

ванные рабочие, работники физического труда), *серые воротнички* (работники отраслей социальной инфраструктуры, неквалифицированные рабочие), *коричневые воротнички* (работники сферы обслуживания), *розовые воротнички* (работники, как правило женщины, не обладающие высокой квалификацией и занятые на низкооплачиваемых должностях в сферах обслуживания, торговли, образования), *золотые воротнички* (высококвалифицированные учёные и специалисты), *зелёные воротнички* (представители экологических организаций или работники сельскохозяйственных организаций), *бледные*, или *вытертые воротнички* (пенсионеры и люди, по каким-либо причинам оставшиеся без работы).

Если классификация номинаций с компонентом «береты» отражает исторически сложившуюся практику и фиксирует конкретное использование определённого вида головного убора, то классификация номинаций с компонентом «воротнички» возникла на страницах научных трудов по социологии, что определяет её абстрактную основу. В реальной жизни учёные и другие высококвалифицированные специалисты не носят

золотых воротничков, а воротнички экологов – не обязательно зелёного цвета.

Классификация «воротничков» идёт по пути развития абстрактных значений – например, номинация *стальные*, или *железные воротнички* уже не обозначает группы людей, но используется в значении ‘станки, механические и электронные роботы’.

Формирование фонда наименований лиц по деталям в современных СМИ относится к числу активных языковых процессов. В известном «Словаре перифраз русского языка» А. Б. Новикова приводится 14 подобных номинаций. Собранный нами материал зафиксировал около 170 номинаций лиц по деталям. Исследование этого лексико-семантического пласта позволяет определить специфику отражения различных социальных процессов в языке современных СМИ.

Примечания

- ¹ Новиков А. Словарь перифраз русского языка (на материале газетной публицистики). М., 2004.

УДК 811.111'38

РАДИООБМЕН КАК ОСОБЫЙ ВИД ИНСТИТУЦИОНАЛЬНОГО ДИСКУРСА

И. Н. Прохожай

Педагогический институт Саратовского государственного университета
E-mail: irina12321@gmail.com

В статье рассматривается радиообмен с позиций институционального дискурса. Выявляются особенные черты дискурса радиообмена, отличающие его от других видов институционального дискурса.

Ключевые слова: институциональный дискурс, дискурс радиообмена, конститутивные составляющие дискурса радиообмена.

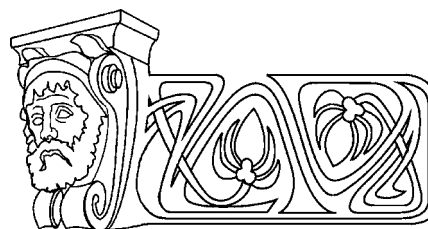
Radiotelephony as a Special Type of Institutional Discourse

I. N. Prokhozhay

The paper analyzes radiotelephony from the point of view of institutional discourse. Its specific features, which distinguish it from any other kind of institutional discourse, are analyzed.

Key words: institutional discourse, radiotelephony discourse, constitutive components of radiotelephony discourse.

Целью данной статьи является исследование отличительных черт дискурса радиообмена, который мы рассматриваем как особый вид институционального дискурса, представляющего собой общение пилота и диспетчера для достижения совместной *цели* – безопасности полета и пассажиров. Прежде чем приступить к рассмотрению



специфических черт дискурса радиообмена, представляется необходимым проанализировать, что понимается под институциональным дискурсом как таковым.

Как считает В. И. Карасик, *институциональный дискурс* – это специализированная клишированная разновидность общения между людьми, которые могут не знать друг друга, но должны общаться в соответствии с нормами определенного социума. Институциональное общение реализуется в статусно-ориентированном дискурсе и представляет собой речевое взаимодействие представителей социальных групп или институтов с людьми, реализующими свои статусно-ролевые возможности в рамках сложившихся общественных институтов¹. Под компонентами институционального дискурса такие лингвисты, как В. И. Карасик, К. Б. Свойкин, О. Ф. Русакова и В. М. Русаков понимают, как минимум, участников общения, цель, базовые ценности, стратегии, материал или тематику общения, жанр и дискурсивные формулы, способы и материалы общения, то есть людей в их статусно-ролевых и ситуационно-коммуникативных амплуа; сферу общения и коммуникативную среду, канал², *особый язык*,



включая и профессиональный, который принято использовать при включении в конкретную институциональную коммуникацию³.

