

УДК 81'373.613

EMPRUNTS FRANÇAIS DES TERMES AÉRONAUTIQUES DANS LES LANGUES RUSSE ET ANGLAIS

L. Sh. Akhtamyanova, R. M. Akhtamyanov, L. P. Merkulova

Cette étude est consacrée à l'étude des termes aéronautiques en russe et en anglais d'origine française. Le but du travail est de déterminer le rôle de la langue française dans la formation du vocabulaire de la terminologie aéronautique en russe et en anglais et d'analyser l'histoire de l'origine des termes aéronautiques. L'étude a permis de déterminer le rôle de premier plan de la langue française dans la formation du vocabulaire des termes aéronautiques en russe et en anglais à l'époque de la naissance de l'aviation mondiale. L'histoire de l'origine et de l'introduction des termes aéronautiques, du lancement du premier ballon au début du XXe siècle, a été examinée. À l'aide d'une analyse étymologique, il a été établi que le grec et le latin ont eu une grande influence sur la formation des termes aéronautiques. L'analyse a révélé que le français a été la première source majeure d'emprunts dans la terminologie aéronautique russe et anglaise et a contribué à la formation d'un vocabulaire russe et anglais des termes aéronautiques. L'évolution de la sémantique des termes aéronautiques a été retracée, depuis la naissance de l'aviation jusqu'à l'époque moderne. L'étude a été réalisée à l'aide de la méthode d'analyse, de la méthode descriptive, de la méthode d'analyse des composants, de l'analyse étymologique et de la formation de mots, de l'analyse sémantique.

Mots-clés: le terme, les emprunts, les raisons de l'emprunt, le système de terminologie aéronautique russe, le système de terminologie aéronautique anglais, la naissance de l'aviation mondiale, le rôle de la langue française dans la formation du système de terminologie aéronautique, l'histoire des termes aéronautiques, l'étymologie, la sémantique.

*Il n'y a pas une telle langue sur terre,
qui serait complètement libre de influences
étrangères,
car aucun peuple ne vit une vie complètement
isolée et isolée.*

N. M. Chansky

Peut-être qu'aucune langue ne peut se vanter de son authenticité et de son isolement des autres langues. Certaines langues sont plus actives et "agressives", d'autres au contraire sont passives et plus influencées de l'extérieur, mais toutes les langues, à des degrés divers, ont une influence mutuelle. Outre les langues apparentées, les langues de différents groupes ou familles peuvent avoir une grande influence les unes sur les autres si les peuples qui les parlent interagissent activement dans un domaine particulier de la vie.

Chaque état moderne se développe grâce à l'échange de connaissances, d'expériences et de produits de production avec d'autres États. Chaque état s'efforce de développer et de maintenir des relations commerciales, industrielles, économiques, culturelles et politiques avec d'autres états. La conséquence de ces liens est l'influence des peuples, des cultures, des modèles d'économie et de production les uns sur les autres. Plus la connexion est stable et longue, plus l'impact est profond. Le principal instrument d'influence mutuelle est la langue, car la langue est le principal moyen par lequel la communication interpersonnelle et interethnique est réalisée. En raison de l'influence mutuelle des peuples, la langue subit également des influences et subit des changements. La principale forme d'influence linguistique sur l'autre est l'emprunt de mots étrangers. Il existe des opinions divergentes

© Akhtamyanova L. S., Akhtamyanov R. M., Merkulova L. P., 2023.

Akhtamyanova Leyla Sharif'yanovna (layla_i@mail.ru),

étudiant du troisième cycle de la faculté de philologie et de journalisme,

Akhtamyanov Ramil Maratovich (arm102bash@yandex.ru),

étudiant du troisième cycle de l'institut des techniques aéronautiques et spatiales,

Merkulova Ludmila Petrovna (lpm1r@yandex.ru),

chef du département des langues étrangères et du russe comme langue étrangère, Université de Samara, 34, Moskovskoe shosse, Samara, 443086, Russie.

quant à l'impact de l'emprunt sur le développement d'une langue, mais il convient également de noter que l'emprunt enrichit la langue, la rend plus flexible et plus diversifiée.

