

# Jacek Karpiński

---

## Aviation Dutch? : próba definicji

---

Lingwistyka Stosowana / Applied Linguistics / Angewandte Linguistik nr 15,  
21-31

---

2015

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

**Jacek KARPİŃSKI**  
Uniwersytet Wrocławski

## ***Aviation Dutch? Próba definicji***<sup>1</sup>

### **Abstract:**

#### ***Aviation Dutch? Attempt to give a definition***

At present, air travel is on the increase. People spend more and more time at airports and on airplanes, which have become one of the fastest and most important means of transport in today's world. Although English is the language of aviation, one can communicate at airports and on planes also in (almost) every other language. In this paper attention is directed to the Dutch language of aviation, which has not yet been the subject of linguistic research. Is it possible to speak, as it is the case with *Aviation English*, about *Aviation Dutch*? The main issue raised in this paper is an attempt to give a definition of *Aviation Dutch* and to present its specific characteristics that distinguish it from other languages for special purposes.

### **Wstęp**

Sebastian Mikosz – były prezes PLL LOT – stwierdził, że „lotnictwo łączy w sobie (...) wszystkie składniki magii: samoloty, podróże, technologie, zmiany kontynentów i różne kultury” (S. Mikosz 2011: 9). Odwieczne marzenie człowieka o tym, aby wzbić się w powietrze i pokonać grawitację, stało się obecnie rzeczywistością. Jednakże wsiadając na pokład dwupiętrowego Airbusa A380, by pokonać odległość 13000 km w kilkanaście godzin, mało kto ma jeszcze przed oczami pierwszy lot trwający zaledwie 12 sekund w samolocie skonstruowanym przez braci Wright (zob. R.G. Grant 2003: 26). Gwałtowny rozwój lotnictwa w ostatnim stuleciu spowodował, że obecnie ludzie podróżują coraz częściej, spędzają coraz więcej czasu na lotniskach, a samoloty urosły do rangi jednego z najszybszych, najpopularniejszych i najbezpieczniejszych środków transportu we współczesnym świecie. Rozwój ten spowodował także pojawienie się problemów, nad którymi do tej pory rozmyślali jedynie nieliczni. Jedną z takich kwestii jest niewątpliwie język używany w awiacji oraz sprawna komunikacja będąca w lotnictwie cywilnym z pewnością jednym z najważniejszych aspektów gwarantujących bezpieczeństwo podczas każdego lotu. Oczywistym jest więc fakt, że wszystkie osoby związane z danym lotem powinny bez problemu komunikować się ze sobą. Pamiętać należy nie tylko o

---

<sup>1</sup> Artykuł powstał w ramach projektu ‘Rozwój potencjału i oferty edukacyjnej Uniwersytetu Wrocławskiego szansą zwiększenia konkurencyjności Uczelni’ współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego.

pilotach, kontrolerach ruchu lotniczego czy innych członkach załogi, ale także o pasażerach, którzy odgrywają w tym procesie niezwykle istotną rolę. Mimo że językiem awiacji jest bez wątpienia język angielski, na lotniskach czy w samolotach można komunikować się także w (prawie) każdym innym języku.

W niniejszym artykule uwaga zostanie skierowana na niderlandzki język awiacji, który nie był do niedawna przedmiotem badań językoznawczych. Po krótkim wprowadzeniu na temat miejsca języka awiacji we współczesnej lingwistyce w Polsce i krajach niderlandzkojęzycznych poruszony zostanie problem specyfiki języka awiacji na tle języka ogólnego. Istotnym aspektem będzie także znalezienie odpowiedzi na pytanie, czy, analogicznie do *Aviation English*, może być mowa o *Aviation Dutch*? Głównym zagadnieniem omawianym w artykule będzie także próba definicji niderlandzkiego języka awiacji, przedstawienie jego specyfiki oraz cech charakterystycznych wyróżniających go spośród innych języków fachowych.

## 1. Język awiacji w świetle współczesnych badań

Pojęcie niderlandzkiego języka awiacji nie jest do dziś pojęciem ogólnie przyjętym<sup>2</sup>. Świadczy o tym już chociażby znikoma ilość wyników wyszukiwania tego sformułowania w internecie. *Aviation Dutch* pojawia się jedynie w kontekście kursu niderlandzkiego języka awiacji, organizowanego na zlecenie przez prywatną szkołę językową: „Aviation Dutch courses in Rotterdam are for pilots, air traffic controllers, aircraft engineers, flight attendants, and other aviation professionals who want to study Dutch to meet ICAO Dutch proficiency requirements. These courses are ideal for those who want to learn specific aviation Dutch vocabulary and expressions used in the Dutch aviation system”<sup>3</sup>. Także wyszukiwanie niderlandzkich odpowiedników pojęcia *Aviation Dutch* (np. *Luchtvaartnederlands*, *Aviatienederlands*, *Nederlandse luchtvaarttaal*, *Nederlands in de luchtvaart*) nie daje nowych, zadowalających rezultatów.

