

Karpiński, Jacek

Op de luchthaven oftewel over de luchtvaarttaal in de NVT-didactiek

Brünner Beiträge zur Germanistik und Nordistik. 2015, vol. 29, iss. 2, pp. [167]-181

ISSN 1803-7380 (print); ISSN 2336-4408 (online)

Stable URL (handle): <https://hdl.handle.net/11222.digilib/134993>

Access Date: 17. 02. 2024

Version: 20220831

Terms of use: Digital Library of the Faculty of Arts, Masaryk University provides access to digitized documents strictly for personal use, unless otherwise specified.

JACEK KARPIŃSKI

**OP DE LUCHTHAVEN
OFTEWEL OVER DE LUCHTVAARTTAAL
IN DE NVT-DIDACTIEK¹**

Abstract:

At the Airport or about Aviation Language in the Didactics of Dutch as a Foreign Language

At present, people travel more often, spend more and more time at airports and airplanes have become one of the fastest and most important means of transport in today's world. They are made to book a ticket, to get to the airport and to find themselves in the terminal. They need to check-in and have a short conversation with the ground staff. They have to go through the safety controls and wait in the departure lounge for the moment of boarding, board the plane where passengers are welcomed by a cabin crew representing one of many airlines. Therefore, it is obvious that all people related to a given flight should be able to communicate with one another effortlessly. Without a doubt, English is the dominating language of aviation. There are many English words, phrases and commands which are typical of communication between pilots, traffic air controllers, ground personnel, cabin crew members, etc. It also seems that English sometimes dominates in communication with passengers. However, in the Dutch language, many English terms have their equivalents. The English pronunciation, grammar and spelling are adapted to the Dutch system. The problem is that the Dutch aviation language hasn't found its way to the didactics of foreign languages. This paper discusses the necessity and significance of giving more attention to aviation language in the classroom and gives examples of exercises, which can be use in the didactics of Dutch as a foreign language.

Keywords:

Aviation Dutch; communication; didactics of Dutch as a foreign language; Dutch; English

¹ Dit artikel is ontstaan in het kader van het onderzoeksproject 'Rozwój potencjału i oferty edukacyjnej Uniwersytetu Wrocławskiego szansą zwiększenia konkurencyjności Uczelni'.

1. Inleiding

De mens had al duizenden jaren geleden een droom, een droom om te kunnen vliegen. Maar niemand zou vroeger ooit van een Airbus 380 gedroomd hebben, een widebody-vliegtuig met twee verdiepingen waarmee je een afstand van 12.000 kilometer in minder dan 14 uur kan afleggen.

Daedalus en Icarus, die met reusachtige vogelvleugels van veren en bijenwas van Kreta naar Athene wilden vliegen. Keizer Shun, die ca. 2200 v.Chr. op de vleugels van een vogel voor zijn vervolgers moest vluchten. Leonardo da Vinci, de gebroeders Montgolfier, Otto Lilienthal, de gebroeders Wright²... Intussen is vliegen realiteit geworden.

Tegenwoordig reizen mensen steeds vaker met het vliegtuig. Ze brengen steeds meer tijd door op luchthavens. Vliegtuigen zijn uitgegroeid tot de snelste en een van de belangrijkste vervoermiddelen in de hedendaagse maatschappij. Het behoeft dus geen betoog dat de mensen zich moeten kunnen redden op de luchthaven. Ze zijn gedwongen om eerst een vliegreis te boeken, naar de luchthaven te komen en dan om terecht te komen in het luchthavengebouw. Ze moeten inchecken bij de incheckbalies, een kort gesprek kunnen voeren met de grondsteward(ess), instappen in het vliegtuig en dan op de vragen van de bemanning reageren. Voor deze communicatie op de luchthaven hebben ze natuurlijk taal nodig. Hoewel het Engels in de luchtvaart een dominerende functie heeft en een soort gemeenschappelijke taal is waarin men zich kan uitdrukken, bestaan er ook „lokale“ luchtvaarttalen, die naast het Engels worden gebruikt. Zo wordt de Nederlandse luchtvaarttaal (*Aviation Dutch*) gekenmerkt door o.a. veel inheemse termen, door het aanpassen van de Engelse woorden aan het Nederlandse taalsysteem of door de vernederlandsing van de Engelse uitspraak (Vgl. KARPIŃSKI 2012, KARPIŃSKI 2015). Uit de lespraktijk blijkt dat deze thematiek nauwelijks aan bod komt in de cursussen Nederlands voor buitenlandse studenten.

Om te verduidelijken wat *Aviation Dutch* precies betekent, wordt dit begrip in dit artikel eerst kort geïntroduceerd. In het tweede deel worden enkele NVT-leerboeken geanalyseerd met het oog op het (al dan niet) behandelen van de luchtvaarttaalproblematiek. Er wordt nagegaan of en op welke manier deze onderwerpen in verschillende methodes worden gepresenteerd. Daarnaast wordt gepleit om meer aandacht te besteden aan de luchtvaarttaal (*Aviation Dutch*) in de lessen. Bovendien worden er praktische tips voor docenten gegeven en kant-en-klare oefeningen die in de NVT-didactiek kunnen worden gebruikt.

² Voor meer informatie over de geschiedenis van de luchtvaart zie bv. Grant 2003.

2. Aviation Dutch?

Het begrip *Aviation Dutch* is tot nu toe geen algemeen aanvaard begrip. Een zoektocht op internet levert heel weinig resultaten op. Er is maar één privécurcus *Aviation Dutch*, georganiseerd op aanvraag van een taalschool in de buurt van Schiphol. Er komen ook heel zelden resultaten voor als men naar de ver nederlandse versies van dit begrip (Luchtvaartnederlands, Aviatienederlands, Nederlandse luchtvaarttaal, Nederlands in de luchtvaart) zoekt. Er is ook nergens in de Nederlandstalige literatuur een beschrijving daarvan te vinden, wat het begrip *Aviation Dutch* eigenlijk inhoudt.