Conditions et méthodes de recherche

L'objectif de cette étude est de déterminer le rôle et la place des emprunts français dans la formation du dictionnaire des termes aéronautiques en russe et en anglais.

En tant que méthodes de recherche, la méthode d'analyse, la méthode descriptive, la méthode d'analyse des composants, l'analyse étymologique et verbale, l'analyse sémantique ont été utilisées.

Résultats et discussion

Selon le "Dictionnaire encyclopédique linguistique", l'emprunt est défini comme "un élément d'une langue étrangère (mot, morphème, construction syntaxique, etc.) transféré d'une langue à l'autre à la suite de contacts linguistiques, ainsi que le processus même de transition d'éléments d'une langue à l'autre. Habituellement, les mots sont empruntés et moins souvent les tours syntaxiques et phraséologiques" [1].

Les chercheurs notent que toute langue suit un long chemin sans fin de développement et de formation. Le vocabulaire de toute langue se compose non seulement de mots ancestraux, mais aussi de mots empruntés à d'autres langues. Certaines unités lexicales ont été empruntées dans les temps anciens, d'autres - relativement récemment. Toute langue est caractérisée par un développement et une reconstitution constants, car chaque jour la langue est confrontée à de nouvelles réalités en raison de l'apparition de nouveaux concepts et objets. Toute langue a besoin d'emprunter des mots d'autres langues à la suite de l'emprunt initial d'éléments de culture, de science, d'industrie. Lorsque les connaissances sur les nouvelles réalités se répandent dans le monde entier, le plus souvent, ce sont les emprunts qui aident à décrire ces réalités. Le chercheur M. A. Breiter remarque que de nouveaux emprunts apparaissent en raison de l'absence d'un nom approprié dans la langue [2].

On peut distinguer les raisons suivantes de l'emprunt étranger.

- La raison extérieure est les liens politiques, commerciaux, économiques, industriels et culturels étroits entre les peuples locuteurs natifs. La forme la plus typique d'influence due à de

telles relations est l'emprunt d'un mot avec l'emprunt d'une chose ou d'un concept. Par exemple, avec l'apparition de nouvelles réalités en français, leurs noms sont également entrés dans les langues russe et anglaise: *français* "automobile" → *russe* "автомобиль"/*anglais* "automobile" (*grec* "autos" + *latin* "mobilis") [3; 4].

- Les raisons d'emprunt intra-linguistiques sont en partie liées à des raisons externes. À la suite de ce type d'emprunt, la valeur exprimée par un mot russe ou anglais peut être divisée en deux: l'un est désigné par le nom d'origine, et le second est attribué au mot emprunté. Par exemple, *russe* "всеобщий"/*anglais* "overall" → *français* "total" → *russe* "тотальный"/ *anglais* "total" (*latin* "totus") [3; 4].

Une autre raison d'emprunt intra – linguistique, caractéristique de la plupart des langues, et en particulier du russe, est la tendance à remplacer le nom descriptif et ambigu par un mot. Par exemple, *français* "tournée" → *russe* "турне" au lieu de "путешествие по круговому маршруту" [3].

À différentes périodes historiques, la langue française a influencé à des degrés divers la langue en russe et en anglais. Ainsi, par exemple, de l'histoire de la Russie, nous savons qu'un large emprunt de mots français à la langue russe a eu lieu sous le règne de Pierre le Grand, Elizabeth Petrovna et Catherine II. Ces dirigeants se sont distingués par un grand amour pour tout le français, grâce auquel les gallicismes ont pénétré dans de nombreux domaines de la vie des gens: culture, mode, vêtements, art, militaire, cuisine, intérieur. Par exemple, *assemblée*, *lieutenant*, *côtelette*, *salade*, *compote*, *ballet*, *etage*, *plafond*, *console*, *fronton*, *trottoir*, *béton*, *façade*, *art nouveau*. Aussi La Grande Révolution française et la guerre de 1812 ont contribué à la pénétration des mots et des concepts français dans la langue russe. Par exemple, "*cher ami*" → "*charomyzhnik*", "*je dois sortir*" → "*les toilettes*" "sortir" [3].