Wiele do życzenia pozostawia także ilość publikacji naukowych na ten temat na niderlandzkim obszarze językowym. W Holandii i Belgii badania języków fachowych ograniczają się często do języka prawa, ekonomii, techniki i medycyny. Głównym ich celem jest przede wszystkim zinventaryzowanie słownictwa fachowego z poszczególnych dziedzin i stworzenie list terminologicznych oraz jedno- lub wielojęzycznych słowników, które z powodzeniem mogą być wykorzystywane przez tłumaczy, dydaktyków czy specjalistów w danej dziedzinie. W językoznawstwie niderlandzkim brakuje jednak

---

<sup>2</sup> Z badań przeprowadzonych na temat niderlandzkości niderlandzkiego języka awiacji (zob. J. Karpiński 2012) wynika, że 32% respondentów definitywnie zaprzecza istnieniu lokalnej, niderlandzkiej odmiany języka lotniczego („alle woorden zijn Engels maar dat is wel goed want zo begrijpt bijna iedereen wat er bedoeld wordt” [wszystkie słowa są angielskie, ale jest to całkiem dobrym zjawiskiem, ponieważ dzięki temu każdy rozumie, o czym jest mowa – tłum.: J.K.]). Większość ankietowanych akceptuje jednak pojęcie *Aviaton Dutch*, choć wskazuje na znaczny wpływ języka angielskiego na niderlandzki język awiacji. Jako główną przyczynę tego stanu respondenci podawali przede wszystkim dominującą rolę języka angielskiego w międzynarodowym transporcie lotniczym i większe otwarcie na świat.

<sup>3</sup> URL <http://www.languageinternational.com/courses-dutch-rotterdam-netherlands-aviation-62680> [Pobrano 26.08.2015].

wypracowanych metod, które w badaniach języków fachowych wychodziłyby poza terminologię. Nie ulega bowiem wątpliwości, że komunikacja specjalistyczna obejmuje znacznie więcej aspektów, zarówno językowych, jak i pozajęzykowych (zob. B. Bar-kow/ U. Rutenberg 2002, P. Krivonos 2005, S. Gruzca 2008, A. Borowska 2013, J. Karpiński 2015).

Język lotnictwa nie stanowi jednak przedmiotu badań językoznawczych w szeroko pojętych Niderlandach. Najnowsze bibliografie niderlandzkiej terminologii fachowej podają wyłącznie kilka słowników i list terminologicznych, z czego większość pochodząca z lat 40. i 80. XX wieku, m.in.:

- *Luchtvaartwoorden: lijst van 250 Nederlandsche luchtvaarttermen* z 1939r. (63 str.; niderlandzkie terminy z niderlandzkimi definicjami);
- *Vliegtuig, automobiel, motorrijwiel Dictionnaire, Flying and motoring dictionary Nederlandsch/Engelsch – Engelsch/Nederlandsch* z 1945r. (145 str.; dwujęzyczny słownik niderlandzko-angielski zawierający terminy związane z transportem, w tym transportem lotniczym);
- *Luchtvaarttechnisch woordenboek Engels-Nederlands* z 1948r. (225 str.; słownik lotniczo-techniczny angielsko-niderlandzki);
- *Multilingual aeronautical dictionary* z 1980r. (876 str.; terminy w 10 językach, w tym niderlandzkim, z angielskimi definicjami);
- *Luchtvaartterminologie Engels-Nederlands Nederlands-Engels* z 1983r. (129 str.; terminy w j. angielskim i niderlandzkim z niderlandzkimi definicjami).

Duże zainteresowanie tematyką lotniczą po II wojnie światowej nie dziwi. Był to okres silnego rozwoju lotnictwa oraz konieczności opracowania międzynarodowych standardów i umów gwarantujących bezpieczeństwo w tym sektorze transportu. To właśnie na ten okres przypada podpisanie w Chicago Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym i powołanie ICAO – wyspecjalizowanej agencji ONZ określającej zasady, standardy i procedury obowiązujące w lotnictwie na całym świecie. Lata 70. i 80. z kolei to okres silnego rozwoju lotnictwa, ulepszania samolotów i coraz większej dostępności takich podróży dla pasażerów. Dziwi więc znikome zainteresowanie tematyką języka awiacji obecnie, w XXI wieku, kiedy to samoloty stały się podstawowym środkiem transportu, nie zarezerwowanym już wyłącznie dla elity.

Także publikacje, które dostępne są na rynku wydawniczym (zarówno w Holandii, jak i w Belgii), są dowodem na to, że niderlandzki język lotnictwa nie jest chętnie podejmowanym problemem w badaniach językoznawczych. Większość autorów zajmuje się językiem angielskim jako jedynym używanym w awiacji. Dostępne są zatem angielskie podręczniki dla osób zainteresowanych tą tematyką (np. *Aviation English* [2008], *English for Aviation* [2009], *Flightpath: Aviation English for Pilots and ATCOs* [2011])<sup>4</sup>. Jednocześnie można zaobserwować w społeczeństwie coraz większe zainteresowanie samolotami, podróżami lotniczymi i pracą na lotnisku czy na pokładzie samolotu, biorąc pod uwagę rosnącą liczbę publikacji beletrystycznych pojawiających się w

---

<sup>4</sup> Emery, H. i in. (2008), *Aviation English*. Oxford: Macmillan; Eblis, S. i in. (2009), *English for Aviation*. Oxford: University of East Angles; Shawcross, Ph. (2011), *Flightpath: Aviation English for Pilots and ATCOs*. Cambridge: Cambridge University Press.

księgarniach (np. *Dagboek van een steward* [2006], *Een week op de luchthaven* [2009]<sup>5</sup>) czy poradników dla osób ubiegających się o pracę personelu pokładowego (np. *Ready for take-off. Hoe word ik stewardess?* [2010]<sup>6</sup>).

