Показатель успеваемости за экспериментальный период дал положительную динамику. Анализ результатов показывает, что у большинства обучающихся после эксперимента по использованию элементов технологии концентрированного обучения при коллективном обучении преобладает продвинутый и высокий уровни.

Применение элементов технологии концентрированного обучения в гуманитарном колледже позволяет внедрить многообразие взаимодополняющих форм учебной деятельности, что обеспечивает восприятие и усвоение обучающимися блоков изучаемого материала. Эффект суггестивного воздействия обеспечивает оптимизацию сроков освоения преподаваемого материала, благоприятно влияет на мотивацию обучающихся, их внутреннюю настроенность на обучение, длительное взаимодействие друг с другом, с преподавателем в процессе обучения. Суть здоровьесберегающих технологий концентрированного обучения заключается в снижении усталости, эмоциональном и физическом комфорте.

1. Лозанов Г.К. Суггестология и суггестопедия. София: Наука и искусство. 1981. 124 с.
2. Лозанов Г.К. Сущность, история и экспериментальные перспективы суггестопедической системы при обучении иностранным языкам // Методы интенсивного обучения иностранным языкам. Вып. 3. М.: МГПИИЯ, 1977.
3. Малахина М.А. Использование технологии концентрированного обучения в образовательном процессе колледжа // Новая наука: Опыт, традиции, инновации. 2016. № 4-2 (77). С. 63-65.
4. Щетинин М.П. Погружение // Учительская газета. 1987. С. 3.

Роббек М.К., Кривошеева Е.И.

Адекватность передачи текстов железнодорожной тематики с японского на русский язык

*Тихоокеанский государственный университет
(Россия, Хабаровск)*

doi: 10.18411/lj-02-2021-142

idsp: ljjournal-02-2021-142

Аннотация

В статье анализируются лексические и грамматические особенности текстов железнодорожной тематики в японском языке и рассматриваются варианты их адекватной передачи на русский язык. Выявляются основные способы терминообразования в указанной сфере в японском языке с целью их функциональной реализации в русском языке.

Ключевые слова: железнодорожный, японский язык, перевод, терминология, адекватность.

Abstract

The article analyzes lexical and grammatical difficulties in translation of articles related to the railway field from Japanese into Russian, and suggests ways of their adequate solution. The main methods of term formation of the studied area in the Japanese language are identified and the methods of their functional implementation in Russian are considered.

Key words: railway, Japanese, translation, terminology, adequacy.

Япония является важным соседом и партнером России, с которым страна нацелена укреплять обоюдовыгодное взаимодействие в научно-технической, гуманитарной и других областях. Не исключением является и сотрудничество в сфере железнодорожного сообщения и оптимизации логистических путей.

Актуальность статьи обусловлена тем, что на данный момент имеется целый ряд направлений экономического взаимодействия между Японией и Россией, которые

могут помочь в решении проблем развития транспортных систем. На сегодняшний день, Россия активно развивает инфраструктуру Сибири и Дальнего Востока, занимается модернизацией БАМа и Транссиба и обеспечивает развитие подходов к портам Дальнего Востока. В этой связи, работа по созданию единого транспортного пространства России, по мнению президента ОАО "РЖД" О. Белозерова, требует инвестиций, как государственных, так и частных. "Мы заинтересованы в привлечении инвестиций из Японии для развития транспортной инфраструктуры, в особенности на Дальнем Востоке» [3]. Одним из таких перспективных проектов, возможно, станет транспортный переход между Сахалином, материком и о. Хоккайдо, что позволит, в свою очередь, подключить порты Японии к системе РЖД.

Успешное сотрудничество в обозначенной области предполагает профессиональное переводческое сопровождение на всех этапах взаимодействия сторон – партнеров. Сфера отраслевая и узкоспециализированная, а это выводит на первый план необходимость качественной подготовки переводческого персонала, который бы свободно ориентировался в терминологической базе и владел бы приемами точной и адекватной передачи информации в рамках железнодорожной тематики с японского на русский язык и наоборот. В частности, при переводе терминов соблюдал бы правило функциональной эквивалентности, где важным является смысл, а форма отходит на второй план [1].