La reconstitution la plus intensive du dictionnaire de l'anglais par les emprunts français est observée dans les XII-XV siècles, quand, après la conquête normande, la langue nationale de l'Angleterre est devenue la langue française, et l'anglais a fourni des formes de communication orale. À partir du XVIIIe siècle jusqu'à nos jours, le développement de la science, de la technologie, de la culture, des contacts internationaux entraîne une

forte augmentation du vocabulaire anglais, y compris au détriment des emprunts français [5].

Les emprunts pénètrent dans tous les domaines de la vie. L'industrie aéronautique ne fait pas exception. Sur la base des données historiques, il convient de noter immédiatement que pendant la naissance de l'aviation mondiale, les noms des procédés et des produits aéronautiques ont été principalement empruntés à la langue française. En russe et en anglais, il existe un grand nombre de termes français empruntés.

L'utilisation de termes empruntés dans le domaine de l'aviation est due au fait que l'utilisation des seules ressources internes des langues russe et anglaise a été impossible en raison du développement rapide de l'aviation française. L'émergence de nouvelles technologies et de nouveaux produits dans l'aviation a entraîné le développement d'un vocabulaire spécial, le remplacement des termes obsolètes par de nouveaux afin de former et de compléter la base terminologique [6].

En analysant la classification du système de terminologie de l'aviation, on peut y distinguer les groupes suivants: types d'aéronefs; conceptions d'aéronefs; équipement spécial; types de soutien au sol; personnel de maintenance dans les airs / au sol; concepts d'aérodynamique; radar; météorologie; photographie aérienne; service de parachutisme; médecine aéronautique, etc. [7].

Les chercheurs croient que c'est le vingtième siècle qui est le principal dans l'histoire de la formation de la terminologie de l'aviation, car c'est pendant cette période que l'aviation est née et développée.

Il convient de noter que c'est la France qui est devenue et est restée le centre du développement de l'aéronautique, et plus tard de l'aviation naissante, jusqu'à la deuxième décennie du XXe siècle. Cela a provoqué le fait qu'un nombre important de termes aéronautiques dans diverses langues du monde sont d'origine française. Le rôle de chef de file de la France a été dû au fait que ce pays a encouragé et soutenu toutes les initiatives dans le domaine des vols. De plus, c'est dans la ville française de Toulouse qu'a été fondée en 1909 la première école d'Ingénierie aérospatiale au monde. Cette école est toujours l'une des meilleures d'Europe dans ce domaine, et la ville de Toulouse depuis les débuts de l'aviation reste la capitale aérospatiale de l'Europe.

Lors de l'examen du processus d'emprunt sur l'exemple des langues française et russe, son

ordre presque unilatéral (du français au russe) est noté, malgré la place importante de la Russie dans le domaine de la construction aéronautique. Cette situation peut s'expliquer par le fait que les fondateurs de l'industrie aéronautique russe ont été formés en France: les premiers pilotes-aviateurs Russes ont maîtrisé l'art du pilotage en France, et les premiers mécaniciens et motoristes russes ont été formés dans les écoles d'aviation françaises. En plus de la formation, les premiers échantillons de matériel de vol ont également été achetés par la Russie en France. Par exemple, en 1909, le ministère de la guerre russe a acheté en France à l'usine "Lebody" un dirigeable semi-rigide, appelé "Lebed'" (Cygne) en Russie.

On ne peut pas dire que l'Angleterre à cette époque ne s'est intéressée pas à l'aéronautique. En Angleterre, une société aéronautique – la Aeronautical Society – a également été organisée. Cependant, le conservatisme de l'Angleterre n'a pas permis aux entreprises créatives dans le domaine de l'aviation de se développer, et le pays industriel développé a été obligé d'emprunter les nouveaux concepts et termes dans le domaine de l'aéronautique et de l'aviation, qui ont apparu rapidement en France à cette époque.

Tous ces facteurs ont grandement influencé le processus d'emprunt des termes aéronautiques français en russe et en anglais.