Voor de doelen van dit artikel wordt *Aviation Dutch* (ook *Nederlandse luchtvaarttaal* genoemd) begrepen als³:

- een polilectale⁴ construct (vakjargon); een variëteit van de standaardtaal, die gebruikt wordt door de professionals (gezagvoerders, bemanning, luchtverkeersleiding, etc.) voor contact met elkaar maar ook in de communicatie met de passagiers;
- een taal die gebruikt wordt in verschillende situaties zowel op de luchthaven als aan boord van een vliegtuig (bv. inchecken, luisteren naar de aankondigingen aan boord), alsook op de werkvloer van de professionals (bv. manuals voor de cabinebemanning, presenteren van de aankondigingen aan boord, etc.)
- een taal gekenmerkt door zowel talige elementen (bv. vakterminologie, grammatica, intonatie, etc.) als buitentalige elementen (bv. kennis van de procedures, interculturele verschillen en spanningen tussen bemanning en passagiers, lawaai en storende geluiden, stress en gedrag van passagiers, etc.)⁵.

De problematiek van *Aviation Dutch* komt nauwelijks voor in de wetenschappelijke discussie, noch in het Nederlandse taalgebied, noch in de rest van de wereld (Vgl. KARPIŃSKI 2012, KARPIŃSKI 2015). Hoewel vliegtuigen tegenwoordig tot de belangrijkste vervoermiddelen zijn uitgegroeid en bijna iedereen al ooit eens op de luchthaven was, zijn er heel weinig wetenschappelijke

³ Een uitvoerige definitie van *Aviation Dutch* wordt gegeven en het unieke karakter van de Nederlandse luchtvaarttaal wordt gedetailleerd besproken in Karpiński (2015).

⁴ Voor de definitie van ‘*polilect*’ zie bv. Gruzca (1994), Grygoruk (2008).

⁵ Het is duidelijk dat vaktaal verder gaat dan alleen maar terminologie. Buitentalige aspecten spelen ook een belangrijke rol en kunnen grote invloed hebben op het wel of niet slagen van de communicatie tussen de bemanning en de passagiers. Borowska (2013: 1) merkt op: „Someone may say that this is only aviation language as language for specific purposes to be supervised, however, nowadays it seems not to be enough. There are other components of aviation English communication that should be taken into consideration, namely its participants with their various cultural backgrounds as well as their cross-cultural awareness and intercultural competence.“

artikelen over de luchtvaarttaal. De enkele publicaties die er bestaan, houden zich bezig met het Engels en concentreren zich op de analyse van het discours, de taalproblemen en in mindere mate op de communicatie. Ook de ICAO – de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, een gespecialiseerde organisatie van de Verenigde Naties – ziet het kleine aantal publicaties over de luchtvaarttaal als een probleem dat moet worden opgelost. In het Nederlandse taalgebied is het onderzoek van vaktalen vooral gericht op terminologie maar de luchtvaartterminologie is helaas geen breed bediscussieerd onderwerp. De nieuwste bibliografieën van vaktermen reiken maar enkele woordenboeken en lijsten met Nederlandse luchtvaartterminologie aan, met de meeste titels uit de jaren 40 en 80, wat de geringe belangstelling voor deze problematiek zou kunnen bevestigen (Vgl. KARPIŃSKI 2012).

Aviation Dutch heeft tot nu toe ook zijn weg niet gevonden naar het NVT-onderwijs. Uit de lespraktijk blijkt dat deze thematiek nauwelijks aan bod komt in de cursussen Nederlands voor buitenlandse studenten. De meeste leerboeken, die in de lessen worden gebruikt, beperken zich tot de situaties op het station (retourtjes kopen, dienstregeling analyseren, etc.). De situaties op de luchthaven of aan boord van een vliegtuig komen helemaal niet of heel zelden voor.

3. *Aviation Dutch* in NVT-leerboeken

Om te bewijzen dat de luchtvaartproblematiek heel zelden in NVT-leerboeken wordt behandeld, worden de eerste delen van drie vergelijkbare methodes geanalyseerd: *Help!*, *Contact!* en *Vanzelfsprekend*. Al deze cursussen zijn vooral bestemd voor hoogopgeleide volwassenen en leiden hen naar het niveau B2 van het Europees Referentiekader. Door de analyse van deze drie leergangen wordt er nagegaan of en op welke manier de luchtvaartterminologie en -problematiek in deze leerboeken wordt gepresenteerd.

Help! is een cursus Nederlands voor hoger opgeleide anderstaligen die minimaal enkele jaren voortgezet onderwijs achter de rug hebben en in Nederland of Vlaanderen een hogere of wetenschappelijke opleiding willen volgen. De cursus, die door het NCB⁶ in samenwerking met het Universitair Talencentrum Nijmegen en het James Boswell Instituut van de Universiteit Utrecht is ontwikkeld, bestaat uit drie delen, die taalleiders naar niveau B2 leiden. In de methode *Help!* staat de taal als communicatiemiddel voorop.