Рассматривая дискурс радиообмена как особую разновидность институционального дискурса, определим его собственные специфические характеристики. Для этого представляется необходимым вывести рабочее определение данного типа дискурса. Под **дискурсом радиообмена** мы понимаем *устойчивую систему статусно-ролевых отношений в коммуникативном пространстве социального института, под которым в широком смысле подразумевается авиационное сообщество в целом, а в узком – субъекты радиообмена (пилот и диспетчер). При этом под статусно-ориентированным общением нами понимается общение субъектов коммуникации, где полностью устранено их личностное начало, а стандарты коммуникации закреплены нормативными документами, регламентирующими правила ведения радиообмена – иными словами, в рамках радиообмена реализуется специализированная клишированная разновидность общения.*

Среди **основных конститутивных составляющих (= компонентов) дискурса радиообмена** как институционального мы выделяем: цель; базовые ценности; участников; стратегии и тактики; язык-код, включающий типичные дискурсивные формулы; материал общения и тематику; типы коммуникативных ситуаций, коммуникативные функции.

Приступим к описанию выделенных нами компонентов дискурса радиообмена. **Целью** дискурса радиообмена, как отмечалось выше, является обеспечение безопасности полета. Как любой вид институционального дискурса, радиообмен имеет свои **базовые ценности**, под которыми мы понимаем совокупность того, что представляет значимость для пилота во время полета на маршруте или руления на земле и определяется **целями** данного дискурса. Так как целью радиообмена является ведение радиосвязи субъектами коммуникации для соблюдения безопасности полета, то, следовательно, основные ценности радиообмена сводятся к сообщению достоверной информации как пилотом, так и диспетчером на различных этапах полета. Однако следует отметить, что базовые ценности дискурса радиообмена, в отличие от других видов дискурса, не являются эксплицитно выраженными. Поясним данное положение. При анализе других видов институционального дискурса исследователи выделяют языковые ресурсы их экспликации⁴. В дискурсе радиообмена, как показывает анализ, базовая ценность сообщения достоверной информации выражается пилотами и диспетчерами на **когнитивном уровне**, а именно на ментальных уровнях понимания и продуцирования речи.

Рассматривая дискурс радиообмена, следует обратить внимание на **участников/субъектов коммуникации**. С точки зрения К. Б. Свойкина, участники институционального дискурса вы-

ступают в качестве представителей институтов – агентов и клиентов. Как отмечает В. С. Григорьева, субъекты коммуникативного акта в качестве «передающей» и «принимающей» инстанции могут называться: «отправитель» и «получатель», «производитель» и «потребитель» информации, «продуцент» и «реципиент», «пишущий» и «читающий», «говорящий» и «слушающий»⁵. Их качества и поведение детерминированы рамками определенного типа институционального дискурса. При этом отличие определяется характером потенциального воздействия, оказываемого агентом на клиента. Такое воздействие по своей прагматике может быть однонаправленным и диалогичным. При однонаправленном воздействии обратная связь предполагается за рамками самого дискурса, а при диалогическом – адекватная обратная связь возможна и ожидаема не только во внекоммуникативной области, но и в диалоге⁶. Однако в рамках дискурса радиообмена, в отличие от типов дискурса, где выделяются бинарная конструкция «агент – клиент» и вышеописанные бинарные оппозиции «передающей» и «принимающей» инстанций, мы находим бинарную конструкцию, представленную субъектами радиообмена, которые обозначены нами как «инициатор сообщения – исполнитель/неисполнитель запрашиваемого действия», при этом в радиообмене с необходимостью предполагается адекватная обратная связь. Поскольку радиообмен является диалогичным видом коммуникации, то роли субъектов радиообмена в процессе коммуникации взаимозаменяемы. Например, выступая в роли инициатора сообщения, диспетчер обращается к пилоту с запросом на выполнение действий: *Climb to FL 390, report reaching – Набирайте эшелон 390, занятие доложите; When passing FL 180, contact Approach 118,025 – При прохождении эшелона 180 работайте с подходом 118,025; Turn right, heading 100 – Отворачивайте вправо, курс 100.*

Пилот в свою очередь является исполнителем/неисполнителем действия: *Climbing FL 390 – Набираю эшелон 390; Unable to climb FL 390 due to weight – Не могу набрать эшелон 390 из-за веса; Right heading 100 – Отворачиваю вправо, курс 100.*

Подтверждая или одобряя запрос пилота, диспетчер выступает в роли исполнителя запрашиваемого пилотом действия, а пилот – в роли инициатора сообщения:

А) 1. BAW872: *Penza approach, BAW872 request descend to FL 1800 m, – Пенза подход, BAW872, прошу снижение на эшелон 1800 м.*

Approach: BAW872 descend to FL 1800 – BAW872, снижайтесь до эшелона 1800.

2. Pilot: *Moscow Ground, SOV 2940, stand B4, request start up- Москва Руление, СОЖ2940, стоянка Борис 4, прошу запуск.*

Controller: SOV 2940, Moscow Ground start up approved – СОЖ 2940, Москва Руление запуск разрешаю.



Отвергая запрос пилота, диспетчер выступает неисполнителем запрашиваемого пилотом действия:

В) 1. BAW872: *Penza approach, BAW872 request descent to FL 1800 m – Пенза подход, BAW872, прошу снижение на эшелон 1800 м*

Approach: Flight level not available due traffic. – Эшелон 1800 закрыт из-за борта.