En considérant les emprunts en russe et en anglais, il est important de se référer à l'histoire du développement des termes aéronautiques, depuis le lancement du premier ballon jusqu'au début du XXe siècle, lorsque la France a régné dans le domaine de l'aviation et été l'ancêtre non seulement des innovations techniques, mais aussi de la terminologie. Cette période a été conditionnellement divisée en trois périodes:

1) Le développement de l'aéronautique a commencé en 1783, lorsque les frères Mongolfier ont lancé le ballon, ce qui a marqué le début de la formation en français des premiers termes de navigation aérienne, qui sont ensuite passés en russe et en anglais. Les premiers termes de navigation aérienne ont apparu: *aéronaute* (grec "aer" (l'air) + grec "nautes"), *aérostatis* (grec "aer" (l'air) + grec "states"), *ballon* (italien "pallone" (la balle)), *montgolfière* (du nom des frères Montgolfière), *parachute* (grec "para" (contre) + français "chute") [3; 4].

Il est important de noter que l'inventeur français Jean-Pierre François Blanchard a été le

premier à survoler la Manche à bord d'un ballon. Cet événement a marqué le début de l'influence continue de plus d'un siècle des réalisations françaises dans le domaine de l'aéronautique et de l'aviation sur la formation de la terminologie de l'aviation anglaise.

2) La deuxième période remonte aux années 40-60 du XIXe siècle, lorsque des modèles volants de futurs avions et dirigeables ont été créés en France, ainsi que des tentatives d'utilisation de l'aéronautique à des fins militaires. Les termes ont apparu: *aviateur* (latin "avis" (l'oiseau)), *aviation* (latin "avis" (l'oiseau)), *ornithoptère* (grec "ornis" (l'oiseau) + grec "pteron" (l'aile)), *dirigeable* (français "diriger") [3; 4].

Dans la seconde moitié du XIXe siècle les chercheurs ont cherché à créer une aéronautique motorisée et à concevoir des appareils plus lourds que l'air.

3) La troisième période concerne la fin du XIXe – début du XXe siècle, lorsque les termes français entrent dans d'autres langues en relation avec l'amélioration de la conception et l'émergence de nouveaux types d'avions, ainsi que dans le cadre de l'étude de la relation entre la théorie de l'aviation et la pratique. Les unités lexicales ont apparu: *aéroplane* (grec "aer" (l'air) + grec "planos" (divagant)), *autogyre* (grec "autos" (seul) + grec "gyros" (le collier)), *aviette* (latin "avis" (l'oiseau)), *fuselage* (français "fuseler"), *longeron* (français "longer"), *monoplane* (grec "monos" (une) + latin "planum" (le plan)), *quille* (hollandais "kiel" (partie vertical de l'empennage de l'aéronef)), *stabilisateur* (latin "stabilis" (stabilisé)), *aileron* (français "aile"), *pique* (français "piquer"), *virage* (français "virer"), *gyroplane* (grec "gyros" (le collier)), *hydroplane* (grec "gydor" (l'eau) + grec "planos" (divagant)), *capitaine* (latin "capitaneus" (le chef)), *navigateur* (latin "navigator") [3; 4; 8].

Au début du XXe siècle, il y avait des avions qui ont été nommés par les noms de leurs inventeurs. En français, puis en russe et en anglais, des termes tels que: *Santos-Dumont*, *Farman*, *Blériot*, *Voisin*, *Wright* ont apparu [7].

Comme indiqué précédemment, la France a été le leader de la construction aéronautique mondiale jusqu'à la deuxième décennie du XXe siècle. À partir de la seconde moitié du XXe siècle, des pays tels que la Russie, le Royaume-Uni,

l'Allemagne et les États-Unis ont commencé à prendre la tête de la construction aéronautique avec la France, ce qui a eu un impact sur la nature des termes aéronautiques et leur étendue. Mais, malgré le déclin de l'influence de la pensée de l'Ingénierie française, et donc de la langue française sur la formation de nouveaux termes aéronautiques, la langue française a continué à proposer et à introduire ses techniques aéronautiques dans d'autres langues. Ainsi, en russe, on peut distinguer des termes d'origine française ultérieure: *amortissement* (français "amortir", latin "amortisatio" (détensionnement)), *traverse* (latin "transverses" (latéral)), *nervure* (latin "nervus" (brin)), *caisson* (français "caisse") [3; 8]. Dans le même temps, en anglais, ces mêmes concepts ont reçu un nom différent: *amortissement* – anglais "absorption", *traverse* – anglais "crossrail", *nervure* – anglais "rib", *caisson* – anglais "torsion box", ce qui indique un déclin de l'influence de la langue française dans la formation du dictionnaire anglais des termes aéronautiques [8].

