle**. Although he has conversation in mind, one can, as we shall see later, apply the same principle to all kinds of communication, whether this takes the form of conversation or not. Grice suggests that the co-operative principle can be expressed in terms of four **maxims** that parties in an interaction will subscribe to, on condition that both of them also recognize the purpose for which they are communicating in the first place.”

Pola Grajsa koji „nagovještava da kada ljudi razgovaraju oni nesvjesno odobravaju ono što on naziva **načelo saradnje**. Iako ima u vidu konverzaciju, osoba može, kao što ćemo kasnije vidjeti, da primjeni isti princip na sve vrste komunikacije, bez obzira da li ona ima oblik konverzacije ili ne. Grajs nagovještava da se kooperativni princip može izraziti na osnovu četiri **maksime** koje će učesnici u interakciji odobriti, pod uslovom da oba učesnika takođe prepoznaju svrhu zbog koje, kao prvo i razgovaraju.“

Isti autor⁵⁵ govoreći o jednoj od četiri maksime navodi da je “Jedna od ovih maksima ili pravila pregovaranja ono što Grajs naziva *maksimom količine*: ne dajite više ili manje informacije nego što je potrebno.“

Sve ukazuje na to da se i govornici koji upotrebljavaju vazduhoplovnu terminologiju rukovode *maksimom količine*.

⁵⁵ Navedeno djelo; str. 56 “One of these maxims or negotiating rules is what Grice refers to as the *quantity maxim*: do not provide more, or less, information than is necessary”.

Sažetak

U prethodno analiziranom zapisu uočavamo upotrebu sledećih elemenata:

- *elipsa* (19 puta)
- *Okay* (2 puta)
- upotreba vremena *Present Continuous* (3 puta)

U ovom zapisu učestvuju posada aviona, kontrola letenja i predstavnici vatrogasne službe na aerodromu. Ono što se odmah primjećuje u vezi sa ovim razgovorom i što ga posebno odlikuje jeste neka vrsta „telegrafskog stila“. Bez obzira na ovakav stil u zapisu ipak uočavamo upotrebu kako standardnih vazduhoplovnih riječi i fraza tako i opšteg engleskog jezika. Prisutna je kombinacija formalnog i neformalnog govora. Pošto je do vanredne situacije na ovom letu došlo po sletanju aviona razgovor je prilično kratak. Možda upravo zbog kratkoće zapisa zapovjedni način je upotrebljen svega tri puta i to od strane kontrole letenja.

Land on runway 02. Report SJ inbound.

Report 4 miles final.

Elipsa je najznačajnija karakteristika ovog zapisa pošto je upotrebljena devetnaest puta, pa je to i ovog puta čini jednim od najzastupljenijih elemenata. Prisutna je u rečenicama koje izgovaraju svi učesnici u ovom zapisu. Uočavamo je i u okviru standardnih riječi i fraza, ali i u okviru opšteg engleskog.

U dijalogu uopšte nisu upotrebljeni prilozi. Što se tiče prijedloga oni su upotrebljeni, ali u veoma malom broju (*at* i *on*).

U tekstu su, uz jedan izuzetak (*You are cleared to land*) upotrebljene konstrukcije u aktivu.

Modalni glagoli uopšte nisu zastupljeni u ovom razgovoru.

Ono što uočavamo u ovom veoma kratkom zapisu jeste izostanak nastavka *-ed* u okviru pasivne konstrukcije, nedostatak pomoćnog glagola *have* u okviru sadašnjeg perfekta, upotrebu „okrnjenog“ oblika sadašnjeg trajnog vremena (bez pomoćnog glagola *to be*), kao i izostanak odgovarajućeg oblika glagola *to be* u okviru konstrukcije u prezentu.

*You are **clear** to land.*

*Comet ... wheels(**have**) fallen off. His main wheels(**have**) broken off and there is fire.*

*Comet aircraft (**is**) landing.*

*(There **are**) 68 passengers on board.*

U vezi kategorija koje navode autori Halidej i Hasanova, a kojima se postiže kohezivni odnos, u ovom zapisu naročito bismo istakli elipsu.

Pošto je i referenca prisutna u ovom razgovoru navešćemo par primjera:

Will do. U značenju ***I will do it.***

Kontrolor letenja je u prethodnoj rečenici tražio od pilota aviona da javi poziciju u doletu (dolasku). Ovo ***it*** u stvari se odnosi na taj zahtjev (*Report SJ inbound.*).

Will do. U značenju ***I will do it.***

Ovog puta ***it*** se odnosi na drugi zahtjev kontrole letenja, a koji je u vezi sa drugim zahtjevom kontrole letenja po kojem se od pilota traži da javi ulazak u pravac. Ponovo se ***it*** odnosi na zahtjev kontrole letenja iz prethodne rečenice (*Report 4 miles final.*).

Kada govorimo o konektivima u ovom zapisu možemo reći je upotrebljen samo jedan (*and*) i to dva puta. Njegova upotreba poslužila je postizanju kohezije teksta.

Četvrta kategorija, leksička kohezija je u najvećoj mjeri ostvarena ponavljanjem i pri tom se misli kako na vazduhoplovnu terminologiju tako i na opšti engleski jezik (na primjer, *Wheels have fallen off, will do, Comet* i slično).

Kada se radi o svrsi teksta o kojoj govori autor Tornberi (vidi Uvod) na sledeći način bismo mogli objasniti tri komponente konteksta za koje ovaj autor smatra da „bi mogle uticati na izbor jezika u proizvodnji teksta“:

područje (razgovor neposredno po završetku avionskog leta, odnosno neposredno po sletanju)

tenor (učesnici su pilot aviona, kontrola letenja i predstavnici vatrogasne službe na aerodromu)

način (razgovor putem radio-veze)

Do vanredne situacije na ovom letu došlo je po sletanju aviona. Međutim, bez obzira na to rečenice izgovorene u ovom zapisu su prilično skladne (ovo se naročito odnosi na prvu polovinu zapisa), tako da se pomalo konfuzne rečenice pojavljuju tek u drugoj polovini zapisa (ovo se posebno odnosi na trenutak kada je došlo od otpadanja točkova). Red riječi u rečenici se poštuje. Tek u nekoliko rečenica je uočljivo izostavljanje pojedinih glagolskih oblika, ali i pored toga koherentnost teksta nije narušena.

***Šesti zapis (4 February 2004 – Expo Aviation Ilyushin 18D Flight PHG
3002)***

U prvoj rečenici prilazna kontrola (APP-approach control) se obraća posadi aviona rečenicom koja je tipična u vazduhoplovnoj terminologiji, a karakteristična je za završnu fazu leta (kada se avion već približava pisti). Ova rečenica u sebi sadrži podatke u vezi sa kursom:

PHG 3002 turn right heading one three zero. (PHG 3002 okrenite desno kurs 030.)

Posada aviona na ovu instrukciju odgovara na sledeći način:

Ø Turning right heading one three zero.

I am turning right heading one three zero.

Sledeća rečenica koju izgovara predstavnik prilazne kontrole djeluje nedovršeno pošto na kraju iskaza stoji riječ for što ukazuje na to da je govornik možda htio da kaže još nešto. I ova rečenica pripada tipičnoj vazduhoplovnoj terminologiji.

PHG 3002 turn left heading one two zero for

U odgovoru koji posada aviona upućuje prilaznoj kontroli ponovo se uočava skraćivanje:

Ø Turn left heading one two zero.

I will turn (I am turning) left heading one two zero.

U sledećoj rečenici predstavnik prilazne kontrole daje posadi aviona instrukcije u vezi sa snižavanjem (*descent*), odnosno da pilot treba da snižava do visine od 2000 fita.

Descend Ø two thousand feet.

Descend to two thousand feet.

Na ovu instrukciju pilot odgovara na sledeći način:

Ø Continue Ø descend Ø two thousand feet.

I will continue to decsend to two thousand feet.

Ovom rečenicom pilot u stvari potvrđuje da će postupiti prema instrukciji koju je prethodno dobio. Nakon ovog u komunikaciji između pilota i prilazne kontrole ponavlja se terminologija u vezi sa kursom.

Turn left heading zero six five. (prilazna kontrola)

Ø Turn left heading zero six five. (posada aviona)

I will turn (I am turning) left heading zero six five.

U prethodno navedenoj razmjeni informacija između pilota i kontrolora letenja primjećujemo da se oboje drže terminologije koja je važna za konkretan trenutak (u ovom slučaju prvo su to podaci u vezi sa kursom, a zatim snižavanjem). Svaka izgovorena rečenica prati slijed događaja. Govoreći o aktuelnosti onoga o čemu se govori Braun (Brown) i Jul (Yule)⁵⁶ navode da “Ono što su opisali kao konvenciju kolokvijalnog diskursa-‘dati svoj doprinos u smislu postojećeg okvira teme’-moglo bi se dočarati sažetije izrazom **govorenje o predmetu** i da bi mogli reći da učesnik u diskursu ‘govori aktuelno’ kada se njegov doprinos tačno podudara sa najskorijim elementima obuhvaćenim u okvir teme. Ovo se najviše primjećuje u razgovorima gdje svaki učesnik ‘kupi’ elemente doprinosa prethodnog govornika i uključuje ih u svoj doprinos, ...”

Trenutak sletanja aviona na pistu se približava tako da je naredno uputstvo prilazne kontrole upućeno pilotu aviona u potpunosti u skladu sa tim:

*PHG 3002 Ø cleared for the approach report establisher localizer Ø runway zero four.
PHG 3002 you are cleared for the approach. Report established localizer. Land on runway zero four.*

Rečenica *Report established localizer* znači da pilot treba da se javi kada je u pravcu (*report established*), a riječ *localizer* se odnosi na predajnik snopa pravca ILS-a ili sistema za instrumentalno sletanje. Pilot svojim odgovorom potvrđuje da je shvatio instrukciju.

Ø Cleared for approach I will call you Ø established localizer.

We are cleared for approach I will call you when you establish localizer.

U sledećoj rečenici ponovo se obraća pilot aviona:

PHG 3002 localizer Ø established Ø zero four distance one zero Ø nautical miles to touch down.

⁵⁶ G. Brown and G. Yule, *Discourse analysis*, str. 84. “What we have characterised as a convention of conversational discourse-‘making your contribution relevant in terms of the existing topic framework’- could be captured more succinctly in the expression **speaking topically**. We could say that a discourse participant is ‘speaking topically’ when he makes his contribution fit closely to the most recent elements incorporated in the topic framework. This is most noticeable in conversations where each participant ‘picks up’ elements from the contribution of the preceding speaker and incorporates them in his contribution, ...”

PHG 3002 localizer is established. Distance is zero four. We are one zero nautical miles from touch down.

Ovo su obavještenja upućena kontroli letenja u vezi sa svim neophodnim podacima pred sletanje aviona.

Ponovo se oglašava kontrola letenja na sledeći način:

PHG 3002 Ø continue approach Ø contact tower Ø one one eight decimal seven, good day.

PHG 3002 Continue approach and contact (establish radio contact with) tower on frequency one one eight decimal seven, good day.

Primjećujemo dosta skraćenih oblika u ovoj rečenici. Riječ *contact* koju upotrebljava kontrolor letenja spada u standardnu frazu koja je često u upotrebi u vazduhoplovstvu i koja zapravo znači *Establish radio contact with*. Mnogo je brže i jednostavnije upotrijebiti jednu umjesto četiri riječi. Takođe, kontrolor letenja uopšte ne upotrebljava riječ frekvencija (*frequency*) već samo daje njene brojeve, ali je pilotu jasno da se oni odnose na radio frekvenciju.

Česta upotreba elipse, što je ovdje slučaj može da stvori dosta problema u komunikaciji. Ona u ovom razgovoru ipak nije dovela do nesporazuma pošto i pilot i kontrolor letenja dobro poznaju vazduhoplovnu terminologiju. Govoreći o problemima koje stvara elipsa Mekarti (McCarthy)⁵⁷ ističe kako “Elipsa ne samo da stvara teškoće kada učimo o tome koja su strukturna izostavljanja dozvoljena, već se takođe ne čini da ih rado koriste čak i umješni učenici u situacijama u kojima im izvorni govornici prirodno pribjegavaju.”

Sledećom rečenicom obraća se pilot aviona na ovaj način:

Colombo Tower, good evening, PHG 3002, localizer Ø established Ø zero four and distance Ø eight nautical miles.

Colombo Tower, good evening, PHG 3002, localizer is established on zero four and distance is eight nautical miles.

⁵⁷ Michael McCarthy, *Discourse Analysis for Language Teachers*, str. 44. “Ellipsis not only creates difficulties in learning what structural omissions are permissible, but also does not seem to be readily used even by proficient learners in situations where native speakers naturally resort to it.”

Kao što se ovom rečenicom nagovještava bliži se sletanje aviona, udaljenost je osam nautičkih milja. I dalje sve ide po planu, što potvrđuje sledeća rečenica kontrolora letenja:

Colombo Tower, continue approach wind Ø zero six zero degrees one zero.

Colombo Tower, continue approach. Wind is zero six zero degrees one zero.

Međutim, u ovom trenutku dešava se sledeće: pri visini nula stajni trap dodiruje površinu vode. Do ove situacije je došlo zbog toga što je kopilot pogrešno podesio visinomjer, pa se avion nakon okretanja lijevo u finalnom pravcu, 14 kilometara od piste, spustio na visinu od 60 metara iznad nivoa mora. Avion se polako spuštao dok stajni trap nije dotaknuo površinu mora na udaljenosti od 10.7 kilometara od piste broj 4. (vidi internet, <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=20040204-1>)

U našem zapisu slijedi obraćanje kontrolora letenja:

PHG 3002 Ø cleared to land Ø runway zero four wind Ø zero six zero degrees one zero.

PHG 3002 you are cleared to land on runway zero four. Wind is zero six zero degrees one zero.

Ovo su uobičajene instrukcije koje pilot dobija od kontrole letenja neposredno pred sletanje. Ovaj pilot upravo je dobio dozvolu za sletanje i to na pistu broj četiri. Takođe je obavješten, odnosno dobio je podatke u vezi sa vjetrom. Pošto je pilot svjestan da ne može odmah da sleti obraća se kontroloru letenja na sledeći način:

PHG 3002 Ø go around again I Ø call you Ø established localizer.

PHG 3002 I will go around (I am going around). I will call you again when I establish localizer.

Fraza *go around* u vazduhoplovstvu se upotrebljava kada pilot iz nekog razloga ne može da sleti na predviđenu pistu. Ova fraza znači započeti neuspjeli prilaz. Iz ovog zaključujemo da je pilot u tom trenutku odustao od sletanja. Postoji mala konfuzija u vezi sa redom riječi u rečenici pilota, što i ne čudi s obzirom na nepredviđenu situaciju do koje je došlo (izazvanu greškom kopilota). U razgovor se ponovo uključuje kontrolor letenja:

Ø Cleared to land wind Ø zero six zero degrees one zero.

You are cleared to land. Wind is zero six zero degrees one zero.

Kontrolor letenja u stvari ponavlja instrukciju koju je već uputio pilotu u prethodnom obraćanju. Međutim, ovog puta ne navodi broj piste na koju bi avion trebalo da sleti.

Pilot aviona koji je prethodno najavio da započinje neuspjeli prilaz, na visini od 60-90 metara ipak odlučuje da sleti. U avionu je došlo do problema sa prednjom nogom stajnog trapa koja je ostala uvučena. U takvoj situaciji pilot se najčešće odlučuje za „sletanje na stomak“ (*belly landing*), što je bila odluka i ovog pilota. Otuda i sledeća rečenica pilota aviona upućena kontroloru letenja:

Errr ... PHG 3002 Ø request priority landing on your runway.

Errr ... PHG 3002 I request priority landing on your runway.

Uzvik na početku pilotove rečenice jasno govori o nekoj vrsti zbunjenosti i zabrinutosti, kao da nije siguran šta treba da izgovori. Kontrolor letenja potvrđuje da je odobreno sletanje pri tom upotrebljavajući samo tri riječi:

Ø Cleared to land.

You are cleared to land.

Ponovo nema podataka u vezi sa pistom na koju avion treba da sleti, ali ta informacija više i nije bila važna pilotu aviona pošto je on sletio sa desne strane piste, a ne na samu pistu. Ovakvu odluku je donio vjerovatno zbog nemogućnosti da izvuče prednju nogu stajnog trapa.

Nakon dobijenog odobrenja za sletanje pilot se još dva puta uključuje u razgovor na sledeći način:

Ø Request emergency service, Ø request emergency service.

I need fire guard we need a fire guard, Ø request emergency service ... errr I need Ø...

(unclear) Ø belly landing Ø belly landing ... we Ø going in for belly landing.

I request emergency service, I request emergency service.

I need fire guard. We need a fire guard. I request emergency service ... errr I need priority landing. I will carry out belly landing. I will carry out belly landing ... We will carry out belly landing.

U drugoj rečenici pilot najprije govori u prvom licu jednine, a onda odmah prelazi na prvo lice množine što govori o njegovoj zbunjenosti zbog nastale situacije. Nakon toga traži vatrogasnu i policijsku službu, kao i kola hitne pomoći. Na kraju izgovara još jednu prilično isjeckanu rečenicu u kojoj je jedan dio nejasan (ne zna se šta je pilot tačno rekao) pošto je prvim djelom rečenice stavio do znanja da mu je nešto potrebno (*I need*) ali ne zna se šta tačno pošto rečenica nije dovršena, odnosno nije jasno šta je pilot izgovorio nakon *I need* (pretpostavka je da je izgovorio *priority landing*). Posljednje

riječi koje je pilot aviona izgovorio su ponovo nepovezane, ali je jasno da govori o načinu na koji će sletanje biti izvedeno. Naime radi se o sletanju na trup odnosno stomak aviona. Pilot dva puta izgovara samo dvije riječi: *belly landing*, a tek na kraju taj iskaz povezuje u neku cjelinu (*We going in for belly landing*), čime jasno stavlja do znanja da sletanje na trup počinje. Odmah nakon ove izgovorene rečenice avion je sletio.

Kontrolor letenja se više ne uključuje u razgovor, a to nije uradio ni kada je pilot objavio da će sletjeti „na stomak“. Do tog trenutka turnusi između pilota i kontrolora letenja su se smjenjivali prirodno i nije bilo pauza. Govoreći o turnusima Mekkarti (McCarthy)⁵⁸ naglašava da će se „U bilo kom djeliću prirodnog engleskog diskursa, turnusi smjenjivati glatko, sa sasvim malim preklapanjem i prekidom, i samo kratkim ćutanjem između turnusa (manje od sekunde, u prosjeku). Ljudi se smjenjuju u preuzimanju turnusa kada ih aktuelni govornik izabere ili *imenuje*, ili ako niko nije odabran, oni mogu da govore prema sopstvenoj saglasnosti (samoizbor). Ako se ne radi ni o jednom od ovih uslova, osoba koja trenutno govori može da nastavi.“

U komunikaciji između pilota i kontrolora letenja turnusi se obično „smjenjuju glatko“ kada se radi o redovnoj situaciji, što se i vidi u ovom zapisu. Međutim, kada u nekoj fazi leta dođe do nekog problema u avionu turnusi se više „ne smjenjuju glatko“ i često se dešava da sagovornici upadaju jedni drugima u riječ, ne dovršavaju započete rečenice i tome slično.

Prethodno pomenuti autor⁵⁹ govoreći o turnusima za vrijeme razgovora pominje i to da „Postoje i lingvistička sredstva za *ne* smjenjivanje turnusa kada govornik ima priliku, ili jednostavno jasno stavljanje do znanja govorniku da pratimo poruku. Ova sredstva se obično zovu odgovori u *propratnom signalu*, i sastoje se od vokalizacija kao što su *mm*, *ah-ha*, i kratkih riječi i fraza kao što su *jel*, *ne*, *tačno*, *svakako*.“

⁵⁸ Michael McCarthy, *Discourse Analysis for Language Teachers*, str. 127. “In any piece of natural English discourse, turns will occur smoothly, with only little overlap and interruption, and only very brief silences between turns (on average, less than a second). People take turns when they are selected or *nominated* by the current speaker, or if no one is selected, they may speak of their own accord (*self-selection*). If neither of these conditions applies, the person who is currently speaking may continue.”

⁵⁹ Navedeno djelo; str. 127 “There are also linguistic means of *not* taking the turn when one has the opportunity, or simply of making it clear to the speaker that we are attending to the message. These are usually referred to as *back-channel* responses, and consist of vocalizations such as *mm*, *ah-ha*, and short words and phrases such as *yeah*, *no*, *right*, *sure*”.

Ovakvi odgovori često se javljaju u vazduhoplovnoj terminologiji. Ponekad ih uočavamo u redovnim situacijama (na primjer, kada sve ide po planu u vezi sa letom ili kada se pilot i kontrolor letenja poznaju). Tada su oni znak da je atmosfera opuštena i da sagovornici na veoma diskretan način jedni drugima stavljaju do znanja da se razumiju i da prate razgovor. Međutim, često ovakve odgovore možemo čuti i u vanrednim situacijama, ali tada oni naglašavaju zabrinutost pilota ili kontrolora letenja zbog nastale vanredne situacije u avionu i tada predstavljaju uzvike zabrinutosti, straha ili panike. Pošto se radilo o neuobičajenom sletanju avion je završio 50 metara od piste (desno od piste) i za 450 metara je promašio prag piste.

Sažetak

U prethodno analiziranom zapisu uočavamo upotrebu sledećih elemenata:

- *elipsa* (38 puta-više puta se ponavljaju isti primjeri)
- *imperativ* (13 puta)
- uzvik *errr* (2 puta)

U ovom zapisu učestvuju pilot, prilazna kontrola i kontrola letenja. Ono što se odmah primjećuje jeste izrazita upotreba isključivo standardnih vazduhoplovnih riječi i fraza. Svi učesnici u ovom razgovoru sve vrijeme upotrebljavaju vazduhoplovnu terminologiju. Jedini koji u jednom trenutku (na samom kraju zapisa i na kraju leta) upotrebljava par elemenata opšteg engleskog jezika jeste pilot aviona. Zbog svega prethodno pomenutog možemo reći da u ovom razgovoru u potpunosti dominira upotreba formalnog jezika.

Zapovjedni način koji se obično često upotrebljava u okviru standardnih vazduhoplovnih riječi i fraza ovdje je zastupljen u velikoj mjeri. Stoga ga uočavamo u svakoj rečenici koju u ovom zapisu izgovaraju predstavnici kako prilazne kontrole tako i kontrole letenja. Možemo reći da je upotreba zapovjednog načina na ovakav način i u ovakvom kontekstu sasvim očekivana, pošto sve ono što izgovara kontrola letenja ili prilazna kontrola predstavlja instrukcije pilotu prema kojima on potom treba da postupi. Naravno sve te instrukcije iskazuju se zapovjednim načinom. Čak i predstavnici posade aviona četiri puta (pred kraj razgovora) upotrebljavaju zapovjedni način.

Elipsa je, i ovog puta bila veoma upadljiva pošto je upotrebljena čak tridesetosam puta, pa je sama ta činjenica svakako čini jednim od najzastupljenijih elemenata. Prisutna je u skoro svakoj rečenici koju izgovaraju svi učesnici u ovom zapisu. Ona je u ovom zapisu u potpunosti oslikala standardnu vazduhoplovnu terminologiju.

U ovom razgovoru upotrebljen je samo jedan prilog (*again*). Što se tiče prijedloga samo dva su upotrebljena u ovom zapisu (*for* i *on*). Pošto u razgovoru dominira vazduhoplovna terminologija tako mala upotreba priloga, kao i prijedloga uopšte ne čudi.

U tekstu je u upotrebi kombinacija aktivnih i pasivnih konstrukcija. Riječi odnosno fraze koje su u ovom zapisu uvijek upotrebljene u pasivu su *You are* ili *We are cleared for the approach* i *You are cleared to land*.

Što se tiče modalnih glagola oni su gotovo potpuno izostavljeni, osim na samom kraju zapisa gdje se pojavljuje jedan te isti primjer ponavljen tri puta.

I need fire guard we need a fire guard, request emergency service ... errr I need ... (unclear) belly landing belly landing ... we going in for belly landing.

U vezi kategorija koje navode autori Halidej i Hasanova, a kojima se postiže kohezivni odnos, u ovom zapisu naročito bismo istakli elipsu.

U ovom zapisu ne uočavamo nijedan primjer reference.

Što se tiče upotrebe konektiva u ovom zapisu možemo reći da je pomenut samo jedan (*and*) i to jedanput u čitavom razgovoru. Međutim, to ipak ne narušava koheziju teksta.

Što se tiče četvrte kategorije, leksičke kohezije ona je u ovom zapisu u potpunosti postignuta ponavljanjem (ovdje se misli isključivo na vazduhoplovnu terminologiju).

Najčešće ponavljane riječi odnose se na kurs, snižavanje i davanje dozvole za prilaženje i sletanje (*turn right* ili *left heading one three zero, descend two thousand feet, cleared to approach* ili *land*).

Kada se radi o svrsi teksta o kojoj govori autor Tornberi (vidi Uvod) na sledeći način bismo mogli objasniti tri komponente konteksta za koje ovaj autor smatra da „bi mogle uticati na izbor jezika u proizvodnji teksta“:

područje (razgovor za vrijeme avionskog leta, neposredno pred sletanje)

tenor (učesnici su pilot aviona, prilazna kontrola i kontrola letenja)

način (razgovor putem radio-veze)

Do vanredne situacije na ovom letu došlo je pred sletanje. Sve do tog trenutka razgovor teče glatko i karakteriše ga izrazita upotreba vazduhoplovnih riječi i fraza. Tek u posljednjoj rečenici koju izgovara pilot aviona primjećuje se mali nesklad, što je na neki način i očekivano s obzirom na opasnost do koje je došlo usljed vanredne situacije. Sve rečenice u ovom zapisu izgovorene prije posljednje imaju iste karakteristike (izostanak oblika glagola *to be* tamo gdje se on podrazumjeva, izostanak subjekta i zgusnute rečenice bez pauze). Ovaj zapis karakteriše i potpuni izostanak uzdaha kao i neformalnih riječi (na primjer *Okay, Yeah* i slično). Jedino što možda otkriva da nešto nije u redu sa letom je upotreba uzvika *errr* na samom kraju zapisa.

Sedmi zapis (22 June 2003 – Brit Air)

U razgovoru koji ćemo analizirati učestvuju kapetan aviona, kopilot, kontrolor leta u Brestu, kao i neidentifikovana osoba. Neki iskazi u ovom zapisu su nejasni, odnosno nisu razumljivi.

U prvoj rečenici obraća se kapetan aviona na sledeći način:

Two thousand Ø indicated.

Two thousand feet are indicated.

Ova rečenica odnosi se na visinu na kojoj se avion u tom trenutku nalazi (dvije hiljade fita). Odmah se primjećuje izostanak riječi *feet* (*fît*, *stopa*) kao i oblik glagola *to be* (*are*). Na ovaj komentar se nadovezuje kopilot aviona na sledeći način:

Ø Landing gear Ø?

Is landing gear down?

Pošto se avion približava svojoj destinaciji (aerodrom u Brestu) postavlja se pitanje u vezi sa stajnim trapom (*Da li je stajni trap izvučen?*). Međutim, i kopilot kao i prethodno pilot aviona je skratio svoj iskaz izostavljajući dvije riječi iz pitanja. Ovo naravno ne smeta pilotu aviona koji je razumio šta ga kopilot pita, pa odmah daje odgovor:

Ø Down three green.

Landing gear is down three green.

Nakon ovog slijede još dva „pitanja“ koja pilot aviona upućuje kopilotu. Oba pitanja su u vezi sa avionom odnosno procedurama koje su karakteristične za ovu fazu leta.

Ø Flaps Ø?

How many degrees are flaps extended?

Riječ *flap* označava zakrilce aviona. Taj dio aviona (*zakrilce*, *škrge*) igra veoma važnu ulogu pri posljednjoj fazi leta i samom sletanju.

U prethodnom „pitanju“ nedostaju gotovo svi neophodni elementi na osnovu kojih bismo prethodno pomenuti iskaz uopšte mogli nazvati pravim pitanjem. Drugim riječima, pitanje se sastoji od samo jedne, ali u ovom kontekstu ipak ključne riječi (*flaps*). Ovako „okrnjeno“ pitanje lišeno gotovo svih važnih elemenata nimalo ne zbunjuje kopilota (kome je i bilo upućeno), koji ima spreman odgovor, a koji je potpuno u skladu sa dužinom postavljenog pitanja:

Ø 45 Ø.

Flaps are extended 45 degrees.

Sledeće „pitanje“ koje kapetan aviona upućuje kopilotu je u istom stilu kao i prethodna dva:

Ø Reversers Ø?

What about thrust reversers? ili Are thrust reversers armed?

Thrust reverser je skretač mlaza. Negativni potisak ili *reverse thrust* je zadužen za usporavanje aviona nakon sletanja.

Odgovor kopilota je ponovo sasvim kratak.

Ø Armed.

They are armed.

Naime pilota je interesovalo da li su skretači mlaza pripremljeni (*armed*), pošto je avion uskoro trebalo da sleti.

U prethodno navedenoj komunikaciji koja se odvija između pilota i kopilota aviona primjećujemo upotrebu sasvim kratkih iskaza. Pilot je taj koji postavlja najviše pitanja, a kopilot na njih odgovara. Pomenuti odgovori u ovoj komunikaciji su toliko kratki da ih možemo svrstati u ono što Stević⁶⁰ naziva minimalnim odgovorima o kojima kaže sledeće: „Najsitnije čestice u govorenju su oblici „da“, „a:ha“, „mh hm“ i sl. Takav **minimalni odgovor**, *nastavljač*, *propusnica* ili **žeton** služi da se potvrdi prijem poruke; neka je vrsta zelenog svetla za dalje govorenje.“

Nakon ove kratke razmjene informacija između kapetana aviona i kopilota u razgovor se uključuje kontrolor leta na sledeći način:

Echo Charlie Ø Cleared to land on Ø 26 left, Ø 320 degrees 8 to 15 knots cloudbase at the moment Ø less than 10 feet.

Echo Charlie You are cleared to land on runway 26 left, wind is 320 degrees 8 to 15 knots, cloudbase at the moment is less than 10 feet.

Ovo su uobičajeni, to jest standardni izrazi u vazduhoplovstvu koje kontrolor leta svakodnevno razmjenjuje sa pilotom aviona. Prethodno pomenutim izrazima kontrolor leta prvo obavještava pilota aviona o onom što je najvažnije (dato mu je odobrenje za

⁶⁰ Slobodan Stević, *Analiza konverzacije*, str. 24.

sletanje) i pri tom koristi standardnu vazduhoplovnu terminologiju. Nakon toga obavještava ga o broju piste koja je predviđena za sletanje (26 lijevo), a daje mu i meteorološke podatke (vjetar je 320 stepeni 8 do 15 čvorova, donja granica oblačnosti je manja od 10 stopa). Kontrolor letenja je samo jednom izgovorenom rečenicom pružio pilotu aviona sve neophodne podatke u posljednjoj fazi leta. Pri tom je, gdje god je to bilo moguće skratio svoj ionako kratak iskaz, ali je ipak saopštio sve važne informacije. Rečenicu koja slijedi izgovara kopilot aviona:

Roger so uuuh ... we maintain runway 26 left uuuh Echo Charlie.

U ovoj rečenici ima „viška“ riječi, odnosno neke riječi su nepotrebne.

Roger. We maintain runway 26 left Echo Charlie.

Kao što je već mnogo puta prethodno pominjano riječ *Roger* spada u tipičnu standardnu frazu koja je u čestoj upotrebi u vazduhoplovstvu (v. prethodne zapise). Ovaj uzvik između fraze *Roger* i sledeće rečenice možda se može protumačiti kao mala pauza u iskazu kopilota, ili je to možda još jedna potvrda da je shvatio uputstva kopilota u vezi sa pistom na koju treba sletjeti i vremenskim podacima. Slijedi još jedna instrukcija kontrolora leta:

And the RVR Ø 800 meters and 900 metres.

RVR je skraćenica, odnosno akronim koji znači *Runway Visual Range* (*Vidljivost duž piste*).

And the RVR is 800 meters and 900 metres.

I ovo je važna informacija za posadu aviona, naročito noću (a upravo ovaj let se odvijao noću). Da je posada aviona primila i razumjela i ovu informaciju potvrđuje kopilot aviona upotrebljavajući standardnu frazu *Roger*. Međutim, nakon ovog iskaza slijedi psovka koja svakako ne spada u tipičnu vazduhoplovnu frazu, a upotrebljava je kopilot aviona:

Oh shit, we don't have ...

Radi se o nedovršenoj rečenici tako da se ne zna na šta se ova rečenica odnosi.

Očigledno je da je posada aviona zaboravila nešto ili je zaboravila na nešto (možda da traži neku informaciju od kontrole letenja ili da uradi neku radnju u samom avionu) i to je navelo kopilota aviona da započne rečenicu psovkom. Nakon ovog se u razgovor uključuje kapetan aviona ali nije jasno šta je izgovorio. Sve ukazuje na to da je situacija

koja je navela kopilota aviona da psuje prilično ozbiljna pošto se on ponovo uključuje u razgovor još jednom psovkom kojoj prethodi uzvik:

Ah, damned!

Reklo bi se da ove dvije psovke koje izgovara ista osoba (kopilot aviona) u ovom kontekstu nisu izazvane svađom između pilota i kopilota, već prije predstavljaju odraz nemoći kopilota da se suzdrži od psovanja u ovakvoj situaciji. Stević⁶¹ psovku svrstava u formu verbalne agresije zajedno sa optužbom i kletvom i dodaje sledeće: “Nasuprot obzirnom, prilagodljivom ophođenju je prosto, sirovo jezičko ponašanje, kakvim se interakcijski antagonizam može dovesti do svog vrhunca.”

Interesantno je da se pilot aviona uključio u razgovor poslije obje psovke svog kolege, ali oba puta je njegov iskaz nejasan. Obično se za vrijeme leta iskazi ravnomjerno smjenjuju, pa čim jedan govornik završi sa svojim iskazom drugi se nadovezuje i sve tako. Naravno svaka rečenica je povezana sa onom prethodnom, a sadržaj svake rečenice prati aktuelni događaj. Govoreći o tekstu (napisanom i izgovorenom) Tornberi⁶² (Thornbury) navodi da je „U ovom trenutku, važno je naglasiti da struktura nije samo ukrasan ili stilski kvalitet tekstova, već da ispunjava važnu komunikativnu svrhu. Kada čitamo tekst-ili slušamo govorni tekst-mi pratimo samo neposrednu rečenicu ili iskaz. Ne možemo odmah da obradimo čitav tekst. (Naravno, kada se radi o pisanom tekstom možete ponovo baciti pogled na njega, ali obično to ne radimo). Stoga, kao čitaocima i slušaocima potrebno nam je upućivanje na ono što je bilo prije i na ono što dolazi. Neposredna rečenica mora da objasni taj tekst *u tom trenutku*. Ili, kako to Džon Sinkler kaže, 'Tekst u bilo kom trenutku nosi sa sobom sve što je sposobnom čitaocu potrebno da bi shvatio aktuelno stanje teksta.'“

Nakon ovog u razgovor se uključuje kapetan aviona sledećom rečenicom:

Ah, we didn't take it?

⁶¹ Navedeno djelo; str. 161

⁶² Scott Thornbury, *Beyond the Sentence Introducing discourse analysis*, str. 43. “It is important to stress, at this point, that texture is not simply a decorative or stylistic quality of texts, but that it fulfils a vital communicative purpose. When we are reading a text-or listening to spoken text-we are attending only to the immediate sentence or utterance. We cannot process the whole text all at once. (Of course, with a written text, you can glance back through it, but, generally, we don't.) Therefore, as readers and listeners, we need guidance as to what has gone before and what is yet to come. The immediate sentence has to represent the text *at that moment*. Or, as John Sinclair puts it, ‘The text at any particular time carries with it everything that a competent reader needs in order to understand the current state of the text.’”

I pilot i kopilot aviona očigledno znaju šta je to što su zaboravili da uzmu ili pitaju. Međutim, ovim pitanjem koje je upućeno kopilotu pilot kao da u isto vrijeme traži i odgovor, ali i podršku. Nakon ovog pitanja pilota aviona kopilot izgovara jednu riječ koja otkriva šta je to što je toliko uznemirilo i jednog i drugog. Radi se o riječi *Heading* (*kurs*). Vjerovatno je to odgovor na pilotovo pitanje. Ponovo se oglašava pilot aviona ali sam početak iskaza nije jasan. Odmah nakon toga izgovara drugu rečenicu, odnosno pitanje upućeno kopilotu aviona:

Oh we'll see, eh?

Ovo pitanje se odnosi na kurs. Na to pitanje dobija potvrđan odgovor, odnosno uvjeravanje kopilota:

Yes yes yes ... absolutely.

Kopilot tri puta upotrebljava riječ *Da* i time potvrđuje svoje slaganje sa pilotom aviona. Iskaz pilota je ponovo nejasan (početak rečenice), a nakon toga slijedi rečenica:

100 feet is OK.

Broj sto se odnosi na visinu. Ova rečenica je u stvari konstatacija i njom pilot u stvari traži potvrdu od kopilota, koju uskoro i dobija pošto kopilot izgovara:

Ø Absolutely Ø.

100 feet is absolutely OK.

Nakon ovog kopilot aviona se ponovo obraća pilotu aviona na sledeći način:

You're taking the thing again. Ø You want me to put in approach?

You're taking the thing again. Do you want me to put in approach?

U prvoj rečenici kopilot upotrebljava riječ *thing* koja se vjerovatno odnosi na palicu komande ili kočnicu pošto odmah nakon toga upućuje pitanje pilotu u vezi sa sletanjem. Pilot odgovara na sledeći način:

Euh ... no no that's what's going to teach me, eh. Do we need to pass below?

Na početku i na kraju rečenice je uzvik. Kao da pilot aviona sam sebi nešto objašnjava. Nakon toga upućuje pitanje koje se odnosi na visinu leta. Na to pitanje dobija sledeći odgovor:

Ah no we shouldn't pass there

Posljednji dio rečenice je nerazumljiv tako da se ne zna šta je još kopilot rekao u okviru iste rečenice. I kopilot na početku rečenice ubacuje uzvik. Očigledno je da je njegov

odgovor na pilotovo pitanje u vezi sa visinom leta odričan. Pilot ponovo ubacuje podatak u vezi sa visinom leta:

1500 initially.

I pilot aviona i kopilot gledaju u komandnu tablu pošto se približava trenutak sletanja.

Kopilot izgovara sledeće:

There, it's coming back in

There

Nešto na komandnoj tabli se ponovo prikazuje ili vraća, pa kopilot to pokazuje pilotu.

Pošto rečenica nije dovršena ne zna se tačno o čemu se radi. Na ovo se nadovezuje pilot aviona na sledeći način:

Approach is selected Lock and Glide.

Prema ovom što je pilot rekao sve je bilo spremno za sletanje, a to potvrđuje i sledeći iskaz kopilota:

Yes.

Pilot aviona sada izgovara neku vrstu instrukcije:

Less to the right, što može da se odnosi na položaj aviona u tom trenutku. I kopilot upotrebljava riječ *less* međutim, on ne dovršava svoj iskaz. Pilot se još jednom uključuje u razgovor i prvo izgovara nešto što je nerazumljivo, a zatim ponovo ponavlja ono što je prethodno rekao:

to the right

U ovom trenutku uključuje se *GPWS* (*Ground Proximity Warning System-Sistem za upozorenje opasnog približavanja zemlji*) i čuju se upozorenja u vezi sa visinom, ravni poniranja i brzinom propadanja, i sva ova upozorenja se smjenjuju jedna za drugim. U jednom trenutku se ponovo čuje glas kopilota koji izgovara sledeće:

Yeah go right.

Između *yeah* i *go right* kopilot je izgovorio još nešto, ali je to nerazumljivo. Ovo je vjerovatno potvrda kopilota upućena pilotu u vezi sa pravcem letenja (*Idi desno*). Nakon ovog ponovo se uključuje Sistem za upozorenje opasnog približavanja zemlji i njegov zvuk prepliće se sa jednim iskazom pilota i kopilota aviona. Pilot aviona izgovorio je jedno *Yeah* što vjerovatno znači da je primio k znanju instrukciju ili savjet kopilota da ide desno, *Yeah I will go right*. Kopilot ponovo izgovara riječ *right* (vjerovatno je mislio da kaže još jednom *Go right* pilotu aviona). I pilot i kopilot aviona u međusobnom

obraćanju koriste izraz *yeah*, a ne *yes*. Možda se radi o umoru ili je to zbog toga što se dobro poznaju pa im to daje za pravo da upotrijebe neformalni izraz. U svakom slučaju cilj i jednog i drugog govornika je bio da prenesu poruku, odnosno da obavjeste onog drugog da je poruka primljena. Autor Džordž Jul⁶³ na sledeći način objašnjava upotrebu izraza *yeah* u komunikaciji: “Ove vrste signala (uh-uh, da, mmm) obezbjeđuju povratnu informaciju aktuelnom govorniku da je poruka primljena. Oni normalno ukazuju da slušalac prati, i da nije protiv onoga što govornik izjavljuje.”

U ovom trenutku ponovo se uključuje sistem za upozorenje opasnog približavanja zemlji u vezi sa ravni poniranja i visinom. Pilot aviona očigledno ne vidi ništa ispred sebe pa izgovara sledeće:

I have nothing in front of me.

Vjerovatno je značenje prethodno pomenute rečenice *There is nothing in front of me*. Pilot aviona odmah zatim izgovara još jednu rečenicu, koju odmah ponavlja i kopilot aviona:

Ø Go around.

I will go around. Ili *We should go around.* Ili *We will go around.*

Kada posada aviona izgovori ovaj tipični vazduhoplovni izraz to može značiti samo jednu stvar. Došlo je do problema prilikom sletanja aviona i potrebno je započeti neuspjeli prilaz ili „obilazak.“ Ponovo se čuje sistem za upozorenje, pa se još jednom uključuje kopilot aviona sa istom rečenicom (*Go around*) i nakon toga se čuje zvuk udara, što znači da je avion sletio.

Prema podacima nađenim na internetu (adresa, https://en.wikipedia.org/wiki/Brit_Air) uzrok nesreće najvjerovatnije je greška pilota pošto prilaženje po instrumentima nije izvedeno ispravno. Avion se po sletanju zapalio i na žalost pilot aviona nije preživio pošto nije uspio da napusti avion na vrijeme. Kopilot aviona kao i dva putnika aviona zadobili su ozbiljne povrjede.

⁶³ George Yule, *Pragmatics*, str. 75-76. “These types of signals (‘uh-uh’, ‘yeah’, ‘mmm’) provide feedback to the current speaker that the message is being received. They normally indicate that the listener is following, and not objecting to, what the speaker is saying.”

Sažetak

U prethodno analiziranom zapisu uočavamo upotrebu sledećih elemenata:

- *elipsa* (20 puta)
- *Okay* (1 put)
- neformalni izrazi (na primjer *yeah*-2 puta)
- uzvik ili uzdah (10 puta)
- *psovke* (2 puta)

U ovom zapisu učestvuju pilot i kopilot aviona i kontrola letenja. Ono što se odmah primjećuje jeste upotreba „izlomljenih“ odnosno „nepotpunih“ ili „nedovršenih“ rečenica. Takođe se uočava kombinacija standardnih vazduhoplovnih riječi i fraza i opšteg engleskog jezika. Drugim rječima, i elementi formalnog i neformalnog govora su zastupljeni u ovom zapisu.

Zapovjedni način koji se obično često upotrebljava u okviru standardnih vazduhoplovnih riječi i fraza ovdje je jedva primjetan. Samo nekoliko puta ga upotrebljava pilot aviona dok se obraća kopilotu (*less to the right, to the right, go right*). Elipsa je ovdje veoma često u upotrebi (20 puta) i zbog toga je jedan od najzastupljenijih elemenata u ovom zapisu. Prisutna je u gotovo svakoj rečenici izgovarenoj u ovom zapisu.

U dijalogu je upotrebljeno i nekoliko priloga (*so, absolutely, again, there, initially*). Što se tiče prijedloga i oni su zastupljeni u ovom razgovoru (*on, to, at, below*).

Upotreba pasivnih konstrukcija u tekstu nije toliko upadljiva pošto preovladava aktiv.

Navodimo nekoliko primjera.

*They **are** armed.*

*You **are cleared** to land on runway 26 left.*

*Approach **is selected** Lock and Glide.*

Skoro isto važi i za modalne glagole koji su upotrebljeni tek u ponekoj rečenici.

*Do we **need** to pass below?*

*Ah no we **shouldn't** pass there*

U vezi kategorija koje navode autori Halidej i Hasanova, a kojima se postiže kohezivni odnos, u ovom zapisu naročito bismo istakli elipsu.

U ovom zapisu uočavamo nekoliko primjera reference.

*Ah, we didn't take **it**?*

U ovom primjeru referenca je postignuta zamjenicom *it* koju u svom obraćanju kopilotu upućuje pilota aviona. Mi ne znamo na koju se riječ odnosi to *it*, ali kopilot očigledno zna.

*You're taking **the thing** again.*

U ovoj rečenici imenica **the thing** upućuje na nešto, ali ponovo kao i u prethodnom primjeru jedino pilot (kome je ova rečenica upućena) zna na šta se to odnosi.

*There, **it's** coming back in*

I u ovom primjeru referenca je postignuta zamjenicom *it*, ali samo kopilot zna na šta se to *it* odnosi.

U ovom zapisu ima samo jedan konektiv (*and*) koji je upotrebljen tri puta.

Što se tiče četvrte kategorije, leksičke kohezije ona je i u ovom zapisu uglavnom postignuta ponavljanjem (ovdje se misli i na vazduhoplovnu terminologiju, ali i na opšti engleski jezik). Razgovor u najvećoj mjeri vode pilot i kopilot aviona dok se kontrola letenja uključuje svega dva puta. Možda se na taj način može objasniti upotreba psovki u ovom zapisu. Na isti način mogli bismo objasniti i upotrebu reference u ovom tekstu. Pilot i kopilot direktno razgovaraju tokom leta i da bi skratili razgovor uopšte ne izgovaraju određene riječi pošto i jedan i drugi znaju na šta se iskaz onog drugog odnosi.

Kada se radi o svrsi teksta o kojoj govori autor Tornberi (vidi Uvod) na sledeći način bismo mogli objasniti tri komponente konteksta za koje ovaj autor smatra da „bi mogle uticati na izbor jezika u proizvodnji teksta“:

područje (razgovor za vrijeme avionskog leta, u završnoj fazi-pred sletanje)

tenor (učesnici su pilot, kopilot i kontrola letenja)

način (direktan razgovor i razgovor putem radio-veze)

Do vanredne situacije na ovom letu došlo je neposredno pred sletanje. Vjerovatno da je vanredna situacija dovela da rečenice izgovorene u ovom zapisu budu „isjeckane“ i prilično „haotične“. Rečenice koje izgovaraju pilot i kopilot aviona nisu baš uvijek skladne (red riječi je često narušen i nije baš uvijek u saglasnosti sa pravilima engleskog jezika). Međutim, bez obzira na nesklad u ponekim iskazima kohezija teksta postoji.

Takođe, ukupno razumjevanje sadržine teksta nije narušeno.

Osmi zapis (19 November 1999 – Air France 1336)

U ovom zapisu ima vrlo malo komunikacije između posade aviona i kontrole letenja, kao i komunikacije na relaciji pilot i kopilot aviona. Ovo je razumljivo kada se zna da je do vanredne situacije došlo na samom početku leta, odnosno još na samoj pisti neposredno pred poletanje. Pored toga na zapisu se mogu čuti zvuci različite vrste buke koje je zabilježio mikrofoni. Na samom početku zapisa prvo se oglašava kontrola letenja:

Air France thirteen thirty-six, runway twenty-six right, Ø three hundred degrees ten knots, Ø cleared Ø take-off.

Air France thirteen thirty-six, runway twenty-six right, wind is three hundred degrees ten knots, you are cleared for take-off.

Kontrolor letenja na uobičajen način, upotrebljavajući tipičnu vazduhoplovnu terminologiju koja je karakteristična za redovne situacije započinje svoje obraćanje posadi aviona kompanije Er Frans na letu 1336. Ponovo je upadljiva elipsa, odnosno izostavljanje riječi iz rečenice gdje god je to moguće. Pošto je prethodno pomenuto obraćanje kontrolora letenja zapravo bila instrukcija prema kojoj pilot aviona treba da postupi oglašava se pilot aviona:

We're taking off Ø 26 right, AF 1336.

We're taking off from runway 26 right, AF 1336.

Interesantno je da u svojoj rečenici (kojom potvrđuje da je primio k znanju instrukciju) pilot na samom početku rečenice ne koristi elipsu (*Taking off*), što u ovakvoj razmjeni piloti obično rade već upotrebljava čitav izraz (*We're taking off*). U istoj rečenici, međutim, skraćuje drugi dio koji se odnosi na pistu sa koje treba da poleti (*26 right*). Nakon ovog čuje se zvuk mikrofona i sledeće obavještenje:

TCAS system test okay.

Akronim TCAS ima sledeće značenje: *Traffic Alert and Collision Avoidance System* (*Avionski sistem za upozorenje u vazduhu i izbegavanje sudara*). Očigledno je da je sa ovim sistemom sve u redu, odnosno da funkcioniše kako treba, pa to i kopilot aviona izražava na ovaj način:

So, euh good.

Nakon ovog komentara ponovo se u razgovor uključuje pilot aviona:

So, we are ready for take-off.

Ova rečenica je upućena kopilotu aviona. U rečenici nema skraćivanja i svi neophodni elementi su prisutni. Prema ovoj rečenici samo što nije došlo do poletanja. Pilot i kopilot aviona se „preslišavaju“, odnosno provjeravaju da li je sve spremno za let. Slijedi veoma kratak odgovor kopilota kojim potvrđuje da su spremni za poletanje. Kopilot ne odgovara sa *Yes*, već koristi oblik *Yeah*. Odmah se nadovezuje sledećim pitanjem:

Ø You finished the checklist or not?

Did you finish the checklist or not?

Na ovo pitanje prvi odgovor je nerazumljiv, ali odmah slijedi još jedan:

Yeah, master warning panel.

Prvi dio odgovora je sasvim jasan i on se odnosi na prethodno postavljeno pitanje kopilota (*Did you finish the checklist or not?*). Što se tiče drugog djela odgovora odnosno zapažanja pilota ono se ne odnosi na *listu provjere (check list)* već se odnosi na glavnu instrumentalnu tablu za upozorenje (sa signalnim svjetlima). Vjerovatno je pilot primjetio nešto na ovoj tabli pa je to prokomentarisao. Očigledno je i kopilot primjetio isto što i pilot pa je to potvrdio upotrebom oblika *Yeah*. Nakon ovog pilot ponovo izgovara nešto nerazumljivo, a nakon toga izgovara prethodno pomenuti akronim *TCAS* sa značenjem *Traffic Alert and Collision Avoidance System (Avionski sistem za upozorenje u vazduhu i izbjegavanje sudara)*. Možda se ovaj sistem ponovo oglasio pa otud i ovaj komentar pilota u vezi sa njim. Kopilot ponovo potvrđuje da je primio k znanju ovu informaciju, ali odmah zatim dodaje i jedno ali (*but*) i ponovo izgovara nešto nerazumljivo. Međutim, odmah nastavlja svoj iskaz koji predstavlja nastavak rečenice koju je prethodno započeo onim ali:

We are ready and cleared Ø.

We are ready and cleared for take off.

Ovom rečenicom kopilot kao da uvjerava pilota da su spremni za poletanje, koje im je i odobreno. Sve do sada izgovorene rečenice su prilično kratke, ali to ipak ne ometa komunikaciju. Baš naprotiv u vazduhoplovnom engleskom jeziku je ovakav vid komunikacije poželjan. Govoreći o efektima spontanosti usmene produkcije Tornberi⁶⁴

⁶⁴ Scott Thornbury, *Beyond the Sentence Introducing discourse analysis*, str. 64-65. “Another effect of the spontaneity of speech production is its ‘one-clause-or-phrase-at-a-time’ construction. Rather than being

(Thornbury) ističe da je „Drugi efekat spontanosti govorne produkcije njegova konstrukcija tipa jedna klauza ili fraza u isto vrijeme. Prije nego da bude izgrađen u jedinice dužine rečenice, govor teži da bude proizveden u manjim ‘nizovima’, i svaki niz predstavlja jednu jedinicu značenja. Ovi nizovi su prikazani jedan drugom, prije nego su umetnuti unutar većih jedinica (što je tipično slučaj sa formalnim pisanjem) i često su povezani veoma učestalim veznicima *i*, *ali* i *tako*.“

Sada se u našem zapisu u razgovor ponovo uključuje pilot:

(nejasan iskaz) *arm and* (nejasan iskaz) *TO we have consumed 20 kilos*.

Pošto se u ovoj rečenici prepliću kako potpuno nejasni tako i nešto jasniji iskazi teško je zaključiti šta je pilot u stvari rekao, odnosno na šta je mislio. Riječ *arm* bi mogla da se odnosi na *krak*, a akronim *TO* (*T/O*) se odnosi na poletanje (*take off*). Sledeća rečenica bi mogla da se odnosi na potrošnju goriva (*We have consumed 20 kilos.*). Iako na osnovu zapisa nije potpuno jasno šta je pilot tačno izgovorio izgleda da to ne važi za kopilota aviona koji još jednim *Yeah* potvrđuje da ga je u potpunosti shvatio.

Govoreći o pauzama, ponavljanjima i ostalim disfluentnostima u komunikaciji autori Kvaljo i Bajber⁶⁵ (Quaglio and Biber) ističu da „Pauze, zapinjanja u govoru, i ponavljanja daju govorniku više vremena da razmisli o onom što on/ona želi da kaže, odražavajući pritiske proizvodnje u stvarnom vremenu; ove karakteristike takođe mogu da odražavaju suštinske stavove, kao naprimjer nesigurnost. Nepotpune rečenice često se javljaju na kraju turnusa kao rezultat prekida od strane sagovornika.“

U nastavku zapisa sada pilot ponovo izgovara nešto što je nejasno. Kopilot se nakon toga ponovo uključuje u razgovor na sledeći način:

Well, we do not stop.

built up in sentence-length units, speech tends to be produced in smaller ‘runs’, each run representing a unit of meaning. These runs are tacked on to each other, rather than being embedded inside larger units (as is typically the case with formal writing) and are often linked by the highly frequent conjunctions *and*, *but* and *so*.“

⁶⁵ Bas Aarts and April McMahon, *The Handbook of English Linguistics*, str. 703. “Pauses, hesitations, and repeats give the speaker more time to think about what he/she wants to say, reflecting the pressures of real-time production; these features can also reflect underlying attitudes, such as insecurity. Incomplete sentences often occur in the end of a turn as a result of an interruption by the interlocutor.”

Očigledno je da postoji neki problem, ali je kopilot zaključio da nije dovoljno ozbiljan pa da zbog njega poletanje treba da bude obustavljeno. I kapetan aviona se slaže sa njim i to i potvrđuje na sledeći način:

No, we do not stop, it's good.

U tom trenutku dolazi do promjene u brzini motora. Kopilotove riječi nakon ovog su ponovo nerazumljive, a pilot izgovara samo jednu razumljivu riječ *set*, što može da znači da je nešto u avionu podešeno. Nakon ovog u avionu se čuje nešto poput buke koju izaziva trenje. Uskoro kopilot izgovara još jednu riječ, *Rolling* (*rulanje, kretanje aviona po zemlji*), a pošto je upotrijebio *-ing* oblik (mada „okrnjen“ pošto nedostaje odgovarajući oblik pomoćnog glagola *to be*) radi se o situaciji koja se dešava u trenutku govora. Dakle, avion je počeo da se kreće po zemlji. Nakon ovoga čuju se samo zvuci, odnosno buka koju stvara avion (prvo buka koju stvara udar i trenje, zatim buka slična onoj koja nastaje prilikom prihvatanja leptira za gas, a onda završetak buke koju stvara trenje). Između buke koju stvara kretanje birača i kopilot i pilot nešto izgovaraju, ali nije jasno šta. Nakon ovog se čuje pojačana buka motora koja se uskoro stišava, odnosno prekida a umjesto nje se ponovo čuje buka jakog trenja, koja se uskoro prekida i zamjenjuje je zvuk udara. Ubrzo nakon ovog se čuju vibracije koje odgovaraju zvuku koji se čuje kada avion napušta pistu.

Ono što primjećujemo u ovom zapisu jeste da su neke riječi izostavljene, odnosno ne čuju se zbog buke ili zato što nisu jasno izgovorene. Kada pilot i kopilot aviona sjede jedan pored drugog (što se najčešće i dešava) onda i nije važno što neke riječi nisu razumljive ili se ne čuju zbog buke u avionu. U ovakvim situacijama svaki od njih može da pronađe najbolji način da onom drugom pojasni šta je želio da kaže (što ne bi trebalo ba bude problem kada sjede jedan do drugog). Situacija je malo drugačija u vezi sa kontrolorom letenja pošto on samo čuje ali ne vidi pilota i kopilota, kao i ostale članove posade. Ali i u takvim situacijama postoji način da se oni međusobno sporazumiju. U ovakvoj vrsti komunikacije uvijek se radi o direktnom usmenom obraćanju.

Govoreći o jezičkoj produkciji (govornoj i pisanoj) autori Braun⁶⁶ (Brown) i Jul (Yule) navode da je „Iz ugla gledanja proizvodnje jasno da govorni i pisani jezik prave nešto

⁶⁶ G. Brown and G. Yule, *Discourse analysis*, str. 4. “From the point of view of production, it is clear that spoken and written language make somewhat different demands on language-producers. The speaker has available to him the full range of ‘voice quality’ effects (as well as facial expression, postural and gestural systems). Armed with these he can always override the effect of the words he speaks. Thus the speaker

drukčije zahtjeve proizvođačima jezika. Govorniku je na raspolaganju cijeli niz efekata 'kvaliteta glasa' (kao i izraz lica, držanje i gestikulacija). Naoružan ovim on uvijek može da prevaziđe efekat riječi koje govori. Na taj način je mnogo vjerovatnije da će govornik koji kaže 'Zaista bih volio da', naginjući se napred, osmjehujući se, 'toplim, dahtavim' kvalitetom glasa, prije biti protumačen kao osoba koja misli ono što kaže, nego drugi govornik koji izgovara iste riječi, naginjući se unazad, nabranog čela, sa 'podsmješljivim, nazalnim' kvalitetom glasa. Ovi paralingvistički signali su uskraćeni piscu.“

Konačno se u našem zapisu u razgovor uključuje kopilot aviona i to na sledeći način:

Hey shit.

Psovka baš i nije najbolji način da se započne rečenica ali s obzirom na to da je kopilot ipak upotrebljava jasno je da situacija do koje je došlo u avionu nije najbolja, odnosno da je nešto krenulo naopako. Međutim, čini se da psovka izrečena u ovom kontekstu prije dolazi kao rezultat kopilotove nervoze zbog problema sa avionom i kao da nema za cilj da vrijeđa ostale članove posade.