2. Pilot: *Moscow Ground, SOV 2940, stand B4, request start up – Москва Руление, СОЖ2940, стоянка Борис 4, прошу запуск.*

Controller: SOV 2940, Moscow Ground unable to approve start up, monitor ATIS 121,75 – СОЖ 2940, Москва Руление не могу одобрить запуск, прослушайте АТИС 121,75.

Таким образом, пилот и/или диспетчер выполняют определенные коммуникативные функции по запросу, подтверждению информации, приказу, совету, проверке информации и одобрению действия.

Как известно, институциональность носит градуальный характер, где ядро – общение базовой пары статусно неравных участников коммуникации, а периферию общения составляет общение представителя института с человеком, к данному институту не относящимся. Что касается дискурса радиообмена, то, с нашей точки зрения, оно характеризуется *статусной заменяемостью*, то есть на определенном этапе коммуникативная функция пилота реализуется как запрос информации, а коммуникативная функция диспетчера – как инструкция к исполнению действий и наоборот. Данная бинарная конструкция участников коммуникации является приоритетной для нашего исследования, так как дискурс радиообмена в стандартных ситуациях предполагает диалогическое общение только данных субъектов друг с другом. Помимо общения «пилот – диспетчер», являющегося ядром данной разновидности дискурса, выделяют общение диспетчеров, а также пилотов между собой. На периферии дискурса радиообмена остается общение диспетчера/пилота с наземным персоналом, однако, не являясь фиксируемой частью данного дискурса, оно не входит в задачу нашего исследования.

Перейдем к рассмотрению *основных стратегий дискурса радиообмена*, которые определяются целями данного вида коммуникации. При описании стратегий дискурса исследователи пользуются терминами «коммуникативная» и «речевая» стратегия. Как считает И. В. Тубалова, «коммуникативная стратегия» предполагает наличие некоторого *стратегического плана* общественно значимых действий, направленного на достижение определенной коммуникативной цели⁷. Под речевыми стратегиями И. Н. Борисова понимает «результат организации речевого произведения говорящего в соответствии с прагматической целеустановкой, интенцией»⁸. О. С. Иссерс говорит о «речевой стратегии» применительно к речевой

составляющей стратегического планирования коммуникативного процесса и определяет ее как **«комплекс речевых действий**, направленных на достижение коммуникативной цели, включающей планирование речевой коммуникации в зависимости от конкретных условий общения, а также реализацию этого плана»⁹. При этом автор выделяет первостепенные и второстепенные коммуникативные цели. Первостепенные – цели воздействия, ради которых, собственно, и осуществлялась коммуникация. К второстепенным целям относятся производные от разнообразных мотивов человеческой деятельности (связанные с самовыражением, взаимодействием коммуникантов, желанием управлять коммуникацией и др.)¹⁰. Анализ показывает, что дискурс радиообмена предполагает наличие лишь первостепенных коммуникативных целей воздействия в рамках коммуникативных актов, выраженных императивными конструкциями.

Как известно, на основе коммуникативных целей выделяют речевые жанры (РЖ). Наше исследование показывает, что поскольку практически вся информация во фразеологии радиообмена выражается императивными грамматическими конструкциями, а ни один императив в данном типе дискурса не обходится без информатива, то в дискурсе радиообмена происходит совмещение императивного и информативного пространства в рамках РЖ.

Как считает В. С. Григорьева, в связи с конкретным коммуникативным намерением говорящий выбирает определенный элемент ситуации, который наиболее точно соответствует его состоянию и потребностям общения, и воплощает его в ту или иную синтаксическую форму¹¹. Коммуникативное намерение определяет речевую стратегию, которая реализуется с помощью речевой тактики. При этом тактика реализуется в самом тексте определенными языковыми средствами, а стратегия стоит за текстом и является абстрактным понятием, в отличие от тактики¹². Разграничивая понятия речевой стратегии, речевой тактики, речевого жанра и речевого акта, И. В. Труфанова отмечает, что «по определению термины *речевая тактика* и *речевая стратегия* обозначают более крупную единицу, чем термины *речевой акт* и *речевой жанр*»¹³. В свою очередь В. В. Дементьев определяет речевые жанры как диалогические явления, под которыми понимаются типичные ситуации общения¹⁴. Следует отметить, что речевой жанр подразумевает тип высказывания как продукта, состоящего из комплекса высказываний, в то время как под речевым актом следует понимать речевое действие, которое может состоять из одного высказывания. Понятия «*речевой акт*» и «*речевая тактика*» совместимы, так как они являются речевыми действиями. Однако, как считает И. В. Труфанова, основной разницей между ними является то, что речевая тактика не может рассматриваться изолированно



от речевой стратегии, в то время как речевой акт может рассматриваться вне зависимости от речевого жанра¹⁵. Следовательно, с помощью речевой тактики реализуется речевая стратегия, речевая стратегия вместе с речевой тактикой развертывают избранный речевой жанр, а понятия «речевой акт» и «речевая тактика» являются совпадающими по принципу реализации речевого действия.

