

### Autoreferat

1. Imiona i nazwisko: Anna Paulina Borowska (poprzednio Anna Paulina Kowalczyk-Borowska)
2. Posiadane dyplomy, stopnie naukowe/ artystyczne – z podaniem nazwy, miejsca i roku ich uzyskania oraz tytułu rozprawy doktorskiej:

Data	Miejsce	Nazwa
październik 2008	Uniwersytet Warszawski, Wydział Lingwistyki Stosowanej i Filologii Wschodniosłowiańskich	Doktor nauk humanistycznych w zakresie językoznawstwa, rozprawa doktorska pt.: „Zasady analizy konfrontatywnej tekstów specjalistycznych (na materiale angielskiego i polskiego języka informatyki)”, Promotor w przewodzie doktorskim: prof. dr hab. Jurij Lukszyn
czerwiec 2001	Katolicki Uniwersytet Lubelski, Wydział Nauk Humanistycznych	Magister filologii angielskiej z przygotowaniem pedagogicznym, praca magisterska pt.: „Expressiveness in Virginia Woolf and James Joyce”, Promotor: prof. dr hab. Leszek Kolek

Inne certyfikaty związane z prowadzoną działalnością naukową i dydaktyczną:

Data	Miejsce	Nazwa
2017	Eurocontrol, Luksemburg	Certyfikat ukończenia kursu pt.: „ATCO Basic Meteorology”
28.06.2017– 01.07.2017	Eurocontrol, Luksemburg	Certyfikat ukończenia kursu pt.: „All Clear? Air Ground Communications for Controllers and Pilots”
26–27.02. 2014	European School of Administration/ École européenne d’administration, Luksemburg.	Certyfikat udziału w szkoleniu pt.: <i>Day-to-Day Negotiation</i>
26–28.01. 2014	European School of Administration/ École européenne d’administration, Luksemburg.	Certyfikat udziału w szkoleniu pt.: <i>Working for the EU: realities and challenges</i>
27.07. 07.08.2015	– Directorate-General Human Resources and Security, Komisja Europejska, Luksemburg	Kurs języka francuskiego L-FR-B-004
04.03. 01.07.2015	– Directorate-General Human Resources and Security, Komisja Europejska, Luksemburg	Kurs języka francuskiego L-FR-B-003
28.07. 08.08.2014	– European Court of Auditors, Luksemburg	Kurs języka francuskiego L-FR-B-002
05.03. 02.07.2014	– Directorate-General Human Resources and Security, Komisja Europejska, Luksemburg	Kurs języka francuskiego L-FR-B-001

2.12.2014	Directorate-General for Translation, Komisja Europejska, Luksemburg	Certyfikat udziału w szkoleniu informatycznym <i>DGT – Studio 2014</i>
8.04.2014	Directorate-General for Translation, Komisja Europejska, Luksemburg	Certyfikat udziału w szkoleniu informatycznym <i>DGT-IATE</i>
29.10.2013	Directorate-General for Translation, Komisja Europejska, Luksemburg	Certyfikat udziału w szkoleniu informatycznym <i>DGT Vista and other databases</i>
28.10.2013	Directorate-General for Translation, Komisja Europejska, Luksemburg	Certyfikat udziału w szkoleniu informatycznym <i>E-Greffe check list</i>
28.10.2013	Directorate-General for Translation, Komisja Europejska, Luksemburg	Certyfikat udziału w szkoleniu informatycznym <i>LegisWrite</i>
23– 24.10.2013	Directorate-General for Translation, Komisja Europejska, Luksemburg	Certyfikat udziału w szkoleniu informatycznym <i>CATTool Studio</i>
23.10.2013	Directorate-General for Translation, Komisja Europejska, Luksemburg	Certyfikat udziału w szkoleniu informatycznym <i>Tradesk</i>

### 3. Informacje o dotychczasowym zatrudnieniu w jednostkach naukowych/ artystycznych:

<b>Data</b>	<b>Jednostka naukowa lub dydaktyczna</b>	<b>Stanowisko</b>
2008–nadal	Uniwersytet Warszawski Wydział Lingwistyki Stosowanej Instytut Komunikacji Specjalistycznej i Interkulturowej	adiunkt
2002–2007	Uniwersytet Warszawski Wydział Lingwistyki Stosowanej i Filologii Wschodniosłowiańskich Katedra Języków Specjalistycznych	doktorant
2009–2010	Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie	starszy wykładowca: język angielski
2001–2008	Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie	lektor języka angielskiego
2009–2010	Politechnika Radomska im. Kazimierza Pułaskiego w Radomiu, Instytut Pedagogiczno-Filologiczny (obecnie Uniwersytet Technologiczno-Humanistyczny im. Kazimierza Pułaskiego)	wykładowca: język angielski
2002–2003	Akademia Medyczna w Warszawie	lektor języka angielskiego z elementami języka medycznego
2001–2008	Wyższa Szkoła Handlowa w Radomiu	lektor języka angielskiego ogólnego i specjalistycznego

2001–2005	Niepubliczne Nauczycielskie Kolegium Języków Obcych TWP w Radomiu	wykładowca: język angielski
-----------	---	-----------------------------

**4. Wskazanie osiągnięcia\* wynikającego z art. 16 ust. 2 ustawy z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz. U. 2016 r. poz. 882 ze zm. w Dz. U. z 2016 r. poz. 1311.):**

**a) tytuł osiągnięcia naukowego/artystycznego**

Monografia: *Avialinguistics. The Study of Language for Aviation Purposes*

**b) autor/autorzy, tytuł/tytuły publikacji, rok wydania, nazwa wydawnictwa**

Anna P. Borowska, *Avialinguistics. The Study of Language for Aviation Purposes*, 2017, Peter Lang Verlag, Frankfurt am Main, Bern, Bruxelles, New York, Oxford, Warszawa, Wien: 332 s.

**c) omówienie celu naukowego/ artystycznego ww. pracy/ prac i osiągniętych wyników wraz z omówieniem ich ewentualnego wykorzystania**

Jako osiągnięcie naukowe zgłaszam monografię pt.: *Avialinguistics. The Study of Language for Aviation Purposes*. Zasadniczym celem badawczym była analiza angielskiego języka lotniczego stosowanego w globalnej komunikacji lotniczej, a także opisanie zaobserwowanych wyników. Efektywna komunikacja lotnicza nabiera coraz większego znaczenia ze względu na wzrost natężenia ruchu powietrznego i idące za tym względy bezpieczeństwa lotów. Podczas prac badawczych okazało się, że ciągle mają miejsce incydenty lotnicze, do których przyczynia się błędnie prowadzona komunikacja lotnicza. Badanie takie nie może być przeprowadzane bez wiedzy z dziedziny lotnictwa, do której należy nieustannie odwoływać się, aby zrozumieć strukturę i celowość samej komunikacji lotniczej oraz stosowanych w niej zwrotów. Prowadzonego przeze mnie badania nie obejmowała żadna istniejąca dotąd teoria lingwistyczna. Ponadto brakowało też solidnych podstaw teoretycznych, które mogłyby stanowić bazę dla dalszej dogłębnej analizy dyskursu lotniczego. Należało zatem przede wszystkim uporządkować już istniejącą wiedzę. Zauważyłam, że charakter języka lotnictwa odbiega też od innych języków specjalistycznych. Postanowiłam nazwać i opisać nową interdyscyplinarną gałąź nauki, która mogłaby połączyć wiedzę z dziedzin lingwistyki i lotnictwa i umożliwić dogłębne badanie dyskursu lotniczego na nowo. W ten sposób powstała nowa interdyscyplinarna dziedzina wiedzy, którą nazwałam „awialingwistyką”, i której w całości poświęcam moją monografię, gdzie wskazałam również zakres i obszary tematyczne podlegające awialingwistyce. Mój pomysł usystematyzowania wiedzy lingwistycznej w omawianym kontekście został przyjęty z dużym zainteresowaniem na konferencjach tematycznych, w których uczestniczyłam. Sam termin „awialingwistyka” został po raz pierwszy użyty w tej monografii w języku angielskim (ang. *avialinguistics*) i oznacza dziedzinę lingwistyki zajmującą się opisem i analizą stosowanego w lotniczej komunikacji werbalnej języka i wszystkich innych kwestii z nim powiązanych, tj. nauczanie języka lotniczego, szkolenie trenerów języka lotniczego, testowanie i ocena personelu operacyjnego. Uwzględniając ramy tej monografii i mając na celu szczegółowe badania wybrałam na ich przedmiot komunikację głosową pomiędzy pilotami i kontrolerami ruchu w lotnictwie cywilnym. W obecnym świecie wymaga ona ciągłej analizy i refleksji ze względu