В данной статье рассмотрим сложности передачи терминологии железнодорожной тематики с японского на русский язык и определим типы трансформаций, которые позволят адекватно оформить их значение на языке перевода. В качестве материалов для исследования были использованы статьи из японских источников, таких как сайт ERINA (Economic Research Institute for Northeast Asia), научно-исследовательского института экономики Северо-Восточной Азии, а также статьи с сайта JSCE (Japan Society of Civil Engineers), Японского общества инженеров-строителей.

Прежде всего, остановимся на общей проблеме для всех сфер терминологии – сокращении слов. Для категории терминообразования железнодорожной тематики характерны следующие способы сокращения: аббревиация, графическое сокращение, а также усечение слова. Данный пласт лексики демонстрирует наличие как английских, так и японских сокращений, а также использует сленг, что при переводе может вызвать некоторые затруднения. Кроме этого, большинство из этих слов уже в сокращенном варианте выглядят как общеупотребительные, либо же состоят всего из одного иероглифа. Обратимся к примерам:

- аббревиация: ЕВ от английского «Emergency Brake» – в японском варианте – デッドマン装置, означающее «Устройство безопасности водителя» или как его еще называют «Переключатель мертвеца»; BLMG от BrushLess Motor Generator, что означает «Бесщеточный мотор-генератор».
- графическое сокращение: 3セク от словосочетания 第三セクター鉄道 - «третья железнодорожная ветка». Для удобства было опущено несколько символов.
- усечение слова: слово つぎ в общеупотребительном значении означает «следующий», но узком смысле это - «отправление следующего поезда»;
- использование сленга: слово タコ означает «осьминог», однако, в нашем случае, это общий термин, относящийся к персоналу станции; словосочетание «その子» означает «этот ребенок», но в контексте железнодорожной терминологии - это прозвище поезда JR Tokai серии 313; «食パン» - буквально «ломтик хлеба» или «хлеб». В нашем случае -

это автоматическое сцепное устройство, которое осуществляет сцепление единиц подвижного состава без участия человека [2].

Рассмотрим сложности, встречающиеся на уровне синтаксиса: ロシアでは、天候に左右されない安定した鉄道網として、下記の大陸間あるいは大陸-島間の海底トンネルの建設を計画している [4]. *«В России планируется строительство подводного тоннеля между материком и островом, который бы выполнял функцию стабильной, устойчивой к любым непогодным условиям железнодорожной сети»*. При переводе данного предложения, была использована такая переводческая трансформация как конкретизация, которая обусловлена стилистическими соображениями, такими, как, например, необходимость завершенности фразы, стремление достичь большей наглядности и образности.

Далее, обратимся к примеру использования лексического добавления при переводе. 3件の海底トンネルの中で最も優先度が高く、1947年より検討が開始されている。延長10.5km [4]. *«Данный проект по строительству подводного тоннеля, протяженностью 10,5 км, является самым приоритетным из трех и находится на стадии рассмотрения с 1947 года»*. В отличие от японского, в русском языке для выражения мысли автора требуется более развернутая фраза. Кроме того, причиной использования приема лексического добавления выступает различие в структуре предложения, как в случае с японским и русским языками, поскольку при отсутствии того или иного элемента, смысл всего текста может потеряться или же передан частично.

При переводе следующего предложения были использованы две переводческие трансформации: 次に優先度が高く、政治、経済、建設技術、操業状況によって実現性が出てくる [4]. *«Следующей, наиболее приоритетной частью проекта является важность его реализации с политической и экономической точек зрения, а также техническая сторона строительства и условий эксплуатации»*. Первая трансформация - это добавление. Как и в предыдущем случае, выбор обусловлен тем, что без привлеченного элемента «проект», будет не понятно о чем идет речь. Вторая - это грамматическая замена нескольких слов. В данном случае произошло изменение части речи слов с существительного на прилагательное: политика – политический, экономика – экономический.

