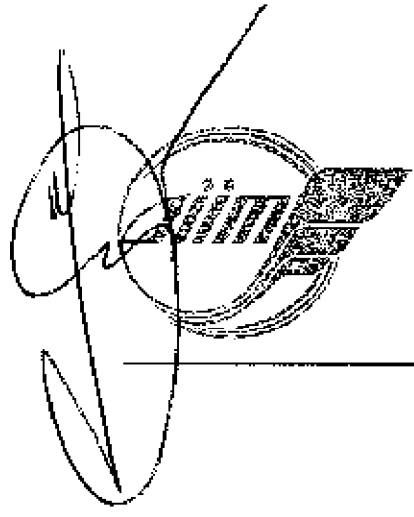


Т. І. ВЛАСОВА, В. М. ГАРКУША

# ПЕРЕКЛАДАЦЬКИЙ АНАЛІЗ СПЕЦІАЛЬНОГО ТЕКСТУ





МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Дніпропетровський національний університет  
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна

---

Кафедра «Філологія та переклад»

Т. І. ВЛАСОВА  
В. М. ГАРКУША

**ПЕРЕКЛАДАЦЬКИЙ АНАЛІЗ СПЕЦІАЛЬНОГО ТЕКСТУ**

Дніпропетровськ, 2014

УДК 811.111'25

ББК 81.2.Англ

В 58

Дніпропетровськ, 2014

*Рецензенти:*

*доктор філологічних наук, професор О.І. Панченко (ДНУ)*

*доктор філологічних наук, професор Т.В. Філат (ДЗ «ДМА»)*

*кандидат філологічних наук, доцент Н.І. Пустовойт (ДНУЗТ)*

Рекомендовано до друку Вченою радою Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна (протокол № 6 від 03.02.2014 р.)

## **ПЕРЕКЛАДАЦЬКИЙ АНАЛІЗ СПЕЦІАЛЬНОГО ТЕКСТУ**

**В 58 ПЕРЕКЛАДАЦЬКИЙ АНАЛІЗ СПЕЦІАЛЬНОГО ТЕКСТУ:**

Навчальний посібник / Т.І. Власова, В.М. Гаркуша – Дніпропетровськ: 2014. – 160 с.

УДК 811.111'25

ББК 81.2. Англ

Навчальний посібник охоплює широкий спектр теоретичних проблем щодо виконання перекладацького аналізу, передуючого перекладу спеціального тексту, в межах курсу «Практики перекладу» згідно з програмою МОН України та спрямований на навчання письмовому перекладу текстів різних жанрів як діяльності, яка складається з трьох етапів: перекладацького аналізу, перекладу та релагування. Розділи, присвячені перекладацькому аналізу текстів, які належать до різних жанрів, складаються з теоретичної частини, яка містить інформацію про основні етапи, особливості та правила виконання перекладацького аналізу спеціального тексту та завдання для перекладацького аналізу та перекладу з англійської та української мов переважно залізничної тематики. У додатку йдеться про принципи лінгвістичного аналізу тексту на семантичному та метасемантичному рівні, а також основи семіотики перекладу, надається глосарій метамовних термінів та термінів для стилістичного аналізу тексту.

Посібник призначений для студентів IV-V курсів перекладацьких відділень (факультетів) університетів, магістрів та аспірантів ВНЗ залізничного транспорту, а також широкого кола перекладачів.

Табл.: 5 . Бібліогр.: 29 назв.

© Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, 2014

© Власова Т. І., Гаркуша В. М., 2014

## ВСТУП

Глобальні політичні та економічні зміни, зміни у суспільному житті і процеси інтеграції призвели і до зміни ролі перекладу у цих сферах людської діяльності. В сучасну епоху науково-технічного прогресу переклад науково-технічної, юридичної та іншої літератури та документації з допоміжної сфери обслуговування перетворився у самостійну розвинену галузь інформаційних послуг, яка має власну структуру, особливості та власні проблеми.

Серед основних характеристик, за якими замовник обирає перекладача, нарівні з критеріями ціни та оперативності виступають вимоги до якості перекладу, при визначенні якої враховують повноту, адекватність та відповідність прагматичній спрямованості оригінального тексту. Саме здійсненню якісного перекладу сприяє виконання попереднього перекладацького аналізу, спрямованого на визначення основних доміант тексту та вибору стратегій перекладу.

У сучасному перекладознавстві не ставиться під сумнів структура процесу перекладу, яка складається з трьох етапів. Перший етап будується на попередній аналітичній роботі, яка пов'язана з визначенням типологічних (жанрових) характеристик тексту оригіналу, які необхідно враховувати при перекладі з метою досягнення його адекватності. Другим є саме процес перекладу, третім – редагування та аналіз результатів перекладу. Саме у письмовому перекладі ці етапи представлені найбільш чітко.

Але до недавнього часу саме перший етап був найменш дослідженим, оскільки у перекладацькій літературі виходили з припущення, що розуміння відбувається як дещо само собою зрозуміле та не потребує дослідження.

Останнім часом увагу все більшої кількості лінгвістів (М. П. Брандес, В. І. Провоторов, Л. К. Латишев, І. О. Алексєєва, І. О. Цатурова, Г. Е. Мірам та ін.) пригортає проблема розуміння тексту перекладачем, адже саме вона є основою наступного адекватного перекладу.