na środowisko wysokiego ryzyka w jakim jest stosowana. Monografia stanowi zatem szczegółowy opis awialingwistyki, w którym za przykład analizy posłużył tu nazwany w ten sposób po raz pierwszy przeze mnie dyskurs aeronautyczny. Nadrzędnym celem moich badań było stworzenie podstaw teoretycznych nowej dziedziny wiedzy, które mogłyby przyczynić się między innymi do praktycznego usprawnienia ww. komunikacji.

Monografia składa się z siedmiu rozdziałów. Wszelkie przedstawione w niej rozważania teoretyczne zostały wysnute na podstawie szeroko zakrojonych badań nad dyskursem lotniczym, a szczególnie jego aeronautyczną odmianą. Pamiętając o interdyscyplinarności prezentowanej przeze mnie metody, nieustannie odwołuję się do kluczowych zasad komunikacji lotniczej i stosowanych w niej terminów.

Rozdział pierwszy pt.: „The Origins of Aviation English” ma głównie charakter referencyjny, a zarazem wprowadzający w tematykę stosowania angielskiego języka lotniczego (ang. *Aviation English*) na świecie. Przedstawiam tu krótki zarys historyczny lotnictwa i wyjaśniam dlaczego to właśnie język angielski stał się prymarny w tej dziedzinie, skupiając się na języku stosowanym dla celów łączności radiotelefonicznej we wczesnej komunikacji pomiędzy „powietrzem a ziemią”, czyli pilotem a kontrolerem lotu. Następnie odwołuję się do obecnych wymagań Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ang. *International Civil Aviation Organization* – ICAO) niezbędnych do zrozumienia wymagań językowych stawianych personelowi operacyjnemu, jego szkolenia, testowania i oceny, które także przyczyniły się do kształtu obecnie stosowanego angielskiego języka aeronautycznego. Zaznaczam tu także konieczność dalszych zintensyfikowanych badań nad wspomnianym procesem testowania i oceny personelu operacyjnego na świecie. Może to jednak nastąpić dopiero po prawidłowym zrozumieniu mechanizmu komunikacji lotniczej i zbadania aktualnie stosowanego do jej celów języka.

W rozdziale drugim pt.: „Avialinguistics” szczegółowo i chronologicznie przedstawiam po raz pierwszy w literaturze przedmiotowej, a zarazem krytycznie oceniam aktualny stan badań nad angielskim językiem lotniczym na świecie, przytaczając także literaturę w językach innych niż język angielski. Równocześnie wskazuję luki w badaniach lingwistycznych w rozpatrywanym zakresie i konieczność opisu lingwistycznego języka lotniczego. Następnie definiuję i opisuję nową dziedzinę wiedzy – awialingwistykę, nakreślając teoretyczne ramy do prowadzenia badań w jej zakresie. Rozważania rozpoczynam od wprowadzenia w zagadnienie lingwistyki ogólnej i lingwistyki stosowanej, które wraz z lingwistyką specjalistyczną tworzą szkielet awialingwistyki. Za pomocą teorii zbiorów wyjaśniam także na czym polega interdyscyplinarność awialingwistyki, określam przedmiot jej badań, a także ich kontekst. Następnie precyzuję zadania i cele, jakie stoją przed awialingwistyką. Ze względu na ich różnorodność, dokonuję podziału tej nowej dziedziny wiedzy na awialingwistykę czystą i stosowaną. Ta empiryczna nauka umożliwia zatem konfrontację założeń teoretycznych z wynikami obserwacji sytuacji praktycznych.

Niezmiernie istotne dla zrozumienia dalszej refleksji naukowej prezentowanej w monografii jest rozróżnienie pojęć „język lotniczy” i „język aeronautyczny”. W odniesieniu do „języka lotniczego” początkowo koncentruję się na zasadniczym i ogólnie przyjętym znaczeniu tego terminu. Po dokonaniu przeglądu istniejących definicji „języka lotniczego”, dokonuję ich krytycznej oceny i definiuję go na nowo. Stwierdzam, że język lotniczy stanowi pewien zbiór, w którym można wyodrębnić swoiste podzbiory (podjęzyki), spełniające różne funkcje komunikacyjne w lotnictwie, np. podjęzyk aeronautyczny, podjęzyk stosowany przez inżynierów lotniczych, podjęzyk personelu pokładowego, itd. W celu precyzyjności stosowanych zwrotów wyraźnie rozróżniam „język lotniczy” od „języka aeronautycznego” oraz analogicznie „angielski język lotniczy” od „angielskiego języka aeronautycznego (ang.

*Aeronautical English*)”, wskrzeszając w ten sposób termin sporadycznie stosowany od lat 90-tych (np. Ragan 1993, Rubenbauer 2009). Zakres języka aeronautycznego obejmuje zarówno standardową frazeologię lotniczą (ang. *standard phraseology*), stosowaną w sytuacjach rutynowych, a także ogólny język aeronautyczny (ang. *Plain Aeronautical English*)<sup>1</sup>, stosowany w sytuacjach nagłych. Następnie konfrontuję definicje „języka specjalistycznego” z pojęciem „języka lotniczego” i zgodnie z istniejącymi teoriami (np. Hoffmann 1987, F. Grucza 1994, Schröder 1991) klasyfikuję *Aviation Language* jako podjęzyk specjalistyczny. Po raz pierwszy zwracam też uwagę na fakt, że sama frazeologia lotnicza stanowi tu swoisty wyjątek, ponieważ nie wykazuje cech typowego (pod)języka specjalistycznego (choć często bywa tak często klasyfikowana). Od języka ogólnego różni się ona nie tylko w warstwie leksykalnej i stylistycznej, ale przede wszystkim w gramatycznej i fonetycznej. Dlatego nazywam ją „narzędziem specjalistycznym” i proponuję jej nową definicję. Zarówno frazeologia lotnicza, jak i uproszczony język lotniczy (ang. *Simplified Aviation English*), stosowany przez mechaników i inżynierów lotniczych, zostały stworzone sztucznie na potrzeby komunikacji i nie mogą być traktowane tak samo jak inne podjęzyki specjalistyczne, jak np. *Plain Aeronautical English*, ponieważ wykazują wyraźny charakter kodowy.

Moim celem jednak nie jest pokazanie modelu stosowanego w dyskursie aeronautycznym języka, ale obecnego jego kształtu po wprowadzeniu przez ICAO w 2011 r. obowiązkowych egzaminów językowych. W tym samym rozdziale przedstawiam funkcjonowanie *Aviation English* jako *lingua franca* w interkulturowej komunikacji lotniczej. W związku z tym, zwracam szczególną uwagę na konieczność przystosowania się do nowej sytuacji, poprzez świadome dostosowanie swojego języka, rodowitych mówców języka angielskiego, którzy często zapominają o zasadach obowiązujących w omawianym typie komunikacji i traktują *Aeronautical English* jako odmianę ogólnego języka angielskiego, co stwarza, wbrew pozorom, wiele problemów komunikacyjnych i w ten sposób zagraża bezpieczeństwu lotów. Zaznaczam też, że ta kwestia nie stanowi przedmiotu regularnej analizy naukowej i moje obserwacje należą w tym kontekście do przełomowych. Traktując powyższe rozważania jako przykłady zewnętrznych cech *Aviation English*, w kolejnych rozdziałach przedstawiam jego wewnętrzny mechanizm. Aby badanie było szczegółowe, a zarazem przełomowe, cały czas zawężam moje rozważania do globalnego angielskiego języka aeronautycznego, którego stosowanie ma coraz większy wpływ na bezpieczeństwo lotów.