In *Help! 1* verschijnen de eerste woorden die verbonden zijn met de luchthaven pas in les 11 „Op reis“. Er zijn maar zeven losse woorden: *douane*, *koffer*, *vliegtuig*, *bagage*, *luchthaven*, *paspoort* en *inchecken*. In deze les wordt ook

⁶ Nederlands Centrum Buitenlanders

een vraag gesteld die de studenten moeten beantwoorden: *Reist u zelf wel eens met het vliegtuig? Zo ja, waar naartoe en waarom? Zo nee, hoe reist u dan?* Het is duidelijk dat deze vraag bijna niets bijdraagt tot een betere kennis van de Nederlandse luchtvaarttaal. De cursisten worden alleen aangemoedigd om te spreken over hun eigen ervaringen met het vliegtuig als mogelijk vervoermiddel. In les 12 „Gisteren“ is er ook een korte tekst „*Vliegtuigje stort neer; vier doden*“ te vinden. Hoewel de problematiek van ongelukken in de luchtvaart en van de veiligheid aan boord van groot belang is, is deze tekst alleen maar een uitgangspunt om over de verleden tijd in het Nederlands te spreken. Bovendien worden aan de cursisten uitsluitend twee korte vragen naar de inhoud van de tekst gesteld, die geen kennis van de problematiek vereisen:

22 ●	des anges' en voor Peter Mullan in 'My Name is Joe'. Pagina 11	WK hock ceerd voor won Nede Pagina 12			
VRAGEN					
<ol style="list-style-type: none"> 1 Is de Nederlandse componist Bruynèl bekend in de wereld? 2 Hoeveel mensen zaten er in het vliegtuigje dat neerstortte? 3 Waar kwam het vliegtuig vandaan? 4 Wanneer was de explosie in de Grote Beer? 					
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 33%; vertical-align: top;"> <p>Vliegtuigje stort neer; vier doden</p> <p>Monaco – Vier Oostenrijkers zijn gisteren om het leven gekomen toen hun vliegtuigje voor de kust van Monaco in de Middellandse Zee stortte. Hun stoffelijke resten zijn nog niet geborgen. Vier andere inzittenden overleefden de crash. Zij zijn met verwondingen in een Monegaskisch ziekenhuis opgenomen. De oorzaak van het ongeluk is niet bekend. Volgens de Franse luchtverkeersleiding kwam het toestel een kleine twee kilometer uit de kust neer tijdens de voorbereidingen voor de landing in Nice. Het Duitse privé-vliegtuig, een Cessna 421, was opgestegen van het vliegveld Voslau in Oostenrijk.</p> </td> <td style="width: 33%; vertical-align: top;"> <p>Componist Ton Bruynèl overleden</p> <p>Amsterdam – In zijn woonplaats Mailly in Frankrijk is dinsdag de Nederlandse componist Ton Bruynèl overleden. Hij is 64 jaar geworden. De in Utrecht geboren Bruynèl componeerde experimentele muziek waarbij hij akoestisch klinkende instrumenten liet versmelten met elektronische klanksporen.</p> <p>Op pagina 23: Elektronische experimenten Ton Bruynèl wereldwijd gewaardeerd.</p> </td> <td style="width: 33%; vertical-align: top;"> <p>Groots oerkna</p> <p>Washington – Een van de grootste waargenomen gammastralen uit de ruimte is gezien door de Europese ruimtevaartorganisatie ESA. De straling werd waargenomen tijdens de vlucht van de satelliet Gamma 1. De straling werd waargenomen op een hoogte van 100 kilometer boven de Noordzee. De oorzaak is niet bekend.</p> </td> </tr> </table>			<p>Vliegtuigje stort neer; vier doden</p> <p>Monaco – Vier Oostenrijkers zijn gisteren om het leven gekomen toen hun vliegtuigje voor de kust van Monaco in de Middellandse Zee stortte. Hun stoffelijke resten zijn nog niet geborgen. Vier andere inzittenden overleefden de crash. Zij zijn met verwondingen in een Monegaskisch ziekenhuis opgenomen. De oorzaak van het ongeluk is niet bekend. Volgens de Franse luchtverkeersleiding kwam het toestel een kleine twee kilometer uit de kust neer tijdens de voorbereidingen voor de landing in Nice. Het Duitse privé-vliegtuig, een Cessna 421, was opgestegen van het vliegveld Voslau in Oostenrijk.</p>	<p>Componist Ton Bruynèl overleden</p> <p>Amsterdam – In zijn woonplaats Mailly in Frankrijk is dinsdag de Nederlandse componist Ton Bruynèl overleden. Hij is 64 jaar geworden. De in Utrecht geboren Bruynèl componeerde experimentele muziek waarbij hij akoestisch klinkende instrumenten liet versmelten met elektronische klanksporen.</p> <p>Op pagina 23: Elektronische experimenten Ton Bruynèl wereldwijd gewaardeerd.</p>	<p>Groots oerkna</p> <p>Washington – Een van de grootste waargenomen gammastralen uit de ruimte is gezien door de Europese ruimtevaartorganisatie ESA. De straling werd waargenomen tijdens de vlucht van de satelliet Gamma 1. De straling werd waargenomen op een hoogte van 100 kilometer boven de Noordzee. De oorzaak is niet bekend.</p>
<p>Vliegtuigje stort neer; vier doden</p> <p>Monaco – Vier Oostenrijkers zijn gisteren om het leven gekomen toen hun vliegtuigje voor de kust van Monaco in de Middellandse Zee stortte. Hun stoffelijke resten zijn nog niet geborgen. Vier andere inzittenden overleefden de crash. Zij zijn met verwondingen in een Monegaskisch ziekenhuis opgenomen. De oorzaak van het ongeluk is niet bekend. Volgens de Franse luchtverkeersleiding kwam het toestel een kleine twee kilometer uit de kust neer tijdens de voorbereidingen voor de landing in Nice. Het Duitse privé-vliegtuig, een Cessna 421, was opgestegen van het vliegveld Voslau in Oostenrijk.</p>	<p>Componist Ton Bruynèl overleden</p> <p>Amsterdam – In zijn woonplaats Mailly in Frankrijk is dinsdag de Nederlandse componist Ton Bruynèl overleden. Hij is 64 jaar geworden. De in Utrecht geboren Bruynèl componeerde experimentele muziek waarbij hij akoestisch klinkende instrumenten liet versmelten met elektronische klanksporen.</p> <p>Op pagina 23: Elektronische experimenten Ton Bruynèl wereldwijd gewaardeerd.</p>	<p>Groots oerkna</p> <p>Washington – Een van de grootste waargenomen gammastralen uit de ruimte is gezien door de Europese ruimtevaartorganisatie ESA. De straling werd waargenomen tijdens de vlucht van de satelliet Gamma 1. De straling werd waargenomen op een hoogte van 100 kilometer boven de Noordzee. De oorzaak is niet bekend.</p>			