Selon les résultats de l'analyse étymologique, la plupart des termes aéronautiques ont des racines latines et grecques dans leur composition morphémique. Ceci est particulièrement vrai pour les termes empruntés à la langue française. Ce fait peut s'expliquer par deux raisons. Tout d'abord, le latin est la langue de base de toute la famille indo-européenne des langues, composée de huit langues vivantes, comprenant l'allemand, dont l'anglais, et l'italien, dont le français. Par conséquent, les morphèmes et même les mots entiers sont passés de la langue de base aux langues de toute la famille. Deuxièmement, le grec et le latin ont eu un impact énorme sur le développement de la culture et de la science en Europe et dans le monde. Dès le XVIIIe siècle, peu de temps avant le début du développement de l'aéronautique, de nombreux scientifiques ont écrit leurs travaux en latin et ont utilisé la terminologie scientifique gréco-latine. La terminologie scientifique et technique, en règle générale, a été construite et continue d'être construite sur la base du latin et du grec ancien.

Séparément, il convient de noter la sémantique des termes aéronautiques dans les langues analysées, à savoir l'évolution de la sémantique. Par exemple, considérons le terme "parachute". Ce terme est né en 1783, lorsque le physicien parisien Louis-Sébastien Lenormand a réussi à sauter de la

tour de l'Observatoire de Montpellier, et a signifié “un dispositif en forme de parapluie à ossature de bois conçu pour aider les gens à quitter un bâtiment en feu”. Mais déjà en 1785, lorsque Jean Pierre François Blanchard a démontré le parachute comme “moyen d'évacuation en toute sécurité du ballon”, le sens du terme s'est élargi. Un peu plus tard, dans 1912, Gleb Kotelnikov a inventé et breveté le premier parachute à dos d'avion, qui a été “un appareil dans un sac à dos attaché au pilote ayant un trou de poteau au centre du dôme pour la sortie d'air” [9]. À l'heure actuelle, le terme “parachute” a le sens de “Dispositif sous la forme d'un dôme en tissu déroulant dans l'air pour la descente sur terre d'une personne, d'une cargaison d'un aéronef, pour l'atterrissage d'un vaisseau spatial, etc” [10]. Selon le domaine d'application, on distingue: parachutes d'atterrissage, de fret, de sport, de freinage, de stabilisation et de parachutes d'engins spatiaux, ce qui indique une large gamme sémantique de ce terme moderne. Ainsi, en suivant l'histoire d'un seul terme aéronautique, nous pouvons observer l'évolution sémantique des termes aéronautiques, qui, à l'aube de la construction aéronautique, ont apparu en français et ont ensuite été empruntés en russe et en anglais.

Conclusions

En conclusion il convient de noter, que le français est la première source majeure d'emprunts dans les terminologies aéronautique russe et anglaise, car la France a occupé depuis plus de 100 ans une position de leader dans ce secteur. Au tournant des XIX-XX siècles l'aviation mondiale s'est développée rapidement. Le centre du développement actif de l'aviation a été la France. Les pays qui cherchent à réussir dans le développement de l'aéronautique ont activement adopté l'expérience française et, avec elle, la terminologie française. Ainsi, les emprunts français ont contribué à la formation d'un dictionnaire russe et anglais des termes aéronautiques et à la formation de nouveaux termes basés sur les emprunts existants, ce qui a grandement facilité et accéléré le développement de l'aviation dans ces pays. Possédant des termes aéronautiques français, les spécialistes russes et anglais ont pu assurer une coopération réussie avec les

collègues français, beaucoup plus rapidement et avec succès d'apprendre les connaissances et l'expérience des collègues français, et d'éviter les malentendus lors de la communication avec des collègues du monde entier.