Uwzględnivszy informacje zebrane w rozdziałach 1. i 2., w rozdziale trzecim pt.: „Delimiting the Scope of Aviation Communication and Aeronautical Communication” opisuję co dokładnie należy rozumieć poprzez „komunikację lotniczą”, a co poprzez „komunikację aeronautyczną”. Ponieważ ten ostatni rodzaj komunikacji służy w monografii jako przykład analizy, przedstawiam także ramy teoretyczne i omawiam efektywność takiej komunikacji nawiązując do literatury przedmiotu. Opieram się też na istniejących definicjach komunikacji specjalistycznej, która jest możliwa za pomocą tekstu formułowanego w (pod)języku specjalistycznym. Przedstawiam zatem „tekst lotniczy” jako przedmiot badań awialingwistyki za pomocą wyprowadzonej przeze mnie formuły matematycznej, a następnie omawiam, po raz pierwszy w literaturze, stosowane obecnie rodzaje tekstów lotniczych, ich nadawców i odbiorców. Aby analizować teksty lotnicze, należy najpierw obserwować dyskurs prowadzony przez specjalistów branży lotniczej. Zgodnie z powyższymi uwagami, tekst w kontekście aeronautycznym może być formułowany także za pomocą „narzędzia lingwistycznego”. Skupiam się zatem na nakreśleniu ram teoretycznych dyskursu

---

<sup>1</sup> Nazwany w ten sposób przeze mnie ze względu na mylący stosowany powszechnie termin „plain English”.

aeronautycznego. Ostatnią część rozdziału trzeciego poświęcam badaniu dialogu aeronautycznego i występujących w nim aktów mowy. Wymieniam też główne rodzaje wypowiedzeń zarówno w sytuacjach rutynowych, jak i naglących.

Znając mechanizm dyskursu aeronautycznego, a także rodzaju wypowiedzeń w nim występujących, w rozdziale czwartym pt.: „Linguistic Segmentation of Aeronautical English” przechodzę do lingwistycznej segmentacji języka aeronautycznego. Ten rodzaj segmentacji został dokonany po raz pierwszy na tak szeroką skalę w literaturze. Aby zrozumieć na czym polega intonacja i składnia języka angielskiego stosowanego w radiotelefonii lotniczej, przeprowadziłam intensywne badania rozmów pomiędzy pilotami i kontrolerami ruchu lotniczego w latach 2013–2016. Badania te polegały na analizie nagrań, a nie zapisu ww. rozmów. Badanie transkrypcji mowy nie gwarantuje adekwatnych wyników naukowych w tym kontekście. Ze względu na procedury komunikacyjne obowiązujące podczas sytuacji rutynowych, w których wykorzystywana jest frazeologia standardowa, oraz podczas sytuacji naglących, w których stosuje się ogólny język aeronautyczny, przedstawiam cechy charakterystyczne wymienionych podzbiorów języka aeronautycznego. Poprawna komunikacja ma tu bardzo duże znaczenie dla bezpieczeństwa lotów. Dokonuję zatem obserwacji funkcji zakodowanych wypowiedzeń frazeologicznych celem opisu stosowanej w nich składni, a następnie analizuję wypowiedzenia pod kątem stosowanych w nich części mowy i zakodowanych wyrażen. Przedstawiam też charakterystyczne dla frazeologii kwestie gramatyczne i ich funkcje. Na szczególną uwagę zasługuje tu często występujące zjawisko „elipsy”, które ma na celu ekspozycję znaczenia. Redukcji podlegają wszelkie wyrazy nieskładające się na kluczowe znaczenie komunikatu. Sięgam też do wcześniejszych ustaleń w tym zakresie.

Ogólny angielski język aeronautyczny przedstawiam jako podjęzyk specjalistyczny, którego człon nazwy w języku angielskim „plain” może budzić pewne zastrzeżenia. Nie chodzi tu bowiem o język „oczyszczony” ze specjalistycznej terminologii i zrozumiały dla przeciętnego użytkownika ogólnego języka angielskiego, ale wręcz przeciwnie. Konfrontuję zatem istniejącą definicję tego podjęzyka z jego praktycznym zastosowaniem. Okazuje się, że jest on wykorzystywany także w standardowych sytuacjach (zob. Holzem 2013, Rees 2013). Pod koniec rozdziału sugeruję, ponownie w sposób pionierski, wzbogacenie omawianego podjęzyka o kolejne elementy zgodnie z istniejącymi już zasadami. Prezentuję także, po raz pierwszy w literaturze, najbardziej popularne wśród jego użytkowników struktury składniowe w podziale na te preferowane przez rodowitych i nierodowitych mówców języka angielskiego. Tego typu wyniki badania empirycznego mogą wzbogacić przyszłą pracę nad usprawnieniem tego podjęzyka.

Rozdział piąty pt.: „Beyond the Prescribed System” ukazuje aktualne problemy werbalnej komunikacji aeronautycznej i ich konsekwencje. Awialingwistyka ma na celu wyłonienie, obserwację, analizę i opis charakteru popełnianych przez personel operacyjny błędów podczas komunikacji werbalnej, w tym nie tylko tych na płaszczyźnie językowej, ale także tych na płaszczyźnie interkulturowej, włączając w badanie rodowitych mówców języka angielskiego. Do najczęściej zaobserwowanych błędów należą: niestosowanie standardowej frazeologii, pomijanie kluczowych wyrazów komunikatu, ale także używanie zbyt wielu słów w prostym komunikacie, tzw. błąd „expectation bias” polegający na usłyszeniu w komunikacie oczekiwanej informacji, która w rzeczywistości tam się nie znajduje, słaba znajomość języka angielskiego, wpływ języka natywnego, nieodpowiednie strategie komunikacyjne, stosowanie innego języka niż zalecany. Takie podejście działa na rzecz zapobiegania występowania podobnych powodów niepoprawnej komunikacji w przyszłości. Do innych zadań awialingwistyki należy także refleksja nad potencjalnymi ograniczeniami samej natury języka

angielskiego jako języka głosowej komunikacji aeronautycznej. W tym rozdziale dokonuję także przeglądu głównych rodzajów błędów językowych zaobserwowanych podczas moich długoletnich badań w latach 2011–2016 po wprowadzeniu obowiązkowych egzaminów językowych dla personelu operacyjnego. Staram się także wyjaśnić możliwe przyczyny występowania takich błędów. W tym zakresie ponownie niezbędną okazała się wiedza dotycząca stosowanych w lotnictwie procedur, ale także dotycząca operacji statku powietrznego.

Dlatego też w kolejnym rozdziale szóstym pt.: „Improving Aeronautical English Communication” skupiam się na rozwiązaniach usprawnienia stosowania angielskiego języka aeronautycznego w przyszłości, uwzględniając przy tym kwestie interkulturowe i interjęzykowe komunikacji prowadzonej przez uczestników dyskursu aeronautycznego. Jedną z możliwości takiego usprawnienia jest rozszerzenie zestawu standardowej frazeologii o dodatkowe wyrażenia, podobne do tych, które sprawdziły się wcześniej, np. gotowe pytania lub krótkie niedwuznaczne zwroty. Na podstawie przeprowadzonych obserwacji i rozmów z personelem lotniczym oraz ekspertami języka aeronautycznego, a także biorąc pod uwagę istniejące już zalecenia co do stosowania języka aeronautycznego, np. *Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO)* i *Nav Canada*, rozszerzam te zalecenia o kolejne propozycje. Dotyczą one nie tylko pracy nad samym stosowanym językiem, ale także nad używanymi strategiami komunikacyjnymi i stylem nadawania komunikatów.