Саме актуальністю цієї проблеми зумовлена поява цього посібника, який є результатом практики навчання перекладацькому аналізу студентів спеціальності «Філологія та переклад» та спрямований на формування навичок повного письмового перекладу на основі попереднього перекладацького аналізу тексту. Оскільки в цьому посібнику мова йде про переклад спеціального тексту, який належить до інформативного перекладу, у якості матеріалу для аналізу й перекладу ми використовували різновид інформативного тексту, називаного спеціальним (або текстом за фахом). Цей різновид текстів

представлений певними універсальними типами (або жанрами), найбільш характерними з яких є науковий та технічний тексти, текст навчального посібника, науково-популярний текст, текст інструкції та текст юридичних документів. Вибір жанрів та тематика текстів, обраних для перекладацького аналізу та перекладу, зумовлений потребами залізничної галузі національної економіки.

Посібник складається з двох розділів. У першому розділі розглядаються теоретичні аспекти перекладацького аналізу, типи перекладацьких помилок та надається алгоритм перекладацького аналізу тексту. Другий розділ складається з п'яти тем та містить теоретичний матеріал стосовно основних етапів, особливостей та правил виконання перекладацького аналізу основних видів спеціального тексту та завдання для перекладацького аналізу і перекладу з англійської та української мов.

У темі «Тексти юридичних документів» надається двомовний абетковий словник юридичних та залізничних термінів, які використовуються при перекладі контрактів на міжнародні перевезення.

У посібник також включено додаток, де розглядаються основні принципи лінгвостилістичного аналізу тексту на семантичному та метасемантичному рівні, а також основи семіотики перекладу, яка є важливою складовою сучасного перекладознавства.

Додаток містить глосарій метамовних термінів та термінів для стилістичного аналізу тексту, що сприяє глибокому розумінню тексту на етапі попереднього перекладацького аналізу.

У кінці посібника надаються зразки текстів для додаткового опрацювання.

Ми висловлюємо особливу подяку видавництву міжнародних науково-технічних журналів «Локомотив-Информ» та «Вагонный Парк» за надану можливість використовувати для аналізу та перекладу тексти залізничної тематики, опубліковані у цих журналах.

## РОЗДІЛ 1

### ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ПЕРЕКЛАДАЦЬКОГО АНАЛІЗУ

#### ТЕМА 1 ПОНЯТТЯ ПОПЕРЕДНЬОГО ПЕРЕКЛАДАЦЬКОГО АНАЛІЗУ

Перекладацький аналіз тексту – це активна, прагматично зумовлена діяльність, спрямована на глибоке розуміння тексту, що перекладається на рівнях значення та змісту, та визначення інваріанту та стратегії перекладу.

Важлива роль перекладацького аналізу у створенні якісного професійного перекладу підкреслюється багатьма лінгвістами, серед яких В. Н. Комісаров, Л. К. Латишев, І. С. Алексеева, А. Паршин, В. Провоторов, В. І. Карабан, Г. Е. Мірам, Л. М. Черноватий та інші. О. В. Бреус визначає переклад через поняття перекладацького аналізу: «Переклад – це процес міжмовної та міжкультурної комунікації, при якому на основі цілеспрямованого перекладацького аналізу вихідного тексту створюється вторинний, перекладацький текст, що замінює вихідний у новому мовному та культурному середовищі».<sup>1</sup>

Отже, з цього визначення можна зробити висновок, що перший етап перекладу ґрунтується на попередній аналітичній роботі, яка включає, насамперед, сприйняття тексту як єдиного цілого (тому, що основною одиницею перекладу є саме текст, а не окремі слова та речення), аналіз тексту оригіналу, спрямований на визначення типологічних характеристик тексту та труднощів, розуміння того, ким, кому і з якою метою створений текст, визначення його комунікативного завдання та прийняття рішення щодо основних стратегій перекладу з метою досягнення його адекватності.

Найбільш загальноприйнятим є розподіл текстів на художні й інформативні. Відповідно, розрізняють художній та інформативний переклади. Специфіка тексту як об'єкту перекладу залежить, насамперед, від його комунікативного завдання, функціональних, змістовних й структурних особливостей, які у свою чергу багато в чому визначаються належністю тексту до того або іншого жанру й стилю. А. Паршин вважає знання «законів жанру» ключем до перекладу, підкреслюючи, що « при існуючих невеликих відмінностях, загальні

---

<sup>1</sup> Бреус Е.В. Теория и практика перевода с английского языка на русский: Учебное пособие. Часть 1. – М.: Изд-во УРАО, 2001. – 104с. (тут та надалі авт. переклад)

«закони жанрів» є незмінними для всіх мов...»<sup>2</sup>, тим самим наголошуючи, що аналіз жанрово-стилістичних особливостей тексту є невід'ємною складовою аналізу тексту.

Сучасні лінгвісти виділяють від п'яти до восьми функціональних стилів. В. Л. Наер виділяє сім функціональних стилів – офіційно-документальний, професійно-технічний, науковий, газетний, публіцистичний, релігійний та стиль художньої літератури. Він також вказує на існування в сучасній англійській мові тенденції до усунення кордонів між функціональними стилями і виділяє три базові сфери комунікації – професійно-ділову, масову та художню, які називає «мегастилями», в рамках яких функціонують «макростилі» (функціональні стилі) та «мікростилі» (жанри)<sup>3</sup>. Кількість жанрів постійно зростає, і кожний жанр має свої варіації.