Рассмотрим пример использования опущения. このような無責任な夢物語が横行する要因に、現地の鉄道事情が正しく理解されておらず、物流における経済合理性の視点が欠けていることがある [5]. *«Основной причиной того, что данный проект является не более чем простой мечтой, является отсутствие должного понимания условий на местной железной дороге и отсутствие перспектив экономической целесообразности в логистике»*. В процессе перевода было произведено опущение слова 無責任な «безответственный». Использование данного приема обусловлено тем, что смысловое содержание является семантически избыточным и не несет в себе функцию конкретизации:

Хотелось бы также отметить, что в каждом из представленных выше примеров, была использована такая переводческая трансформация как перестановка. Главной причиной этого является различие в синтаксическом строении предложений в русском и японском языках.

Таким образом, исходя из проведенного анализа, можно сделать вывод, что при переводе текстов железнодорожной тематики, лексические и грамматические трансформации использовались в равной степени. При переводе лексики преобладают лексические трансформации, однако, необходимо учитывать языковую среду научно-

технического текста и требования к нему для сохранения максимально возможной близости всех компонентов семантической структуры слов.

1. Новиков В. Г., Рукавишникова О. И. Функциональная эквивалентность же-лезнодорожных терминов в китайском и русском языках. Материалы секционных заседаний 60-й студенческой научно-практической конференции ТОГУ. В 2-х томах. Редколлегия: И.Н. Пугачев (отв. редактор) [и др.]. Изд-во: ТОГУ, Хабаровск, 2020. С. 184-167.
2. Словарь железнодорожной лексики «鉄道用語の基礎知識» [Электронный ресурс]: Режим доступа <https://www.wdic.org/dic/RAIL/Ryogo> (дата обращения 20.11.2020)
3. ТАСС, новостной портал [Электронный ресурс]: Режим доступа <https://tass.ru/transport/2704065> (дата обращения 20.01.2021)
4. ERINA (Economic Research Institute for Northeast Asia), Научно-исследовательский институт экономики Северо-Восточной Азии [Электрон-ный ресурс]: Режим доступа https://www.erina.or.jp/wp-content/uploads/2017/02/pp13410_tssc.pdf (дата обращения 20.11.2020)
5. JSCE (Japan Society of Civil Engineers), Японское общество инженеров-строителей [Электронный ресурс]: Режим доступа <http://www.jsce.or.jp/committee/rm/News/news8/tunnel.pdf> (дата обращения 20.11.2020)

Крупник Е.Я.¹, Буянов Е.В.², Уколов В.А.²

Повышение результативности атакующих действий в единоборствах

¹ФГБОУ ВО «Московский авиационный институт (национальный исследовательский университет)»

²ФГБОУ ВО «Российский государственный социальный университет»
(Россия, Москва)

doi: 10.18411/lj-02-2021-143

ids: lj-02-2021-143

Аннотация

Разработанная методика выявления соревновательных характеристик приемов в процессе проведения схватки на основе записи символами с последующей обработкой в короткий срок, по окончании схватки дает возможность предоставить каждому участнику схватки срочную информацию об эффективности атаки, надежности защиты, интервале атаки и ее успеха. Использование на практике показателей соревновательной деятельности позволяет определять и контролировать уровень развития мастерства борцов и планировать на объективной основе методы совершенствования атакующих приемов борцов.

Ключевые слова: единоборства, борьба самбо, атакующие действия борца, педагогический эксперимент.

В педагогическом эксперименте разработанных нами средств и методов повышения эффективности выполнения с оптимальными характеристиками на практике нами были выбраны следующие характеристики: ИА, ИУА, ЭА₁, ЭА₂, НЗ₁, НЗ₂. Эксперимент проводился с самбистами РГАУ-МСХА им. К.А. Тимирязева с февраля по июнь (один семестр) 2015 года. Были отобраны 14 спортсменов и сформированы экспериментальная и контрольная группы. Возраст борцов 18-22 лет второго и третьего разрядов разных весовых категорий [3, 7, 8].

До педагогического эксперимента были проведены контрольные соревнования с испытуемыми обеих групп. Анализ результатов показал, что опытная и контрольная группы не отличаются друг от друга – по всем весовым категориям у участников было одинаковое количество побед и поражений (по три). [1, 2, 4].

Занятия проводились по два часа, три раза в неделю на протяжении 20 недельных микроциклов. В контрольной группе учебно-тренировочный процесс проводился с использованием традиционных методик, в опытной, кроме традиционных, использовались разработанные нами средства и методы.