Afb. 1: *Help! I*: les 12, p. 221

Uit de analyse van *Help! I* blijkt duidelijk dat onderwerpen rond de luchthaven en het vliegen niet worden behandeld. De studenten die op basis van deze cursus Nederlands hebben geleerd, moeten zich dus in reële situaties op de luchthaven kunnen redden met hun eigen eerder verworven kennis en woordenschat verbonden met andere vervoermiddelen.

Contact! is een leergang voor hoogopgeleide, anderstalige volwassenen. Ook hier staat de communicatie centraal en de cursus biedt volgens de auteurs interessante en motiverende thema's in een realistische context. *Contact!* bestaat uit drie delen en leidt cursisten naar het B2-niveau. Men zou dus kunnen verwachten dat de situaties op de luchthaven een belangrijk deel van de cursus vormen. Uit de analyse blijkt echter precies het tegenovergestelde. In het eerste deel van deze methode komen er nergens luchthavens en vliegtuigen aan bod. Zelfs in de les over reizen komen er geen woorden voor die met de luchtvaart zijn verbonden. Om daarover iets te weten te komen, moeten de docenten en studenten naar aanvullende materialen grijpen.

De derde geanalyseerde leergang is de Vlaamse methode *Vanzelfsprekend*, vooral opgesteld door het Instituut voor Levende Talen aan de KU Leuven. Volgens de auteurs is het een basiscursus voor volwassenen met een middelbare of hogere opleiding. De cursus biedt de nuttigste taalhandelingen aan en geeft de taalleerders de mogelijkheid die in te oefenen. Samen met de vervolgmethode *Niet vanzelfsprekend* leidt deze leergang cursisten naar het niveau B2 van het Europees Referentiekader. *Vanzelfsprekend* scoort in de analyse het best, hoewel het nog niet voldoende is om zich zonder moeite op de luchthaven te kunnen redden. Al in het eerste deel van de soap die een deel uitmaakt van deze lesmethode vliegen de hoofdpersonages terug van Italië naar België. Ze worden verwelkomd door de stewardess en de hele scène speelt zich af aan boord van een vliegtuig. Deel 2 biedt ook korte gesprekken op de luchthaven aan. Helaas hebben ze niets te maken met de luchtvaartproblematiek. Het gaat meer om de verwerving en inoefening van verschillende vaste routines rond kennismaking, bv.

Op zich is het niet verwonderlijk omdat de taalkennis van de cursisten nog niet voldoende is om over meer complexe gebeurtenissen te spreken, maar een korte introductie van ten minste basiswoordenschat rond het thema „Luchthaven“ was hier vast en zeker op zijn plaats. In deel 4 zit mevrouw Armstrong in het vliegtuig naar België en uit het gesprek tussen haar, haar buurman en de stewardess kan men veel woorden en constructies leren die in de realiteit gebruikt kunnen worden bij het bestellen van de drankjes van de trolley (deel 4, les 1). In deel 4 komt ook een gesprek tussen mevrouw Armstrong en de douaniers voor (deel 4, les 2), met typische vragen van de douane zoals „Hebt u iets aan te geven?“ en de antwoorden van de passagiers. Dit onderwerp komt nog eens in deel 9 terug als Jennifer een gesprek voert met de douaniers en dan een wisselkantoor in het luchthavengebouw probeert te vinden (deel 9, les 2). Hoewel de luchtvaartthematiek in de methode *Vanzelfsprekend* toch aan bod komt, is de behandeling daarvan heel bescheiden. Nochtans zou het een uitgangspunt kunnen zijn voor verdere gesprekken en voor meer woordenschatoefeningen, die nuttig kunnen zijn in reële situaties.

OP DE LUCHTHAVEN



1. Peter	Dag, Lisa. Hoe gaat het ermee ?
Lisa	Goed, dank je. En met jou ?
Peter	Ook goed.
2. Els	Dag Lisa. Hoe is het ermee ?
Lisa	Heel goed. En met jou ?
Els	Uitstekend. We komen van Italië. Van vakantie.
Lisa	Van vakantie ! En hoe was het ?
Els	Prima !

Afb. 2: *Vanzelfsprekend*: Tekstboek deel 2, les 1, p. 39

De analyse van deze drie leergangen heeft bewezen dat *Aviation Dutch* nauwelijks zichtbaar is in de NVT-didactiek. Het blijkt ook dat – als de luchtvaarttaal toch aan bod komt – er alleen maar aandacht wordt besteed aan de woordenschat. Het is echter niet voldoende om adequaat te kunnen handelen op de luchthaven. Er ontbreken o.a. nog verschillende vaardigheden die de studenten moeten ontwikkelen, kennis van grammaticale specifieke aspecten van de taal, kennis van procedures en juiste reacties op verschillende accenten van het grondpersoneel. Omdat vliegtuigen tegenwoordig een van de belangrijkste vervoermiddelen zijn en de mensen steeds meer tijd met wachten op luchthavens verdoen, moet er ook meer aandacht aan worden besteed in de lessen Nederlands als vreemde taal.