Кожний із типів тексту має свої закономірності побудови і мовного оформлення. У першу чергу слід зазначити, що жанрова належність тексту досить чітко співвідноситься з характером інформації, яка міститься у тексті. Як правило, виділяють інформацію когнітивну, естетичну й експресивну. Що стосується мовного вираження, слід зазначити, що характер інформації співвідноситься з певними засобами мови. Наприклад, когнітивна інформація представлена нейтральним варіантом письмової літературної норми, емоційна – емоційно забарвленою лексикою й синтаксисом, естетична – спеціальними стилістичними засобами (тропами й фігурами мовлення). Це дозволяє говорити про наявність характерних, типологічних рис тексту, у якому той або інший тип інформації є домінуючим. Саме тому в процесі попереднього аналізу тексту оригіналу перекладачеві, по-перше, необхідно визначити його жанрову належність і характер домінуючої в тексті інформації та встановити його типологічні характеристики. Це дає змогу встановити домінуючі перекладу, тобто засоби, що забезпечують відповідність перекладу оригіналові й визначити необхідні й припустимі при перекладі трансформації. Наступним етапом перекладацької діяльності є власне переклад. Цей етап являє собою досить складний для моделювання процес, тому що «власне переклад» відбувається в мозку перекладача і пов'язаний з «перекодуванням» – тобто «трансформацією» - тексту оригіналу в текст перекладу. Пошук перекладацького рішення здійснюється шляхом перебору варіантів, їх порівняння й критичного аналізу. Після того, як

---

<sup>2</sup> А. Паршин. Теория и практика перевода [Электрон. ресурс] / А. Паршин. – 2012. – Режим доступа: [http://teneta.rinet.ru/rus/pe/parshin-and\\_teoria-i-practika-perevoda.htm](http://teneta.rinet.ru/rus/pe/parshin-and_teoria-i-practika-perevoda.htm)

<sup>3</sup> Наер В.Л. К описанию функционально-стилевой системы современного английского языка. Вопросы интеграции и дифференциации //Лингвостилистические особенности научного текста: Сб. науч. трудов. – М., 1981. – С. 3 -13.

переклад у цілому завершено, перекладений текст підлягає редагуванню. Для цього потрібно спочатку зіставити тексти оригіналу й перекладу (зробити звірення тексту), щоб встановити, чи не виникло при перекладі будь-яких інформаційних втрат. Далі оцінюється єдність стилю перекладу. Слід зазначити, що ця робота проводиться вже без зіставлення з оригіналом. На цьому етапі здійснюється перевірка відповідності мовного оформлення перекладу літературній нормі мови з урахуванням жанрової специфіки оригіналу й традиції відповідного жанру у мові перекладу.

## **Практичні завдання**

### **Завдання 1.**

**Визначте жанр тексту та характер домінуючої інформації. Перекладіть текст українською мовою.**

### **Rail transport**

Rail transport is a means of conveyance of passengers and goods, by way of wheeled vehicles running on rails. It is also commonly referred to as train transport. In contrast to road transport, where vehicles merely run on a prepared surface, rail vehicles are also directionally guided by the tracks on which they run. Track usually consists of steel rails installed on sleepers/ties and ballast, on which the rolling stock, usually fitted with metal wheels, moves. However, other variations are also possible, such as slab track where the rails are fastened to a concrete foundation resting on a prepared subsurface.

Rolling stock in railway transport systems generally has lower frictional resistance when compared with highway vehicles and the passenger and freight cars (carriages and wagons) can be coupled into longer trains. The operation is carried out by a railway company, providing transport between train stations or freight customer facilities. Power is provided by locomotives which either draw electrical power from a railway electrification system or produce their own power, usually by diesel engines. Most tracks are accompanied by a signalling system. Railways are a safe land transport system when compared to other forms of transport. Railway transport is capable of high levels of passenger and cargo utilization and energy efficiency, but is often less flexible and more capital-intensive than highway transport is, when lower traffic levels are considered.

The oldest, man-hauled railways date back to the 6th century B.C, with Periander, one of the Seven Sages of Greece, credited with its invention. Rail



transport blossomed after the British development of the steam locomotive as a viable source of the power in the 18th and 19th centuries. With steam engines, it was possible to construct mainline railways, which were a key component of the industrial revolution. Also, railways reduced the costs of shipping, and allowed for fewer lost goods, compared with shipping, which faced occasional sinking of ships. The change from canals to railways allowed for "national markets" in which prices varied very little from city to city. Studies have shown that the invention and development of the railway in Europe was one of the most important technological inventions of the late 19th century for the United States, without which, GDP would have been lower by 7.0% in 1890.

In the 1880s, electrified trains were introduced, and also the first tramways and rapid transit systems came into being. Starting during the 1940s, the non-electrified railways in most countries had their steam locomotives replaced by diesel-electric locomotives, with the process being almost complete by 2000. During the 1960s, electrified high-speed railway systems were introduced in Japan and a few other countries. Other forms of guided ground transport outside the traditional railway definitions, such as monorail or maglev, have been tried but have seen limited use.

## **Завдання 2.**

**Визначте жанр тексту та характер домінуючої інформації. Перекладіть текст англійською мовою.**

Чи знаєте ви, що...

До середини XIX ст. в Україні розвивалися водні види транспорту та гужовий (кінний). У другій половині XIX ст. з'явилася залізниця, і у XX ст. найбільша частка у вантажообігу України припадала на залізничний транспорт. Поступово ця частка скоротилася, що було зумовлено більшими темпами розвитку автомобільного та трубопровідного видів транспорту. У пасажирообігу значно зросла частка автомобільного та повітряного видів транспорту, помітно знизилася роль водних видів транспорту. З 1930-х років було розпочато електрифікацію залізниць. Зараз найважливіші з них є електрифікованими (понад третина загальної довжини усіх залізниць). Паровози замінені тепловозами та електровозами. Найгустіша мережа залізниць — у Донбасі, Придніпров'ї та західній частині України. Найменше залізниць на Поліссі та у південній частині країни.

Чи знаєте ви, що...

В Україні електрифіковано 8,7 тис. км залізничних шляхів, якими здійснюється понад 75 % перевезень. Залізничний транспорт забезпечує

швидкий і регулярний рух незалежно від пори року. Залізничному транспорту властива масовість і порівняно низька собівартість перевезень.