W Polsce także brakuje naukowej dyskusji na temat szeroko pojętego języka awiacji. Wśród nielicznych osób zajmujących się tą problematyką jest Anna Borowska z Instytutu Komunikacji Specjalistycznej i Interkulturowej w Warszawie oraz pracownicy działającego pod jej kierownictwem Ośrodka Badawczego Komunikacji Lotniczej – Aviation Communication Research Centre. Głównym celem tych badań jest komunikacja w języku angielskim między pilotami a kontrolerami ruchu lotniczego.

Niewielka ilość pozostałych publikacji (głównie w języku angielskim), które traktują o języku awiacji, koncentruje się na analizie szeroko pojętego dyskursu lotniczego (pomijając często kwestie językowe) oraz na problemach technicznych. Także ICAO – Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego – postrzega niewielką ilość publikacji na temat języka lotnictwa jako ogromny problem, który musi zostać rozwiązany.

## 2. Czym jest język awiacji?

Podanie dokładnej definicji języka awiacji wydaje się dość problematyczne. Należy się zastanowić nad tym, 1) kto z kim komunikuje się za pomocą tego języka; 2) w jakich sytuacjach wykorzystywany jest język awiacji oraz 3) jakie są jego charakterystyczne cechy.

Mimo że ICAO określa obszar objęty pojęciem ‘język lotniczy’ dość szeroko – jako „wszystkie zastosowania języka w różnych zawodach lotniczych (inżynierowie, technicy, pracownicy handlu, członkowie personelu lotniczego itp.), które same w sobie zawierają takie specjalizacje jak budowa statku powietrznego, obsługa statku powietrznego, operacje statku powietrznego, kontrola ruchu lotniczego, przepisy, działalność lotniska, obsługa pasażera i czynności członków personelu lotniczego” (A. Borowska 2012: 20) – to w standardach bardzo często w kontekście językowym zwraca się uwagę przede wszystkim na komunikację między pilotem a kontrolerem ruchu lotniczego (zob. ICAO 2012). Także po analizie podręczników do nauki *Aviation English* można odnieść wrażenie, że skierowane są one głównie do specjalistów, w szczególności do pilotów i kontrolerów lotów. Można by więc wysnuć wniosek, że język awiacji to specyficzna odmiana języka ogólnego używana przez załogi samolotów i kontrolerów lotów w czasie pracy. Takie podejście jednak wydaje się zbyt uogólnione i nie obejmuje ono znacznie większej różnorodności języka lotniczego.

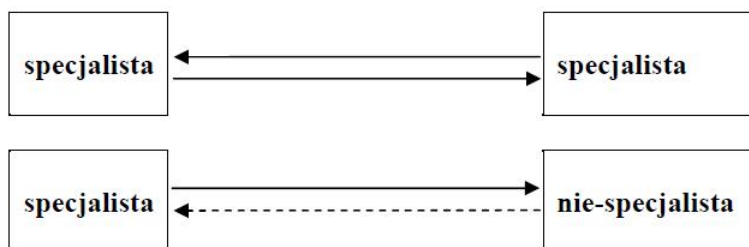
Bez wątplenia komunikacja między specjalistami jest jednym z podstawowych aspektów języka awiacji. Nie można jednak zapomnieć o innych osobach zaangażowanych w każdy lot i wykorzystujących nie tylko terminologię lotniczą w swoich wypowiedziach, ale także inne elementy językowe i pozajęzykowe charakterystyczne dla tej komunikacji. Na język awiacji należy zatem spojrzeć znacznie szerzej. Jest on konstruktem polilektalnym, pojmowanym zarówno jako „suma wszystkich idiolektów”, jak i jako

---

<sup>5</sup> Veen, M. van der (2006), *Dagboek van een steward*. Amsterdam: TM Publishers; Botton, A. de (2009), *Een week op de luchthaven*. Amsterdam/ Antwerpen: Atlas.

<sup>6</sup> Vliet-Tahir, F. van der (2010), *Ready for take-off. Hoe word ik stewardess?*. Houten-Antwerpen: Het Spectrum.