Mając do dyspozycji opis modelu docelowego języka i stylu prowadzonej w nim komunikacji, skupiam się na metodach usprawnienia języka aeronautycznego tym razem za pomocą szkolenia zawodowego. W tej części pracy opieram się na koncepcji języków specjalistycznych, określam sylwetkę uczestników szkolenia, a także trenera językowego. Ponownie (wcześniej Borowska 2016) rozszerzam zakres osób podlegających szkoleniu na rodowitych mówców języka angielskiego. Ten pomysł również należy do przełomowych ze względu na fakt, że ta szczególna grupa uczestników dyskursu aeronautycznego do tej pory nie była objęta żadnymi szkoleniami językowymi ani nie wymagano od niej zdawania specjalistycznych testów. Stan faktyczny stosowanych strategii komunikacyjnych i samego języka przez rodowitych mówców języka angielskiego budzi pewne zastrzeżenia i sygnalizuje inne potrzeby usprawnienia takiego dyskursu, m. in. poprzez kształtowanie świadomości zachowań językowych. Niezmiernie ważnym elementem szkolenia językowego dla celów żeglugi powietrznej jest także kształtowanie wśród uczestników tego szkolenia świadomości interkulturowej. W tym miejscu sięgam do przedstawionych już w tym kontekście zaleceń ICAO (Doc. 9835) jako podstawy moich rozważań, a także wniosków pokonferencyjnych, np. z konferencji *Cross-cultural Awareness and Aviation English Training* (Paryż 2013), w której brałam aktywny udział. Pod koniec rozdziału opisuję też proponowaną metodologię przygotowywania i prowadzenia ww. szkolenia, w tym szkolenia dla rodowitych mówców języka angielskiego, dla których proponuję tzw. „szkolenie zachowania językowego”. Zaznaczam też, że dla usprawnienia komunikacji aeronautycznej niezbędna jest globalna współpraca przedstawicieli wszystkich państw świata.

Rozdział siódmy pt.: „Aeronautical Communication Investigation Results” przedstawia wyniki badań uzyskane podczas samodzielnie przeprowadzonego badania trwającego od lipca do listopada 2016 r. Badanie w formie ankiety miało na celu ocenę różnych elementów komunikacji aeronautycznej przez i z perspektywy jej aktualnych użytkowników (290 osób wybranych losowo), czyli czynnych pilotów i kontrolerów ruchu w lotnictwie cywilnym i objęło swoim zasięgiem wszystkie kontynenty (59 narodowości). W celu zebrania materiału badawczego nawiązałam kontakt ze wszystkimi respondentami. Wyniki badań pokazały mocne i słabe strony aktualnej komunikacji aeronautycznej i mogą być wykorzystane w

przyszłym szkoleniu personelu operacyjnego. Nigdy wcześniej badania empiryczne dyskursu aeronautycznego nie skupiały się na analizie opinii wyrażonej przez jego użytkowników, szczególnie w podziale na rodowitych i nierodowitych mówców języka angielskiego. W rozdziale omawiam szczegółowo wyniki uzyskanych badań według poszczególnych pytań ankiety. Badanie wykazało, że często umowne zasady dyskursu aeronautycznego nie są przestrzegane. Jest to szczególnie niebezpieczne w środowisku wysokiego ryzyka. Zalecane jest zatem wspomniane już usprawnienie ww. dyskursu na różnych jego poziomach. Przedstawione przez respondentów propozycje w tym zakresie mogłyby być uwzględnione przez międzynarodowe organizacje ustanawiające procedury bezpieczeństwa lotów, ale także na co dzień przez prowadzących szkolenia, pilotów i kontrolerów podczas wykonywania swojej pracy.

Zdefiniowana i opisana przeze mnie nowa dziedzina wiedzy obejmuje swoim zakresem także wszystkie poprzednie badania nad dyskursem lotniczym. Uporządkowałam zatem już istniejącą wiedzę na temat języka lotniczego i lotniczej komunikacji werbalnej, a także uzupełniłam ją o brakujące podstawowe kwestie teoretyczne, które umożliwią udestymatyzowanie przyszłych badań. W ten sposób wypełniłam istniejącą lukę w badaniach lingwistycznych nad dyskursem aeronautycznym. Podejście, które zaprezentowałam należy do nowatorskich w zakresie podjętej analizy autentycznego materiału. Każdy rozdział odpowiada na długo oczekiwane pytania nie tylko lingwistów, ale także praktyków. Monografia może służyć również jako przewodnik do szczegółowej analizy kolejnych podzbiorów języka lotniczego, tj. język personelu pokładowego, uproszczony język lotniczy stosowany przez inżynierów, itd. Więcej obserwacji wymaga też profesjonalne szkolenie, testowanie i ocena personelu operacyjnego pod kątem językowym. Wskazuję zatem przyszłe kierunki badawcze i podsumowuję rozważania. Monografię zamyka załącznik zawierający wzór formularza zastosowanego do przeprowadzenia badania, spis wykorzystanej literatury, a także indeks tematyczny, który zawiera kluczowe dla awialingwistyki terminy i wyrażenia.

## 5. Omówienie pozostałych osiągnięć naukowo-badawczych

Publiczna obrona mojej rozprawy doktorskiej odbyła się 14 października 2008 r. Po uzyskaniu stopnia doktora nauk humanistycznych w 2008 r. opublikowałam jedną monografię wieloautorską w języku angielskim jako współredaktor, a zarazem współautorka, 18 artykułów naukowych (włączając też przyjęte do druku), dwie recenzje krytyczne, jedno sprawozdanie oraz jedną przedmowę. Redagowałam i współredagowałam naukowo i technicznie monografie jedno- i wieloautorskie (w języku angielskim i 1 w języku francuskim). Brałam czynny udział w konferencjach i seminariach naukowych, zarówno krajowych, jak i międzynarodowych. Łącznie uczestniczyłam w 40 konferencjach i seminariach naukowych po doktoracie, w tym 11 razy wygłaszałam referat (6 razy na konferencjach międzynarodowych). Zaplanowałam także aktywny udział w kolejnych zagranicznych konferencjach naukowych<sup>2</sup>. Zostałam oddelegowana jako ekspert narodowy na okres dwóch lat do Komisji Europejskiej w Luksemburgu, gdzie badałam terminologię z zakresu lotnictwa cywilnego, uczestnicząc m. in. w projektach terminologicznych.

---

<sup>2</sup> a) 1–3 lutego 2018 r., *Language, Identity and Education in Multilingual Contexts*, Trinity College Dublin, The University of Dublin, Dublin, Irlandia;

b) 9–11 maja 2018 r., *Managing Communication as a Factor in Aviation Safety. The ICAO LPRs – Have we just scratched the surface?*, Embry-Riddle Aeronautical University, Daytona Beach, Florida, USA.



Intensywnie współpracuję też z pilotami i kontrolerami ruchu lotniczego oraz specjalistami w zakresie języka lotniczego i komunikacji lotniczej.

### **Główne kierunki naukowo-badawcze**

Podczas studiów magisterskich moje zainteresowania badawcze koncentrowały się wokół **językowych środków ekspresji** w prozie pisarzy brytyjskich i irlandzkich. Przydatna była także znajomość języka irlandzkiego (zdany egzamin z języka irlandzkiego – Katolicki Uniwersytet Lubelski podczas studiów magisterskich), co zaowocowało wyborem tematu pracy magisterskiej pod kierunkiem profesora dra habilitowanego Leszka Kolka. Jej obrona odbyła się w czerwcu 2001 r. Jako magister filologii angielskiej z przygotowaniem pedagogicznym podjęłam pracę w charakterze lektora języka angielskiego na dwóch uczelniach wyższych i zdecydowałam się kontynuować badania naukowe, ale tym razem ukierunkowałam swoje obserwacje w stronę **nauczania języków specjalistycznych**.