4. *Aviation Dutch* in de NVT-lessen

Met het oog op het gegeven dat niet alleen de taal nodig is om adequaat te kunnen handelen, maar ook kennis van de wereld, kennis van interpersoonlijke relaties en interculturele competentie, moet men in de NVT-lessen aandacht aan al die aspecten van de andere cultuur besteden. *Aviation Dutch* schijnt hier om veel redenen bijzonder moeilijk te zijn. Ten eerste gaat het hier om activiteiten

waarmee een doorsnee mens niet elke dag wordt geconfronteerd: veiligheidsprocedures, bagagecontroles, etc. Ten tweede is de Nederlandse luchtvaarttaal doorspekt met vakwoordenschat en Engelse terminologie die heel vaak aan het Nederlandse taalsysteem wordt aangepast. Men kan er dus van uitgaan dat een uitstekende kennis van het Nederlands niet altijd voldoende kan zijn. Ten derde, alle vaardigheden komen in de communicatie op de luchthaven aan bod en ze worden in de meeste situaties door en met elkaar gebruikt. Ten vierde, op de luchthaven hebben we heel vaak te maken met andere culturen. Culturele verschillen of specifieke regelingen voor een bepaald land kunnen de communicatie nog moeilijker maken. Omdat de luchtvaartproblematiek en de elementen van *Aviation Dutch* niet worden aangeboden in de meeste NVT-methodes, moeten de docenten zelf creatief met die problematiek omgaan en heel vaak zelf oefeningen bedenken. Er moet dus vooral aandacht worden besteed aan verschillende situaties (procedures) op de luchthaven, verschillende vaardigheden (zowel actief als passief) en de taal met al zijn eigenaardigheden. Men mag hier ook de culturele elementen waarmee alle passagiers te maken hebben voor en tijdens de vlucht niet vergeten alsook de verschillen tussen Nederland/Vlaanderen en het land van de cursisten.

Op de luchthaven kan men enkele belangrijke stappen onderscheiden, die verbonden zijn met elke vlucht – voor vertrek: incheckbalie, veiligheidscontrole, gate, en na aankomst: bagageband en eventueel bagageservicebalie. Het is van groot belang dat juist deze thema's in de lessen worden behandeld. Ze verschillen enorm van elkaar, vereisen andere vaardigheden en kennis van andere procedures:

INCHECKBALIE	
kort gesprek met de grondstewardess (ticket en paspoort laten zien; stoel in het vliegtuig uitkiezen), instapkaart afdrukken, bagage afgeven (afmetingen en gewicht van de koffers worden gecontroleerd)	<ul style="list-style-type: none"> • vooral spreken en luisteren (interactie wordt verwacht)
VEILIGHEIDSCONTROLE	
informatie over verboden voorwerpen aan boord, gesprek over spullen in de handbagage (computer, vloeistoffen, riem, horloge, gsm)	<ul style="list-style-type: none"> • luisteren, spreken, lezen (in de meeste gevallen worden alleen reacties en bepaalde handelingen verwacht)
VERTREKHAL & GATE	
wachten totdat de vlucht wordt omgeroepen, instappen in het vliegtuig, ticket tonen aan de steward(ess), horen waar je zitplaats is	<ul style="list-style-type: none"> • luisteren (vaste constructies; moeilijkheden: aankondigingen zijn vaak gesproken geschreven taal, onnatuurlijke intonatie)
BAGAGE AFHALEN	
de koffer verschijnt op de bagageband; bij problemen (koffer beschadigd of kwijt): gesprek voeren met de medewerker van de bagageservice, formulieren invullen	<ul style="list-style-type: none"> • vooral spreken en luisteren (interactie wordt verwacht); schrijven

Deze tabel laat duidelijk zien dat het noodzakelijk is om alle vaardigheden zowel receptieve als productieve te oefenen. Men zou kunnen verwachten dat vooral gesproken taal van belang is, maar er zijn ook situaties waarin men iets moet lezen of schrijven. In de NVT-lessen zullen de docenten ook tijd moeten vinden om met gesproken geschreven teksten te werken, die veel moeilijker te begrijpen zijn dan spontaan gesproken teksten. In de luchtvaart komen ze heel vaak voor bij veiligheidsprocedures omdat alles volgens bepaalde regels moet gebeuren. Om die reden worden veel aankondigingen door de grondstewards en -stewardessen gelezen of uit het hoofd geleerd en opgezegd. Belangrijk schijnt hier ook dat studenten geconfronteerd worden met verschillende accenten, met gebrekkig Nederlands en met teksten waarin niet alles goed te horen is. Zinnen raden of voorspellen op basis van de context is vaak de realiteit op de luchthaven.

Ook de taal moet in de lessen onder de loep worden genomen. De analyse van de Nederlandse luchtvaarttaal laat zien, dat er vaak constructies worden gebruikt die specifiek voor dit domein zijn (Vgl. KARPINSKI 2015). Kenmerkend zijn o.a.:


- afleidingen – heel vaak zijn ze gevormd op basis van een Engels woord met Nederlandse affixen (bv. *inchecken*, *taxiën*, etc.);
- samenstellingen – heel vaak komen samenstellingen voor die gevormd zijn op basis van een Nederlands en een Engels woord (bv. *incheckbalie*, *grondstewardess*, etc.); andere combinaties zijn minder productief;
- Engelse woorden (bv. *ticket*, *boarding card*, etc.) die in de meeste gevallen aan het Nederlandse systeem worden aangepast – uitspraak (zo wordt bv. het woord *purser* op de Nederlandse wijze uitgesproken [pr:rsər] en niet zoals in het Engels [GB: pərsər, VS: pə:sə]), lidwoorden (heel vaak krijgen de Engelse woorden het genus van hun Nederlandse equivalenten, bv. *de gate* [de uitgang] of *het label* [het etiket]), meervoud (volgens de Nederlandse regels: *stewardessen*, *tickets*), vervoeging van werkwoorden (*inchecken*, *checkte in*, *ingecheckt*), soms ook spelling;
- Engelse synoniemen die naast de Nederlandse equivalenten worden gebruikt (bv. *startbaan* naast *runway*, *cabin crew* naast *cabinebemanning* en *instapkaart* naast *boarding card*).