Govoreći o psovka u konverzaciji autori Kvaljo i Bajber⁶⁷ (Quaglio and Biber) navode da „Poput uzvika govornici često upotrebljavaju psovke da pokažu stav.“

U ovom kratkom razgovoru primjećujemo čestu upotrebu neformalnog oblika *Yeah* koju upotrebljavaju i pilot i kopilot aviona, kao i psovku (*Shit*) koju u jednom trenutku upotrebljava kopilot.

Govoreći o strategiji solidarnosti tokom razgovora Jul⁶⁸ (Yule) navodi da se “Sklonost ka upotrebi pozitivnih oblika učtivosti, naglašavajući bliskost između govornika i

who says 'I'd really like to', leaning forward, smiling, with a 'warm, breathy' voice quality, is much more likely to be interpreted as meaning what he says, than another speaker uttering the same words, leaning away, brow puckered, with a 'sneering, nasal' voice quality. These paralinguistic cues are denied to the writer.”

⁶⁷ Bas Aarts and April McMahon, *The Handbook of English Linguistics*, str. 712. “Like interjections, expletives are often utilized by speakers to show stance.”

⁶⁸ George Yule, *Pragmatics*, str. 65. “The tendency to use positive politeness forms, emphasizing closeness between speaker and hearer, can be seen as a **solidarity strategy**. This may be the principal operating strategy among a whole group or it may be an option used by an individual speaker on a particular occasion. Linguistically, such a strategy will include personal information, use of nicknames, sometimes even abusive terms (particularly among males), and shared dialect or slang expressions. Frequently, a solidarity strategy will be marked via inclusive terms such as 'we' and 'let's'...”

slušaoca, može smatrati **strategijom solidarnosti**. Ovo može biti glavna operativna strategija između čitave grupe ili može biti jedna opcija koju pojedinačni govornik koristi u posebnoj prilici. Lingvistički, ovakva strategija će uključivati lične informacije, upotrebu nadimaka, ponekad čak i psovke (naročito među muškarcima), i djeljeni dijalekt ili sleng izraze. Često će strategija solidarnosti biti označena preko izraza koji uključuju oblike kao naprimjer ‘mi’ i ‘hajde’ ...“

A možda se u prethodno pomenutoj razmjeni zapravo radi o neslaganju dva sagovornika pa je upotreba određenih riječi zapravo način da se to stavi do znanja sagovorniku.

A jedan drugi autor, Tornberi⁶⁹ (Thornbury) govoreći o interpersonalnosti kaže da „Čak i kada se govornici ne slažu, oni to rade na takav način da ne ugroze *izraz lica* drugih govornika. Otud, govornici koriste *ograđivanja*, kao što su *da ali*, da bi umanjili snagu nesuglasica. Ili koriste *nejasan jezik* da ne bi zvučali isuviše agresivno i pristrasno.“

Nakon ovakve kopilotove reakcije zbog nastale situacije smjenjuju se zvuci buke slične onoj koja nastaje prilikom prihvatanja leptira za gas i one koju proizvodi motor. Sva ta buka se polako prekida i kopilot ponovo izgovara nešto nerazumljivo (a možda i ponovo psuje), pa mu se priključuje i pilot ali su i njegove riječi nerazumljive (zato što možda i on psuje). Još dva puta se kopilot uključuje u razgovor, ali oba puta je njegov iskaz nejasan. Konačno se u razgovor ponovo uključuje pilot aviona i ovog puta je jasno ono što izgovara:

It's cut. Mayday Mayday Mayday, AF 1336 we are on the runway.

Očigledno je došlo do neke vrste prekida (možda se prekid odnosi na neki uređaj u samom avionu ili nešto slično). Nakon ove konstatacije pilot se obraća kontroli letenja upotrebljavajući tipičan izraz za vanrednu situaciju (slučaj opasnosti) *Mayday*. Pilot tri puta za redom upotrebljava ovaj izraz što je potpuno u skladu sa pravilima. Zatim se identifikuje (*AF1336*-radi se o letu Er Fransa 1336) i objašnjava položaj (*We are on the runway*). Ponovo se smjenjuju zvuci različite vrste buke i konačno se u razgovor po prvi put uključuje kontrola letenja:

We have seen Ø, the fire crews are arriving.

⁶⁹ Scott Thornbury, *Beyond the Sentence Introducing discourse analysis*, str. 66. “Even when speakers disagree, they do it in such a way as not to threaten the *face* of other speakers. Hence, speakers use *hedges*, such as *yeah but*, in order to blunt the force of a disagreement. Or they use *vague language* in order not to sound too assertive and opinionated.”

We have seen what happened. Ili We have seen you. The fire crews are arriving.

Bez mnogo uzbuđenja, reklo bi se kontrolor letenja potvrđuje da je primio informaciju i obavještava pilota aviona o daljim koracima. U sličnim situacijama (bez obzira da li je do vanredne situacije došlo prije ili u toku samog poletanja ili po sletanju) osoblje aerodroma obično odmah šalje vatrogasce, kola hitne pomoći, policiju i slično. U ovom zapisu je bilo veoma malo konverzacije ne samo između članova posade aviona nego i između posade aviona i kontrole letenja. Možda je do toga došlo zato što se vanredna situacija dogodila na samoj pisti prije nego što je avion uopšte i uzletio, a možda i zbog toga što je sve vrijeme bila prisutna jaka buka u avionu.

Sažetak

U prethodno analiziranom zapisu uočavamo upotrebu sledećih elemenata:

- *elipsa* (7 puta)
- *Mayday* (3 puta)
- *psovka* (1 put)
- neformalni izraz *Yeah* (5 puta)

U ovom zapisu učestvuju pilot i kopilot aviona i kontrola letenja. Ono što se odmah primjećuje jeste to da je sam razgovor koji se u ovom zapisu odvija između tri osobe, veoma kratak. Pa ipak, u njemu se uočava kombinacija standardnih vazduhoplovnih riječi i fraza i opšteg engleskog jezika. Međutim, u zapisu su zabilježeni i razni zvuci koji prate ovaj kratak razgovor. U ovom razgovoru primjećuje se upotreba formalnog ali i neformalnog govora.

U ovom zapisu samo jedna rečenica možda bi mogla da se posmatra kao zapovjedni način i to ukoliko je posmatramo kao instrukciju. Naime, radi se o prvoj rečenici u zapisu koju izgovara kontrola letenja.

Air France thirteen thirty-six, runway twenty-six right, wind is three hundred degrees ten knots, you are cleared for take-off.

U ovom zapisu elipsa je upotrebljena svega sedam puta, što uopšte ne čudi s obzirom na dužinu zapisa. Upotrebljavaju je svi učesnici u ovom razgovoru. Drugim rječima prisutna je i u okviru standardnih riječi i fraza, ali i u okviru opšteg engleskog.

U dijalogu su upotrebljeni i prilozi, ali u manjem broju (*right* i *so*). Što se tiče prijedloga i oni jedva da su upotrebljeni u ovom razgovoru (*on*).

U tekstu primjećujemo samo dvije pasivne konstrukcije dok je sve ostalo izgovoreno u ovom razgovoru u aktivu.

You are cleared for take-off.

It's cut.

U ovom razgovoru uočavamo potpuni izostanak modalnih glagola.

U vezi kategorija koje navode autori Halidej i Hasanova, a kojima se postiže kohezivni odnos, u ovom zapisu naročito bismo istakli elipsu.

I referenca je prisutna u ovom razgovoru pa navodimo primjer.

It's cut.

U ovom primjeru referenca je postignuta zamjenicom *it* za koju pretpostavljamo da je upotrebljena kao zamjena za riječ u vezi sa nekim uređajem.

Kada govorimo o konektivima u ovom zapisu možemo reći da ih ima tri (*or*, *but* i *and*). Njihova upotreba (izuzev konektiva *but*) na neki način doprinosi koheziji teksta.

Što se tiče četvrte kategorije, leksičke kohezije ona se i u ovom zapisu uglavnom svodi na ponavljanje (ovdje se više misli na vazduhoplovnu terminologiju nego na opšti engleski jezik).

Kada se radi o svrsi teksta o kojoj govori autor Tornberi (vidi Uvod) na sledeći način bismo mogli objasniti tri komponente konteksta za koje ovaj autor smatra da „bi mogle uticati na izbor jezika u proizvodnji teksta“:

područje (razgovor na samom početku avionskog leta, pred poletanje)

tenor (učesnici su pilot i kopilot aviona i kontrola letenja)

način (razgovor putem radio-veze)

Do vanredne situacije na ovom letu došlo je na samom početku leta, odnosno u fazi poletanja. Veoma je malo rečenica izgovoreno u ovom zapisu. Međutim, i pored toga može da se shvati suština teksta. Učesnici u ovom razgovoru u ono malo rečenica koje su izgovorene uglavnom poštuju red riječi pa to doprinosi sveukupnoj koheziji teksta.

Deveti zapis (20 December 1995 – Tower Air 41)

Na početku zapisa razgovor se odvija između pilota i kopilota aviona. Prvo se pilot obraća kopilotu:

I'm gonna Ø uh, stop and run these engines right here.

I'm going to uh, stop and run these engines right here.

Pilot upotrebljava izraz *gonna* (skraćeni oblik od *going to*) za koji bi se možda i moglo reći da je u skladu sa, odnosno da se uklapa u vazduhoplovnu terminologiju u tom smislu što sve standardne riječi i fraze koje se upotrebljavaju u vazduhoplovnom engleskom jeziku predstavljaju skraćene oblike. Kao što je već više puta pomenuto u prethodnom tekstu ekonomičnost u jeziku naročito dolazi do izražaja u vazduhoplovnom jeziku, što nimalo ne čudi kada se zna da je osnovni smisao vazduhoplovnog jezika da se sa što manje riječi i što brže prenesu informacije na relaciji posada aviona-kontrola letenja, kao i pilot aviona-kopilot aviona, odnosno pilot, kopilot-stjuardi aviona i obratno. Kopilotov komentar je potpuno u skladu sa prethodno pomenutom pilotovom namjerom. Sasvim kratko i jasno *OK*. Nakon ovog u razgovor se ponovo uključuje pilot:

Mike, keep your eye outside. If we start to move let me know. (If the plane starts to move let me know.)

Pilot se obraća (najvjerojatnije kopilotu koji prati situaciju u avionu) upotrebljavajući lično ime što može da znači da se dobro poznaju ili da su možda već letjeli zajedno. A možda je to samo uobičajen način obraćanja pilota ostalim članovima posade. Govoreći o faktorima koji utiču na oslovljavanje sagovornika tokom razgovora Jul⁷⁰ (Yule) navodi kako “Međutim, postoje drugi činioci, kao što je količina naturanja ili stepen prijateljstva, koji su često ugovoreni tokom interakcije. Ovi faktori su uobičajeni u interakciji i mogu dovesti do promjene početne društvene rezervisanosti i biti označeni kao manji, ili veći, tokom trajanja. Ovo na primjer može dovesti do toga da učesnici u

⁷⁰ George Yule, *Pragmatics*, str. 59. “However, there are other factors, such as amount of imposition or degree of friendliness, which are often negotiated during an interaction. These are internal to the interaction and can result in the initial social distance changing and being marked as less, or more, during its course. This may result, for example, in participants moving from a title-plus-last name to a first-name basis within the talk. These internal factors are typically more relevant to participants whose social relationships are actually in the process of being worked out within the interaction.”

razgovoru pređu sa zvanja-plus-prezimeni na ime tokom razgovora. Ovi uobičajeni faktori su tipično važniji učesnicima čiji su društveni odnosi ustvari u procesu izrade tokom interakcije.“

A možda ovaj prijateljski stav prema kolegi koji je u istom avionu ima za cilj da podstakne bolju koordinaciju ili uspješnije obavljanje zadatka. Pominjući razmjenu između kontrolora letenja i posade aviona koja je odraz ljubaznosti Lin Moder⁷¹ (Lin Moder) navodi sledeće: “Razmatrajući slične ljubazne, ublažene razmjene u švedskom vazдушnom prostoru, Sane (1999) izveštava da kontrolori imaju pozitivne stavove prema ovakvom prijateljskom, ličnom kontaktu sa posadama aviona. On dalje dokazuje da vrijednost ovih izraza može biti presudna kada želimo da interakcije u vezi sa poslom budu uspješne.“

U daljem toku razgovora uključuje se kopilot. Na početku njegove rečenice (pitanja) nedostaje poneka riječ pa je pitanje samo po sebi skraćeno:

Ø tell ground what we're doing?

Should we tell ground what we're doing?

Na ovo kopilotovo pitanje slijedi više nego nonšalantan odgovor pilota (*Naw*) što ukazuje na to da ili se njih dvojica dobro poznaju ili je pilot opušten pošto još uvijek nisu poletjeli. U tom trenutku u avionu se čuje zvuk koji je sličan povećanju broja obrtaja u minuti u motoru. Akronim *RPM* znači *Revolutions Per Minute* ili *Broj obrtaja u minuti*. Odmah slijedi komentar u vezi sa nastalom situacijom pošto kopilot izgovara sledeće:

Ø Feels like we're moving.

It feels like we're moving.

Nakon ovog čuje se zvuk škljocanja a odmah potom opet se čuje zvuk koji je sličan povećanju broja obrtaja u minuti u motoru. U ovom trenutku u razgovor se uključuje

⁷¹ Brian Paltridge and Sue Starfield, *The Handbook of English for Specific Purposes*, str. 237. “In discussing similar polite, mitigated exchanges in Swedish airspace, Sänne (1999) reports that controllers have positive attitudes toward such friendly, personal contact with flight crews. He goes on to argue that the value of these expressions may be critical to making work-related interactions effective.”

član posade aviona koji sjedi na preklopnom sjedištu u pilotskoj kabini⁷² sa sledećim komentarom:

It started to move. Ovo *it* odnosi se na avion (*The plane started to move.*). Na ovaj komentar nadovezuje se neko od članova posade sasvim kratko i potvrdno (upotrebljen je izraz *Yep*). S obzirom da je tog dana u Njujorku (odakle je avion trebalo da poleti u Majami) bila mećava ne čudi sledeći komentar člana posade aviona sa preklopnog sjedišta:

Ø Slippery out there.

It seems that it is slippery out there. (Ovo *out there* najverovatnije se odnosi na pistu) Uskoro nakon ovog u razgovor se uključuje osoba iz druge aviokompanije, let 9901 i obraća se kontroli letenja:

And ground, Delta nine one.

And ground, Delta niner one.

Radi se samo o uobičajenoj identifikaciji vazduhoplova. U razgovor se sada ponovo uključuje pilot aviona Boing 747 sa sledećim komentarom:

It's an ice rink here.

Ovaj komentar pilota odnosi se na pistu sa koje avion treba da poleti, a koja je očigledno toliko zaleđena da više liči na klizalište nego na pistu. Kontrola letenja na aerodromu Dž. F. Kenedi obraća se posadi aviona Delta 9901 (pošto joj se prethodno posada ovog aviona obratila). Taj razgovor se nastavlja sledećim pitanjem koje stiže od strane posade aviona Delta 9901:

Yes sir, any word uh, thirty one?

Avion D9901 verovatno je trebalo da poleti sa istog aerodroma (Dž. F. Kenedi), a broj 31 verovatno se odnosi na broj piste sa koje je taj avion trebalo da poleti. Prethodno navedeno pitanje moglo je da glasi ovako:

Yes sir, are there any information concerning the runway 31?

Slijedi odgovor kontrole letenja:

No, it's still closed. A značenje je: *No, the runway is still closed.*

⁷² Posada aviona Boing B-747 sastojala se od 468 osoba. Od tog broja 451 osoba su bili putnici, 12 osoba su bili članovi posade u putničkoj kabini, 3 osobe su bile članovi posade aviona, a 2 osobe su bile članovi posade na preklopnom sjedištu u pilotskoj kabini.

Na ovaj komentar kontrole letenja ponovo se oglašava posada aviona D 9901 još jednim pitanjem:

Ø The estimate uh, is what now?

What time will the runway be open? Ili What is the estimated time of departure? Ili What is the slot time?

I u ovom kao i u prethodnom obraćanju pilota aviona D 9901 čuje se nešto kao uzdah (*uh*).

Kontrola letenja daje sledeći odgovor:

I don't know when it's gonna open. Probably Ø be Ø a couple of hours. May Ø want to call the Port Authority.

U prvoj rečenici kontrolor koristi oblik *gonna* umjesto *going to* (neka vrsta skraćivanja).

U ostale dvije rečenice uočava se upotreba elipse.

I don't know when it (runway) is going to be open. Probably it (runway) will be open in a couple of hours. Maybe you would like to call the Port Authority. Ili Maybe you want to call the Port Authority.

Poslije ovoga još samo jednom se u razgovor uključuje posada aviona D 9901:

OK, earlier they had an eleven o'clock. That's why we were checking.

Pilot aviona D 9901 u stvari objašnjava zbog čega je postavio pitanje u vezi sa otvaranjem piste. Prethodno pitanje pilota aviona D 9901 moglo bi se preformulisati na sledeći način:

OK, earlier they said the runway will be open at eleven o'clock.

Nakon toga slijedi sasvim kratak odgovor kontrole letenja kojom potvrđuje da je poruka primljena. U nastavku se kontrola letenja sada obraća posadi aviona B-747-136, let 41 dajući sledeće uputstvo:

Tower forty-one heavy, you can stay on the inner. Cross three one left at Kilo.

U ovoj rečenici primjećujemo tipičnu razmjenu između kontrole letenja i posade aviona koju karakteriše identifikacija na samom početku rečenice (*tower*), pa broj

vazduhoplova (broj leta aviona) i na kraju instrukcija koja je upućena posadi aviona.

Pridjev *heavy* se odnosi na nepovoljne vremenske uslove pa otuda i savjet, odnosno instrukcija posadi aviona da ostanu u unutrašnjem djelu piste. Druga rečenica se odnosi na kretanje na samoj pisti. U sledećoj rečenici posada aviona ponavlja prethodno pomenutu instrukciju i time daje do znanja da ju je shvatila.

Ø Inner Ø to three one left at Kilo, thank you, tower forty-one.

I will stay on the inner and cross three one left at Kilo, thank you, tower forty-one.

Možemo primjetiti da u prethodno pomenutoj razmjeni preovlađuje specifičan jezik koji je karakterističan i koji jedino i upotrebljavaju članovi posade aviona i kontrolori letenja. Govoreći o ovom jeziku Lin Moder⁷³ (Lynn Moder) ističe sledeće: “Jezik koji koriste stjuardi i ostalo vazduhoplovno osoblje, poput mnogih oblika engleskog za specijalne namjene, koristi uobičajen engleski izgovor, strukturu, rječnik i interakcijske modele, ali ih prilagođava svrsi određene oblasti i konteksta.”

Nakon ovog u razgovor se uključuje pilot aviona sledećim komentaram:

Boy they got some sick # at America West with their pay sheets, don't they?

U ovoj rečenici pilot upotrebljava i psovku, a njegov komentar odnosi se na nekog iz kontrole letenja. Pilotu se očigledno nije dopalo ono što je čuo iz kontrole letenja pa je to prokomentarisao na svoj način. America West je naziv jedne od aviokompanija iz SAD-a. Pilot smatra da taj neko iz ove aviokompaniji ne radi dobro svoj posao za koji je plaćen. Na ovo se zatim nadovezuje i kopilot, ali ne dovršava svoju rečenicu:

I tell you I ...

Možda je i on imao neki sličan komentar kao i njegov kolega. Nakon toga se čuje i komentar člana posade aviona koji sjedi na preklopnom sjedištu u pilotskoj kabini:

Shades of Braniff.

Ovo je vjerovatno asocijacija ovog člana posade na kontrolora letenja i to u negativnom kontekstu, a pomenuta je i čuvena američka aviokompanije Braniff. Poslije ovog njegovog komentara u pilotskoj kabini se čuje smjeh što ukazuje na to da se vjerovatno radi o nekoj šali. Poslije ovog čuje se zvuk koji je sličan zvuku električnog pomjeranja sjedišta. U nastavku komunikacije ima izvjesnih prekida tako da se ne može tačno znati šta je koji član posade rekao. Sada se u razgovor ponovo uključuje kontrola letenja sa aerodroma Kenedi i daje sledeću instrukciju posadi aviona Boeing 747-136:

Tower forty-one heavy cross runway three one left. On the other side monitor nineteen one, good day.

⁷³ Brian Paltridge and Sue Starfield, *The Handbook of English for Specific Purposes*, str. 227. “The language used by flight attendants and other general aviation personnel, like many forms of English for specific purposes, uses conventional English pronunciation, structure, vocabulary, and interactional patterns, but adapts them to the purposes of the particular domain and context.”

Ova instrukcija se takođe odnosi na kretanje aviona po pisti. Posada aviona odgovara na ovu instrukciju čime potvrđuje da ju je shvatila, ali ovog puta nema elipse u rečenici.

Čak izražavaju i zahvalnost.

Tower forty-one we'll monitor on the other side. Thanks.

Nakon ovog slijedi obraćanje nekog od članova posade ali se ne zna kog i ne čuje se šta on izgovara. Zatim se oglašava kopilot aviona na sledeći način:

... body gear steering.

U ovom iskazu nedostaje prvi dio rečenice. Ostatak rečenice se odnosi na upravljanje stajnim trapom aviona. Vjerovatno je došlo do pomjeranja aviona ili će se to uskoro dogoditi. Opet se u razgovor uključuje neko od članova posade, ali nije baš jasno ko tačno i to na sledeći način:

... right. (I u ovoj rečenici nedostaje početak).

Međutim, ono što je sigurno jeste da se kopilot prethodnom rečenicom obratio upravo toj osobi (nekom od članova posade aviona). Vjerovatno se ovo *right* (desno) odnosi na manevrisanje aviona po pisti (avion bi trebalo da ide desno ili da skrene desno). Sada se u razgovor uključuje pilot aviona:

Get around the corner here. Ralph take a little walk and check the wings for me will you?

Ova rečenica je vjerovatno upućena kopilotu aviona a instrukcija u vezi sa skretanjem iza ugla odnosi se na kretanje aviona po pisti. Ralf kojem se pilot obraća drugom rečenicom je mehaničar-letač. Posao inženjera jeste da provjeri da li je sve u redu sa avionom (djelovi, ispravnost, održavanje) i ukoliko on potvrdi da nema problema tehničke prirode avion može da poleti. Način na koji mu se pilot aviona obraća govori o tome da se njih dvojica ili dobro poznaju ili je pilot potpuno opušten pošto avion još nije poletio i za sada nema nikakvih problema. Odgovor inženjera je u sličnom stilu. Jedno kratko *Sure*.

Ø Sure.

Yes, I will. Ili Of course I will. Ili I will surely do it. Ili Sure I will do it.

Primjećujemo da u dosadašnjoj razmjeni sve ide glatko, odnosno svi učesnici u razgovoru se ravnomjerno smjenjuju i svako se nadovezuje na iskaz prethodnog govornika. Ovo je i jedan od pokazatelja da nema nikakvih problema na samom letu.

Autor Jul⁷⁴ (Yule) ističe da se “Najveći dio vremena, konverzacija sastoji od dva ili više učesnika koji se smjenjuju, i samo jedan učesnik govori bilo kad. Čini se da se glatki prelazi od jednog govornika do narednog procjenjuju. Prelazi sa dugim ćutanjem između turnusa ili sa znatnim **preklapanjem** (to jest oba govornika pokušavaju da govore u isto vrijeme) su neprijatni. Kada dvije osobe pokušavaju da razgovaraju i otkriju da nema ‘protoka’, ili glatkog ritma u njihovim prelazima, mnogo više je iskazano nego što je rečeno. Postoji osjećanje udaljenosti, nedostatak prisnosti ili neusiljenosti...”

U vazduhoplovnom engleskom jeziku skoro da i nema potrebe za „preklapanjem“ ili „ćutanjem između turnusa“ pošto je komunikacija između pilota (kopilota) i kontrole letenja dinamična pa se i turnusi smjenjuju prilično „glatko“.

Nakon ovog u avionu se čuje zvuk koji je sličan zvuku odvajanja pilotskih kaiševa za vezivanje. Zatim slijedi pitanje ili traženje odobrenja kapetana aviona upućeno mehaničaru-letaču:

Ø OK?

Is everything all right? Ili Is everything all right with the wings? (Ovo pitanje se odnosi na krila aviona, odnosno pilota interesuje kako je prošla kontrola krila aviona koju je prethodno zatražio od inženjera).

Inženjer daje sasvim kratak odgovor na osnovu kojeg je međutim, odmah jasno da je sa krilima aviona sve u redu:

Ø OK.

Everything is all right. Ili Everything is OK. Ili There are no problems with the wings.

Poslije ovoga ponovo se čuju zvuci u avionu, prvo zvuk sličan podešavanju sjedišta a onda zvuk škljocanja koji je sličan zvuku koji se čuje kada se rukuje vratima pilotske kabine. Odnah nakon ovog u razgovor se uključuje posada aviona britanske aviokompanije let 117 na sledeći način:

⁷⁴ George Yule, str. *Pragmatics*, str. 72-73. “Most of the time, conversation consists of two, or more, participants taking turns, and only one participant speaking at any time. Smooth transitions from one speaker to the next seem to be valued. Transitions with a long silence between turns or with substantial **overlap** (ie. both speakers trying to speak at the same time) are felt to be awkward. When two people attempt to have a conversation and discover that there is no ‘flow’, or smooth rhythm to their transitions, much more is being communicated than is said. There is a sense of distance, an absence of familiarity or ease...”

*Uh, Speed Bird uh, one one seven, just for your information, we'll be leaving our flaps down ****

U prvom djelu ove rečenice uočavamo dva uzvika *uh* koja mogu ukazivati na različite stvari. Posljednji dio rečenice je nerazumljiv, ali je na osnovu prethodnog djela rečenice jasno da član posade ovog aviona obavještava kontrolu letenja o zakrilcima aviona (koja će biti na dole, odnosno izvučena). Pošto kontroli letenja nije baš sasvim jasan podatak u vezi sa zakrilcima slijedi komentar, pa pitanje:

Uh roger, I can't see you from up here anyway. You uh, it'll be full flaps down?

I kontrolor koristi isti uzvik (*uh*) u obje rečenice. Standardna i već više puta pominjana riječ *Roger* na početku rečenice govori o tome da je kontrolor shvatio poruku posade aviona na letu 117. Međutim, u nastavku iste rečenice saznajemo da kontrola letenja sa svog položaja ne može ni da vidi zakrilca aviona. Zato slijedi pitanje:

Ø You uh, it'll be Ø full flaps down?

Will the flaps be fully down?

Kontrolu letenja koja ne može da vidi zakrilca aviona interesuje da li će zakrilca biti potpuno izvučena. Odmah slijedi odgovor u kojem se opet pojavljuje uzvik *uh*, praćen potvrdnim odgovorom:

Uh, yes.

Poslije ovoga u avionu se čuje zvuk koji je sličan onome koji se čuje prilikom otvaranja vrata pilotske kabine. U tom trenutku u razgovor se uključuje mehaničar-letač na sledeći način:

It's very clean out there.

Ovaj komentar mehaničara-letača vjerovatno se odnosi na stanje na pisti, ali i na samom avionu (u to vrijeme u Njujorku je bilo snjega), a zadatak mehaničara-letača odnosno inženjera je da dobro provjeri stanje aviona i da onda o tome obavjesti pilota. Jednim kratkim *OK* pilot ga obavještava da je primio poruku. Mehaničar-letač se ponovo obratio pilotu aviona ali taj iskaz nije razumljiv tako da se ne zna o čemu se radi.

Opisujući jezik koji upotrebljavaju piloti i inženjeri za vrijeme leta Lin Moder⁷⁵ navodi sledeće: "Jezik koji piloti i mehaničari letači koriste u kabini je često hibrid

⁷⁵ Brian Paltridge and Sue Starfield, *The Handbook of English for Specific Purposes*, str. 227. "The language used among pilots and flight engineers in the cockpit is often a hybrid of specialized technical language and everyday language and may use varying amounts of English or other languages."

specijalizovanog tehničkog jezika i svakodnevnog jezika i može uključivati različite oblike engleskog ili drugih jezika.“

Slijedi komentar kontrole letenja upućen posadi aviona:

Tower forty-one heavy, four left, taxi into position and hold. Traffic down field right to left.

U prvoj kao i drugoj rečenici primjetna je upotreba standardne vazduhoplovne terminologije (na početku rečenice je identifikacija, zatim slijedi obraćanje posadi aviona a onda i tipična instrukcija koju kontrolori letenja često upućuju pilotima aviona dok je avion još uvijek na pisti, a u rečenici je to iskazano na sledeći način: *four left, taxi into position* i *hold-četiri lijevo* se odnosi na *broj piste* dok izraz *taxi* u vazduhoplovstvu označava *trenutak kada avion rula odnosno vozi po zemlji (pisti)*, a izraz *hold* znači *da pilot treba da sačeka*. Druga rečenica pilotu donosi informaciju u vezi sa saobraćajem (avionima) na pisti.

Sledećom rečenicom (*Right*) pilot potvrđuje da je shvatio instrukcije. Odmah nakon toga čuje se ponavljanje instrukcije koje dolazi od nekog iz posade aviona:

Position and hold ni ... four left, Tower Air forty-one heavy.

Kao da je govornik prvo htio da kaže *niner* pa se ispravio i rekao *four* (radi se o pisti broj četiri a ne devet). Na osnovu prethodno izgovorene rečenice izgleda da je sve spremno za poletanje a zna se i sa koje piste avion treba da poleti. Sada se uključuje pilot aviona koji izgovara sledeće:

Position and hold, before-takeoff checklist.

Zapravo se misli na sledeće:

Hold position. (Zadržite poziciju.)

Prije svakog poletanja posada aviona provjerava stanje stvari (predmeta) u avionu putem *liste provjere*, a riječ *checklist* se odnosi na ovo. Svojom rečenicom pilot aviona ukazuje na to da prije poletanja treba provjeriti stvari (predmete) u avionu, odnosno vidjeti da li je sve na svom mjestu. Zatim se u razgovor uključuje mehaničar-letač koji ponavlja drugi dio pilotove rečenice:

Before-takeoff checklist.

Nakon ovog oglašava se lokalna kontrola aerodroma Dž. F. Kenedi:

DHL seven, wind Ø three two zero at one one. Frequency change Ø approved.

DHL seven, wind is three two zero at one one. Frequency change is approved.

U rečenici su dati podaci u vezi sa vremenskom situacijom uz upotrebu standardne vazduhoplovne terminologije. Drugom rečenicom dato je obavještenje u vezi sa promjenom frekvencije koja je odobrena.

U avionu B-747-136, let 41 sve je spremno za poletanje što mehaničar-letač izražava na sledeći način:

Flight attendants please be seated Ø for takeoff. Thank you.

Flight attendants please sit down because the plane will takeoff soon. Thank you.

Dobro je poznato da svi putnici u avionu (uključujući i članove posade) za vrijeme poletanja i sletanja aviona iz bezbjednosnih razloga treba da sjede i da imaju vezan pojas. I dalje se čuje glas mehaničara-letača koji daje sledeće obavještenje:

Takeoff announcement is complete.

Ovom rečenicom mehaničar-letač obavještava članove posade o tome da je saopštenje o poletanju izdato. Nakon toga slijedi ovo obavještenje:

Air condition packs Ø off.

Air condition packs are off.

Poslije ovog se čuje zvuk škljocanja (tri puta). Zatim ponovo slijede dvije izjave mehaničara-letača:

Ignition, flight start.

Riječ *ignition* odnosi se na paljenje motora što znači da uskoro slijedi poletanje. Zatim slijedi još jedno pitanje „tehničke prirode“ upućeno kopilotu aviona:

Ø Transponder and radar Ø?

Are transponder and radar on?

Interesantan je odgovor kopilota koji je potpuno u skladu sa pitanjem mehaničara-letača (dvije riječi i veznik u sredini):

Ø On and on.

Both transponder and radar are on. Ili They are on. Ili Yes, they are.

Mehaničar-letač kao da se preslišava kada izgovara sledeće:

And stand by for body gear steering.

Ovo se odnosi na upravljanje stajnim trapom koje je u stanju čekanja. Nakon ovog se u razgovor uključuje lokalna kontrola sa aerodroma Dž. F. Kenedi informacijom koja je upućena posadi aviona na letu 186:

TWA one eighty-six, Ø cleared to land. Wind three three zero at one two.

TWA one eighty-six, you are cleared to land. Wind three three zero at one two.

Ovom avionu data je dozvola za sletanje, a zatim slijede meteo podaci.

Onda se oglašava neko iz službe za održavanje vozila na zemlji sledećim komentaram:

Tower car nine nine.

Ovo je vjerovatno obavještenje u vezi sa oznakom vozila.

Lokalna kontrola na sledeći način potvrđuje prijem informacije:

Nine nine, Kennedy.

Ponovo se uključuju iz službe za održavanje vozila na zemlji na sledeći način:

OK uh, all clear of runway three one left. The runway will be at this time, full length, and uh safety check and brake check.

Ovo obavještenje se odnosi na pistu broj 31 lijevo koja je sada slobodna.

Iz lokalne kontrole stavljaju do znanja da su primili poruku u vezi sa brojem vozila.

Odmah nakon ovog u razgovor se uključuje posada aviona Karneval let 134:

And tower, Carnival one thirty-four with you on the ILS four right.

Ovo je upućeno kontroli letenja. Akronim *ILS* odnosi se na *Sistem za instrumentalno sletanje (Instrument Landing System)*. Avion na letu 134 očigledno treba da sleti na pistu broj četiri lijevo. Odmah stiže odgovor lokalne kontrole upućen posadi aviona Karneval:

Carnival one thirty-four, Kennedy tower runway four right, braking action reported fair to good towards the middle of the runway and poor at the turn off. Wind three three zero at one two, number two.

Podaci koje lokalna kontrola na aerodromu Dž. F. Kenedi daje avionu Karneval odnose se na broj piste koja je predviđena za sletanje (pista četiri desno), efekat kočenja (prema sredini piste i na skretanju sa piste) i vremenske podatke.

Nakon ove kratke razmjene informacija između lokalne kontrole na aerodromu Dž. F.

Kenedi i aviona Karneval, let 134 u razgovor se ponovo uključuje kopilot aviona B-747-136, let 41 koji se obraća pilotu aviona:

I don't guess you'll be able to get much of a run-up.

Izraz *run-up* koji upotrebljava kopilot aviona odnosi se na probu motora koja se izvodi neposredno pred poletanje aviona. Ova sumnja koju izražava kopilot možda dolazi otud što je procjenio da neće biti dovoljno vremena za probu motora ili što je previše hladno

pa će i to uticati na rad motora. Kapetan aviona na prethodno pomenuti komentar kopilota aviona uzvraća na sledeći način:

No. Ø Just do the best we can. If it starts to move, we're going to take it.

No. We'll just do the best we can. If it starts to move, we're going to take it.

Pilot aviona se očigledno slaže sa svojim kolegom u pogledu probe motora pa zato i naglašava da će dati sve od sebe da do nje ipak dođe. Odmah nakon ovog u razgovor se uključuje neidentifikovani glas koji potvrđuje prethodno rečeno jednim *Okay*.

U avionu se u tom trenutku čuje zvuk koji je sličan onom koji nastaje usljed baratanja sjedištem. Zatim se oglašava kopilot:

I see an airplane Ø looks like it's clear down the end.

I see an airplane which means that the runway is clear down the end.

Ovom rečenicom kopilot potvrđuje da je pista slobodna i da mogu da krenu, odnosno polete.

Ponovo se čuje neidentifikovan glas koji izgovara sledeće:

Hold on.

Ovaj glas traži da se sačeka, odnosno da avion još ne krene. Ponovo počinju pitanja „tehničke prirode“ od kojih prvo postavlja mehaničar-letač:

Body gear steer? Pitanje se odnosi na upravljanje stajnim trapom.

Odmah nakon ovog pitanja čuje se škljocanje, a onda i naredni komentar mehaničara-letača:

Disarmed, before takeoff checklist complete.

Ova informacija se odnosi na komandu u avionu (vjerovatno upravljanje stajnim trapom) i na listu provjere predmeta u kabini. Sagovornik mehaničara-letača (koji nije identifikovan) potvrđuje jednim *OK* da je shvatio obavještenje. Sada se ponovo uključuje neko iz aviona B-747-136 na sledeći način:

Tower Air forty-one is in position four left.

Ovo obavještenje je upućeno kontroli letenja i zapravo znači da je avion B-747-136 na pisti broj četiri, lijevo i spreman za poletanje. Međutim, od lokalne kontrole stiže sledeća instrukcija:

Yes sir, just continue holding.

Kada ovakvo obavještenje stigne do posade aviona onda to znači da avion (iz nekog razloga) još uvijek nema dozvolu za poletanje. Nakon ovog ponovo se oglašava kapetan aviona:

Try a run-up here and see what happens.

Pilot se vjerovatno obraća kopilotu i traži od njega da izvede probu motora. Zbog velike hladnoće moguće je da je došlo do zamrzavanja motora ili nečeg sličnog, što se dešava u ovakvim situacijama, pa otuda i ovaj komentar pilota aviona. Uskoro nakon ovog čuje se zvuk povećanja broja obrtaja u minuti u motoru. Zatim se ponovo oglašava kapetan aviona:

*Start your clock **.*

Posljednje riječi u pilotovoj rečenici su nerazumljive. Moguće je da se sat pominje zbog probe motora (potrebno je neko vrijeme da bi se obavila proba motora). Nakon ovog u razgovor se uključuje neko od članova posade, ali je ono što ta osoba izgovara nerazumljivo. Zatim se uključuje mehaničar-letač:

It's about forty-five right there.

Ovaj komentar se vjerovatno odnosi na rad motora. Odmah nakon ovog slijedi komentar kopilota aviona koji je vrlo sličan onom prethodno pomenutom:

It's about fifteen.

Nakon ovih komentara čuje se zvuk škljocanja kao i zvuk koji podsjeća na smanjenje broja obrtaja u minuti u motoru. Ponovo se oglašava kapetan aviona:

*Pretty good uh, crosswind from the *.*

Rečenica je nedovršena pošto je završetak nerazumljiv. Pilota je vjerovatno interesovalo sa koje strane dolazi bočni vjetar.

Pretty good uh, crosswind from the east (west, north ili south).

Vjetar uopšteno govoreći, a naročito bočni (o kojem se ovdje radi) može biti veoma nezgodan prilikom poletanja i sletanja aviona. Lokalna kontrola kojoj je ovaj komentar bio upućen odmah se nadovezuje rečenicom koja iskazuje važne meteorološke podatke:

Tower forty-one heavy, wind Ø three three zero at one one, Ø runway four left, RVR's one thousand eight hundred, Ø cleared for takeoff.

Ova rečenica sadrži sve tipične izraze iz vazduhoplovne terminologije, i upravo zahvaljujući tome je prilično skraćena.

Tower forty-one heavy, wind is three three zero at one one, you should take off from runway four left, RVR's one thousand eight hundred, you are cleared for takeoff.

Oglašava se posada aviona:

Ø Cleared for takeoff Ø four left, Tower Air forty-one.

We are cleared for takeoff from runway four left, Tower Air forty-one.

Ovom rečenicom posada aviona stavlja do znanja lokalnoj kontroli da je shvatila instrukciju. Nakon ovog sve do kraja zapisa komunikacija se odvija između članova posade aviona. Prvi počinje kapetan aviona, koji se pitanjem obraća mehaničaru-letaču: *Checklist is complete?* što bi trebalo protumačiti na sledeći način:

Is checklist complete?

Slijedi neuobičajeno „dugačak“ odgovor sa svim neophodnim elementima:

Yes, checklist is complete.

Nakon ovog u avionu se čuje škljocanje koje podsjeća na otpuštanje kočnice za parkiranje. Odmah zatim čuje se zvuk sličan onom koji nastaje prilikom povećanja broja obrtaja u minuti u motoru. U razgovor se uključuje mehaničar-letač:

Power's stable.

Ovo su komentari tehničke prirode koji se odnose na rad motora. Nakon ovog komentara čuje se zvuk koji ukazuje na rukovanje sjedištem posade, a onda i zvuk niske učestanosti koji ukazuje na dalje povećanje broja obrtaja u minuti u motoru. Sve ove radnje i zvuci u avionu ukazuju na skoro poletanje aviona. Kapetan aviona izgovara sledeće:

Set time, takeoff thrust.

Odmah zatim mehaničar-letač izgovara nešto slično, ali opet različito:

Set the takeoff thrust.

Prema onom što je izgovorio pilot treba podesiti vrijeme, ali ne i potisak pri poletanju, a prema riječima mehaničara-letača treba podesiti potisak prilikom poletanja. Možda svojom rečenicom mehaničar-letač hoće da ispravi pilota. Nakon ovog nepoznata osoba iz aviona dva puta daje isti komentar:

Watch it.

Ova fraza i to dva puta izgovorena očigledno ukazuje na neku nepravilnost ili opasnost do koje je došlo ili bi moglo doći, pa je možemo posmatrati kao neku vrstu upozorenja od strane jednog člana posade vjerovatno upućenu kapetanu ili kopilotu aviona. Nakon

ovog čuje se zvuk škljocanja, a odmah poslije toga više se ne čuje zvuk niske učestanosti koji ukazuje na buku motora. U razgovor se sada uključuje mehaničar-letač:

OK, losing it.

Ova rečenica vjerovatno se odnosi na pravac kretanja aviona na pisti pošto je mogući uzrok udesa gubitak kontrole nad avionom na klizavoj pisti.

Kopilot se u razgovor uključuje sledećim komentaram:

Ø Going to the left.

The plane is going to the left.

Odmah nakon toga još jedan član posade (koji je nepoznat) ponavlja isti komentar. Ovo je očigledno vrlo nepovoljna situacija za avion i sve koji su u njemu imajući u vidu vremenske prilike i uslove na samoj pisti. Mehaničar-letač ponovo se uključuje u razgovor izgovarajući dvije rečenice, jednu za drugom:

Ø To the right.

The plane is going to the right.

Ø You're going off.

Ova rečenica se može preformulisati na sledeći način:

We're ili *The plane's going off.*

Mehaničar-letač se ovom rečenicom obraća kapetanu aviona, koji i upravlja avionom pa je otuda u njegovoj rečenici *you* a ne *we* ili *the plane*. Kada nešto krene naopako tokom leta aviona sve oči su prvo uprte u pilota aviona, pošto je on najviše odgovoran za sve što se dešava u avionu.

Nakon ove rečenice mehaničara-letača u razgovor se uključuje nepoznati govornik koji ponavlja poslednji dio mehaničareve rečenice:

Going off.

On kao da samo konstatuje trenutno stanje i uopšte ne povezuje trenutnu situaciju sa bilo kojim članom posade. Drugim rječima više ga brine trenutna situacija nego onaj koji je do nje doveo. Kapetan aviona na nastalu situaciju odgovara psovkom kojoj prethodi neka vrsta uzvika, što je razumljivo s obzirom na nastalu situaciju i vjerovatno osjećaj nemoći da se bilo šta popravi. Međutim, odmah nakon psovke slijedi mnogo optimističnija rečenica:

Easy guys.

Ovo je vjerovatno znak ohrabrenja i sebi i članovima posade i ima značenje:

Opustite se. Sve će biti u redu.

Na kraju pilot izgovara i jedno *OK*, nakon čega se čuje zvuk prvog udara aviona. Nakon ovog neidentifikovana osoba iz posade aviona izgovara sledeće:

Pull up. Pull up.

Ovaj komentar je očigledno upućen kapetanu aviona i odnosi se na zaustavljanje aviona. Odmah nakon ovog komentara uslijedio je i zvuk drugog udara aviona, a to je ujedno i kraj ovog zapisa.

Sažetak

U prethodno analiziranom zapisu uočavamo upotrebu sledećih elemenata:

- *elipsa* (33 puta)
- *Okay* (10 puta)
- neformalni izrazi (na primjer, *gonna*-2 puta; *naw*-1 put; *yep*-1 put)
- uzvik ili uzdah (na primjer, *uh*-11 puta; *aw*-1 put)

U ovom zapisu učestvuju pilot i kopilot aviona, kontrola letenja, mehaničar-letač i još jedan član posade aviona. Ono što je tipično za ovaj razgovor jeste kombinacija standardnih vazduhoplovnih riječi i fraza i opšteg engleskog jezika. Predstavnik kontrole letenja najviše upotrebljava standardne vazduhoplovne riječi i fraze u ovom razgovoru. Što se tiče predstavnika posade aviona oni više koriste opšti engleski jezik. Dakle, možemo zaključiti da preovladava upotreba opšteg engleskog jezika, odnosno neformalni govor je u većoj mjeri zastupljen u ovom zapisu.

U ovom razgovoru zapovjedni način ima veoma zapaženu ulogu pošto je prisutan u mnogim rečenicama. Nekada je vezan isključivo za standardne vazduhoplovne riječi i fraze, ali često ga uočavamo i u okviru sasvim neformalnih obraćanja (kada članovi posade međusobno komuniciraju). Slijedi nekoliko primjera.

*Mike, **keep** your eye outside. If we start to move **let** me know.*

***Cross** three one left at Kilo.*

*Tower forty-one heavy, **cross** runway three one left. On the other side **monitor** nineteen one, good day.*

***Get** around the corner here. Ralph **take** a little walk and **check** the wings for me will you?*

*Tower forty-one heavy, four left, **taxi** into position and **hold**. **Traffic** down field right to left.*

Hold on.

*Yes sir, just **continue** holding.*

***Try** a run-up here and **see** what happens.*

***Start** your clock*

***Set** time, **takeoff** thrust.*

***Watch** it.*

Pull up.

Elipsa je u ovom zapisu veoma upadljiva (33 puta je upotrebljena), pa je upravo zbog toga jedan od najzastupljenijih elemenata u ovom razgovoru. Primjećujemo je za sve vrijeme trajanja razgovora. Govornici je koriste i u okviru standardnih riječi i fraza, ali i u okviru opšteg engleskog.

U dijalogu su upotrebljeni i prilozi, a neki se i ponavljaju (*right, out there, just, anyway, about*). Što se tiče prijedloga i oni su našli svoje mjesto u ovom razgovoru. Kao i u slučaju priloga i za prijedloge uočavamo da se ponavljaju u ovom zapisu (*outside, on, at, of, for, from, up, with, in*).

U tekstu primjećujemo upotrebu pasivnih konstrukcija i to u nekoliko rečenica.

Primjeri:

*No, it's still **closed**.*

*Frequency change **is approved**.*

*TWA one eighty-six, you **are cleared** to land.*

*Tower forty-one heavy, wind is three three zero at one one, you should take off from runway four left, RVR's one thousand eight hundred, you **are cleared** for takeoff.*

Takođe, primjećujemo i upotrebu modalnih glagola.

***May** want to call the Port Authority.*

*Tower forty-one heavy, you **can** stay on the inner.*

*Uh, roger, I **can't** see you from up here anyway.*

*No. Just do the best we **can**.*

U vezi kategorija koje navode autori Halidej i Hasanova, a kojima se postiže kohezivni odnos, u ovom zapisu naročito bismo istakli elipsu.

I referenca je prisutna u ovom razgovoru pa navodimo neke primjere.

*If **we** start to move let me know.*

U ovom primjeru referencu bi predstavljala zamjenica **we** koja je ovdje upotrebljena umjesto riječi **plane**.

***It** started to move.*

U ovoj rečenici zamjenica **it** upućuje na, zapravo odnosi se na **plane**.

*No, **it's** still closed.*

Sada zamjenica **it** mjenja riječ **runway**.

*I don't know when **it's** gonna open.*

I u ovoj rečenici zamjenica **it** odnosi se na riječ **runway**.

U ovom zapisu pojavljuju se samo jedan konektiv (*and*) i upotrebljen je nekoliko puta. Njegova upotreba doprinosi koheziji teksta.

Što se tiče četvrte kategorije, leksičke kohezije ona je i u ovom zapisu uglavnom postignuta ponavljanjem (ovdje se prvenstveno misli na vazduhoplovnu terminologiju). Kada se radi o svrsi teksta o kojoj govori autor Tornberi (vidi Uvod) na sledeći način bismo mogli objasniti tri komponente konteksta za koje ovaj autor smatra da „bi mogle uticati na izbor jezika u proizvodnji teksta“:

područje (razgovor za vrijeme avionskog leta, u početnoj fazi-tokom poletanja)

tenor (učesnici su pilot i kopilot aviona i kontrola letenja)

način (razgovor putem radio-veze)

Do vanredne situacije na ovom letu došlo je na samom početku leta i to za vrijeme poletanja. Rečenice izgovorene u ovom zapisu su prilično skladne (pri tom se misli na razgovor do poletanja). Nakon poletanja dolazi do vanredne situacije što ipak malo utiče na iskaze koji u ovom djelu (posljednji dio razgovora) postaju malo konfuzni. No i pored toga tekst je prilično koherentan.

Deseti zapis (8 June 1995 – Valujet 597)

Prvu rečenicu izgovara neko od posade aviona a čitava rečenica je protkana tipičnom vazduhoplovnom terminologijom:

Atlanta ground, Ø Critter five ninety seven Ø approaching four south with Tango.

Atlanta ground, this is Critter five ninety seven. We are approaching four south with Tango.

Na samom početku rečenice dato je obavještenje u vezi sa identifikacijom aviona.

Ponovo je upadljiva upotreba elipse.

Govoreći o elipsi autori Quirk, Greenbaum, Lič i Svartvik⁷⁶ navode da se „Elipsa može tačnije i potpunije opisati kao 'gramatičko izostavljanje', u poređenju sa drugim vrstama izostavljanja u jeziku. Postoji, na primjer, fonološki gubitak (afereza) jednog sloga u poznatom obliku *because* (koji se često piše '*cos*'). U građenju riječi (cf App I.74), skraćivanje riječi (npr. *flu* od *influenza*) moglo bi se posmatrati kao jedan proces ove vrste: izostavljanje se može opisati na osnovu fonoloških jedinica (slogova) prije nego na osnovu morfoloških jedinica (morfema) ili gramatičkih jedinica (riječi).“

Odmah nakon prve rečenice koja je u stvari obavještenje od strane posade aviona slijedi uputstvo koje izdaje kontrola letenja:

Critter five ninety seven Atlanta ground, taxi to runway two seven right via Mike.

I u ovoj rečenici preovlađuje tipična vazduhoplovna terminologija. Izraz *taxi* odnosi se na kretanje (voženje) aviona po pisti, a spada u jedan od najčešće upotrebljivanih izraza u vazduhoplovnoj terminologiji. Ova rečenica jasno pokazuje da je avion još uvijek na pisti i da obavlja aktivnosti koje su uobičajene za period pred poletanje. Kada posada aviona želi da obavjesti kontrolu letenja da je primila prethodno datu instrukciju onda je najbolji način da se to uradi da se ponovi ključni dio instrukcije:

Two seven right via Mike, Critter five ninety seven.

⁷⁶ R. Quirk, S. Greenbaum, G. Leech, J. Svartvik, *A Comprehensive Grammar of the English Language*, str. 883-884. "Ellipsis may be more strictly described as 'grammatical omission', in contrast to other kinds of omission in language. There is, for example, the phonological loss (aphaeresis) of a syllable in the familiar form of *because* (often spelled '*cos*'). In word formation (cf App I.74), the clipping of words (eg: *flu* from *influenza*) may well be regarded as a process of this kind: the omission is describable in terms of phonological units (syllables) rather than in terms of morphological units (morphemes) or grammatical units (words)."

Nakon ovog slijedi razgovor između članova posade aviona (pilot, kopilot, stjuardesa). Prvi se u razgovor uključuje pilot na sledeći način:

Flaps five (unintelligible word) check list.

Ovo su podaci u vezi sa zakrilcima i listom provjere. I ovo su uobičajeni izrazi u upotrebi u ovoj fazi leta (kada je avion još uvijek na pisti i priprema se za poletanje). Jedan dio rečenice je nerazumljiv, a ostatak je prilično skraćen (nedostaju glagoli).

Nakon pilota u razgovor se uključuje kopilot:

Flaps five.

Data and bugs?

Očigledno je da je prethodno obraćanje pilota bilo upućeno kopilotu a zapravo se radilo o obavještenju u vezi sa zakrilcima aviona (*Flaps are five*). Kada kopilot izgovara *Flaps five on* u stvari obavještava pilota da je primio prethodno datu informaciju. Nakon toga upućuje pitanje pilotu:

Ø Data and bugs?

What about data and bugs?

Pilot daje sledeći odgovor:

*Alright I see *** do you agree?*

Jedan dio rečenice je nerazumljiv tako da nije jasno na šta se ova rečenica (pitanje) odnosi. Kopilot nastavlja sa postavljanjem pitanja:

Ø Trim controls?

What about trim controls?

Imenička fraza *trim controls* se odnosi na komande stabilizacije (trimera). Ovaj razgovor podsjeća na preslišavanje u vezi sa tehničkim stvarima (uređajima u avionu) pred poletanje. U ovom djelu razmjene primjećujemo smjenjivanje pitanja i odgovora. Govoreći o odnosu pitanje-odgovor Vidouson⁷⁷ (Widdowson) novodi da će „Postavljanje pitanja obično najaviti promjenu turnusa i zahtjevaće da taj turnus uzme oblik odgovora. Koja vrsta odgovora je odgovarajuća će, naravno, zavisiti od vrste pitanja, a u nekim slučajevima ova zavisnost je takođe stvar konvencionalne rutine.

⁷⁷ H. G. Widdowson, *Discourse Analysis*, str. 37. “The asking of a question will generally signal a shift of turn and require that the turn should take the form of a reply. What kind of reply is appropriate will, of course, depend on the kind of question, and in some cases this dependency is also a matter of conventional routine. When A asks a question of B, it will be, more often than not, in order to elicit something that B knows about but A does not.”

Kada osoba A postavi pitanje osobi B, to će prije biti da bi izvukla nešto o čemu osoba B zna ali osoba A ne zna.“

Vrlo brzo slijedi i odgovor:

Ø Set and

They are set and

Ova rečenica je nedovršena ali se riječ *set* vjerovatno odnosi na komande stabilizacije koje su namještene. Nakon ovog čuje se zvuk kretanja stabilizatora. Zatim pilot dovršava prethodno izgovorenu rečenicu:

Set and six.

Slijedi razgovor između pilota i stjuarda koji je nerazumljiv. Nakon ovog pilot izgovara sledeće:

Ø Looks like we're gonna get right outta here.

It looks like we're gonna get right outta here.

U ovoj pilotovoj rečenici osim upotrebe elipse primjetna je i upotreba oblika (*gonna* i *outta*) koji takođe predstavljaju neku vrstu skraćivanja. Pilot odmah nakon ovog izgovara još jednu rečenicu:

*Five flaps, one thirty uh, ten thousand feet, heading whatever they give us, ** nine five.*

*Flaps are five, one thirty uh, ten thousand feet, heading whatever they give us, ** nine five.*

Ova pilotova rečenica je pomalo i duhovita zbog drugog djela rečenice u kojem pilot govoreći o kursu kaže “*koji god nam daju*“ (očigledno je da iz kontrole letenja još nije stigla informacija u vezi sa kursem aviona pa otuda i ovakav komentar pilota o njemu, upućen najvjerovatnije kopilotu). Pilot i kopilot razmjenjuju par komentara koji su nerazumljivi. Nakon ovog slijedi vrlo kratak i prilično neformalan razgovor između kopilota i najvjerovatnije stjuardese aviona koja se zove Meg.

Hey Meg.

What, yes sir.

Možda zbog toga što joj se kopilot obratio sa *Hey* a ne na neki učtiviji način i Meg njemu uzvraća u sličnom stilu i počinje rečenicu sa *What*.

Nakon ovog kopilot nastavlja obraćanje stjuardesi:

**the mark of a true faithful if you can keep talking like that.*

It would be the mark of a true faithful if you can keep talking like that. (naša pretpostavka u vezi sa onim što je kopilot izgovorio)

Prvi put u razgovor se uključuje kontrola letenja i to na sledeći način:

Critter five ninety seven Ø Atlanta tower Ø runway two seven right, taxi into position and hold.

Critter five ninety seven this is Atlanta tower. You should take off from runway two seven right. Taxi into position and hold.

Ova rečenica pokazuje upotrebu tipične vazduhoplovne terminologije neposredno pred poletanje aviona. Teško je zamisliti da bi neko ko ne vlada vazduhoplovnim engleskim jezikom mogao shvatiti smisao prethodno pomenute rečenice, kao i svih ostalih rečenica navedenih u ovom zapisu a koje su u sličnom stilu. Članovi posade aviona kao i kontrolori letenja srećom poznaju ovaj specifičan jezik pa im to ne predstavlja problem. Govoreći o sadržaju tekstova i problemima koji mogu nastati zbog specifičnosti tematike o kojoj se u njima govori Vidouson⁷⁸ (Widdowson) ističe da su „... uopšteno govoreći svi tekstovi oblikovani prema primaocu na ovaj ili onaj način tako da ako vi niste taj primalac koji je, da tako kažemo, označen, vjerovatno ćete imati problema da ubacite informaciju u kontekst koji proizvođač teksta pretpostavlja. Ovo je prilično očigledno kada naiđemo na tekstove koji se bave stručnim temama u koje smo neupućeni-genetika, na primjer (u mom ličnom slučaju), životinjsko gazdinstvo, nuklearna fizika. Ali važno je napomenuti da su svi tekstovi, bez obzira da li su smatrani stručnim ili ne, kreirani sa unapred zamišljenim idejama u vezi sa opštim znanjem u određenim grupama primalaca za koje su ti tekstovi i stvoreni. Ako ste autsajder, najvjerovatnije ćete imati teškoća da napravite neophodne kontekstualne veze.”

Ono što dalje slijedi u ovom zapisu jeste komentar koji dolazi od strane posade aviona:

Position and hold two seven right, Critter five ninety seven.

⁷⁸ Navedeno djelo; str. 24-25. “... generally speaking all texts are recipient-designed in one way or another so that if you are not the recipient who is, so to speak, designated, you are likely to have problems keying into the context that the text producer presupposes. This is obvious enough when we encounter texts dealing in specialist subjects we are unfamiliar with-in genetics, for example (in my own particular case), animal husbandry, nuclear physics. But it is important to note that all texts, whether deemed to be specialist or not, are designed with preconceived ideas about what can be counted on as common insider knowledge in the particular groups of recipients they are produced for. If you are an outsider, you are obviously likely to have difficulties making the necessary contextual connections”.

Kao što se može primjetiti posada aviona potvrđuje da je primila instrukciju i naravno skraćuje rečenicu.

Nakon ovog slijedi obraćanje preko interfona:

Flight attendants take your seats for departure.

