

17. Rodriguez M.J.G. Discourse analysis at work: recent perspectives in the study of language and social practice / M. J. G. Rodriguez // Revista Canaria de Estudios Ingleses, № 49(2004) – P. 9-12. – Режим доступу: publica.webs.ull.es
18. Ruud K. Literal parasites and other creepers: Rush Limbaugh, Ken Hamblin, and the discursive construction of group identities / K. Ruud // At war with words. – Berlin: Walter de Grueter, 2003. – P.27-62.
19. Sarcaceni M. The strange case of Dr. Blair and Mr. Bush: Counting their words to solve a mystery / M. Sarcaceni // English Today (75), 2003. – P. 3-13.
20. Theo P. Racism in the News: a critical discourse analysis of news reporting in two Australian newspapers / T.P. Racism // Discourse and society (11), 2000. – P. 7-49.
21. Wallace C. Critical literacy awareness in EFL classroom / C. Wallace //Critical language awareness. London: Harlow, 1992. – P.59-92.
22. Wodak R. The Discursive Construction of National Identity / R. Wodak, 1992. – Edinburgh pp.7atio
23. Wodak R. Disorders of Discourse /R. Wodak. – London: Longman, 1996. – 200 p.

ВІДОМОСТІ ПРО АВТОРА

Олена Гундаренко – кандидат філологічних наук, старший викладач кафедри германської філології Кіровоградського державного педагогічного університету імені Володимира Винниченка.

Наукові інтереси: дискурс, лінгвокультурологія, лінгвопрагматика.

УДК 811.111'276.6:656.7

КОМУНІКАТИВНІ СТРАТЕГІЇ УЧАСНИКІВ АНГЛОМОВНОГО АВІАЦІЙНОГО РАДІООБМІНУ

Людмила ГЕРАСИМЕНКО (Кіровоград, Україна)

У статті розглядається питання комунікативних стратегій учасників англomовного авіаційного радіообміну – пілота та диспетчера. Подано загальну характеристику англomовного авіаційного радіообміну. Поняття «комунікативна стратегія» розуміється як комплекс певних мовленнєвих дій, спрямованих на досягнення комунікативної мети. Виокремлено основні комунікативні стратегії учасників радіообміну: інформативна, регулятивна, управління відношеннями «пілот-диспетчер», управління діалогом.

Ключові слова: комунікативна стратегія, авіаційний радіообмін, фразеологія радіообміну, радіотелефонія, професійна комунікація, спілкування пілотів і диспетчерів, авіаційна англійська мова.

The article deals with communication strategies used by aviation radiotelephony participants - pilots and air traffic controllers. The general characteristic of aviation radio communication is given. The term "communication strategy" refers to a set of specific speech acts aimed at achieving communicative goals. The author has determined such basic communication strategies as informational, regulatory, management of the pilot-controller relation, management of the dialogue.

Key words: communication strategy, aviation radio communication, radiotelephony phraseology, radiotelephony, professional communication, communication between controllers and pilots, aviation English.

Підвищений інтерес мовознавства до комунікативної прагматики призвів до зосередження уваги дослідників на динамічному вивченні використання мовних засобів, які реалізують індивідуально-особистісний, інтенціональний та ситуативний аспекти повідомлення. Вивчення специфіки комунікативної поведінки в різних соціальних сферах стає одним із домінуючих напрямів досліджень у таких дисциплінах, як когнітивна лінгвістика, соціолінгвістика, прагмалінгвістика, лінгвокультурологія, психолінгвістика.

Глобалізаційні процеси, інтеграція міжнародної спільноти та інтенсифікація авіаційної галузі зумовлюють потребу дослідження сфери професійного спілкування пілотів та диспетчерів. Незважаючи на те, що комунікація учасників радіообміну в стандартних ситуаціях чітко підпорядкована визначеними документами, існують проблеми у радіопереговорах під час екстремальних умов. Пілоти та диспетчери мають швидко й правильно прийняти рішення та передати інформацію про нього. Безпека життя пасажирів залежить від правильно побудованої професійної комунікації, значну роль у якій відіграють комунікативні стратегії.