W roku 2002 dostałam się na studia doktoranckie w Katedrze Języków Specjalistycznych Wydziału Lingwistyki Stosowanej i Filologii Wschodniosłowiańskich UW, co pozwoliło mi profesjonalnie kontynuować moje zainteresowania badawcze w zakresie języków specjalistycznych, a także leksykografii i terminologii. Dodatkowo wiedza dotycząca teorii muzyki zdobyta podczas kształcenia w średniej szkole muzycznej umożliwiła mi napisanie artykułu naukowego pt.: „Zasady konstruowania trójjęzycznego słownika dydaktycznego z zakresu terminologii muzycznej” (2004), który pokazuje przydatność słowników dydaktycznych w pracy tłumacza, a także wygłoszenie referatu pt.: „Styl późny a technolekty” jako przykład refleksji interdyscyplinarnych, na konferencji naukowej pt.: *Styl późny w muzyce, literaturze i kulturze* w 2004 r.

Będąc jednocześnie lektorką języków specjalistycznych tj. Business English, angielskiego języka prawa, angielskiego języka informatyki, oraz elementów języka medycznego (lektor języka angielskiego – dawna Akademia Medyczna w Warszawie) mogłam sama stosować autorskie metody nauczania podczas pracy zawodowej. Stworzyłam też autorski program nauczania **angielskiego języka informatyki** na studiach stacjonarnych i niestacjonarnych w Wyższej Szkole Handlowej w Radomiu. Rosnące z roku na rok zainteresowanie problematyką tekstów i języków specjalistycznych pośrednio spowodowało ukierunkowanie profilu studiów magisterskich w ówczesnej Katedrze Języków Specjalistycznych WLS UW na przekład specjalistyczny. Nauczanie przekładu było możliwe będąc tłumaczem i wykładowcą jednocześnie. Prowadziłam warsztaty tłumaczeniowe dotyczące przekładu informatycznego w Katedrze. W ten sposób ukierunkowałam swoje badania w stronę języka technicznego, a w szczególności angielskiego i polskiego języka informatyki. Tematyce przekładu tekstów z zakresu informatyki poświęciłam mój artykuł naukowy pt.: „Obcość przekładu informatycznego” (2005) (zob. pkt B-20). Niestety analizie lingwistycznej któregośkolwiek z badanych języków informatycznych nie poświęcono większych prac teoretycznych ani w Polsce ani poza jej granicami. Ten stan rzeczy wpłynął na wybór tematu mojej rozprawy doktorskiej „Zasady analizy konfrontatywnej tekstów specjalistycznych (na materiale angielskiego i polskiego języka informatyki)” (206 s.), którą przygotowałam pod kierunkiem prof. dr. hab. Jurija Lukszyna. Brak podstawowych opracowań teoretycznych był powodem przeprowadzenia bardzo szczegółowych badań w wybranym przeze mnie kontekście przy współpracy ze specjalistami z dziedziny informatyki. Lata 2006–2008 to zatem okres intensywnych nowatorskich badań naukowych, a następnie opisanie ich wyników w rozprawie doktorskiej. Takie podejście, zakres i wyniki analizy zostały przedstawione po raz pierwszy, co pozwoliło mi na wypełnienie luki w badaniach nad tekstem informatycznym.

Bazę materiałową stanowiły teksty informatyczne opublikowane w latach 2006–2007. Analiza konfrontatywna pary języków specjalistycznych jest niezbędna jako składnik nauki tych właśnie języków specjalistycznych oraz kompilowania słowników dwujęzycznych. Chciałam podkreślić, że badania dotyczące tekstów informatycznych były możliwe tylko przy stałej współpracy ze specjalistami z branży informatycznej (np. programowanie, systemy operacyjne, sieci komputerowe, grafika komputerowa, bazy danych). Dopiero po tego typu konsultacjach mogłam dokonać opisu zebranych wyników badań z perspektywy lingwisty. Powiązanie teorii z praktyką w dziedzinie polskiego i angielskiego specjalistycznego języka informatyki można zatem uznać za innowacyjne.

Biorąc aktywny udział, jako pracownik naukowo-dydaktyczny Uniwersytetu Warszawskiego (od 15 grudnia 2008 r.), w realizacji planów badawczych przyjętych w Katedrze, zostałam zaproszona przez prof. dra hab. Stanisława Szadyko, ówczesnego Kierownika Katedry do publikacji artykułu naukowego w tomie jubileuszowym z okazji 10 lat istnienia Katedry ze względu na fakt, że moje osiągnięcia badawcze zapowiadały nowatorskie ukierunkowanie badań nad językami specjalistycznymi w kraju i na świecie. Artykuł naukowy pt.: „W poszukiwaniu modelu analizy konfrontatywnej systemów syntaktycznych angielskiego i polskiego języka informatyki” ukazał się w 2009 r. Przedstawiłam w nim możliwy do zastosowania model na potrzeby konfrontowania systemów syntaktycznych dwóch wybranych języków, oparty na analizie składnikowej jako elementarnej technice wstępnej strukturyzacji konstrukcji zdaniowych.

Rok 2009 to także rok objęcia funkcji akademickich i wykonywanie obowiązków z nimi związanych, np. zawieranie umów z biurami tłumaczeń, kierowanie studentów na praktyki zawodowe, nadzór nad tymi praktykami, rozwiązywanie zaistniałych problemów i składanie rocznych raportów.

Opublikowanie powyżej wspomnianych tekstów naukowych dotyczących innowacyjnego podejścia do opisu technolektów i przedstawienie wyników moich badań na konferencjach krajowych zapewniło mi aktywny udział w dyskursie akademickim, m. in. na Podkarpackim Forum Filologicznym w Jarosławiu (2010 r.), gdzie wygłosiłam referat pt.: „Kategoria słotwórcza parametrem opisu technolektów”, w którym rozwinęłam tematykę sposobów opisu języków specjalistycznych na przykładzie angielskiego i polskiego języka informatyki (publikacja pokonferencyjna).

Od roku 2010 kontynuowałam tematykę **badania języków specjalistycznych** i ich nauczania z uwzględnieniem własnych doświadczeń w artykułach naukowych, pt.: „Przykłady konserwatyzmu języka prawa w komunikacji interkulturowej” (pkt B-4), „Model nauczania przedmiotu ‘Tłumaczenie pisemne tekstów prawnych i prawniczych’” (pkt B-2) oraz „O konieczności usprawnienia procesu akwizycji lotniczego języka angielskiego na tle antropocentrycznej teorii języka” (pkt B-5). Pierwszy ze wspomnianych artykułów dotyczy konserwatyzmu angielskiego i polskiego języka prawa, który w obydwu przypadkach, jednak w różny sposób, nadaje poczucie ponadczasowości systemu prawnego, wydając się skuteczniejszy niż współczesne środki wyrazu. Po raz pierwszy w moim badaniu pojawił się kontekst **komunikacji interkulturowej**, który za kilka lat okazał się kluczowym aspektem w badaniu kolejnego typu języka specjalistycznego – języka lotniczego. Tekst ten został także wykorzystany przeze mnie jako materiał dydaktyczny na zajęciach prowadzonych na Uniwersytecie Warszawskim.

Drugi z wymienionych w poprzednim paragrafie artykułów naukowych ukazał się w Księdze jubileuszowej ofiarowanej prof. dr hab. Barbarze Z. Kielar z okazji 80. rocznicy urodzin. Jako koordynatorka dydaktyki translacji pisemnej tekstów prawnych i prawniczych w Katedrze obserwowałam metody dydaktyczne stosowane przez kolegów wykładowców

podczas nauczania tłumaczeń pisemnych i stwierdziłam, że zainteresowanie słuchaczy przedmiotem wzrasta proporcjonalnie do wymagań względem formy zajęć i treści przedstawianych na zajęciach, a także względem wykładowcy. Zaproponowałam zatem model nauczania, który ma na celu wykształcenie w uczących się nie tylko zdolności klasyfikacji, interpretacji i analizy tekstów prawnych i prawniczych, ale także uwrażliwi ich na stosowaną we własnym tłumaczeniu terminologię, gramatykę i styl. Przedstawiony model w połączeniu z wiedzą i doświadczeniem wykładowców-tłumaczy stanowi podstawę doskonalenia warsztatu przyszłych tłumaczy specjalizujących się w dziedzinie prawa.