Ovo je uobičajena instrukcija upućena stjuardima i stjuardesama u avionu neposredno pred poletanje koja se stalno može čuti u svakom civilnom avionu. Poslije ovog slijedi razgovor između pilota i kopilota aviona koji je uglavnom povezan sa tehničkim stvarima. U razgovor se prvo uključuje kopilot:

Ø Anti-skid Ø?

Is there anti-skid device? (uređaj za sprječavanje blokiranja točkova pri kočenju)

Odgovor pilota je sasvim kratak i neformalan:

Yep.

Nakon ovog kopilot kao da sam sebi postavlja pitanja u vezi sa raznim stvarima i odmah na njih i odgovara:

Ø Cockpit door? Locked.

Is cockpit door locked? Yes, it is. Ili The cockpit door is locked.

Ø Ignition? On.

Is ignition on? Yes, it is. Ili The ignition is on.

Ø APU? Off.

Is APU off? Yes, it is. Ili APU is off. (APU-Auxiliary Power Unit, pomoćni izvor energije)

Ø Flight attendant signal? Given.

Is flight attendant signal given? Yes, it is. Ili Flight attendant signal is given.

Ø Anti-skid? Is armed.

Is anti-skid armed? Yes, it is. Ili Anti-skid is armed.

TCAS transponder? TA RA.

TCAS (Traffic Alert and Collision Avoidance System-Sistem za uzbunu na saobraćaj i sprječavanje sudara), TA (Traffic Advisories-savjeti o saobraćaju; u vezi je sa TCAS) RA (Resolution Advisories-savjeti o rezoluciji; u vezi je sa TCAS)

Ø Pneumatic cross-feeds? Closed.

Are pneumatic cross-feeds closed? Yes, they are. Ili Pneumatic cross-feeds are closed. (pneumatic cross-feed, Vazdušno pneumatsko unakrsno napajanje gorivom)

Ø Annunciator panel? Checked.

Is annunciator panel checked? Yes, it is. Ili *Annunciator panel is checked.* (annunciator panel, tabla sa signalima)

Ø Takeoff briefing? Accomplished. Before takeoff checklist Ø complete.

Is takeoff briefing accomplished? Yes, it is. Ili *Takeoff briefing is accomplished. Before takeoff checklist is complete.* Ili *Checklist is complete before takeoff.*

U prethodno pomenutoj razmjeni primjećujemo čestu upotrebu elipse, što je uobičajeno u vazduhoplovnoj terminologiji.

Praveći razliku između elipse i drugih oblika izostavljanja autori Kvirk, Grinbaum, Lič i Svartvik⁷⁹ ističu sledeće: „Da bismo razlikovali elipsu od drugih vrsta izostavljanja, važno je naglasiti princip DOSLOVNE POVRATLJIVOSTI koji se odnosi na elipsu; to jest, stvarna(e) riječ(i) čije smo značenje shvatili ili nagovjestili mora biti povratljivo. Pa ipak, poput mnogih drugih gramatičkih kategorija granice elipse su nejasne, i najbolje je prepoznati različite stepene ‘snage’ u prepoznavanju primjera elipse.“

Nakon ovog „samopropitivanja“ kopilota u razgovor se uključuje kontrola letenja sa sledećim informacijama, a odmah nakon toga slijedi odgovor iz aviona:

Critter five ninety seven middle marker turn left heading two five zero, runway two seven right, Ø cleared for takeoff.

Critter five ninety seven middle marker turn left heading two five zero, runway two seven right, you are cleared for takeoff.

Two five zero at the marker, cleared for takeoff two seven right, Critter five ninety seven.

Kao što se može primjetiti iz aviona dolazi potvrda da su primili instrukcije ali je rečenica kojom to potvrđuju znatno skraćena što i jeste jedna od osnovnih odlika vazduhoplovne terminologije (sa što manje upotrebljenih riječi prenijeti osnovni smisao poruke).

⁷⁹ R. Quirk, S. Greenbaum, G. Leech, J. Svartvik, *A Comprehensive Grammar of the English Language*, str. 884. “To distinguish ellipsis from other kinds of omission, it is important to emphasize the principle of VERBATIM RECOVERABILITY that applies to ellipsis; that is, the actual word(s) whose meaning is understood or implied must be recoverable. Even so, like those of so many other grammatical categories, the boundaries of ellipsis are unclear, and it is best to recognize different degrees of ‘strength’ in the identification of examples of ellipsis.”

Nakon ovog čuju se zvuci povećanja broja obrtaja u minuti u motoru kao i zvuci lupkanja koji se ponavljaju i traju tri sekunde.

Takođe je zabilježena jedna riječ (*here*) koju izgovara neko od posade aviona, ali se ne zna ko niti šta je rečeno prije i poslije ove riječi. Zatim na jednu sekundu dolazi do prekida registratora govora u pilotskoj kabini. Poslije ovog u razgovor se ubacuje neko iz drugog aviona na sledeći način:

Valujet rolling on the runway you Ø got a fire in the right engine.

Valujet rolling on the runway you have got a fire in the right engine. Ili Valujet rolling on the runway there is fire in your right engine.

Ova rečenica najverovatnije dolazi iz drugog aviona koji se nalazio iza Valudžeta a izgovorio je neko od posade. Ovu rečenicu je čula i posada Valudžeta ali i kontrola letenja pa je odmah nakon ovog uslijedila sledeća informacija (koju je uputio neko od članova posade ugroženog aviona):

Critter five ninety seven Ø understand we have a fire in the right engine. We'll be stopping here on the runway.

Critter five ninety seven we understand we have a fire in the right engine. We'll be stopping here on the runway.

S obzirom da je došlo do vanredne situacije i to prilično ozbiljne (požar u jednom od motora) ovakav komentar članova posade ugroženog aviona je sasvim očekivan.

Uskoro nakon ove informacije u razgovor se uključuje kontrola letenja na sledeći način:

Five ninety seven roger. Do you need the equipment?

Ovog puta upotrebljena je standardna fraza iz vazduhoplovne terminologije *Roger* koja znači da je kontrola letenja u potpunosti primila poslednju poruku. Pitanje koje je uslijedilo takođe je očekivano i kontrola letenja ga uvijek upućuje u sličnim situacijama. Slijedi komentar stjuarda koji je nerazumljiv a zatim se ponovo uključuje kapetan aviona dajući kratak potvrđan odgovor na prethodno postavljeno pitanje (samo jedno *OK*).

Nakon toga izgovara još jednu rečenicu:

Yes, roll the equipment.

Ovo bi značilo da treba biti spreman za akciju, odnosno da će oprema biti potrebna.

Pošto je ova instrukcija bila upućena posadi aviona odmah nakon nje stiže potvrda da je primljena:

Affirmative, roll the equipment, roll the equipment.

Iz putničke kabine se čuje zvuk meteža što je i normalno s obzirom na nastalu situaciju.

Nakon toga preko interfona se čuje sledeće obavještenje:

Flight attendant, ladies and gentlemen, please wait until the plane comes, ladies.

I ovo bi moglo da se protumači kao normalna instrukcija u vanrednoj situaciji ovog tipa koju je najverovatnije uputio neko od članova posade. To je ujedno i poslednja rečenica iz ovog zapisa pošto je nakon nje došlo do gašenja motora.

U ovom avionu bilo je 57 putnika i 5 članova posade. Jedan stjuard je zadobio ozbiljne rane od šrapnela i toplotne povrjede, dok je drugi zadobio manje povrjede. Takođe, pet putnika je zadobilo manje povrjede.

Sažetak

U prethodno analiziranom zapisu uočavamo upotrebu sledećih elemenata:

- *elipsa* (22 puta)
- neformalni izrazi (na primjer *gonna*-1 put; *outta*-1 put; *yep*-1 put; *OK*-1 put)
- uzvik ili uzdah (3 puta)

U ovom zapisu učestvuju pilot, kopilot aviona, kontrola letenja ali i stjuardi aviona. Ono što se odmah uočava u ovom razgovoru jeste kombinacija standardnih vazduhoplovnih riječi i fraza i opšteg engleskog jezika. Ne može se baš reći da formalni jezik dominira nad neformalnim ili obratno, pošto se u velikom broju rečenica prepliću opšti jezik i standardne vazduhoplovne riječi i fraze.

Zapovjedni način je tipično u upotrebi uglavnom kada se kontrola letenja obraća posadi aviona, tako da u tom pogledu nema odstupanja ni u ovom zapisu.

*Critter five ninety seven Atlanta ground, **taxi** to runway two seven right via Mike.*

***Taxi** into position and **hold**.*

*Flight attendants **take** your seats for departure.*

*Critter five ninety seven middle marker **turn** left heading two five zero, runway two seven right, you are cleared for takeoff.*

*Yes, **roll** the equipment.*

Elipsa je i u ovom zapisu jedna od najzapaženijih karakteristika pošto je upotrebljena čak dvadeset dva puta. Primjećujemo je u velikom broju rečenica izgovorenih u ovom zapisu. Učesnici ovog razgovora koriste je i u okviru standardnih riječi i fraza, ali i u okviru opšteg engleskog.

U dijalogu su upotrebljena samo dva priloga (*right* i *here*). Što se tiče prijedloga oni su upotrebljeni u nešto većem broju. Takođe, dosta prijedloga se i ponavlja u ovom zapisu (*with, via, of, into, for, before, at, on, in, until*).

U tekstu je primjetna upotreba pasivne konstrukcije u tipičnom i već više puta pominjanom primjeru u okviru standardne vazduhoplovne terminologije:

*Critter five ninety seven middle marker turn left heading two five zero, runway two seven right, you **are cleared** for takeoff.*

Međutim, ovo nije jedina upotreba pasiva u ovom zapisu. Navodimo ostale primjere.

*They **are set**. (ovo se odnosi na trim controls)*

Is cockpit door locked?

*Is flight attendant signal **given**?*

*Is anti-skid **armed**?*

*Are pneumatic cross-feeds **closed**?*

*Is annunciator panel **checked**?*

*Is takeoff briefing **accomplished**? Yes, it is. Takeoff briefing **is accomplished**.*

Za razliku od pasiva modalni glagoli nisu pretjerano zastupljeni u ovom zapisu, pa tako navodimo samo dva primjera.

the mark of a true faithful if you **can keep talking like that.*

*Five ninety-seven roger, do you **need** the equipment?*

U vezi kategorija koje navode autori Halidej i Hasanova, a kojima se postiže kohezivni odnos, u ovom zapisu naročito bismo istakli elipsu.

Referenca nije prisutna u ovom razgovoru ali ono što primjećujemo jesu prilično „okrnjene“ rečenice u razgovoru između pilota i kopilota. Bez obzira na to njih dvojica odlično razumiju šta je onaj drugi htio da kaže.

Kada govorimo o konektivima koji su upotrebljeni u ovom zapisu možemo reći da se radi samo o jednom, ali se on ponavlja više puta (*and*). Upotreba konektiva *and* doprinosi koheziji teksta.

Što se tiče četvrte kategorije, leksičke kohezije ona je i u ovom zapisu uglavnom postignuta ponavljanjem (ovdje se misli na standardne vazduhoplovne riječi i fraze).

Kada se radi o svrsi teksta o kojoj govori autor Tornberi (vidi Uvod) na sledeći način bismo mogli objasniti tri komponente konteksta za koje ovaj autor smatra da „bi mogle uticati na izbor jezika u proizvodnji teksta“:

područje (razgovor za vrijeme avionskog leta, u početnoj fazi-neposredno po poletanju)

tenor (učesnici su pilot, kopilot, kontrola letenja i stjuardi)

način (direktan razgovor i razgovor putem radio-veze)

Do vanredne situacije na ovom letu došlo je na samom početku leta i to neposredno po poletanju. Bez obzira na to rečenice izgovorene u ovom zapisu nisu konfuzne, iako bismo to možda i očekivali s obzirom na požar u desnom motoru. Mali nesklad primjećuje se jedino u razgovoru koji se odvija između pilota i kopilota aviona. Njihove rečenice su, kao što je prethodno pomenuto „okrnjene“ što znači da im nedostaje više elemenata. Red riječi je takođe malo narušen, ali bez obzira na to postoji kohezija u ovom tekstu.

Jedanaesti zapis (27 January 2009 – Empire Airlines 8284)

Prvu rečenicu u ovom zapisu izgovara jedan od dva pilota iz aviona. Rečenica glasi ovako:

Empire eighty two eighty four is uh checkin' in nine out on the localizer inbound.

Na samom početku rečenice pilot se „identifikuje“ (izgovara naziv aviokompanije i broj leta) a zatim pominje lokalajzer (predajnik snopa pravca) koji je važan zbog toga što obezbjeđuje horizontalno upravljanje kursom ka pisti. Nakon ovog u razgovor se uključuje kontrola letenja sa sledećim instrukcijama:

Empire eighty two eighty four Lubbock Tower Ø runway one seven right Ø clear Ø to land, wind Ø zero one zero at eight.

Empire eighty two eighty four Lubbock Tower you should land on runway one seven right. You are cleared to land. Wind is zero one zero at eight.

Ova rečenica je tipičan primjer upotrebe vazduhoplovne terminologije u komunikaciji između pilota aviona i kontrolora letenja. Upadljivo je izostavljanje čitavih riječi kako bi se razgovor ubrzao a iskaz skratio. Naravno, i uz ovako skraćen iskaz pilotu je savršeno jasno šta mu je kontrolor naložio, odnosno šta bi trebalo da uradi. U samo jednoj rečenici pilot je dobio nekoliko veoma važnih informacija (u vezi sa pistom koja je predviđena za sletanje, odobrenjem za sletanje i vremenskim podacima). Ponovo se oglašava pilot aviona:

Roger. Clear Ø to land.

Roger. We are cleared to land.

Možda zbog toga što je i kontrolor letenja u svom iskazu upotrijebio skraćeni oblik *clear* (a ne *cleared*) to isto radi i pilot aviona, a možda je u pitanju i neki drugi razlog. Riječ *Roger* koja je upotrebljena na samom početku rečenice je jedna od „najmoćnijih“ standardnih riječi i fraza u vazduhoplovnoj terminologiji a tu „moć“ joj daje značenje. Naime tako kratkom riječju iskazano je toliko toga, a znatno je skraćen iskaz. (vidi prethodne zapise) Sada počinje razgovor odnosno komunikacija između jedina dva člana posade i jedinih putnika u avionu (pilota i kopilota aviona). Prvi se u razgovor uključuje kopilot:

Alright ... go.

Ova rečenica u stvari predstavlja potvrđan odgovor odnosno slaganje sa sledećom radnjom (sletanje).

Sada slijedi „preslišavanje“ pošto kopilot nabraja stanje stvari u avionu:

Flaps Ó fifteen Ó gear Ó down Ó landing check.

Flaps are fifteen, landing gear is down. We'll do landing check.

Flaps su zakrilca i igraju važnu ulogu prilikom sletanja aviona, a isto važi i za *landing gear* (stajni trap) bez kojeg sletanje ne može da se obavi. Uskoro nakon ove konstatacije čuje se zvuk koji ukazuje na upotrebu (angažovanje) stajnog trapa. Sada se u razgovor uključuje pilot aviona koji poput svog kolege maloprije vrši neku vrstu „preslišavanja“:

Alright awww landing check. Start selector is continuous relight. Power management is in takeoff. Icing AOA is on landing gear confirmed three green.

Sve ovo što pilot nabraja odnosi se na radnje koje treba uraditi pred sletanje aviona (ponovno pokretanje motora, podaci u vezi sa stajnim trapom i slično).

Kopilot nakon ovog u razgovor uključuje podatak u vezi sa ravni poniranja (*glideslope*) i *STAR* (*Standard Terminal Arrival Route*-standardni dolazak po instrumentima). Nakon toga potvrđuje (što bi trebalo da znači da je sve u redu sa ravni poniranja). Sada se pilot uključuje u razgovor i daje komentar u vezi sa standardnim dolaskom po instrumentima i ravni poniranja:

Uh let's see we should have glideslope STAR.

Very good ... and flaps condition levers to go.

Komentar koji je uslijedio (*very good*) vjerovatno se odnosi na standardni dolazak po instrumentima i ravan poniranja pa pošto je sa tim sve u redu upotrebljava izraz *Very good*. Ponovo su pomenuta zakrilca (ručica zakrilaca). Međutim, tek pošto je izgovorio ovu rečenicu uslijedio je zvuk koji predstavlja opomenu na visinu. Slijedi prilično nervozan komentar, odnosno pitanje kopilota aviona:

What the heck is going on?

S obzirom na psovku koju je upotrijebio jasno je da se u avionu desilo nešto ozbiljno, odnosno da je došlo do nekog problema. Vrlo brzo je ustanovljeno o čemu se radi, a o tome nas obavještava pilot aviona upotrebljavajući pitanje, na koje zatim sam daje i odgovor:

Ó You know what Ó? We have no flaps.

Do you know what the problem is? We have no flaps. Ili There are no flaps.

S obzirom da nema zakrilaca situacija je vrlo ozbiljna. Na ovaj komentar pilota aviona kopilot ponovo odgovara psovkom. Slijedi zvuk koji je sličan spoljnom markeru i odmah potom uključuje se sistem za upozorenje opasnog približavanja zemlji sa podatkom *One thousand* (hiljadu). Kopilot kao da je primio k znanju ovaj podatak što potvrđuje upotrebom jednog *Okay*. Odmah potom slijedi još jedna psovka u vidu pitanja (*What the hell?*) koju izgovara pilot aviona, a ona vjerovatno nastaje kao posljedica zvuka koji se čuje a koji predstavlja signalizaciju gubitka brzine i dovodi do vibriranja palice komande, i sve to traje nešto više od sekunde. Od trenutka kada dolazi do problema u avionu ređaju se psovke (malo od strane pilota a malo od kopilota) što je možda i razumljivo kada se ima u vidu da im je život u toj situaciji bio znatno ugrožen i da ih je vjerovatno uhvatila panika. Primjećujemo da na prethodna dva pitanja (*What the heck is going on?* i *What the hell?*) zapravo i nema odgovora. Govoreći o pitanjima i odgovorima autori Halidej i Hasanova⁸⁰ (Halliday i Hasan) navode da “Ne postoji odgovor na svako pitanje; ali nije manje značajna činjenica da nemaji svi odgovori pitanje. Slijed ‘pitanje i odgovor’ je standardni šablon u jeziku, i ne čudi da specijalna vrsta kohezivnog odnosa koja opstaje između jednog odgovora i njegovog pitanja ima sopstvene karakteristične gramatičke osobine.”

Pilot se nakon ovog obraća kopilotu na sledeći način:

Yeah. Don't do that.

Očigledno je kopilot izvršio neku radnju sa kojom se pilot ne slaže, pa mu na ovaj način to želi staviti do znanja. Prije nego što mu kopilot odgovori potvrdno (*Alright*) ponovo se čuje zvuk koji predstavlja signalizaciju gubitka brzine i traje kraće od pola sekunde. Rečenica koju potom izgovara pilot aviona a koja je upućena kopilotu zvuči pomalo ironično:

Just keep flying the airplane. Okay?

Kao da želi da mu kaže Ma pusti to i skoncentriši se samo na pilotiranje avionom.

Izgleda da je kopilot uradio nešto (neku radnju u avionu, neki manevar) sa čim se pilot

⁸⁰ M.A.K. Halliday and Ruqaiya Hasan, *Cohesion in English*, str. 206. “Not all questions have an answer; but no less significant is the fact that not all answers have a question. The ‘question and answer’ sequence is a standard pattern in language, and not surprisingly the special type of cohesive relation that subsists between an answer and its question has its own characteristic grammatical properties.”

ne slaže ili smatra da je pogrešno, pa otud i dolazi ova zajedljiva i nervozna verbalna reakcija. Slijedi pitanje kopilota:

Should I go around?

Go around spada u tipičnu vazduhoplovnu frazu a značenje je započeti neuspjeli prilaz. Do ove faze u letu dolazi kada zbog nekog problema u avionu ne može doći do sletanja pa pilot započinje kruženje u neposrednoj blizini aerodroma i onda ponovo pokušava da sleti. Na ovaj prijedlog kopilota pilot daje odričan odgovor. Odmah nakon ovog uključuje se kontrolor letenja koji daje podatke u vezi sa vjetrom:

Wind's zero one zero at eight.

I ova rečenica savršeno se uklapa u tipičnu vazduhoplovnu terminologiju. Avion je u fazi sletanja što pilot aviona potvrđuje sledećom rečenicom:

Keep descending.

Ovo je u stvari bila instrukcija upućena kopilotu aviona. *Descend* je takođe tipična i veoma često upotrebljavana standardna vazduhoplovna riječ. Kopilot koji očigledno upravlja avionom izgovara sledeće:

We're getting pretty close here. (straining)

Ova rečenica bi se mogla protumačiti na sledeći način:

We are approaching the runway. Ili We will land soon.

Pitanje koje potom upućuje pilot vjerovatno je posljedica zvuka koji se čuje (zvuk natezanja):

What's that? Ø You want me to finish it?

What's that? Do you want me to finish it?

Ovo pitanje se odnosi na upravljanje avionom i moglo bi se preformulisati na sledeći način:

Do you want me to fly the plane?

Vjerovatno je kopilot imao nekih poteškoća prilikom upravljanja avionom, pa mu je pilot predložio da on (pilot) preuzme komande aviona. Kopilot se slaže s ovim prijedlogom svog kolege i to i potvrđuje na sledeći način:

Yes please.

Pilot je u narednoj rečenici pomalo i duhovit:

Okay my airplane.

Kao da hoće da kaže nešto poput ovog:

I am in charge of the airplane and I will solve the problem.

Kopilot se oglašava u sličnom stilu:

Your controls.

Kao da hoće da kaže:

You have the controls. Let's see how you will solve the problem.

Nastala situacija u avionu očigledno nije najpovoljnija pošto se čuje zvuk teškog disanja (ne zna se da li dolazi od pilota ili kopilota aviona). Nakon toga ponovo se oglašava kopilot:

Alright you got power.

Ova rečenica zapravo je nastavak prethodne (*Your controls.*)

Ono što se da primjetiti u prethodno navedenoj komunikaciji jeste prilično haotična sintaksa, i nepoštovanje ustaljenog reda riječi koji je tipičan za engleski jezik (subjekat-predikat-objekat). Neko ko se ne bavi vazduhoplovnim engleskim jezikom bi čitajući ovaj zapis pomislio da se možda radi o nekoj šali. Govoreći o strukturi klauza u jeziku autor Mekarti⁸¹ (McCarthy) navodi sledeće: „Većina učenika, kada uči gramatiku nekog stranog jezika provodi vrijeme usvajajući strukturu klauza u tom jeziku, to jest gdje se subjekti, objekti i adverbijali nalaze u odnosu na glagol, i koji su izbori dostupni za preuređivanje najtipičnijih nizova.“

U ovom zapisu koji je prilično kratak uočavamo da su sva pitanja upućena na relaciji pilot-kopilot a ne pilot-kontrola letenja i obratno. Prilikom sletanja je došlo do problema na ovom letu pa se možda time mogu objasniti ova „nervozna“ pitanja koja pilot i kopilot s vremena na vrijeme upućuju jedan drugom. Govoreći o upotrebi pitanja u radiotelefoniji autor Lin Moder⁸² (Lynn Moder) daje sledeći primjer: „Upotreba pitanja

⁸¹ Michael McCarthy, *Discourse Analysis for Language Teachers*, str. 51. “Most learners, when learning the grammar of a foreign language, spend time assimilating the structure of clauses in that language, i.e. where subjects, objects and adverbials are placed in relation to the verb, and what options are available for rearranging the most typical sequences.”

⁸² Brian Paltridge and Sue Starfield, *The Handbook of English for Specific Purposes*, str. 234. “The use of questions is one aspect of plain language that aviation professionals often assert does not have a role in radiotelephony. However, in a study of exchanges from Toronto Pearson Airport and Dublin Airport, Hinrich (2008) found that questions occurred frequently in pilot-controller communications. In twenty-four and a half hours of interactions, she found a total of 677 questions or 38.3 questions per hour (2008:190). Questions were used roughly twice as frequently by the controllers (458 questions) as by the pilots (219 questions). On average, there were about 28 turns incorporating questions in every hour of recorded communication.”

je jedan aspekt razumljivog jezika za koji vazduhoplovni profesionalci često tvrde da nema ulogu u radiotelefoniji. Međutim, u jednoj studiji razmjena sa aerodroma Toronto Pirson i aerodroma Dablin, Hinrih (2008) je otkrila da su se pitanja često javljala u komunikacijama između pilota i kontrolora. U interakcijama koje su trajale dvadeset četiri ipo sata, otkrila je da je bilo ukupno 677 pitanja ili 38.3 pitanja po satu (2008:190). Grubo uzevši pitanja su dvaput češće koristili kontrolori (485 pitanja) nego piloti (219 pitanja). U prosjeku, bilo je oko 28 turnusa koji su obuhvatali pitanja u svakom satu snimljene komunikacije.“

Sada se u avionu čuje zvuk opomene na visinu, a onda (putem već pomenutog sistema za upozorenje opasnog približavanja zemlji) slijedi i obavještenje o trenutnoj visini na kojoj avion leti (5000).

Prema psovci (pretpostavljamo da se simbol # upotrebljava za psovku u ovom zapisu) koju izgovara pilot jasno je da ovo nije dobar podatak i da stvari ne idu u dobrom pravcu. Odmah nakon ovog čuje se zvuk signalizacije gubitka brzine i vibriranja komandne palice koji traje nešto više od pola sekunde. Sada se čuje još jedna instrukcija:

Pull up, pull up.

Ovo se odnosi na komandnu palicu koju prema ovoj instrukciji treba povući ka sebi. Pošto je instrukcija shvaćena odnosno primljena k znanju pilot to i potvrđuje jednim kratkim *Okay*. Zatim se oglašava i kopilot na sledeći način:

There's the runway. (U značenju *I can see the runway.*)

Sada su i pilot i kopilot saglasni u vezi sa sledećim korakom pošto i jedan i drugi izgovaraju istu rečenicu:

Max RPM. (*RPM-revolutions per minute* se odnosi na broj obrtaja u minuti) Pošto je ova radnja odmah primjenjena uskoro se čuje povećanje broja obrtaja u minuti u avionu, a odmah zatim se ponovo čuje zvuk od maloprije (zvuk signalizacije gubitka brzine i vibriranja komandne palice koji prvo traje pola sekunde a onda nešto više od pet sekundi). Situacija u avionu je više nego nepovoljna pa slijedi uzdah koji je praćen psovkom i to izgovara kopilot, a onda mu se (sa psovkom) pridružuje i pilot, pa opet kopilot. Ovo ni malo ne čudi pošto se u ovakvim situacijama čovjek vjerovatno osjeća nemoćno i uplašeno. Uz to se čuje i zvuk naprezanja. Uskoro nakon ovog čuje se zvuk udara, pa škrgutanja i škripanja. Još jedan zvuk je prisutan u avionu sve do kraja zapisa

a to je zvuk zvonjave. Ono što se obično i dešava u ovakvim situacijama a to je kretanje unutar kabine aviona desilo se i u ovoj. Pilot izgovara sledeću rečenicu:

Get out of the airplane, get out of the airplane.

Ova rečenica bi mogla da se protumači i kao naređenje ali i kao savjet.

Više se ne čuju ni zvuci škripanja, ali je na zapisu ostala još jedna rečenica:

Go out the-go out the hatch.

Kao da se osoba koja izgovara ovu rečenicu na trenutak premišlja (u stvari razmišlja šta da kaže) pa pravi kratku pauzu, a zatim navodi tačno mjesto na avionu sa kojeg treba napustiti avion (kroz otvor za utovar).

Ono što karakteriše čitav zapis su veoma kratke rečenice (ponekad se radi o izjavnim rečenicama, a ponekad o pitanjima), što i jeste jedna od odlika vazduhoplovne terminologije. A možda se kako Stević⁸³ navodi ipak radi o „različitim vrstama minimalnih responsa ili signala koji su uglavnom u značenju „samo nastavi“ ili „produži“.

U avionu su bile samo dvije osobe (pilot i kopilot) koje su preživjele udes iako je prilikom sletanja došlo do problema (avion je udario u prilazni sistem za osvjjetljenje) a nakon toga je došlo i do požara u avionu.

⁸³ Slobodan Stević, *Analiza konverzacije*, str. 24.

Sažetak

U prethodno analiziranom zapisu uočavamo upotrebu sledećih elemenata:

- *elipsa* (12 puta)
- *Okay* (4 puta; *yeah*-1 put)
- *uzvik* ili *uzdah* (7 puta)
- *psovka* (2 puta)

U ovom zapisu učestvuju pilot i kopilot aviona i kontrola letenja. Ono što je tipično u vezi sa ovim razgovorom jeste kombinacija standardnih vazduhoplovnih riječi i fraza i opšteg engleskog jezika, ali ipak preovlađuje opšti engleski. Možemo reći da su prisutni elementi kako neformalnog tako i formalnog govora.

Interesantno je da zapovjedni način u ovom zapisu koristi pilot kada se obraća kopilotu. Obično kontrolori letenja koriste imperativ kada se obraćaju pilotu aviona. Međutim, to ovdje nije slučaj.

*Yeah. **Don't do that.***

*Just **keep flying** the airplane. Okay?*

Keep descending.

Pull up, pull up.

Get out of the airplane, get out of the airplane.

Go out the-go out the hatch.

Elipsa je i u ovom zapisu našla svoje mjesto pošto je upotrebljena dvanaest puta, pa je i to na neki način čini jednim od najzastupljenijih elemenata ovog razgovora.

Primjećujemo je u rečenicama koje izgovaraju svi učesnici u ovom dijalogu. Elipsa se ovdje ne koristi samo u okviru standardnih riječi i fraza već i u okviru opšteg engleskog.

U ovom dijalogu su upotrebljeni i prilozi, od kojih se neki i ponavljaju, na primjer, *alright (alright, very, just, pretty)*. Što se tiče prijedloga i oni su našli svoje mjesto u ovom razgovoru (*on, at, in*).

U tekstu uočavamo i dvije pasivne konstrukcije i to u tipičnom primjeru (u vezi sa dozvolom za sletanje).

*Empire eighty two eighty four Lubbock Tower you should land on runway one seven right. You **are cleared** to land. Wind is zero one zero at eight.*

*Roger. We **are cleared** to land.*

Što se tiče modalnih glagola njihova upotreba u ovom razgovoru je prilično skromna. Uočavamo dva primjera.

*Uh let's see we **should** have glideslope star.*

***Should** I go around?*

U vezi kategorija koje navode autori Halidej i Hasanova, a kojima se postiže kohezivni odnos, u ovom zapisu naročito bismo istakli elipsu.

I referenca je prisutna u ovom razgovoru pa navodimo primjer:

*What's that? You want me to finish **it**?*

U ovom primjeru referenca je postignuta zamjenicom **it** koja je upotrebljena umjesto riječi **keep descending** ili **descend**.

Kada govorimo o konektivima u ovom zapisu uočavamo samo jedan (*and*). Pošto je ovo jedini konektiv u čitavom tekstu on ne doprinosi značajnije sveukupnoj koheziji teksta. Što se tiče četvrte kategorije, leksičke kohezije ona je u ovom zapisu uglavnom postignuta ponavljanjem (ovdje se prvenstveno misli na vazduhoplovnu terminologiju, odnosno sam početak razgovora).

Kada se radi o svrsi teksta o kojoj govori autor Tornberi (vidi Uvod) na sledeći način bismo mogli objasniti tri komponente konteksta za koje ovaj autor smatra da „bi mogle uticati na izbor jezika u proizvodnji teksta“:

područje (razgovor za vrijeme avionskog leta, u završnoj fazi-po sletanju)

tenor (učesnici su pilot i kopilot aviona i kontrola letenja)

način (direktni razgovor i razgovor putem radio-veze)

Do vanredne situacije na ovom letu došlo je na kraju leta i to u fazi po sletanju.

Rečenice izgovorene u ovom zapisu se tiču trenutka prije sletanja, pa možda zbog toga i nisu toliko konfuzne što bi se možda očekivalo s obzirom na ono što je uslijedilo posle sletanja. Mala „nervoza“ u iskazima se međutim primjećuje u trenutku kada pilot shvata da nema zakrilaca. Nakon ovog u razgovoru se pojavljuju i psovke. U ponekoj rečenici nedostaju određeni elementi ali to ipak ne utiče značajnije na koheziju i razumjevanje teksta. Kohezija je u ovom razgovoru u najvećoj mjeri postignuta pravilnom upotrebom reda riječi u većini rečenica.

Dvanaesti zapis (4 November 1993-China Airlines 605)

Prvu rečenicu izgovara posada aviona Boeing 747-400 i to izvjesno vrijeme prije sletanja aviona:

Tower Dynasty six zero five, Ø outer marker.

Tower Dynasty six zero five, I need information concerning outer marker.

Ova rečenica pokazuje upotrebu tipične vazduhoplovne terminologije u komunikaciji između pilota aviona i kontrole letenja. Sam početak rečenice (*Dynasty six zero five*) predstavlja pozivni znak aviona Boeing 747-400. Drugi dio rečenice odnosi se na podatak u vezi sa spoljnim markerom. Zapravo pilot od kontrole letenja traži podatke u vezi sa spoljnim markerom pošto je on važan prilikom sletanja. Ovaj marker predstavlja radio-far sistema za instrumentalno sletanje obično na osi prilaženja na oko 4.5 nautičkih milja od praga piste. Pri tom pilot izgovara samo dvije riječi (*outer marker*) ali to je kontroloru letenja sasvim dovoljno da shvati koju informaciju pilot od njega traži. Uskoro slijedi instrukcija kontrolora letenja:

Dynasty six zero five. Continue approach.

Na početku rečenice kontrolor letenja prvo izgovara pozivni znak aviona Boeing 747-400 pa onda upućuje instrukciju što je uobičajeno u ovoj vrsti komunikacije. Pošto je posada aviona dobila neophodne informacije u vezi sa prilaženjem slijedi razgovor između pilota i kopilota aviona. Prvi se u razgovor uključuje pilot aviona i to na sledeći način:

OK! Flaps Ø thirty.

OK! Flaps are thirty.

Sada počinje već pominjano „preslišavanje“ odnosno tipična provjera prije sletanja koja se odnosi na zakrilca, automatske kočnice, aerodinamičke kočnice i stajni trap. Sada kopilot ponavlja pilotovu rečenicu ali koristi oblik u jednini:

Flap Ø thirty.

Flap is thirty.

A sada pilot ponavlja posljednu riječ koju je prethodno izgovorio kopilot (*thirty*) vjerovatno da potvrdi ovu informaciju u vezi sa zakrilcima i ponovo koristi najkraći mogući oblik (bez glagola). Tek tada kopilot izgovara rečenicu koja zapravo opisuje ono što se trenutno dešava u avionu (provjera prije sletanja aviona):

Ø Landing check.

Let's complete the landing check.

I nastavlja da vrši provjeru pred sletanje aviona i koristi sve same skraćene oblike, a kada pomene aerodinamičke kočnice u razgovor se uključuje i pilot aviona koji daje podatak u vezi sa njima ali i on koristi skraćeni oblik.

Autobrakes. Ó Set Ó two.

Autobrakes are set (selected) to position two.

Speedbrakes Ó.

Speedbrakes are armed.

Ó Armed.

Speedbrakes are armed.

Landing gears Ó down. Flaps Ó thirty.

Landing gears are down. Flaps are thirty.

Pošto je „preslišavanje“ završeno pilot aviona se obraća kontroli letenja:

Ó Got the checkboard. Ó Got the checkboard roger. If you can see the checkboard tell me.

I have got the checkboard. I have got the checkboard roger. Tell me if you can see the checkboard.

Moguće je da se ova rečenica odnosi na provjeru broja ljudi u avionu ili se možda tiče instrumenata u avionu. Što se tiče druge rečenice koju izgovara pilot aviona čini se da je red riječi okrenut naopako i da ono što bi trebalo da je na početku rečenice stoji na kraju i obratno. Pošto se približava trenutak sletanja kontrola letenja daje sledeće informacije (veoma korisne i važne u toj fazi leta):

Dynasty six zero five Ó touch down. Wind Ó zero seven zero degree, two five knots.

Expect sinking windshear turning short final. Ó Cleared to land.

Dynasty six zero five you can touch down. Wind is zero seven zero degree, two five knots. Expect sinking windshear while turning short final. You are cleared to land.

Kontrolor letenja je prethodnim rečenicama dao više obavještenja pilotu aviona (o sletanju, vremenske podatke-prvenstveno u vezi sa vjetrom, kao i o smicanju vjetra koje bi trebalo očekivati kada avion bude u kratkom finalu). Podatak u vezi sa vjetrom kao i smicanjem vjetra je posebno važan pošto se tada javlja turbulencija (bacanje) što često može biti veoma nezgodno prilikom sletanja i poletanja aviona. Posljednjom rečenicom

kontrolor letenja daje odobrenje pilotu aviona Boeing 747-400 da sleti. Pošto je posada primila ovu informaciju slijedi rečenica kojom se to i potvrđuje:

Ø Cleared to land and copied. Thank you.

We are cleared to land and we understood your message. Thank you. (Pošto je kontrolor letenja pružio više informacija posadi aviona ona uzvraća tako što prvo ponavlja posljednju informaciju-*Odobreno sletanje*, a zatim stavlja do znanja da su shvaćene i sve ostale informacije-podaci o vjetru i smicanju vjetra). U razgovor se zatim uključuje kopilot aviona:

Ø 070 Ø 25 Ø.

Ø Couldn't hear windshear.

Wind is 070 degree 25 knots.

I couldn't hear windshear.

Kopilot u stvari ponavlja podatke u vezi sa vjetrom ali pri tom uopšte ne koristi riječi (kako je to prethodno uradio kontrolor letenja) već koristi isključivo brojeve. A drugom rečenicom stavlja do znanja da nije primjetio (čuo) smicanje vjetra na koje je posada aviona prethodno takođe upozorena. Slijedi komentar pilota:

Ø Not Ø yet.

I haven't heard it yet. (gdje se *it* odnosi na *windshear*)

Kopilot ponavlja pilotovu rečenicu i na taj način potvrđuje svoje slaganje:

Ø Not Ø yet. Yes sir.

You haven't heard it yet. Yes sir.

Nakon ovog razgovor skreće na drugu temu (brzina) i prvi se uključuje pilot aviona:

That speed.

Odmah mu se priključuje kopilot aviona:

Speed bug. Missing.

Ova rečenica ovako izgovorena djeluje prilično zbunjujuće pošto nije baš jasno šta ja početak a šta kraj. Oba pilota pred sobom imaju instrumentsku tablu na kojoj mogu da vide razne podatke za vrijeme leta pomoću kompjuterskog softvera (podaci o brzini, kursu, visinomjer i slično). Očigledno je da je došlo do kvara u kompjuterskom softveru pa zbog toga kopilot i pilot aviona nisu mogli da vide podatke u vezi sa brzinom. U dosadašnjoj razmjeni uočavamo kombinaciju rečenica sa potpunim izostankom predikata sa jedne strane, kao i rečenice gdje je dat nepotpuni glagolski oblik (bez

odgovarajućeg oblika glagola *to be*). Govoreći o razlikama u formi između pisanog i govornog jezika autori Braun i Jul⁸⁴ (Brown and Yule) ističu da je „rjetkost u govornom jeziku naći više od dva premodifikujuća pridjeva, a postoji i snažna sklonost da se kratki odlomci govora organizuju tako da se samo jedan predikat dodaje jednom datom referentu u isto vrijeme...”

Ono što se takođe primjećuje u prethodno pomenutoj razmjeni, ali što se na neki način provlači i kroz čitav ovaj kratki zapis je često ponavljanje riječi i oklijevanje. Autor Tornberi⁸⁵ (Thornbury) to opisuje na sledeći način: „Vjerovatno ste obratili pažnju na veliki broj očiglednih karakteristika govornog jezika koje obično nisu prisutne u pisanom jeziku, kao na primjer oklijevanja, lažni počeci, ponavljanja i nepotpuni iskazi.”

Da bi potvrdio da je primio kopilotovu poruku pilot izgovara sledeće:

Speed bug roger.

Roger je jedna od najčešće upotrebljavanih standardnih riječi i fraza u vazduhoplovnoj terminologiji a značenje joj je *U potpunosti sam primio vašu posljednju poruku*. Pilot izgovara još jednu rečenicu:

Whoop! Alarm Ø OK.

Whoop! Alarm is OK.

Ovaj uzvik na početku rečenice predstavlja pilotovo iznenađenje činjenicom da alarm funkcioniše iako postoji kvar u kompjuterskom softveru zbog kojeg nisu bili jasni podaci u vezi sa brzinom. Onda mu se u tom iznenađenju priključuje i kopilot:

Strange.

Nakon ovog pilot se ponovo vraća na podatke u vezi sa brzinom na sledeći način:

Ø 153 Ø OK.

Airspeed of 153 knots is OK.

Pošto je vjetar u to vrijeme bio jak kopilot to i komentariše sledećom rečenicom:

Wind Ø so strong.

⁸⁴ G. Brown and G. Yule, *Discourse analysis*, str. 16. “it is rare in spoken language to find more than two premodifying adjectives and there is a strong tendency to structure the short chunks of speech so that only one predicate is attached to a given referent at a time...”

⁸⁵ Scott Thornbury, *Beyond the Sentence Introducing discourse analysis*, str. 64. “You probably noted a number of obvious features of spoken language that are not usually present in written language, such as hesitations, false starts, repetitions and incomplete utterances.”

Wind is so strong.

Odmah nakon ovog oglašava se sistem za upozorenje opasnog približavanja zemlji i čuje se jedna riječ-minimums koja se vjerovatno odnosi na minimalnu brzinu kroz vazduh na kojoj avion može da održava visinu. Nakon ovog u razgovor se uključuje kopilot aviona:

Speed Ø minus five.

Ø Plus ten.

Speed is minus five. Ili Deviation from the target airspeed is minus five.

Speed is plus ten. Ili Deviation from the target airspeed is plus ten.

Ovaj komentar kopilota odnosi se na skretanje od zamišljene brzine kroz vazduh koju on izražava na osnovu brojeva (plus i minus).

Pilot je skoncentrisan na smicanje vjetra :

Windshear at ... Windshear

Ova rečenica je isprekidana i nedovršena ali je pretpostavka da je pilot možda htio da kaže neki komentar u vezi sa smicanjem vjetra. Za to vrijeme kopilota preokupira visina na kojoj se avion trenutno nalazi pa otuda ovaj njegov komentar:

Four hundred seven.

U ovom trenutku ponovo se uključuje sistem za upozorenje opasnog približavanja zemlji i naizmjenično se čuju dvije riječi-ravan poniranja i smicanje vjetra. Ovo se ponavlja neko vrijeme a zatim se ponovo uključuje kopilot:

Speed Ø minus five.

Speed is minus five. Ili Deviation from the target airspeed is minus five.

Poslije ovog još jednom se oglašava sistem za upozorenje opasnog približavanja zemlji i čuje se samo jedna riječ-ravan poniranja.

Kopilot nastavlja da izgovara podatak u vezi sa visinom na kojoj se avion trenutno nalazi:

One hundred.

Pilot ovu informaciju potvrđuje sasvim kratkim odgovorom-*Yes.*

Poslije ovog kopilot nastavlja da daje podatke u vezi sa visinom na kojoj se avion trenutno nalazi:

Fifty.

Thirty.

Twenty.

Ten.

Five-zero.

Avion je prema ovim podacima sasvim blizu piste i samo što nije došlo do sletanja. U tom trenutku čuje se zvuk (radi se o škljocanju). Pošto je avion sada već u fazi sletanja kopilot izgovara *Yes* u značenju *We are ready for landing*. A zatim izgovara još jednu rečenicu:

I Ø roll Ø stick.

I am rolling the stick.

Kopilot je imao namjeru a to je i počeo da radi, da mota (zavija) palicu komande u cilju zaustavljanja aviona. U tom trenutku ponovo se čuje škljocanje. Međutim, pilot se očigledno nije slagao sa ovom zamisli kopilota što potvrđuje njegova naredna rečenica upućena kopilotu:

Wait a moment! Don't roll too much. Don't roll too much.

Pilot dva puta ponavlja rečenicu *Ne motaj (zavijaj) previše*. Ovo motanje se odnosi na palicu komande. Na osnovu toga se može zaključiti da ideja pilota nije bila da avion u tom trenutku sleti. Kopilot nakon ovog izgovara sledeće:

I haven't Ø. Ø haven't roll Ø.

I haven't rolled. I haven't rolled.

Ovom rečenicom kopilot kao da se pravda za postupak koji je zamislio da uradi (da mota palicu komande). U njegovoj rečenici primjećuje se odsustvo nekih važnih elemenata što se može povezati sa nekom vrstom straha zbog nastale situacije. Kao odgovor na kopilotovo „pravdanje“ pilot odgovara sa *Right*. Sada se kopilot ponovo uključuje u razgovor i na osnovu izgovorenog prilično je jasno da je kod njega već prisutna izvjesna doza panike:

Ø Autobrakes Don't have ... Oh! Sir reverse Ø.

We lost autobrakes. Oh! Sir reverse thrust was not selected.

Izgovorena rečenica je vrlo konfuzna, nepovezana i nedostaje puno elemenata koji bi je učinili gramatički ispravnom. Ne čudi ova potpuna zbunjenost kopilota koji je upravo konstatovao da su otkazale automatske hidraulične kočnice točka, kao i da negativni potisak nije odabran. Dva puta je upotrebljena riječ *Sir*. Govoreći o upotrebi ove riječi

Lin Moder⁸⁶ (Lynn Moder) ističe sledeće: „U ovom primjeru su vrijedne pažnje prvo upotreba fraze koja se koristi u odjavi (fraza „Doviđenja“) i fraza kojom se izražava poštovanje (fraza „gospodine“). Takve fraze koje se koriste u odjavi i markeri učtivosti nisu dio propisane frazeologije, ali su krajnje uobičajene u radiotelefonskom diskursu. U jednoj studiji koja je obuhvatila petnaest sati razgovora između pilota i kontrolora letenja na jednom američkom aerodromu, Hauard (**žensko ili muško**) (2008) je otkrila da su se fraze koje se koriste u odjavi javile u sedam posto razmjena, pozdravi u dva posto, fraze kojima se izražava poštovanje u dva posto, a „molim“ i „hvala“ u četiri posto. Istraživači koji proučavaju evropske i australijske kontekste otkrivaju slične upotrebe (Nevile 2004; Sänne 1999; Wyss-Bühlmann 2005).“

U našem zapisu ponovo se čuje zvuk škljocanja i odmah nakoh toga sada već potpuno panična verbalna reakcija kopilota koji izgovara sledeće:

Oh! No! Oh! No! Oh! No! Oh! No!

Na osnovu prethodno pomenutog iskaza više je nego očigledno da je zbog nastale situacije u avionu došlo do neke vrste promjene opšteg stanja govornika, pa tako njegov glas više ne odaje opuštenu i stabilnu ličnost već zbunjenu i očigledno uplašenu, što se odražava i u njenom glasu.

Komentarišući govorne tekstove autori Braun i Jul⁸⁷ (Brown and Yule) ističu kako je “Slično tome obično moguće na osnovu glasa govornika, njegovog ili njenog pola odrediti približnu starost i obrazovni status, kao i neke aspekte zdravstvenog stanja i ličnosti.”

Sada je sasvim izvjesno da je u fazi sletanja došlo do velikih komplikacija i da se stvari ne odvijaju na predviđen način. Otuda i uzvici kopilota koji se ponavljaju četiri puta. Odmah nakon kopilotovih uzvika čuje se zvuk motora koji se prvo pojačava a zatim

⁸⁶ Brian Paltridge and Sue Starfield, *The Handbook of English for Specific Purposes*, str. 231.

“Noteworthy in this example are the uses of the signoff phrase “So long” and the honorific “sir.” Such signoff phrases and politeness markers are not part of prescribed phraseology, but are extremely common in radiotelephony discourse. In a study of fifteen hours of pilot-controller communication at a US airport, Howard (2008) found that signoffs occurred in seven percent of the exchanges, greetings in two percent, honorifics in two percent, and “please” and “thank you” in four percent. Researchers studying European and Australian contexts find similar uses (Nevile 2004; Sänne 1999; Wyss-Bühlmann 2005).”

⁸⁷ G. Brown and G. Yule, *Discourse analysis*, str. 10. “Similarly it is usually possible to determine from a speaker’s voice his or her sex, approximate age and educational status, as well as some aspects of state of health and personality.”

smanjuje. Posljednja riječ koju pilot aviona izgovara je *Why* ali pošto nije dovršio pitanje ne zna se na šta je tačno mislio. Možemo samo pretpostaviti da je to *Why* izgovoreno kao znak nekog iznenađenja ili zaprepaštenosti zbog onog što se desilo u ovoj fazi letenja, a što je svakako daleko od očekivanog. Ponovo se čuje zvuk škljocanja a onda se još jednom u razgovor uključuje kopilot aviona:

This time. I why then ... (panicky tone)

Ponovo se radi o potpuno nepovezanim rečenicama i teško je zaključiti šta je kopilot zaista želio da kaže. Pošto je sve izgovoreno uznemirenim tonom sigurno je da su stvari krenule naopko i da je ishod sletanja neizvjestan što ni kopilota niti pilota aviona ne ostavlja ravnodušnim. Odmah nakon ovog čuje se zvuk prskanja i tu se zapis i završava. U avionu je u trenutku nesreće bilo 374 putnika i 22 člana posade. Svi putnici kao i članovi posade su preživjeli, a povrijeđenih je bilo 23.

Sažetak

U prethodno analiziranom zapisu uočavamo upotrebu sledećih elemenata:

- *elipsa* (38 puta)
- *Okay* (3 puta)
- *uzvik* ili *uzdah* (5 puta)

U ovom zapisu učestvuju pilot, kopilot i kontrola letenja. U ovom razgovoru primjećujemo kombinaciju standardnih vazduhoplovnih riječi i fraza i opšteg engleskog jezika. To znači da su i elementi formalnog ali i neformalnog govora zastupljeni u ovom zapisu.

Zapovjedni način je uz elipsu svakako jedan od prepoznatljivih elemenata u vazduhoplovnoj terminologiji. To se odnosi i na ovaj razgovor. Uočavamo ga i u izjavama kontrole letenja, ali i posade aviona. Gotovo uvijek je u funkciji instrukcije ali i naredbe. Slijedi nekoliko primjera.

*Dynasty six zero five, **continue** approach.*

***Wait** a moment. **Don't roll** too much. **Don't roll** too much.*

Elipsa je i u ovom kratkom razgovoru prilično zapažena jer je upotrebljena više od trideset puta, pa je to i ovog puta svakako čini jednim od najzastupljenijih elemenata.

Ponovo je uočljiva u rečenicama koje izgovaraju svi učesnici u ovom zapisu. Provlači se i u okviru standardnih riječi i fraza, ali i u okviru opšteg engleskog.

U ovom dijalogu upotrebljeno je nekoliko priloga (*yet, so, too much, then*). Što se tiče prijedloga njih u ovom dijalogu gotovo i da nema (*at, minus*).

U tekstu primjećujemo nekoliko pasivnih konstrukcija, dok je u ostalim rečenicama u upotrebi aktiv.

*Autobrakes **are set** (**selected**) to position two.*

*Speedbrakes **are armed**.*

*You **are cleared** to land.*

*We **are cleared** to land and we understood your message.*

*Sir reverse thrust **was not selected**.*

Takođe, primjećujemo i upotrebu modalnih glagola u ovom razgovoru.

*If you **can** see the checkerboard, tell me.*

*I **couldn't** hear windshear.*

U vezi kategorija koje navode autori Halidej i Hasanova, a kojima se postiže kohezivni odnos, u ovom zapisu naročito bismo istakli elipsu.

I referenca je prisutna u ovom razgovoru pa navodimo primjere:

Don't roll too much.

I haven't haven't roll

U drugoj i trećoj rečenici referenca nije direktno postignuta nekom rječju, ali se na osnovu rečenice koja je izgovorena neposredno prije može zaključiti na šta se odnosi riječ **roll** (**stick**).

U ovom zapisu upotrebljen je samo jedan veznik (*and*). To i ne čudi pošto je dijalog veoma kratak, a i rečenice koje su u njemu upotrebljene su prilično „okrnjene“.

Što se tiče četvrte kategorije, leksičke kohezije ona je i u ovom zapisu uglavnom postignuta ponavljanjem (pri tom se misli na vazduhoplovnu terminologiju, ali i na opšti engleski jezik).

Kada se radi o svrsi teksta o kojoj govori autor Tornberi (vidi Uvod) na sledeći način bismo mogli objasniti tri komponente konteksta za koje ovaj autor smatra da „bi mogle uticati na izbor jezika u proizvodnji teksta“:

područje (razgovor za vrijeme avionskog leta, u završnoj fazi-neposredno pred sletanje)

tenor (učesnici su pilot, kopilot i kontrola letenja)

način (direktan razgovor i razgovor putem radio-veze)

Do vanredne situacije na ovom letu došlo je na samom kraju leta i to u fazi neposredno pred sletanje. Rečenice izgovorene u ovom zapisu postaju konfuzne tek na samom kraju leta što se i moglo očekivati s obzirom na opasnost do koje je u tom trenutku došlo. Ono što karakteriše gotovo čitav razgovor su prilično „isjeckane“ rečenice. Upadljiv je potpuni izostanak upotrebe glagola *to be* što i jeste jedna od karakteristika standardne vazduhoplovne terminologije. Tamo gdje su rečenice nešto duže uočava se kakva takva pravilnost u upotrebi reda riječi.

Trinaesti zapis (31 March 1992-Transair 671)

U razgovor se prvi uključuje kopilot aviona:

Kabo six seven one Ø request flight level three euh three zero.

Kabo six seven one I (we) request flight level three euh three zero.

Ova rečenica prikazuje upotrebu tipične vazduhoplovne terminologije između kontrolora letenja i posade aviona. Jedino što se ne uklapa u ovu terminologiju je riječ *euh* koja, međutim pokazuje veliku uznemirenost govornika.

Ono što kopilot traži, odnosno zahtjeva od kontrole letenja je određeni nivo leta. Uskoro stiže odgovor kojim kontrola letenja u stvari odobrava traženi nivo leta ponovo uz upotrebu tipične vazduhoplovne terminologije:

Six seven one roger. Climb Ø level three three zero.

Six seven one roger. Climb to level three three zero.

Sada se u razgovor uključuje pilot aviona koji potvrđuje da je primio poruku:

Okay!

Riječ *Okay* svakako ne spada u tipičnu vazduhoplovnu terminologiju ali se može reći da se na neki način ipak uklapa u nju kako zbog konciznosti (u pitanju je samo jedna riječ) tako i zbog značenja. Odmah se nadovezuje kopilot aviona:

Climb Ø six three three zero six seven one Ø leaving Ø three... and leaving Ø two nine zero.

Climb to level six three three zero six seven one and leave level three... and leave level two nine zero.

Nakon ovog slijedi jedno *Okay* (koje vjerovatno upućuje na to da je primljena informacija u vezi sa penjanjem na dati nivo leta), a zatim i jedno *now* kojem prethodi i prati ga nejasan tekst. Nakon toga u razgovor se uključuje pilot aviona upotrebom kratkog oblika *Ya* (ova riječ zapravo znači, to jest predstavlja zamjenu za riječi *you* ili *yeah* i prilično je neformalna). Odmah nakon ovog čuje se glavno upozorenje a zatim i pilot aviona koji izgovara sledeće:

Engine fire!

Požar motora aviona predstavlja veoma veliku opasnost po život svih koji se u tom trenutku nalaze u avionu. Kada dođe do ovakve situacije pilot aviona traži najbolji način

da što prije sleti i evakuiše putnike aviona. Sada se u razgovor uključuje kopilot aviona dajući još jedno uznemiravajuće obavještenje:

Number four engine has left the wing!

Ono što je kopilot želio da kaže je sledeće:

Number four engine has separated from the wing! (kasnije ćemo saznati da se motor broj četiri odvojio od desnog krila aviona)

Očigledno je da situacija u avionu postaje prilično ozbiljna. Nakon ovog obavještenja ponovo se čuje glavno upozorenje. Sada se u razgovor uključuje i mehaničar-letač na sledeći način:

..()..gone..(*).., number four ..(*)..!*

S obzirom da su neke riječi u rečenici nejasne ne možemo znati tačno šta je mehaničar-letač htio da kaže, ali pošto znamo o kakvoj se vanrednoj situaciji radi mogli bismo pretpostaviti da je smisao rečenice sledeći:

Number four engine is gone!

Kopilot aviona odmah nakon konstatovanog problema u avionu radi jedino što u tom trenutku preostaje a to je poziv u pomoć:

Mayday! Mayday! Mayday! Ó Request radar Kabo six seven one!

Mayday! Mayday! Mayday! I (we) request radar Kabo six seven one!

Mayday! Mayday! Mayday! Kabo six seven one Ó request radar landing!

Mayday! Mayday! Mayday! Kabo six seven one I (we) request radar landing!

Kada se posada aviona obrati kontroli letenja upotrebljavajući izraz *Mayday* tri puta za redom to je kontroli letenja više nego jasan signal da je avion u opasnosti i da posada zahtjeva hitnu pomoć.

I u prvoj i u drugoj rečenici koju je kopilot aviona uputio kontroli letenja zahtjeva se sletanje po radaru.

Sada se u zapisu ponovo čuje glavno upozorenje a zatim se ponovo oglašava kontrola letenja:

Kabo six seven one say your level and position sir.

Ovom rečenicom kontrola letenja potvrđuje da je primila informaciju o pozivu u pomoć i sada su joj potrebni dodatni podaci (nivo i položaj).

Kopilot aviona odmah saopštava tražene podatke:

Two seven zero. Ó Request descent radar landing!

Two seven zero. I (we) request descent radar landing!

Pošto je sletanje aviona hitno potrebno upravo je to ono što kopilot i traži. Rečenica koja slijedi a koju izgovara kopilot upućena je pilotu aviona:

Ø Clear Ø to descent! We've lost both engines on the right wing!

We need clearance to descend! We've lost both engines on the right wing!

Nije baš sasvim jasno šta je kopilot htio da kaže pošto u zapisu nema rečenice izgovorene od strane kontrole letenja kojom se potvrđuje odobrenje za sletanje. Pošto je u pitanju vrlo ozbiljan problem ne čudi reakcija pilota aviona koji upućuje jedno *What* kojim izražava svoju nevjericu u ono što je upravo čuo (avion je ostao bez oba motora na desnom krilu).

Pošto je pilot u stvari postavio pitanje kopilot ponovo potvrđuje ono što je maloprije saopštio:

We've lost both engines!

Ovog puta ne pominje desno krilo aviona. I u ovom primjeru uočava se ono što je tipično za komunikaciju između članova posade i kontrole letenja u vanrednim situacijama u avionu a to je da učesnici u razgovoru prelaze na opšti engleski jezik (bez upotrebe standardnih riječi i fraza toliko karakterističnih za vazduhoplovstvo). Prije nego što će pilot uspjeti bilo što da kaže ponovo se, po ko zna koji put čuje glavno upozorenje. A zatim pilot više nego usplahireno izgovara sledeće:

Ø Both engines!