„ich logiczny przekrój” (A. Grygoruk 2008: 24). Jest to więc połączenie profesjolektów poszczególnych grup osób zaangażowanych w przygotowanie, odprawę i przebieg każdego lotu oraz dbających o zapewnienie bezpieczeństwa na lotnisku i na pokładzie samolotu. Komunikacja ta charakterystyczna jest nie tylko dla pilotów i kontrolerów lotów, ale także dla członków załogi pokładowej, agentów obsługi pasażerskiej, mechaników, pracowników ochrony lotniska czy straży granicznej. Istotnym ogniwem wydają się tu także nie-specjaliści – pasażerowie, którzy bez wątplenia są ważnymi podmiotami w komunikacji na lotniskach i w samolotach. Można zatem stwierdzić, że język awiacji to odmiana języka ogólnego służąca do komunikacji zarówno między specjalistami, jak i do komunikacji specjalistów z pasażerami w sytuacjach związanych z szeroko pojętym lotnictwem:



Rys. 1: Język awiacji – Uproszczony schemat komunikacji

Warto zwrócić uwagę na fakt, że o ile specjaliści mogą komunikować się ze sobą bez większego problemu, komunikacja z pasażerem może być już utrudniona chociażby ze względu na nieznaną problematykę lotniczą lub obowiązujących procedur. Dlatego też bardzo często towarzyszą jej różnorodne elementy ułatwiające zrozumienie, np. *safety card* z licznymi znakami ikonicznymi pomagającymi w opanowaniu zasad bezpieczeństwa na pokładzie samolotu.

Elementy języka awiacji, głównie terminologia specjalistyczna, wykorzystywane są także w komunikacji między nie-specjalistami (pasażerami) w rozmowach na temat lotu (kupno biletu, odprawa biletowo-bagażowa, dyskusja na temat ostatnio odbytego lotu czy katastrofy lotniczej itd.).

Zawężenie zakresu używania języka awiacji wyłącznie do komunikacji między pilotem a kontrolą lotów wydaje się tym samym być dalekie od rzeczywistości. Język awiacji wykorzystywany jest – w mniejszym lub większym stopniu – w każdej sytuacji związanej z lotem. Bez wątplenia są to głównie zawodowe rozmowy między specjalistami, ale nie można zapomnieć także o m.in. zapowiedziach pokładowych, demonstracji zasad bezpieczeństwa na pokładzie, rozmowach załogi pokładowej z pasażerami, komunikacji na lotniskach podczas odprawy biletowo-bagażowej, kontroli, boardingu czy zgłaszania uszkodzonego lub zagubionego bagażu. Elementy języka awiacji, głównie podstawową terminologią specjalistyczną, można spotkać także w życiu codziennym – w reklamach linii lotniczych, w artykułach prasowych na temat lotnictwa, na forach internetowych, w beletryście.

Język awiacji to także ta odmiana języka ogólnego, która różni się od niego stosowanymi elementami językowymi. Z pewnością jedną z najbardziej widocznych cech tego języka jest jego specjalistyczna terminologia. Nie ma się tu czemu dziwić, ponieważ

specjaliści przekazują (sobie) najczęściej informacje, które muszą być konkretne, jednoznaczne, pozbawione domysłów i niepewności. Określenia fachowe stanowią więc nierozłączną część języka awiacji.

Język awiacji różni się także od języka ogólnego swoją budową, w szczególności morfologią i składnią. Charakterystyczne jest użycie zapożyczeń z języka angielskiego, które bardzo często występują obok swoich lokalnych odpowiedników (np. *cabinebe-manning* i *cabin crew* w języku niderlandzkim). Znaczny procent słownictwa stanowią także złożenia tworzone najczęściej przez połączenie słowa (lub zapożyczenia z) angielskiego ze słowem należącym do rdzennego słownictwa danego języka (np. *grondstewardess* → NL: *grond* [ziemia] + EN: *stewardess* [stewardessa]) i derywacje tworzone przez dołączenie niderlandzkiego afiksu do angielskiej podstawy słowotwórczej (np. *taxiën* [kołować] → EN: *taxi* + NL: *-en*). Charakterystyczne jest użycie niewielkiej liczby przymiotników i przysłówków będących nośnikami emocji. Jest to w pełni zrozumiałe, mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpieczeństwa i postępowania zgodnie z określonymi procedurami, których głównym celem jest przekazanie konkretnej informacji. W języku awiacji wykorzystywane są także elementy przyciągające i skupiające uwagę pasażera. Często zatem pojawiają się zdania w trybie rozkazującym (np. *Trek één van de maskers naar u toe, plaats het masker over neus en mond, bevestig de hoofdband en adem normaal* [Pociągnij jedną z masek do siebie, zakryj nią nos i usta, umocuj taśmę wokół głowy i oddychaj normalnie – tłum.: J.K.] oraz zdania z nagromadzonymi zaimkami, głównie osobowymi i dzierżawczymi (np. *Wilt u gaan zitten en uw stoelriem vast maken? Dank u wel.* [Proszę usiąść i zapiąć pasy bezpieczeństwa. Dziękuję. – tłum.: J.K.]), dzięki którym nie-specjalista czuje, że komunikat skierowany jest właśnie do niego. Język awiacji charakteryzuje się także częstym użyciem strony biernej, mającym na celu zwrócenie uwagi na samo działanie, a nie na wykonawcę danej czynności (np. *Uw handbagage dient opgeborgen te zijn in de bagagevakken boven uw hoofd of onder de stoel voor u, zodat het gangpad en de uitgangen niet worden geblokkeerd.* [Państwa bagaż podręczny musi być umieszczony w schowkach nad głowami lub pod poprzedzającym fotelem. Przejście oraz wyjścia nie mogą być zablokowane. – tłum.: J.K.]