До недоліків цього виду транспорту необхідно віднести низьку маневреність, необхідність додаткових довозень вантажів іншими видами транспорту, перевантаженість, а також доволі високу вартість прокладання нових залізниць.

Основну частку в перевезеннях залізницями становлять промислові вантажі: залізна руда, кам'яне вугілля, будівельні матеріали, лісоматеріали тощо. Залізничним транспортом перевозять також значну кількість зерна, цукрових буряків.

Серед залізничних шляхів, які забезпечують внутрішні зв'язки, важливе значення мають: Донецьк — Кривий Ріг, Харків — Сімферополь, Київ — Львів, Львів — Одеса, Харків — Херсон, Львів — Чоп. Серед міжнародних залізничних магістралей основними є: Донецьк — Ростов-на-Дону, Харків — Вітебськ, Київ — Москва, Володимир-Волинський — Катовіце, Львів — Краків, Чоп — Прага, Чоп — Будапешт. Найбільшими залізничними вузлами є Київ, Харків, Донецьк, Одеса, Львів, Дніпропетровськ, Фастів, Жмеринка, Козятин тощо.

Чи знаєте ви, що...

Якщо поділити довжину мережі залізниць у межах країни чи області на їх площу, то отримаємо середню густоту цієї мережі. Для України вона становить 37 км на 1000 км<sup>2</sup>; у Донбасі — 52 км на 1000 км<sup>2</sup>, а на півдні — 27 км на 1000 км<sup>2</sup>.

## ТЕМА 2

### КРИТЕРІЇ ОЦІНКИ ЯКОСТІ ПЕРЕКЛАДУ.

#### КЛАСИФІКАЦІЯ ПЕРЕКЛАДАЦЬКИХ ПОМИЛОК

Для забезпечення високої якості перекладу перекладач повинен вміти порівнювати текст перекладу з оригіналом, оцінювати і класифікувати можливі помилки та вносити необхідні корективи. Отже, зрозуміло, що правильний переклад повинен відповідати певним вимогам. Сукупність вимог, які висуваються до якості перекладу, називається нормою перекладу, а якість перекладу визначається мірою його відповідності перекладацькій нормі і характером відхилень від цієї норми.

Нормативні вимоги формулюються у вигляді принципів або правил перекладу. Як визначає Т. Казакова, результати процесу перекладу, тобто якість перекладу, обумовлюються мірою смислової близькості перекладу оригіналові, жанрово-стилістичною належністю текстів оригіналу та перекладу, прагматичними чинниками, які впливають на вибір варіанту перекладу.

Відомий російський лінгвіст А. Паршин сформулював п'ять нормативних вимог до перекладу, з яких складається загальна норма перекладу, а саме:

- 1) норма еквівалентності перекладу;
- 2) жанрово-стилістична норма перекладу;
- 3) норма перекладацького мовлення;
- 4) прагматична норма перекладу;
- 5) конвенціональна норма перекладу.

Дотримання цих вимог і забезпечує якість перекладу. Що стосується критеріїв оцінки перекладу, то треба зауважити, що при комунікативному підході переклад визначається як вид мовного посередництва, під час якого зміст іншомовного тексту оригіналу передається іншою мовою шляхом створення комунікативно рівноцінного тексту цією мовою. Отже, першим критерієм можна визначити комунікативну рівноцінність перекладу й оригіналу, тобто збереження в перекладі функціональної домінанти оригіналу. Даний критерій пов'язаний з прагматичною нормою перекладу, яку можна окреслити як вимогу забезпечення прагматичної цінності перекладу.

З другого боку, переклад – це діяльність, мотивована соціальним замовленням. Соціальне призначення перекладу - служити заміною оригіналу. Отже, якщо при перекладі домінантою є прагнення до збереження функції тексту і його змісту, то при неможливості зберегти

структуру доводиться застосовувати перекладацькі трансформації. При цьому важливо дотримуватися «золотої середини», тому що зайво радикальні трансформації називаються вольностями, а незастосування трансформації там, де вона необхідна, призводить до буквалізмів. Таким чином, другий критерій можна визначити як мінімальність, умотивованість і принципову обмеженість перекладацьких трансформацій. Даний критерій пов'язаний з нормою еквівалентності перекладу, яка не є незмінним параметром. Вона означає прагнення до якомога більшої подібності змісту оригіналу і перекладу, але тільки у сумісності з іншими нормативними вимогами, що забезпечують адекватність перекладу.

Жанрово-стилістичну норму перекладу можна визначити як вимогу відповідності тексту перекладу доміантній функції і стилістичним особливостям, типу тексту, до якого належить переклад. Вибір такого типу визначається характером оригіналу, а стилістичні вимоги, яким повинен відповідати переклад, - це нормативні правила, які характеризують тексти аналогічного типу в мові перекладу. Жанрово-стилістична норма також визначає необхідний рівень еквівалентності та доміантну функцію, забезпечення якої складає основне завдання перекладача і головний критерій оцінки якості його роботи.

Конвенціональна норма перекладу — поняття історичне, що змінюється згодом. У наш час конвенціональну норму перекладу можна визначити як відповідність результатів перекладацького процесу загальноприйнятим поглядам на мету та завдання перекладацької діяльності, якими керуються перекладачі в певний історичний період, вимогу максимальної близькості перекладу до оригіналу, його здатність повноцінно замінювати оригінал як в цілому, так і в деталях, виконуючи завдання, заради яких переклад був здійснений.