We've lost both engines!

Time što izostavlja prvi dio rečenice koji u stvari i govori o problemu do kojeg je došlo pilot još više ističe svoju zaprepaštenost i uznemirenost nastalom situacijom.

Slijedi potvrda kopilota aviona sasvim kratkim *Ya*, a odmah slijedi i pitanje upućeno pilotu aviona:

Ø You turn one eight zero?

Have you turned one eight zero?

Ovo pitanje kopilota odnosi se na kurs, a u njemu primjećujemo upotrebu elipse. Kako Kvirk⁸⁸ (Quirk) navodi: „Formalno govoreći, eliptične konstrukcije se djele na tri glavne

⁸⁸ R. Quirk, S. Greenbaum, G. Leech, J. Svartvik, *A Comprehensive Grammar of the English Language*, str. 893. “Formally speaking, elliptical constructions divide into three main categories. We shall distinguish INITIAL ELLIPSIS, where initial elements are ellipted, from FINAL ELLIPSIS, where final elements are ellipted.”

vrste. Razlikovaćemo POČETNU ELIPSU, u kojoj su početni elementi izostavljeni, od KRAJNJE ELIPSE, gdje su krajnji elementi izostavljeni.“ Pošto su u prethodno pomenutom pitanju skraćeni upravo početni elementi iskaza, jasno je da se radi o početnoj elipsi.

Odmah slijedi odgovor:

I'm trying.

U ovom trenutku opet se čuje glavno upozorenje. A nakon njega u razgovor se uključuje mehaničar-letač:

Ø We wanna dump fuel?

Do you (we) wanna (want to) dump fuel?

Pitanje mehaničara-letača je više nego logično pošto je u ovakvim i sličnim nerutinskim situacijama veoma važno izbaciti gorivo iz aviona (iz bezbjednosnih razloga) prije nego što se započne sa prinudnim sletanjem. Pilot se očigledno slaže:

Yeap Ø dump fuel.

Yeap we will dump fuel.

Nakon ovog ponovo se javlja kopilot aviona:

Ah six seven one?

Na početku je uzvik *ah* što uopšte ne čudi s obzirom na kritičnu situaciju u avionu, pa tako i ovaj uzvik pokazuje psihičko stanje govornika koji je očigledno uznemiren i zbunjen pošto u stvari i nema pitanja već je samo naveden broj leta aviona. I ovo je dovoljno kontroli letenja koja se odmah uključuje u razgovor:

Six seven one go ahead.

Go ahead spada u tipičnu vazduhoplovnu frazu koja je u čestoj upotrebi u radiotelefoniji i kada je neko od sagovornika u razgovoru upotrijebi to znači da se od druge strane očekuje da nastavi sa porukom, odnosno da kaže svoju poruku. Posada aviona svojom narednom rečenicom upravo to i radi:

We need emergency landing, Ø emergency landing. Both engines Ø missing Ø right wing. Ø Emergency landing radar.

We need emergency landing, we need emergency landing. Both engines are missing on the right wing. We need emergency radar landing.

U rečenici nedostaje štošta što opet ukazuje na stanje govornika. Elipsa je veoma upadljiva kada se radi o upotrebi standardnih riječi i fraza u vazduhoplovnom

engleskom jeziku, ali se ona često proširuje i na opšti jezik (u vanrednim situacijama), što je slučaj sa prethodno pomenutom rečenicom. Govoreći o elipsi Halidej i Hasanova⁸⁹ (Halliday i Hasan) ističu da „Početak diskusije o elipsi može biti poznato gledište da je to ‘nešto što je ostalo neizgovoreno’. Ovdje ne postoji implikacija da je neizgovoreno neshvaćeno, nasuprot tome, ‘neizgovoreno’ podrazumjeva ‘ali ipak shvaćeno’, a drugi način da se uputi na elipsu je u stvari kao NEŠTO SHVAĆENO gdje se *shvaćen* koristi u specijalnom značenju ‘podrazumjevat se’ (uporediti *podrazumjeva se da ćemo biti konsultovani prije postizanja sporazuma*).“

Prethodno pomenuti govornik iz našeg zapisa uskoro dodaje još jednu rečenicu:

Descent seven zero request straight-in approach.

Sve upotrijebljene riječi i fraze u ovoj rečenici spadaju u tipičnu vazduhoplovnu terminologiju. Riječ *descent* znači da pilot želi da snižava odnosno sleti i pri tom traži dozvolu da izvede prilaz iz pravca. Sada se u razgovor uključuje kontrola letenja u Marselju:

Ah roger proceed direct to Mike Romeo Sierra. What is the nature of our problem?

Kontrola letenja odmah potvrđuje da je primila poruku uz jedan uzvik *ah* na samom početku rečenice (koji u ovom kontekstu svakako odražava uznemirenost govornika) i odmah nakon toga daje neophodne instrukcije u vezi sa daljim radnjama koje treba preduzeti. Prva rečenica je protkana tipičnom vazduhoplovnim terminologijom što se ne bi moglo reći za narednu. Međutim, ono što se uočava u drugoj rečenici (koja je u stvari pitanje) i to prema načinu na koji je kontrolor letenja formuliše vidi se da na neki način daje i moralnu podršku posadi ugroženog aviona pošto ne kaže *What is the nature of your problem?* već *What is the nature of our problem?* i time jasno stavlja do znanja da će učiniti sve da pomogne da se problem što prije riješi, a i problem definiše kao problem svih njih a ne samo posade aviona. U tom trenutku u avionu se ponovo čuje glavno upozorenje. Nakon toga kopilot objašnjava stanje u avionu:

Two engines missing two engines missing. Structural. Request straight-in landing.

⁸⁹ M.A.K. Halliday and Ruqaiya Hasan, *Cohesion in English*, str. 142. “The starting point of the discussion of ellipsis can be the familiar notion that it is ‘something left unsaid’. There is no implication here that what is unsaid is not understood, on the contrary, ‘unsaid’ implies ‘but understood nevertheless’, and another way of referring to ellipsis is in fact as SOMETHING UNDERSTOOD, where *understood* is used in the special sense of ‘going without saying’ (compare *it is understood that we are to be consulted before any agreement is reached*).”

U svakoj rečenici ponešto nedostaje ali to ne utiče na razumjevanje poruke. Što se tiče riječi *structural* nju kopilot vjerovatno upotrebljava da bi objasnio vrstu oštećenja motora. Ponovo se čuje glavno upozorenje a nakon toga kontrola letenja u Marselju upotrebom tipične vazduhoplovne riječi *Roger*, kojoj prethodi uzvik *ah* potvrđuje da je primila poruku i upućuje i sledeće pitanje:

How many engine Ø on failure euh seven six seven one?

How many engines failed euh six seven one?

Očigledno je da kontrolor letenja nije čuo ili shvatio o koliko motora se radi pa je zato i postavio pitanje u vezi sa njima. Kopilot odmah odgovara:

Two engines Ø missing. Give me distance to landing and where are we landing Marseille?

Two engines are missing. Give me distance to landing and where are we landing Marseille?

Nakon ovog kontrola letenja u Marselju potvrđuje da je primila poruku (*Affirm euh*).

Slijedi kraća pauza a onda se u razgovor uključuje kopilot aviona:

Kabo we have an airfield. What is that airfield?

Kabo we can see an airfield. What kind of airfield is it?

Posada aviona je očigledno primjetila neki aerodrom pa je i pitanje u vezi sa tim. Pošto je došlo do vanredne situacije u avionu najvažnije je što prije sletjeti. Odmah dolazi i odgovor u vezi sa aerodromom:

It's a military airfield at your twelve o'clock for six miles.

Prvi dio rečenice je u duhu opšteg jezika dok u drugom primjećujemo upotrebu tipične vazduhoplovne terminologije.

Pošto je sada sve jasno u vezi sa aerodromom koji je vidjela posada aviona kopilot to i potvrđuje upotrebom standardne fraze *Roger*. Sada slijedi kraća komunikacija između pilota i kopilota aviona. Prvi razgovor započinje kopilot:

Can we land there? ... () ...*

Can we land there?

Nakon postavljenog pitanja slijedi nerazumljivi dio iskaza a zatim kopilot ponavlja pitanje. Ovdje se u stvari radi o eho pitanju pošto isti govornik dva puta izgovara potpuno identično pitanje. Možda to radi zbog panike pošto situacija na ovom letu nije

najpovoljnija, a možda se radi o onom što Tornberi⁹⁰ (Thornbury) naziva paralelizam, koji opisuje ovako: „Drugi oblik retoričke kohezije je ono što se naziva *paralelnost*, gdje se rečenice 'ponavljaju'.“

Pilot daje odričan odgovor na ovo pitanje (pošto je vjerovatno procjenio da sletanje nije moguće). Odmah nakon toga navodi i razlog:

Ø Too short, Ø too short!

Runway is too short, runway is too short!

Pilot je kolegi dao odričan odgovor na postavljeno pitanje (u vezi sa sletanjem na aerodrom koji su obojica primjetili) zbog dužine piste koja je po pilotu isuviše kratka. Da bi ipak provjerili mogućnost sletanja na ovaj aerodrom posada aviona upućuje sledeće pitanje kontroli letenja:

How long is the runway on this military airfield?

Odmah stiže i odgovor:

Ø Four thousand metres.

The runway is four thousand metres long.

Sada se sve menja pošto je pista ipak prilično dugačka, a oduševljenje se osjeća i u pilotovom odgovoru:

Oh yeah, OK.

Kao da hoće da kaže:

That's great. We will land.

Sada kopilot aviona ubacuje jednu rečenicu koja je upućena kontroli letenja u Marselju:

Four thousand metres we can land here?

Ovo je u stvari pitanje kojim kopilot želi da provjeri mogućnost sletanja (što je u tom trenutku i bilo najvažnije). Odmah dobija sledeći odgovor:

I call you back.

I ova rečenica spada u tipičnu vazduhoplovnu terminologiju. Kontrola letenja je potrebno neko vrijeme da provjeri mogućnost sletanja na ovaj aerodrom, a bez dozvole kontrolora letenja avion ne može da sleti. Sada posada aviona daje preciznije podatke o sopstvenoj poziciji:

We are overhead.

⁹⁰ Scott Thornbury, *Beyond the Sentence Introducing discourse analysis*, str. 22. "Another form of rhetorical cohesion is what is called *parallelism*, where sentences 'echo' one another."

Pošto je objašnjenje više nego dovoljno slijedi i odgovor u vezi sa njim:

Affirm.

I ova riječ spada u jednu od tipičnih fraza koja je u stalnoj upotrebi u vazduhoplovnom engleskom jeziku, a značenje joj je *da* (*potvrđan odgovor*). Poslije ovog kopilot izgovara nešto što je nejasno, a zatim se u razgovor uključuje pilot:

Yeah!

Ova riječ nedvosmisleno pokazuje oduševljenje pilota koje vjerovatno potiče od izvjesnosti sletanja na uočeni aerodrom što znači izlazak iz opasne situacije. Sada kopilot izgovara neku rečenicu od koje je jasna samo jedna riječ (*altitude-visina*). Vjerovatno se interesuje u vezi sa visinom na kojoj avion leti. Odmah nakon ovog izgovara sledeću rečenicu:

I can see it!

U ovoj rečenici osjeća se kopilotovo oduševljenje pošto je sada i vidio pistu (ovo *it* se odnosi na pistu). Nakon ovog čuje se sledeće:

It's Salon!

Sada je posada aviona izgleda prepoznala i o kom se aerodromu radi. U ovom trenutku u razgovor se ponovo uključuje kontrola letenja u Marselju:

Quebec November Kilo do you have visual on this runway?

I ova rečenica je u duhu vazduhoplovne terminologije a pitanje se odnosi na sletanje (*Da li imate vizuelno na ovoj pisti?*)

Prvo slijedi nejasan odgovor pilota aviona, a zatim se u razgovor ubacuje kopilot:

Yes we do. We are overhead. We can make left hand pattern for landing.

Treća rečenica je u duhu tipične vazduhoplovne terminologije. Slijedi komentar prilazne kontrole u Marselju:

It's OK for landing on this runway. Call this airfield on frequency one two three decimal six, one two three decimal six.

Prva rečenica zvuči prilično neformalno i nije baš tipična za vazduhoplovnu terminologiju. Što se tiče druge rečenice ona se često može čuti u komunikaciji između pilota i kontrolora. Ponavljanjem posljednjeg djela druge rečenice posada aviona u stvari potvrđuje da je primila poruku. (*One two three six thanks Marseille.*) Već narednom rečenicom posada upućuje poziv u pomoć kontroli letenja u Istresu:

Salon airfield mayday traffic six seven one.

Odmah se oglašava kontrola letenja u Istresu kojoj je poziv u pomoć i bio upućen:

Six seven one this is Istres, Istres. I receive you five square Istres three three runway three three in use fox echo pressure nine eight five. You are cleared for a downwind arrival sir.

Ove rečenice spadaju u tipičnu vazduhoplovnu terminologiju i predstavljaju uobičajenu komunikaciju između kontrolora letenja i pilota u ovoj fazi leta (sletanje). Kontrolor daje podatke u vezi sa brojem piste na koju avion može da sleti kao i podatke o vremenu i naravno odobrenje za sletanje.

Sada se sa nekoliko pitanja u razgovor uključuje posada aviona:

Can we make a left turn? Can we make a left turn? Coming down the other runway one five?

Prva dva pitanja su identična. Jedna riječ u ovom pitanju spada u tipičnu vazduhoplovnu terminologiju (left turn-lijevi zaokret), a sve ostalo spada u opšti engleski jezik. S obzirom na vanrednu situaciju do koje je došlo u avionu prioritet posade aviona je da što prije sleti na aerodrom, pa je zbog toga i sva komunikacija između posade aviona i kontrole letenja usmjerena na pitanja i instrukcije u vezi sa sletanjem. Odmah stiže odgovor kontrole letenja:

Affirm sir, Ø clear to make a left turn sir.

Affirm sir, you are cleared to make a left turn sir.

U prethodno pomenutoj rečenici je interesantna kombinacija standardnih vazduhoplovnih riječi i fraza (*affirm, clear, left turn*) i opšteg engleskog jezika.

Kontrolor letenja pri tom, obraćajući se jednom od pilota koristi riječ *Sir*. Međutim, izostavlja nastavak *—ed* iz riječi *clear* koja se tu podrazumjeva. Pilot aviona bira opšti engleski da bi potvrdio da je informacija primljena (upotrebljava riječ *Okay*). Nakon ovog slijedi obraćanje kopilota i pilota aviona upućeno kontroli letenja, a prvi govori kopilot:

We turn left. Do you have some radar? We are just overhead.

A zatim se obraća pilot:

What is the wind?

Posadu aviona opet najviše interesuju podaci u vezi sa radarom i vjetrom što je povezano sa sletanjem. Kontrolor letenja daje tražene informacije:

Roger. You are overhead the airfield and I confirm Ø three three, pressure Ø nine eight five.

Roger. You are overhead the airfield and I confirm that you can land on runway three three, pressure is nine eight five.

Ponovo uočavamo kombinaciju standardnih vazduhoplovnih riječi i fraza i opšteg engleskog jezika, uz elipsu koja je osnovna karakteristika vazduhoplovnog engleskog jezika. Posada aviona ponovo upućuje pitanje od maloprije:

What's the wind?

Podaci u vezi sa vjetrom kako prilikom sletanja tako i prilikom poletanja su veoma važni i od njih zavisi da li će avion moći da sleti ili poleti ili to nije moguće. Kontrolor daje sledeću informaciju u vezi sa vjetrom:

I confirm the wind is three three zero ten knots gusting Ø one four knots.

I confirm the wind is three three zero ten knots. Gusting is one four knots.

Ovo su vrlo iscrpni podaci u vezi sa vjetrom a riječi i fraze koje kontrolor koristi spadaju u tipičnu vazduhoplovnu terminologiju. Pošto su utvrđeni svi neophodni podaci u vezi sa vjetrom posada aviona daje sledeću informaciju:

We make a left hand pattern. U značenju We will make a left hand pattern.

Izraz *hand pattern* odnosi se na krug čekanja i spada u jedan od češće upotrebljivanih izraza u vazduhoplovstvu. Nakon ove informacije oglašava se kontrolor letenja:

Affirm you are cleared to make the pattern you want to for runway three three.

Ovom rečenicom (koja je kombinacija standardnih riječi i fraza i opšteg engleskog jezika) kontrola letenja daje pozitivan odgovor na namjeru posade aviona (u vezi sa ulaskom u krug čekanja). Slijedi još jedno pitanje upućeno kontroli letenja:

Do you have some radar?

Prije nego što će stići odgovor na ovo pitanje kopilot se oglašava ali je nejasno šta je rekao. Zatim slijedi odgovor kontrole letenja na prethodno postavljeno pitanje:

I have no radar sir, no visual on you.

Ovom rečenicom kontrola letenja potvrđuje da nema radarskog kontakta i da kontrola nije identifikovala avion. Posada aviona prihvata ovu informaciju potvrdnim odgovorom *OK*, a zatim slijedi kraći razgovor između članova posade koju započinje kopilot:

... left from the west ...

Početak kao i kraj su nejasni ali na osnovu izgovorenog djela rečenice pretpostavljamo da se iskaz odnosi na pravac prilaženja pisti. Pošto su izostavljeni elementi kako na početku tako i na kraju rečenice može se zaključiti da se ovdje radi i o početnoj i o krajnjoj elipsi. Očigledno je da se pilot slaže sa prethodno navedenom idejom kopilota pošto izgovara *Yeah* što bi trebalo da znači da prihvata ovaj prijedlog svog kolege. Nakon ovog komentara ponovo se u razgovor uključuje kopilot aviona:

Maintain two hundred knots minimum!

Prva riječ u rečenici (*Maintain*) je u stalnoj upotrebi u vazduhoplovnom engleskom jeziku i moglo bi se reći da predstavlja jednu od ključnih riječi. Značenje ove riječi je *održavaj (zadrži)* i pri tom se misli na visinu na kojoj avion leti. Poslije ovog kopilot izgovara još nešto međutim, razaznaje se jedino riječ *west* (zapadno), a pilotov komentar na ovo je *Yeah*. U razgovor se uključuje i mehaničar-letač ali nije jasno šta je želio da kaže. Nakon ovog ponovo se javlja kontrola letenja:

We have no visual on you six seven one. Do you see the runway?

Kontrola letenja zapravo ponavlja ono što je već prethodno konstatovala, a to je da ne vidi odnosno da nije identifikovala avion. Zbog toga kontrolu interesuje da li posada aviona vidi pistu. Odgovor dolazi od pilota aviona:

Negative, no!

Interesantno je da pilot aviona u odgovoru u isto vrijeme koristi i standardnu vazduhoplovnu frazu i frazu iz opšteg jezika za koju vazduhoplovna fraza zapravo predstavlja zamjenu. Kao da je htio da bude siguran da će sagovornik razumjeti njegovu poruku. A možda je sve nastalo kao proizvod straha i neizvjesnosti u kojoj se našla posada aviona na čelu sa kapetanom aviona. Sada slijedi detaljnije objašnjenje kopilota aviona u vezi sa trenutnim položajem aviona:

We Ø just coming out top of clouds. We come to the west of the field. We see your runway. We Ø turning on to west three thousands feet. We are just above clouds and then we see your runway.

We are just coming out top of clouds. We come to the west of the field. We see your runway. We are turning on to west three thousands feet. We are just above clouds and then we see your runway.

Na osnovu izostavljenih elemenata u rečenicama ovo objašnjenje izgleda pomalo konfuzno i kao da odražava psihičko stanje govornika (uzbuđenost, nervoza, strah). U

stvari pomalo podjeća na sažetost telegramske poruke (navođenje najvažnijih, odnosno ključnih riječi na osnovu kojih se može shvatiti suština poruke). Kopilot je pokušao da na što brži i precizniji način locira položaj aviona u vazduhu pošto je svjestan da kontrola letenja ne može radarom da identifikuje avion (a to je neophodno radi davanja instrukcija u vezi sa nivoom leta posadi aviona). Ova situacija pomalo podsjeća na slikara koji želi da naslika neki motiv ali ne razlikuje boje. Veoma brzo stiže odgovor kontrole letenja:

Roger, you are three thousand feet correct?

Kontrolor je odmah shvatio smisao i značenje prethodno pomenutog objašnjenja u vezi sa položajem aviona, ali da bi bio potpuno siguran upućuje pitanje u vezi sa visinom na kojoj avion trenutno leti, pa otud pitanje:

You are three thousand feet correct? u značenju Are you flying at three thousand feet?

Posada aviona odmah šalje potvrđan odgovor na šta kontrola letenja opet potvrđuje da je primila poruku. Zatim kopilot aviona upućuje nepotpunu rečenicu:

My landing () are turned on.*

Nešto je uključeno, a očigledno se radi o nekom instrumentu koji je važan za ovu fazu letenja (sletanje). Kontrola letenja očigledno zna o čemu se radi pošto kontrolor izgovara riječ *OK*. Sada se u razgovor uključuje i mehaničar-letač:

You see it?

Ovo pitanje se odnosi na neku tehničku karakteristiku važnu za sletanje (pošto je osoba koja ga upućuje inženjer). Nakon ovog kopilot pominje riječ motor ali je početak rečenice nejasan, a nakon toga on dodaje još nešto ali i to je potpuno nejasno. Poslije toga se kopilot nekom zahvaljuje za nešto ali nije jasno kome se zahvaljuje i zbog čega (možda mehaničaru-letaču, a možda pilotu aviona). Kopilot je usredsređen na sletanje što potvrđuje njegova naredna rečenica:

We turn left to land. U značenju We will (should) turn left in order to land.

Pilot aviona se očigledno slaže sa ovim pošto izgovara *Da*. Kopilot se pilotu obraća na sledeći način:

Turn left!

Ovom rečenicom kopilot potvrđuje svoju odluku od maloprije da pilot treba da izvede lijevi zaokret i sleti. Pilot prvo izgovara nešto nejasno a zatim *OK*, što bi trebalo da znači da će uraditi ono što kopilot savjetuje. Međutim, očigledno je da postoji neki

nesporazum između dvojice kolega pošto kopilot stalno, i to više puta ponavlja dvije rečenice (*Turn left, Turn left to land* i *Left turn*) ali pilot, iako se slaže sa ovim (što potvrđuju njegovi odgovori-*Yes* pa *OK* i na kraju *Yeah*) ipak to ne radi. Nakon ovog u razgovor se uključuje kontrolor letenja sa sledećom informacijom:

Six seven one you have fire on board, six seven one you have fire on board. I confirm fire on board.

Ovo je prilično uznemiravajuća vijest pošto je situacija u avionu i bez požara dovoljno teška i komplikovana. Kontrolor letenja tri puta ponavlja ovu informaciju što samo potvrđuje ozbiljnost čitave situacije u kojoj se našla posada ovog aviona. Poslije ove informacije u razgovor se ponovo uključuju kopilot i pilot aviona, kao i mehaničar-letač. Kopilot aviona je uporan u svojoj namjeri da pilot treba da izvede lijevi zaokret i pilot se opet slaže sa ovim. Riječi koje izgovara mehaničar-letač su nejasne tako da se ne zna o čemu on govori. Kopilot upućuje sledeću rečenicu:

Give me more than a ...

Očigledno je da traži nešto od nekog člana posade ali pošto pitanje nije dovršeno ne zna se na šta se pitanje odnosi. U tom trenutku u avionu se čuje glavno upozorenje koje se već nekoliko puta oglasilo. Odmah nakon glavnog upozorenja u razgovor se uključuje kontrolor letenja sa sledećim obavještenjem:

You can take runway one five if you want one five. The wind Ø three two zero ten knots. You are cleared direct sir. Direct.

Ovim kontrolor obavještava posadu aviona da može da sleti na pistu broj 15 ako to želi. Daje i obavještenje u vezi sa vjetrom. Na kraju navodi ono što je najvažnije a to je da je direktno sletanje odobreno. U sve tri izgovorene rečenice kontrolor letenja koristi standardne vazduhoplovne riječi i fraze. Posada potvrđuje prijem informacije na sledeći način:

Direct one five.

Kao što se može primjetiti nedostaju mnogi elementi u ovoj rečenici, ali je kontroloru letenja jasno da je posada primila njegovu informaciju i da će postupiti u skladu sa njom. Nakon ovog ponovo se čuju vrlo kratke i pomalo nepovezane rečenice posade aviona. Pilot izgovara jedno *Yeah* što je vjerovatno odgovor na iskaz kopilota koji je nejasan. Zatim kopilot izgovara *OK* što vjerovatno znači da se slaže sa nečim, a onda dodaje sledeće:

Slow down!

Ovaj komentar kopilota je upućen pilotu aviona i odnosi se na brzinu kojom avion leti. Odmah nakon ovog ponovo se čuje glavno upozorenje, a zatim pilot aviona izgovara sledeće:

Lower the flaps!

Ova komanda odnosi se na zakrilca (*Izvuci zakrilca!*) koja igraju važnu ulogu pri sletanju aviona. I mehaničar-letač se uključuje u razgovor ali su njegove riječi nejasne. Ali su zato riječi kontrolora letenja koji se u ovom trenutku uključuje u razgovor više nego jasne:

You are cleared direct sir. The last wind Ø three two zero eight knots for runway one five.

You are cleared direct sir. The last wind is three two zero eight knots for runway one five.

Pošto se trenutak sletanja približava kontrolor letenja ponovo daje obavještenje u vezi sa vjetrom, pistom na koju avion može da sleti i pravcem sletanja. Ponovo je u kontrolorovim rečenicama uočljiva upotreba tipične vazduhoplovne terminologije. Neposredno poslije ovog obavještenja kopilot aviona nešto izgovara ali su te riječi nejasne. Pilot zatim izgovara sledeće:

I take one five!

Ova rečenica u stvari znači sledeće:

I will land on runway 15.

Zatim se ponovo čuje glavno upozorenje a onda i sledeće pilotove riječi:

That's OK!

Ovo je vjerovatno upućeno ostalim članovima posade ali se ne zna na šta je pilot mislio pošto nakon toga kopilot ponovo izgovara dvije rečenice koje su nejasne. Neko od članova posade sada izgovara riječ *Roger* što bi trebalo da znači da je poruka primljena. Pilot izgovara sledeće:

Select full flaps!

Ovaj zahtjev je upućen mehaničaru-letaču a odnosi se na zakrilca. (*Biraj ili Izaberi potpuno izvučena zakrilca!*) Mehaničar-letač je shvatio pilotov zahtjev što potvrđuje njegova izjava:

Affirm!

Riječ *Affirm* spada u tipičnu vazduhoplovnu frazu a značenje joj je *Da*. Kopilot ponovo nešto izgovara ali je to nejasno. Mehaničar-letač izgovara *Yes!* što bi mogao da bude odgovor ili komentar na kopilotov iskaz (koji je nejasan). Po ko zna koji put se oglašava glavno upozorenje. Nakon ovog u razgovor se ponovo uključuje kopilot i ovog puta se razaznaje samo jedna riječ *runway* (*pista*). Samo što nije došlo do sletanja i sada se u razgovor uključuje kontrolor letenja:

OK have you, confirm gear have you got the gear down sir?

Kontrolora letenja zanima da li je stajni trap u izvučenom položaju (stajni trap mora da bude izvučen prilikom sletanja, ako je sve u redu). Prethodno pomenuta rečenica zapravo bi trebala da glasi ovako:

OK could you confirm that the gear is down sir?

Na ovo pitanje stižu dva potpuno različita odgovora. Mehaničar-letač daje potvrđan odgovor dok pilot aviona daje odričan odgovor na kontrolorovo pitanje. Kontrolor letenja se ponovo uključuje u razgovor:

Roger, roger. You are runway one five. The wind always three two zero. You are on axis, on axis.

Ove rečenice djeluju pomalo konfuzno pošto kontrolor dva puta za redom ponavlja standardnu vazduhoplovnu frazu *roger*, a zatim govoreći o vjetru upotrebljava riječ *always* i na kraju ponovo dva puta ponavlja riječ *on axis*. Međutim, i pored konfuzije kontrolor uspeva da pruži veoma važne informacije za ovu fazu leta (broj piste na koju avion treba da sleti, vjetar i podatke o položaju). Nakon ovog ponovo se čuje glavno upozorenje a onda neko od članova posade izgovara riječ *Roger*. Sada kopilot aviona dodaje sledeće:

Three greens, flaps!

I reduce the power for you!

Ove rečenice odnose se na postupak u vezi sa zakrilcima. Kopilot će smanjiti snagu motora. Na ovo pilot aviona daje kratak potvrđan odgovor *Yeah*. Kontrolor letenja koji prati svaki potez aviona sada ima sledeći komentar:

Good descent. You are on axis.

Ovim rečenicama kontrolor potvrđuje da posada aviona na pravi način izvodi sletanje. Međutim, odmah poslije ovog kontrolorovog komentara u vezi sa sletanjem pilot izgovara sledeće:

Don't! Don't!

Između ova dva *don't* pilot izgovara još nešto ali je taj dio rečenice nejasan. Ova pilotova rečenica očigledno pokazuje neku vrstu neslaganja sa nekim postupkom u avionu. Nakon ovog neko od posade aviona izgovara riječ *Roger*. Od ovog trenutka pa sve do kraja zapisa čuje se upozorenje u vezi sa ravni poniranja i sistem za upozorenje (opasnog) približavanja zemlji. Sve to ukazuje da u avionu ima velikih problema koji utiču na sletanje. Ubrzo nakon ovog je došlo do sletanja aviona, ali je avion tom prilikom skliznuo sa piste. Srećom svi članovi posade (ukupno pet) su preživjeli.

Sažetak

U prethodno analiziranom zapisu uočavamo upotrebu sledećih elemenata:

- *elipsa* (32 puta)
- *Okay* (11 puta)
- neformalni izrazi (na primjer *yeah*-7 puta; *wanna*-1 put; *ya*-2 puta; *yeap*-1 put)
- uzvik ili uzdah (*ah*-3 puta; *ehh*-2 puta; *oh*-1 put)
- izraz *Mayday* (6 puta)

U ovom zapisu učestvuju pilot i kopilot aviona, mehaničar-letač i kontrola letenja. Ovaj zapis predstavlja kombinaciju standardnih vazduhoplovnih riječi i fraza i opšteg engleskog jezika. Upravo zbog toga možemo reći da su u ovom razgovoru prisutni elementi kako formalnog tako i neformalnog govora.

Gramatička kategorija koja je stalno prisutna u okviru vazduhoplovne terminologije svakako jeste zapovjedni način. Pa tako, ni ovaj zapis nije izuzetak po tom pitanju pošto uočavamo više primjera imperativa u ovom razgovoru. Navešćemo nekoliko rečenica koje u sebi sadrže imperativ.

*Six seven one roger. **Climb** to level three three zero.*

*Kabo six seven one **say** your level and position sir.*

*Yeap **dump** fuel.*

*Six seven one **go ahead**.*

*Ah roger **proceed** direct to Mike Romeo Sierra.*

***Maintain** two hundreds knots minimum!*

Turn left. Turn left to land.

Give me more than a ...?

Slow down!

Lower the flaps!

Select full flaps!

Don't ... ! Don't ...!

Elipsa je našla svoje mjesto i u okviru ovog zapisa pošto je upotrebljena trideset dva puta, pa je to i u ovom slučaju svakako čini jednim od najzastupljenijih elemenata.

Primjećujemo je u rečenicama koje izgovaraju svi učesnici u ovom zapisu. Ono što se još uočava kada se radi o elipsi u ovom zapisu jeste to da se koristi i u okviru standardnih riječi i fraza, ali i u okviru opšteg engleskog.

U dijalogu primjećujemo nekoliko priloga (*too, just, overhead*). Što se tiče prijedloga oni su upotrebljeni u većem broju. Dosta prijedloga se i ponavlja u ovom zapisu (*on, to, of, at, for, above*).

U tekstu primjećujemo pasivne konstrukcije i sve se odnose na istu situaciju (davanje dozvole).

*Affirm you **are cleared** to make the pattern you want to for runway three three.*

Takođe primjećujemo i upotrebu modalnih glagola.

*We **need** emergency landing, emergency landing both engines missing right wing emergency landing radar.*

***Can** we land there?*

*Four thousand meter we **can** land here?*

*I **can** see it!*

*Yes we do, we are overhead we **can** make left hand pattern for landing.*

***Can** we make a left turn?*

*You **can** take runway one five if you want one five, the wind three two zero ten knots you are cleared direct sir, direct..*

U vezi kategorija koje navode autori Halidej i Hasanova, a kojima se postiže kohezivni odnos, u ovom zapisu svakako bismo ponovo istakli elipsu.

I referenca je prisutna u ovom razgovoru pa navodimo par primjera:

*Can we land **there**?*

U ovom primjeru referenca je postignuta prilogom **there** koji je upotrebljen umjesto riječi **military airfield**.

*I can see **it**!*

U ovoj rečenici zamjenica **it** upućuje na, zapravo odnosi se na **Salon (military airfield)**.

*You see **it**?*

U ovoj rečenici zamjenica **it** odnosi se na neku tehničku karakteristiku iz prethodno izgovorene rečenice (ne zna se tačno o kojoj je karakteristici riječ pošto u zapisu nema navoda o tome).

Kada govorimo o konektivima u ovom zapisu možemo reći da je upotrebljen samo jedan (*and*) i on se ponavlja više puta. Zahvaljujući upotrebi upravo ovog konektiva u tekstu se postiže kohezija.

Što se tiče četvrte kategorije, leksičke kohezije ona je i u ovom, kao i u prethodnim zapisima uglavnom postignuta ponavljanjem.

Kada se radi o svrsi teksta o kojoj govori autor Tornberi (vidi Uvod) na sledeći način bismo mogli objasniti tri komponente konteksta za koje ovaj autor smatra da „bi mogle uticati na izbor jezika u proizvodnji teksta“:

područje (razgovor za vrijeme avionskog leta, u završnoj fazi-neposredno pred sletanje)

tenor (učesnici su pilot, kopilot, mehaničar-letač i kontrola letenja)

način (direktan razgovor i razgovor putem radio-veze)

Do vanredne situacije na ovom letu došlo je na kraju leta i to u fazi sletanja. Rečenice izgovorene u ovom zapisu postaju nešto konfuznije u trenutku kada posada saznaje da je došlo do odvajanja motora. Tada govornici ponavljaju svoje iskaze, nastaju pauze, neke riječi su izostavljene i cjelokupni razgovor prati izvjesna „nervoza“.

Vazduhoplovni i pomorski engleski jezik-jezičko posuđivanje

Proučavajući vazduhoplovni jezik ne možemo a da ne primjetimo veliku sličnost između riječi koje se u njemu upotrebljavaju i riječi koje se koriste u pomorskom jeziku. Većina ljudi bi sigurno pomislila da vazduhoplovna i pomorska terminologija ne mogu imati ništa zajedničko. Međutim, kada bi se malo više zainteresovali za ovu temu shvatili bi da to baš i nije tako.

Airspeak ili vazduhoplovni jezik i Seaspeak ili pomorski jezik, itekako imaju sličnosti. Ovo nimalo ne čudi kada se zna da i u vazduhoplovstvu, (vazduhoplovni saobraćaj) kao i u pomorstvu (pomorski saobraćaj) moraju da se poštuju međunarodni propisi koji nalažu da se sva komunikacija odvija isključivo na engleskom jeziku. Prema tome, upotreba engleskog jezika za komunikaciju bila bi prva zajednička karakteristika vazduhoplovnog i pomorskog jezika.

Pošto prethodno pomenuti propisi važe odavno, slobodno možemo reći da je engleski jezik već dugi niz godina obavezan kako u vazduhoplovnom tako i u pomorskom jeziku. Govoreći o značaju engleskog jezika autor Sara Tomason⁹¹ (Sarah Thomason) ističe da je „U savremenom svijetu engleski jezik daleko najrasprostranjeniji *lingua franca* (jezik šire komunikacije). Širom svijeta ljudi moraju da uče engleski jezik ako žele da studiraju modernu fiziku, razumiju dijalog u sveprisutnim američkim filmovima, upravljaju avionima na međunarodnim destinacijama (engleski jezik je međunarodni jezik kontrolora letenja), i posluju sa Amerikancima i većinom ostalih stranaca. Engleski jezik je takode *lingua franca* za međunarodnu komunikaciju preko ogromnog i uvijek širećeg interneta. Mnogi ljudi koji koriste engleski jezik za sve ove namjene nemaju priliku (a često ni želju) da vježbaju ovaj jezik tako što će razgovarati sa izvornim govornicima engleskog jezika.“

⁹¹ Sarah Thomason, *Language Contact*, str. 21. “In the modern world English is by far the most widespread lingua franca (language of wider communication). All over the world people must learn English if they wish to study advanced physics, understand the dialogue in ubiquitous American films, fly airplanes to international destinations (English is the international language of air-traffic controllers), and do business with Americans and most other foreigners. English is also the lingua franca for international communication via the vast and ever-expanding internet. Many of the people who use English for all these purposes have no opportunity (and often no desire) to practice by talking to native speakers of English.”

Dobro je poznato da je pomorstvo starije od vazduhoplovstva, pa ne čudi što je u procesu jezičkog posuđivanja pomorski jezik bio jezik davalac, dok je vazduhoplovni jezik bio jezik primalac. Može se reći da je pomorski jezik bio veoma izdašan prilikom pozajmljivanja odnosno ustupanja riječi vazduhoplovnom jeziku. Mnoge riječi koje se i danas upotrebljavaju u pomorskom jeziku su preuzete direktno iz latinskog jezika, a neke su preko nekih drugih romanskih jezika (na primjer italijanskog) dospjele u pomorski jezik.

Govoreći o kontaktu među jezicima i jezičkom posuđivanju u okviru romanske porodice jezika, autor Jan Volgemut⁹² (Jan Wohlgemuth) navodi da su „Naročito španski, portugalski, francuski, latinski i-u manjoj mjeri-italijanski jezik bili u intenzivnom kontaktu sa stotinama opšte poznatih jezika, od kojih su svi pozajmljivali od njih u različitim stepenima.“

Engleski jezik je nekako od početka povezan sa vazduhoplovstvom i ta tradicija se zadržala do danas. Ovdje se prije svega misli na civilni vazduhoplovni saobraćaj u svim zemljama širom svijeta. Civilni piloti bi trebalo da upotrebljavaju engleski jezik u komunikaciji sa kontrolorima letenja i kada lete na domaćim destinacijama (što se uglavnom i poštuje u većini zemalja), a ne samo na međunarodnim letovima.

Zašto je baš engleski, a ne neki drugi jezik u obaveznoj upotrebi u vazduhoplovstvu je vjerovatno povezano sa ekonomskom moći i uticajem koji je Amerika imala, a i dalje ima u svijetu. Engleski jezik je odavno prisutan i u mnogim drugim oblastima, a ne samo u vazduhoplovstvu i nekako se stiče utisak da bi ta dominacija engleskog jezika u odnosu na ostale jezike mogla potrajati u budućnosti.

Govoreći o trenutnom statusu engleskog jezika u svijetu, prethodno pomenuti autor Sara Tomason⁹³ (Sarah Thomason) ističe da „Sadašnji i rastući status engleskog jezika kao neophodnog djela višeg obrazovanja širom svijeta obezbjeđuje da će engleski biti u kontaktu sa većinom svjetskih jezika u doglednoj budućnosti. Ovo bi se moglo

⁹² Jan Wohlgemuth, *A Typology of Verbal Borrowings*, str.165. “Especially Spanish, Portuguese, French, Latin and-to a lesser extent-Italian have been in intensive contact with hundreds of languages worldwide, all of which borrowed from them in varying degrees.”

⁹³ Sarah Thomason, *Language Contact*, str. 24. “The current and growing status of English as a necessary part of higher education throughout the world ensures that English will be in contact with most of the world’s languages for the foreseeable future. This could change if social conditions change to reduce drastically the influence of English-speaking countries on the world scene, but for the time being, at least, English is spreading not only in public domains but also in private lives around the world.”

promjeniti ako se promjene društveni uslovi koji bi drastično smanjili uticaj zemalja u kojima se govori engleskim jezikom na svjetskoj sceni, ali bar za sada, engleski se širi ne samo na opšta dobra već i na privatne živote po svijetu.“

Sve ono što engleski jezik danas čini toliko značajnim i zbog čega svi žele da uče upravo ovaj, a ne neki drugi jezik, nekada je pripadalo francuskom jeziku (posebno kada se radi o diplomatiji). Ta „popularnost“ engleskog jezika traje već nekoliko decenija. Nekada se podrazumjevalo da djeca u školi treba da uče prvenstveno francuski jezik, ali već duže vremena engleski jezik ima vodeću poziciju po tom pitanju, pa je već godinama strani jezik broj jedan u školama, a tek poslije njega dolaze i ostali svjetski jezici (ali kao drugi strani jezik i sa manjim brojem časova).

Govoreći o pristupima u okviru učenja engleskog jezika autor Kliford Prator⁹⁴ (Clifford H. Prator) ističe kako su „Potrebe za engleskim jezikom koje se danas osjećaju po svijetu, pa otud i razlozi da se ovaj jezik predaje naročito različiti i neodložni. U Sjedinjenim državama ovaj jezik se predaje kako bi djeci bilo omogućeno da njime ovladaju u dovoljnoj mjeri, što bi im zatim omogućilo dobijanje potpunog obrazovanja u američkim školama, odraslim doseljenicima bi omogućilo da funkcionišu uspješno u novom društvu, strane studente bi dovelo u situaciju da izađu na kraj sa univerzitetskim predavanjima i ispitima, a piloti bi naučili nekolicinu govornih izraza tako da mogu bezbjedno da slete. Što se tiče prekomorskih zemalja tu se teži drugim ciljevima, jednako punovažnim i ponekad propisanim zakonom.“

Upravo toliko velika popularnost baš engleskog jezika koja traje već dugi niz godina i koja je primjetna u različitim oblastima, kod izvornih govornika mogla bi da stvori utisak da se podrazumjeva da ovaj jezik govore, odnosno da se njim uspješno služe ljudi širom svijeta.

⁹⁴ Marianne Celce-Murcia, *Teaching English as a Second or Foreign Language*, str. 18-19. “The needs for English felt around the world today, and hence the reasons for teaching it, are particularly diverse and pressing. In the United States it is taught to give children a mastery sufficient to enable them to obtain a complete education in American schools, to make it possible for adult immigrants to function effectively in a new society, to put foreign students in a position to cope with university lectures and examinations, to familiarize pilots with a few spoken expressions so they can land a plane safely. Overseas still other aims are pursued, equally valid and sometimes prescribed by law.”

Govoreći o odnosu koji izvorni govornici imaju prema engleskom jeziku autor Sara Tomason⁹⁵ (Sarah Thomason) kaže da se „U Sjedinjenim američkim državama, na primjer često smatra da je znati više od jednog jezika znak inteligencije, marljivosti, i povlašćenog obrazovanja-ali jedino ako je posjednik ove vještine izvorni govornik engleskog jezika. Neki od tih istih ljudi koji se dive govorniku engleskog jezika zbog toga što zna druge jezike su upadljivo neimpresionirani recipročnim vještinama kod neizvornog govornika engleskog jezika, pod očiglednom pretpostavkom da je govoriti engleski skoro normalno.“

A kako je prethodno pomenuto, engleski jezik je odavno zagospodario civilnim vazduhoplovnim sistemom. O tome kako je i kada baš engleski jezik postao zvanični jezik u vazduhoplovstvu na sledeći način objašnjava u svojoj knjizi „*English as a global language*“ autor Dejvid Kristal (David Crystal) koji o ovoj temi navodi sledeće⁹⁶: „Zvanična upotreba engleskog kao jezika međunarodne avionske kontrole pojavila se poslije Drugog svjetskog rata. Savezničke vođe organizovale su konferenciju u Čikagu 1944.g. na kojoj su postavile temelje za posleratni globalni civilni vazduhoplovni sistem, stvarajući Međunarodnu civilnu vazduhoplovnu organizaciju. Sedam godina kasnije su se dogovorili da bi engleski jezik trebalo da bude međunarodni jezik vazduhoplovstva, u situacijama kada piloti i kontrolori letenja govore različitim jezicima.“

Ne treba posebno naglašavati da je bezbjednost učesnika u saobraćaju, (bez obzira da li se radi o putnicima u avionu, brodu, autobusu, vozu ili kolima) uvijek na prvom mjestu. Stoga se od posade aviona, odnosno broda, očekuje dobro vladanje engleskim jezikom. Dok su u avionu piloti komuniciraju sa kontrolom letenja od koje dobijaju informacije

⁹⁵ Sarah Thomason, *Language Contact*, str. 33. “In the United States, for instance, knowing more than one language is often considered a sign of intelligence, diligence, and a privileged education-but only if the possessor of this skill is a native speaker of English. Some of the same people who admire an English speaker for knowing other languages are conspicuously unimpressed by reciprocal skills in a nonnative speaker of English, on the apparent assumption that speaking English is just normal.”

⁹⁶ David Crystal, *English as a global language*, str. 107-108. “The official use of English as the language of international aircraft control did not emerge until after the Second World War. Allied leaders organized a conference in Chicago in 1944 at which they laid the foundations for the post-war global civil aviation system, creating the International Civil Aviation Organization. Seven years later they agreed that English should be the international language of aviation when pilots and controllers speak different languages.”

koje im pomažu da na bezbjedan način obavljaju svoj posao. Komunikacija između pilota aviona i kontrolora letenja obavlja se putem radio-veze.

Kada je sve u redu, odnosno kada u avionu nema nikakvih problema (bilo da se radi o problemima tehničke ili lične prirode) komunikacija koja se odvija na relaciji pilot-kontrola letenja je u vezi sa spoljašnjom temperaturom, uslovima za poletanje ili sletanje, brojem piste i tome slično.

Međutim, kada dođe do neke iznenadne situacije, takozvane vanredne situacije (do koje obično dolazi zbog nekog tehničkog kvara, vremenskih nepogoda, problema sa putnicima ili nečeg sličnog) onda se pristupa posebnoj vrsti komunikacije koja je identična kako u pomorskom tako i u vazduhoplovnom jeziku.

Zapravo se radi o potpunom preuzimanju riječi iz pomorstva u vazduhoplovstvo, a pri tom riječi, odnosno fraze zadržavaju potpuno isto značenje, to jest, ono ostaje nepromjenjeno.

Govoreći o promjeni značenja u semantičkoj teoriji u procesu jezičkog posuđivanja u svojoj knjizi *Teorija jezika u kontaktu Uvod u lingvistiku jezičnih dodira* autor Rudolf Filipović⁹⁷ kaže sledeće: „Promjene opsega starog značenja na prijelazu u novo svrstavaju se obično u tri kategorije: 1. opseg starog značenja ostaje nepromjenjen u novom značenju; 2. novo je značenje suženo u usporedbi sa starim; 3. novo je značenje prošireno prema opsegu starog značenja.“

Naši primjeri mogu se svrstati u prvu kategoriju. Prethodno pomenuti postupak (koji je u vezi sa vanrednim situacijama) obuhvata sledeće poruke: poruke u vezi sa opasnošću (distress messages) i poruke u vezi sa hitnošću (urgency messages).

Kada se radi o porukama u vezi sa opasnošću pilot se kontroli letenja obraća signalom *Mayday* koji izgovara tri puta. Ovo se radi u slučaju velike opasnosti, i na osnovu toga kontrola letenja odmah zna da je došlo do neke iznenadne, odnosno vanredne situacije. Što se tiče poruka u vezi sa hitnošću, ovdje je signal kojim se pilot obraća kontroli letenja *Panpan* (takođe izgovoren tri puta). I ovaj signal nagovještava da je došlo do problema u avionu, ali ova vrsta poruke, odnosno problem koji se njom prenosi je manje uznemiravajuća od poruke u vezi sa opasnošću. Zapravo, posada aviona u najvećem broju slučajeva može sama da riješi problem.

⁹⁷ Rudolf Filipović, *Teorija jezika u kontaktu: uvod u lingvistiku jezičnih dodira*, str. 160.

Ova dva signala se upotrebljavaju i u pomorskom i u vazduhoplovnom jeziku, i nema promjene u značenju. Jedina razlika je u tome što se u prvom slučaju signali odnose na bezbjednost broda, a u drugom slučaju se odnose na bezbjednost aviona.

Ono što je takođe tipično za vazduhoplovstvo, a u čemu primjećujemo odstupanje od uobičajenog jeste upotreba alfabeta. U alfabetu koji se koristi u vazduhoplovnom jeziku svako slovo dobija svoj naziv. Sve ovo primjećujemo i u pomorskom jeziku, pa se i ovdje radi o posuđivanju. Pomenuta promjena u alfabetu podrazumjeva da svako slovo dobija ime, što izgleda ovako:

A – Alpha
B – Bravo
C – Charlie
D – Delta
E – Echo
F – Foxtrot
G – Golf
H – Hotel
I – India
J – Juliet
K – Kilo
L – Lima
M – Mike
N – November
O – Oscar
P – Papa
Q – Quebec
R – Romeo
S – Sierra
T – Tango
U – Uniform
V – Victor
W – Whiskey
X – X – Ray

Y – Yankee

Z – Zulu

Ovaj postupak (gdje svako slovo alfabeta dobija svoj naziv) se primjenjuje radi izbjegavanja zabune tokom komunikacije (i na brodu i u avionu), pošto se svako slovo izgovara pojedinačno. Prethodno pomenuti alfabet koristi se i u vojnom engleskom jeziku (radio komunikacija) i to upravo da bi se izbjegla bilo koja vrsta nesporazuma. Sve što važi za alfabet primjenjuje se i na brojeve, pa i oni većinom dobijaju drugačiji izgovor, a sve u cilju boljeg razumjevanja, odnosno izbjegavanja nesporazuma koji mogu dovesti do tragičnih posljedica. Ono što slijedi u nastavku jeste spisak brojeva i njihov izgovor koji je identičan u pomorskom i vazduhoplovnom jeziku, pa možemo konstatovati da se ponovo radi o posuđivanju bez promjene u značenju.

0 – ZERO

1 – WUN

2 – TOO

3 – TREE

4 – FOW – er

5 – FIFE

6 – SIX

7 – SEV – en

8 – AIT

9 – NIN – er

Decimal – DAY – SEE – MAL

Thousand – Tousand

Kada brojeve pet (five) i devet (nine) izgovorimo na engleskom jeziku oni djeluju slično (naročito ako su izgovoreni brzo, a pri tom im slijede i drugi brojevi ili riječi, što se u vazduhoplovstvu upravo i dešava). U vazduhoplovstvu se brojevi često upotrebljavaju u komunikaciji između pilota i kontrole letenja (na primjer kada se govori o broju piste, broju izlaza na pistu, i tome slično). Da ne bi došlo do zabune u komunikaciji koja je u nekim slučajevima bila fatalna, brojevi se izgovaraju na način koji se razlikuje od uobičajenog, a koji je prethodno naveden.

Da se jezik pomorstva i vazduhoplovstva poklapaju (opet se radi o posuđivanju bez promjene u značenju) potvrđuju i sledeće fraze, koje su u stalnoj upotrebi kako u pomorskom tako i u vazduhoplovnom jeziku:

Acknowledge – Let me know that you have received and understood this message.

Affirm – Yes.

Approved – Permission for proposed action granted.

Break – I hereby indicate the separation between portions of the message.

Break break – I hereby indicate the separation between messages transmitted to different aircraft in a very busy environment.

Cancel – Annul the previously transmitted clearance.

Check – Examine a system or procedure.

Cleared – Authorized to proceed under the conditions specified.

Confirm – I request verification of: (clearance, instruction, action, information).

Contact – Establish radio contact with ...

Correct – True or accurate.

Correction – An error has been made in this transmission (or message indicated). The correct version is ...

Disregard – Consider that transmission as not sent.

Go ahead – Proceed with your message.

How do you read – What is the readability of my transmission?

I say again – I repeat for clarity or emphasis.

Monitor – Listen out on (frequency).

Negative – No or Permission not granted or That is not correct or Not capable.

Over – My transmission is ended and I expect a response from you.

Out – This exchange of transmissions is ended and no response is expected.

Read back – Repeat all, or the specified part, of this message back to me exactly as received.

Recleared – A change has been made to your last clearance and this new clearance supersedes your previous clearance or part thereof.

Report – Pass me the following information.

Request – I should like to know ..., or I wish to obtain.

Roger – I have received all of your last transmission.

Say again – Repeat all, or the following part, of your last transmission.

Speak slower – Reduce your rate of speech.

Standby – Wait and I will call you.

Unable – I cannot comply with your request, instruction or clearance.

Verify – Check and confirm.

Wilco – (Abbreviation for 'will comply'.) I understand your message and will comply with it.

Words twice – a) As a request:

Communication is difficult. Please send every word or group of words twice.

b) As information:

Since communication is difficult, every word or group of words in this message will be sent twice.

Kao što se iz značenja navedenih riječi i fraza vidi, one su i osmišljene tako da ubrzaju komunikaciju, odnosno da učine jezik ekonomičnim. Pri tom se može primjetiti da samo jedna riječ mijenja prilično dugačko objašnjenje (na primjer riječ *Roger*). Ovo je sasvim logično kada se zna da piloti aviona nemaju vremena da tokom leta „ćaskaju“ sa kontrolorima letenja, posadom aviona i putnicima. Kada bi pilot svaki put koristio dužu verziju fraze da prenese poruku kontroloru letenja potrošio bi mnogo vremena. Jedina slučaj koji iziskuje izlazak iz okvira standardnih vazduhoplovnih riječi i fraza jeste za vrijeme vanrednih situacija. Tada pilot koristi riječi iz opšteg engleskog jezika da bi što bolje opisao vanrednu situaciju do koje je došlo u avionu.

Sve prethodno navedene standardne riječi i fraze pripadaju radiofoniji koja je ravnopravno u upotrebi, kako u pomorskom tako i u vazduhoplovnom jeziku.

Ono o čemu smo do sada govorili, predstavlja primjer jezičkog posuđivanja, ali takvog jezičkog posuđivanja gdje riječi, iako su preuzete iz druge oblasti (u ovom slučaju iz pomorskog u vazduhoplovni jezik) nisu promjenile značenje, odnosno značenje je ostalo isto.

Međutim, u vazduhoplovnom engleskom jeziku ima i drugih riječi koje su preuzete iz pomorskog engleskog jezika, ali je prilikom posuđivanja riječ promjenila značenje.

Drugim riječima u pomorskom engleskom ta riječ ima jedno značenje, a u vazduhoplovnom engleskom ta ista riječ ima neko sasvim drugo značenje.

U našem korpusu (Dictionary of Aviation, Vazduhoplovni rečnik englesko-rusko-srpskohrvatski i Pomorski rječnik rusko-englesko-srpskohrvatski)⁹⁸ uočavamo sledeće primjere:

galley-u pomorstvu galija, čamac komandanta; u vazduhoplovstvu bife (avionski)

steward-u pomorstvu stariji konobar, brodski konobar; u vazduhoplovstvu domaćin aviona, stjuard

captain-u pomorstvu kapetan bojnog broda (čin mornaričkog oficira-isto što i pukovnik); u vazduhoplovstvu vođa vazduhoplova, kapetan aviona

departure-u pomorstvu polazna tačka kod ucrtavanja kursa; u vazduhoplovstvu odlazak, poletanje

cockpit-u pomorstvu krmeni dio jahte; u vazduhoplovstvu pilotska kabina

pilot-u pomorstvu peljar (srpski-osoba kvalifikovana za upravljanje brodovima u vodama gdje je plovidba pogibeljna ili komplikovana; pilot); u vazduhoplovstvu pilot (onaj koji upravlja avionom, odnosno helikopterom)

cruise-u pomorstvu voziti (morem), krstariti; u vazduhoplovstvu letjeti na režimu krstarenja, letjeti umjerenom brzinom

clearance-u pomorstvu carinska potvrda; u vazduhoplovstvu odobrenje, dozvola

apron-u pomorstvu pramčana protivustatva (srpski-pramčani dio broskog trupa kojim se završava kobilica; daje oblik pramcu i krmi); u vazduhoplovstvu platforma pred hangarom za parkiranje aviona

Govoreći o prirodi promjene značenja autor Rudolf Filipović⁹⁹ kaže da „Promjene značenja koje zavise od šest mogućih uzroka pokazuju da uvijek mora biti neka veza između starog i novog značenja. U nekim je slučajevima ta veza toliko jaka da se po njoj samoj mijenja značenje. U drugim je slučajevima ta veza samo prijenosnik promjene koja ima druge uzroke. U svim je tim slučajevima asocijacija-veza ne samo osnova cijelog procesa već i uvjet za semantičku promjenu.“

U našim primjerima (ukupno devet primjera) radi se o promjeni značenja, ali u okviru istog jezika (u ovom slučaju engleskog). Naime, sve navedene riječi su iz engleskog

⁹⁸ David Crocker, *Dictionary of Aviation*, str. 219, 39, 68, 47, 171, 62, 45, 21, Đorđe Čistogradov, *Vazduhoplovni rečnik englesko-rusko-srpskohrvatski*, str. 104, 240, 46, 69, 53, 187, 65, 52, 23, Vekarić, S. i N. Safonov, *Pomorski rječnik rusko-englesko-srpskohrvatski*, str. 35, 230, 66, 62, 71, 86, 65, 234, 260.

⁹⁹ Rudolf Filipović, *Teorija jezika u kontaktu: uvod u lingvistiku jezičnih dodira*, str. 159.

jezika, a radi se o jezičkom posuđivanju u tom smislu što su se sve one prvo pojavile (sa određenim značenjem) u pomorskom jeziku, pa su odatle preuzete u jezik vazduhoplovstva.

Kod riječi **galley** primjećujemo da je došlo do pejorizacije. Po Filipoviću se¹⁰⁰ „promjena starog značenja u novo odvija uglavnom na dvije razine: a) na razini opsega značenja (changes in range), i b) na razini procjene značenja (changes in evaluation).“ A kako isti autor dalje ističe¹⁰¹: „Procjena značenja u sklopu promjene značenja pokazuje kretanje u dva pravca: a) pravac pogoršanja značenja-pejorizacija (pejoration), b) pravac poboljšanja značenja-amelioracija (amelioration).“

U pomorskom jeziku je značenje riječi **galley** galija, odnosno čamac komandanta. A ta potpuno ista riječ prelaskom u vazduhoplovni jezik mijenja prvobitno značenje i postaje bife (avionski). Na osnovu značenja ove riječi (koja je i u pomorskom i u vazduhoplovnom jeziku imenica) zaključujemo da je došlo do pejorizacije.