В результате анализа стратегий и тактик радиообмена нами были выделены **глобальная стратегия** и **локальные стратегии**, реализуемые с помощью определенных тактик. Так, под глобальной стратегией дискурса радиообмена нами понимается контроль безопасности полета. Внутри глобальной стратегии мы выделяем локальные стратегии, такие как контроль времени, контроль погодных условий, контроль высоты, скорости, приборов и местоположения.

Приведем отдельные примеры фразеологии радиообмена, в которых реализуются стратегии диспетчера и тактики, с помощью которых они эксплицируются в речи (полное описание тактик не приводится вследствие ограниченности объема статьи).

Локальные стратегии контроля осуществляются с помощью следующих тактик:

«указание»:

Pilot: Vnukovo Ground, Speedbird 872, request taxi – Внуково Руление, Speedbird 872, прошу руление.

Controller: Speedbird 872, taxi to holding point RWY 20, hold short of RWY 06 – Speedbird 872, рулите на предварительный ВПП20, остановитесь перед ВПП06.

Pilot: Holding point RWY 20, hold short of RWY06, Speedbird 872 – Предварительный ВПП 20, остановиться перед ВПП06, Speedbird 872;

«инструкция»:

Controller: Moscow ATC clears Speedbird872 to Winton via flight planned route, November 2 Departure, left turn out after departure, climb to and maintain FL 250, request level change en route, contact 120,26 when airborne and squawk 2514 – Московская служба движения разрешает Speedbird872 на Винтон по запланированному маршруту, схема выхода № 2, выход левым, набирайте и выдерживайте эшелон 250, запросите смену эшелона в пути, работайте с 120,26 после взлета, сквок 2514.

Pilot: Speedbird872, cleared to Winton, via flight planned route, November 2 departure, left turn after departure, FL 250, request level change en route, 120.26 when airborne and squawk 2514 – Speedbird872, разрешено на Винтон по запланированному маршруту, схема выхода № 2, выход левым, эшелон 250, прошу смену эшелона в пути, 120,26 после взлета, сквок 2514;

«информирование»:

1) *Domodedovo Ground: BAW5390, taxi with caution, taxiways are slippery. – BAW5390, рулите осторожно, рулежные дорожки скользкие.*

BAW5390: Roger; BAW5390 – Понял, BAW5390.

2) *Vnukovo Ground: DAN 231, expect 10 minutes delay due traffic. – DAN 231, ожидайте 10 минутную задержку из-за борта.*

DAN 231: Roger; DAN 231 – Понял, DAN 231.

3) *SOV2940: Moscow Control, be advised of thunderstorm cells in the vicinity of the aerodrome – Москва Контроль, для Вашего сведения, в районе аэродрома имеются грозоопасные очаги.*

Moscow Control: Roger – Понял.

4) *UKA455: Saratov Control, UKA455, be informed previous traffic reported heavy turbulence at FL 260. Саратов Контроль ИКА 455, к Вашему сведению, впереди идущий борт сообщил о сильной турбулентности на эшелоне 260.*

Saratov Control: Roger.

«запрет»:

1) *Moscow Control: SOV 2940 Stop immediately SOV2940 Stop immediately – СОЖ 2940 остановитесь немедленно, СОЖ 2940 остановитесь немедленно.*

SOV2940: Moscow Control, SOV 2940 stopping – Москва Контроль, СОЖ 2940 останавливаюсь.

Данный пример выражает один из видов «запрета взлета», который представлен конструкцией «позывной + stop immediately + позывной + stop immediately». В целях экономии времени диспетчер не объясняет причины прерывания взлета, так как воздушное судно (ВС) уже начало совершать разбег по взлетно-посадочной полосе (ВПП). Информация, являясь наиболее важной и незамедлительной к исполнению пилотом, повторяется дважды. В случае если диспетчер разрешил взлет ВС и ВС находится на исполнительном старте, взлет может быть запрещен диспетчером, но причина должна быть обязательно объяснена, что выражается в виде следующей тактики:

«запрет + информирование»:

Moscow Control: SOV2940, hold position cancel take-off I say again cancel take-off, Boeing 747 skidded off the RWY – СОЖ 2940 остановитесь на месте, взлет запрещаю, повторяю, взлет запрещаю, Боинг 747 слетел с ВПП.

SOV2940: Moscow control, SOV2940 holding – Москва Контроль, остаюсь на месте.