Liste bibliographique

1. Лингвистический энциклопедический словарь [Электронный ресурс]. URL: <http://tapemark.narod.ru/les/158a.html> (дата обращения: 17.04.2023).
2. Брейтер М. А. Англицизмы в русском языке: история и перспективы. Пособие для иностранных студентов-русистов. Владивосток: Диалог, 2011. 210 с.
3. Этимологические онлайн словари русского языка [Электронный ресурс]. URL: <https://lexicography.online/etymology/> (дата обращения: 17.04.2023).
4. Online etymology dictionary [Electronic resource]. URL: <https://www.etymonline.com/> (accessed: 17.04.2023).
5. Павленко Л. Г. История английского языка: учеб. пособие. Таганрог: Изд-во Таганрог. гос. пед. ин-та, 2006. 104 с.
6. Фахрутдинова Д. Р. Системно-составительное исследование терминологии войсковой противовоздушной обороны английского и русского языков: автореф. дис. ... канд. филол. наук. Казань, 1999. 24 с.
7. Коркина Е. С., Коротаева И. Э. Заимствования в русской терминологии авиационной тематики // Матер. студенческой научно-практич. конф. М.: Перо, 2017. Вып. 11. С. 114-123.
8. Данилин А. И. Краткий русско-английский толковый словарь по авиации / Самар. гос. аэрокосм. ун-т им. С. П. Королева (нац. исслед. ун-т). Самара, 2012. 208 с.
9. Залуцкий Г. В. Изобретатель авиационного парашюта Г. Е. Котельников. М.: Воен. изд-во, 1953. 128 с.
10. Фундаментальная электронная библиотека. Русская литература и фольклор [Электронный ресурс]. URL: <http://febweb.ru/feb/mas/mas-abc/16/ma302232.htm?cmd=0&istext=1> (дата обращения: 17.04.2023).

ФРАНЦУЗСКИЕ ЗАИМСТВОВАНИЯ АВИАЦИОННЫХ ТЕРМИНОВ В РУССКОМ И АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКАХ

Л. Ш. Ахтамьянова, Р. М. Ахтамьянов, Л. П. Меркулова

Данное исследование посвящено изучению авиационных терминов в русском и английском языках, имеющих французское происхождение. Целью работы является определение роли французского языка в формировании словаря авиационной терминологии в русском и английском языках и анализ истории происхождения авиационных терминов. В результате проведённого исследования была определена ведущая роль французского языка в формировании словаря авиационных терминов в русском и английском языках в период зарождения мировой авиации. Была рассмотрена история происхождения и внедрения терминов аэронавтики, начиная от запуска первого воздушного шара до начала XX века. При помощи этимологического анализа было установлено, что греческий и латинский языки оказали большое влияние на образование авиационных терминов. В результате анализа было установлено, что французский язык являлся первым крупным источником заимствований в русской и английской авиационной терминологии и способствовал формированию русского и английского словаря авиационных терминов. Была прослежена эволюция семантики авиационных терминов, начиная с момента зарождения авиации и заканчивая современным временем. Исследование выполнялось при помощи метода анализа, описательного метода, метода компонентного анализа, этимологического и словообразовательного анализа, семантического анализа.

Key words: термин, заимствования, причины заимствования, русская авиационная терминосистема, английская авиационная терминосистема, зарождение мировой авиации, роль французского языка в формировании авиационной терминосистемы, история авиационных терминов, этимология, семантика.

Статья поступила в редакцию 03.06.2023 г.

© Ахтамьянова Л. Ш., Ахтамьянов Р. М., Меркулова Л. П., 2023.

Ахтамьянова Лейла Шарифьяновна (layla_i@mail.ru), аспирант факультета филологии и журналистики,

Ахтамьянов Рамиль Маратович (arm102bash@yandex.ru),

аспирант института авиационной и ракетно-космической техники,

Меркулова Людмила Петровна (lpm1r@yandex.ru),

заведующий кафедрой иностранных языков и русского как иностранного Самарского университета, 443086, Россия, г. Самара, Московское шоссе, 34.