І, нарешті, норму перекладацького мовлення А. Паршин визначає як «вимогу дотримуватися правил норми й узусу мови перекладу з урахуванням узуальних особливостей перекладених текстів цією мовою»<sup>4</sup>, іншими словами, відсутність у перекладі помилок.

Різні типи помилок співвідносяться з різними нормативними вимогами. Так, функціонально-нормативні помилки ведуть до порушення норми перекладацького мовлення, функціонально-змістові - до порушення норми еквівалентності, культурологічні - до порушення прагматичної норми. Властиво, усі три типи помилок призводять до порушення прагматичної норми, оскільки через будь-які помилки тією чи іншою мірою страждає функція тексту, його комунікативне завдання.

---

<sup>4</sup> А. Паршин. Теория и практика перевода [Электрон. ресурс] / А. Паршин. – 2012. – Режим доступа: [http://teneta.rinet.ru/rus/pe/parshin-and\\_teoria-i-practika-perevoda.htm](http://teneta.rinet.ru/rus/pe/parshin-and_teoria-i-practika-perevoda.htm)

І. А. Цатурова та Н. А. Каширіна визначають наступні прості критерії оцінювання письмових навчальних перекладів<sup>5</sup>:

1) збереження в перекладі функціональної доміанти оригіналу, тобто комунікативна рівноцінність перекладу та оригіналу;

2) мінімальність, умотивованість і принципова обмеженість перекладацьких трансформацій ( відсутність у перекладі буквалізмів і вольностей);

3) відсутність у перекладі функціонально-змістовних, функціонально-нормативних і культурологічних помилок, з урахуванням їх підвидів.

Відповідно, перекладацькі помилки можна класифікувати наступним чином:

1) функціонально-змістові, які включають перекручення, неточності та неясності;

2) буквалізми, які у свою чергу спричиняють функціонально-змістові, культурологічні та функціонально-нормативні помилки;

3) вольності;

4) функціонально-нормативні, які включають структурно-синтаксичні, нормативно-узуальні, стилістичні помилки, а також недоліки індивідуального стилю перекладача.

## Практичні завдання

### Завдання 1.

**Зіставте оригінальні речення з варіантами їх перекладу на українську мову. Класифікуйте перекладацькі помилки. Відредагуйте переклад.**

1. Although people frequently use the term "engine" as another word for "locomotive", technically a railroad or railway engine is the component of a locomotive that generates power for the drive wheels.

Хоча люди часто використовують термін «двигун» в якості ще одного слова для «локомотива», технічно залізниця або залізничний двигун є компонентами локомотива, який генерує енергію для ведучих коліс.

---

<sup>5</sup> И.А. Цатурова, Н.А. Каширина. Переводческий анализ текста: Учебное пособие с методическими рекомендациями. – СПб:Изд-во «Союз», 2008. – 31-33с.

2. Roads of rails called Wagonways were being used in Germany as early as 1550.

Дороги рейок, так звані «вагонні путі», були використані в Німеччині ще у 1550 році.

3. These primitive railed roads consisted of wooden rails over which horse-drawn wagons or carts moved with greater ease than over dirt roads.

Ці примітивні залізні путі склалися з дерев'яних рейок, по яких коні, які тягнули вагони або візки переміщалися з більшою легкістю, ніж по ґрунтовим дорогам.

4. By 1776, iron had replaced the wood in the rails and wheels on the carts.

У 1776, залізо замінили на деревину у рейках та колесах на візках.

5. Horses still provided all the pulling power.

Коні все ще забезпечували усю тягову потужність.

6. In 1789 an Englishman William Jessup designed the first wagons with flanged wheels.

У 1789 році англієць Вільям Джессап розробив дизайн перших вагонів із фланцевими колісами.

7. The flange was a groove that allowed the wheels to better grip the rail, this was an important design that was carried over to later locomotives.

Фланець – це був гребінь, який дозволив колесам краще зчіплюватися з рейкою, це був важливий проект, який був перенесений на більш пізніші локомотиви.

8. The invention of the steam engine was critical to the invention of the modern railroad and trains.

Винахід парової машини має вирішальне значення для винаходу сучасної залізної дороги й поїздів.

9. In 1803, a man named Samuel Homfray decided to fund the development of a steam-powered vehicle to replace the horse-drawn carts on the tramways.

У 1803 році людина, яку звали Сэмюэль Хомфрей, вирішила фінансувати розробку парового автомобілю для заміни кінній тязі візків на трамвайних шляхах.

10. Richard Trevithick (1771-1833) built the first steam engine tramway locomotive in 1804.

Ричард Тревітік (1771-1833) побудував перший паровий двигун для трамвайного локомотив у 1804 році.

## **Завдання 2.**

**а) Проаналізуйте оригінал, потім зразки буквального й літературного перекладу тексту. Класифікуйте перекладацькі помилки, виправлені редактором.**

### **George Stephenson (part 1)**

George Stephenson was an English mechanical engineer, who invented a steam locomotive. He is considered the "Father of Railways", who also built the first public inter-city railway line in the world. His rail gauge of 4 feet 8 1/2 inches (1,435 mm), sometimes called "Stephenson gauge", is the world's standard gauge.

Stephenson was born on June 9, 1781, in the coal mining village of Wylam, England. His father, Robert Stephenson, was a poor, hard working man, who supported his family from wages of twelve shillings a week. Wagons loaded with coal passed through Wylam several times a day. These wagons were drawn by horses - locomotives had not yet been invented. George Stephenson's first job was to watch over a few cows owned by a neighbor which were allowed to feed along the road; George was paid two cents a day to keep the cows out of the way of the coal-wagons; and also, to close the gates after the day's work of the wagons was over.

George Stephenson's next job was at the mines as a picker. His duty was to clean the coal of stone, slate, and other impurities. Eventually, George Stephenson worked at several coal mines as a fireman, plugman and a brakeman.