Deze talige aspecten zijn niet alleen typisch voor de luchtvaarttaal. Het is overduidelijk dat het Engels overal in de bedrijfscommunicatie heerst en dat de rol van het Nederlands in dit domein steeds kleiner wordt. Het gebruik van het Engels is ook typisch voor de reclame. Het werkt prestigeverhogend en is gunstig voor het imago van het product waarvoor geadverteerd wordt. Het Engels wordt steeds vaker gebruikt in het onderwijs en in de wetenschap. Nu het Engels in steeds meer domeinen dominant wordt, moeten deze onderwerpen een vaste plaats vinden in de NVT-lessen.

De docenten zouden ook aandacht moeten besteden aan verschillende aspecten van de Nederlandse/Vlaamse cultuur en samenleving. Belangrijk zijn hier ook interpersoonlijke relaties tussen mensen (bv. machtafstand, die op de luchthaven in de relatie passagier-luchthavenmedewerker een grote rol speelt). Deze relaties zijn vaak ook anders dan in het land van de cursisten, wat tot onnodige spanningen in de communicatie kan leiden.

Bovendien is het noodzakelijk om authentieke teksten in de les te gebruiken. Op die manier wordt de praktijk zo dicht mogelijk benaderd en bestaat er een grote kans dat de cursisten zonder problemen de taal kunnen gebruiken in reële situaties. Het authentieke materiaal uit verschillende gebieden van de luchtvaart (reclames, brochures, formulieren, opnames op de luchthavens, websites, etc.) vormt een rijke inspiratiebron, waarvan de NVT-docenten gebruik kunnen maken om nieuwe opdrachten te bedenken die aangepast kunnen worden aan concrete behoeftes, mogelijkheden en situaties in hun eigen lessen. Belangrijk is ook het feit dat daarmee met studenten op alle niveaus gewerkt kan worden. Om dat te bewijzen, worden hieronder drie oefeningen gepresenteerd voor studenten op A1, A2 en C1 niveau. Al deze oefeningen zijn verbonden met het thema „Verloren bagage“ en zijn gebaseerd op het bagageinventarisatie-formulier van Transavia.

Bagage inventarisatie-formulier



Met u beide zijden van dit formulier invullen en dit naar het adres het hiernaast vermelde adres zenden. Zonder PR rapport kan uw aanvraag niet in behandeling genomen worden!

Uitsluitend de bestemmingsnummer:

FILE REF NO: _____

air: _____

transavia.com
Central Tracing - Baggage Claims
250, Steen 777
1118 ZM Schiphol
The Netherlands

Naam: _____ Voorn aan: _____


Tel/fax: _____

Adres: _____

Postcode/station plaats/Land: _____

E-mail adres: _____

Bagage items					
Luchtvaartmaatschappij:	Vluchtnr.:	Datum:	Van:	Naar:	



The screenshot shows a mobile boarding pass for Transavia. It includes a QR code, flight details (flight no. HV5131, seat 2F), and departure information (05:15 AM on 15 Jun, 2013). The boarding pass is for the route AMS (Amsterdam Schiphol) to BCN (Barcelona).

Afb. 3: Oefening niveau A1

(Bron: Transavia – Bagage inventarisatie-formulier; Transavia – Boarding Pass)

Onderwerp	Verloren bagage	Niveau	A1
Doelstellingen	<p>De bedoeling van deze oefening is dat de studenten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • vertrouwd raken met het bagage inventarisatie-formulier; • basiskennis verwerven over de belangrijkste gegevens die op de boarding pass te vinden zijn; • het bagage inventarisatie-formulier kunnen invullen. 		
Gebruikte materialen	instapkaarten van verschillende vluchten; bagage inventarisatie-formulier		
Uitvoering	<p>De studenten bekijken samen met de docent de boarding card en bespreken kort de gegevens die erop te vinden zijn: <i>Op welke luchthaven begin je jouw reis? Waar ga je naartoe? Hoe laat vertrekt het vliegtuig? Hoe laat landt het vliegtuig? Wat is het nummer van de vlucht?</i> etc.</p> <p>Cursisten vullen het formulier in (met de informatie van de boarding cards en met hun eigen gegevens zoals bv. naam, telefoon, adres, etc.).</p> <p>Variant op deze oefening: Elke cursist krijgt een instapkaart. Hij moet op zoek gaan naar andere passagiers die samen met hem vliegen door de juiste vragen te stellen aan de andere cursisten. Daarna bespreken ze samen in groepjes de gegevens die op hun instapkaarten te vinden zijn en vullen samen het formulier in.</p>		

Beschrijving van de inhoud (in blokletters a.u.b.)



U dient een volledige opgave te verstrekken van de inhoud van uw bagage en/of schade aan de bagage te verstrekken. Alleen een volledig ingevuld formulier kan in behandeling genomen worden.