Ostatni ze wspomnianych powyżej artykułów porusza tematykę nauczania i uczenia się kolejnego poddanego przeze mnie badaniu języka specjalistycznego – **angielskiego języka lotniczego** (zwanego także z ang. *Aviation English*) biorąc pod uwagę kształcenie osób z pierwszym językiem polskim. Artykuł ten powstał po przeprowadzeniu rozmów z trenerami Aviation English, a także z wybranymi losowo studentami. Wnioski wygłosiłam na krajowej konferencji naukowej Wydziału Bezpieczeństwa Narodowego i Logistyki Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie pt.: *Bezpieczeństwo w portach lotniczych i morskich* w 2011 r.

Powodem zawodowego zainteresowania się językiem stosowanym w lotnictwie było nie tylko własne hobby, ale także wprowadzenie przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ang. *International Civil Aviation Organization* – ICAO) obowiązkowych egzaminów z angielskiego języka lotniczego dla personelu operacyjnego zarówno w lotnictwie cywilnym jak i wojskowym (marzec 2011 r.) celem podniesienia bezpieczeństwa lotów. W tej sytuacji zaistniała szczególna potrzeba refleksji i profesjonalnego spojrzenia na zagadnienie przeprowadzania szkoleń językowych na potrzeby lotnictwa. Udział w dyskusjach akademickich i nawiązanie kontaktów z akademickim środowiskiem lotniczym podczas konferencji i spotkań zawodowych, również przyczynił się do zawężenia moich zainteresowań badawczych.

Zatem od połowy roku 2011 moje badania koncentrują się przede wszystkim na **komunikacji lotniczej, angielskim języku lotniczym, a także jego nauczaniu**. Przeprowadzone obserwacje pozwoliły mi na przedstawienie nowego zadania dla lingwistyki języków specjalistycznych jakim jest usprawnienie komunikacji lotniczej pomiędzy pilotem i kontrolerem ruchu lotniczego wygłaszając referat pt.: „Usprawnienie komunikacji pilot–wieża: zadanie dla lingwistyki języków specjalistycznych” podczas konferencji naukowej Polskiego Towarzystwa Lingwistyki Stosowanej pt.: *Lingwistyka stosowana – języki, teksty, dyskursy* zorganizowanej we współpracy z Uniwersytetem im. Adama Mickiewicza w Poznaniu. Moje sugestie i uwagi zostały przyjęte jako przełomowe przez środowisko naukowe, a artykuł pokonferencyjny został opublikowany na łamach *Lingwistyki Stosowanej – Applied Linguistics – Angewandte Linguistik* w 2012 r. (pkt B-6). Z przedstawionego w artykule stanu badań nad językiem lotniczym w kraju i za granicą można wywnioskować, że nie stanowi on regularnego przedmiotu badań lingwistycznych, a temat komunikacji lotniczej w języku angielskim, poza kilkoma publikacjami w latach dziewięćdziesiątych ubiegłego stulecia, dopiero zaczyna interesować naukowców, którymi zazwyczaj nie są lingwiści, a raczej specjaliści z branży lotniczej. Te wnioski utwierdziły mnie w przekonaniu, że należy jak najszybciej rozwinąć badania nad komunikacją lotniczą z perspektywy lingwistycznej. Ze względu na globalny zasięg problemu oraz na brak językoznawców badających to zagadnienie w Polsce, postanowiłam rozszerzyć kontakty naukowe poza jej granicę. W ten sposób stałam się członkiem jedyne międzynarodowe stowarzyszenia zwanego *International Civil Aviation English Association* (ICAEA) badającego angielski język lotniczy na świecie, głównie w kontekście cywilnym. Moja współpraca z ww.

stowarzyszeniem jest od tamtej pory bardzo owocna. Po intensywnej obserwacji dialogów lotniczych i rozmowami z personelem operacyjnym moje kolejne spostrzeżenia nt. globalnej komunikacji lotniczej wygłosiłam w formie referatu w języku angielskim pt.: „Shaping Cross-Cultural Awareness in Aviation English Communication” w 2013 r. na międzynarodowej konferencji naukowej pt.: *Cross Cultural Awareness and Aviation English Training* zorganizowanej w Paryżu przez ICAEA przy współpracy Ecole Nationale de l'Aviation Civile. W konferencji wzięli udział nie tylko językoznawcy, trenerzy *Aviation English*, autorzy najbardziej popularnych i najnowszych podręczników do nauki języka lotniczego, ale także czynni piloci i kontrolerzy ruchu lotniczego. Międzynarodowe środowisko zawodowe przyjęło wówczas moje pomysły za przełomowe.

Mój artykuł pokonferencyjny (pkt B-7) został zrecenzowany i opublikowany po konferencji na ówczesnej stronie internetowej ICAEA: [www.icaea.pata.pl](http://www.icaea.pata.pl), pod adresem internetowym: [http://www.icaea.pata.pl/?opis=paris\\_2013\\_report.htm](http://www.icaea.pata.pl/?opis=paris_2013_report.htm). Był dostępny publicznie przez dwa lata (2013–2015). Następnie strona została zmieniona i artykuły pokonferencyjne publikowane są od tamtej pory w tomach zbiorowych. We wspomnianym tekście po raz pierwszy nazwałam angielski język lotniczy *lingua franca* w lotnictwie i przedstawiłam uwarunkowania interkulturowe oraz nową sytuację dla natywnych mówców języka angielskiego biorących udział w globalnej komunikacji lotniczej. Moje innowacyjne spostrzeżenia od tamtej pory stały się przedmiotem międzynarodowej refleksji naukowej i są obecnie uwzględniane na konferencjach tematycznych, także na najnowszej konferencji międzynarodowej pt.: *Managing Communication as a Factor in Aviation Safety. The ICAO LPRs – Have we just scratched the surface?* zaplanowanej na maj 2018 r. w Embry-Riddle Aeronautical University, Daytona Beach, Florida, USA.

W roku 2011 zostałam także poproszona o uruchomienie serii wydawniczej *Language/Literature* w międzynarodowym wydawnictwie *Versita/Emerging Scholar Publishers*, która miała na celu publikację zrecenzowanych monografii naukowych w języku angielskim z zakresu lingwistyki i literaturoznawstwa. Pierwsza monografia tej serii pt.: *Constructivist Blended Learning Approach to Teaching English for Specific Purposes* autorstwa prof. dra hab. Olega Tarnopolskyego (Alfred Nobel University Dnipropetrovsk, Ukraina), którą w całości zredagowałam samodzielnie, dotyczyła nauczania języków specjalistycznych metodą „blended learning” na wyższych poziomach. Publikacja została także zamieszczona w otwartym dostępie (Open Access Books) na stronie wydawnictwa [www.versita.com](http://www.versita.com). Moje sprawozdanie z przebiegu procesu publikacji zcharakteryzowałam po krótko w Newsletterze wydawnictwa (pkt D-1). Współpraca z wydawnictwem jako redaktor zaowocowała dalszymi publikacjami monografii oraz monografii wieloautorskich. Na szczególną uwagę zasługuje także 3-tomowa pokonferencyjna (20th International Symposium on Theoretical and Applied Linguistics, Aristotle University of Thessaloniki – kwiecień 2011 r.) monografia wieloautorska pt.: *Major Trends in Theoretical and Applied Linguistics* (pkt G-3,4,5), w której można znaleźć artykuły naukowe najbardziej popularnych trendów lingwistycznych na świecie drugiej dekady obecnego stulecia. Do moich zadań należało także: utrzymywanie kontaktów ze środowiskiem naukowym, wskazanie odpowiednich recenzentów zewnętrznych, rekrutacja redaktorów językowych, dla których język angielski był językiem ojczystym, ocena jakości propozycji książkowych, bieżące omawianie materiału z autorem, zlecenie projektów graficznych okładek książek.