However, in his spare time George loved to tinker with any engine or piece of mining equipment that fell into his hands. He became skilled at adjusting and even repairing the engines found in the mining pumps, even though at that time he could not read or write. As a young adult, George paid for and attended night school where he learned to read, write, and do arithmetic. In 1804, George Stephenson walked on foot to Scotland to take a job working in a coal mine that used one of James Watt's steam engines, the best steam engines of the day.

### **Джордж Стефенсон**

Джордж Стефенсон був англійським механічним інженером, який винайшов паровий локомотив. Він вважається «батьком залізниць», який також збудував першу в світі міжміську залізницю. Його ширина колії, яка складає 4 фути, 8 дюймів (1,435мм) та яку іноді називають «стефенсівською», є стандартом колії у всьому світі.

Стефенсон народився 9 червня 1781 року у вуглевидобувному селищі Уілем, Англія. Його батько, Роберт Стефенсон, бідною, працюютою людиною, що підтримував його родину від заробітної плати у дванадцять шилінгів на тиждень.

Вагони з вугіллям проходили через Уілем кілька разів на день. Ці вагони тягнулись кіньми - локомотиви ще не були винайдені. Перша робота Джорджа Стефенсона була стежити за невеликою кількістю корів, що належали сусіду, яких дозволили годувати по дорозі; Джорджу приділялося два центи на день, щоб тримати корів подалі від шляху вугільних вагонів, а також, щоб закрити ворота після робочого дня.

Наступна робота Джорджа Стефенсона була на шахтах як сортувальника. Його обов'язком було очистити вугілля від каміння, сланцю й інших домішок. Зрештою, Джордж Стефенсон працював у декільох вугільних шахтах пожежним, робочим біля насосу та кондуктором.

Проте, у свій вільний час Джордж любив налагоджувати будь-які двигуни або гірниче устаткування, які попадали в його руки. Він став досвідченим фахівцем у настроюванні й навіть відновленні двигунів, які знаходив в гірських насосах, хоча в той час він не міг не читати, не писати. Як парубок, Джордж оплачував і відвідував вечірню школу, де він навчився читати, писати й рахувати. В 1804 році Джордж Стефенсон пішов пішки в Шотландію, щоб влаштуватися на роботу, щоб працювати у вугільній шахті, яка використовувала один із парових двигунів Джеймса Уатта, кращий паровий двигун на той день.

### **Джордж Стефенсон**

Джордж Стефенсон – англійський інженер-механік, винахідник парового локомотиву. Його вважають «батьком залізниць», який також збудував першу в світі міжміську залізницю. Розрахована ним ширина колії, що складає 4 фути, 8 дюймів (1,435мм), яку іноді називають «стефенсівською», є стандартом колії у всьому світі.

Стефенсон народився 9 червня 1781 року в аглійському шахтарському селищі Уілем. Його батько, Роберт Стефенсон, був бідняком. Він багато працював, заробляючи всього дванадцять шилінгів на тиждень, на які він утримував родину.

Кілька разів на день через Уілем проходили вагони з вугіллям. Ці вагони тягнули коні – локомотиви тоді ще не були винайдені. Першою роботою Джорджа Стефенсона було стеження за кількома сусідськими коровами, яких дозволялось пасти вздовж дороги; обов'язком Джорджа було стежити, щоб корови на виходили на колію, по якій пересувалися



вагони, а також закривати ворота в кінці дня після закінчення транспортування. За цю роботу йому платили два центи на день.

Потім Джордж Стефенсон працював на шахті сортувальником, де очищував вугілля від каміння, сланцю й інших домішок. Зрештою, Джордж працював у декількох вугільних шахтах пожежним, робочим біля насосу та машиністом. Проте, у вільний час Джордж любив ремонтувати всілякі двигуни або гірничне устаткування, яке потрапляло йому у руки. Він досяг майстерності у налагоджуванні й навіть відновленні двигунів гірничих насосів, хоча в той час хлопець не міг ані читати, ані писати. У дорослому віці Джордж відвідував платну вечірню школу, де він навчився читати, писати й рахувати. В 1804 році Джордж Стефенсон пішов пішки до Шотландії, щоб влаштуватися на роботу у вугільній шахті, де використовували один із парових двигунів Джеймса Уатта, найкращих парових двигунів на той час.

**б) Відредагуйте буквальный переклад тексту, потім (на наступному занятті) ознайомтеся з оригіналом.**

### **Джордж Стефенсон (частина 2)**

В 1807 році Джордж Стефенсон замислюється про еміграцію до Америки, але він був занадто бідний, щоб заплатити за переїзд. Він почав працювати ночами ремонтуючи взуття, годинники, щоб заробити додаткові гроші, які він зможе витратити на свої винахідницькі проекти.

В 1813 році Джорджу Стефенсону стало відомо, що Вільям Хедлі й Тімоті Хекворт розробляли локомотив для вугільної шахти Уілему. Отже, у віці двадцяти років, Джордж Стефенсон почав будівництво свого першого паровоза. Слід зазначити, що в цей історичний час, кожна частина двигуна повинна була бути зроблена вручну, і перетворена молотком у форму так само, як підкови. Джон Торсуол, коваль вугільної шахти, був головним помічником Джорджа Стефенсона.

Після десяти місяців праці локомотив Джорджа Стефенсона "Блюхер" був завершений і протестований на залізниці Чилінгвуд 25 липня 1814 року. Трасою була колія, яка піднімалась вгору на чотириста п'ятдесят футів. Двигун Джорджа Стефенсона тягнув вісім навантажених вуглем вагонів вагою тридцять тонн, з швидкістю близько чотирьох миль за годину. Це був перший локомотив з паровим двигуном для роботи на залізниці, і це був самий успішний працюючий паровий двигун, коли-небудь побудований до цього періоду, і це

заохочувало винахідника на подальші експерименти. У цілому, Стефенсон побудував шістнадцять різних двигунів.