Mając na uwadze fakt, że języki specjalistyczne nie są determinowane wyłącznie przez elementy językowe<sup>7</sup>, warto zwrócić także uwagę na liczne elementy pozajęzykowe wpływające na język awiacji i w rezultacie budujące go. A. Borowska zauważa: „Someone may say that this is only aviation language as language for specific purposes to be supervised, however, nowadays it seems not to be enough. There are other components of aviation English communication that should be taken into consideration, namely its participants with their various cultural backgrounds as well as their cross-cultural awareness and intercultural competence” (zob. A. Borowska 2013: 1).

Świadomość istnienia różnic kulturowych jest bez wątpienia niezwykle istotnym elementem języka awiacji. Na lotniskach i pokładach samolotów można spotkać pasażerów z całego świata, z różnych kręgów kulturowych i wyznających różne wartości. Zrozumienie i zaakceptowanie inności wydaje się więc niezbędnym aspektem języka

<sup>7</sup> S. Grucza (2008: 77) zauważa, że „historia zajmowania się językami specjalistycznymi jawi się jako proces ciągłego rozszerzania zakresu (...). W gruncie rzeczy *novum* każdego kolejnego etapu polegało na poszerzeniu dotychczasowej perspektywy oglądu rzeczywistości językowej, wniesieniu do dyskusji o niej nowych zagadnień i/lub dodatkowych płaszczyzn”.

awiacji i podstawą udanej komunikacji. Niemieckie linie Lufthansa w *safety video* prezentowanym na pokładach samolotów Boeing 747-800<sup>8</sup> zwracają uwagę na różnice kulturowe już w pierwszych sekundach filmu. Międzynarodowa załoga przewoźnika wita pasażerów w swoich ojczystych językach. Tempo głosu, intonacja, styl mówienia oraz wykonywane gesty pozwalają zwrócić uwagę na istniejące różnice kulturowe.

Język awiacji jest jednak determinowany przez wiele innych czynników – nie tylko kulturowych, m.in.:

- język linii lotniczej i pasażera

Zgodnie z zasadami komunikacja w lotnictwie odbywa się w języku danej linii lotniczej oraz w języku angielskim. Problem pojawia się w sytuacji, gdy pasażer nie zna żadnego z tych języków. Istnieją wprawdzie liczne elementy (znaki indeksowe i ikoniczne) ułatwiające zrozumienie komunikatu, ale te mogą jednak nie wystarczać do sprawnego działania np. w sytuacji awaryjnej. Istotnym aspektem jest także stopień znajomości języka angielskiego wśród załóg pokładowych i pracowników naziemnych, gdyż bardzo często lokalna wymowa utrudnia zrozumienie przekazywanego komunikatu.

- rutynę specjalistów i intonację

Rutynowe zachowania specjalistów mogą także znacząco wpłynąć na proces komunikacji. Nienaturalną często intonację, mówione teksty z licznymi elementami języka pisanego, automatyzację i monotonię zapowiedzi czy zniechęcenie w głosie można także potraktować jako odbierane negatywnie elementy charakteryzujące język awiacji.

- relację nadawca-odbiorca i dystans władzy

W języku awiacji bardzo często można spotkać nierówne relacje między nadawcą a odbiorcą komunikatu. Szczególnie widoczne jest to w rozmowach między specjalistą a niespecjalistą na bardziej szczegółowe tematy dotyczące lotnictwa. Związane jest to także z niewielką wiedzą pasażerów o obowiązujących procedurach oraz niezajomością terminologii specjalistycznej.

- sytuację komunikacyjną i brak kontaktu wzrokowego

Niektóre sytuacje, w których używany jest język awiacji, nie są typowymi sytuacjami komunikacyjnymi. Wiele z nich nie zakłada odpowiedzi odbiorcy, a jedynie jego niewerbalną reakcję zgodnie z określonymi schematami. Interakcja pytanie-odpowiedź nie jest zatem wymagana. Widać to np. podczas prezentacji zasad bezpieczeństwa na pokładach samolotów, w trakcie których odbiorca pozostaje bierny. Istotnym elementem wydaje się być także częsty brak kontaktu wzrokowego między nadawcą a odbiorcą, a który mógłby ułatwić proces komunikacji.

- hałas, wadliwą aparaturę

Język awiacji stosowany jest bardzo często w sytuacjach, które nie sprzyjają komunikacji. Na lotniskach panuje z reguły hałas, odlatujące samoloty i liczne zapowiedzi potęgują jeszcze te odczucia. Komunikaty nierzadko wygłaszane są przez urządzenia, które nie przekazują dźwięku dobrej jakości lub są za cicho ustawione. Odbiorca jest zatem zmuszony do wyciągania sensu z kontekstu lub domyślenia się ogólnego założenia wypowiedzi.