Niemniej jednak w centrum moich zainteresowań naukowych cały czas pozostawała komunikacja lotnicza i język używany do jej celów. Zrecenzowałam krytycznie książkę dla nauczyciela (trenera) angielskiego języka lotniczego autorstwa Johna Kennedy pt.: *Aviation English. For ICAO Compliance. Teacher's Book* (pkt C-1) i monografię wieloautorską pt.:

*Aviation Communication Between Theory and Practice* pod redakcją Silvii Hansen-Schirry i Karin Maksymski (pkt C-2). Recenzje zostały opublikowane na łamach *Lingwistyki Stosowanej – Applied Linguistics – Angewandte Linguistik*, a druga z nich także na stronie wydawnictwa Peter Lang. Wzbudziłam również zainteresowanie tematyką lotniczą wśród magistrantów prowadzonego przeze mnie seminarium, zgodnie z kierunkiem badań przyjętych w jednostce (Instytut Komunikacji Specjalistycznej i Interkulturowej WLS UW). Efektem są następujące wypromowane prace magisterskie: *English-Polish Explicative Dictionary on Aviation Language* (M. Lipska 2011), *English-Polish Learner's Dictionary of Aviation Medicine Terms* (J. Gromek 2011), *Annotated Translation of English STANAG 3379 FS – In-flight Visual Signals and STANAG 3117 FS – Aircraft Marshalling Signals into Polish* (M. Mroczek 2013), *Annotated Translation of the Selected fragments of the Book 'Flying the Airbus A380' by Captain Gib Vogel into Polish* (M. Żuber 2015), *English-Polish Terminological Dictionary of Aircraft Engines* (I. Szwed 2015), *English-Polish Dictionary of Terms in the Field of Airport Equipment and Infrastructure* (M. Wyszowska 2017).

Postanowiłam wzmocnić badania empiryczne pod kątem komunikacji lotniczej, na których podstawie mogłam zdefiniować i opisać z perspektywy lingwistycznej te aspekty przedmiotowej komunikacji, które zostały pominięte lub do tej pory niezdefiniowane w badaniach lingwistycznych w Polsce i na świecie. Nawiązałam intensywną współpracę z ekspertami w dziedzinie języka lotniczego i wystąpiłam z wnioskiem do ówczesnego Kierownika Instytutu Komunikacji Specjalistycznej i Interkulturowej WLS UW, prof. dr hab. Sambora Gruczy, o utworzenie pracowni badań nad komunikacją lotniczą pod nazwą *Aviation Communication Research Centre* (ACRC), co nastąpiło w 2013 r. Zostałam mianowana jej kierownikiem i pełnię tę funkcję do chwili obecnej. W ramach tego laboratorium udało mi się nawiązać jeszcze więcej międzynarodowych kontaktów zawodowych, które okazały się niezbędne dla przeprowadzanych przeze mnie badań.

Moje doświadczenie zdobyte podczas badań nad językami specjalistycznymi oraz językiem lotniczym, a także wiedza i umiejętności w dziedzinie przekładu pisemnego przyczyniły się do wygrania (maj 2013 r.) konkursu ogłoszonego przez Dyрекcję Generalną ds. Tłumaczeń Pisemnych Komisji Europejskiej w Luksemburgu na stanowisko oddelegowanego eksperta narodowego w Polskim Departamencie Językowym. Okres oddelegowania wynosił dwa lata (październik 2013 – październik 2015). Do moich obowiązków należało wspieranie wiedzą terminologów i tłumaczy głównie w zakresie lotnictwa cywilnego, udział w projektach terminologicznych, tłumaczenie komisyjnych dokumentów i weryfikowanie tłumaczeń wykonanych przez innych pracowników lub tłumaczy zewnętrznych głównie w dziedzinie mojej specjalizacji (terminologia w zakresie lotnictwa cywilnego). Prace eksperckie objęły też dwa projekty terminologiczne pt.: „Lotnictwo Cywilne” (2014) i „Porty lotnicze” (2015), których wyniki zostały wpisane do unijnej bazy terminologicznej *Inter-Active Terminology for Europe (IATE)* (zob. pkt X). Prace w Komisji Europejskiej umożliwiły badanie **terminologii lotniczej** z innej perspektywy, a także udział w dyskusjach eksperckich na poziomie unijnym w środowisku międzynarodowym. Ponadto przyczyniły się do mojego rozwoju zawodowego (zob. ukończone szkolenia, seminaria naukowe i konferencje). Brałam też czynny udział w konferencjach dotyczących terminologii i forach tłumaczeniowych, np. *Introduction to Terminology* (2013 r.), *Translation Forum: Living Expertise – What Makes Professional Translators Experts* (2014 r.), *Translation Forum: Are All Languages Equal but Some More Equal than Others?* (2015 r.), *All about IATE, the EU's Terminology Database* (2015 r.).

Rok 2014 to także okres prac redakcyjnych dla międzynarodowego wydawnictwa De Gruyter Open (5 monografii) i serii naukowej *Studia Naukowe* Uniwersytetu Warszawskiego

(27 monografii) dotyczących tematyki językoznawstwa i literaturoznawstwa. Na uwagę zasługuje fakt, że jedna ze zredagowanych przeze mnie monografii (pkt F-1) została zgłoszona do konkursu dla młodych naukowców pt.: „2012 Emerging Scholar Monograph Competition”, w którym otrzymała główną nagrodę (Grand Prize Winner).

Przy wsparciu ICAEA, zorganizowałam także w Warszawie międzynarodową konferencję naukową pt.: *Changing Perspectives on Aviation English Training* w dniach 25–26 czerwca 2015 r., która dotyczyła aktualnie nurtujących problemów związanych ze szkoleniem personelu operacyjnego na świecie i pozwoliła ekspertom na wymianę poglądów. Wygłosiłam na niej referat pt.: „Do expert speakers need to practice a language?”, w którym poruszyłam ponownie tematykę zachowań lingwistycznych rodowitych mówców języka angielskiego i zaproponowałam formy ich szkolenia. Konferencyjny warsztat we współpracy z Dr. Marcinem Łączkiem (IKSI WLS UW) pt.: „Specialised language teaching and learning through modern technologies” miał na celu przedstawienie możliwości wykorzystania nowoczesnych technologii podczas szkoleń z języków specjalistycznych, a w szczególności z języka lotniczego. Wraz z Adrianem Enrightem, wiceprzewodniczącym ICAEA, a zarazem ekspertem w ACRC, zredagowaliśmy pokonferencyjną monografię wieloautorską pt.: *Changing Perspectives on Aviation English Training*, w której znajdują się trzy teksty mojego autorstwa i współautorstwa (pkt II-A). Badania nad nauczaniem języka lotniczego kontynuowałam, a referat pt.: „Nauczanie angielskiej frazeologii lotniczej” przedstawiłam na krajowej konferencji naukowej zorganizowanej przez Katedrę Lingwistyki Stosowanej i Kulturowej Uniwersytetu Łódzkiego pt.: *Odmiany specjalistyczne i stylistyczne w nauczaniu języków obcych i języka polskiego jako obcego/ drugiego* (maj 2016 r.). Mój referat został zrecenzowany i przyjęty do druku w 2017 r. Ukaże się w Tomie 24: *Acta Universitatis Lodzianensis. Kształcenie Polonistyczne Cudzoziemców*. Omówiłam w nim szczegółowo kwestie związane z zagadnieniem frazeologii lotniczej i jej nauczaniem, a także wskazałam różnice pomiędzy instruktorem frazeologii lotniczej a nauczycielem języka angielskiego.