Item	Aantal	Aankoopdatum	Aankoopprijs	Merk/keur/materiaal



Afb. 4: Oefening niveau A2
(Bron: Transavia – Bagage inventarisatie-formulier; Tekeningen: Clipart)

Onderwerp	Verloren bagage	Niveau	A2
Doelstellingen	De bedoeling van deze oefening is dat de studenten: <ul style="list-style-type: none"> • vertrouwd raken met het bagage inventarisatie-formulier; • woordenschat uitbreiden (spullen die ze meenemen op vakantie); • het bagage inventarisatie-formulier kunnen invullen. 		
Gebruikte materialen	plaatjes met verschillende spullen die men al dan niet kan/moet meenemen op vakantie; bagage inventarisatie-formulier		
Uitvoering	De eerste stap in deze oefening is een korte brainstorming over spullen die men kan/moet meenemen op vakantie (<i>Ik ga op vakantie. Wat neem ik mee?</i>). De cursisten noemen alles wat ze altijd mee moeten nemen. De docent schrijft alles op het bord op. Daarna toont de docent plaatjes met verschillende spullen die volgens hem/haar ook in de koffer moeten zitten. De studenten discussiëren erover of ze echt nodig zijn. Daarna beslissen de cursisten (in groepjes) welke 10 spullen absoluut noodzakelijk zijn voor bv. een vakantie in Spanje. De laatste stap is het invullen van het formulier (met de namen van de uitgekozen dingen of met producten die de docent op de plaatjes toont; andere gegevens, bv. aankoopdatum, prijs, merk, moeten de cursisten zelf bedenken). Opmerking voor de docent: Op de plaatjes kunnen woorden staan die de cursisten al moeten kennen (herhaling) of nieuwe woorden (uitbreiding woordenschat). Deze oefening kan men ook aanpassen voor cursisten op zowel lagere als hogere niveaus.		

- incheckbalie
- weegband
- verzamelband
- zwarte gat
- inschietbandje
- screening
- carousel
- cart
- vliegtuig



Als uw bagage te laat, kapot of kwijt is kunt u misschien een vergoeding krijgen. Bijvoorbeeld via uw reisverzekering. Of u stelt de luchtvaartmaatschappij of reisorganisatie aansprakelijk. Hieronder staat wat u kunt doen als uw bagage te laat, kapot of kwijt is.

Vul zo snel mogelijk een PIR-formulier in

PIR betekent Property Irregularity Report. Met dit formulier kunt u een klacht indienen. U kunt dan misschien een vergoeding krijgen. Is uw bagage kwijt? Dan kan de luchtvaartmaatschappij hiermee gaan zoeken naar uw bagage. Is uw bagage beschadigd? Dan kunt u met dit formulier aangeven waar de beschadigingen zitten.



Afb. 5: Oefening niveau C1

(Bronnen: Transavia – De route van de koffer: <https://www.youtube.com/watch?v=UNw8XkdMy7o>; Informatie bagage: <https://www.consuwijzer.nl/vakantie-vrijetijd/vliegreizen/mijn-bagage-te-laap-kwijt-wat-moet-ik-doen>; Tekening: Clipart)

Onderwerp	Verloren bagage	Niveau	C1
Doelstellingen	De bedoeling van deze oefening is dat de studenten: <ul style="list-style-type: none"> • kennis maken met de route van de koffer op de luchthaven; • kennis verwerven over de stappen die men moet ondernemen als de bagage verloren of beschadigd raakt; • lees- en luistervaardigheid oefenen; • woordenschat uitbreiden (koffer, klacht indienen); • het bagage inventarisatie-formulier kunnen invullen; • klachtenbrief kunnen schrijven. 		
Gebruikte materialen	film „ <i>Transavia – De route van de koffer</i> “ ⁷ , tekst „ <i>Mijn bagage is te laat, kapot of kwijt. Wat moet ik doen</i> “ ⁸ , voorbeeldbrief – Vermissing van bagage door luchtvaartmaatschappij ⁹		
Uitvoering	De docent toont aan de studenten de namen van verschillende stappen op de route van de koffer (<i>carousel, cart, incheckbalie, inschietbandje, screening, verzamelband, vliegtuig, weegband, zwarte gat</i>). De studenten moeten voorspellen wat er waar gebeurt en daarna deze stappen in de juiste volgorde zetten. Later kijken ze samen naar het filmpje, checken en corrigeren de juiste volgorde, vullen het met nieuwe informatie aan. Ze brainstormen ook daarover waar de grootste kans bestaat dat de koffer kapot of kwijt raakt. Daarna lezen de cursisten de tekst over de procedure nadat de koffer te laat, kapot of kwijt is. Ze bespreken samen met de docent de voorbeeldbrief en het bagage inventarisatie-formulier. Ze vullen het formulier in en schrijven zelf een klachtenbrief met eigen gegevens.		