- stres i zachowanie pasażerów

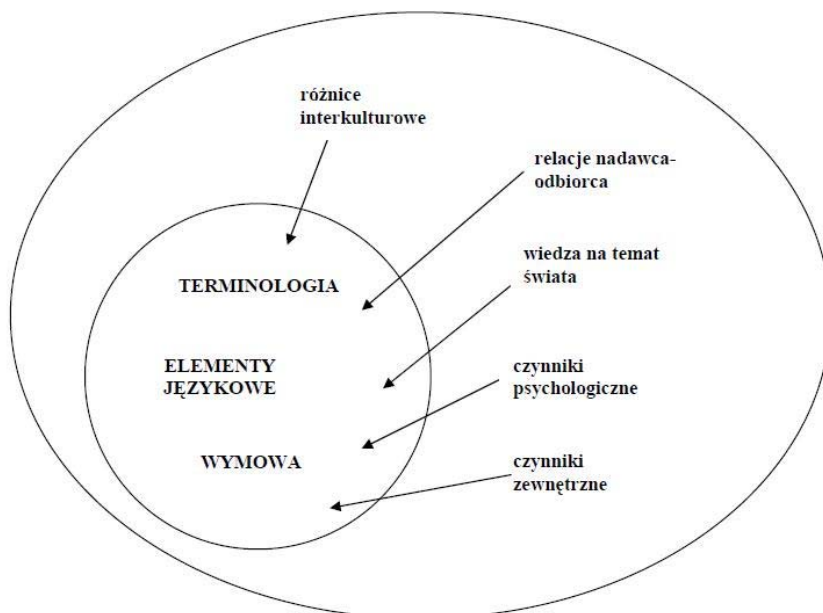
Stres panujący na lotniskach, lęk przed podróżami lotniczymi, brak zainteresowania

<sup>8</sup> URL <https://www.youtube.com/watch?v=dx60zMgrP8c> [Pobrano 27.08.2015].



wśród często podróżujących pasażerów także wpływa na komunikację na lotniskach i w samolotach. Badania wykazały, że w sytuacjach awaryjnych i podczas katastrof lotniczych znaczny odsetek pasażerów nie potrafi odpiąć pasa bezpieczeństwa. Poza tym większość osób jest tak zdezorientowana, że szuka drzwi, przez które weszła do samolotu, nie pamiętając o istnieniu pozostałych wyjść awaryjnych (zob. F. van der Vliet-Tahir 2010: 24). Sytuacje te pokazują wyraźnie niezwykle istotny wpływ czynników psychologicznych na komunikację, w trakcie której wykorzystywany jest język awiacji.

Język awiacji jest zatem połączeniem wielu różnorodnych elementów językowych i pozajęzykowych, dzięki którym możliwe jest uznanie go za język specjalistyczny i wyróżnienie spośród innych języków fachowych:



Rys. 2: Składowe i czynniki determinujące język awiacji

### 3. Specyfika niderlandzkiego języka awiacji

Niderlandzki język awiacji wydaje się być w tym kontekście jeszcze bardziej wyjątkowy.

Z badań przeprowadzonych na temat akceptacji niderlandzkiej terminologii w niderlandzkim języku awiacji (zob. J. Karpiński 2012) wynika wyraźnie, że wielu respondentów nie widzi potrzeby zastępowania angielskich, ogólnie zrozumiałych słów ich niderlandzkimi odpowiednikami. Jako powód wskazywano głównie internacjonalizację lotnictwa cywilnego i biegłą znajomość języka angielskiego. Niektórzy zwracali uwagę na to, że użycie znacznej ilości słów angielskich to znak współczesnych czasów. Z jednej strony można się z tym zgodzić, patrząc na coraz większą rolę języka angielskiego na

niderlandzkim obszarze językowym<sup>9</sup>. Z drugiej jednak strony nie można pominąć faktu, że angielskie słowa dostosowywane są do systemu języka niderlandzkiego, co przysparza wielu problemów zarówno rodowitym użytkownikom, jak i osobom uczącym się tego języka (zob. J. Karpiński 2015). Dostosowywana jest głównie wymowa (np. słowo *purser* wymawiane jest po niderlandzku jako [pʋ:rsər] a nie tak, jak wymagałaby tego wymowa brytyjska lub amerykańska [GB: pə:sə, US: pərsər]) i morfologia (tworzenie podstawowych form czasowników: *inchecken*, *checkte in*, *ingecheckt*; tworzenie liczby mnogiej: *stewardessen*, *tickets*; zdrobnień: *ticketje*; przypisywanie pożyczkom z angielskiego rodzaju gramatycznego właściwego ich rdzennie niderlandzkim ekwiwalentom: *de gate* [de uitgang] lub *het label* [het etiket]). Teksty, które powstają w języku niderlandzkim są bez wątpienia w tym języku, mimo że wiele słów jest pochodzenia angielskiego, np.:

*Voordat je in het vliegtuig stapt moet je **inchecken**. Op de schermen in de hal kun je zien bij welke **incheckbalie** je dit kun doen. Als je bij die balie komt laat je aan de **grondstewardess** achter de balie je **ticket** en je paspoort zien. Zij kijkt dan of je naam in de computer staat en geeft je dan een **boarding card** (toegangsbewijs voor in het vliegtuig). Hierop staat vermeld bij welke **gate** jouw vliegtuig vertrekt en wat je stoelnummer aan boord is<sup>10</sup>.*

I właśnie tę cechę można uznać za jedną z istotniejszych cech niderlandzkiego języka awiacji. Należy jednak mieć na uwadze także fakt, że właśnie używanie zbyt dużej liczby anglicyzmów i zastępowanie nimi rdzennie niderlandzkich słów było punktem wyjścia do burzliwej dyskusji na temat języka na tablicach informacyjnych na amsterdamskim lotnisku Schiphol. Na większości lotnisk wszelkie informacje podawane są dwujęzycznie – w języku danego państwa i w języku angielskim. Doskonałym przykładem są zarówno największe europejskie lotniska w Paryżu, Frankfurtu czy Madrycie, jak i te mniejsze, we Wrocławiu czy Zagrzebiu. Na lotnisku Schiphol, w niektórych strefach, na próżno można szukać informacji w języku niderlandzkim. Niderlandzka Unia Językowa – organizacja zajmująca się m.in. polityką językową w krajach niderlandzkojęzycznych – postrzega to jako dość duży problem: „Na een half uurtje Schiphol weet je al niet meer dat je op Nederlands grondgebied bent: de Engelse taal overheerst op menukaarten, reclames (...) en op de wegwijzers van de ene terminal naar de andere. [Po 30 minutach spędzonych na lotnisku Schiphol nie wiesz już, że jesteś w Holandii: język angielski

<sup>9</sup> Język angielski zaczyna dominować w wielu dziedzinach życia w Holandii i (w znacznie mniejszym stopniu) w Belgii. Komunikacja wewnętrzna w wielu korporacjach odbywa się już nie w języku niderlandzkim, lecz w angielskim. Użycie języka angielskiego jest także typowe dla reklamy. Podnosi to prestiż danego produktu i wpływa korzystnie na jego wizerunek. Angielski jest także językiem młodzieży, dlatego też wiele czasopism odchodzi od niderlandzkiego, chcąc przyciągnąć do siebie potencjalnych odbiorców. Także w nauce i szkolnictwie wyższym w Holandii język angielski zaczyna wypierać język niderlandzki. Na Wydziale Ekonomii Uniwersytetu w Tilburgu prawie wszystkie zajęcia na studiach magisterskich odbywają się po angielsku. Jest to także język międzynarodowych konferencji naukowych i coraz większej liczby publikacji naukowych.

<sup>10</sup> Tekst na podstawie broszurki *Op reis vanaf Rotterdam Airport*.

dominuje w kartach dań, reklamach (...) i na drogowskazach z jednego terminala do drugiego” (J. T’Sas 2010: 3, tłum.: J.K.).

Warto zwrócić także uwagę na fakt, że język angielski używany na amsterdamskim lotnisku Schiphol jest ewenementem. Z badań przeprowadzonych przez M. van Oostendorpa (2014) wynika, że każdy, kto przybywa na Schiphol, momentalnie słyszy nowy dialekt języka angielskiego, którego nie można spotkać w żadnym innym miejscu na świecie. W taki sposób nie mówi się nawet nigdzie w Holandii. Nie można więc powiedzieć, że jest to akcent niderlandzki.

Zaskakuje w tym wszystkim fakt, że holenderskie linie lotnicze KLM wprawdzie celowo używają w niderlandzkich zapowiedziach niderlandzkiej terminologii, mówiąc m.in. o *cabinepersoneel* a nie o *cabin crew* i wyrażając w ten sposób troskę o swój język, lecz szkolenia załóg KLM prowadzone są wyłącznie w języku angielskim. Jest to sytuacja wyjątkowa, ponieważ zdecydowana większość przewoźników (np. Lufthansa czy LOT) prowadzi szkolenia w dwóch językach – narodowym i angielskim. Nie zmienia to jednak faktu, że komunikacja na pokładach KLM między niderlandzkojęzyczną załogą i niderlandzkojęzycznymi pasażerami odbywa się w języku niderlandzkim.

Specjaliści na belgijskich lotniskach (w szczególności na brukselskim lotnisku w Zaventem) muszą zmagać się z innym problemem. Jako że w Belgii oficjalnie obowiązują trzy języki – niderlandzki, francuski i niemiecki – a Bruksela jest miastem dwujęzycznym, w którym teoretycznie wszystko musi się odbywać w języku niderlandzkim i francuskim, wszystkie komunikaty na lotniskach i pokładach samolotów powinny być prezentowane (przynajmniej) w trzech językach. W praktyce jednak uprzywilejowane są osoby francuskojęzyczne.

#### 4. *Aviation Dutch*?

Mając na uwadze cechy charakteryzujące język awiacji, sytuacje komunikacyjne, w których jest on używany i specyfikę języka niderlandzkiego, można bezwzględnie stwierdzić, że niderlandzki język lotnictwa – *Aviation Dutch* – istnieje.