Другими примерами реализации данной тактики являются следующие:

1) *Speedbird 872: Vnukovo Ground, Speedbird 872, stand A2, request push-back and start-up, with information Y – Внуково Руление, Speedbird 872, прошу выталкивание и запуск со стоянки A2, информация Янки.*

Vnukovo Ground: Speedbird 872, stand by for start-up, Airbus is taxiing behind – Speedbird 872, ждите, Airbus рулит позади.

Speedbird 872: Standing by, Speedbird 872 – Ожидая на связи;

2) *Pilot: Ground, Speedbird 872, hold short RWY06, request cross RWY06 – Руление, Speedbird 872, жду перед ВПП06, прошу разрешить пересечь ВПП06.*



Controller: Speedbird 872, hold position, give way to Airbus 320 – Speedbird 872, оставайтесь на месте, пропустите А320;

«информирование + указание»:

Speedbird 872: Vnukovo Ground, Speedbird 872, stand A2, request start-up, with information Y – Внуково Руление, Speedbird 872, стоянка А2, прошу запуск, информация Янки.

Vnukovo Ground: Speedbird 872, expect 25 minutes delay, start up at own discretion – Speedbird 872, ожидайте задержку 25 минут, запуск по собственному усмотрению;

«разрешение/одобрение»:

Pilot: Ground, Speedbird 872, hold short RWY06, request cross RWY06 – Руление, Speedbird 872, жду перед ВПП06, прошу разрешить пересечь ВПП06.

Controller: Speedbird 872, cross RWY 06, report vacated – Speedbird 872, пересекайте ВПП06, освобождение доложите.

Pilot: Crossing RWY 06, Speedbird 872 – Пересекаю ВПП 06, Speedbird 872.

Pilot: RWY vacated, Speedbird 872 – ВПП освободил, Speedbird 872.

Таким образом, по данным анализа, одной из отличительных черт дискурса радиообмена как одного из видов институционального дискурса является сопряжение тактик по определенным схемам на различных этапах полета, таких, например, как «запрет + информирование» и «информирование + указание».

По мнению О. С. Иссерс, в качестве инструмента реализации той или иной тактики выступают коммуникативные приемы более низкого порядка – коммуникативные речевые ходы. Тактики, осуществляемые диспетчером на этапе руления, можно представить с помощью следующих коммуникативных ходов: *выдача указаний по ожиданию на стоянке; сообщение о задержке; сообщение о расчетном времени отправления; выдача разрешения на выталкивание; выдача разрешения на запуск; выдача указаний по рулению или запрет; получение от пилота запроса о начале движения в/через зону движения (зону, где движение осуществляется за пределами перрона); выдача указаний об остановке перед рулежной дорожкой/ВПП; выдача разрешения о пересечении ВПП; выдача разрешения УВД (управления воздушным движением)¹⁶.*

Проведенный нами анализ коммуникативных стратегий и коммуникативных тактик диспетчера доказывает, что к основным тактикам диспетчера в радиообмене относятся: указание, информирование, информирование + указание, запрет, запрет + информирование, инструкция, разрешение/одобрение. Тактики определены закономерностью правил, регламентирующих дискурс радиообмена, основным принципом которого являются краткость и однозначность, поэтому тактики в радиообмене выступают прямыми регламентированными средствами выражения мысли, что

существенно отличает дискурс радиообмена от других видов институционального дискурса.

Как было отмечено выше, каждая тактика реализует себя определенным набором языковых средств, которые могут быть представлены широким разнообразием лексических, грамматических, синтаксических, стилистических и фонетических средств. Приступая к рассмотрению языковых средств, введем релевантные для нашего исследования рабочие определения основных терминов.

Важнейшей составляющей дискурса радиообмена является вербальная составляющая, а именно **язык-код**, включающий **дискурсивные формулы**. Как известно, язык-код обуславливается стереотипностью общения, что принципиально отличает институциональный дискурс от личностного. Однако стереотипы различных дискурсов имеют свои особенные отличительные черты. Так, под **языком-кодом радиообмена** мы понимаем использование специфического закодированного языка и речевых клише, понятных только данному сообществу, что отвечает основным требованиям радиообмена – четкости, понятности для участников дискурса, краткости.