Kod riječi **steward** primjećujemo suprotan proces, odnosno amelioraciju (poboljšanje značenja). Naime, u pomorskom jeziku *steward* je riječ koja se upotrebljava za označavanje zanimanja, odnosno profesije, a to je stariji konobar, odnosno brodski konobar. Međutim, u vazduhoplovnom jeziku *steward* ili *stewardess* (pošto postoji oblik i za muški i za ženski rod), koja se takođe upotrebljava za označavanje zanimanja, ipak je nešto više od konobara, to je službenik u avionu čiji posao ide izvan okvira posla konobara (mada i stjuard i stjuardesa poslužuju putnike u avionu). Stjuard i stjuardesa daju instrukcije u vezi sa bezbjednošću putnika za vrijeme leta, odgovaraju na pitanja i molbe putnika, provjeravaju da li su putnici vezali sigurnosne pojaseve, uspravili naslone sjedišta, odložili ručni prtljag i tome slično (što svakako nije nešto što radi konobar na brodu). Da i ne govorimo o ulozi koju stjuard i stjuardesa imaju za vrijeme vanrednih situacija u avionu. I od njih, kao i od pilota aviona se očekuje da dobro vladaju engleskim jezikom.

Kako je već naglašeno u vazduhoplovnom jeziku postoje oblici i za muški i za ženski rod, (steward i stewardess) pa na osnovu toga možemo zaključiti da je došlo i do

¹⁰⁰ Navedeno djelo; str. 160

¹⁰¹ Navedeno djelo; str. 160

građenja nove riječi (takođe imenice) dodavanjem sufiksa –ess na riječ *steward*. I u pomorskom i u vazduhoplovnom jeziku radi se o istoj vrsti riječi, odnosno imenici. Riječ ***captain*** u pomorskom jeziku označava čin koji nosi mornarički oficir (radi se o činu kapetana bojnog broda). Ta ista riječ u vazduhoplovstvu se upotrebljava da označi vođu vazduhoplova, odnosno kapetana aviona. Ako znamo da čin kapetana bojnog broda spada u više činove mornaričkih oficira (ali ne i najviše, kao što je na primjer čin kontra-admiral i slično), onda kapetan aviona (što je najviši čin koji neka osoba može da ima u avionu, odnosno civilnom vazduhoplovstvu), predstavlja primjer amelioracije, odnosno poboljšanja značenja. Ono što je zajedničko u vezi sa ovom riječi i u jednom i u drugom slučaju (i u pomorskom i u vazduhoplovnom jeziku) jeste to da je ona (riječ *captain*) imenica, i upotrebljena je za označavanje čina.

U pomorskom jeziku riječ ***departure*** označava polaznu tačku kod ucrtavanja kurseva, dok u vazduhoplovnom jeziku ova riječ ima drugačije značenje (odlazak, poletanje). I riječ *departure* spada u one riječi koje primjećujemo i u pomorskom i u vazduhoplovnom jeziku, ali sa različitim značenjem. I ovdje se radi o imenici.

Sledeća riječ koja je često u upotrebi i u pomorskom i u vazduhoplovnom jeziku jeste riječ ***cockpit***. Dok je značenje ove riječi u pomorskom jeziku krmeni dio jahte, u vazduhoplovnom jeziku to nije slučaj pošto ovdje ta riječ označava pilotsku kabinu. Neka sličnost ipak se uočava. Ako znamo da je krma zadnji dio broda onda je nekako logično da riječ koja je preuzeta iz pomorskog jezika (u istom obliku i opet imenica) bude upotrebljena za označavanje takođe nekog djela aviona (u ovom slučaju prednjeg djela, pošto se kabina pilota uvijek nalazi u tom djelu aviona). Za ovu riječ možemo pretpostaviti da je možda došlo do poboljšanja značenja, ako imamo u vidu da je krma nepokriveni dio broda dok je pilotska kabina uvijek pokrivena (na primjer, kada se radi o vremenskim neprilikama kao što su kiša, vjetar i tome slično, više im je izložena, pa samim tim i ugrožena posada broda nego aviona).

Riječ ***pilot*** je jedna od riječi koja je toliko često u upotrebi u vazduhoplovnom jeziku da je teško povjerovati da je ova ista riječ (ali sa nešto drugačijim značenjem) zapravo preuzeta iz pomorskog jezika. Međutim, upravo se radi o tome.

U pomorskom rječniku autora Radovana Vidovića¹⁰² nalazimo sledeće objašnjenje riječi pilot: brodski pilot (ili brodski peljar) smatrao se časnikom, osobita mu je dužnost da nadgleda tok plovidbe „tečajem obične plovidbe redoviti peljar ima sam zapovjedati i sam upravljati kako i kamo treba brodom krmiti a tečajem vanredne koje plovidbe neka pusti zapovjedanje vanrednom peljaru.“

U vazduhoplovnom jeziku pilot je osoba koja upravlja avionom. U ovom slučaju radi se o istoj riječi (pilot) ali ona ima drugačije značenje zavisno od toga da li se radi o pomorskom ili vazduhoplovnom jeziku.

Sledeća riječ koju primjećujemo i u pomorskom i u vazduhoplovnom jeziku, a gdje je takođe došlo do promjene u značenju je riječ *cruise*. Riječ *cruise* u pomorskom jeziku znači voziti morem, krstariti. Ta ista riječ u vazduhoplovnom jeziku znači letjeti umjerenom brzinom. Riječ *cruise* može biti imenica, ali i glagol.

Riječ koja takođe privlači pažnju i koja je prisutna kako u pomorskom tako i u vazduhoplovnom jeziku jeste *clearance*. U pomorskom jeziku značenje ove riječi je carinska potvrda, a u vazduhoplovnom odobrenje. Ova riječ je često u upotrebi u vazduhoplovnom jeziku i kada je izgovori kontrolor letenja znači da pilot ima zvaničnu dozvolu da sleti ili poleti, pa samim tim značenje ove riječi dobija na težini. U oba slučaja se radi o imenici.

Posljednja riječ iz našeg korpusa koja je prisutna i u pomorskom i u vazduhoplovnom jeziku je riječ *apron*. U pitanju je ista riječ, ali je značenje različito. U pomorskom jeziku *apron* znači pramčana protivustatva (vidi str. 211), a u vazduhoplovnom jeziku je to platforma pred hangarom za parkiranje aviona. I ovdje se radi o istoj vrsti riječi (imenica).

Dolazimo i do treće grupe riječi koje se pojavljuju i u pomorskom i u vazduhoplovnom jeziku. Ovog puta radi se o riječima koje imaju isti oblik, kao i značenje (ali u skladu sa djelatnošću prevoznog sredstva za koje se upotrebljava). U ovoj grupi navodimo sledećih deset riječi koje su često u upotrebi u vazduhoplovnom jeziku:

navigation-navigacija

course-kurs

antenna-antena

¹⁰² Radovan Vidović, *Pomorski rječnik*, str. 356.

heading-pravac

crew-posada

propeller-elisa

engine-motor

piston engine-klipni motor

visibility-vidljivost

headwind-čeonni vjetar

Kao što se može primjetiti, mnoge od navedenih riječi su „tehničke prirode“ (navigation, course, antenna, heading, propeller, engine, piston engine), dok se druge pak odnose na vremenske prilike (visibility, headwind), što uopšte ne čudi kada se zna da su i u vazduhoplovstvu i u pomorstvu podaci u vezi sa vremenskim uslovima veoma važni, čak toliko da avion ne može da poleti ili sleti, odnosno brod da isplovi ili pristane ukoliko vremenske prilike to ne dozvoljavaju.

U vezi sa preostalom riječju iz prethodno pomenute skupine (crew) možemo reći da se ona ravnopravno upotrebljava kako u vazduhoplovnom tako i u pomorskom jeziku.

Iz ove grupe riječi izdvojili bismo riječ **navigation**. Radi se o riječi koja je vjerovatno iz latinskog preuzeta u engleski jezik.

U Latinsko–hrvatskom ili srpskom rječniku Milana Žepića¹⁰³ nalazimo sledeće objašnjenje: *navagatio*, onis, f. plovidba, pomorski put i navigo 1. 1) intr. brodit, jedriti. 2) tranz. ploviti, prebroditi. Kako je riječ *navigation* prvo korištena u pomorskom jeziku pa je odatle preuzeta u vazduhoplovni jezik, došlo je do promjene značenja. U pomorskom jeziku ona označava upravljanje brodom, a u vazduhoplovnom upravljanje avionom.

Poznato je da su mnogi jezici preuzimali riječi iz grčkog i latinskog, a ne samo engleski. Govoreći o latinskom jeziku, Bugarski¹⁰⁴ navodi da je „Latinski svoj međunarodni status zadržao kroz ceo srednji vek, a u nekim oblastima i sve do danas-slugeći kao izvor naučne terminologije i zvanični jezik katoličke religije.“

Poznato je da u engleskom jeziku postoji mnogo pozajmljenica iz drugih jezika, a ne samo iz latinskog. Prethodno pomenuti autor govoreći o pozajmljenicama u engleskom

¹⁰³ Milan Žepić, *Latinsko-hrvatski ili srpski rječnik*, str. 166.

¹⁰⁴ Ranko Bugarski, *Uvod u opštu lingvistiku*, str. 92.

jeziku kaže i sledeće¹⁰⁵: „Budući toliko rašireni u mnogim jezicima, anglicizmi su često i pravi internacionalizmi. Pri tome su oni u sferama svakodnevnog života najčešće i sačinjeni od engleskog jezičkog materijala, dok u nauci i tehnici preovlađuju kovanice izgrađene od grčkih i latinskih tvorbenih elemenata, ali prilagođene izgovoru i pisanju engleskog i iz njega prenete u druge jezike. Tako su ovakvi internacionalizmi po tvorbi greko-latinizmi a po jeziku nastanka anglicizmi-odnosno, u drugim slučajevima, germanizmi, romanizmi, rusizmi i slično.“

U pomorskom rječniku Radovana Vidovića¹⁰⁶ navedena je riječ *navegacija* za koju je dato sledeće objašnjenje: „plovidba se kaže navegacija; svi ostali padeži, osim akuzativa (navegaciju) glase: navegaciuni ili navegacioni.“

Može se primjetiti da i u srpskom jeziku, kao i u velikom broju drugih jezika ima dosta pozajmljenica iz latinskog i italijanskog jezika, naročito u pomorstvu. Ova potreba za preuzimanjem riječi iz drugih jezika, kao što je prethodno i pomenuto nije tipična samo za engleski i srpski jezik, već za sve jezike.

Riječ *navigation* samo je jedna od mnogobrojnih riječi koje se koriste u vazduhoplovnom engleskom jeziku, a koja je, kako je već naglašeno vjerovatno iz latinskog jezika dospjela u engleski jezik.

Govoreći o pozajmljenicama iz latinskog jezika u okviru engleskog jezika Krisatal¹⁰⁷ (David Crystal) ističe da je „Latinski jezik imao glavni uticaj na engleski tokom svoje istorije (strane 24, 48, 60, 9), i postoje dokazi o njegovoj ulozi od najranijih trenutaka kontakta. Rimska vojska i trgovci dali su nova imena mnogim lokalnim predmetima i iskustvima, i uveli su nekoliko novih pojmova.“

Latinski jezik spada u romansku porodicu jezika zajedno sa francuskim, italijanskim, španskim, portugalskim i rumunskim jezikom.

¹⁰⁵ Navedeno djelo; str. 205

¹⁰⁶ Radovan Vidović, *Pomorski rječnik*, str. 315.

¹⁰⁷ David Crystal, *The Cambridge Encyclopedia of the English Language*, str. 8. “Latin has been a major influence on English throughout its history, and there is evidence of its role from the earliest moments of contact. The Roman army and merchants gave new names to many local objects and experiences, and introduced several fresh concepts.”

Govoreći o jezicima iz ove porodice, autor Jan Volgemut¹⁰⁸ ističe kako su „... svi romanski jezici uvijek bili u kontaktu sa ostalim članovima svoje grupe kao i sa ostalim evropskim jezicima, uglavnom iz germanskih, keltskih i slovenskih grupa, ali i albanskim, grčkim, mađarskim i baskijskim jezikom. Na taj način, romanski jezici su takođe preuzeli ulogu jezika primaoca u velikoj, dobro dokumentovanoj mjeri.“

Nimalo ne čudi to što se upravo latinski jezik (koji predstavlja osnovu za učenje svih jezika iz romanske porodice) i dan danas uči u velikom broju škola, kada se dobro zna da se dosta upotrebljava kako u medicini tako i u pravu, ali i u mnogim drugim oblastima.

Što se tiče svakodnevne komunikacije, tu je situacija nešto drugačija i ne ide u prilog latinskom jeziku, pošto se ovim jezikom danas ne govori ni u jednoj zemlji. On je prisutan u vidu udžbenika za srednje škole. Međutim, osim u srednjim školama teško da ćemo ga negdje upotrebiti ili čuti. No i pored toga što ljudi ovaj jezik već dugo ne koriste za komunikaciju on je i dalje značajan.

Govoreći upravo o latinskom jeziku i njegovom velikom značaju autor Sara Tomason¹⁰⁹ (Sarah Thomason) ističe sledeće: „Latinski je bio jezik međunarodne diplomatije u Evropi tokom Srednjeg vijeka i renesanse i tako bar do 1600.godine., vjekovima nakon što su djeca prestala da ga uče kao prvi jezik; potomci Rimljana su do tada učili francuski ili španski ili italijanski ili portugalski ili neki drugi romanski jezik kao prvi jezik, i naravno veliki broj evropskih diplomata govorio je neromanske jezike kao što su engleski, njemački, holandski, poljski i mađarski.“

¹⁰⁸ Jan Wohlgemuth, *A Typology of Verbal Borrowings*, str. 165. “... all of the Romance languages have always been in contact with other members of their genus as well as with other European languages, mainly from the Germanic, Celtic and Slavic genera, but also Albanian, Greek, Hungarian and Basque. Thus, Romance languages also assumed the role of recipient languages on a large, well documented, scale.”

¹⁰⁹ Sarah Thomason, *Language Contact*, str. 20-21. “Latin was the language of international diplomacy in Europe throughout the Middle Ages and the Renaissance and thus at least up to 1600, centuries after it had ceased to be learned by any children as a first language; the descendants of the Romans were by then learning French or Spanish or Italian or Portuguese or some other Romance language as a first language, and of course a great many European diplomats spoke non-Romance languages like English, German, Dutch, Polish, and Hungarian.”

Ono što slijedi su još neki primjeri riječi iz latinskog jezika koje se upotrebljavaju u vazduhoplovnom engleskom jeziku¹¹⁰:

acceleratio, onis, f. (lat. jez.)-ubrzanje; acceleration (eng. jez.)-ubrzanje

altitudo, inis, f. (lat. jez.)-visina; altitude (eng. jez.)-visina

cumulo (lat. jez.)-nagomilati, zgrtati, naslagati; cumulonimbus (eng. jez.)-gomilasto-kišni oblak

moderatus (lat. jez.)-umjeren; moderate (eng. jez.)-umjeren

nimbus, i, m. (lat. jez.)-oblak; cumulonimbus (eng. jez.)-gomilasto-kišni oblak

transporto (lat. jez.)-prenositi, prenijeti, prevesti; transport (eng. jez.)-prevesti, prenijeti, otpremiti

turbulente i turbulenter (lat. jez.)-bučno, nemirno; turbulent (eng. jez.)-uzburkan, nemiran

Kod navedenih riječi primjećujemo veliku sličnost u obliku i vrsti riječi, dok je izgovor prilagođen engleskom jeziku. Izgovor svih pozajmljenica u engleskim jeziku je prilagođen izgovoru engleskog jezika.

Govoreći o ulozi latinskog jezika u procesu jezičkog pozajmljivanja Kristal¹¹¹ (David Crystal) navodi da je „Francuski jezik imao najveći uticaj na porast srednjeengleskog rječnika (str. 46), ali to nipošto nije bio i jedini uticaj. Tokom četrnaestog i petnaestog vijeka nekoliko hiljada riječi je ušlo u engleski jezik direktno iz latinskog (mada je često teško isključiti rutu dolaska preko francuskog jezika). Većina ovih riječi bili su profesionalni ili stručni izrazi, koji su pripadali takvim djelatnostima kao što su religija, medicina, pravo, i književnost. Takođe su uključivale mnoge riječi koje je pozajmio neki pisac u namjernom pokušaju da proizvede 'visoki' stil.“

Sve prethodno pomenute riječi koje se svakodnevno koriste u vazduhoplovnom engleskom jeziku, i koje su najvjerojatnije iz latinskog jezika došle u engleski jezik,

¹¹⁰ Milan Žepić, *Latinsko-hrvatski ili srpski rječnik*, str. 11, 21, 70, 160, 168, 269, 272 .

¹¹¹ David Crystal, *The Cambridge Encyclopedia of the English Language*, str. 48. “French is the most dominant influence on the growth of Middle English vocabulary, but it is by no means the only one. During the 14th and 15th centuries several thousand words came into the language directly from Latin (though it is often difficult to exclude an arrival route via French). Most of these words were professional or technical terms, belonging to such fields as religion, medicine, law, and literature. They also included many words which were borrowed by a writer in a deliberate attempt to produce a ‘high’ style.”

potvrđuju koliko je latinski jezik u stvari i dalje potreban i „živ“, iako ga mnogi lingvisti odavno smatraju mrtvim jezikom.

Govoreći o smrti jezika, autor Sara Tomason¹¹² (Sarah Thomason) navodi kako bi se „Većina lingvista složila da je latinski mrtav jezik, pa ipak to je bio glavni jezik međunarodne evropske diplomatije vjekovima nakon što je prestao da se govori kao prvi jezik. Uzmite takođe u obzir način na koji je latinski jezik ‘umro’: on nikada nije izgubio govornike. Umjesto toga, njegovi govornici raširili su se po većini zapadne Evrope i, tokom nekoliko vjekova njihov govor je skrenuo dok nisu govorili nekoliko romanskih jezika, ne samo latinski. Do trenutka kada se latinski jezik razvio u nekoliko odvojenih jezika, nestao je kao izvorni jezik bilo koje govorne zajednice; starofrancuski nije latinski nego vodi porijeklo od latinskog jezika, a isto tako je i za ostale rane romanske jezike.“

U engleskom jeziku postoji veliki broj pozajmljenica iz raznih jezika. Takođe je i mnogo razloga zbog kojih jedan jezik preuzima riječi iz drugih jezika.

Ponekad se to dešava zbog toga što u samom jeziku nedostaju određene riječi, pa je najlakši način da te riječi uvedemo u jezik tako što ćemo ih preuzeti iz nekog drugog jezika. Takođe se često dešava da je uticaj jednog jezika na neki drugi toliko veliki, da nameće uvođenje riječi u onaj drugi. Ovo je naročito bilo izraženo tokom ratova između dvije zemlje i tada bi zemlji koja je izgubila rat, između ostalog bio nametnut i jezik zemlje pobjednice.

Govoreći o rječniku engleskog jezika koji je tokom svoje istorije primio zaista veliki broj riječi iz drugih jezika Kristal¹¹³ ističe da je „Istorija ranog engleskog rječnika jedna

¹¹² Sarah Thomason, *Language Contact*, str. 223-224. “Most linguists would agree that Latin is a dead language, and yet it was the main language of international European diplomacy for centuries after it ceased to be spoken as a first language. Consider, too, the way in which Latin ‘died’: it never lost speakers. Instead, its speakers spread out through much of western Europe and, over several centuries, their speech diverged until they were speaking the several Romance languages, not Latin itself. By the time Latin evolved into several separate languages, it had vanished as the primary language of any speech community; Old French is not Latin but a descendant of Latin, and likewise for the other early Romance languages.”

¹¹³ David Crystal, *The Cambridge Encyclopedia of the English Language*, str. 24. “The history of early English vocabulary is one of repeated invasions, with newcomers to the islands bringing their own language with them, and leaving a fair amount of its vocabulary behind when they left or were assimilated. In the Anglo-Saxon period, there were two major influences of this kind—one to do with this world, the other to do with the next.”

od ponovljenih invazija, sa novajlijama na ostrvu koji su sa sobom donijeli svoj jezik, i ostavili priličnu količinu svog rječnika za sobom kada su otišli ili se asimilovali. U anglosaksonskom periodu, postojala su dva glavna uticaja ove vrste-jedan koji je bio u vezi sa ovim, i drugi, koji je bio u vezi sa narednim svijetom.“

Nisu sve pozajmljenice uvijek direktno dolazile iz latinskog, italijanskog i nekog drugog jezika u engleski jezik, već je neki drugi jezik bio posrednik u ovom procesu (na primjer, francuski jezik). Za engleski jezik, zna se, međutim da je tokom istorije često posuđivao riječi iz drugih jezika. Radi se o prilično velikom broju jezika koji su engleskom poslužili kao darodavci kada se radi o riječima. Među onima koji se u ovom pogledu naročito ističu i čije se riječi i danas nalaze u engleskom jeziku su svakako latinski, francuski, danski ali i mnogi drugi jezici.

Govoreći o ovoj temi Kristal¹¹⁴ (David Crystal) ističe kako je „Engleski možda više od bilo kojeg drugog jezika nezasit uzajmljivač. Dok se međutim govornici nekih jezika naprežu da isključe strane riječi iz svojih leksikona, čini se da ih engleski uvijek rado prihvata. Postoji mišljenje da je preko 350 jezika bilo izvor njegovog sadašnjeg rječnika, a mjesta kontakta nalaze se svuda po svijetu.“

Može se učiniti da je proces ulaska riječi iz jednog u drugi jezik nešto što traje kratko. Međutim, kada se radi o engleskom jeziku, odnosno kada je engleski jezik taj koji pozajmljuje ili prima riječi iz drugih jezika onda taj proces ne samo što nije kratkotrajan već se proteže na više perioda. Engleski jezik spada u red jezika koji prednjače kada se radi o jezičkom pozajmljivanju, pa stoga i ne treba da čudi to što su pozajmljenice u ovaj jezik dolazile u takozvanom staroengleskom, srednjeengleskom, ali i savremenom engleskom periodu.

Prema Kristalu¹¹⁵ (David Crystal) „Novi talas pozajmljivanja koji se dešava od pedesetih godina dvadesetog vijeka konačno može premašiti iznose na koje se naišlo u

¹¹⁴ Navedeno djelo; str. 126 “English, perhaps more than any other language, is an insatiable borrower. Whereas the speakers of some languages take pains to exclude foreign words from their lexicons, English seems always to have welcomed them. Over 350 languages are on record as sources of its present-day vocabulary, and the locations of contact are found all over the world”.

¹¹⁵ Navedeno djelo; str. 126 “Since the 1950s, a fresh wave of borrowing has been taking place, which eventually may exceed the totals encountered in the Middle English period. The emergence of English as a world language has promoted regular contact with an unprecedented number of languages and cultures, and the borrowings have shown an immediate and dramatic upturn. New fauna and flora, political groups

srednjeengleskom periodu. Pojavljivanje engleskog kao svjetskog jezika, potpomoglo je redovni kontakt sa jezicima i kulturama bez presedana, a ta pozajmljivanja su pokazala neposredan i dramatičan porast. Nova fauna i flora, političke grupe i institucije, karakteristike pejzaža, industrijski proizvodi, namirnice, izumi, aktivnosti u dokolici, i ostali oblici ponašanja su svi stvorili hiljade novih leksema-i nastavljaju to da rade.“ Postoji međutim i sasvim jednostavno objašnjenje u vezi sa preuzimanjem riječi iz drugih jezika, a to je da je to ponekad najlakši način da se dođe do novih riječi, ili kako to Filipović¹¹⁶ navodi „jedan od triju načina da se zadovolji potreba za novim rječima da se imenuju novi predmeti, novi pojmovi ili nove ideje, tj. da se ispuni prazno mjesto u vokabularu, jest da se preuzme riječ ili izraz jezika davaoca.“

and institutions, landscape features, industrial products, foodstuffs, inventions, leisure activities, and other forms of behavior have all generated thousands of new lexemes-and continue to do so”.

¹¹⁶ Rudolf Filipović, *Teorija jezika u kontaktu: uvod u lingvistiku jezičnih dodira*, str. 193.

IDIOMI KOJI U SEBI SADRŽE RIJEČI TIPIČNE ZA VAZDUHOPLOVNI ENGLISKI JEZIK

Riječi poput *fly*, *wing*, *take off*, *parachute* kao i mnoge druge nedvosmisleno nas asociraju na vazduhoplovstvo. Međutim, na ove riječi nećemo naići jedino u okviru vazduhoplovne terminologije. One su često sastavni dio fraza koje možemo čuti u svakodnevnom govoru. Ali tada ove riječi, odnosno fraze imaju neko sasvim drugo značenje. Naravno radi se o idiomima. Jedna od definicija idioma je sledeća¹¹⁷: „Izraz koji funkcioniše kao jedna jedina jedinica i čije se značenje ne može razumjeti iz pojedinačnih djelova. Na primjer: *Odbila je odgovornost za tu stvar*. Znači „Odbila je da ima išta više sa tom stvari.“

Iz svog korpusa izdvojili bismo sledeće primjere:

FLYING

*with flying colours*¹¹⁸ -if you achieve something **with flying colours**, you achieve it in an especially successful way.

Example, *The last stage had been accomplished **with flying colours**.*

*to get off to a flying start*¹¹⁹ -if a person or thing **gets off to a flying start**, the person starts something very well, for example a race or a new job, or the thing starts very well.

Example, *He **got off to a flying start** but slowed down towards the end of the race.*

FLY

*be flying high*¹²⁰ -1. If a person or a company is **flying high**, they are very successful. 2. To be very excited or happy, often because of the effect of drugs.

¹¹⁷ J. C. Richards, J. Platt, H. Platt, *Longman Dictionary of Language Teaching & Applied Linguistics*, str. 172. “An expression which functions as a single unit and whose meaning cannot be worked out from its separate parts. For example: *She washed her hands of the matter*. means “She refused to have anything more to do with the matter.””

¹¹⁸ Collins Cobuild English Language Dictionary, str.269

¹¹⁹ Collins Cobuild English Language Dictionary, str.557

¹²⁰ Cambridge Advanced Learner’s Dictionary, str. 551

Example, *The company **was flying high** as a maker of personal computers. The guy was on drugs-**flying high** and scaring everyone around him.*

***fly a kite**¹²¹-to make a suggestion to see what people will think of it.*

***fly off the handle**¹²²-if you **fly off the handle**, you suddenly and completely lose your temper.*

PARACHUTE

***golden parachute**¹²³-part of a business person's contract which states that they will be paid a large sum of money when the contract ends*

WING

***in the wings**¹²⁴-if you say that you are waiting **in the wings**, you mean that you are ready to take action when necessary.*

Example, *I was standing there **in the wings**, just waiting until I was needed.*

***on a wing and a prayer**¹²⁵-if you do something **on a wing and a prayer**, you do it hoping that you will succeed, although you are not prepared enough for it.*

Example, *With scarcely any funding and a staff of six, they were operating **on a wing and a prayer**.*

***spread your wings**¹²⁶-to start to have an independent life.*

Example, *A year spent studying abroad should allow him to **spread his wings** a bit.*

***take under wing**¹²⁷-if you **take** someone **under** your **wing**, you look after them and protect them.*

***to wing it**¹²⁸-to do something without planning or preparation.*

¹²¹ Longman Dictionary of Contemporary English, str. 776

¹²² Collins Cobuild English Language Dictionary, str.657

¹²³ Longman Dictionary of Contemporary English, str. 612

¹²⁴ Collins Cobuild English Language Dictionary, str.1673

¹²⁵ Cambridge Advanced Learner's Dictionary, str. 1668

¹²⁶ Longman Dictionary of Contemporary English, str. 1392

¹²⁷ Collins Cobuild English Language Dictionary, str.1673

Example, *I didn't have time to prepare for the meeting-I'll just have **to wing it**.*

Kristal¹²⁹ navodi da „je lako zaboraviti tačan broj idiomatskih konstrukcija sa kojima jedna leksema može da se kombinuje.“

U našim primjerima u okviru idiomatskih konstrukcija uočavamo lekseme *flying*, *fly*, *parachute* i *wing*. Odabrali smo upravo ove lekseme zato što su tipične za vazduhoplovnu terminologiju.

¹²⁸ Longman Dictionary of Contemporary English, str. 1641

¹²⁹ David Crystal, *The Cambridge Encyclopedia of the English Language*, str. 163. “It is easy to forget just how many idiomatic constructions a lexeme can enter into.”

ZAKLJUČAK LINGVISTIČKE ANALIZE ZAPISA

U ovom radu je analizirano ukupno trinaest zapisa (oni predstavljaju korpus rada) koji su snimljeni za vrijeme raznih avionskih letova obavljenih tokom druge polovine dvadesetog i prve polovine dvadesetiprvog vijeka. Ovi letovi odvijali su se na različitim destinacijama širom svijeta. Ono što je dobro poznato, jeste da tokom svakog avionskog leta dolazi do uobičajene komunikacije na relaciji pilot aviona-kontrolor letenja, ali i na relaciji stjuard-pilot aviona (a moguće su i razne druge kombinacije, na primjer, stjuard/stjuardesa-kopilot i obratno, kopilot-kontrola letenja i obratno i tome slično), tako da i ovih trinaest zapisa nisu izuzetak u tom pogledu.

Na osnovu pregledanog materijala sa interneta u vezi sa naših trinaest zapisa uočili smo da među učesnicima u razgovorima ima izvornih govornika engleskog jezika (što znači da im je engleski jezik maternji jezik) kako među samim pilotima i kopilotima aviona, tako i među kontrolorima letenja, ali i ostalim učesnicima u komunikaciji. Međutim, često se dešava da među njima ima i onih govornika kojima su neki drugi jezici maternji.

Ono što je zajedničko svim članovima posade aviona (u okviru ovih trinaest zapisa) jeste to da su svi bili učesnici i rutinskih i nerutinskih situacija tokom letova, što se odrazilo i na jezik koji su upotrebljavali kako u međusobnoj komunikaciji, tako i u komunikaciji sa kontrolom letenja. Uočeno je da su dosta često koristili vazduhoplovnu terminologiju koja je prožeta standardnim riječima i frazama tipičnim za vazduhoplovstvo. Možemo reći da upotreba ove terminologije ne čudi i da je sasvim očekivana.

Pored toga, ono što je takođe primjetno, jeste to da oni ne koriste isključivo vazduhoplovnu terminologiju (standardne riječi i fraze), već se dosta oslanjaju i na upotrebu opšteg engleskog jezika. S obzirom na to da je u svim našim zapisima (letovima koji su u našem korpusu) došlo do nerutinskih situacija, uopšte ne iznenađuje upotreba opšteg engleskog jezika.

Upotreba ovakvog jezika, kako u rutinskim tako i u nerutinskim situacijama potpuno je u skladu sa onim što se zna o vazduhoplovnom engleskom jeziku.

Kao što je više puta pomenuto u ovom radu, vazduhoplovni engleski jezik ili *Airspeak* poput na primjer, vojnog engleskog (Military English) i medicinskog engleskog jezika

(Medical English) spada u engleski jezik za specifične namjene. Ovaj jezik je imperativ u vazduhoplovnom svijetu, tako da ga već dugi niz godina koriste piloti aviona i kontrolori letenja u međusobnoj komunikaciji za vrijeme avionskih letova širom svijeta, na isti način na koji i pomorski kapetani i članovi posade broda, koriste pomorski engleski jezik ili *Seaspeak* (koji takođe spada u engleski za specifične namjene). Pošto je, kao što je prethodno pomenuto, engleski jezik „nezaobilazan“ u vazduhoplovstvu, onda, ne treba da čudi što se i od pilota aviona, ali i od kontrolora letenja očekuje odlično poznavanje vazduhoplovnog engleskog jezika ili *Airspeak-a*. Osim od pilota aviona i kontrolora letenja, solidno znanje engleskog jezika se očekuje i od domaćina i domaćice aviona, odnosno stjuarda i stjuardese. Uobičajeno je da tokom leta stjuardi i stjuardese često komuniciraju sa putnicima aviona. Možemo reći da su upravo oni te osobe koje su za sve vrijeme leta odgovorne za putnike i to ne samo u pogledu bezbjednosti, već i udobnosti. Neposredno pred početak svakog leta, oni govore o sigurnosnim mjerama tokom leta i posebno objašnjavaju postupke u slučaju vanredne situacije i pritom pokazuju razna „pomagala“ poput prsluka na naduvavanje, kiseoničke maske i tome slično, koja bi trebalo upotrijebiti u određenim nerutinskim situacijama. Sva uputstva u vezi sa ovim, oni prvo izgovaraju na svom maternjem jeziku (na primjer srpskom ako se let odvija u okviru domaće aviokompanije), ali odmah nakon toga, sve to ponove i na engleskom jeziku.

Ovo važi i za pilota aviona koji se tokom leta obično obraća putnicima dajući im osnovne informacije u vezi sa letom (na primjer, visina na kojoj avion leti, ruta, temperatura, vrijeme trajanja leta i tome slično). Ovo je uobičajena procedura, pošto među putnicima gotovo uvijek ima i stranaca kojima se treba obratiti na engleskom jeziku, ali i zbog toga što to nalažu propisi Međunarodne civilne vazduhoplovne organizacije. Za sve putnike u avionu su tokom leta zaduženi domaćin i domaćica aviona.

Od pilota aviona, ali i ostalih članova posade aviona (ovdje se misli na kopilota), naročito se očekuje da što tečnije izgovaraju standardne riječi i fraze. A upravo te standardne riječi i fraze ovog jezika, čine da on osobama koje nisu direktno povezane sa ovom profesijom (vazduhoplovstvom) izgleda prilično čudno i komplikovano. Ove riječi i fraze su vrlo štuke i okrnjene, tako da kada ih neko prvi put čuje one zvuče kao da su izvučene iz konteksta i potrebno je izvjesno vrijeme da bi se shvatio njihov pravi

smisao. U ovakvoj vrsti komunikacije u rečenici često nedostaje subjekat, odgovarajući oblik glagola *to be* (ako je rečenica u sadašnjem trajnom vremenu, na primjer *Turning right heading one three zero*.

zapis broj šest u ovom radu) i još štošta, pa sve to čini da ovaj jezik bude prilično „ogoljen“ i „neobičan.“ A ta ideja, naročito „neobičnosti“ u vazduhoplovnom engleskom jeziku nije vezana samo za riječi i fraze, nego se proteže i na brojeve. To se prvenstveno odnosi na izgovor brojeva koji nije isti kao u opštem engleskom jeziku, već se prilično razlikuje i ima određenu funkciju (da ne dovede do zabune koja bi mogla da prouzrokuje nesreću). Ovakav specifičan izgovor brojeva je posebno značajan upravo u vazduhoplovstvu i pomorstvu i teško da ga možemo čuti u nekim drugim oblastima.

Primjer iz našeg korpusa, *Altimeter two niner niner niner* (četvrti zapis).

Koliko pravilan izgovor u vazduhoplovstvu znači za bezbjednost putnika, članova posade i uopšte vazduhoplovnog saobraćaja, možda najbolje pokazuje primjer avionske nesreće na Tenerifama koja se dogodila sedamdesetih godina dvadesetog vijeka, a koja se smatra najgorom nesrećom u istoriji vazduhoplovstva. (zapis razgovora sa ovog leta ne nalazi se u našem korpusu) Tada je problem nastao zbog nejasnog izgovora i nedovoljnog poznavanja vazduhoplovne terminologije i to je dovelo do sudara dva aviona i to na samoj pisti. Jedan od pilota ta dva aviona je pogrešno protumačio instrukcije, koje mu je prethodno uputio španski kontrolor letenja. Zbog pogrešno shvaćene instrukcije, došlo je do velike tragedije.

Pored dobrog vladanja standardnim riječima i frazama u okviru vazduhoplovnog engleskog jezika, od pilota aviona ali i kontrolora letenja se očekuje i prilično dobro znanje opšteg engleskog jezika. Ovo drugo je naročito važno prilikom nerutinskih situacija u avionu kada je neophodno da pilot izađe iz okvira vazduhoplovnih fraza i pređe na opšti engleski jezik kako bi što bolje i brže objasnio kontroloru letenja do kakvog problema je došlo u avionu, a i da bi zajednički došli do najboljeg rješenja.

Kada pogledamo naše zapise, odmah primjećujemo da se prepliću rutinske i nerutinske situacije, pa je shodno tome, primjetna upotreba standardnih vazduhoplovnih riječi i fraza s jedne i opšteg engleskog jezika, s druge strane. Ono što takođe primjećujemo u vezi sa našim zapisima jeste da do nerutinske situacije dolazi u različitim fazama leta (na samoj pisti, pred ili za vrijeme poletanja, tokom leta i pri/po sletanju). Tamo gdje je problem nastao, pred ili neposredno pred poletanje, let nije ni realizovan, već su putnici

i članovi posade evakuisani na što brži i bezbjedniji način. Ali čak i u ovakvim situacijama ostvarena je komunikacija između posade aviona i kontrole letenja.

Naš utisak jeste da su neki od letova čiji su zapisi obrađeni u ovom radu, bili posebno dramatični i to upravo zbog ozbiljnosti problema do kojeg je došlo tokom leta što je direktno ugrozilo bezbjednost, kako putnika tako i članova posade. Ovim nikako ne želimo da umanjimo ozbiljnost nerutinskih situacija do kojih je došlo tokom letova, u ostalim analiziranim zapisima koji su se našli u ovom radu, jer svaka nerutinska situacija do koje dođe za vrijeme leta, ma kako bezazlena izgledala, može dovesti do tragičnih posljedica.

Piloti aviona, kao i članovi posade, različito su reagovali u nerutinskim situacijama pa se i njihova međusobna komunikacija razlikuje od zapisa do zapisa. Neke situacije su izazvale strah i paniku, što se itekako odrazilo na iskaze koji su u nekim zapisima bili prilično konfuzni i nejasni. U nekim zapisima je izražena upotreba psovki i drugih uvrjedljivih riječi, pa čak i svađa između članova posade (pilota i kopilota aviona) koje su čak dovele u pitanje bezbjednost leta (ovdje se misli na zapise broj dva-*svađa*, sedam, osam i jedanaest-*psovke*).

Kao što je prethodno pomenuto, neke nerutinske situacije do kojih je došlo na letovima u našim zapisima, kao i sve ono što je uslijedilo nakon toga, bile su veoma dramatične i neizvjesne. Međutim, čak i u ovakvim situacijama izvjestan broj pilota aviona je dosta uspješno sakrio ono što je u tim trenucima sigurno morao osjećati, te se eventualni strah ili panika nisu direktno odrazili na njegov iskaz. A neke od grešaka u komunikaciji koje su napravili, ni izbliza nisu proporcionalne nerutinskoj situaciji u kojoj su se našli. U nekim od nerutinskih situacija iz naših zapisa, putnici nisu ni znali da se nešto neuobičajeno dešava, već su to otkrili neposredno pred evakuaciju.

U grupu tih posebno dramatičnih, prethodno pomenutih letova, stavili bismo zapise u vezi sa letovima od 15. januara 2009. g., 28. aprila 1988. g. i 4. novembra 1993. godine. Kod prvog od tri pomenuta leta, do nerutinske situacije je došlo neposredno po poletanju aviona. Problem u avionu je nastao zbog „spoljašnjeg faktora“, pošto su ptice uletjele u motor aviona i prouzrokovale kvar zbog čega je pilot morao što prije da sleti, što se u vazduhoplovstvu naziva „*bird strike*.“ Ovakva situacija u kojoj dolazi do otkaza motora i koja zahtjeva trenutno rješenje dovoljna je da stvori veliku paniku, kako kod pilota tako i kod kopilota aviona. Srećom, to se na ovom letu nije dogodilo, jer je pilot

sve vrijeme bio vrlo priseban i upravo zahvaljujući tome izbjegnuta je velika tragedija. Svi putnici su preživjeli iako je pilot bio prinuđen da sleti na rijeku Hadson.

Komunikacija koja se za vrijeme ove nerutinske situacije odvijala na relaciji pilot aviona-kontrola letenja, izgledala je prilično uobičajeno, što se svakako može pripisati smirenosti pilota aviona. Svaka njegova riječ u zapisu bila je na svom mjestu. Možda se ta njegova prisebnost može objasniti podatkom da se radi o iskusnom vojnom pilotu.

Drugi pomenuti let je, prema našem mišljenju, možda bio i najdramatičniji od svih trinaest obrađenih u ovom radu, zbog toga što se sve što je izazvala nerutinska situacija do koje je tokom leta došlo u avionu, odvijalo direktno pred očima samih putnika, tako da nikakvo prikrivanje stvarne situacije od strane pilota i kopilota aviona nije dolazilo u obzir.

I ne samo što su putnici bili direktni učesnici udesa, već nisu mogli ništa da učine kako bi pomogli jedni drugima, ili članovima posade. Ono što je još više pojačalo paniku među putnicima jeste to, što su se nerutinski događaji smjenjivali u „fazama“ između kojih je postojao mali vremenski razmak (prvo je otpao dio plafona aviona, a onda su otpala i vrata aviona, a sve vrijeme posada aviona, koja je bila u istom prostoru gdje su bili i putnici, nije imala radio vezu sa pilotom i kopilotom aviona i otežano se kretala prolazom između sjedišta zbog toga što je dio plafona aviona odletio). Jedina srećna okolnost je bila ta, što je visina na kojoj je avion letio u trenutku udesa bila takva, da su putnici mogli da dišu uz pomoć maski za kiseonik, ili bez nje. Dovoljno je samo pogledati fotografiju aviona nakon udesa i na osnovu toga zaključiti da je pravo čudo da je iko od putnika i članova posade preživio.

Zbog svega navedenog, nimalo ne čudi što je prema ovom istinitom događaju snimljen film. I samo gledanje ovog filma izaziva veliku uznemironost kod gledalaca, pa se samo može zamisliti kako su se putnici i članovi posade koji su bili direktno uključeni u sve to osjećali. Uzrok ovog udesa je bio zamor materijala, odnosno starost aviona, a ne greška pilota ili jezički faktor. Nažalost, u ovom udesu je stradala stjuardesa.

Ono što naročito upada u oči, kada se radi o zapisu sa ovog leta, jeste to što se komunikacija na relaciji posada aviona-kontrola letenja, bez obzira na nerutinsku situaciju do koje je došlo, sve vrijeme odvijala prilično „normalno“, tako da kada je čita neko ko ne zna šta se u tim trenucima dešavalo u avionu, ne bi joj našao nikakve veće zamjerke.

Kao i kod prethodno pomenutog zapisa i za ovaj se može reći da svi iskazi u njemu izrečeni vješto prikrivaju pravo stanje govornika u trenucima udesa. To se, međutim, ne može reći i za putnike na ovom letu koji su svoj strah i paniku zbog svega što se dešavalo tokom leta, iskazali vrištanjem.

Što se tiče trećeg pomenutog leta, koji bismo takođe svrstali u prilično dramatičan, zbog načina na koji je izvedeno sletanje (avion je promašio pistu i sletio u plićak okeana), tu je do udesa došlo greškom pilota aviona. Srećom, ovaj udes preživjeli su svi članovi posade, kao i putnici aviona. Kod pilota i kopilota ovog aviona (a što je i zabilježeno u zapisu), ipak se u komunikaciji osjetila nota straha i panike zbog nastale situacije. Taj strah i panika su usloveli da rečenice koje su upućivali jedan drugom, tokom kritičnih trenutaka (a naročito tokom samog sletanja), budu malo konfuzne, nepovezane i nedovršene.

Obrađujući različite zapise, uočili smo da je do problema u avionu (koji je i doveo do vanredne situacije) došlo usljed različitih faktora. Ponekad je uzrok udesa bio požar (pri sletanju ili poletanju, odnosno po sletanju ili poletanju), uvučena noga stajnog trapa, (pa je bilo neophodno izvesti takozvano sletanje „na stomak“), promašen prag piste, greška samog pilota aviona, a u jednom slučaju je uzrok udesa bila svađa pilota i kopilota aviona prouzrokovana različitim mišljenjem u vezi sa sletanjem.

Kao što se može primjetiti, u našim zapisima jezički faktor, odnosno pogrešno upotrebene vazduhoplovne riječi i fraze, nisu bile direktan uzrok udesa aviona.

Međutim, ono što smo takođe uočili analizirajući različite zapise, jeste da ipak postoji neka „pravilnost“ ili „shema“ u pogledu jezika kojim se služe kako članovi posade, tako i kontrolori letenja. Drugim riječima postoje neke zajedničke karakteristike koje su prisutne (u manjoj ili većoj mjeri), u naših trinaest zapisa. Radi se o sledećim karakteristikama:

- izrazita upotreba elipse
- česta upotreba oblika *gonna* i *yeah*
- upotreba sadašnjeg trajnog vremena
- najčešće upotrebljavane standardne riječi i fraze su *Say again* i *Roger*
- pauze u rečenici
- rečenice su često nedovršene

- česta upotreba uzvika *ah, uh, oh, euh*, naročito u trenutku kada dođe do vanredne situacije
- česta upotreba riječi *Hey* i *Okay* u vanrednoj situaciji
- upotreba psovki kada dođe do vanredne situacije

Što se tiče više nego izrazite upotrebe elipse u svim našim zapisima, može se reći da je to, na neki način „potpuno očekivano“ kada se zna, da je konciznost i brzina prenošenja informacija između osoblja aviona i kontrolora letenja ključna. Elipsa je odlično jezičko sredstvo za ispunjavanje ovog zahtjeva. Ne samo da je prisutna u okviru vazduhoplovnih standardnih riječi i fraza, već je uočljiva i prilikom upotrebe opšteg engleskog jezika. U većini naših zapisa, kada bilo koji od govornika upotrebljava neki glagolski oblik, radi to na način da obično izostavi neki od važnih elemenata ili ga jednostavno skрати, a u takvoj rečenici subjekat je često potpuno izostavljen. Možemo reći, da su u vazduhoplovnom engleskom jeziku ovakve „krnje“ konstrukcije potpuno dozvoljene i na neki način opravdane, a čak bi se moglo reći da predstavljaju neku vrstu „zaštitnog znaka“ vazduhoplovnog engleskog jezika. Primjer,

Echo Charlie Ø Cleared to land on Ø 26 left, Ø 320 degrees 8 to 15 knots cloudbase at the moment Ø less than 10 feet.

Echo Charlie You are cleared to land on runway 26 left, wind is 320 degrees 8 to 15 knots, cloudbase at the moment is less than 10 feet.

Prethodno pomenuti primjer nalazi se u sedmom zapisu našeg rada.

Osim toga, skraćeni oblici su velika prednost u vazduhoplovnom jeziku i zapravo su poželjni kada se zna da je suština ovog jezika, da se sa što manje napora prenese što više neophodnih informacija. Ne treba zaboraviti da je osnovna i najvažnija uloga pilota da upravlja avionom, a ne da razgovara za vrijeme leta. Pošto su standardne riječi i fraze koje je pilot dužan da u određenim fazama leta razmjeni sa kontrolom letenja vrlo kratke, to mu omogućava da se usredsredi na samo letenje.

Dakle, ono od čega smo pošli u hipotezi u vezi sa elipsom ispostavilo se kao tačno. U našim zapisima ona je u velikoj mjeri upotrebljena u okviru standardnih vazduhoplovnih riječi i fraza. Međutim, na osnovu analize utvrdili smo da se elipsa javlja i u okviru opšteg engleskog jezika.

Neformalne riječi *gonna* i *yeah* se često javljaju u našim zapisima. Toliko česta upotreba upravo ove dvije riječi, mogla bi se objasniti na više načina. Obično su

govornici kojima je engleski jezik maternji, skloniji upotrebi ove dvije neformalne riječi. S druge strane, i kod govornika koji se međusobno dobro poznaju takođe se primjećuje česta upotreba upravo ovih riječi u međusobnoj komunikaciji. A možda su upravo ove dvije riječi najprikladnije, kada je potrebno nešto reći kao odgovor na nečije pitanje (ovo se posebno odnosi na riječ *yeah*), a nijedna riječ nam ne pada napamet. U našim zapisima riječ *yeah* se uglavnom upotrebljava u značenju saglasja, odnosno kada jedan od učesnika u razgovoru stavlja do znanja svom sagovorniku da se sa nečim slaže. Na osnovu analiziranih zapisa, uočeno je da je Present Continuous (sadašnje trajno vrijeme) najomiljenije i najčešće upotrebljavano vrijeme u vazduhoplovnom engleskom jeziku. Pošto se komunikacija između posade aviona i kontrole letenja odvija „uživo“ (dok traje let), onda se upotreba baš ovog, a ne nekog drugog vremena nekako i podrazumjeva. Ovo, naročito ako se zna, da se upravo sadašnje trajno vrijeme u engleskom jeziku upotrebljava da označi radnju koja se dešava u trenutku govora. Naravno, postoje i neznatna „odstupanja“ kada se ovo vrijeme koristi u vazduhoplovnom engleskom jeziku, a ona se odnose na oblik pomoćnog glagola u okviru ovog vremena. Pomenuta „odstupanja“ su u vezi sa čestim potpunim izostavljanjem oblika glagola *to be*. Na taj način se postiže ubrzavanje komunikacije. Međutim, čak i ovako razumjevanje iskaza nije narušeno.

Kada su u pitanju standardne vazduhoplovne riječi i fraze, tu su svakako bez premca (kao najčešće upotrebljavane u našim zapisima) *Say again* i *Roger*. Govoreći o jednoj od ove dvije vazduhoplovne fraze u našem radu (*Say again*) pozvali smo se na primjer koji autor Lin Moder navodi u svom radu u vezi sa ovom standardnom vazduhoplovnom frazom.

Naime, ona daje podatke u vezi sa istraživanjem koje je pokazalo da upravo ovu frazu piloti veoma često koriste za vrijeme problematične komunikacije (misli se na komunikaciju između pilota i kontrolora letenja). U stvari, „osnovna funkcija“ ove fraze na neki način i jeste da sagovorniku u komunikaciji odmah stavi do znanja da nešto nije jasno i da to treba pojasniti.

Što se tiče druge, najčešće upotrebljavane fraze u našim zapisima (*Roger*), ni ta upotreba ne čudi ako se zna da se njom sasvim jasno i nedvosmisleno sagovorniku stavlja do znanja da smo primili i razumjeli njegovu poruku, što je za vrijeme leta veoma važno.

Sledeća karakteristika koja je zastupljena u našim zapisima, jeste česta upotreba pauze u rečenicama. Te česte pauze čine da rečenica djeluje konfuzno, odnosno, tada je teško odrediti šta je govornik zapravo htio da kaže. Pauza može da znači da govornik smišlja šta će sledeće da kaže. A možda do pauze dolazi i zbog nastale situacije u avionu, kada treba brzo razmišljati i još brže nešto preduzeti. Često se dešava da ljudi u kritičnim situacijama prosto ne znaju šta da kažu i na koji način, i kao da im fale prave riječi kojima bi objasnili nastalu situaciju.

U većini obrađenih zapisa često se pojavljuje još jedna karakteristika, a tiče se dužine rečenice. Naime, govornici često započinju rečenice, ali ih onda ostavljaju nedovršene. Moglo bi se reći da je ovo normalno u trenutku kada dođe do neočekivane situacije u avionu. Tada se više osoba uključuje u razgovor i svi pokušavaju da daju u tom trenutku najpotrebnije informacije. Ako tome dodamo osjećanje straha, a možda i panike, što je u ovakvim situacijama sasvim uobičajeno onda nedovršene rečenice ne treba da čude.

Na ovo se nadovezuje sledeća uočena karakteristika naših zapisa. Radi se o čestoj upotrebi uzvika poput *Ah* (*ah, oh, jao*) i *Oh* (*oh, ah, o*). Uzvici *ah* i *oh* između ostalog, upotrebljavaju se u trenucima kada je osoba koja ih izgovara uzbuđena, uplašena ili zabrinuta. To se potpuno uklapa u vanredne situacije do kojih je došlo u našim zapisima tako da njihova upotreba u njima uopšte ne iznenađuje.

Sledeća karakteristika naših zapisa je i veoma česta upotreba riječi *Hey* i *Okay*. Radi se o veoma kratkim riječima, ali bez obzira na to nisu u okviru standardnih vazduhoplovnih riječi i fraza. Ovako česta upotreba ove dvije riječi u vazduhoplovnom engleskom jeziku može se protumačiti time što je maternji jezik većine članova posade i kontrolora letenja u ovim zapisima engleski, pa se upotreba ove dvije riječi može posmatrati kao poštapalica. S druge strane, upotreba ove dvije riječi pokazuje i bliskost između sagovornika.

Još jedna uočena karakteristika, ali ne toliko izražena kao prethodno pomenute (pošto se pojavljuje u svega nekoliko zapisa), jeste u vezi sa upotrebom psovki u komunikaciji.

Osobe koje u našim zapisima najčešće izgovaraju psovke su pilot ili kopilot aviona.

Najveću odgovornost za bezbjednost svih putnika i članova posade u avionu imaju upravo pilot i kopilot. Ovakva vrsta odgovornosti nipošto nije laka i predstavlja veliko opterećenje. Reklo bi se da se ta odgovornost „udvostručava“ u trenutku kada nešto krene naopako, odnosno, kada dođe do vanredne situacije koja zahtjeva da bude riješena

u vrlo kratkom vremenskom razmaku. Psovke izgovorene u takvim trenucima možda se mogu posmatrati kao oslobođenje od stresa, a ne kao želja da se sagovornik uvrjedi ili omalovaži.

U okviru naših zapisa uočili smo još nešto što možda ne bismo ni znali, zapravo, uočili da snimci razgovora iz aviona nisu transkribovani. Radi se o tome, da neposredno pred poletanje aviona, ali i tokom leta, često postoji i sasvim neformalna komunikacija između samih članova posade. Ta vrsta komunikacije se prilično razlikuje od takozvane formalne, pošto u njoj nema standardnih riječi i fraza. Ovakvu vrstu komunikacije najčešće odlikuje upotreba slenga, nadimaka, a ponekad i šala, što je naročito izraženo ako se govornici međusobno i poznaju. Međutim, do ovakvog razgovora može doći čak i ako se članovi posade ne poznaju od ranije. Tada se to može shvatiti i kao način da se malo opusti atmosfera pred let. Ono što takođe nije neuobičajeno jeste da se ponekad piloti aviona na svom maternjem jeziku (na primjer francuskom, španskom ili nekom drugom) obrate kontrolorima letenja na samom početku komunikacije (ovo se odnosi na pozdrave kao što su *Dobro jutro*, *Dobar dan* i tome slično), a poslije toga uvijek prelaze na engleski jezik pošto je, ipak ovaj jezik zvanični jezik civilnog vazduhoplovstva.

Ono što smo uočili analizirajući ovih trinaest zapisa jeste to da se od vrsta riječi u ovoj vrsti komunikacije najčešće upotrebljavaju imenice, glagoli, pridjevi, a dosta često (što i nije odlika standardne vazduhoplovne terminologije) prilozi i prijedlozi, kao i veznici (najviše su upotrebljavani u trenutku kada dođe do nerutinske situacije).

Na osnovu analiziranih zapisa, potpuno je jasno da vazduhoplovni engleski jezik, ili *Airpeak* predstavlja zaista specifičan jezik koji je vezan za jednu određenu oblast (vazduhoplovstvo) i prilično se razlikuje od opšteg engleskog jezika. On i treba da bude upravo takav pošto je osmišljen za određene osobe u čijem je poslu važna svakodnevna upotreba standardnih riječi i fraza, ali i ostalih riječi iz vazduhoplovne terminologije.

Ovdje se prvenstveno misli na pilote aviona i kontrolore letenja koji su i najodgovorniji za bezbjednost putnika i članova posade tokom svakog leta. Pravilnom upotrebom ovog jezika oni svakodnevno doprinose bezbjednosti u vazduhoplovnom saobraćaju širom svijeta.

U drugoj polovini dvadesetog vijeka, a naročito u dvadesetiprvom vijeku sve veći broj putnika kao glavno prevozno sredstvo najčešće bira avion, a ne voz, ili brod. Tome je možda doprinijela i sve povoljnija cijena avionskih karata, kao i mogućnost da se za što

kraće vrijeme stigne do najudaljenijih destinacija. Većina ljudi bira upravo ove destinacije u vrijeme godišnjih odmora. Svakodnevnim povećanjem broja putnika na raznim destinacijama u vazduhoplovnom saobraćaju povećava se i odgovornost pilota i kontrolora letenja kojima je upotreba vazduhoplovnog engleskog jezika tokom leta obavezna. Avion, kao omiljeno prevozno sredstvo sve većeg broja putnika, polako ali sigurno potiskuje brod kojem je nekada pripadalo vodeće mjesto u putničkom saobraćaju.

O učenju engleskog jezika na Vojnoj akademiji sa posebnim osvrtom na predmet Vazduhoplovna frazeologija

Kadeti na Vojnoj akademiji (VA) u Beogradu uče engleski jezik od 1945. godine. Pored engleskog jezika, kadeti su učili i druge strane jezike (na primjer ruski, francuski i njemački jezik). Međutim, jedino je engleski jezik uspio da zadrži svoje mjesto među predmetima koje kadeti na VA i danas uče. To drugim rječima, znači da je upravo ovaj strani jezik trenutno i jedini koji se kao obavezan predmet nalazi u nastavnom planu i programu VA zajedno sa ostalim užestručnim i opštestručnim predmetima. Ono što posebno dolazi do izražaja kada se radi o ovom stranom jeziku, jeste to da je on u svojoj sedamdesetogodišnjoj karijeri (toliko dugo se ovaj jezik uči na VA) stalno išao uzlaznom putanjom. Možemo slobodno reći da je školske 2014/2015. godine predmet Engleski jezik doživio svoju kulminaciju na VA, pošto se od ove školske godine primjenjuje plan po kojem se ovaj predmet uči u sve četiri godine studija i to kao obavezan predmet. To u stvari znači da kadeti 139. klase (upisani školske 2014/2015. g.) predstavljaju prvu generaciju koja će ovaj predmet učiti do kraja studija (u sve četiri godine studija).

Ovaj predmet u prvoj godini studija zove se Engleski jezik 1, u drugoj Engleski jezik 2, u trećoj Engleski jezik 3 i u četvrtoj Engleski jezik 4. Prethodno pomenuto, jasno ukazuje na to koliko je engleski jezik u posljednjih nekoliko godina postao važan za kadete VA, odnosno buduće oficire Vojske Srbije (VS).

A da ništa manje nije važan i za oficire VS, govori podatak po kojem da bi oficir VS bio unapređen u viši čin, odnosno da bi dobio određeni broj bodova koji bi mu to omogućio, neophodno je da po završetku VA (ovo važi za period koji obuhvata nekoliko prethodnih godina) između ostalog, u određenom trenutku polaže i ispit iz stranog jezika (najčešće upravo engleskog jezika, mada je moguće da to bude i neki drugi strani jezik, na primjer ruski, francuski ili njemački u zavisnosti od toga koji jezik je oficir učio tokom prethodnog školovanja).

Naravno, podrazumjeva se da će oficir VS nastaviti da se stručno usavršava (što može značiti završetak posleđiplomskih i doktorskih studija na VA, ili na nekom od civilnih fakulteta ili završetak Komandno-štabne škole, General-štabne škole i Visokih studija

bezbjednosti koje predstavljaju najviši vid usavršavanja u Vojsci, ili pohađanje nekog kursa u vezi sa strukom u zemlji ili inostranstvu) u svojoj oblasti tokom karijere.