*Aviation Dutch* to stale rozwijająca się specyficzna odmiana standardowego języka niderlandzkiego używana przez osoby związane z podróżami lotniczymi, służąca zarówno do kontaktu między specjalistami (piloci, personel pokładowy, kontrolerzy lotów, ...), jak i nie-specjalistami (pasażerowie, ...). Język ten stosowany jest w szczególności do komunikacji na lotniskach i w samolotach, ale jego elementy (głównie terminologię fachową) można znaleźć także na stronach internetowych linii lotniczych, w reklamach, broszurach informacyjnych, w magazynach pokładowych, artykułach prasowych o tematyce lotniczej itd. *Aviation Dutch* determinowany jest zarówno przez elementy językowe (m.in. terminologię specjalistyczną czy pewne cechy morfosyntaktyczne), jak i pozajęzykowe (m.in. różnice kulturowe, czynniki psychologiczne). Nie bez znaczenia wydaje się także dominujący wpływ języka angielskiego na niderlandzki język awiacji. Liczne zapożyczenia dostosowywane są do niderlandzkiego systemu językowego, zarówno na płaszczyźnie fonetycznej, ortograficznej, jak i morfologicznej.

## Bibliografia

- Barkow, B./ U. Rutenberg (2002), *Improving the Effectiveness of Aircraft Cabin Safety Briefings*, (URL [http://www.bteam.com/reports/Aircraft\\_safety\\_briefings\\_TP%2013973E.pdf](http://www.bteam.com/reports/Aircraft_safety_briefings_TP%2013973E.pdf)). [Pobrano 31.08.2015].
- Borowska, A. (2012), *Usprawnienie komunikacji pilot-wieża: zadanie dla lingwistyki języków specjalistycznych*, (w:) „Lingwistyka Stosowana” 5, 19-29.
- Borowska, A. (2013), *Shaping Cross-Cultural Awareness in Aviation English Communication*, (w:) *Cross-cultural Awareness and Aviation English Training*, (URL [www.icaea.pata.pl/pliki/2013\\_Paris/prezentacje/11.\\_Day\\_2\\_Ann\\_Borowska.doc](http://www.icaea.pata.pl/pliki/2013_Paris/prezentacje/11._Day_2_Ann_Borowska.doc)). [Pobrano 25.11.2014].
- Grant, R.G. (2003), *Vliegen. Een eeuw luchtvaart*, Tiel/ Utrecht (wydanie w niderlandzkiej wersji językowej).
- Grucza, S. (2008), *Lingwistyka języków specjalistycznych*. Warszawa.
- Grygoruk, A. (2008), *Terminologia – język – wiedza w tłumaczeniu tekstów specjalistycznych (na podstawie tekstów podatkowych i okołopodatkowych)*, (w:) R. Hajczuk (red.), „Linguodidactica”, Tom XII. Białystok, 19-30.
- ICAO (2012), *Manual on the implementation of ICAO Language Proficiency Requirements*, (URL [http://caa.gateway.bg/upload/docs/9835\\_1\\_ed.pdf](http://caa.gateway.bg/upload/docs/9835_1_ed.pdf)). [Pobrano 31.08.2015].
- Karpiński, J. (2012), *Door Lage Landen en hoge heuvels... Hoe Nederlands is de Nederlandse luchtvaartterminologie*, (w:) J. Novaković-Lopušina i in. (red.), *Lage Landen, Hoge Heuvels. Handelingen Regionaal Colloquium Neerlandicum Belgrado*. Belgrado, 307–315.
- Karpiński, J. (2015), *Op de luchthaven oftewel over de luchtvaarttaal in de NVT-didactiek*, (w:) *Brünner Beiträge zur Germanistik und Nordistik*. Brno (w druku).
- Krivosos, P. (2005), *Communication in aircraft cabin safety: Lessons learned and lessons required*, (URL [http://www.asasi.org/papers/2007/Communication\\_in\\_Aviation\\_Safety\\_Paul\\_Krivosos.pdf](http://www.asasi.org/papers/2007/Communication_in_Aviation_Safety_Paul_Krivosos.pdf)). [Pobrano 31.08.2015].
- Mikosz, S. (2011), *Leci z nami pilot. Kilka prawd o liniach lotniczych*, Warszawa.
- Oostendorp, M. van (2014), *Schiphol-Engels: Ladies and g[ant]lemen*, (URL <http://nederl.blogspot.nl/2014/04/schiphol-engels-ladies-and-gntlemen.html>). [Pobrano 31.08.2015].
- Rossing, A.G.H. (2013), *Luchtvaartterminologie. Begrippen en afkortingen uit de nationale en internationale luchtvaartwetgeving*. Den Haag.
- T'Sas, J. i in. (red.) (2010), *Taalpeil 2010. Nederlands Wereldtaal!* Gent.
- Vliet-Tahir, F. van der (2010), *Ready for take-off. Hoe word ik stewardess?* Houten-Antwerpen.