Язык-код дискурса радиообмена на **фонетическом уровне** характеризуется использованием **радиотелефонного алфавита** (*Alpha, Bravo, Charlie, Delta, Echo, Foxtrot, Golf, Hotel, India, Juliett, Kilo, Lima, Mike, November, Oscar, Papa, Quebec, Romeo, Sierra, Tango, Uniform, Victor, Whiskey, X-ray, Yankee, Zulu*), который разрабатывался в течение определенного времени и постоянно претерпевал изменения. Радиотелефонный алфавит является стандартизированным способом прочтения букв для передачи сложных для восприятия на слух слов, сокращений, позывных с целью уменьшения количества ошибок. Другим аспектом языка-кода на фонетическом уровне является особое произношение числительных (*ZE-RO, WUN, TOO, TREE, FOW-er, FIVE, SIX, SEV-en, AIT, NIN-er, DAY-SEE-MAL, HUN-dred, TOU-SAND*), которое помогает избежать сбоя коммуникации. Например, предлог «for» и числительное «four» могут быть восприняты неправильно в потоке речи. Во избежание этого пилоты и диспетчеры должны использовать стандартное произношение числительных. Тем не менее все числа, обозначающие позывной ВС, эшелон, относительный курс, направление и скорость ветра, код ответчика, номер полосы, установку высотомера, время, передаются в их цифровой последовательности, то есть каждое число произносится как набор цифр, его составляющих, например: *heading one zero zero – курс 100, RWY two seven – ВПП 27, QNH one zero one zero – давление, приведенное к уровню моря 1010, wind one six zero degrees seven zero knots – ветер 160 градусов 70 узлов, flight level one eight zero – эшелон 180*. Несмотря на это, числительные, передающие абсолютную высоту, облачность, видимость, дальность видимости на полосе, произносятся как целые сотни и целые



тысячи. Например, *altitude eight hundred – абсолютная высота 800, cloud height two thousand two hundred – облачность 2200, visibility one thousand – видимость 1000, runway visual range one thousand seven hundred – дальность видимости на полосе*¹⁷.

На лексическом уровне к языку-коду относятся аббревиатуры и сокращения, которые, в соответствии с документом 8400, при использовании в дискурсе радиообмена произносятся как обычные слова: *spot* – ветер точки, *CAVOC* – видимость, облачность и текущие погодные условия лучше предписанных (следует произносить КЭВ-ОУ-КЕЙ), *TCAS* – консультативная информация системы выдачи информации о воздушном движении и предупреждении столкновения (следует произносить как ТИ-КАС), *SID* – стандартная схема прибытия по приборам, *STAR* – стандартный вылет по приборам, *AIRER* – донесение с борта¹⁸. При этом аббревиатуры и сокращения в дискурсе радиообмена могут передаваться отдельными буквами: *NDB* – направленный радиомаяк, *FIR* – район полетной информации, *QNH* – давление, приведенное к уровню моря, *QFE* – давление, приведенное к уровню аэродрома, *DME* – дальномерное оборудование, *ETA* – расчетное время прилета, *ETD* – расчетное время убытия¹⁹. Данные аббревиатуры и сокращения в своем полном виде являются терминами радиообмена.

К грамматическим средствам радиообмена относятся опущение артиклей, вспомогательных глаголов (*Confirm heading 120?*), личных и притяжательных местоимений (*Request vectors*), предлогов (*Turn right*), использование по большей мере императивных конструкций, опущение вежливых форм. Однако, несмотря на то что во фразеологии радиообмена используются опущения и эллиптические грамматические конструкции, правильная интерпретация высказывания слушателем обеспечивается стандартными грамматическими структурами и определенными просодическими формами, используемыми говорящим. Помимо этого, контекст и ситуативные подсказки помогают пилоту понять диспетчера и наоборот. Как считает А. О. Вотнсдал, причиной использования эллиптических грамматических конструкций и опущений является сама природа радиообмена, которая определяется ситуационным контекстом. Так, он пишет: «Основной особенностью для использующих фразеологию радиообмена является опущение таких пунктов или слов, которые могут быть легко выведены из контекста»²⁰. Тем более что стереотипные ситуации во фразеологии радиообмена и общенакопленные знания и опыт коммуникантов позволяют участникам предположить возможный ход событий и высказываний. Итак, по мнению А. О. Вотнсдала, «в любой ситуации реципиент ожидает от говорящего услышать те высказывания, которые будут иметь определенный смысл в определенном контексте, но такое ожидание возможно, по его мнению, только в том случае, если слушающий знает, кто говорит,

как говорит и с какой целью»²¹. Недвусмысленность и четкость таких высказываний, в которых опускаются слова и используются эллиптические грамматические конструкции, достигается с помощью правила: одно слово – одно значение. Так, слово ‘Right’ во фразеологии радиообмена означает «право», а не «правильно».

Таким образом, основной целью языка-кода радиообмена является обеспечение основных принципов фразеологии радиообмена – точности, краткости, однозначности. Точность дискурса радиообмена достигается благодаря строгому следованию жанровому канону, в нашем случае информативно-императивному, а ясность и однозначность – благодаря клишированным средствам общения и эллиптической грамматики.