Ono što se primjećuje kod kadeta na VA kada se radi o učenju stranog jezika (ovdje se prije svega misli na engleski jezik), jeste da su oni prilično motivisani da uče ovaj jezik. To govori o tome da su oni i te kako svjesni značaja koji znanje stranog jezika (naročito engleskog) ima.

Govoreći o motivaciji prilikom učenja stranog jezika, Harmer¹³⁰ (Jeremy Harmer) kaže da se „Želja da se uči može javiti iz više razloga. Možda učenici vole taj predmet, ili jednostavno žele da vide o kakvom se predmetu radi. S druge strane, možda postoji praktičan razlog zbog kojeg oni žele da ga uče: žele da nauče da sviraju neki instrument da bi mogli da sviraju u nekom orkestru, žele da nauče engleski jezik kako bi mogli da gledaju američku televiziju, ili rade sa Englezima, žele da uče Tai Či kako bi bili u boljoj formi i opušteniji, ili idu na časove kulinarstva da bi pripremali bolja jela.“

Na VA u Beogradu školuju se kadeti vidova Kopnena vojska i Ratno vazduhoplovstvo i protivvazдушna odbrana u okviru kojih postoje različiti rodovi. Ne treba zaboraviti i različite službe koje postoje na VA. Jedan od rodova na VA je avijacija. Ono što kadete ovog roda odvaja od kadeta ostalih rodova i službi svakako jeste i neophodnost izuzetno dobrog vladanja upravo engleskim jezikom. Ovo je veoma važno zbog njihove buduće profesije.

Kadeti ovog roda već dugi niz godina uče engleski jezik u prve tri godine studija i ova praksa uvedena je na VA još davno prije školske 2014/2015. godine (ovdje se misli na kadete studijskog programa Vojno vazduhoplovstvo svih prethodnih generacija, a ne na kadete 139. klase iz istog studijskog programa). Predmet u vezi sa stranim jezikom za kadete roda avijacija se u prvoj i drugoj godini studija zove Engleski jezik 1 i 2, dok je naziv predmeta u trećoj godini studija Vazduhoplovna frazeologija. Predmeti Engleski jezik 1 i 2 obuhvataju dva semestra u školskoj godini (zimski i ljetnji), dok predmet Vazduhoplovna frazeologija traje jedan semestar (radi se o ljetnjem semestru).

¹³⁰ Jeremy Harmer, *How to Teach English An introduction to the practice of English language teaching*, str. 8. “The desire to learn can come from many causes. Perhaps the students love the subject or are simply interested to see what it is like. On the other hand, they may have a practical reason for their study: they want to learn an instrument so they can play in an orchestra, learn English so they can watch American TV or work with English people, study Tai Chi so that they can become fitter and more relaxed, or go to cookery classes so that they can prepare better meals.”

Predmeti Engleski jezik 1 i 2 (koji zapravo predstavljaju vojni engleski jezik), kao i predmet Vazduhoplovna frazeologija (koji se odnosi na vazduhoplovni engleski jezik) spadaju u English for Specific Purposes (ESP) ili engleski za specijalne namjene (ESN). Govoreći o ESN u svojoj knjizi *The Practice of English Language Teaching* autor Džeremi Harmer¹³¹ (Jeremy Harmer) navodi sledeće: “Izraz *engleski jezik za specijalne ili specifične namjene* primjenjuje se u situacijama gdje studenti imaju neki osoben razlog zbog kojeg žele da uče engleski jezik. Na primjer, kontrolorima letenja je engleski jezik uglavnom potreban da bi vodili avione nebom. Oni možda uopšte ne koriste ovaj jezik osim u ovoj situaciji.“

I piloti aviona i kontrolori letenja moraju da poznaju istu vazduhoplovnu terminologiju pošto su tokom leta u stalnoj komunikaciji. Ono o čemu se zapravo radi, to jest ono što je glavna ideja predmeta Vazduhoplovna frazeologija jeste uvođenje i usvajanje vazduhoplovne terminologije. Pri tom se misli na terminologiju koja je u vezi sa takozvanim redovnim (routine situations), ali i vanrednim situacijama (non-routine situations).

Na neki način pilot aviona u velikoj mjeri zavisi od kontrolora letenja (od kojeg dobija instrukcije, između ostalog u vezi sa poletanjem i sletanjem). Već duže vremena postoji propis po kojem su piloti aviona obavezni da u komunikaciji sa kontrolorima letenja koriste isključivo engleski jezik.

Ono što je posebno značajno za pilote aviona jeste izgovor, i tu ne smije biti greške pošto bi u suprotnom (odnosno u slučaju bilo kakvog nerazumjevanja u komunikaciji između pilota aviona i kontrolora letenja, na primjer pogrešno izgovoreni brojevi), ona mogla skupo da košta sve u avionu.

Pored izgovora, veoma je važno i dobro poznavanje rječnika, odnosno leksika. Govoreći o značaju rječnika kada se uči strani jezik Harmer¹³² (Jeremy Harmer) kaže da „Ako

¹³¹ Navedeno djelo; str. 2 “The term *English for Special or Specific Purposes* has been applied to situations where students have some specific reason for wanting to learn the language. For example, air traffic controllers need English primarily to guide aircraft through the skies. They may not use the language at all apart from this”.

¹³² Navedeno djelo; str. 153 “If language structures make up the skeleton of language, then it is vocabulary that provides the vital organs and the flesh. An ability to manipulate grammatical structure does not have any potential for expressing meaning unless words are used. We talk about the importance of ‘choosing your words carefully’ in certain situations, but we are less concerned about choosing

jezičke strukture predstavljaju kostur jezika, onda je rječnik taj koji obezbjeđuje vitalne organe i meso. To što je neko sposoban da upravlja gramatičkom strukturom ne omogućava mu da izrazi značenje ukoliko ne koristi riječi. Govorimo o važnosti ‘pažljivog biranja sopstvenih riječi’ u izvjesnim situacijama, ali nas manje brine pažljivo biranje struktura-ukoliko, naravno, nismo u učionici. Tada se čini da je strukturalna tačnost glavno središte.”

U terminologiji koju piloti aviona koriste kada putem radija komuniciraju sa kontrolom letenja, nalazi se izvjestan broj riječi, odnosno izraza, za koje je neophodno da ih i pilot aviona i kontrolor letenja znaju. Piloti aviona takođe koriste i takozvane standardne riječi i fraze (standard words and phrases) koje mjenjaju dugačka objašnjenja.

U ovu grupu riječi i fraza spada na primjer riječ **Roger** koja se veoma često upotrebljava u radio komunikaciji a znači ***I have received all of your last transmission*** (U potpunosti sam primio vašu posljednju poruku). Ili na primjer, riječ **Wilco** koja znači ***I understand your message and will comply with it*** (Razumijem vašu poruku i postupaću po njoj).

Zamislimo da pilot aviona svaki put kada razgovara sa kontrolorom letenja i kada je potrebno da ga obavjesti o tome da je primio njegovu posljednju poruku izgovori ***I have received all of your last transmission***, a ne **Roger**. Ovo bi mu svakako oduzimalo dosta dragocjenog vremena, koje pilot aviona tokom leta treba da upotrijebi za neke važnije stvari. **Roger** i **Wilco** su samo dvije od mnogih standardnih riječi i fraza koje su u stalnoj upotrebi u vazduhoplovnom engleskom jeziku.

Osnovna uloga pilota aviona jeste da upravlja avionom, a ne da razgovara. Nije potrebno naglašavati da je bezbjednost putnika i posade prilikom svakog leta prioritet pilota aviona. Možda baš zbog ovog, prilikom sastavljanja riječi koje kapetan broda ili pilot aviona upotrebljavaju za vrijeme plovidbe ili leta, vodilo se računa da te riječi budu što kraće, odnosno da rečenice unutar kojih postoje tipično pomorski ili vazduhoplovni izrazi budu bez bilo kakvih suvišnih dodataka. U ovom slučaju to znači bez upotrebe ličnih zamjenica ili pak pomoćnih glagola *be* i *have*.

Kada bi se piloti aviona pridržavali svih gramatičkih pravila u vezi sa određenim gramatičkim kategorijama, to bi im oduzimalo mnogo vremena i vjerovatno ometalo proces letenja. Stoga nije neobično što u komunikaciji između pilota aviona i kontrolora

structures carefully-unless of course we are in a language classroom. Then structural accuracy seems to be the dominant focus”.

letenja nailazimo na veoma kratke i na neki način „okrnjene“ rečenice. U tom smislu elipsa zauzima značajno mjesto u vazduhoplovnoj terminologiji, jer „kada“¹³³ elipsa ne bi bila korištena, naše rečenice bi postepeno postale duže kako razgovor odmiče.“ A ono za šta pilot aviona tokom leta najmanje ima vremena jeste da razgovara, već svu svoju pažnju usmjerava na letenje.

Govoreći o vazduhoplovnom saobraćaju, ne možemo a da ne pomenemo i takozvane vanredne situacije do kojih ponekad dolazi. Ovo su one situacije kada je neophodno brzo reagovati i što prije obavjestiti kontrolu letenja o problemu. Ukoliko se radi o slučaju opasnosti (*distress situation*), izraz koji pilot aviona upotrebljava da bi o tome obavjestio kontrolu letenja, jeste **Mayday** (izgovoren tri puta za redom). Za ovaj izraz se kaže da je „an emergency“¹³⁴ procedure word used internationally as a distress signal in voice procedure radio communications. It derives from the French *venez m'aider*, meaning „come help me.“

Ako je, pak, riječ o slučaju nužde (*urgency situation*), onda se upotrebljava izraz **Panpan** (takođe izgovoren tri puta za redom). Prema prethodno pomenutom izvoru (vidjeti fusnotu) riječ panpan je izvedena od francuske riječi *pane* (kvar). Pan-pan (from the French: panne—a breakdown) indicates an urgent situation of a lower order than a „grave and imminent threat requiring immediate assistance“, such as a mechanical breakdown or a medical problem.

I riječ *Mayday* i *Pan-pan* zapravo predstavljaju skraćeni oblik, ali svaki pilot aviona zna tačno kada da ih upotrijebi.

Na početku dvadesetiprvog vijeka na VA u Beogradu (kada se govori o nastavi iz predmeta Engleski jezik-Military English i Vazduhoplovna frazeologija-Aviation English), u upotrebi je bio gramatičko-prevodni pristup. Najzastupljenija odlika ovog pristupa se ogledala u tome što je najvažnije bilo „prevesti rečenice sa jezika cilja na maternji jezik.“¹³⁵ Još jedna odlika ovog pristupa koja je posebno dolazila do izražaja je

¹³³ David Crystal, *The Cambridge Encyclopedia of the English Language*, str. 228. “If ellipsis were not used, our sentences would become gradually longer as a conversation progressed.”

¹³⁴ <http://en.wikipedia.org/wiki/Mayday>

¹³⁵ Marianne Celce – Murcia, *Teaching English as a Second or Foreign Language*, str. 6. “to translate sentences from the target language into the mother tongue”

ona, po kojoj „je rezultat ovog pristupa obično nesposobnost učenika da koristi jezik za komunikaciju.”¹³⁶

U posljednje četiri školske godine, sa kadetima Vojnog vazduhoplovstva na VA, na časovima iz predmeta Vazduhoplovna frazeologija, koristi se drugi pristup, koji dosta podsjeća na komunikativni. Kadeti slušaju autentični materijal (u vezi sa redovnim i vanrednim situacijama) u vidu dijaloga između pilota aviona i kontrolora letenja, što zatim uvježbavaju (jedan kadet igra ulogu pilota aviona, a drugi kontrolora letenja). Takođe, velika pažnja se poklanja diskusijama u vezi sa raznim vanrednim situacijama do kojih dolazi tokom leta, kao i načinu na koji pilot i kontrolor letenja pronalaze rješenja za ovakve situacije.

Važno je naglasiti i to da u posljednjih nekoliko godina kadeti Vojnog vazduhoplovstva do treće godine studija već imaju neko iskustvo u letenju, pa su i upoznati sa raznim situacijama (redovnim i vanrednim) do kojih dolazi ili može doći tokom leta. Zbog prethodno pomenutog rado učestvuju u vježbanjima ovog tipa (govor) što dodatno razvija njihovu sposobnost komunikacije na engleskom jeziku.

Usmeni ispit iz ovog predmeta je obavezan (u posljednjih pet školskih godina) i na njemu se provjerava sposobnost kadeta da na engleskom jeziku diskutuje o redovnim i vanrednim situacijama (upotrebljavajući odgovarajuću vazduhoplovnu terminologiju, kao i terminologiju opšteg engleskog jezika).

Tokom semestra (ovaj predmet, kao što je prethodno pomenuto kadeti Vojnog vazduhoplovstva slušaju u drugom semestru treće godine studija), kadeti rade i dva kolokvijuma (pismeni testovi) na kojima se provjerava kako su usvojili gradivo obrađeno na časovima predavanja i vježbanja.

Vještine koje su naročito naglašene su slušanje i govor, a prisutne su i vještine čitanja i pisanja. Vještina pisanja nije posebno naglašena, pošto za pilota aviona tokom leta, pisanje nije u prvom planu, već je to govor (poznavanje vazduhoplovne terminologije i opšteg engleskog jezika) i tečan izgovor riječi. No, pisanje je važno zbog kolokvijuma (pismeni testovi iz ovog predmeta).

Stavka komunikativnog pristupa po kojoj „je uloga nastavnika prvenstveno da olakša komunikaciju, a tek drugostepeno da ispravlja greške”¹³⁷ se malo razmimoilazi (u

¹³⁶ Navedeno djelo; str. 6 “The result of this approach is usually an inability on the part of the student to use the language for communication”.

drugom djelu) sa pristupom koji se koristi na VA iz predmeta Vazduhoplovna frazeologija pošto je nastavnikova obaveza da ispravi kadeta ukoliko pogrešno izgovora riječi ili upotrebljava pogrešnu terminologiju.

Kako Harmer¹³⁸ (Jeremy Harmer) ističe “Važno je da nastavnici na različit način isprave greške napravljene tokom aktivnosti u kojima se vježba govor od grešaka koje su napravljene tokom vježbanja *Učenja*. Kada učenici ponavljaju rečenice pokušavajući da uvježbaju tačan izgovor, onda će nastavnik često ispravljati (na odgovarajući način) svaki put kada postoji problem.“

Ono što bi moglo da pomogne kadetima VA (ovdje se misli na sve kadete bez obzira kojem rodu ili službi pripadaju), kada je predmet Engleski jezik u pitanju, jeste odgovarajući Nastavni plan i program (NPP). Pošto se na VA školuju kadeti različitih rodova i službi, i pošto će svi oni postati oficiri podrazumjeva se da će na časovima iz predmeta Engleski jezik 1 i 2 raditi vojni engleski (Military English), koji zajedno sa predmetom Vazduhoplovna frazeologija (kao što je prethodno pomenuto) spada u Engleski za specijalne namjene (ESN).

Kadeti na VA su, što je takođe prethodno pomenuto, svrstani u različite rodove i službe, pa se shodno tome, njihova buduća specijalnost razlikuje. Ono što im je svima zajedničko, jeste to da će svi oni po završetku VA postati oficiri VS. Iz tog ugla gledano, svima njima je važno da iz predmeta Engleski jezik 1, 2 i 3 rade vojni engleski jezik.

Prema novom akreditovanom programu, kadeti Vojnog vazduhoplovstva u prvoj godini studija imaju predmet Engleski jezik 1, u drugoj Engleski jezik 2 i u trećoj godini Engleski jezik 3 (sve predmete imaju dva semestra), dok u četvrtoj godini imaju predmet Vazduhoplovna frazeologija (ovaj predmet kao što je prethodno pomenuto ponovo imaju samo u jednom semestru).

¹³⁷ Navedeno djelo; str. 8 “The teacher’s role is primarily to facilitate communication and only secondarily to correct errors”.

¹³⁸ Jeremy Harmer, *How to Teach English An introduction to the practice of English language teaching*, str. 94. “It is important for teachers to correct mistakes made during speaking activities in a different way from the mistakes made during a *Study* exercise. When students are repeating sentences trying to get their pronunciation exactly right, then the teacher will often correct (appropriately) every time there’s a problem.”

Takođe je više puta naglašeno da prema planu za školsku 2014/2015. godinu kadeti VA (počev od kadeta 139. klase) imaju predmet Engleski jezik u sve četiri godine studija. Predmeti Engleski jezik 1, 2, 3 i 4 i Vazduhoplovna frazeologija su akreditovani i časovi iz ovih predmeta su u okviru redovnih časova na VA (zajedno sa velikim brojem ostalih predmeta koje kadeti VA, zavisno od rodova i službi kojima pripadaju, imaju). Od ove školske godine Engleski jezik 1 (prva godina studija) je redovan predmet na VA. Zamišljeno je da časovi engleskog jezika u prvoj godini studija budu časovi pripreme za predmete Engleski jezik 2 i 3, dok engleski jezik u četvrtoj godini studija predstavlja pripremu za polaganje ispita (koji se sastoji od pismenog i usmenog djela) iz engleskog jezika (takozvani STANAG-standardized agreement, i odnosi se na NATO standarde), koji bi svi, ili samo jedan dio kadeta na VA trebalo da polažu prije završetka VA.

Do sada su kadeti Vojnog vazduhoplovstva (do najnovije akreditacije) u trećoj godini studija imali predmet Vazduhoplovna frazeologija (u ljetnjem semestru). Na osnovu iskustva iz prethodnih pet školskih godina primjećujemo da je jedan semestar za ovaj predmet nedovoljan, s obzirom na obim tema koje spadaju u vazduhoplovni engleski jezik (redovne i vanredne situacije). Možda taj problem i ne bi bio toliko upadljiv kada bismo sa kadetima Vojnog vazduhoplovstva počeli da radimo vazduhoplovnu terminologiju ranije, odnosno po završetku ispita iz vojnog engleskog jezika.

Do malog raskoraka dolazi upravo zbog toga što kadeti ovog smjera (Vojno vazduhoplovstvo) ponovo nastavljaju sa engleskim jezikom (vazduhoplovni engleski) tek u drugom semestru treće (odnosno po najnovijem planu u drugom semestru četvrte godine studija). Na isti način i kadeti svih ostalih rodova i službi na VA mogli bi da u četvrtoj godini studija nastave sa engleskim jezikom koji je direktno povezan sa njihovom budućom specijalnošću, ako se podrazumjeva da su prije toga radili vojni engleski jezik.

Iskustvo je pokazalo da kadeti VA dobro prihvataju teme iz vojnog engleskog jezika, što je i logično ako se zna da su oni budući oficiri VS. S druge strane, na osnovu iskustva iz prethodnih pet školskih godina u vezi sa izvođenjem nastave iz predmeta Vazduhoplovna frazeologija sa kadetima vojnog vazduhoplovstva (budućim pilotima VS), primjećujemo veliku zainteresovanost ovih kadeta za obradu i uvježbavanje tema iz vazduhoplovstva, što je i razumljivo kada se zna da su one u potpunosti povezane sa

njihovom budućom strukom. Na osnovu toga pretpostavljamo da bi i kadeti ostalih rodova i službi na VA slično reagovali kada bi sa njima na časovima engleskog jezika bile obrađivane teme koje su direktno povezane sa njihovom budućom specijalnošću (bez obzira o kojoj specijalnosti se radi). Naravno, ovo bi možda bilo teže za nastavnika engleskog jezika pošto bi podrazumjevalo izradu skripti, odnosno prikupljanje materijala iz različitih oblasti, i odabir odgovarajućih udžbenika, ali bi svakako bilo dobro i korisno za kadete VA.

Govoreći o učenju putem sadržaja kao i o pristupu u okviru instrukcije putem kojeg se ovo sprovodi, Helen Basturkmen¹³⁹ (Helen Basturkmen) u svojoj knjizi *Ideas and options in English for Specific Purposes* navodi sledeće: „Da bismo ilustrovali na sadržini zasnovan pristup koji je u upotrebi, kao i shvatanje učenja koje iza njega stoji na Jezičkom institutu odbrane, sumiram jedan „projekat“ kojim se studenti bave za vrijeme svog programa u vezi sa učenjem engleskog jezika na ovom institutu. Ovaj projekat zahtjeva da se studenti bave temama iz sopstvenih specijalnosti i koriste studijska uputstva koja su pregledali jezički instruktori. Ova uputstva su organizovana u predmetne oblasti unutar specijalnosti studenata. Na primjer, neki vojni pilot mogao bi odabrati da se bavi predmetom vazdušna turbulencija, temom unutar „avijacije“.“ Odgovarajući nastavni plan i program (NPP) je veoma važan za svaki nastavni predmet (a ne samo za predmet Engleski jezik), bez obzira o kom nivou školovanja se radi. Uloga i značaj NPP možda još i više dolazi do izražaja kod engleskog za specijalne namjene (ESN) gdje spada vazduhoplovni engleski jezik, zato što se u okviru njega obrađuju isključivo one teme koje su direktno povezane sa budućom specijalnošću studenata. Prije bilo kakve odluke u vezi sa izradom NPP za određeni predmet, korisno je uraditi analizu potreba. Analiza potreba obično obuhvata sprovođenje ankete ili intervjuisanje studenata (ali ne samo njih već i nastavnika, upravnika ustanove i drugih) kako bi se došlo do podataka u vezi sa stvarnim potrebama studenata (bez obzira da li se

¹³⁹ Helen Basturkmen, *Ideas and Options in English for Specific Purposes*, str. 104. “To illustrate the content – based approach used and the view of learning underlying it at the Defence Language Institute, I outline one ‘project’ that the students work on during their program of English Language Instruction there. The project entails the students working on topics from their own specialist areas and making use of study guides collated by the language instructors. The guides are organized into subject areas within the students’ specialist areas. For example, a military pilot might choose to work on the subject of air turbulence, a topic within ‘aviation’.”

radi o opšem engleskom jeziku ili ESN) i na osnovu toga bio sastavljen najbolji mogući NPP za tu grupu studenata.

Govoreći o ESN autor Džim Skrivener¹⁴⁰ (Jim Scrivener) naglašava kako je „Dobar početak za predavanje ESN ‘analiza potreba’ ili ‘mapa klijenta’”. Ne možemo predavati u skladu sa specifičnim potrebama studenta, ukoliko nam apsolutno nije jasno šta su one. Tipična analiza potreba mogao bi biti jedan upitnik koji klijent(i) i nastavnici razmatraju i popunjavaju ga zajedno. Ovo bi moglo uključivati jednu analizu o tome za šta klijent upotrebljava engleski jezik, koja su njihova očekivanja, šta im je potrebno, šta žele i šta nemaju.”

Analiza potreba još uvijek se ne primjenjuje na VA (kada se radi o nastavi iz predmeta Engleski jezik), već se više oslanjamo na sopstvena zapažanja u vezi sa određenim grupama kadeta (koji pripadaju različitim rodovima i službama), iskustvo stečeno tokom proteklih školskih godina, a podrazumjeva se i razgovor sa oficirima iz različitih specijalnosti.

Takođe, govoreći o analizi potreba u okviru ESN, jedan drugi autor, Marsija¹⁴¹ (Marianne Celce – Murcia) ističe da „kako NPP usmjereni ka studentu postaju uobičajeniji, uključivanje studenata postaje sve važnije.“ Isti autor navodi i primjer nastavnika kojem je procjena studenata (radi se o procjeni pravila, konvencija i sličnog) u vezi sa dodjeljenim zadatkom (vještina akademskog pisanja) pomogla da osmisli kurs u vezi sa Engleskim za akademske namjene. (vidi više kod M. Celce–Murcia, str. 73). Prethodno pomenuto navodi nas na razmišljanje da bi uloga studenata možda trebalo da bude istaknutija kada se radi o odabiru tema u okviru NPP za predmet Engleski jezik na VA. Možda će se u budućnosti mnogo veća pažnja poklanjati izradi NPP iz predmeta strani jezik, ako se ima u vidu veliki značaj koji ovaj predmet poprima u posljednje vrijeme.

¹⁴⁰ Jim Scrivener, *Learning Teaching A guidebook for English language teachers*, str. 187. “A good starting point for ESP teaching is a ‘needs analysis’ or a ‘client map’. We can’t teach a student’s specific needs unless we are absolutely clear about what they are. A typical needs analysis might be a questionnaire that the client(s) and teacher talk through and fill in together. This might include an analysis of what the client uses English for, what their expectations are, what they need, what they want and what they don’t have.”

¹⁴¹ Marianne Celce – Murcia, *Teaching English as a Second or Foreign Language*, str. 73. “as learner – centered curricula become more common, involvement of students becomes increasingly central”

Kao što je ranije već i pomenuto, predmet Vazduhoplovna frazeologija (koliko je nama poznato od uvođenja u spisak predmeta na VA postoji upravo pod ovim nazivom) jeste samo jedan od predmeta koji uče kadeti roda avijacija. S obzirom na naziv predmeta, neko bi mogao pomisliti da se ovaj predmet isključivo sastoji od usvajanja i učenja fraza (vezanih za vazduhoplovstvo) što nikako nije slučaj.

Naziv Vazduhoplovna frazeologija znatno sužava i na neki način obesmišljava ono što čini suštinu ovog predmeta. Kada bi kadeti roda avijacija učili samo fraze (otuda valjda i ideja da se ovaj predmet tako nazove), a ne i širu vazduhoplovnu terminologiju, ne bi baš puno postigli i ne bi bili u stanju da komuniciraju sa kontrolom letenja u slučaju bilo koje vanredne situacije (koje se često dešavaju u vazduhoplovstvu i koje zahtjevaju upotrebu terminologije koja i te kako izlazi iz okvira frazeologije). Stoga nam se čini da bi naziv Vazduhoplovni engleski jezik ili Engleski jezik za vazduhoplovstvo bio mnogo bolje rješenje za naziv ovog predmeta.

Na VA u Beogradu (što je već i pomenuto) postoje predmeti Engleski jezik 1 i 2, (a po najnovijem planu i Engleski jezik 3 i 4) i svi predmeti (izuzev Engleskog jezika 4) podrazumjevaju usvajanje i ovladavanje vojnom terminologijom, odnosno vojnim engleskim jezikom. Interesantno je da se nijedan od ova tri predmeta ne zove Vojna frazeologija 1, 2 i 3 ili Vojna terminologija 1, 2 i 3 iako kao i Vazduhoplovna frazeologija spadaju u ESN, već se jednostavno zovu Engleski jezik 1, 2 i 3.

Kadeti na VA, (bez obzira na rod i službu kojoj pripadaju), u nekom periodu slušaju predavanja iz istih predmeta i prolaze istu vrstu obuke (što je i logično kada se zna da će svi po završetku VA biti oficiri VS). Osim što je svima njima zajednička buduća profesija (ali u okviru različitih specijalnosti), na isti način im je podjednako važno dobro vladanje upravo engleskim jezikom. Uvođenje engleskog jezika na sve četiri godine studija predstavlja odličnu šansu za uvođenje novog NPP koji bi na pravi način odgovorio na potrebe kadeta kada je strani jezik u pitanju.

Prije nekoliko godina kadeti VA su strani jezik učili u drugoj i trećoj godini studija, što znači da su pravili jednogodišnju pauzu u nastavku učenja stranog jezika. Ta pauza nije postojala jedino kod studenata Vojnog vazduhoplovstva koji su u prvoj godini studija učili Engleski jezik 1, u drugoj godini Engleski jezik 2, i u trećoj godini (ali tek u drugom semestru, tako da je i kod njih postojala pauza i to neobjašnjiva s obzirom na obim tema koje su obuhvaćene predmetom Vazduhoplovna frazeologija)

Vazduhoplovnu frazeologiju. Iskustvo je pokazalo da uvođenje predmeta Engleski jezik 1 u drugoj, a ne prvoj godini studija ne daje dobre rezultate pošto je kadetima problem da se ponovo naviknu na strani jezik kao jedan od predmeta. Ova pauza doprinosila je i zaboravljanju naučenog gradiva iz engleskog jezika tokom prethodnog školovanja (osnovna i srednja škola-već nekoliko generacija unazad na VA dolaze kadeti koji su učili engleski jezik i u osnovnoj i u srednjoj školi, uz rijetke izuzetke).

Zahvaljujući novom planu, ta praksa je prekinuta školske 2014/2015. godine, pa kadeti VA imaju predmet Engleski jezik od prve godine studija.

Imajući u vidu sve prethodno pomenuto, smatramo da bi NPP za predmet Engleski jezik na VA trebalo da bude jedinstven za sve kadete u prvoj, drugoj i trećoj godini studija (podrazumjeva se da bi se teme koje bismo obrađivali sa kadetima u prvoj godini studija razlikovale od onih u drugoj odnosno trećoj godini studija). Najprikladniji naziv za ove predmete bio bi Engleski jezik (vojni engleski jezik) ili Vojni engleski jezik. Ovaj NPP bi bio jedinstven za sve kadete VA (bez obzira na rod i službu), što znači da bi sa svim kadetima bila obrađivana vojna terminologija. U četvrtoj godini studija (oba semestra) NPP bi se razlikovao u svim grupama i bio bi prilagođen budućoj specijalnosti kadeta, ali bi naziv predmeta ostao Engleski jezik (uz ili bez dodatka shodno rodu ili službi kadeta, na primjer za studente vojnoelektronskog, vojnomašinskog i vojnohemijskog inženjerstva tehnički engleski jezik i tome slično).

Naravno i kadetima Vojnog vazduhoplovstva bi trebalo omogućiti da vazduhoplovni engleski jezik imaju u oba semestra četvrte godine, a najprikladniji naziv predmeta bi bio, kao što je prethodno pomenuto Engleski jezik za vazduhoplovstvo ili

Vazduhoplovni engleski jezik. Što se tiče četvrte godine studija i predmeta Engleski jezik, podrazumjeva se da bi on trebalo da bude prilagođen stvarnim potrebama kadeta VA.

Kada se govori o pripremi za polaganje STANAG ispita (koji je ranije već pomenut) i koji će polagati dio kadeta, treba istaći da je sadržaj ovog ispita takav da omogućava kadetima (kao i svim pripadnicima vojne profesije) veoma uspješnu samostalnu pripremu za izlazak na ovu vrstu ispita. S obzirom na težinu gradiva koja se obrađuje u okviru ovog predmeta, smatramo da bi eventualno mjesec dana pripreme sa nastavnikom engleskog jezika (i to neposredno pred sam ispit) bilo i više nego dovoljno za ovu vrstu provjere znanja iz engleskog jezika. Na ovakav zaključak nas između

ostalog navodi i činjenica da se od školske 2014/2015. godine predmet Engleski jezik uči u sve četiri godine studija.

Pošto je Univerzitet odbrane (u okviru kojeg je Vojna akademija) jedinstvena cjelina i znatno se razlikuje od Filološkog fakulteta, najjednostavnije bi bilo da se predmet strani jezik zove Engleski jezik (bez dodatka brojeva, na primjer 1, 2, 3 i 4) uz eventualno dodavanje (u nazivu predmeta, ali ne nužno, uže specijalnosti kadeta na primjer, vazduhoplovni engleski ili tehnički engleski). Na ovaj način bismo izbjegli haotičnost u sastavljanju NPP za sve četiri godine studija, kao i nesklad u obradi gradiva ili tema iz određenih oblasti, da i ne govorimo o gramatičkim kategorijama i leksici.

Ono što je dobro u vezi sa uvođenjem predmeta Engleski jezik u sve četiri godine studija jeste to što se na taj način postiže značajan kontinuitet u učenju engleskog jezika (što znači da kadeti po završetku VA za sobom imaju zavidan period u kojem uče engleski jezik, a taj period otprilike se kreće od 13 do 16 godina). Ovo je veoma važno za buduće oficire VS imajući u vidu osnovne zadatke koje će obavljati po završetku Akademije, kao i unapređenje u više činove.

Izraditi odgovarajući NPP za neki predmet nije ni lako ni jednostavno. Prije svega, zato što zahtjeva dosta vremena, razmišljanja i iskustva. Govoreći o izradi NPP, odnosno elementima koje bi trebalo razmotriti pri njegovom sastavljanju Dejvid Nunan¹⁴² (David Nunan) navodi sledeći spisak van Eka (van Ek):

- 1 situacije u kojima će strani jezik biti korišten, uključujući teme koje će biti obrađivane;
- 2 jezičke aktivnosti u kojima će učenik učestvovati;
- 3 jezičke funkcije koje će učenik ispuniti;
- 4 šta će učenik biti u stanju da uradi u pogledu svake teme;
- 5 opšti pojmovi i način na koji ih učenik vidi;

¹⁴² David Nunan, *Syllabus Design*, str. 7. "1 the situations in which the foreign language will be used, including the topics which will be dealt with; 2 the language activities in which the learner will engage; 3 the language functions which the learner will fulfil; 4 what the learner will be able to do with respect to each topic; 5 the general notions which the learner will be able to handle; 6 the specific (topic – related) notions which the learner will be able to handle; 7 the language forms which the learner will be able to use; 8 the degree of skill with which the learner will be able to perform"

6 specifični pojmovi (u vezi sa temom) koje će učenik prepoznati;

7 jezički oblici koje će učenik koristiti;

8 stepen znanja koji će učenik dostići.“

Imajući u vidu prethodno pomenuti spisak možemo reći da se pri izradi NPP za predmet Vazduhoplovna frazeologija naročito vodilo računa o stavkama 1, 2, 6 i 8.

Stavka broj 1 koja podrazumjeva situacije u kojima će strani jezik biti korišten, uključujući teme koje će biti obrađivane činila nam se neizbježna i možda najvažnija od izdvojene četiri. Za kadete Vojnog vazduhoplovstva od najvećeg značaja su upravo situacije u kojima će engleski jezik biti korišten. U njihovom slučaju to su redovne i vanredne situacije. Shodno tome, sve teme koje se obrađuju sa kadetima ove specijalnosti su direktno povezane sa redovnim i vanrednim situacijama.

Stavka broj 2 koja je u vezi sa jezičkim aktivnostima u kojima će učenik ili kadet učestvovati takođe nam se činila značajnom, pa smo nju sledeću uzeli u obzir. Pošto se od budućih pilota aviona očekuje da za vrijeme leta komuniciraju sa kontrolorima letenja putem radio veze, trudili smo se da jezičke aktivnosti na časovima iz predmeta Vazduhoplovna frazeologija budu prilagođene ovom zahtjevu. Dobar dio jezičkih aktivnosti u kojima kadeti učestvuju na času, predstavlja razmjenu informacija između pilota aviona i kontrolora letenja u raznim fazama leta (na primjer, poletanje, penjanje, snižavanje i slično). Zapravo se radi o igranju uloga, pa je tako jedan kadet pilot aviona (igra ulogu pilota) dok je drugi kontrolor letenja (odnosno igra ulogu kontrolora letenja). U stvarnosti pilot aviona dosta zavisi od kontrolora letenja pošto od njega dobija sva važna obavještenja, uključujući i ona najvažnija koja se tiču odobrenja za određeni postupak (dozvola za poletanje, sletanje, prinudno sletanje i tome slično), ali i u vezi sa vremenskim podacima, broju piste i mnogim drugim. Prije nego što počnu da igraju uloge, kadeti na CD plejeru slušaju primjer tipične razmjene informacija između pilota aviona i kontrolora letenja, a onda oni sami rade to isto (koristeći naravno drugi pozivni znak, destinaciju i slično).

Stavka broj 6 u vezi sa specifičnim pojmovima (u vezi sa temom) koje će učenik prepoznati, prati logičan slijed pri pravljenju NPP. Podrazumjeva se da će pojmovi (u ovom slučaju u vezi sa vazduhoplovstvom) koji se koriste na času biti takvi da će ih kadeti odmah prepoznati (što se i dešava na našim časovima). Trudili smo se da ova stavka ima značajno mjesto u NPP za predmet Vazduhoplovna frazeologija.

To što stavku broj 8 (u vezi sa stepenom znanja koji će učenik ili kadet dostići) ovom prilikom navodimo kao posljednju ne znači da je ona manje značajna od tri prethodno pomenute stavke. Prema propisima ICAO (International Civil Aviation Organization- Međunarodna civilna vazduhoplovna organizacija) neophodno je da pilot ima određeni nivo znanja engleskog jezika (nivo 4-operativni nivo). Važno je pomenuti da postoji šest nivoa (pre-elementary, elementary, pre-operational, operational, extended i expert). Kadeti Vojnog vazduhoplovstva koji studiraju na VA za sobom imaju osam ili više godina učenja engleskog jezika, kao i dvije godine na VA prije početka nastave iz predmeta Vazduhoplovna frazeologija. Ovo znači da do trenutka kada počnu da slušaju ovaj predmet oni već imaju dobar nivo znanja iz engleskog jezika. Cilj je da po završetku nastave iz ovog predmeta kadeti mogu da komuniciraju na engleskom jeziku u redovnim i vanrednim situacijama, upotrebljavajući standardne riječi i fraze koje su tipične za vazduhoplovstvo, ali i odgovarajuću terminologiju koja je primjerena vanrednim situacijama.

Kao što je prethodno više puta pomenuto, predmet Vazduhoplovna frazeologija spada u English for Specific Purposes (Engleski za specijalne namjene-ESN). S jedne strane, nastavniku engleskog jezika je možda lakše kada treba da pravi NPP za ESN pošto je tu od početka skoncentrisan na jednu određenu oblast (na primjer, vazduhoplovstvo-ako se radi o vazduhoplovnom engleskom jeziku, ili recimo pomorstvo-ako se radi o pomorskom engleskom jeziku). Međutim, ono što može da predstavlja problem jeste to što nastavnici stranog jezika nisu piloti, oficiri ili pomorci, već jednostavno samo nastavnici stranog jezika. I oni ne upravljaju avionima, ne idu na teren, a još manje kormilare brodom. Ali sve to ne znači da oni ne mogu da sastave dobar NPP za ESN i da uspješno izvode nastavu iz predmeta Engleski jezik koji spada u ESN.

Govoreći o sličnom problemu Džim Skrivener¹⁴³ (Jim Scrivener) u svojoj knjizi *Learning Teaching A guidebook for English language teachers* na veoma duhovit način

¹⁴³ Jim Scrivener, *Learning Teaching A guidebook for English language teachers*, str. 187. "But I don't know nuclear fission and I have to teach a three – week ESP course for nuclear engineers...! Don't panic! You are an English teacher; no one expects you to know anything about nuclear power (other than what the person-in-the-street might know). *You* know about English; *they* know about the topic. Put the two together and you have the potential for some exciting lessons. For one thing, there is agenuine information gap and thus a real reason for communication. The learners can speak and write about their field of work and do appropriate tasks that they need to perform in English. You can help them find ways to do this more effectively."

ističe sledeće: „*Ali ja ne znam ništa o nuklearnoj fiziji, a treba da izvedem kurs ESN u trajanju od tri sedmice za nuklearne inženjere...!* Ne paniči! Ti si nastavnik engleskog jezika; niko ne očekuje da znaš bilo šta o nuklearnoj sili (osim onog što bi osoba na ulici mogla da zna). *Ti znaš engleski; oni znaju o temi.* Spoji to dvoje i imaš potencijal za neke uzbudljive časove. Jedno je sigurno, postoji istinska praznina u informaciji i stoga stvarni razlog za komunikaciju. Učenici mogu da govore i pišu o svojoj oblasti i rade odgovarajuće zadatke koje je potrebno da izvedu na engleskom. Ti im možeš pomoći da pronađu načine da ovo urade efikasnije.“

Sličan „problem“ pojavljuje se i na VA kada se govori o izvođenju nastave iz predmeta Vazduhoplovna frazeologija. Ponekad se može čuti da bi nastavu iz ovog predmeta trebalo da izvodi isključivo pilot ili kontrolor letenja, a ne nastavnik engleskog jezika. Ovakvo mišljenje dolazi otuda što se često smatra da izvoditi nastavu iz ESN nije isto što i izvoditi nastavu iz opšteg engleskog u osnovnoj i srednjoj školi. Pored toga, često se navodi da nastavnik stranog jezika (koji izvodi nastavu iz ESN) treba da bude stručan u oblasti koju predaje.

Hačinson i Voters¹⁴⁴ (Tom Hutchinson and Alan Waters) u svojoj knjizi *English for Specific Purposes A learning-centred approach* ističu kako „Predavači stručnog jezika ne moraju da posjeduju znanje uže specijalističkog predmeta. Potrebne su im samo tri stvari:

- i) pozitivan stav prema sadržaju stručnog jezika;
- ii) poznavanje osnovnih principa vezanih za oblast predmeta;
- iii) svijest o tome koliko toga vjerovatno već znaju.“

Isti autori govoreći o znanju koje se traži od nastavnika ESN navode kako¹⁴⁵ „Kada nastavnik, na primjer naiđe na temu u vezi sa nekom mašinom nije neophodno da zna kako ona funkcioniše, ali bi trebalo da je u stanju da postavi ova pitanja:

¹⁴⁴ Tom Hutchinson and Alan Waters, *English for Specific Purposes A learning – centred approach*, str. 163. “ESP teachers do not need to learn specialist subject knowledge. They require three things only:

- i) a positive attitude towards the ESP content;
- ii) a knowledge of the fundamental principles of the subject area;
- iii) an awareness of how much they probably already know.“

¹⁴⁵ Navedeno djelo; str. 163 “When confronted with a machine, for example, the teacher should not necessarily know how it works, but should be able to ask:

Za šta se koristi mašina?

Kako se zove ovaj dio?

Zašto ona radi to?

Zašto ona ne radi to?

I tako dalje.“

Možda prethodno pomenute „sumnje“, koje se ponekad javljaju u vezi sa izvođenjem nastave iz predmeta Vazduhoplovna frazeologija, dolaze otuda što se ESN (u koji spada Vazduhoplovna frazeologija) posmatra kao poseban predmet koji sasvim malo ima veze sa jezikom, a gotovo u cjelini sa vazduhoplovstvom (letenjem). Kada bi to zaista bilo tako, onda bi to značilo da nastavnici engleskog jezika ne bi mogli da izvode nastavu ni iz vojnog engleskog, poslovnog engleskog (koji takođe spadaju u ESN) i tome slično, pošto nisu dovoljno „stručni.“

Kako prethodno pomenuti autori¹⁴⁶ ističu: „ESN nije neka posebna vrsta jezika ili metodologije, niti se sastoji od određene vrste nastavnog materijala. Pravilno shvaćen to je pristup učenju jezika koji se zasniva na potrebi učenika. Suštinu sveg ESN čini jednostavno pitanje: Zbog čega je ovom učeniku potrebno da uči neki strani jezik?“

U okviru vazduhoplovnog engleskog jezika kao i vojnog engleskog jezika postoji mnogo „tehničkih riječi“ koje su tipične za ove oblasti. Najčešće su ove riječi bliske studentima koji pripadaju odgovarajućim oblastima i s lakoćom ih usvajaju, tim prije što postoje odgovarajući ekvivalenti u njihovom maternjem jeziku.

Govoreći o tehničkom rječniku, autori Dadli Evans i Sent Džon¹⁴⁷ (Tony Dudley-Evans and Maggie Jo St John) navode da će „U bilo kojem vježbanju u okviru ESN koje

What is the machine used for?

What's this part called?

Why does it do that?

Why doesn't it do that?

etc”.

¹⁴⁶ Navedeno djelo; str. 19 “ESP is not a particular kind of language or methodology, nor does it consist of a particular type of teaching material. Understood properly, it is an approach to language learning, which is based on learner need. The foundation of all ESP is the simple question: Why does this learner need to learn a foreign language?”

¹⁴⁷ Tony Dudley-Evans and Maggie Jo St John, *Developments in English for Specific Purposes A multi-disciplinary approach*, str. 81. “In any ESP exercise which exploits a particular context, that context will use certain technical vocabulary. It is important that both the teacher and the learners appreciate that this vocabulary is acting as *carrier* content for an exercise, and is not the *real* content of the exercise. However, students usually need to be able to understand the technical vocabulary in order to do the

koristi određeni kontekst, za taj kontekst biti potrebno koristiti izvjestan tehnički rječnik. Važno je da i nastavnik i učenici pravilno shvate da taj rječnik djeluje kao *nosilac* sadržaja za jedno vježbanje, i da nije *stvarni* sadržaj tog vježbanja. Međutim, studentima je obično potrebno da su u stanju da razumiju tehnički rječnik da bi uradili to vježbanje. Kako izaći na kraj sa ovim tehničkim rječnikom? U nekim okolnostima, neki izraz će biti srodan sa ekvivalentnim izrazom u studentovom maternjem jeziku i zato neće izazvati teškoću.“

Ovo je dobro poznato nastavnicima ESN i obično i nije potrebno bilo kakvo objašnjenje ovakvih izraza. Naravno, svaki nastavnik provjeri da li su studentima poznati ovakvi izrazi prije nego što počne izrada vježbanja. A prethodno pomenuti autori¹⁴⁸ na sledeći način objašnjavaju situaciju do koje može doći ako izrazi nisu poznati studentima: „Ako izraz nije srodan i ako je nepoznat, onda bi možda bilo potrebno uvesti ga i objasniti prije nego se učenici uhvate u koštac sa vježbanjem. U mnogim slučajevima postoji odnos jedan na jedan između izraza na engleskom i učenikovom maternjem jeziku, tako da će biti dovoljno prevesti taj izraz na maternji jezik učenika nakon kratkog objašnjenja.“

Kada govorimo o nastavi iz nekog predmeta ne možemo a da ne pomenemo broj časova koji su predviđeni za taj predmet. U slučaju predmeta Vazduhoplovna frazeologija (koji je, kao što je prethodno pomenuto akreditovan) prema novom planu radi se o jednom času predavanja i dva časa vježbi. Upravo zbog ovolikog broja časova u jednom semestru (jedan plus dva) možda ne bi bilo loše da kadeti ovaj predmet slušaju u dva semestra (četvrta godina studija). U tom slučaju mogli bi da imaju, na primjer dva časa u svakom semestru. Na ovaj način bi nastavnik mogao ravnomjerno da rasporedi teme koje bi trebalo da budu obrađene iz ovog predmeta u toku jedne školske godine. A u tom slučaju se ni izrada kolokvijuma (dva pismena testa u jednom semestru) ne bi činila toliko „zgusnuta.“ Osim toga, tri časa iz jednog predmeta u istom semestru mogu da predstavljaju priličan napor za kadete, posebno ako se zna da imaju veliki broj časova i

exercise. How do we deal with this technical vocabulary? In some circumstances a term will be cognate with the equivalent term in the students' first language and will not therefore cause difficulty.”

¹⁴⁸ Navedeno djelo; str. 81 “If the term is not cognate and is unfamiliar, then it may need to be introduced and explained before the exercise is tackled. In many cases there is a one-to-one relationship between the terms in English and the learners' L1, and so it will be enough to translate the term into the L1 after a brief explanation.”

iz drugih predmeta, kao i veliki broj kolokvijuma. Imajući u vidu veliki značaj koji engleski jezik ima za kadete Vojnog vazduhoplovstva, čini se da bi prethodno pomenuto raspoređivanje časova iz ovog predmeta bilo od velike koristi.

Što se tiče predmeta Engleski jezik 1 i 2-prva i druga godina studija, kao i predmeta Engleski jezik 3 i 4 treća i četvrta godina studija, dva časa iz ovog predmeta na svakoj godini studija bi u potpunosti zadovoljila potrebe kadeta kada je ovaj strani jezik u pitanju, s obzirom na to da se radi o dvosemestralnim predmetima.

Čini se da podjela na časove predavanja i časove vježbi nije opravdana kada se radi o predmetu Engleski jezik, pošto o predavanjima u pravom smislu te riječi na ovim časovima ne može da se govori. Ovo je sasvim razumljivo ako se zna da na Vojnu akademiju dolaze kandidati koji su tokom prethodnog školovanja učili engleski jezik (neki čak i deset godina ili više).

Na Akademiji se u okviru predmeta strani jezik više usredsređujemo na ponavljanje već usvojenih znanja iz gramatike, a koncentrišemo se i na usvajanje i uvježbavanje leksike koja je vezana za vojni, odnosno vazduhoplovni engleski jezik. Sve veća pažnja na časovima engleskog jezika se posvećuje ravnomjernom uvježbavanju sve četiri jezičke vještine (govor, pisanje, čitanje i slušanje), a ne samo jednoj od njih.

Govoreći o učenju engleskog jezika i jezičkim vještinama Skrivener¹⁴⁹ (Jim Scrivener) navodi da je „Važno zapamtiti da nijedna oblast vještina ili jezički sistem ne postoje u izolaciji: ne može biti govora ako ne posjedujete rječnik kojim ćete govoriti; nema svrhe učiti riječi ukoliko ne možete uraditi nešto korisno sa njima. Svrha učenja nekog jezika je obično da vam omogući da učestvujete u razmjenama informacija: razgovaranje sa prijateljima, čitanje instrukcija na kutijici hrane, razumjevanje uputstava, pisanje pismca kolegi, itd. Ponekad se činilo da su tradicionalne metode predavanja naglašavale učenje jezičkih sistema kao sopstvenog cilja i nisu uspjele da pruže

¹⁴⁹ Jim Scrivener, *Learning Teaching A guidebook for English language teachers*, str. 21-22. “It is important to remember that no one area of skills or language systems exists in isolation: there can be no speaking if you don’t have the vocabulary to speak with; there’s no point learning words unless you can do something useful with them. The purpose of learning a language is usually to enable you to take part in exchanges of information: talking with friends, reading instructions on a packet of food, understanding directions, writing a note to a colleague, etc. Sometimes traditional teaching methods have seemed to emphasize the learning of language systems as a goal in its own right and failed to give learners an opportunity to gain realistic experience in actually using the language knowledge gained.”

učenicima priliku da steknu realistično iskustvo time što će ustvari koristiti stečeno znanje jezika;“

Jedan od osnovnih ciljeva koji se želi postići predmetom Engleski jezik na VA jeste da kadeti po završetku Akademije mogu uspješno da se sporazumjevaju na ovom jeziku. To naravno nije i jedini cilj ovog predmeta. Drugi ne manje značajan cilj, jeste da kadeti mogu nesmetano da koriste literaturu na ovom jeziku koja je u vezi sa njihovom užom specijalnošću. Mladim oficirima je ovo veoma važno ako se zna da se većina njih po završetku Akademije počne baviti naučnoistraživačkim radom.

Ono što nastavnika Engleskog jezika na VA naročito raduje u vezi sa ovim predmetom jeste zapažanje samih kadeta koji ističu značaj koji za njih ima znanje jednog ili više stranih jezika. Sve više se mogu čuti komentari na osnovu kojih se može zaključiti da je kadetima od dobre ocjene iz ovog predmeta mnogo važnije da po odlasku sa Akademije uspješno komuniciraju na engleskom jeziku. Zadovoljstvo nastavnika engleskog jezika je utoliko veće kada se zna da to zapravo i jeste jedan od osnovnih ciljeva ovog predmeta na VA.

OPŠTI ZAKLJUČAK

Prilikom izrade ovog rada uočili smo da nije mnogo pisano o vazduhoplovnoj terminologiji. Naravno, postoje neki radovi ali se nijedan od njih ne bavi konkretno lingvističkom analizom vazduhoplovne terminologije. To je na neki način bila otežavajuća okolnost pošto nismo mogli sagledati iskustvo i rezultate drugih autora u ovoj oblasti. Međutim, upravo zahvaljujući činjenici da lingvistička analiza vazduhoplovne terminologije skoro uopšte nije rađena imali smo jedinstvenu priliku da na svoj način uradimo ovu analizu.

Rezultati do kojih smo došli nedvosmisleno pokazuju da se radi o veoma interesantnoj i po mnogo čemu specifičnoj terminologiji. Pri tom svakako treba imati u vidu da se vazduhoplovna terminologija „grana“ u dva pravca:

1. terminologiju koja se upotrebljava u takozvanim redovnim situacijama i koju karakteriše upotreba standardnih riječi i fraza
2. terminologiju koja se upotrebljava u takozvanim vanrednim situacijama i koju karakteriše upotreba opšteg engleskog jezika, koja se često kombinuje sa standardnim riječima i frazama

Poznavanje i upotreba obje „grane“ vazduhoplovne terminologije su veoma važni, kako za pilote aviona tako i za kontrolore letenja. Kada se govori o vazduhoplovnoj terminologiji, odnosno *Airpeak-u*, često se misli isključivo na standardne riječi i fraze koje pilot aviona i kontrolor letenja razmjenjuju tokom leta aviona.

Naša lingvistička analiza razgovora (i u redovnim i u vanrednim situacijama) pokazala je da nipošto ne treba zanemariti, odnosno staviti u drugi plan terminologiju koju karakteriše upotreba opšteg engleskog jezika. Ovo je veoma važno upravo zbog toga što nijedan pilot kao ni kontrolor letenja ne mogu predvidjeti kada će i da li će doći do vanredne situacije u nekoj fazi leta. A kada do vanredne situacije ipak dođe onda je upotreba opšteg engleskog jezika, naravno uz upotrebu standardnih riječi i fraza i te kako važna.

Piloti i kontrolori letenja kojima je engleski maternji jezik su u prednosti kada se radi o upotrebi opšteg engleskog jezika. Međutim, i za njih kao i za neizvorne govornike znanje standardnih riječi i fraza se podrazumjeva.

Iako je značaj vazduhoplovne terminologije velik literatura i udžbenici posvećeni *Airspeak-u*, pojavljuju se tek u drugoj polovini dvadesetog vijeka. A nešto više udžbenika na ovu temu pojavljuje se tek u dvadesetiprvom vijeku.

Ono što se takođe odmah može primjetiti u vezi sa ovim udžbenicima jeste to da su njihovi autori uglavnom sa engleskog govornog područja. Ovi udžbenici u najvećem broju slučajeva predstavljaju kombinaciju opšteg engleskog jezika i standardnih vazduhoplovnih riječi i fraza. Međutim, čini se da je mala prednost ipak data opštem engleskom jeziku pošto on preovlađuje u svim udžbenicima ovog tipa.

Jedan udžbenik koji bismo ipak izdvojili upravo zbog toga što je u njemu podjednaka pažnja posvećena kako standardnim riječima i frazama, tako i opštem engleskom jeziku jeste *Airspeak*, autora Fione Robertson. Možemo slobodno reći da se ovaj udžbenik „proteže“ na dva vijeka pošto je prvi put objavljen osamdesetih godina dvadesetog vijeka, a nakon pauze od skoro dvadeset godina, tačnije 2008. godine objavljeno je novo, revidirano izdanje.

Kao što je prethodno pomenuto, ono što ga odvaja od ostalih udžbenika posvećenih vazduhoplovnoj terminologiji, svakako jeste ravnomjerna zastupljenost kako standardnih riječi i fraza, tako i opšteg engleskog jezika. Pri tom je obuhvaćena terminologija koju pilot aviona i kontrolor letenja upotrebljavaju u svim fazama leta. Naravno, velika pažnja je posvećena i terminologiji koja se upotrebljava u vanrednim situacijama. Uz udžbenik ide i odgovarajući CD sa velikim brojem snimljenog materijala.

Ono što je međutim, zajedničko i ovom ali i većini ostalih udžbenika ovog tipa jeste to da su svi oni usredsređeni na terminologiju u vezi sa avionima. Dobro je poznato da osim aviona u svakoj zemlji veliki značaj, ali i primjenu imaju i helikopteri. Međutim, i pored toga malo se zna, a još manje piše o terminologiji koju upotrebljavaju piloti ovog vazduhoplova. Pri tom mislimo na vazduhoplovnu terminologiju koju upotrebljavaju i civilni, ali i vojni piloti helikoptera.

Koliko je nama poznato, udžbenička literatura koja obuhvata terminologiju koju koriste piloti helikoptera u našoj zemlji ne postoji.

Imajući u vidu sve veći značaj helikoptera u vazdušnom saobraćaju, smatramo da bi prikupljanje i objavljivanje materijala u vezi sa ovom terminologijom predstavljalo jednu od mogućnosti, ali i izazov.

Kada se uzme u obzir sve prethodno pomenuto, čini se da proučavanje i produbljivanje istraživanja u okviru vazduhoplovnog engleskog jezika otvara više mogućnosti. S obzirom na veliki značaj vazduhoplovne terminologije, ali i ne baš veliki broj udžbenika iz ove oblasti, možda bi pažnju trebalo usmjeriti ka pisanju udžbeničke literature. Postojanje većeg broja udžbeničke literature u vezi sa vazduhoplovnim jezikom svakako bi pomoglo budućim, kako civilnim tako i vojnim pilotima da što bolje savladaju jezik struke.

Kada govorimo o udžbenicima nekog stranog jezika obično ih povezujemo sa rječnicima. Tako je i u ovom slučaju. Đorđe Čistogradov autor je djela *Vazduhoplovni rečnik englesko – rusko – srpskohrvatski*. Ovaj rječnik je objavljen osamdesetih godina dvadesetog vijeka. Osim ovog rječnika nismo uočili nijedno slično djelo nekog domaćeg autora. Upravo zbog toga smatramo da bi sastavljanje rječnika u oba pravca iz oblasti vazduhoplovstva bila dobra ideja.

LITERATURA

- (2003): *The Aviation Dictionary for Pilots and Aviation Maintenance Technicians*, Jeppesen Sanderson Inc., Englewood.
- Bas, A. and A. McMahon, (2006): *The Handbook of English Linguistics*, Blackwell Publishing, Oxford.
- Basturkmen, H., (2006): *Ideas and Options in English for Specific Purposes*, Lawrence Erlbaum Associates, Inc., Publishers, New Jersey.
- Basturkmen, H., (2010): *Developing Courses in English for Specific Purposes*, Palgrave Macmillan, New York.
- Batstone, R., (1995): *Grammar*, Oxford University Press, Oxford.
- Brown, G. and G. Yule, (1983): *Discourse analysis*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Brown, H. Douglas., (1994): *Principles of Language Learning and Teaching*, Prentice Hall Regents Prentice Hall, Inc., New Jersey.
- Bugarski, R., (1996): *Uvod u opštu lingvistiku*, Čigoja štampa/XX vek (Sabrana dela, 6), Beograd.
- Celce – Murcia, M., (2001): *Teaching English as a Second or Foreign Language*, Heinle&Heinle Thomson Learning, Massachusetts.
- Collins COBUILD English Language Dictionary, (1990): ed. J. Sinclair, Collins, London.
- Crane, D. (2006): *Dictionary of Aeronautical Terms*, Aviation Supplies & Academics, Inc, Newcastle, Washington.
- Crocker, D., (2007): *Dictionary of Aviation*, A&C Black Publishers Ltd, London.
- Crystal, D., (1996): *The Cambridge Encyclopedia of the English language*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Crystal, D., (2007): *How Language Works: How Babies Babble, Words Change Meaning, and Languages Live or Die*, Avery, New York.
- Crystal, D., (2003): *English as a global language*, Cambridge University Press, Cambridge.