Ze względu na trudności napotykaną przez moich magistrantów, dotyczące wyników badań nad językiem informatyki, postanowiłam po latach na chwilę wrócić do tej tematyki i po obserwacji języka informatyki używanego w 2016 r. napisałam i złożyłam do recenzji artykuł naukowy pt.: „Sposoby derywacji w polskim języku IT”, w którym analizuję polski język informatyki, ale tym razem w kontekście derywacyjnym. Artykuł zostanie opublikowany w *Studia Linguistica*, nr 36/2017 (pkt B-12).

Moje wcześniejsze doświadczenia badawcze utwierdziły mnie w przekonaniu, że nie jest możliwe dogłębne badanie wybranego języka specjalistycznego bez podstawowej wiedzy specjalistycznej w dziedzinie, w której jest stosowany. Niezbędne jest zatem podejście interdyscyplinarne. Dlatego biorę udział nie tylko w konferencjach lingwistycznych, ale także tych dotyczących dziedziny lotnictwa. Ponadto przełomowość i innowacyjność moich założeń wymagała intensywnych konsultacji ze specjalistami branży lotniczej i personelem operacyjnym w Polsce i na świecie, a takie spotkania umożliwiły mi kontakt z przedstawicielami różnych narodowości. Badania wykonałam samodzielnie. Proces ten trwał pełne trzy lata (2014–2016), a wyniki badań ze względu na ich innowacyjność (charakterystyka badań powyżej – pkt. 4) mogłam dopiero ujawnić w 2017 r. po złożeniu mojej monografii habilitacyjnej pt.: *Avialinguistics. The Study of Language for Aviation Purposes* do druku (2016 r.). Materiał badawczy niezbędny do napisania artykułów opublikowanych, a także przyjętych do druku w 2017 r. został głównie zebrany podczas prowadzonych przeze mnie badań w latach 2014–2017.

Szczególnie interesującą mnie tematykę **zachowania lingwistycznego rodowitych mówców języka angielskiego w dyskursie aeronautycznym** opisałam w artykułach

opublikowanych w 2017 r. pt.: „Is there any dominant culture in global aeronautical settings?” (pkt B-10) oraz „Aeronautical English: an Analysis of Selected Communication Strategies Used by Native English Speakers” (pkt B-11) powołując się na przedstawione w mojej monografii założenia teoretyczne. Zagadnienie to poddałam także pod dyskusję podczas międzynarodowej interdyscyplinarnej konferencji naukowej pt.: *Language and the Space of Ethnocultural Dialogue* w Saint Petersburg State University (pkt III-6) w 2017 r., wygłaszając referat pt.: „Aviation communication beyond the borders of ethnicity”, który zostanie opublikowany w tomie pokonferencyjnym. Uważam tę kwestię za niezwykle istotny element globalnego dyskursu aeronautycznego i myślę, że w przyszłości będzie to jeden z głównych moich kierunków badawczych.

Mój tekst pt.: „Decoding negation in aeronautical discourse” został opublikowany w „Kwartalniku Neofilologicznym” (nr 3/2017), który jest wpisany na listę ERIH. W tym artykule przedstawiam rozważania teoretyczne na temat dopuszczalnych form negacji w dyskursie aeronautycznym oraz metod jej odkodowywania w środowisku tak wysokiego ryzyka. Zaanalizowałam także stosowane sposoby negacji podczas rutynowych i nierutynowych sytuacji komunikacyjnych.

W 2017 r. wygłosiłam także kolejne referaty przedstawiające wyniki moich badań nad dyskursem lotniczym na konferencjach naukowych pt.: *Konferencja Naukowa Polskiego Towarzystwa Lingwistyki Stosowanej* (kwiecień 2017 r.) – referat pt.: „Dyferencjacja zadań badawczych awialingwistyki na tle bieżących potrzeb lotnictwa” (pkt B-14) oraz na międzynarodowej konferencji pt.: *Across Borders VII: Cultures in Dialogue* w Estonii (kwiecień 2017 r) – referat pt.: „How to interpret aviation lingua franca” (pkt B-17), w którym przedstawiłam wprowadzenie do podstawowych zagadnień globalnej komunikacji lotniczej. Niezbędne zadania badawcze w zakresie komunikacji lotniczej charakteryzują się coraz głębszą dyferencjacją zależnie od specyficznych celów poszczególnych dziedzin lotnictwa, a więc także poprawnej komunikacji werbalnej stosowanej do ich osiągnięcia. Zadaniem nazwanej i opisanej przeze mnie w monografii dziedziny lingwistyki stosowanej – awialingwistyki jest zatem zaspokojenie wszelkich potrzeb językowych służących osiągnięciu poprawnej komunikacji w rozpatrywanym kontekście. Termin ‘awialingwistyka’ został użyty po raz pierwszy w ww. artykule naukowym w brzmieniu polskim.

Kolejnym obszarem badań, który zaczął mnie interesować jest znaczenie **wielojęzyczności** w dyskursie aeronautycznym. Biorę zatem udział w projekcie zespołowym pt.: „Multijęzyczność komunikacji lotniczej – angielski język lotniczy – angielski język naturalny”, w ramach którego obserwujemy przydatność wielojęzyczności w efektywnej komunikacji aeronautycznej. Mój referat pt.: „A Multilingual Speaker in Global Aviation

Communication” wygłoszony na międzynarodowej konferencji dotyczącej wielojęzyczności (pkt III-1) został przyjęty do druku w *Journal of Bilingual Education* i zostanie opublikowany w 2018 r.

Interdyscyplinarne badania nad dyskursem lotniczym prowadzone na skalę globalną zamierzam kontynuować, rozszerzać i intensyfikować w ramach kierowanej przeze mnie pracowni ACRC Instytutu Komunikacji Specjalistycznej i Interkulturowej UW. Zainicjowałam już współpracę z Aviation English Private School S.P.R.L. (Belgia) (pkt VII). Mam także na celu wzmocnienie powiązania rozwiązań teoretycznych z ich praktycznym zastosowaniem, co jest szczególnie pożądane w obecnym świecie naukowym. Dlatego ściśle współpracuję z personelem operacyjnym, a także ekspertami w dziedzinie języka lotniczego, co pozwala mi na szybsze zrozumienie mechanizmów komunikacji lotniczej, nie będąc pilotem ani kontrolerem ruchu lotniczego. Planuję opublikowanie kolejnych tekstów naukowych z zakresu komunikacji lotniczej.

#### Literatura:

Borowska, A. (2016) „Do Expert Speakers Need to Practice a Language?” (w:) A. Borowska i A. Enright (red.) *Changing Perspectives on Aviation English Training*, Warszawa, s. 61–72.

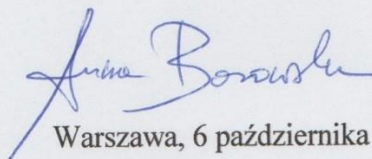
Holzem, C. E. (2013) „So Much to Say, so Few Words – Why Pilots Deviate from Standard Phraseology”, (w:) S. Hansen-Schirra i K. Maksymski (red.) *Aviation Communication: Between Theory and Practice*, Frankfurt am Main: Peter Lang GmbH, s. 55–76.

ICAO Doc. 9835 (2010) „Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements”, 2nd edition, Montreal: ICAO.

Ragan, P. (1993) „Aeronautical English: Research and applications”, referat przedstawiony podczas *27th International TESOL Conference*, Atlanta, GA. Ragan.

Rees, L. (2013) „The Role of Plain Language in English Training for French Air Traffic Controllers” (w:) S. Hansen-Schirra i K. Maksymski (red.) *Aviation Communication: Between Theory and Practice*, Frankfurt am Main: Peter Lang GmbH, s. 95–104.

Rubenbauer, F. (2009) *Linguistics and Flight Safety: Aspects of Oral English Communication in Aviation*, Aachen, Germany: Shaker Verlag.



Warszawa, 6 października 2017 r.