Другим компонентом языка-кода являются **дискурсивные формулы**. Так, например, В. И. Карасик определяет *дискурсивные формулы* как своеобразные функционально-детерминированные обороты речи, которые свойственны коммуникации в соответствующем социальном институте, а также языковые средства разных уровней²². Несмотря на то что классификация групп дискурсивных формул проведена нами по принципу соотнесенности с описанными выше коммуникативными стратегиями, следует отметить, что не существует однозначного соответствия между коммуникативными стратегиями и набором дискурсивных формул, используемых для их реализации. Под клишированными средствами общения мы понимаем термины и сокращения, которые, с нашей точки зрения, условно можно разделить на 8 групп в зависимости от коммуникативной стратегии пилота и диспетчера, а именно разрешения, указания, информирование, запросы, подтверждения, уточнения, поправки, отрицания. Так, к первой группе дискурсивных формул относятся такие обороты речи, как: *cleared – разрешено, approved – одобрено, recleared – переразрешено, expect clearance – ожидайте разрешения*. Дискурсивными формулами, обеспечивающими указания, являются: *check – проверка, contact – работайте с..., report – доложите, monitor – прослушайте, maintain – выдерживайте, stand by – ожидайте на связи, cancel – отменяю, speak slower – говорите медленнее, words twice – слова дважды*. К третьей группе дискурсивных формул, являющихся сведениями и не требующих подтверждения, относятся такие обороты речи, как: *break – пауза, unable – не могу, unable due – не могу из-за ..., disregard – не принимайте во внимание выше выданное разрешение, I say again – я повторяю, able – могу, advice if able – сообщите, если сможете*. Среди дискурсивных формул, выражающих подтверждения, мы выделяем: *affirm – подтверждаю, copied – записал, that is correct – правильно, roger – понял, wilco – понял, буду выполнять*. К дискурсивным формулам уточнения относятся: *request – прошу, confirm – подтвердите, say again – повторите, read back – повторите*



как поняли, *acknowledge* – подтвердите как поняли. К дискурсивным формулам, выражающим поправки, относится *correction* – даю поправку. К восьмой группе дискурсивных формул, выражающих отрицания, относится *negative* – отрицаю/неправильно.

Что касается **материала** или **тематики радиообмена**, то следует отметить, что различным этапам полета соответствуют определенный материал и определенная тематика. Тематика общения между пилотом и диспетчером в более широком плане делится на **стандартные** и **нестандартные ситуации**. Мы выделяем радиообмен между пилотом и диспетчером на следующих этапах полета: на земле (запуск, буксировка, принятие схемы выхода, руление, занятие предварительного старта, занятие исполнительного старта, принятие разрешения на взлет), в воздухе (набор эшелона, снижение, полет на крейсерском эшелоне), а также на этапах земля-воздух (взлет) и воздух-земля (заход на посадку).

С точки зрения О. В. Акимовой и М. И. Солнышкиной, «**коммуникативная ситуация**, обусловленная отсутствием угрозы для жизни и здоровья людей, отражается в так называемом стандартном радиообмене. Коммуникативная ситуация, обусловленная возникновением непредвиденных условий полета, вызванных техническим и человеческим факторами (неполадки в системах управления и навигации воздушного судна, влияние факторов окружающей среды, таких как неблагоприятные метеоусловия, воздействие элементов окружающей среды на работу воздушного судна, а также ошибки в пилотировании и координировании воздушного движения и прочее) ведет к нестандартному радиообмену»²³. Так, например, все команды диспетчера и их подтверждение или запрос пилотом, не связанные с аварийными ситуациями, считают стандартными, и наоборот, те ситуации, которые являются критичными для безопасности полета, считаются нестандартными. Анализ показал, что стандартные ситуации составляют рутинный запрос информации о погоде, запуске, буксировке, рулении, выдача разрешения на вылет, взлет, набор высоты, снижение и прочее, а нестандартные ситуации включают обход опасных метеоявлений, доклад о неисправностях или отказе оборудования на борту.

Поскольку каждая коммуникативная ситуация сопряжена с определенной **коммуникативной функцией**, нам представляется возможным и необходимым экстраполировать положение о **властных функциях символического принуждения**, рассматривавшихся О. Ф. Русаковой и В. М. Русаковым, на дискурс радиообмена²⁴. Это положение, по нашему мнению, применимо к дискурсу радиообмена как в стандартных, так и нестандартных ситуациях. Иначе говоря, в рамках дискурса радиообмена властные функции символического принуждения реализуются во всех типах ситуаций посредством

императивных конструкций, с помощью которых передаются указания для исполнения действий: *Standby* – ожидайте на связи, *Monitor ATIS* – прослушайте АТИС, *Report flight conditions* – Доложите условия полета, *Taxi to holding point RWY 12 intersection B* – Рулите на предварительный старт ВПП12, рулежная дорожка В, *Turn right* – поверните вправо (при рулении на земле), *Climb* – набирайте, *Descend* – снижайтесь; просьба/запрос, выраженные с помощью императивной конструкции: *Request* – прошу, *Confirm* – подтвердите, *Check* – проверьте и др. Невыполнение функции принуждения в радиообмене ведет к недопустимому сбою коммуникации, к созданию внештатной ситуации, чреватой серьезнейшими последствиями. В этом смысле мы солидарны с вышеуказанными авторами в том, что институциональный дискурс транслирует нормы и стандарты статусно-ролевого поведения, закрепляет бинарные отношения стандартное/нестандартное, допустимое/недопустимое²⁵.