- Čistogradov, Đ., (1997): *Vazduhoplovni rečnik englesko – rusko – srpski*, „Grmeč“, Beograd.
- Davies, A. and C. Elder, (2004): *The Handbook of Applied Linguistics*, Blackwell Publishing, Oxford.
- Dudley – Evans, T. and M. J. St John, (1998): *Developments in ESP A multi – disciplinary approach*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Ellis, R., (1994): *The study of second language acquisition*, Oxford University Press, Oxford.
- Filipović, R., (1986): *Teorija jezika u kontaktu: uvod u lingvistiku jezičnih dodira*, JAZU – Školska knjiga, Zagreb.
- Filipović, R., et al., (1990): *Englesko-hrvatski ili srpski rječnik*, Školska knjiga i Grafički zavod Hrvatske, Zagreb.
- Halliday, M.A.K. and R. Hasan, (1976): *Cohesion in English*, Longman, London.
- Harmer, J., (1995): *Teaching and Learning Grammar*, Longman, Harlow.
- Harmer, J., (1996): *The Practice of English Language Teaching*, Longman, Harlow.
- Harmer, J., (1998): *How to Teach English An introduction to the practice of English language teaching*, Longman, Harlow.
- Hutchinson, T. and A. Waters, (1998): *English for Specific Purposes A learning – centred approach*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Ignjatić, Z., et al., (2003): *Englesko-srpski srpsko-engleski rečnik sa gramatikom*, Institut za strane jezike, Beograd.
- Ivić, M., (1996): *Pravci u lingvistici*, VIII izd. XX vek/Slovograf, Beograd.
- Jeffries, L., (2006): *Discovering Language The Structure of Modern English*, Palgrave Macmillan, Hampshire.
- Lightbown, P. M. and N. Spada, (1999): *How Languages are Learned*, Oxford University Press, Oxford.
- Littlewood, W., (1998): *Communicative Language Teaching An introduction*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Longman Dictionary of Contemporary English, (2000): Longman, Harlow.
- Lynch, T., (2003): *Communication in the Language Classroom*, Oxford University Press, Oxford.
- Manual of Radiotelephony Doc 9432-AN/925, (1990): ICAO

- McCarthy, M., (1991): *Discourse Analysis for Language Teachers*, Cambridge University Press, Cambridge.
- McDonough, J. and C. Shaw, (1993): *Materials and Methods in ELT A Teacher's Guide*, Blackwell Publishers, Oxford.
- Munby, J., (1978): *Communicative Syllabus Design A sociolinguistic model for defining the content of purpose – specific language programmes*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Munen, Ž., (1996): *Istorija lingvistike od početaka do XX veka*, Biblioteka XX vek, Beograd.
- Nolasco, R. and L. Arthur, (1988): *Large classes*, Macmillan Publishers Ltd., London.
- Nunan, D., (1991): *Language Teaching Methodology A Textbook for Teachers*, Prentice Hall International, New York.
- Nunan, D., (1997): *Syllabus Design*, Oxford University Press, Oxford.
- Paltridge, B. and S. Starfield, (2013): *The Handbook of English for Specific Purposes*, John Wiley & Sons, Inc, Chichester.
- Quirk, R., S. Greenbaum, G. Leech, and J. Svartvik, (1985): *A Comprehensive Grammar of the English Language*, Longman, London.
- Richards, C. J., J. Platt, and H. Platt, (1996): *Longman Dictionary of Language Teaching and Applied Linguistics*, Longman, Harlow.
- Robinson, C. P., (1984): *ESP (English for Specific Purposes): the present position*, Pergamon Press, Oxford.
- Scrivener, J., (1998): *Learning Teaching A guidebook for English language teachers*, Macmillan Heinemann English Language Teaching, Oxford.
- Stević, S., (1997): *Analiza konverzacije*, Filološki fakultet Univerziteta u Beogradu, Beograd.
- Thomason, S., (2001): *Language Contact*, Edinburgh University Press, Edinburgh.
- Thornbury, S., (2005): *Beyond The Sentence Introducing discourse analysis*, Macmillan Publishers Limited, Oxford.
- Tice, J., (1997): *The Mixed Ability Class*, Richmond Publishing, London.
- Tomović, N., (2007): *Terminologija primenjene lingvistike*, magistarska teza, Filološki fakultet, Beograd.

- Ur, P., (1996): *A Course in Language Teaching: Practice and Theory*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Vekarić, S. i N. Safonov, (1966): *Rusko-englesko-srpskohrvatski pomorski rečnik*, Izdavačko preduzeće „Rad“, Beograd.
- Vidović, R., (1984): *Pomorski rječnik*, Logos, Split.
- Widdowson, H. G., *Teaching Language as Communication*, Oxford University Press, Oxford.
- Widdowson, H. G., (2007): *Discourse Analysis*, Oxford University Press, Oxford.
- Wilcox Peterson, P., (1989): *ESP in Practice Models and Challenges for Teachers*, English Language Programs Division Bureau of Educational and Cultural Affairs United States Information Agency, Washington.
- Wohlgemuth, J., (2009): *A Typology of Verbal Borrowings*, Mouton de Gruyter, Berlin.
- Yule, G., (1996): *Pragmatics*, Oxford University Press, Oxford.
- Yule, G., (2010): *The Study of Language*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Žepić, M., (1979): *Latinsko-hrvatski ili srpski rječnik*, Školska knjiga, Zagreb.

Izvori sa Internet-a

- <http://www.tailstrike.com/database.htm>. [jul 2009].
- <http://abcnews.go.com/Travel/story?id=6802512&page=1>. [maj 2014].
- <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=20040204-1> [maj 2014].
- https://en.wikipedia.org/wiki/Brit_Air [maj 2014].
- <http://en.wikipedia.org/wiki/Mayday> [oktobar 2014].

PRILOZI

PRILOG A Korpus

3 February 1988 – American 132

On 3 February 1988, a spontaneous chemical fire smouldered out of sight in the cargo hold of American Airlines Flight 132. On final approach to land, the cabin floor was softening, sinking and simply melting under tremendous heat. A deadheading Co-pilot riding in the passenger cabin who observed the floor told the Co-pilot in the cockpit, '(We're) gonna have to land this thing in a hurry.' Until this moment, the flight was nothing but routine. A McDonnell Douglas DC-9, Flight 132 had departed Dallas-Fort Worth at 2.45 that afternoon destined for Nashville. There were 120 passengers, four flight attendants, and two deadheading flight crew members aboard. The cargo holds contained 6,365 pounds of airfreight. There was a 20-pound cylinder of oxygen and a 104-pound drum of textile treatment chemicals, including five gallons of hydrogen peroxide solution, an oxidizer and 25 pounds of a sodium orthosilicate-based mixture, which is a granular solid material. No labels marked the drum to indicate the hazards of its contents. The oxygen cylinder and the drum were put in the middle cargo hold; the drum was laid on its side. We pick up the CVR tape just as the Flight Attendant is telling the cockpit about the fire¹⁵⁰.

Co-pilot (speaks in interphone to back of the aircraft): Hello.

Flight attendant (calling the cockpit on interphone from back of the aircraft): Hi. We've got smoke in the cabin.

Co-pilot: Okay.

¹⁵⁰ Trećeg februara 1988. g., spontana hemijska vatra neprimjetno je tinjala u prostoru za prtljag američke aviokompanije, let 132. Pri finalnom prilazu za sletanje, pod kabine se razmekšao, tonući i jednostavno se topeći usljed ogromne vreline. Jedan od kopilota koji se nalazio u putničkoj kabini i koji je opazio šta se dešava sa podom rekao je kopilotu koji je bio u pilotskoj kabini sledeće: "Moraćemo brzo da sletimo." Do tog trenutka let je bio sasvim rutinski. Mekdonel Daglas DC-9, let 132 poletio je iz Dalasa u 2.45 tog popodneva za Nešvil. U avionu je bilo 120 putnika, četiri stjuarda i dva pilota. Težina tereta iznosila je 6,365 funti. Bilo je 20 funti cilindra kiseonika i 104 funte bureta (rezervoara) tretiranih hemikalija, uključujući pet galona rastvora hidrogenskog peroksida, oksidator i 25 funti mješavine zasnovane na natrijum ortosilikatu, koja predstavlja čvrsti zrnasti materijal. Nije bilo naljepnica na buretu koje bi ukazale na opasnost sadržaja bureta. Cilindar kiseonika i bure nalazili su se u sredini tereta; bure je bilo položeno na stranu. Razgovor koji slijedi počinje u trenutku kada stjuard obavještava posadu kabine aviona o požaru.

Approach control: American one thirty-two, descend and maintain two thousand five hundred.

Captain: Two thousand five hundred, American one thirty-two.

Co-pilot to Captain: We got smoke in the ... AH...

Flight attendant: It's a real bad smell. The passenger cabin said the floor is getting really soft, and he said we need to land.

Co-pilot: Okay. Who says the floor is getting soft?

Flight attendant: Here he is (handing the interphone to the deadheading Co-pilot).

Deadhead Co-pilot: Hey, boss.

Co-pilot: Yes?

Deadhead: You got the floor back here in the middle ... dropping out slightly.

Co-pilot: Okay.

Deadhead: You gonna have to land this thing in a hurry.

Co-pilot: Okay, we're gettin' it down now.

Deadhead: Okay, be quick.

Co-pilot: Okay.

Deadhead: Hey, have the trucks meet us.

Co-pilot to Captain: Have a flight officer back there, says that the floor is getting soft.

Probably ought to drop the gear. There's somethin' going on in the, ah, floor board.

Captain: Put the gear down.

Cockpit: (Sound of landing gear being lowered)

Co-pilot to Flight attendant: Okay, now how far back is the floor getting soft?

Flight attendant: Well, ah, the Captain (Deadheading Co-pilot) is in the aisle right now. He's about midway through to ...

Co-pilot: About where the gear might be?

Flight attendant: Yes.

Co-pilot: Okay. Why don't you go back and buckle in.

Flight attendant: We're all seated.

Co-pilot: Okay, fine. (Then to Captain) Okay, what do you want me to do here? Okay, seatbelt ...

Captain: Yes.

Co-pilot: No smoking sign ...

Captain: No smoke. Just fumes, right?

Co-pilot: So far it's just smoke ... Fumes.

Co-pilot: (to Flight attendant on interphone) You don't see any smoke. It's just fumes?

Flight attendant: Bad fumes. Startin' to hurt my eyes.

Co-pilot: Okay. I'm gonna get off the phone. Call me if anything important changes.

Flight attendant: Okay.

Captain to Co-pilot: Did you call the Tower?

Nashville Tower: American one thirty-two, Nashville Tower. Wind calm, runway two left. Cleared to land.

Captain: No problems.

Co-pilot: There's just fumes back there.

Captain: We've had fumes before, from the APU (Auxiliary Power Unit) is where at least initially. Okay, we got gear.

Co-pilot: Gear.

Captain: Spoiler lever, auto brakes. No. Flaps are good. Lights. Are we cleared to land?

Co-pilot to Tower: American one thirty-two, are we cleared to land?

Tower: Affirmative.

Co-pilot: Roger. (to Captain) Do you want to call any ... equipment on the ground?

Captain: We don't have any problems yet. Just a few fumes.

Co-pilot: You don't smell it?

Captain: Yeah, I smell it.

Co-pilot: You are cleared to land. Landing checklist is complete. Five hundred feet, sinkin' a thousand plus five. Four hundred. Three hundred. There's two hundred. One hundred. On the tape, fifty, forty, thirty, ten, five.

Cockpit: Sound of touchdown.

Co-pilot: Reverse. Hundred knots. Eighty knots.

Tower: American one thirty-two, turn right. When able contact ground control.

Co-pilot: Sixty knots.

Ground control: American one thirty-two, Nashville ground. Roger. Your option to enter tango two or come down to tango four. Advise.

Co-pilot: Tango two or tango four.

Captain: Ah, let's see.

Co-pilot: This is my first time in here let me look this up.

Cockpit: (sound of cabin attendant calling cockpit)

Co-pilot: I'm here.

Deadhead Co-pilot on interphone: You've got a big problem back here, and time in here, so I'm not sure if you ... The problem is, I don't know where the heat is comin' from. It's comin' up through the floor.

Co-pilot: Do you see any smoke?

Deadhead: Yeah, there's smoke. Just a little hit.

Co-pilot: Okay, okay.

Deadhead: We better get outta here.

Co-pilot: Okay.

Flight attendant to Captain: Ah. Captain?

Co-pilot to Captain: There's a crew back there that says we better get outta here. He says there's smoke comin through the floor.

Flight attendant: I don't see it. We had a first officer here with us. He's the one. He's been checkin' the floor. He's in uniform. That's who you've been talkin' to.

Co-pilot to Captain: She don't see.

Flight attendant: He thinks it's real soft, the floor's real soft.

Co-pilot to Captain: The floor is getting very very soft.

Captain: Okay, let's get out of here. Call ground.

Co-pilot to Flight attendant: (evacuation).

Co-pilot: Ah, stand by.

Flight attendant: Okay.

Captain: Give me the checklist.

Co-pilot to Ground control: Ah, roger, sir, would you call out the fire equipment?

We've got the possibility of some fire, some real hot stuff, in the cargo compartment. The floor is real hot. We're gonna get 'em out.

Ground control: Okay, we got 'em on the phone, American one thirty -two.

Co-pilot to Captain: Okay, ground evac. Ah, Tower. Called the Tower. Flaps.

Captain: Forty.

Captain: Spoiler lever.

Captain: You get out of here. You go help. Retract brakes. Park fuel levers.

Co-pilot: Cut-off.

The Captain ordered the evacuation two minutes and six seconds after Flight 132 touched down, and the inflatable slides were deployed at the two forward cabin doors, the aft gallery door and in the tail cone. The overwing exits were not used. No instructions were given to the passengers over the public address system. Neither were they prepared for the evacuation before landing. During the evacuation, the flight attendants shouted commands at the passengers to 'Unfasten seat belts' and 'Come this way' and 'Remove shoes' and 'Don't take anything with you.' After the passengers had safely evacuated the airplane, an American Airlines maintenance employee on the ground asked the Captain about the problem. The Captain said there was a fire in the cargo area. They opened the aft cargo compartment and saw little smoke inside. Then they opened the middle cargo compartment. Thick, white/grey smoke poured out. The Tower's call dispatched 14 firefighters with six vehicles, four crash-fire rescue units and two quick response units to the aircraft, which had pulled to a stop on the apron beside the runway. The emergency units sprayed about 120 gallons of water into the middle cargo compartment to douse the smouldering fires. Neither aqueous film-forming foam nor dry chemicals to fight fires was used. None of the 126 crew and passengers were injured seriously; nine passengers and four crew suffered minor injuries.¹⁵¹

¹⁵¹ Kapetan aviona naredio je evakuaciju dva minuta i šest sekundi nakon što je avion (let 132) sletio, a tobogani na naduvavanje su bili postavljeni na prednja vrata putničke kabine, vrata u repnom djelu aviona kod bifea i u repnom konusu. Izlazi preko krila aviona nisu korišteni. Putnicima nisu davane instrukcije putem javnog sistema obraćanja. Niti su bili pripremljeni za evakuaciju prije sletanja. Tokom evakuacije stjuardi su vikali komande putnicima da „Odvežu sigurnosne pojaseve“ i „Dođu ovuda“ i „Skinu cipele“ i „Ne nose ništa sa sobom.“ Pošto su putnici bezbjedno evakuisani iz aviona, čovjek američke aviokompanije zadužen za održavanje na zemlji pitao je pilota aviona u vezi sa problemom. Kapetan aviona mu je rekao da je došlo do požara u prtljažniku aviona. Otvorili su odjel za prtljag i vidjeli nešto dima unutra. Onda su otvorili srednji dio odjela za prtljag. Gust, bijeli/sivi dim je počeo da kulja. Nakon poziva tornja u avion je poslato 14 vatrogasaca sa šest vozila, četiri jedinice za pomoć u slučaju požara i dvije jedinice za brzo reagovanje, koji su došli do graničnika na platformi pored piste. Jedinice za vanredne situacije isprskale su 120 galona vode u srednji odjel za prtljag da bi ugasili vatru koja je tinjala. Ni razblažena pjena u tankom sloju niti suve hemikalije nisu bili korišćeni za gašenje požara. Niko od 126 članova posade i putnika nije zadobio ozbiljne povrjede; devet putnika i četiri člana posade pretrpjelo je neznatne povrjede.

10 August 1994 – Korean Air 2033

Korean Airlines Flight 2033, an Airbus A300, was approaching a rain slicked airport that summer morning, when a conflict arose between the Captain of the airplane and his Co-pilot. The Co-pilot, Chung Chan Kuy, a Korean, asked Captain Barry Woods, a Canadian, several times whether he wanted to “go around”. Apparently, the Co-pilot was concerned about the length of runway 6. When the Captain told his Co-pilot not to “go around” the Co-pilot grabbed for the throttles. Woods told him to “get off.” They were flying through a tropical storm with winds that were gusting up to 30mph. We pick up the CVR tape just as the runway comes into sight.¹⁵²

Co-pilot: Runway in sight, runway in sight.

Captain: I got it, I got it.

Co-pilot: Okay. Right side? Right?

Captain: Yeah ... Okay. Give me the, uh, four hundred ... three...minimum sink rate.

Co-pilot: Sink rate, sink rate.

Captain: Okay, okay.

Co-pilot: One hundred. Speed?

Captain: Yeah, fifty.

At this juncture, the Co-pilot decides that there is insufficient distance for the Airbus to land safely without crossing the end of the runway. The Co-pilot, when the aircraft is only 30 feet off the ground, decides to “go around” and pulls back on the yoke.¹⁵³

Co-pilot: Go around, forty, thirty ...

¹⁵² Korejska aviokompanija let 2033, džambo-džet A300 približavao se od kiše klizavom aerodromu tog ljetnjeg jutra, kada je došlo do sukoba između kapetana aviona i njegovog kopilota. Kopilot Čang Čan Kui, Korejac nekoliko puta je pitao kapetana Berija Vudsa, Kanađanina da li želi da „započne neuspjeli prilaz“. Očigledno je da je kopilot bio zabrinut u vezi sa dužinom piste broj šest. Kada je kapetan aviona rekao svom kopilotu da ne „započinje neuspjeli prilaz“ kopilot je zgrabio komande. Vuds mu je rekao da „skine ruke sa komandi“. Letjeli su kroz tropsku oluju sa vjetrovima čiji su udari dostizali do 30 milja na sat. Snimak kreće u trenutku kada se pista mogla vidjeti.

¹⁵³ U ovom momentu kopilot odlučuje da ne postoji dovoljna razdaljina da džambo-džet sleti bezbjedno bez prelaženja kraja piste. Kopilot kada je avion samo 30 stopa od zemlje odlučuje da “započne neuspjeli prilaz” i povlači nazad komandnu palicu.

Captain: Get your hands ... Get off! Get off! Tell me what the altitude is. Twenty. Get off.

Co-pilot: Go around?

Captain: No, no, ten, five.

Here they touched down and the brakes and the thrust reverses were deployed, no matter. The Co-pilot still wanted to abort the landing and go around against the wishes of the Captain who was telling him not to go around but to brake the aircraft.¹⁵⁴

Co-pilot: Go around ... go around.

Captain: Yeah but we were on ... we were on the runway. Why did you pull us off?

Okay, okay. We got to get out of here. Open your window.

Cockpit (sound of opening the cockpit window)

Captain: Get your slide. Why did you pull us off? We had full reverse on. Pull the fire handles. Pull 'em.

Co-pilot: Fire pulls.

Captain: Okay, get out. Get out.

Miraculously, in spite of the airplane catching fire, the six member cabin crew got all of the 152 passengers off the airplane safely, with only a few minor injuries. The Pilot and Co-pilot exited through the cockpit windows. The Airbus was a total write off. Korean authorities contemplated

bringing criminal charges against the Captain and the Co-pilot of the aircraft.¹⁵⁵

¹⁵⁴ Ovdje je avion sletio i kočnice i negativni potisak su upotrebljeni, bez razlike. Kopilot je i dalje želio da prekine sletanje i započne neuspjeli prilaz protiv želja kapetana aviona koji mu je govorio da ne započinje neuspjeli prilaz već da ukoči avion.

¹⁵⁵ Čudom, uprkos tome što se avion zapalio šest članova posade izvukli su svih 152 putnika iz aviona bezbjedno sa samo par manjih povrjeda. Pilot i kopilot izašli su kroz prozore pilotske kabine. Džambo-džet je bio pravi krš. Korejske vlasti razmišljale su da podignu krivične prijave protiv kapetana i kopilota aviona.

US Airways Flight 1549

The Federal Aviation Authority has released transcripts of communications that took place between US Airways Flight 1549 and air traffic controllers when the plane landed in the Hudson river on 15 January. Below is a portion of that conversation. ‘Cactus 1539’ refers to the aircraft. New York Terminal Radar Approach Control (Tracon) is the air traffic control group responsible for descending planes in the New York area.¹⁵⁶

New York Tracon: “Cactus 1549, turn left heading 2-7-0.”

Flight 1549: “Ah, this, uh, Cactus 1539. Hit birds, we lost thrust in both engines. We’re turning back towards LaGuardia.”

New York Tracon: “OK, yeah, you need to return to LaGuardia. Turn left heading of uh, 2-2-0.”

Flight 1549: “2-2-0.”

New York Tracon: “Tower, stop your departures. We got an emergency returning.”

New York’s LaGuardia airport: “Who is it?”

New York Tracon: “It’s 1529, he ah, bird strike. He lost all engines. He lost the thrust in the engines. He is returning immediately.”

LaGuardia: “Cactus 1529, which engine?”

New York Tracon: “He lost thrust in both engines, he said.”

LaGuardia: “Got it.”

New York Tracon: “Cactus 1529, if we can get it to you, do you want to try to land runway 1-3?”

Flight 1549: “We’re unable. We may end up in the Hudson.”

New York Tracon: “Jet Link 2760, turn left 0-7-0.”

Jet Link 2760: “Left turn, 0-7-0 Jet Link 2760.”

New York Tracon: “All right Cactus 1549. It’s going to be a left. Traffic to runway 3-1.”

Flight 1549: “Unable.”

¹⁵⁶ Savezna vazduhoplovna vlast je objavila prepise razgovora koji se odvijao između američkog aviona let 1549 i kontrolora letenja kada je avion sletio na rijeku Hadson 15. januara. Ispod se nalazi dio tog razgovora. „Kaktus 1539“ odnosi se na taj avion. Aerodromska radarska prilazna kontrola Njujorka (TRPK) je grupa kontrole letenja odgovorna za spuštanje aviona u području Njujorka.

New York Tracon: "OK, what do you need to land?"

New York Tracon: "Cactus 1549, runway four is available if you want to make left traffic to runway four."

Flight 1549: "I am not sure if we can make any runway. Oh, what's that over to our right? Anything in New Jersey, maybe Teterboro?"

New York Tracon: "OK yeah, off to your right is Teterboro airport."

New York Tracon: "Do you want to try and go to Teterboro?"

Flight 1549: "Yes."

New York Tracon: "Teterboro, uh, Empire actually. LaGuardia departure got an emergency inbound."

Teterboro airport: "Okay, go ahead."

New York Tracon: "Cactus 1529, over the George Washington bridge want to go to the airport right now."

Teterboro: "He wants to go to our airport check. Does he need any assistance?"

New York Tracon: "Ah, yes, he, ah, was a bird strike. Can I get him in for runway one?"

Teterboro: "Runway one, that's good."

New York Tracon: "Cactus 1529, turn right 2-8-0, you can land runway one at Teterboro."

Flight 1549: "We can't do it."

New York Tracon: "OK, which runway would you like at Teterboro?"

Flight 1549: "We're gonna be in the Hudson."

New York Tracon: "I'm sorry, say again, Cactus."

New York Tracon: "Jetlink, 2760, contact New York. 0-2-6 point 8."

Jet Link 2760: "20-6-8 Jet Link 2760."

New York Tracon: "Cactus, ah, Cactus 1549, radar contact is lost. You also got Newark airport off your two o'clock and about 7 miles."

New York Tracon: "Eagle flight 4718, turn left heading 2-1-0."

Eagle Flight 4718: "2-1-0, um, 4718. I don't know, I think he said he was going in the Hudson."

New York Tracon: "Cactus 1529, uh, you still on?"

New York Tracon: "Cactus 1529, if you can, ah, you got, ah, runway 2-9 available at Newark off your two o'clock and 7 miles."

New York Tracon: "Eagle flight 4718, climb and maintain one two thousand."

Eagle flight 4718: "OK, 1-2 thousand and, ah, leaving 5 and 280 heading."

New York Tracon: "And Eagle flight 4718, I'm sorry, I missed that, say again."

Eagle flight 4718: "And uh, we're up to 12 000, uh, 280 on the heading."

New York Tracon: "OK, thank you Eagle flight 4718. Turn left. 2-2-0."

Eagle flight 4718: "2-2-0 4718."

Unknown: "Was that Cactus up by the Tappan Zee?"

New York Tracon: "Uh, yeah, it was a Cactus. He was just north of the, ah, George Washington Bridge when they had the bird strike."

28 April 1988 – Aloha 243

On a regularly scheduled flight from Hilo to Honolulu, Hawaii, Aloha Airlines flight 243 took off and climbed to a cruise altitude of 24,000 feet. It was at that level when the ceiling area of the forward passenger cabin suddenly burst open in an explosive decompression. The ceiling separated from the airplane, leaving the passengers from the cockpit door to the front of the wing exposed to the elements as though they were riding in a convertible car. Riding along in terror, they could do nothing as the aircraft dove to an altitude level (around 11,000 feet) where oxygen was not needed. There were two pilots aboard that early afternoon, an observer in the cockpit jumpseat, three flight attendants, and 89 passengers. We pick up the CVR just as the ceiling rips off.¹⁵⁷

Cabin: (Sound of screams, sound of wind noise)

The CVR microphones in the cockpit could not pick up any crew conversation for the next five minutes. However, the CVR recorded the crew's transmissions with the ground control through the crew's oxygen mask microphones.¹⁵⁸

Co-pilot: Centre, Aloha two forty-three. We're going down ... request lower. Centre, Aloha forty-three, Centre, Aloha forty-three. Maui approach, Aloha two forty-three. Maui tower, Aloha two forty-three. Maui tower, Aloha two forty-three. We're inbound for a landing. Maui tower, Aloha two forty-three.

Tower: Callin' tower say again.

Co-pilot: Maui tower, Aloha two forty-three, we're inbound for landing. We're just, ah, west of Makena, descending out of thirteen, and we have rapid depr-we are unpressurised. Declaring an emergency ...

¹⁵⁷ Na redovnom planiranom letu od Hiloa do Honolulua, Havaji, avion aviokompanije Aloha (let 243) poletio je i popeo se na visinu od 24 000 fita na režimu krstarenja. Upravo na toj visini plafon prednje putničke kabine iznenada je prsnuo pri eksplozivnoj dekompresiji. Plafon se odvojio od aviona ostavljajući putnike koji su se nalazili na potezu od vrata pilotske kabine do onih na sjedištima u prednjem djelu krila potpuno izložene što je izgledalo kao da su se vozili u nekom kabrioletu. Vozeći se u teroru ništa nisu mogli da učine pošto se avion kretao na visini (od oko 11 000 fita) gdje kiseonik nije bio potreban. Tog ranog poslijepodneva u avionu su bila dva pilota, posmatrač na preklopnom sjedištu, tri stjuarda i 89 putnika. Traka kreće upravo u trenutku kada se plafon cijepa.

¹⁵⁸ Mikrofonu u pilotskoj kabini nisu mogli da uhvate signal bilo kakvog razgovora posade aviona u narednih pet minuta. Međutim, traka je zabilježila razgovor između posade i kontrole na zemlji pomoću mikrofona koji se nalazio u maski za kiseonik.

Tower: Aloha two forty-three, winds zero four zero at one five. Altimeter two niner niner niner. Just to verify again. You're breaking up. Your call sign is two forty-four? Is that correct? Or two forty-three?

Here the crew, having reached 11,000 feet takes off its oxygen masks.

Co-pilot: Two forty-three Aloha-forty-three.

Tower: Two forty-two the equipment is on the roll. Plan straight thousand feet. Request clearance into Maui for landing. Request the equipment.

Tower: Okay, the equipment is on the field ... Is on the way. Squawk zero three four three, can you come up on one niner one niner point five?

Co-pilot: Two forty-three. Can you hear us on one nineteen five two, forty-three? Maui tower, two forty-three. It looks like we've lost a door. We have a hole in this, ah, left side of the aircraft.

Jumpmaster passenger: I'm fine.

Co-pilot to Captain: Want the gear?

Captain: No.

Co-pilot: Want the?

Captain: No.

Co-pilot: Do you want it down?

Captain: Flaps fifteen landing.

Co-pilot: Okay.

Captain: Here we go. We've picked up some of your airplane business right there. I think they can hear you. They can't hear me. Ah, tell him, ah, we'll need assistance to evacuate this airplane.

Co-pilot: Right.

Captain: We really can't communicate with the flight attendants, but we'll need trucks, and we'll need, ah, airstairs from Aloha.

Co-pilot: All right. Maui tower, two forty-three, can you hear me on tower?

Tower: Aloha two forty-three, I hear you loud and clear. Go ahead.

Co-pilot: Ah, we're gonna need assistance. We cannot communicate with the flight attendants. Ah, we'll need assistance for the passengers when we land.

Tower: Okay, I understand you're gonna need an ambulance. Is that correct?

Co-pilot: Affirmative.

Captain to co-pilot: It feels like manual reversion.

Co-pilot: What?

Captain to Co-pilot: Flight controls feel like manual reversion (like the autopilot has switched off).

Co-pilot: Can we maintain altitude ok?

Captain: Let's try flying ... let's try flying with the gear down here.

Co-pilot: All right you got it.

Cockpit: (Sound of landing gear being lowered)

Tower: Aloha two forty-three, can you give me your souls on board and your fuel on board?

Captain to Co-pilot: Do you have a passenger count for tower?

Co-pilot to tower: We, ah-eighty-five, eight six, plus five crew members.

Tower: Okay. And, ah, just to verify. You broke up initially. You do need an ambulance. Is that correct?

Co-pilot: Affirmative.

Tower: Roger. How many do you think are injured?

Co-pilot: We have no idea. We cannot communicate with our flight attendant.

Tower: Okay. We'll have an ambulance on the way.

Tower: Aloha two forty-three, wind zero five. The (emergency) equipment is in place.

Co-pilot: Okay, be advised. We have no nose gear. We are landing without nose gear.

Tower: Okay if you need any other assistance, advise ...

Co-pilot: We'll need all the equipment you've got. Is it easier to control with the flaps up?

Captain: Yeah put em' at five. Can you give me a vee speed for a flaps five landing?

Co-pilot: Do you want the flaps down as we land?

Captain: Yeah after we touch down.

Co-pilot: Okay.

Tower: Aloha two forty-three, just for your information. The gear appears down. Gear appears down.

Co-pilot to Captain: Want me to go flaps forty ...?

Captain: No.

Co-pilot: Okay.

Cockpit: (Sound of touchdown on runway)

Co-pilot: Thrust reverser.

Captain: Okay. Okay. Shut it down.

Co-pilot: Shut it down.

Captain: Now left engine.

Co-pilot: Flaps.

Tower: Aloha two forty-three, just shut her down where you are. Everything fine. The gear did ... The fire trucks are on the way.

Captain: Okay.

Cockpit: (Sound of engines winding down)

Captain: Okay, start the call for the emergency evacuation.

The Boeing 737 of Aloha Flight 243 was manufactured in 1969 and had accumulated 35,496 flying hours and 89,680 take-off-landing cycles. The cause of the separation of the ceiling of the aircraft was attributed to static overstress separations. The airplane was old, and the cycles of pressurisation and depressurisation had weakened parts of the fuselage. One flight attendant was killed. All the passengers landed safely.¹⁵⁹

¹⁵⁹ Boeing 737 Aloha let 243 proizveden je 1969. godine i ostvario je 35 496 časova leta i 89 680 ciklusa poletanja i sletanja. Uzrok odvajanja plafona aviona pripisan je statičkim razdvajanjima izazvanih prevelikim pritiskom. Avion je bio star a ciklusi kabinskog pritiska i dekompresije oslabili su dijelove trupa aviona. Jedan stjuard je poginuo. Svi putnici su bezbjedno sletjeli.

22 March 1964 – MAS 511

G-APDH, a Comet 4 of MAS-Malaysian Airlines Systems-was as scheduled passenger plane on a flight from Kuala Lumpur to Singapore. Shortly after landing the right gear forging broke because of a fatigue failure. The Comet remained on the runway but fire broke out. None of the passengers was killed.¹⁶⁰

511: 511 is estimating SJ at 15 we are passing FL60.

Singapore Tower: Roger. Runway 02 surface wind 060 10 gusting 15 QNH 1007 report SJ inbound.

511: Will do.

511: 511 is SJ inbound.

Singapore Tower: Roger. Report 4 miles final.

511: Will do.

Singapore Tower: Have you in sight. You are clear to land. Surface wind 030/10.

511: 511.

Tower backg.: Ooops!

Tower backg.: Wheels have fallen off.

Tower: Yes, tower. Comet ... wheels fallen off. Comet aircraft landing. OK. Thank you.

Tower: Fire station, fire station ... Comet crash square one one, square one one.

Singapore Tower: Celled N/R.

Singapore Tower: 511 Your undercarriage wheels have dropped off and there is smoke.

Singapore Fire Brigade: Tower hello! Full emergency or declared emergency? Full emergency. Full emergency. 68 on board.

???: I think there is a bright fire on the starboard side.

Tower: Comet has landed ... his main wheels broken off and there is fire. Full emergency on/OK.

Tower: ... Aircraft crash ... how many on board? Sixty-eight, sixty-eight. What type?

Comet aircraft comet aircraft crashed sixty-eight on board. Thank you.

¹⁶⁰ Avion G-APDH Kometa 4 malezijske aviokompanije imao je redovni let iz Kuala Lumpura u Singapur. Ubrzo posle sletanja otkivak desnog stajnog trapa se slomio usled istrošenosti materijala. Kometa je ostala na pisti ali je izbio požar. Nijedan putnik aviona nije stradao.

4 February 2004 – Expo Aviation Ilyushin 18D Flight PHG 3002

The Ilyushin cargo plane operated on a flight from Dubai to Colombo. The airplane was operated by Phoenix Aviation and chartered by Expo Aviation. The crew could not get the nose gear down and locked and decided to carry out a landing with the nose gear retracted. The aircraft damaged 12 runway lights and three taxiway lights. It was towed off the runway and parked in a corner of the airport, where it was still noted in May 2004.¹⁶¹

PHG 3002-Phoenix Aviation Flight 3002

Colombo Approach: PHG 3002 turn right heading one three zero.

Phoenix Aviation Flight 3002: Turning right heading one three zero.

Colombo Approach: PHG 3002 turn left heading one two zero for...

Phoenix Aviation Flight 3002: Turn left heading one two zero.

Colombo Approach: Descend two thousand feet.

Phoenix Aviation Flight 3002: Continue descend two thousand feet.

Colombo Approach: Turn left heading zero six five.

Phoenix Aviation Flight 3002: Turn left heading zero six five.

Colombo Approach: PHG 3002 cleared for the approach. Report establisher localizer runway zero four.

Phoenix Aviation Flight 3002: Cleared for approach. I will call you establisher localizer.

Phoenix Aviation Flight 3002: PHG 3002 localizer establisher zero four distance one zero nautical miles to touch down.

Colombo Approach: PHG 3002 continue approach contact tower one one eight decimal seven, good day.

Phoenix Aviation Flight 3002: Colombo Tower, good evening, PHG 3002 localizer established zero four and distance eight nautical miles.

¹⁶¹ Teretni avion Iljušin je letio od Dubaia do Kolumba. Ovim vazduhoplovom upravljala je Feniks avio industrija a ovlašćenje je dobio od Ekspo avio industrije. Posada aviona nije mogla da izvuče i zabravi prednju nogu stajnog trapa pa je odlučila da izvede sletanje sa uvučenom prednjom nogom stajnog trapa. Ovaj avion je ošteti 12 svjetiljki na pisti i 3 na stazi za voženje. Odvučen je sa piste i parkiran u uglu aerodroma, gdje je još uvijek mogao da se vidi u maju 2004. godine.

Colombo Tower: Colombo Tower, continue approach wind zero six zero degrees one zero.

(altitude zero, landing gear contacts water surface)

Colombo Tower: PHG 3002 cleared to land runway zero four wind zero six zero degrees one zero.

Phoenix Aviation Flight 3002: PHG 3002 go around again I call you established localizer.

Colombo Tower: Cleared to land wind zero six zero degrees one zero.

Phoenix Aviation Flight 3002: Errr ... PHG 3002 request priority landing on your runway.

Colombo Tower: Cleared to land.

Phoenix Aviation Flight 3002: Request emergency service, request emergency service.

Phoenix Aviation Flight 3002: I need fire guard we need a fire guard, request emergency service ... errr I need ... belly landing belly landing ... we going in for belly landing.

(touchdown)

22 June 2003 – Brit Air

Air France flight 5672, the evening flight from Nantes to Brest, departed Nantes about 23.15. As the Canadair Regional Jet approached Brest, the crew were cleared for a runway 26L approach. Runway 26L is a 3100m long ILS equipped runway. During the approach the airplane deviated to the left of the centreline. At first the aircraft was above the glideslope, but then descended below the glideslope. As they further descended below the glideslope (25 seconds before impact), the Ground Proximity Warning System (GPWS) began to sound. Engine power was added, but it was too late. Flight 5672, with the gear down, touched down in a field and collided with several obstacles before coming to rest 150m further on, at a distance of 2150m from the runway threshold and 450m to the left of the extended centreline. All occupants, except for the captain were able to evacuate before the aircraft caught fire. The co-pilot and two passengers were injured. The weather at the time of the accident was: wind 320deg at 9kts, varying between 280 and 360 degrees, visibility 800m. Runway Visual Range (RVR) of runway 26 varying between 1400m and 1500m in fog and broken clouds at 200ft.¹⁶²

Captain: Two thousand indicated.

First Officer: Landing gear?

Captain: Down three green.

First Officer: Flaps?

Captain: 45.

¹⁶² Er Frans let 5672, večernji let od Nanta do Bresta, poletio je iz Nanta oko 23.15. Kako se regionalni mlaznjak kanadske avio kompanije približavao Brestu, posadi ovog aviona odobreno je sletanje na pistu 26 lijevo. Pista 26 lijevo je duga 3100 metara i posjeduje sistem za instrumentalno sletanje. Za vrijeme sletanja avion je skrenuo lijevo od ose. U početku je avion bio iznad ravni poniranja, ali se onda spustio ispod ravni poniranja. Kako su se dalje spuštali ispod ravni poniranja (25 sekundi prije udara), sistem za upozorenje (opasnog) približavanja zemlji počeo je da zvoni. Snaga motora je povećana ali bilo je suviše kasno. Let 5672, sa stajnim trapom u izvučenom položaju sletio je na poljski aerodrom i sudario se sa nekoliko prepreka prije nego što je zastao 150 metara dalje, na udaljenosti od 2150 metara od praga piste i 450 metara lijevo od produžene ose. Svi putnici osim kapetana aviona bili su u stanju da se evakušu prije nego što se avion zapalio. Kopilot i dva putnika su povrijeđeni. Vrijeme u trenutku nesreće je bilo sledeće: vjetar 320 stepeni 9 čvorova, mjenjajući se između 280 i 360 stepeni; vidljivost 800 metara; vidljivost duž piste 26 mjenjao se između 1400 i 1500 metara u magli i znatno oblačnom vremenu na 200 fita.

First Officer: Reverse?

Captain: Armed.

Brest controller: Echo Charlie Cleared to land on 26 left, 320 degrees 8 to 15 knots
cloudbase at the moment less than 10 feet.

Radio transmission from First Officer: Roger so uuuh ... we maintain runway 26 left
uuuh Echo Charlie.

Brest controller: And the RVR 800 metres and 900 metres.

Radio transmission from First Officer: Roger.

First Officer: Oh shit, we don't have ...

Captain: (word or sentence not understood)

First Officer: Ah, damned!

Captain: Ah, we didn't take it?

First Officer: Heading.

Captain: (word or sentence not understood)

Captain: Oh we'll see, eh?

First Officer: Yes yes yes ... absolutely.

Captain: (word or sentence not understood) 100 feet is OK.

First Officer: Absolutely.

First Officer: You're taking the thing again. You want me to put in approach?

Captain: Euh ... no no that's what's going to teach me, eh. Do we need to pass below?

First Officer: Ah no we shouldn't pass there (word or sentence not understood)

Captain: 1500 initially.

First Officer: There, it's coming back in

First Officer: There

Captain: Approach is selected Loc and Glide

First Officer: Yes.

Captain: Less to the right.

First Officer: Less.

Captain: (word or sentence not understood) to the right.

GPWS: Five hundred.

GPWS: Glide slope.

GPWS: Sink rate.

GPWS: Sink rate (and autopilot disconnection sound).

GPWS: Three hundred.

GPWS: Glide slope.

GPWS: Glide slope.

GPWS: Glide slope.

First Officer: Yeah (word or sentence not understood) go right.

GPWS: Glide slope.

Captain: Yeah.

GPWS:Glide slope.

First Officer: Right.

GPWS: Glide slope.

GPWS: Glide slope.

GPWS: One hundred.

Unidentified voice: I have nothing in front of me.

Unidentified voice: Go around.

First Officer: Go around.

GPWS: Sink rate.

GPWS: Pull up.

First Officer: (word or sentence uncertain)

Sound of impact.

19 November 1999 – Air France 1336

As the aircraft taxied to line up, ATC gave clearance to take off. The captain pushes the power levers forward, and activates the auto throttles. From the beginning of the acceleration, the aircraft makes a swing to the right that the first officer cannot counter with the rudder. The captain reduces the power on the left engine, which makes the aircraft swing to the left of the centre line. Another action whereby the captain makes an opposing position with the power levers is made to line up the aircraft again, but it's already stuck in the mud on the lefthand side of the runway. The passengers leave the aircraft safely by means of steps which were brought along by the groundservice staff.¹⁶³

Air Traffic Control: Air France thirteen thirty-six, runway twenty-six right, three hundred thirty degrees ten knots, cleared take-off.

Captain: We're taking off 26 right, AF 13 36.

Area microphone: TCAS system test okay.

First Officer: So, euh good.

First Officer: Captain so, we are ready for take-off.

First Officer: Yeah.

First Officer: You finished the checklist or not.

Captain: (unknown words)

Captain: Yeah, master warning panel.

First Officer: Yeah.

Captain: (unknown words) TCAS.

First Officer: Yeah.

First Officer: But (unknown words).

First Officer: We are ready and cleared.

¹⁶³ Kako je avion vozio po pisti da bi izašao na liniju poletanja, kontrola letenja je odobrila poletanje. Kapetan aviona gura napred ručice, i aktivira autoprigušivače. Od početka ubrzanja, avion se ljulja ka desnoj strani na što kopilot ne može da odgovori krmilom pravca. Kapetan aviona smanjuje jačinu lijevog motora uslijed čega se avion ljulja ka lijevoj strani ose. Da bi ponovo izašao na liniju poletanja kapetan aviona stavlja ručice u suprotan položaj, ali je avion već zaglavljen u blatu sa lijeve strane piste. Putnici napuštaju avion bezbjedno pomoću merdevina koje je sa sobom ponijelo tehničko osoblje.

Captain: (unknown words) arm and (unknown words) TO we have consumed 20 kilos.

First Officer: Yeah.

Captain: (unknown words)

First Officer: Well, we do not stop.

Captain: No, we do not stop, it's good.

Area microphone: Change of engine speed.

First Officer: (unknown words)

Captain: (unknown words) set.

Area microphone: „rubbing noise“

Area microphone: „rubbing noise“ stops

First Officer: Rolling.

Area microphone: noise of impact and „rubbing“

Area microphone: noise similar to slamming of throttles

Area microphone: end of „rubbing“ noise

First Officer: (unknown words)

Area microphone: noise of selectors movement (1,4 sec)

Captain: (unknown words)

Area microphone: increasing engine noise

Area microphone: end of increasing engine noise

Area microphone: very strong „rubbing“ noise

Area microphone: end of „rubbing“ noise

Area microphone: impact

Area microphone: vibrations that could correspond to leaving runway

First Officer: Hey shit.

Area microphone: noise similar to slamming throttles

Area microphone: end of vibrations and engine noise decreasing

Area microphone: noise similar to slamming throttles

Area microphone: end of engine noise

First Officer: (unknown words)

Captain: (unknown words)

Area microphone: „rotating“ noise

First Officer: (unknown words)

First Officer: (unknown words)

Captain: It's cut.

Captain: Mayday Mayday Mayday, AF 13 36 we are on the runway.

Area microphone: selectors noise

Area microphone: end of „rotating“ noise

Area microphone: selectors noise

Air Traffic Control: We have seen, the fire crews are arriving.

Area microphone: selector noise

20 December 1995 – Tower Air 41

Flight 41, bound for Miami was pushed back from the gate at 10.36. At 11.00 de-icing procedures were started at 11.00, using both Type I and Type II fluids. The crew received clearance for runway 4L at 11.16 and started to taxi slowly towards the assigned runway. The aircraft was stopped on the taxiway to clear the engines of any ice by increasing power to 45% N1 for 10 seconds. The aircraft continued and the flight was cleared to taxi in position and hold at 11.32 and got take-off clearance at 11.36. The take-off was normal, until shortly before 80kts. The aircraft started to move to the left; corrections by the crew were ineffective. The captain then aborted the take-off by retarding power levers to idle and by applying maximum braking. He didn't use reverse thrust, because of the slow speed, long runway and the possibility that it could worsen directional control. At 2100 ft past the threshold, the 747 departed the left side of the runway. The aircraft finally struck a transformer, causing the no 4 engine to separate. The Boeing came to rest at 4800 ft past the threshold and 600 ft to the left of the runway centreline with the nosegear collapsed.¹⁶⁴

#- expletive

*- unintelligible word

-?- voice unidentified

Captain: I'm gonna uh, stop and run these engines right here.

Co-pilot: OK.

Captain: Mike, keep your eye outside. If we start to move let me know.

Co-pilot: *** tell ground what we're doing?

¹⁶⁴ Let 41 koji je krenuo u Majami izguran je sa izlaza u 10.36. U 11.00 su započeti postupci odleđivanja korišćenjem i tipa I i tipa II tečnosti. Posada aviona dobila je odobrenje za poletanje sa piste 4 lijevo u 11.16 i pilot aviona je počeo polako da vozi avion prema dodjeljenoj pisti. Avion je zaustavljen na stazi za voženje kako bi motori bili očišćeni od leda povećavanjem snage za 45% u trajanju od 10 sekundi. Avion je nastavio da se kreće i dobio je odobrenje da vozi po pisti i čeka u 11.32. Odobrenje da poleti je dobio u 11.36. Poletanje je bilo normalno, malo prije dostizanja 80 čvorova. Avion je počeo da se pomjera lijevo, ispravke posade bile su nedjelotvorne. Tada je kapetan aviona prekinuo poletanje tako što je usporio pogonske poluge i primjenio maksimalno kočenje. Nije koristio negativni potisak, zbog male brzine, duge piste i mogućnosti da bi mogao pogoršati kontrolu pravca. Na 2100 fita iza praga piste, Boing 747 napustio je lijevu stranu piste. Avion je konačno udario u transformator, što je prouzrokovalo odvajanje motora broj četiri. Boing 747 zastao je na 4800 fita iza praga piste i 600 fita lijevo od ose piste sa slomljenom prednjom nogom stajnog trapa.

Captain: Naw.

Cockpit area microphone voice: (sound similar to increase in engine RPM)

Co-pilot: Feels like we're moving.

Cockpit area microphone voice: (sound of click)

Cockpit area microphone voice: (sound similar to decrease in engine RPM)

Jumpseat rider: It started to move.

-.?: Yep.

Jumpseat rider: Slippery out there.

Radio transmission from Delta Air Lines Flight 9901: And ground, Delta nine one.

Captain: It's an ice rink here.

Radio transmission from JFK ground control: Delta ninety nine zero one, ground.

Radio transmission from Delta Air Lines Flight 9901: Yes sir, any word uh, thirty one?

Radio transmission from JFK ground control: No, it's still closed.

Radio transmission from Delta Air Lines Flight 9901: The estimate uh, is what now?

Radio transmission from JFK ground control: I don't know when it's gonna open.

Probably be a couple of hours. May want to call the Port Authority.

Radio transmission from Delta Air Lines Flight 9901: OK, earlier they had an eleven o'clock. That's why we were checking.

Radio transmission from JFK ground control: All right.

Radio transmission from JFK ground control: Tower forty-one heavy, you can stay on the inner. Cross three one left at Kilo.

Radio transmission from accident aircraft: Inner to three one left at Kilo, thank you, Tower forty-one.

Captain: Boy they got some sick # at America West with their pay sheets, don't they?

Co-pilot: I tell you I ***

Jumpseat rider: Shades of Braniff.

Cockpit area microphone voice: (sound of laughter)

Cockpit area microphone voice: (sound similar to electric seat motion)

-.?: ***

Radio transmission from JFK ground control: Tower forty-one heavy, cross runway three one left. On the other side monitor nineteen one, good day.

Radio transmission from accident aircraft: Tower forty-one, we'll monitor on the other side. Thanks.

-?: ***

Co-pilot: *** body gear steering

-?: *** right.

Captain: Get around the corner here. Ralph take a little walk and check the wings for me will you?

Flight engineer: Sure.

Cockpit area microphone voice: (sound of clicks similar to crew harness release)

Captain: OK?

Flight engineer: OK.

Cockpit area microphone voice: (Sliding sound similar to seat adjustment)

Cockpit area microphone voice: (sound of clicks similar to cockpit door operating)

Radio transmission from British Airways Flight 117: Uh, Speed Bird uh, one one seven, just for your information, we'll be leaving our flaps down ***

Radio transmission from JFK local control: Uh roger, I can't see you from up here anyway. You uh, it'll be full flaps down?

Radio transmission from British Airways Flight 117: Uh, yes.

Cockpit area microphone voice: (sound similar to cockpit door opening)

Flight engineer: It's very clean out there.

Captain: OK.

Flight engineer: ***

Radio transmission from JFK local control: Tower forty-one heavy, four left, taxi into position and hold. Traffic down field right to left.

Captain: Right.

Radio transmission from accident aircraft: Position and hold ni... four left, Tower Air forty-one heavy.

Captain: Position and hold, before takeoff checklist.

Flight engineer: Before takeoff checklist.

Radio transmission from JFK local control: DHL seven, wind three two zero at one one. Frequency change approved.

Flight engineer: Flight attendants please be seated for takeoff. Thank you.

Flight engineer: Takeoff announcement is complete.

Flight engineer: Air condition packs off.

Cockpit area microphone voice: (sound of three clicks)

Flight engineer: Ignition, flight start.

Flight engineer: Transponder and radar?

Co-pilot: On and on.

Flight engineer: And stand by for body gear steering.

Radio transmission from JFK local control: TWA one eighty-six, cleared to land. Wind three three zero at one two.

Radio transmission from ground maintenance vehicle: Tower car nine nine.

Radio transmission from JFK local control: Nine nine, Kennedy.

Radio transmission from ground maintenance vehicle: OK uh, all clear of runway three one left. The runway will be (ops) at this time, full length, and uh safety check and brake check.

Radio transmission from JFK local control: Nine nine, roger.

Radio transmission from Carnival Flight 134: And tower, Carnival one thirty-four with you on the ILS four right.

Radio transmission from JFK local control: Carnival one thirty-four, Kennedy tower runway four right, braking action reported fair to good towards the middle of the runway and poor at the turn off. Wind three three zero at one two, number two.

Co-pilot: I don't guess you'll be able to get much of a run-up.

Captain: No. Just do the best we can. If it starts to move, we're going to take it.

Voice unidentified: Okay.

Cockpit area microphone voice: (sound similar to crew seat operation)

Co-pilot: I see an airplane looks like it's clear down the end.

Voice unidentified: Hold on.

Flight engineer: Body gear steer?

Cockpit area microphone voice: (sound of click)

Flight engineer: Disarmed, before takeoff checklist complete.

Voice unidentified: OK.

Radio transmission from accident aircraft: Tower Air forty-one is in position four left.

Radio transmission from JFK local control: Yes sir, just continue holding.

Captain: Try a run-up here and see what happens.

Cockpit area microphone voice: (sound similar to increase in engine RPM)

Captain: Start your clock ***.

-.?: ***

Flight engineer: It's about forty-five right there.

Co-pilot: It's about fifteen.

Cockpit area microphone voice: (sound of click and sound similar to decrease in engine RPM)

Captain: Pretty good uh, crosswind from the ***.

Radio transmission from JFK local control: Tower forty-one heavy, wind three three zero at one one, runway four left, RVR's one thousand eight hundred, cleared for takeoff.

Radio transmission from accident aircraft: Cleared for takeoff four left, Tower Air forty-one.

Captain: Checklist is complete?

Flight engineer: Yes, checklist is complete.

Cockpit area microphone voice: (sound of click similar to parking brake release)

Cockpit area microphone voice: (sound similar to increase in engine RPM)

Flight engineer: Power's stable.

Cockpit area microphone voice: (sound similar to crew seat operation)

Cockpit area microphone voice: (low frequency sound similar to further increase in engine RPM)

Captain: Set time, takeoff thrust.

Flight engineer: Set the takeoff thrust.

Voice unidentified: Watch it.

Voice unidentified: Watch it.

Cockpit area microphone voice: (sound of click)

Cockpit area microphone voice: (low frequency sound similar to engine noise can no longer be heard)

Flight engineer: OK, losing it.

Co-pilot: Going to the left.

Voice unidentified: Going to the left.

Flight engineer: To the right.

Flight engineer: You're going off.

Voice unidentified: Going off.

Captain: Aw #.

Captain: Easy guys.

Captain: OK.

Cockpit area microphone voice: (first sound of impact).

Voice unidentified: Pull up. Pull up.

Cockpit area microphone voice: (second sound of impact).

Cockpit area microphone voice: (end of recording).

8 June 1995 – ValuJet 597

At about 19.08 EDT Flight VJA 597 (Atlanta-Miami) took off from runway 27R. During the takeoff roll a loud bang was heard, and the crew of the following aircraft informed the ValuJet crew that they had an engine fire. The takeoff was aborted immediately, but shrapnel from the uncontained engine failure penetrated the right engine main fuel line. A cabin fire erupted from the fuel that was sprayed out of the fuel line. The DC-9 was stopped on the runway, and the occupants evacuated through the forward doors and the over wing exits. The engine failed due to a fatigue crack that had originated at a small corrosion pit on the 7th stage HP compressor disc. The corrosion had not been detected when the effected part had been inspected during overhaul by THY in 1991.¹⁶⁵

Radio transmission from accident aircraft: Atlanta ground, Critter five ninety seven approaching four south with Tango.

Transmission received from Atlanta south ground control: Critter five ninety seven Atlanta ground, taxi to runway two seven right via Mike.

Radio transmission from accident aircraft: Two seven right via Mike, Critter five ninety seven.

Pilot-in-Command: Flaps five (unintelligible word) check list.

Co-pilot: Flaps five.

Co-pilot: Data and bugs?

Pilot-in-Command: Alright I see (unintelligible word) do you agree?

Co-pilot: Trim controls?

Pilot-in-Command: Set and,

Cockpit area microphone voice: (sound similar to stabilizer trim in motion)

¹⁶⁵ Oko 19.08 prema ljetnjem vremenu Avion-let 597 (od Atlante do Majamija) poletio je sa piste 27desno. Za vrijeme zaleta pri poletanju čuo se glasan prasak, i posada aviona koji se kretao iza obavjestila je posadu Valudžeta da je došlo do požara na jednom motoru. Poletanje je odmah prekinuto, ali je šrapnel iz nezahvaćenog motora prodrio u glavni cjevovod goriva desnog motora. Požar je izbio u kabini od goriva koje se raspršilo iz cjevovoda goriva. DC 9 se zaustavio na pisti a putnici su evakuisani kroz prednja vrata i izlaze na krilu. Motor je otkazao zbog prskotine usljed zamora materijala koja je dovela do pukotine koja je stvorila malu korozivnu rupu na sedmom stepenu kompresora diska visokog pritiska. Korozija nije bila primjećena kada je obavljena inspekcija za vrijeme remonta od strane THY (odnosi se na kod Međunarodne civilne vazduhoplovne organizacije) 1991. godine.

Pilot-in-Command: Set and six.

Cockpit area microphone voice: (unintelligible conversation between pilot and flight attendant)

Pilot-in-Command: Looks like we're gonna get right outta here.

Pilot-in-Command: Five flaps, one thirty uh, ten thousand feet, heading whatever they give us, (unintelligible word) nine five.

Cockpit area microphone voice: (several unintelligible comments between pilots)

Co-pilot: Hey Meg.

Flight attendant: What, yes sir.

Co-pilot: (unintelligible word) the mark of a true faithful if you can keep talking like that.

Transmission received from Atlanta tower: Critter five ninety seven Atlanta tower runway two seven right, taxi into position and hold.

Radio transmission from accident aircraft: Position and hold two seven right, Critter five ninety seven.

Transmission made over aircraft public address system: Flight attendants take your seats for departure.

Co-pilot: Anti skid?

Pilot-in-Command: Yep.

Co-pilot: Cockpit door? Locked.

Co-pilot: Ignition? On.

Co-pilot: APU? Off.

Co-pilot: Flight attendant signal? Given.

Co-pilot: Anti skid? Is armed.

Co-pilot: TCAS transponder? TA RA.

Co-pilot: Pneumatic cross-feeds? Closed.

Co-pilot: Annunciator panel? Checked.

Co-pilot: Takeoff briefing? Accomplished. Before takeoff checklist complete.

Transmission received from Atlanta tower: Critter five ninety seven middle marker turn left heading two five zero, runway two seven right, cleared for takeoff.

Radio transmission from accident aircraft: Two five zero at the marker, cleared for takeoff two seven right, Critter five ninety seven.

Cockpit area microphone voice: (sound similar to increase in engine RPM)

Voice unidentified: (unintelligible word) here (unintelligible word)

Cockpit area microphone voice: (one sound interruption in CVR audio)

Cockpit area microphone voice: (repetitive thumping sounds lasting for three seconds)

Radio transmission from unidentified aircraft: ValuJet rolling on the runway you got a fire in the right engine.

Radio transmission from accident aircraft: Critter five ninety seven understand we have a fire in the right engine. We'll be stopping here on the runway.

Transmission received from Atlanta tower: Five ninety seven roger, do you need the equipment?

Flight attendant: (Unintelligible word)

Pilot-in-Command: OK.

Pilot-in-Command: Yes, roll the equipment.

Radio transmission from accident aircraft: Affirmative, roll the equipment, roll the equipment.

Cockpit area microphone voice: (sound of commotion from passenger cabin)

Transmission made over aircraft public address system: Flight attendant, laddies and gentlemen, please wait until the plane comes, ladies.

Cockpit area microphone voice: (sound similar to engine decreasing in RPM)

End of recording.