**Завдання 3. Проаналізуйте наведений нижче текст, виділіть у ньому перекладацькі труднощі, визначте перекладацькі пріоритети, потім виконайте повний письмовий переклад. Зверніть увагу на переклад заголовку.**

### **Oil Cracks**

There are many words of long standing which the scientist has been accustomed to use with a meaning that might or might not be the same as its customary one.

Sometimes he restricts the meaning of the word. The physicist adopted the word "current" when he described the changed properties of a wire connected to a voltaic battery as an electric current. In 1827, G. S. Ohm discovered the constancy of the relation between electromotive force and current and gave the ratio the name of "resistance".

Sometimes a scientist will take an ordinary word and expand or widen its meaning, so that a single thing gives its name to a group or category.

"Salt", for example, is a material that is essential for human beings and animals, and has a long association with social history. Its name appears in the English language in such a word as "salary", meaning that the money one earns is meant, in the first turn, for buying what is most necessary for human existence.

The chemist, however, uses the word to denote a class of compounds, which he defines as the products of replacing the hydrogen of an acid, wholly or in part, by a metal. Common salt is a compound which comes only to a limited extent within the terms of this definition and only to this limited extent do these two salts mean the same thing.

Sometimes a scientist will seize a word and force it to do work for which it has no qualifications. Such is the case of a family of related words — "force", "work", "power" and "weight".

In mechanics, force does not mean strength. It seems to say no more than that a force is a push or a pull, and since in physics all things must be measured it acquires, from Newton's Law of Motion, a quantitative sense, which makes it the product of mass and acceleration. This, of course, is quite different from anything that the word "force" implies in everyday use.

A weight, one is surprised to learn, is not only the familiar block of metal with a ring on top, but a force. This is logical, because things fall under their

own weight with an acceleration (due to gravity), so that the weight of a thing has to be the force with which the Earth attracts it.

As to "work", the physicist has decided that a force works, or does work, only when it moves something. I may push and pull in vain at some immovable obstacle, and find that, nevertheless, mathematically I have done no work.

After this it is quite easy to accept the idea that power has come to mean the rate at which work is done; or that metals suffer from "fatigue", or that oils can be made "to crack".

**Завдання 4. Проаналізуйте наведений нижче текст, виділіть у ньому перекладацькі труднощі, визначте перекладацькі пріоритети, потім виконайте повний письмовий переклад.**

До певного часу людство чудово пересувалося на конях. Однак зі збільшенням торгівельних та інших контактів між містами й цілими країнами необхідно було знайти новий вид пересування сушею, за допомогою якого можна було б надійно й швидко перевозити людей і вантажі, долаючи десятки й сотні кілометрів. І такий транспорт з'явився в першій половині XIX століття

Прообразом сучасних залізничних рейок стали так звані лежні, відомі ще в середині XVI століття - дерев'яні бруси, прокладені в рудниках, вугільних шахтах та на кам'яних розробках. Цілком можливо, що лежні застосовувалися й раніше, однак більш ранні історичні згадування про них не збереглися. Отриманий у такий спосіб колійний шлях був придатним для перевезення вантажів за допомогою коней, причому лежні давали змогу перевозити вантаж, який у чотири рази перевищував той, що можна було перевезти звичайним способом.

Швидке зношування дерева навело на думку використовувати чавунні або залізні смуги для їхнього зміцнення, а щоб запобігти частим сходам візків з колії шляхи почали робити закраїни. Повноцінні чавунні рейки з'явилися в XVIII столітті. Однією з перших була побудована чавунна дорога на Олександрівському заводі в Петрозаводську в 1788 році, її довжина становила приблизно 160 метрів. Ширина колії становила близько 0,8 метрів, використовували кутову рейку.

## БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Алексеева И. С. Профессиональный тренинг переводчика [Текст]: Учебное пособие / И. С. Алексеева. – СПб.: Изд-во ,2008.
2. Аракин В. Д., Новикова И. А. и др. Практический курс английского языка [Текст]: Учебное пособие / В. Д. Аракин, И. А. Новикова. – 4 курс.– М.: Владос, 2006. – С.118-121. – 351с.
3. Ахматова О. С., Александрова О. В. Практический курс английского языка [Текст]: Учебное пособие / О. С. Ахманова, О. В. Александрова / М.: МГУ, 1989. – 240с.
4. Брандес М. П., Провоторов В. И. Предпереводческий анализ текста (для ин-тов и фак-тов ин. языков) [Текст]: Учебное пособие. – 3-е изд., стереотип. / М. П. Брандес, В. И. Провоторов. – М.: НВИ-ТЕЗАУРУС, 2001. – 224 с.
5. Бреус Е. В. Теория и практика перевода с русского языка на английский [Текст]: Учебное пособие / Е. В. Бреус. – М.: Изд-во УРАО, 1998. – 208 с.
6. Бреус Е. В. Теория и практика перевода с английского языка на русский [Текст]: Учебное пособие. Часть1 / Е. В. Бреус. – М.: Изд-во УРАО, 2001. – 104 с.
7. Власова Т. І. Прийоми та засоби перекладу художньої літератури. [Текст] / Т. І. Власова. – Дн-вськ: Вид-во Маковецький, 2010. – 104с
8. Гальперин И. Р. Текст как объект лингвистического исследования [Текст] / И. Р. Гальперин. – М.: Наука, 1981. – 139 с.
9. Казакова Т. А. Практические основы перевода. Серия: Изучаем иностранные языки [Текст] / Т.А. Казакова. – СПб.: Изд-во «Союз», 2001. – 320 с.
10. Карабан В. І. Українсько-англійський юридичний словник. / В. І. Карабан. – Вінниця. Нова Книга, 2005. – 976с.
11. Карабан В. І. Англо-український юридичний словник. / В. І. Карабан. – Вінниця. Нова Книга, 2005. – 1088с.
12. Княжева Е. А. Предпереводческий анализ текста [Текст]: Учебное пособие / Е.А. Княжева, И.А.Крупина . – Воронеж.: Изд-во ВГУ, 2005. – 54 с.