5. Conclusie

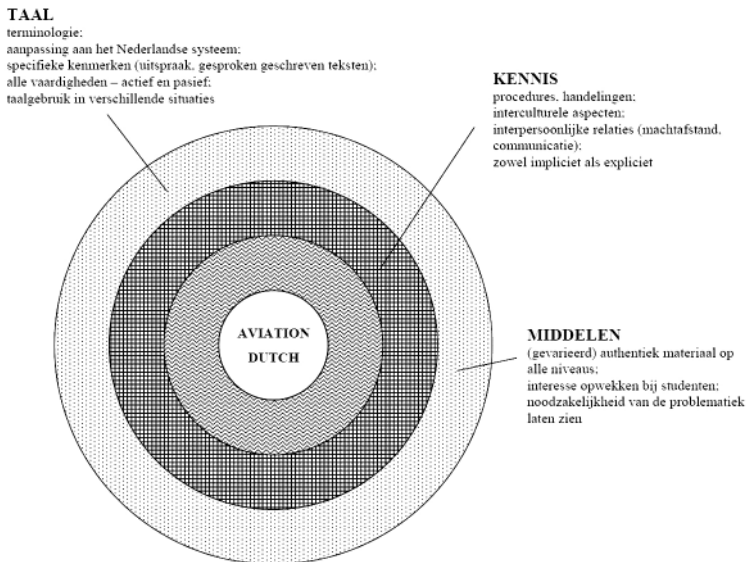
Het onderzoek naar de aanwezigheid van de luchtvaartproblematiek in de NVT-didactiek en de analyse van drie NVT-leerboeken hebben bewezen dat er nog enorm veel gedaan moet worden op dit gebied. Vliegtuigen zijn in de hedendaagse maatschappij een van de belangrijkste vervoermiddelen. Elke vier seconden stijgt ergens in de wereld een vliegtuig op. Steeds meer mensen zijn daarom genoodzaakt om zich te kunnen redden op luchthavens – al dan niet in hun moedertaal. De Nederlandse luchtvaarttaal (*Aviation Dutch*), als een polilectale variant van de standaardtaal, die zowel in de mondelinge als in de schriftelijke communicatie wordt gebruikt, wordt gekenmerkt door verschillende talige en buitentalige elementen, die tot nu toe nauwelijks hun weg

⁷ <https://www.youtube.com/watch?v=UNw8XkdMy7o>, laatst geraadpleegd op 23.07.2015

⁸ <https://www.consuwijzer.nl/vakantie-vrije-tijd/vliegreizen/mijn-bagage-te-laat-kapot-kwijt-wat-moet-ik-doen-laast-geraadpleegd-op-23.07.2015>

⁹ <https://www.consuwijzer.nl/voorbeeldbrieven/reizen/voorbeeldbrief-vermissing-van-bagage-door-luchtvaartmaatschappij>, laatst geraadpleegd op 23.07.2015

hebben gevonden tot de NVT-didactiek. Omdat deze problematiek niet vaak in leerboeken wordt behandeld, moeten de docenten zelf aan de slag gaan en eigen materiaal ontwikkelen. Belangrijk is hier niet alleen de taal met zijn terminologie en andere specifieke kenmerken zoals bv. onnatuurlijke intonatie maar ook de kennis van verschillende procedures op de luchthavens. Men mag ook de interculturele en interpersoonlijke competenties niet vergeten waaraan in de NVT-lessen gewerkt moet worden. Dat alles kan men doen met een beetje motivatie op basis van authentieke teksten, die de docenten zelf kunnen aanpassen aan hun cursisten en aan het gewenste niveau. De complexiteit van het *Aviation Dutch* laat de onderstaande grafiek duidelijk zien. Aan alle hier gepresenteerde aspecten van de luchtvaarttaal moet in de lessen aandacht worden besteed om de cursisten te helpen hun weg te vinden op de Nederlandse en Vlaamse luchthavens.



Afb. 6: *Aviation Dutch* in de NVT-didactiek

6. Bronvermelding

6.1. Geanalyseerde leerboeken:

- DEVOS, Rita [et al.] (2009): *Vanzelfsprekend. Nederlands voor anderstaligen*, Leuven/Den Haag: Acco
- HAM, Esther [et al.] (2004): *Help! 1 Een cursus Nederlands voor anderstaligen. Kunt u mij helpen? Boek voor de cursist*, Utrecht: NCB
- LEEUEW, Elsbeth de [et al.] (2009): *Contact! 1 Nederlands voor anderstaligen. Tekstboek*, Amsterdam/Antwerpen: Intertaal

6.2. Geraadpleegde literatuur:

- BOROWSKA, Anna (2013): 'Shaping Cross-Cultural Awareness in Aviation English Communication' In: *Cross-cultural Awareness and Aviation English Training*, www.icaea.pata.pl/pliki/2013_Paris/prezentacja/11_Day_2_Anna_Borowska.doc (geraadpleegd op 20.07.2015)
- GRANT, R.G. (2003): *Vliegen. Een eeuw luchtvaart*, Tiel: Lannoo (Nederlandstalige uitgave)
- GRUCZA, Franciszek (1994): 'O językach specjalistycznych (=technolektach) jako pewnych składnikach rzeczywistych języków ludzkich' In: GRUCZA, Franciszek / KOZŁOWSKA, Zofia [red.]: *Języki specjalistyczne*, Warszawa, p. 7–27
- GRYGORUK, Agnieszka (2008): 'Terminologia – język – wiedza w tłumaczeniu tekstów specjalistycznych (na podstawie tekstów podatkowych i okołopodatkowych)' In: HAŃCZUK, Roman [red.]: *Linguodidactica. Tom XII*, Białystok: Wydawnictwo Uniwersytetu w Białymstoku, p. 19–30
- KARPIŃSKI, Jacek (2012): 'Door Lage Landen en hoge heuvels... Hoe Nederlands is de Nederlandse luchtvaartterminologie' In: NOVAKOVIĆ-LOPUŠINA, Jelica et al. (red.): *Lage Landen, Hoge Heuvels. Handelingen Regionaal Colloquium Neerlandicum Belgrado*, Belgrad: Filološki fakultet u Beogradu & ARIUS, p. 307–315
- KARPIŃSKI, Jacek (2015): 'Aviation Dutch. Próba definicji' In: *Lingwistyka Stosowana* (in print)

dr Jacek Karpiński
Katedra Filologii Niderlandzkiej im. Erazma z Rotterdamu
Uniwersytet Wrocławski
ul. Kuźnicza 21-22
50-138 Wrocław
jacek.karpinski@uni.wroc.pl