27 January 2009 – Empire Airlines 8284

On January 27, 2009, approximately 0437 central standard time, N902FX, an Aerospatiale Alenia ATR-42-320, operating as Empire Airlines flight 8284, sustained substantial damage when it landed short of the runway threshold while executing the Instrument Landing System (ILS) RWY 17R approach at Lubbock Preston Smith International Airport (LBB), Lubbock, Texas. The airplane was registered to Federal Express Corporation, Memphis, Tennessee, and operated by Empire Airlines, Hayden, Idaho. The airline transport pilot rated captain was seriously injured and the commercial rated first officer sustained minor injuries. An instrument flight rules flight plan was filed for the flight that departed Fort Worth Alliance Airport (AFW), Fort Worth, Texas, approximately 0319. Night instrument meteorological conditions prevailed for the supplemental cargo flight operated under 14 Code of Federal Regulations Part 121. A preliminary review of air traffic control communications revealed that the captain contacted the Lubbock Air Traffic Control Tower (ATCT) at 0422, and reported that they were descending from an altitude of 10,000 feet down to 8,000 feet mean sea level (msl). A controller acknowledged the transmission and then provided the airport's current weather information and a runway breaking-action advisory. In addition, he provided vectors for the ILS 17R approach.

At 0430, the controller instructed the airplane to descend and maintain an altitude of 5,000 feet msl. At 0432, the controller informed the flight crew that the wind had shifted 180 degrees from the north to the south between 5,000 and 6,000 feet msl. The captain responded and added that he also noted a drop in the outside air temperature of 8 degrees and concurred with the controller's observation regarding the wind shift. The controller cleared the airplane for the ILS approach at 0433 and instructed the flight crew to contact Lubbock Control Tower. The captain acknowledged.

At 0434, the captain contacted the control tower and a controller cleared the airplane to land on runway 17R. The captain acknowledged the landing clearance and there were no further communications. Approximately three minutes later an airport maintenance employee contacted the tower and asked „what is that fire there at the end of the runway?“ A controller responded, „it's an airplane.“ The controller had witnessed the

accident and had activated the alarm for the airport rescue and fire fighting equipment to respond.

An on-scene examination of the wreckage revealed that the airplane landed short of the runway threshold and collided with the approach lighting system before it skidded off the right side of the runway into the grass. The airplane came to rest on a westerly heading perpendicular to the runway. A post-impact fire consumed a large portion of the fuselage and the right wing.

At 0415, the special weather report at LBB included wind from 350 degrees at 10 knots, visibility 2 miles, light freezing drizzle, mist, ceiling 500 feet overcast, temperature 46 degrees Fahrenheit, dew point 48 degrees Fahrenheit, and a barometric pressure setting of 30.02 inches of Mercury.¹⁶⁶

¹⁶⁶27. januara 2009. godine otprilike u 4.37 prema centralnom američkom vremenu, N902FX, Aerospatale Alenia ATR-42-320 koji je funkcionisao kao let 8284 aviokompanije Empajer, pretrpio je znatnu štetu kada je avion promašio prag piste pri izvođenju sletanja po instrumentima na međunarodnom aerodromu Lubok u Teksasu. Ovaj avion je bio registrovan kod Saveznog ekspresnog preduzeća Memfis u Tenesiju, a njime je upravljala aviokompanija Empajer iz Hajdena, Ajdaho. Prema ocjeni aviokompanije kapetan aviona zadobio je ozbiljne povrjede dok je kopilot zadobio manje povrjede. Plan leta prema pravilima letenja po instrumentima je upisan za let koji je oko 3.19 krenuo sa aerodroma Fort Vort u Teksasu. Meteorološki uslovi noćnog instrumenta su prevladali da let teretnog aviona bude izveden prema kodu 14 saveznih pravila u djelu 121. Preliminarni pregled komunikacije kontrole letenja otkrio je da je kapetan aviona pozvao kontrolu letenja u Luboku u 4.22 i prijavio da se spuštaju na visinu od 8000 fita sa visine od 10000 fita srednjeg morskog nivoa. Kontrolor letenja je potvrdio prijem informacije i onda dao pilotu informacije u vezi sa aktuelnim vremenom na aerodromu i efektom kočenja na pisti. Osim toga, pružio je informaciju u vezi sa vektorima za sistem za instrumentalno sletanje na pistu 17 desno. U 4.30 kontrolor letenja je dao instrukciju posadi aviona da spušta i održava visinu od 5000 fita srednjeg morskog nivoa. U 4.32 kontrolor letenja obavjestio je posadu aviona da je došlo do promjene vjetra od 180 stepeni od sjevera ka jugu između 5000 i 6000 fita srednjeg morskog nivoa. Kapetan aviona je odgovorio i dodao da je i on primjetio pad spoljašnje temperature vazduha od 8 stepeni i složio se sa kontrolorovim zapažanjem u vezi sa promjenom vjetra. Kontrolor letenja je dao dozvolu avionu za prilazanje po instrumentima u 4.33 i dao instrukciju posadi aviona da stupi u vezu sa kontrolnim tornjem u Luboku. Kapetan aviona je potvrdio prijem informacije. U 4.34 kapetan aviona je stupio u vezu sa kontrolnim tornjem i kontrolor letenja je dao dozvolu avionu da sleti na pistu 17 desno. Kapetan aviona je potvrdio prijem informacije u vezi sa dozvolom za sletanje i poslije toga nije više bilo komunikacije. Otprilike tri minuta kasnije jedan zaposleni iz tehničkog održavanja na aerodromu stupio je u kontakt sa kontrolnim tornjem i pitao „Kakva je ono vatra tamo na kraju piste?“ Kontrolor letenja je odgovorio, „To je avion.“ Ovaj kontrolor letenja je bio svjedok udesa i aktivirao je alarm kako bi aerodromska služba za spašavanje i gašenje požara reagovala. Pregledom ostataka aviona na mjestu udesa otkriveno je da je avion promašio prag piste pri sletanju i sudario se sa prilaznim sistemom za osvjjetljenje prije nego što je skliznuo sa desne strane piste na travu. Avion se zaustavio na zapadnom kursu pod pravim uglom u odnosu na pistu. Požar do kojeg je došlo nakon udara uništio je veći dio trupa aviona i desno krilo. U 4.15 specijalni vremenski izvještaj na aerodromu Lubok pokazao je sledeće podatke: vjetar od 350 stepeni 10 čvorova, vidljivost 2 milje, lagana ledena sitna kiša, izmaglica, maksimalna visina leta

RDO1: Empire eighty two eighty four is uh checkin' in nine out on the localizer inbound.

TWR: Empire eighty two eighty four Lubbock Tower runway one seven right clear to land. Winds zero one zero at eight.

RDO1: Roger. Clear to land.

HOT2: Alright ... go.

HOT2: Flaps fifteen. Gear down. Landing check.

CAM (sound similar to landing gear deployment)

HOT1: Alright awww landing check. Start selector is continuous relight. Power management is in takeoff. Icing AOA is on. Landing gear confirmed three green.

HOT2: Glideslope star.

HOT2: Confirmed.

HOT1: Uh let's see we should have glideslope star.

HOT1: Very good ... and flaps condition levers to go.

HOT (sound similar to altitude alert)

HOT2: What the heck is going on?

HOT1: You know what? We have no flaps.

HOT2: Aw#.

LB (sound similar to outer marker)

TAWS: One thousand.

HOT2: Okay.

HOT1: What the hell?

HOT (sound similar to stall warning and stickshaker lasting 1.1 seconds)

HOT2: Aw#.

HOT1: Yeah. Don't do that.

CAM (sound similar to stall warning lasting 0.3 seconds)

HOT2: Alright.

HOT1: Just keep flying the airplane. Okay.

HOT2: Should I go around?

HOT1: No.

500 fita potpuno oblačno, temperatura 46 stepeni farenhajta, tačka rose 48 stepeni farenhajta, i živinim barometarskim pritiskom podešenim na 30.02 inča.

TWR: Winds zero one zero at eight.
HOT1: Keep descending.
HOT2: We're getting pretty close here. (straining)
HOT1: What's that? You want me to finish it?
HOT2: Yes please.
HOT1: Okay my airplane.
HOT2: Your controls.
HOT? (sound of heavy breathing)
HOT2: Alright you got power.
HOT (sound similar to altitude alert)
TAWS: Five hundred.
HOT1: Aw#.
HOT (sound similar to stall warning and stickshaker lasting 0.9 seconds)
TAWS: Pull up. Pull up.
HOT1: Okay.
HOT2: There's the runway.
HOT1: Max RPM.
HOT2: Max RPM.
CAM (sound similar to RPM increase)
HOT (sound similar to stall warning and stickshaker lasting 0.5 seconds)
HOT (sound similar to stall warning and stickshaker lasting 5.4 seconds)
HOT2: Oh #.
HOT1: #.
HOT2: #. (straining)
CAM (sound of impact)
CAM (sound of grinding and scraping)
CAM (sound of continuous repetitive chime continues until end of recording)
CAM (sound similar to occupants moving around in cockpit)
HOT1: Get out of the airplane. Get out of the airplane.
CAM (sound of scraping stops)
CAM1: Go out the-go out the hatch.

Flight 605, a Boeing 747-400 with registration B-165, touched down more than 2,100 feet past the runway's displaced threshold, at a speed of 150 knots, following an IGS runway 13 (non-precision) approach. Tropical storm Ira was generating 20 knot crosswinds on that runway, gusting to 38 knots, from a heading of 070 degrees. The pilots received several computer-generated wind shear and glide slope deviation warnings, and observed severe airspeed fluctuations, during the last mile before touchdown. The auto brakes were set at only the number two level and then were turned off moments after touchdown, when the captain elected to use manual braking and reverse thrust. The speedbrakes were extended momentarily, but then retracted. This caused the plane to „float,“ making the brakes ineffective until the speed brakes were extended again.

The captain deliberately turned the plane to the left when he realized the plane would go off the end of the runway, and into the approach lighting system (ALS) for runway 31. That action caused a „ground loop“, making the plane slide off the left side of the runway into Victoria Harbor, thereby preventing a collision with the ALS for runway 31. It finally came to rest in shallow water, with a heading of almost 180 degrees out from the direction of runway 13.

A British Airways pilot had refused to make the approach to Kai Tak runway 13 only minutes before the CAL 605 Captain decided to attempt it.

The investigation indicated that the accident was caused by the Captain's failure to initiate the mandatory missed approach procedure when he observed the severe airspeed fluctuations, combined with the wind shear and glide slope deviation alerts.¹⁶⁷

¹⁶⁷ Let broj 605, Boing 747-400 sa registracija B-165 sletio je više od 2,100 stopa mimo (dalje od) pomjerenog praga piste, brzinom od 150 čvorova prateći (neprecizno) prilaženje pisti 13 sistemom upravljanja po instrumentima (Instrument Guidance System-sistem upravljanja po instrumentima). Tropska oluja Ira stvarala je bočni vjetar od 20 čvorova na toj pisti, sa udarima do 38 čvorova pri kursu od 070 stepeni. Piloti su primili nekoliko upozorenja u vezi sa smicanjem vjetra i skretanjem ravni poniranja putem kompjutera i primjetili su oštra (jaka) kolebanja (oscilacije) brzine kroz vazduh za vrijeme posljednje milje pred sletanje. Automatske kočnice su bile podešene samo na nivo broj dva i onda su isključene par minuta nakon sletanja kada je kapetan aviona izabrao da upotrijebi ručno kočenje i negativni potisak. Aerodinamičke kočnice su trenutno izvučene, ali su zatim uvučene. Ovo je prouzrokovalo da avion „pluta“ čineći kočnice nedjelotvornim dok aerodinamičke kočnice ponovo nisu izvučene. Kapetan aviona je namjerno okrenuo avion lijevo kada je shvatio da će avion napustiti kraj piste, i ući u prilazna svjetla (ALS-Approach Light System) za pistu 31. Ta radnja je prouzrokovala „oštar zaokret aviona pri voženju“, čineći da avion klizne sa lijeve strane piste u luku Viktorija, time sprječavajući sudar sa prilaznim svjetlima za pistu 31. Avion je konačno zastao u plićaku sa kursem od skoro 180 stepeni izvan pravca piste 13. Pilot britiš ervejza odbio je da izvede prilaženje Kai Tek pisti 13

CAL605: Tower Dynasty six zero five, outer marker.
 TWR: Dynasty six zero five, continue approach.
 CAL605: Six zero five.
 P1: OK! Flaps thirty.
 P2: Flap thirty.
 P1: Thirty.
 P2: Landing check.
 P2: Autobrakes. Set two.
 P2: Speedbrakes.
 P2: Armed.
 P2: Landing gears down. Flaps thirty.
 P1: Got the checkboard. Got the checkboard roger. If you can see the checkboard tell me.
 TWR: Dynasty six zero five. Touch down wind zero seven zero degree. Two five knots. Expect sinking windshear turning short final. Cleared to land.
 CAL605: Cleared to land and copied. Thank you.
 P2: 070025.
 P2: Couldn't hear windshear.
 P1: Not yet.
 P2: Not yet. Yes sir.
 P1: That speed.
 P2: Speed bug missing.
 P1: Speed bug roger.
 P1: Whop! Alarm OK.
 P2: Strange.
 P1: 153 OK.
 P2: Wind so strong.

samo par minuta prije nego što je kapetan kineske aviokompanije let broj 605 odlučio da to pokuša. Istraga je pokazala da je nesreću (udes) izazvao neuspjeh kapetana aviona da započne obavezni postupak u slučaju neuspjelog prilaženja kada je primjetio oštra (jaka) kolebanja (oscilacije) brzine kroz vazduh zajedno sa upozorenjima u vezi sa smicanjem vjetrova i skretanjem ravni poniranja.

CAM: Minimums.
P2: Speed minus five.
P2: Plus ten.
P1: Windshear at ... Windshear
P2: Four hundred seven.
CAM: Glideslope.
CAM: Windshear.
CAM: Windshear.
CAM: Glideslope.
CAM: Glideslope.
P2: Speed minus five.
CAM: Glideslope.
P2: One hundred.
P1: Yes.
P2: Fifty.
P2: Thirty.
P2: Twenty.
P2: Ten.
P2: Five zero.
CAM: (Clicking sound)
P2: Yes.
P2: I roll stick.
CAM: (Clicking sound)
P1: Wait a moment. Don't roll too much. Don't roll too much.
P2: I haven't haven't roll.
P1: Right.
P2: Autobrakes don't have ... Oh! Sir reverse.
CAM: (clicking sound)
P2: Oh! No! Oh! No! Oh! No! Oh! No!
CAM: (Sound of engine increase)
CAM: (Sound of engine decrease)
P1: Why ...

CAM: (clicking sound)

P2: This time, I why then ... (panicky tone)

CAM: (sound of splash)

End of recording

4 November 1993-China Airlines 605

Flight 605, a Boeing 747-400 with registration B-165, touched down more than 2,100 feet past the runway's displaced threshold, at a speed of 150 knots, following an IGS runway 13 (non-precision) approach. Tropical storm Ira was generating 20 knot crosswinds on that runway, gusting to 38 knots, from a heading of 070 degrees. The pilots received several computer-generated wind shear and glide slope deviation warnings, and observed severe airspeed fluctuations, during the last mile before touchdown. The auto brakes were set at only the number two level and then were turned off moments after touchdown, when the captain elected to use manual braking and reverse thrust. The speedbrakes were extended momentarily, but then retracted. This caused the plane to „float,“ making the brakes ineffective until the speed brakes were extended again.

The captain deliberately turned the plane to the left when he realized the plane would go off the end of the runway, and into the approach lighting system (ALS) for runway 31. That action caused a „ground loop“, making the plane slide off the left side of the runway into Victoria Harbor, thereby preventing a collision with the ALS for runway 31. It finally came to rest in shallow water, with a heading of almost 180 degrees out from the direction of runway 13.

A British Airways pilot had refused to make the approach to Kai Tak runway 13 only minutes before the CAL 605 Captain decided to attempt it.

The investigation indicated that the accident was caused by the Captain's failure to initiate the mandatory missed approach procedure when he observed the severe airspeed fluctuations, combined with the wind shear and glide slope deviation alerts.¹⁶⁸

¹⁶⁸ Let broj 605, Boing 747-400 sa registracija B-165 sletio je više od 2,100 stopa mimo (dalje od) pomjerenog praga piste, brzinom od 150 čvorova prateći (neprecizno) prilaženje pisti 13 sistemom upravljanja po instrumentima (Instrument Guidance System-sistem upravljanja po instrumentima). Tropska oluja Ira stvarala je bočni vjetar od 20 čvorova na toj pisti, sa udarima do 38 čvorova pri kursu od 070 stepeni. Piloti su primili nekoliko upozorenja u vezi sa smicanjem vjetra i skretanjem ravni poniranja putem kompjutera i primjetili su oštra (jaka) kolebanja (oscilacije) brzine kroz vazduh za vrijeme posljednje milje pred sletanje. Automatske kočnice su bile podešene samo na nivo broj dva i onda su isključene par minuta nakon sletanja kada je kapetan aviona izabrao da upotrebi ručno kočenje i negativni potisak. Aerodinamičke kočnice su trenutno izvučene, ali su zatim uvučene. Ovo je prouzrokovalo da avion „pluta“ čineći kočnice nedjelotvornim dok aerodinamičke kočnice ponovo nisu izvučene. Kapetan aviona je namjerno okrenuo avion lijevo kada je shvatio da će avion napustiti kraj

CAL605: Tower Dynasty six zero five, outer marker.

TWR: Dynasty six zero five, continue approach.

CAL605: Six zero five.

P1: OK! Flaps thirty.

P2: Flap thirty.

P1: Thirty.

P2: Landing check.

P2: Autobrakes. Set two.

P2: Speedbrakes.

P2: Armed.

P2: Landing gears down. Flaps thirty.

P1: Got the checkboard. Got the checkboard roger. If you can see the checkboard tell me.

TWR: Dynasty six zero five. Touch down wind zero seven zero degree. Two five knots.

Expect sinking windshear turning short final. Cleared to land.

CAL605: Cleared to land and copied. Thank you.

P2: 070025.

P2: Couldn't hear windshear.

P1: Not yet.

P2: Not yet. Yes sir.

P1: That speed.

P2: Speed bug missing.

P1: Speed bug roger.

P1: Whop! Alarm OK.

P2: Strange.

piste, i ući u prilazna svjetla (ALS-Approach Light System) za pistu 31. Ta radnja je prouzrokovala "oštar zaokret aviona pri voženju", čineći da avion klizne sa lijeve strane piste u luku Viktorija, time sprječavajući sudar sa prilaznim svjetlima za pistu 31. Avion je konačno zastao u plićaku sa kursom od skoro 180 stepeni izvan pravca piste 13. Pilot britiš ervejza odbio je da izvede prilaženje Kai Tek pisti 13 samo par minuta prije nego što je kapetan kineske aviokompanije let broj 605 odlučio da to pokuša. Istraga je pokazala da je nesreću (udes) izazvao neuspjeh kapetana aviona da započne obavezni postupak u slučaju neuspjelog prilaženja kada je primjetio oštra (jaka) kolebanja (oscilacije) brzine kroz vazduh zajedno sa upozorenjima u vezi sa smicanjem vjetrova i skretanjem ravni poniranja.

P1: 153 OK.
P2: Wind so strong.
CAM: Minimums.
P2: Speed minus five.
P2: Plus ten.
P1: Windshear at ... Windshear
P2: Four hundred seven.
CAM: Glideslope.
CAM: Windshear.
CAM: Windshear.
CAM: Glideslope.
CAM: Glideslope.
P2: Speed minus five.
CAM: Glideslope.
P2: One hundred.
P1: Yes.
P2: Fifty.
P2: Thirty.
P2: Twenty.
P2: Ten.
P2: Five zero.
CAM: (Clicking sound)
P2: Yes.
P2: I roll stick.
CAM: (Clicking sound)
P1: Wait a moment. Don't roll too much. Don't roll too much.
P2: I haven't haven't roll.
P1: Right.
P2: Autobrakes don't have ... Oh! Sir reverse.
CAM: (clicking sound)
P2: Oh! No! Oh! No! Oh! No! Oh! No!
CAM: (Sound of engine increase)

CAM: (Sound of engine decrease)

P1: Why ...

CAM: (clicking sound)

P2: This time, I why then ... (panicky tone)

CAM: (sound of splash)

End of recording

31 March 1992-Transair 671

Trans-Air Service Flight 671, a Boeing 707, registration 5N-MAS, took off from Luxembourg at 07.14h for an IFR flight to Kano, carrying 38 tonnes of freight. The aircraft, on a heading of 199 deg, when passing VILAR and the VOR of Martigues, was authorized to leave FL290 for FL330. This flight section was performed in IMC in turbulent air.

With the throttles at climb power and autopilot engaged the aircraft was flying at 280 kts IAS passing FL320. At this moment, the crew was experiencing severe turbulence and heard a double „bang“. The aircraft suddenly rolled to the right. The captain disengaged autopilot and struggled to keep control by countering with control stick and rudder pedals. The continuous fire warning system sounded, but could not be switched off by the flight engineer. The first officer noted that the no. 4 engine had separated and sent out a Mayday call (at 08.11h). The crew started the descent towards Marseilles and initiated the fuel dumping procedure.

During the descent the first officer noted an airfield ahead (which was Istres) and was Marseilles transferred the aircraft to Istres control. A left hand circuit was flown for a runway 15 landing at Istres. The plane touched down slightly to the left of the centreline at a 190 kts speed. Emergency brakes had to be used to decelerate. The left main gear tyres burst during the landing roll and the flight engineer selected maximum reverse thrust on the no. 2 engine. After a 2300 m ground roll, the 707 went off the left side of the runway and stopped 250 m further on. The fire on the right wing (which had erupted in the final approach phase) was put out.

The landing took place at 08.35, about 24 min. after engine separation.¹⁶⁹

¹⁶⁹Trans er servis let 671, Boing 707, registracija 5N-MAS poletio je iz Luksemburga u 07.14 kao let po instrumentima za Kano noseći 38 tona tereta. Ovom avionu je pri kursu od 199 stepeni kada je prolazio VILAR (moglo bi da se odnosi na informacije u vezi sa određenom tačkom na putu) i usmjereni radio-far vrlo visoke učestanosti (VOR-Very High Frequency Omnidirectional Radio Range) u Martigu odobreno da napusti nivo 290 i da ide na nivo 330. Ovaj dio leta obavljen je u meteorološkim uslovima za instrumentalno letenje (IMC-Instrument Meteorological Conditions) u uzburkanom vazduhu. Sa leptirima za gas u snazi za penjanje i uključenim autopilotom ovaj avion je letio brzinom od 280 čvorova po instrumentu prolazeći nivo 320. U tom trenutku posada aviona je osjetila jak uzburkani vazduh (turbulenciju, bacanje) i čula dvostruki „prasak“. Avion se iznenada okrenuo (zaljuljao) na desno. Kapetan aviona je isključio autopilota i upinjao se da održi kontrolu komandnom palicom i pedalama komande krmila pravca. Sistem za signalizaciju požara neprekidno je zvonio, ali ga mehaničar-letač nije

RDO2: Kabo six seven one request flight level three euh three zero.

CRNA/SE: Six seven one roger. Climb level three three zero.

CAM1: Okay!

RDO2: Climb six three three zero six seven one leaving three ... and leaving two nine zero.

CAM2: Okay ... (*) ... now ... (*)...

CAM2: ... (*) ... (*) ...

CAM1: Ya!

(Master warning)

CAM1: Engine fire!

CAM2: Number four engine has left the wing!

(Master warning)

CAM3: ... (*) ... gone ... (*) ..., number four ... (*) ...!

RDO2: Mayday! Mayday! Mayday! Request radar Kabo six seven one!

RDO2: Mayday! Mayday! Mayday! Kabo six seven one request radar landing!

(Master warning)

(Master warning)

CRNA/SE: Kabo six seven one say your level and position sir.

RDO2: Two seven zero. Request descent radar landing!

CAM2: Clear to descent! We've lost both engines on the right wing!

CAM1: What?

CAM2: We've lost both engines!

(Master warning)

CAM1: Both engines!

CAM2: Ya!

mogao isključiti. Kopilot je napomenuo da se motor broj četiri odvojio i poslao poziv u pomoć (u 08.11). Posada je počela snižavanje prema Marselju i započela postupak ispuštanja goriva u slučaju nužde. Tokom snižavanja kopilot je primjetio jedan aerodrom ispred njih (aerodrom Istres) pa je Marselj prenio komunikaciju sa avionom na kontrolu u Istresu. Izveden je lijevi krug za pistu 15 za sletanje na aerodrom u Istresu. Avion je sletio malo na lijevo od ose brzinom od 190 čvorova. Kočnice za slučaj nužde morale su biti upotrebljene kako bi avion usporio. Gume na lijevom glavnom stajnom trapu su pukle za vrijeme dužine protičavanja (rulanja) posle sletanja, a mehaničar-letač je odabrao maksimalni negativni potisak na motoru broj dva. Nakon 2300 metara kretanja aviona po zemlji (rulanja) Boeing 707 napustio je lijevu stranu piste i zaustavio se 250 metara dalje. Požar na desnom krilu (koji je izbio u fazi završnog prilaženja) je ugašen. Avion je sletio u 08.35, oko 24 minuta nakon što je došlo do odvajanja motora.

CAM2: You turn one eight zero?

CAM1: I'm trying!

(Master warning)

CAM3: We wanna dump fuel?

CAM1: Yeap dump fuel!

RDO2: Ah six seven one?

CRNA/SE: Six seven one go ahead.

RDO2: We need emergency landing. Emergency landing. Both engines missing right wing emergency landing radar.

RDO2: Descent seven zero request straight-in approach.

MC: Ah roger. Proceed direct to Mike Romeo Sierra. What is the nature of our problem?

(Master warning)

RDO2: Two engines missing. Two engines missing structural request straight-in landing.

(Master warning)

MC: Ah roger. How many engine on failure euh seven six seven one?

CAM2: Two engines missing. Give me distance to landing and where are we landing Marseille?

MC: Affirm euh.

RDO2: Kabo we have an airfield. What is that airfield?

MA: It's a military airfield at your twelve o'clock for six miles.

RDO2: Roger.

CAM2: Can we land there? ... (*) ...

CAM2: Can we land there?

CAM1: No.

CAM1: Too short, too short!

RDO2: How long is the runway on this military airfield?

MA: Four thousand meters.

CAM1: Oh yeah. OK.

RDO2: Four thousand meter we can land here?

MA: I call you back.

RDO2: We are overhead.

MA: Affirm.

CAM2: ... (*) ...

CAM1: Yeah!

CAM2: ... (*) ... altitude ...?

CAM2: I can see it!

RDO2: It's Salon!

MA: Quebec November Kilo do you have visual on this runway?

CAM1: ... (*) ...

RDO2: Yes we do, we are overhead. We can make left hand pattern for landing.

MA: It's OK for landing on this runway call this airfield on frequency one two three decimal six, one two three decimal six.

RDO2: One two three six thanks Marseille.

RDO2: Salon airfield mayday traffic six seven one.

IT: Six seven one, this is Istres, Istres. I receive you five square Istres three three, runway three three in use Fox Echo pressure nine eight five, you are cleared for a downwind arrival sir.

RDO2: Can we make a left turn? Can we make a left turn? Coming down the other runway one five?

IT: Affirm sir, clear to make a left turn sir.

CAM1: Okay!

RDO2: We turn left. Do you have some radar? We are just overhead.

CAM1: What is the wind?

IT: Roger. You are overhead the airfield and I confirm three three, pressure nine eight five.

RDO2: What's the wind?

IT: I confirm the wind is three three zero ten knots gusting one four knots.

RDO2: We make a left hand pattern.

IT: Affirm you are cleared to make the pattern you want to for runway three three.

RDO2: Do you have some radar?

CAM2: ... (*) ...

IT: I have no radar sir, no visual on you.

RDO2: OK.

CAM2: ... (*) ... left from west ... (*) ...

CAM1: Yeah!

CAM2: Maintain two hundreds knots minimum!

CAM2: ... (*) ...

CAM2: ...? ... west

CAM1: Yeah.

CAM3: ... (*) ... (*) ...

IT: We have no visual on you six seven one, do you see the runway?

CAM1: Negative, no!

RDO2: We just coming out top of clouds. We come to the west of the field. We see your runway. We turning on to west three thousands ft. We are just above clouds and then we see your runway.

IT: Roger. You are three thousand feet correct?

RDO2: Yes.

IT: Roger.

RDO2: My landing (*) are turned on.

IT: OK.

CAM3: You see it?

CAM2: ...?... engines

CAM2: ... ? ...

CAM2: Thank you ...? ...

CAM2: We turn left to land.

CAM1: Yes!

CAM2: Turn left.

CAM1: ... (*) ... OK.

CAM2: Turn left to land!

CAM2: ... ? ...

CAM2: Left turn!

CAM1: Yeah!

CAM2: Left turn!

CAM2: Left! Left!

CAM2: Left turn!

IT: Six seven one you have fire on board. Six seven one you have fire on board. I confirm fire on board.

CAM2: Left! Left!

CAM1: Yes!

CAM3: ... (*) ...

RDO2: Yes.

CAM2: Give me more than a ...?

(Master warning)

IT: You can take runway one five if you want. One five. The wind three two zero ten knots. You are cleared direct sir. Direct.

RDO2: Direct one five.

CAM2: ... (*) ...

CAM1: Yeah!

CAM2: OK ...? ...

CAM2: Slow down!

(Master warning)

CAM1: Lower the flaps!

CAM3: ...(*) ...

IT: You are cleared direct sir. The last wind three two zero eight knots for runway one five.

CAM2: ... (*) ...

CAM1: I take one five!

(Master warning)

CAM1: That's OK!

CAM2: ... (*) ...

CAM2: ... (*) ...

RDO2: Roger.

CAM1: Select full flaps!

CAM3: Affirm!

CAM2: ... (*) ...

CAM3: Yes!

(Master warning)

CAM2: ... (*) ...

CAM2: ... (*) ... runway ... (*) ...

IT: OK have you, confirm gear. Have you got the gear down sir?

CAM3: Yes!

CAM1: No!

IT: Roger roger. You are runway one five. The wind always three two zero. You are on axis, on axis.

(Master warning)

CAM2: ... (*) ...

RDO2: Roger.

CAM2: Three greens, flaps!

CAM2: I reduce the power for you!

CAM1: Yeah!

IT: Good descent. You are on axis.

CAM1: Don't! ... (*) Don't!

RDO2: Roger.

Glide slope! (GPWS alarm)

CAM2: ... (*) ...

(Master warning)

Glide slope! (GPWS alarm)

CAM2: ... (*) ...

Glide slope! (GPWS alarm)

CAM1: Yeah!

Glide slope! (GPWS alarm)

CAM2: Reducing power!

Glide slope! (GPWS alarm)

CAM1: Yeah!

CAM2: ... (*) ...

CAM1: Yeah!

(Master warning)

CAM2: ... (*) ...

Glide slope! Glide slope! (GPWS alarm)

CAM1: Yeah!

(Touchdown)

CAM2: ... (*) ...

CAM3: OK, both ... (*) reverses?

CAM1: No!

(Thrust reverses)

(Aircraft departed runway)

CAM2: Cut the engines!

CAM3: ... (*) ...reverse ... (*) ...

CAM2: I said cut!

CAM3: ... (*) ... reverse ... (*) ...

End of recording

PRILOG B

MALI ENGLESKO-SRPSKI VAZDUHOPLOVNI RJEČNIK

Kao korpus za sastavljanje ovog rječnika poslužili su nam sledeći vazduhoplovni rječnici: Crocker, D. (*Dictionary of Aviation*, 2007, "A&C Black", London) i Čistogradov, Đ. (*Vazduhoplovni rečnik englesko-rusko-srpskohrvatski*, 1988, "Privredni pregled", Beograd).

A

acknowledge-javite mi da ste primili i razumjeli ovu poruku

aboard-na avionu

aborted take-off-prekinuto poletanje

acceleration-ubrzanje

ADF (Automatic Direction Finder)-automatsko određivanje smjera leta

ADI (Altitude Director Indicator)-vještački horizont

advise-saopštiti, obavjestiti

affirm-da

aileron-krilce

airborne-uzletanje

airbrake-aerodinamička kočnica

airbus-džambo-džet

aircraft-avion

aircraft maintenance-tehničko održavanje aviona

airline-vazduhoplovna kompanija

airliner-avion za putnički saobraćaj

airport-aerodrom

airport installation-aerodromska oprema

air speed-brzina kroz vazduh

airstart-pokretanje motora u letu

air traffic-vazdušni saobraćaj

air traffic controller-kontrolor letenja

aisle-prolaz između sjedišta u putničkoj kabini

alert-uzbuna, signal uzbune

alley-prolaz

altimeter-visinomjer

altitude-apsolutna visina

altocumulus-altokumulus, visoko-gomilasti oblak

altostratus-altostratus, visoko-slojeviti oblak

ambulance helicopter-sanitetski helikopter

antiaircraft-protivavionski, protivvazdušni

approach-prilaz
apron-platforma pred hangarom za parkiranje aviona
approved-daje se odobrenje za traženi postupak
ATC (Air Traffic Control)-kontrola letenja
ATIS (Automatic Terminal Information Service)-služba automatskih informacija u završnoj kontrolisanoj oblasti
autopilot-autopilot
aviation-avijacija, vazduhoplovstvo

B

backtrack-povratak poletno sletnom stazom
baggage-prtljag
baggage loader-utovarivač prtljaga
baggage truck-kolica za prtljag
barometer-barometar
beacon-far, radio-far; svjetlosni far
belly landing-sletanje na trup (na stomak)
biplane-dvokrilac
bird strike-sudar između ptice ili ptica i aviona koji leti
black ice-poledica
board-ukrcati se
boarding pass-kupon za ulazak u avion
bog down-zaglibiti (se)
bomber-bombarder
bomb scare-strah (panika) od bombe
bounced landing-odskok pri sletanju
brake-kočnica; kočiti
braking action-efekat kočenja
break-ovim ukazujem na razdvajanje između djelova poruke
break break-ovim ukazujem na razdvajanje između poruka namjenjenih različitim avionima kada je gust saobraćaj
break down-imati kvar, otkazati

broken-znatno oblačno (5-7 osmina)

busy-gust, prometan

C

cabin-pilotska kabina

cabin crew-kabinsko osoblje

cabin window-prozor kabine

call back-uzvratiti telefonski poziv

call sign-pozivni znak

cancel-poništi prethodno dato odobrenje

captain-kapetan aviona, vođa vazduhoplova

cargo-teret

catapult-katapult

CAVOK-vidljivost, oblačnost i trenutna meteo situacija bolji od propisanih vrijednosti ili uslova

changing to-namjeravam da stupim u vezu sa ... (služba KL) na ... (frekvencija)

check-provjerite sistem ili postupak

cirrus-paperjast oblak

clearance-odobrenje, dozvola

clear air turbulence-turbulencija pri vedrom nebu

clear of traffic-bezbjedni ste od saobraćaja

cleared-dozvoljeno je da se nastavi pod određenim uslovima

climb-penjite i održavajte

close-približavati se

cloud cover-oblačnost

cockpit-pilotska kabina

collide-sudariti se

collision-sudar

collision avoidance system-sistem za sprječavanje sudara

confirm-zahtjevam potvrdu:(odobrenje, instrukcija, radnja, informacije)

contact-uspostavite radio vezu sa ...

control panel-komandna tabla

converge-približiti se
copilot-kopilot
correct-ispravan ili tačan
correction-napravljena je greška u odašiljanju (ili naznačenoj poruci). Ispravna verzija je ...
crash landing-udes pri sletanju
crew-posada
cross-prelazak; pređite
crosswind-bočni vjetar
cruise-putna brzina
cumulonimbus-gomilasto-kišni oblak
CVR (Cockpit Voice Recorder)-registrator govora u pilotskoj kabini

D

defect-neispravnost, kvar
defuelling-ispuštanje goriva
de-icing-odleđivanje
delay-odlaganje; kašnjenje
departure-poletanje, odlazak
depressurization-ispuštanje pritiska, dekompresija
descend-snižavajte i održavajte
destination-mjesto opredjeljenja
dew point-tačka rose
direction-pravac
disembark-iskrcati (se), istovariti
disregard-smatrajte da poruka nije poslata
distress-opasnost
dive-obrušavati se
divert-skrenuti
DME (Distance Measuring Equipment)-uređaj za mjerenje udaljenosti
down/up draught-nispono/uspono strujanje
drizzle-sitna kiša

dump fuel-izbaciti gorivo

E

eject-izbaciti, katapultirati

ejection seat-sjedište za katapultiranje

elevator-krmilo visine (krmilo dubine)

embarkation-ukrcavanje (u avion)

emergency-slučaj nužde, vanredna situacija

emergency exit-izlaz u slučaju nužde

emergency landing-prinudno sletanje

endurance-vrijeme koje avion može provesti u vazduhu bez punjenja rezervoara gorivom

engine-motor

engine failure-otkaz, kvar motora

engine nacelle-motorska gondola

engine noise-buka motora

engine power-snaga motora

en route-na ruti

escape slide-tobogan za napuštanje aviona

establish-uspostaviti

estimate-predvidjeti; procjeniti

ETA (estimated time of arrival)-očekivano vrijeme dolaska aviona

ETD (estimated time of departure)-očekivano vrijeme poletanja aviona

excess baggage-višak prtljaga

exit-izlaz

expected-očekivan

expected approach time-očekivano vrijeme prilaženja

expedite-ubrzajte

expediting-ubrzavam

F

failure-kvar

fasten-zakopčati, pričvrstiti

fatigue-zamor (materijala)

feeder liner-lokalni putnički avion

feet-stopa, fit

few-oblačnost 1-2 osmine

field-poljski aerodrom

fighter-lovački avion

fin-vertikalni stabilizator

final-finalni pravac

final approach-finalni prilaz

FIR (Flight Information Region)-oblast kontrole letenja

fire truck-vatrogasna kola

first class-prva klasa (prevoza avionom)

first officer-kopilot, drugi pilot

flap-zakrilce

flight-let

flight attendant-stjuard

flight level-nivo leta

flight planned route-planirana maršruta

fly-letjeti, pilotirati

F/O (First Officer)-prvi oficir, kopilot

fog-magla

fog-bound-ograničenje letenja zbog magle

follow-me van/vehicle-vozilo za vođenje aviona posle sletanja

forecast-prognoza vremena

forecast period-vrijeme važenja prognoze

FPM (Feet per Minute)-stopa u minuti

freezing rain-ledena kiša

freight-teret

freighter-teretni avion

frost-inje, mraz, slana
fuel-gorivo; puniti gorivom
fuel tank-rezervoar goriva
fuselage-trup aviona

G

galley-bife (avionski)
gate-izlaz za putnike na avion; parkirna pozicija
glider-jedrilica
go ahead-nastavite sa predajom
go around-započeti neuspjeli prilaz
goggles-letačke naočare
GPS (Global Positioning System)-svjetski sistem za određivanje položaja
ground crew-zemaljsko osoblje
ground speed-putna brzina
ground station-kontrola (stanica) na zemlji
guidance-vođenje, upravljanje
gust-udar vjetra

H

hail-grad
hand luggage-ručni prtljag
hangar-hangar
haze-izmaglica
heading-pravac leta, kurs
headwind-čeoni vjetar
heavy landing-grubo sletanje
heavy traffic-gust saobraćaj
height-relativna visina
helicopter-helikopter
heliport-aerodrom za helikoptere
HF (High Frequency)-visoka frekvencija

hijacking-otmica
hold-odjeljak za prtljag
hold position-zadržite poziciju
holding area/bay-proširenje na kraju poletno-sletne staze
holding pattern-krug čekanja, postupak u zoni čekanja
holding point-tačka čekanja
hold short of-čekajte na bezbjednom rastojanju od
hostess-domaćica (aviona)
How do you read?-Kakva je čujnost moje predaje?
humidity-vlažnost
hurricane-uragan

I

ICAO (International Civil Aviation Organization)-Međunarodna organizacija civilnog
vazduhoplovstva
icing-zaleđivanje
IFR (Instrument Flight Rules)-pravila instrumentalnog letenja
ILS (Instrument Landing System)-sistem za instrumentalno sletanje
impact-udar
indicator-pokazivač
in-flight restarting-ponovno pokretanje motora u letu
ingestion-usisavanje (u motor)
in sight-vidim
instruction-instrukcija
instrument approach-prilaženje po instrumentima
instrument flight-let po instrumentima
instrument landing-sletanje po instrumentima
instrument panel-instrumentska tabla
intercept-presjeći
intersection-raskrsnica staza za voženje
I say again-Ponavljam zbog jasnoće ili naglašavanja.

J

jam-zaglaviti se; ometati

jet-mlazni avion, mlazni motor

jet aircraft-mlazni avion

jet lag-vremenska razlika pri putovanju mlaznim avionom

jetway-aviomost za ulazak putnika u avion

joystick-palica (daljinske) komande

jumbo-širokotrupni avion

jump seat-preklopno sjedište

K

kit-komplet, garnitura, pribor

knot-morska milja; čvor

L

landing-sletanje

landing gear-stajni trap

landing gear down/up-stajni trap je izvučen/uvučen

landing priority-prvenstvo pri sletanju

landing clearance-dozvola za sletanje

landing light-reflektor za sletanje

launch-lansirati, katapultirati

launcher-katapult, lanser

leading edge-napadna ivica

level-nivo, visina

level change-promjena nivoa leta

level instructions-instrukcije o visini

lifeboat-pneumatski čamac za spasavanje

life jacket/vest-pojas za spasavanje

lighting failure-kvar osvjetljenja

limited visibility-ograničena vidljivost

line up-izađite na liniju poletanja

listen out on-budite na slušanju na

load-tovariti, ukrcati

locator-radio-far za sletanje

locked-zabavljen

long final-dugo finale

low pass-niski prelet

luggage-prtljag

M

magnetic track-magnetni putni ugao

maintain-održavajte, zadržite

maintenance-tehničko održavanje

main gear-glavni stajni trap

malfunction-kvar, neispravnost

manned-sa ljudskom posadom

MEL (Minimum Equipment List)-lista minimalne opreme

mercury barometer-živin barometar

METAR (Meteorological Aeronautical Report)-meteorološki vazduhoplovni izvještaj

meteorology-meteorologija

mike-mikrofon

millibar-milibar

miss-promašiti; propustiti

missed approach-neuspjelo prilaženje

mist-izmaglica, sumaglica

mobile lounge-pokretna čekaonica

monitor-budite na slušanju na (frekvencija)

monoplane-jednokrilac

MPH (Miles per Hour)-milja na čas

N

narrow-bodied plane-avion uskog trupa

nautical mile-nautička milja

navigation-navigacija
navigator-navigator
NDB (Non Directional Beacon)-neusmjeren radio-far
near miss-opasan (bliski) susret
Negative-Ne; Odobrenje nije dato
night flying-noćno letenje
no delay expected-kašnjenje se ne očekuje
no sig (no significant change)-bez značajne promjene
noise-buka; smetnja (radio)
noise abatment procedure-postupak za smanjenje buke (u poletanju)
nose-prednji dio
nose gear-prednja noga stajnog trapa, točak prednje noge
nose wheel-nosna noga stajnog trapa, točak prednje noge
NOTAM (notice to airmen)-obavještenje za letače

O

omit-ne javljati
omnidirectional-svesmjerni; neusmjereni
on board-ukrcan
on final-u pravcu
on initial contact-u početnom uspostavljanju veze
on track-na liniji puta
Over-Prijem veze
overcast-potpuno oblačno (osam osmina)
overshoot-preletjeti pri sletanju, biti dugačak pri sletanju
Out-Kraj veze
oxygen mask-kiseonička maska

P

parachute-padobran
parachutist-padobranac
parallel approach in progress-paralelan prilaz u toku

parking area-prostor za parkiranje, stajanka
parking stand-parkirno mjesto
passenger-putnik
passenger aircraft-putnički avion
passenger steps-merdevine za putnika
passenger window-prozor putničke kabine
passing-prolazak
passing level-prolazak visine
permission-odobrenje
permission to land-dozvola za sletanje
permission to take-off-dozvola za poletanje
pilot-pilot, pilotirati
pilot ejection seat-izbacivo pilotsko sjedište
piston engine-klipni motor
plane-avion
platform-platforma
point-tačka
poor visibility-loša vidljivost
position-pozicija
precipitation-padavine
preflight-predpoletni
pressure-pritisak
pressure zone-oblast povišenog pritiska
pressurization-stavljanje pod pritisak; kabinski pritisak
prevailing wind-preovlađujući vjetar
priority landing-prednost pri sletanju
proceed-nastaviti
propelled-opremljen motorom
propeller-elisa
proximity warning indicator-indikator opasnog približavanja
pull in-zaustaviti se
purser-perser (član kabinske posade)

push-back-izguravanje

Q

QFE (Local Station Pressure)-lokalni atmosferski pritisak na aerodromu

QFF (Atmospheric pressure converted to mean sea level)-atmosferski pritisak sveden na srednji nivo mora)

QNH (Altimeter Setting; the atmospheric pressure at mean sea level)-pritisak na koji se podešava visinomjer; atmosferski pritisak sveden na srednji morski nivo)

R

radar-radar

radar contact-radarski kontakt

radar vectors-radarsko usmjeravanje (vođenje)

radial-radijal

radio-radio

radio contact-radio veza

radio operator-radio-operator; radio-telegrafista

radiotelephony-radiotelefonija

radio transmitter-radio predajnik

reaching-dostizanje

reaching level-dostižen visinu

readability-čujnost

Read back-Ponovite sve ili određeni dio ove poruke tačno kako je primljena.

rear-repni (zadnji) dio

receiver failure-kvar (otkaz) prijemnika

Recleared-Došlo je do promjene posljednjeg odobrenja i ovo novo odobrenje zamjenjuje prethodno.

reconnaissance-izviđanje

refuel-dopunjavati gorivo

refuelling vehicle-auto-cisterna za snabdevanje gorivom

repair-opravka

replace-zamjeniti

Report-Javite traženu informaciju.

report airborne-javite uzletanje

report established-javite kada ste u pravcu

report passing-javite prolazak

report reaching-javite dostizanje

report vacated-javite napuštanje

reporting point-tačka javljanja

Request-Volio bih da znam ... ili želio bih da dobijem.

request taxi-dozvolite voženje

restarting-ponovno pokretanje motora

retract-uvlačiti

retraction-uvlačenje

return trip-povratno putovanje

RF (Radio Frequency)-radio frekvencija

Roger-U potpunosti sam primio vašu posljednju poruku.

rolling-kretanje aviona po zemlji, rulanje

rotary wing aircraft-helikopter

route-ruta, marš-ruta

RPM (Revolutions Per Minute)-broj obrtaja u minuti

rudder-krmilo pravca

runway-poletno-sletna staza (PSS)

runway in use-PSS u upotrebi

runway vacated-PSS slobodna

RVR (Runway Visual Range)-vidljivost duž PSS

RWY (Runway)-poletno-sletna staza (PSS)

S

safety-bezbjednost, sigurnost

Say again-Ponovite sve ili sledeći dio vaše posljednje predaje.

scattered-umjereno oblačno (3-4 osmine)

seaplane-hidroavion

seat-belt-pojas za vezivanje

self-propelled-sa sopstvenim pogonom
 serviceable-ispravan
 severe turbulence-jaka turbulencija
 shut down-ugasiti (zaustaviti) motor
 shuttle bus-autobus za prevoz putnika aviona
 SID (Standard Instrument Departure)-standardno instrumentalno poletanje
 side wind-bočni vjetar
 simulator-simulator, trenažer
 single-engined-jednomotorni
 slat-pretkrilce
 sleet-susnežica
 slush-lapavica, bljuzgavica
 smooth landing-meko sletanje
 solo-samostalni let
 spare parts-rezervni djelovi
 Speak slower-Smanjite brzinu govora.
 speed reduction instructions-instrukcije o smanjenju brzine
 spoiler-spojler
 squawk-transponder
 stabilizer-stabilizator
 staff-osoblje, personal
 stand-stajanka, parkirno mjesto
 standard departure-standardno (uobičajeno) poletanje
 Standby-Čekajte i ja ću vas pozvati.
 stand by for start-sačekajte startovanje
 start-up-startovanje motora
 start-up approved-startovanje odobreno
 steward-stjuard
 stewardess-domaćica aviona, stjuardesa
 STOL (short take off and landing)-kratko poletanje i sletanje
 straight-in approach-prilaz iz pravca
 stunt pilot-pilot-kaskader, akrobata

supersonic-nadzvučni

surface wind-vjetar pri zemlji, prizemni vjetar

T

tail-rep

tail-fin-vertikalni stabilizator

tail wheel-repni točak (stajnog trapa)

tailwind-vjetar u leđa

take-off-poletanje

take-off clearance-dozvola za poletanje

take-off roll-zalet pri poletanju

tanker-tanker, cisterna

tarmac-platforma (pred hangarom)

taxi-vozite

taxi instructions-instrukcije za voženje

taxiway-staza za voženje

temperature-temperatura

TEMPO (temporary)-privremen

terminal-pristanišna zgrada

test pilot-probni pilot

threshold-prag PSS

T/O, TO (Take-off)-poletanje

tornado-tornado

touch-down-tačka dodira

touch and go landing-sletanje sa neposrednim poletanjem

tow-bar-ruda za vuču aviona

tower-toranj

track-linija puta

traffic in sight-vidim saobraćaj

trailing edge-izlazna ivica

transition level-prelazni nivo

transmitting blind-emitujem na slijepo

transport aircraft-transportni avion
transport helicopter-transportni helikopter
trijet-avion sa tri mlazna motora
tug-tegljač
turbojet-mlazni motor
turboprop-elisno-mlazni motor, turboelisni motor
turbulence-turbulencija
turn-zaokret
turn left/right heading-okrenite lijevo/desno kurs
twin-engined-avion sa dva identična motora
twin-jet-avion sa dva mlazna motora
TWR (Tower)-aerodromska kontrola letenja
TWY (Taxiway)-staza za voženje
typhoon-tajfun

U

UHF (Ultra-High Frequency)-ultra visoka učestalost
Unable-Ne mogu postupiti po vašem zahtjevu, instrukciji ili odobrenju.
undercarriage-stajni trap
undershoot-bitu kratak pri sletanju
unfasten-osloboditi, otkopčati
unmanned-bez pilota
updraft-uspono strujanje
upwind-uz vjetar
urgency-hitnost
UTC (Coordinated Universal Time)-univerzalno vrijeme

V

vacate-napustite
vacated-slobodan
vector-vođenje, radarsko usmjeravanje
vehicle-vozilo

velocity-brzina

Verify-Provjeriti i potvrditi.

verification-potvrda, provjera

VFR (Visual Flight Rules)-pravila letenja po spoljnoj vidljivosti

VHF (very high frequency)-vrlo visoka učestalost (frekvencija)

via flight planned route-po planiranoj marš-ruti

via taxiway-preko staze za voženje

vis (visibility)-vidljivost

VMC (Visual Meteorological Conditions)-meteorološki uslovi za vizuelno letenje

VOLMET (Volume Meteorological)-meteorološki izvještaji za aerodrom destinacije

VOR (very high frequency omni-directional radio range)-usmjereni radio-far vrlo visoke učestalosti

VTOL (vertical take off and landing)-vertikalno poletanje i sletanje

W

wake turbulence-turbulencija u tragu

warm-up period-period zagrijavanja motora

weather map-sinoptička karta

weather report-meteorološki bilten

weather service-meteorološka služba

wheel-točak

wheel well-prostor za uvlačenje točka

when airborne-posle uzletanja

when reaching-kada dostignete

wide-bodied plane-avion širokog trupa

Wilco (Will comply)-Razumio sam vašu poruku i postupiću po njoj.

wind-vjetar

wind gust-udar vjetra

windshear-smicanje vjetra

windshield-čeonni prozor

wind shift-promjena pravca vjetra

wing-krilo

Words twice-a. Komunikacija je otežana. Molim vas pošaljite svaku riječ ili grupu riječi dva puta. b. Zbog otežane komunikacije svaka riječ ili grupa riječi u ovoj poruci biće poslata dva puta.

X

XIM (X-Ray Inspection Module)-modul za pregled rendgenskim zracima

Y

yaw-skretanje

yaw-axis-vertikalna osa

yaw stabilization-stabilizacija po pravcu

yd (yard)-jarda

Z

zero fuel weight-težina aviona bez goriva

zero setting-postavljanje na nulu

zero-zero-nulta visina oblaka i nulta vidljivost; nulta brzina i nulta visina (za katapultiranje)

zone-zona, oblast

Zulu time (Greenwich Mean Time)-srednje griničko vrijeme

Biografija autora

Tamara Vukomanović rođena je 12.9.1972. godine u Kotoru, Republika Crna Gora. Osnovnu školu „Drago Milović i Branko Brinić“ završila je u Tivtu, a srednju u Budvi. Filološki fakultet u Beogradu (Grupa za engleski jezik i književnost) završila je u martu 1997. godine. Po završetku fakulteta radila je u osnovnoj školi u Tivtu (septembar 1997. - januar 1998. g.). Od januara 1998. do marta 2001. godine radila je u Hidrografskom institutu Ratne mornarice u Tivtu. Nakon toga, od marta 2001. godine počinje da radi na Vojnoj akademiji u Beogradu, gdje i danas radi. Magistarsku tezu pod naslovom „Engleski jezik kao jezik vojne struke“ pod mentorstvom dr Smiljke Stojanović odbranila je na Filološkom fakultetu u Beogradu 18.6.2008. godine. Učestvovala je na nekoliko konferencija, a od objavljenih radova izdvojili bismo sledeće:

1. The Mixed Ability Class (Uprava za školstvo, Beograd, 2006.)
2. Glas nastavnika u učionici (Philologia, Beograd, 2007.)
3. Vojni engleski jezik i srpski jezik-jezičko posuđivanje (Niš, 2009.)
4. Metafora u vojnom srpskom i engleskom jeziku (Srpski jezik XVIII, Beograd, 2013.)

Прилог 1.

Изјава о ауторству

Потписани-а Тамара Вукомановић

Број уписа _____

Изјављујем

да је докторска дисертација под насловом

“Лингвистичка анализа ваздухопловне терминологије у енглеском језику”

- резултат сопственог истраживачког рада,
- да предложена дисертација у целини ни у деловима није била предложена за добијање било које дипломе према студијским програмима других високошколских установа,
- да су резултати коректно наведени и
- да нисам кршио/ла ауторска права и користио интелектуалну својину других лица.

Потпис докторанда

У Београду, _____

Прилог 2.

**Изјава о истоветности штампане и електронске
верзије докторског рада**

Име и презиме аутора _____ Тамара Вукомановић _____

Број уписа _____

Студијски програм _____

Наслов рада “Лингвистичка анализа ваздухопловне терминологије у
енглеском језику”

Ментор _____ др Смиљка Стојановић, доцент за енглески језик _____

Потписани _____

изјављујем да је штампана верзија мог докторског рада истоветна
електронској верзији коју сам предао/ла за објављивање на порталу
Дигиталног репозиторијума Универзитета у Београду.

Дозвољавам да се објаве моји лични подаци везани за добијање
академског звања доктора наука, као што су име и презиме, година и
место рођења и датум одбране рада.

Ови лични подаци могу се објавити на мрежним страницама дигиталне
библиотеке, у електронском каталогу и у публикацијама Универзитета у
Београду.

Потпис докторанда

У Београду, _____

Прилог 3.

Изјава о коришћењу

Овлашћујем Универзитетску библиотеку „Светозар Марковић“ да у Дигитални репозиторијум Универзитета у Београду унесе моју докторску дисертацију под насловом:

“Лингвистичка анализа ваздухопловне терминологије у енглеском језику“

која је моје ауторско дело.

Дисертацију са свим прилозима предао/ла сам у електронском формату погодном за трајно архивирање.

Моју докторску дисертацију похрањену у Дигитални репозиторијум Универзитета у Београду могу да користе сви који поштују одредбе садржане у одабраном типу лиценце Креативне заједнице (Creative Commons) за коју сам се одлучио/ла.

1. Ауторство
2. Ауторство – некомерцијално
3. Ауторство – некомерцијално – без прераде
4. Ауторство – некомерцијално – делити под истим условима
5. Ауторство – без прераде
6. Ауторство – делити под истим условима

(Молимо да заокружите само једну од шест понуђених лиценци, кратак опис лиценци дат је на полеђни листа).

Потпис докторанда

У Београду, _____

Прилог 1.

Изјава о ауторству

Потписани-а Тамара Вукомановић

Број уписа _____

Изјављујем

да је докторска дисертација под насловом

“Лингвистичка анализа ваздухопловне терминологије у енглеском језику”

- резултат сопственог истраживачког рада,
- да предложена дисертација у целини ни у деловима није била предложена за добијање било које дипломе према студијским програмима других високошколских установа,
- да су резултати коректно наведени и
- да нисам кршио/ла ауторска права и користио интелектуалну својину других лица.

Потпис докторанда

У Београду, _____

Тамара Вукомановић

Прилог 2.

**Изјава о истоветности штампане и електронске
верзије докторског рада**

Име и презиме аутора Тамара Вукомановић

Број уписа _____

Студијски програм _____

Наслов рада “Лингвистичка анализа ваздухопловне терминологије у енглеском
језику”

Ментор др Смиљка Стојановић, доцент за енглески језик

Потписани Тамара Вукомановић

изјављујем да је штампана верзија мог докторског рада истоветна електронској
верзији коју сам предао/ла за објављивање на порталу **Дигиталног
репозиторијума Универзитета у Београду**.

Дозвољавам да се објаве моји лични подаци везани за добијање академског
звања доктора наука, као што су име и презиме, година и место рођења и датум
одбране рада.

Ови лични подаци могу се објавити на мрежним страницама дигиталне
библиотеке, у електронском каталогу и у публикацијама Универзитета у Београду.

Потпис докторанда

У Београду, _____

Тамара Вукомановић

Прилог 3.

Изјава о коришћењу

Овлашћујем Универзитетску библиотеку „Светозар Марковић“ да у Дигитални репозиторијум Универзитета у Београду унесе моју докторску дисертацију под насловом:

“Лингвистичка анализа ваздухопловне терминологије у енглеском језику“

која је моје ауторско дело.

Дисертацију са свим прилозима предао/ла сам у електронском формату погодном за трајно архивирање.

Моју докторску дисертацију похрањену у Дигитални репозиторијум Универзитета у Београду могу да користе сви који поштују одредбе садржане у одабраном типу лиценце Креативне заједнице (Creative Commons) за коју сам се одлучио/ла.

1. Ауторство

2. Ауторство – некомерцијално

☒ 3. Ауторство – некомерцијално – без прераде

4. Ауторство – некомерцијално – делити под истим условима

5. Ауторство – без прераде

6. Ауторство – делити под истим условима

(Молимо да заокружите само једну од шест понуђених лиценци, кратак опис лиценци дат је на полеђни листа).

Потпис докторанда

У Београду, _____

Марија Вукотановић