13. Латышев Л. К. Курс перевода (эквивалентность перевода и методы ее достижения) [Текст] / Л.К. Латышев. – М.: Международные отношения, 1981. – 247 с.
14. Миньяр-Белоручев Р. К. Теория и методы перевода[Текст] / Р. К. Миньяр-Белоручев. – М.: Моск. Лицей,1996. – 208с.
15. Мирам Г. Э. Переводные картинки. Профессия: переводчик [Текст] / Г. Э.Мирам. – Киев: Ника-Центр, Эльга, 2001. – 336 с.
16. Наер В. Л. Из лекций по теоретическим основам интерпретации текста [Текст] / В.Л. Наер. – М.: МГЛУ, 2001. – 75 с.
17. Нелюбин Л. Л. Умный переводческий словарь[Текст]:/Л.Л.Нелюбин. – М.: 2003.
18. Паршин А. Теория и практика перевода [Электрон. ресурс] / А. Паршин. – 2012. – Режим доступа: [http://teneta.rinet.ru/rus/pe/parshin-and\\_teoria-i-practika-perevoda.htm](http://teneta.rinet.ru/rus/pe/parshin-and_teoria-i-practika-perevoda.htm)
19. Цатурова И. А. Переводческий анализ текста [Текст]: Учебное пособие / И.А. Цатурова, Н.А. Каширина. – СПб.: Изд-во «Союз», 2008. – 294 с.
20. Всеукраїнська газета «Магістраль» [Электрон. ресурс] / Всеукраїнська газета «Магістраль». – Режим доступа: <http://magistral-uz.com.ua>
21. Международный информационный научно-технический журнал «Локомотив-Информ» [Электрон. ресурс] / Международный информационный научно-технический журнал «Локомотив-Информ». – Режим доступа: [http://railway-publish.com/journ\\_li](http://railway-publish.com/journ_li)
22. Международный информационный научно-технический журнал «Вагонный Парк» [Электрон. ресурс]/ Международный информационный научно-технический журнал «Вагонный Парк». – Режим доступа: [http://railway-publish.com/journ\\_vp.html](http://railway-publish.com/journ_vp.html)
23. Appignanessi R., Garratt C. Introducing Postmodernism. – Cambridge: Icon Books, 2006. – 189p.
24. Cathcart Th., Klein D. Plato and a Platypus Wack into a Bar. London: Penguin Books, 2010. – 215p.
25. Hutcheon L. A Poetics of Postmodernism. History. Theory. Fiction. – New York and London: Routledge, 2002. – 268p.

26. Hatim B., Mason I. Discourse and the Translator. – London and New York: Longman, 1990. – 258p.
27. Orwell G. Politics and the English language//The Norton Reader. – New York and London: W. Norton and Company, 1984. – P. 255.
28. Slowelin B. English Language and Composition. – N.Y.: Cliffs, 2001. – P. 77. – 305p.

## ЗМІСТ

ВСТУП.....	1
<b>РОЗДІЛ 1</b> ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ПЕРЕКЛАДАЦЬКОГО АНАЛІЗУ ТЕКСТУ	
ТЕМА 1 ПОНЯТТЯ ПЕРЕКЛАДАЦЬКОГО АНАЛІЗУ.....	3
ТЕМА 2 КРИТЕРІЇ ОЦІНКИ ЯКОСТІ ПЕРЕКЛАДУ. КЛАСИФІКАЦІЯ ПЕРЕКЛАДАЦЬКИХ ПОМИЛОК .....	9
ТЕМА 3 АЛГОРИТМ ПЕРЕКЛАДАЦЬКОГО АНАЛІЗУ ТЕКСТУ.....	19
<b>РОЗДІЛ 2</b> ПЕРЕКЛАДАЦЬКИЙ АНАЛІЗ ТЕКСТІВ, ЩО НАЛЕЖАТЬ ДО РІЗНИХ ЖАНРІВ	
ТЕМА 4 НАУКОВИЙ ТА ТЕХНІЧНИЙ ТЕКСТИ.....	27
ТЕМА 5 НАУКОВО-ПОПУЛЯРНИЙ ТЕКСТ.....	42
ТЕМА 6 ТЕКСТ НАВЧАЛЬНОГО ПОСІБНИКА.....	55
ТЕМА 7 ТЕКСТ ІНСТРУКЦІЇ.....	70
ТЕМА 8 ТЕКСТ ОФІЦІЙНИХ ДОКУМЕНТІВ.....	83
SUPPLEMENT.....	120
ТЕКСТИ ДЛЯ ДОДАТКОВОГО ОПРАЦЮВАННЯ.....	139

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК.....	152
ЗМІСТ.....	155



Навчальне видання

Власова Тетяна Іванівна

Гаркуша Валентина Миколаївна

**ПЕРЕКЛАДАЦЬКИЙ АНАЛІЗ СПЕЦІАЛЬНОГО ТЕКСТУ**

*Навчальний посібник*

*(українською мовою)*