В дискурсе радиообмена, вне зависимости от того, является ли коммуникативная ситуация стандартной или нестандартной, мы выделяем, следуя документу 9835, **коммуникативную функцию**, направленную на: 1) побуждение к выполнению действий; 2) обмен информацией; 3) управление взаимоотношениями «пилот/диспетчер»; 4) управление диалогом²⁶. Коммуникативная функция, направленная на побуждение к выполнению действий, является центральной в общении «пилот/диспетчер». Функция, направленная на обмен информацией, не может существовать без функции, побуждающей к действиям, так как определенные действия могут быть выполнены только тогда, когда пилот и диспетчер владеют определенной обмененной информацией о происходящей ситуации. Оставшиеся две функции (управление взаимоотношениями «пилот/диспетчер»; управление диалогом) являются вспомогательными по отношению к предыдущим.

Вышесказанное позволяет нам сделать вывод о том, что радиообмен является разновидностью институционального дискурса, обладающей собственными характеристиками, благодаря которым достигается ясность и однозначность в процессе коммуникации.

Примечания

- 1 См.: Карасик В. О категориях дискурса // Языковая личность: социолингвистические и эмотивные аспекты. Саратов, 1998. С. 185–197
- 2 См.: Свойкин К. Диалогика научного текста : курс лекций. Саранск, 2006.
- 3 См.: Русакова О., Русаков В. PR-дискурс: Теоретико-методологический анализ. Екатеринбург, 2008.
- 4 См.: Карасик В. О типах дискурса // Языковая личность: институциональный и персональный дискурс. Волгоград, 2000. С. 5–20.



- ⁵ См.: Григорьева В. Дискурс как элемент коммуникативного процесса: прагмалингвистический и когнитивный аспекты. Тамбов, 2007.
- ⁶ См.: Свойкин К. Указ. соч.
- ⁷ См.: Тубалова И. Коммуникативные модели обращения к «чужому голосу» в разговорно-бытовом дискурсе // Вопросы когнитивной лингвистики. Тамбов, 2010. Вып. 3. С. 75–83.
- ⁸ См.: Борисова И. Дискурсивные стратегии в разговорном диалоге // Русская разговорная речь как явление городской культуры. Екатеринбург, 1996. С. 21.
- ⁹ См.: Иссерс О. Коммуникативные стратегии и тактики русской речи. М., 2006. С. 54.
- ¹⁰ См.: Иссерс О. Коммуникативные стратегии и тактики русской речи. Омск, 1999.
- ¹¹ См.: Григорьева В. Указ. соч.
- ¹² См.: Фирстова Л. Дискурсивные стратегии и тактики в рамках телепублицистического дискурса (на материале русскоязычных и англоязычных информационных программ) : дис.... канд. филол. наук. Саратов, 2008.
- ¹³ См.: Труфанова И. О разграничении понятий речевой акт, речевой жанр, речевая стратегия, речевая тактика // Филологические науки. М., 2001. Вып. 3. С. 58.
- ¹⁴ См.: Дементьев В. Коммуникативная генристика: речевые жанры как средство формализации социального взаимодействия // Жанры речи. Саратов, 2002. Вып. 3. С. 18–40.
- ¹⁵ См.: Труфанова И. Указ. соч.
- ¹⁶ См.: Документы по ведению радиосвязи. Doc 9432, Manual of Radiotelephony, 2002.
- ¹⁷ Там же.
- ¹⁸ См.: Правила аэронавигационного обслуживания. 7-е изд. Doc 8400, Сокращения и коды ИКАО, 2007.
- ¹⁹ Там же.
- ²⁰ См.: Vatnsdal A. O. A register analysis: The language of Air traffic Control. Occasional papers in Systematic Linguistics. Vol. 1. 1987.
- ²¹ Там же.
- ²² См.: Карасик В. Структура институционального дискурса // Проблемы речевой коммуникации. Саратов, 2000. С. 25–33.
- ²³ Акимова О., Солнышкина М. Типология дискурса в профессиональной коммуникации // Актуальные проблемы теории коммуникации. СПб., 2004. С. 254.
- ²⁴ См.: Русакова О., Русаков В. PR-дискурс: Теоретико-методологический анализ.
- ²⁵ Там же.
- ²⁶ См.: Руководство по исполнению требований, предъявляемых международной гражданской авиацией к знанию английского языка. 2-е изд. DOC 9835, Manual on the implementation of ICAO language Proficiency Requirements, 2010.