Аналітичний огляд проблеми дослідження комунікації та комунікативних стратегій в системі сучасної лінгвістики міститься у роботах таких учених, як Н. Д. Арутюнова, М. М. Бахтін, Ф. Ц. Бацевич, Т. ван Дейк, М. Л. Макаров, М. Мейер, Р. П. Клар, В. Ю. Парашук, Г. Г. Почепцов, Дж. Серль та ін. Питанням структури авіаційної англійської мови радіотелефонії та її комунікативними особливостями займалися О. В. Акімова, І. В. Асмукович, Н. М. Дупікова, А. Г. Кириченко, Т. А. Мальковська, Н. О. Щетиніна та ін. Низку робіт присвячено вивченню проблеми англійської мови як чинника безпеки польотів (Д. Макмілан, Н. Мод, С. В. Кміта, С. Кушинг), проте питання комунікативних стратегій учасників англomовного авіаційного радіообміну не було предметом спеціального вивчення.

Метою статті є визначення комунікативних стратегій учасників англomовного авіаційного радіообміну. Реалізація мети передбачає виконання наступних завдань: надання загальної характеристики англomовного авіаційного радіообміну, визначення поняття «комунікативна стратегія», виокремлення основних комунікативних стратегій учасників радіообміну.

Лінгвістичним матеріалом дослідження є документи ІКАО: Manual of Radiotelephony (Doc. 9432 [8]), Aeronautical Telecommunications (Annex 10 to the Convention on International Civil Aviation), The Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management (PANS-ATM, Doc. 4444) та діалоги живого спілкування диспетчерів та пілотів.

Середовище функціонування авіаційного радіотелефонного дискурсу є досить специфічним. На певних етапах ведення радіообміну використовується особливий набір термінологічних одиниць. У процесі ведення радіотелефонного зв'язку потрібно здійснювати всі види мовленнєвої діяльності – сприйняття, продукування, взаємодію та посередництво. Такий вид комунікації вимагає чіткого та негайного розуміння учасниками поточної ситуації, їх уважності й швидкості реакції, прийняття єдиного вірного рішення в нестандартній ситуації.

Ведення радіотелефонних переговорів у значній мірі визначається контекстом, оскільки ґрунтується на великому обсязі спеціальних технічних знань, пов'язаних з такою авіаційною тематикою, як експлуатація повітряного судна, навігація, правила організації повітряного руху та авіаційне обладнання. Радіообмін ускладнюється відсутністю візуального та кінетичного каналу сприйняття, що зумовлює підвищену залежність розуміння повідомлення адресатом від чіткої правильної мови, оскільки в контексті авіаційного зв'язку не можна скористатися такими звичними невербальними засобами спілкування як жести, пози, погляд тощо. До того ж акустичні умови, в яких здійснюється комунікація, як правило, значно ускладнені, внаслідок вузького частотного діапазону каналу зв'язку та фонових шумів, що заважає сприйняттю деяких звуків. Недосконалість техніки користування мікрофоном учасниками радіообміну може призвести до втрати частини повідомлення [9].

Відокремленість мовців у просторі означає, що для досягнення взаєморозуміння доводиться обмінюватися значно більшим обсягом інформації. Одночасно передавати повідомлення може тільки один з мовців. Таким чином, учасники радіообміну не можуть робити репліки або коментарі, щоб ефективно контролювати взаєморозуміння.

Незважаючи на те, що пілоти й авіадиспетчери є партнерами по комунікації, вони підходять до вирішення професійних завдань з різних сторін, їх повідомлення відрізняються за своєю метою та точкою відліку. Диспетчери ОПР мають перед очима загальну картину повітряного руху в рамках певного повітряного простору та дбають про забезпечення безпеки всіх повітряних суден у даному повітряному просторі, а також додатково враховують такий вторинний фактор, як ефективне управління робочим навантаженням. У той час, як льотні екіпажі концентрують увагу на польоті за маршрутом, додатково враховуючи ефективність і раціональність виконання рейсу. Ця розбіжність цілей та обов'язків призводить до того, що в радіотелефонних переговорах присутній певний елемент узгодження, що є однією з причин, що зумовлюють потребу у використанні розмовної мови.

З позиції використання фразеології комунікація «пілот – авіадиспетчер» часто відрізняється досить вільним ставленням до дотримання правил ведення радіообміну. З одного боку, комуніканти намагаються уникати недомовленості й непорозуміння, але, з іншого боку, вони прагнуть до мовної економії, тому для діалогів характерно вживання багатьох скорочень та виразів, зрозумілих лише з контексту, що іноді викликає труднощі для розуміння.

Авіаційний радіообмін як діяльність є усним спілкуванням, що відбувається на базі «заготовок», тобто у відповідності з певними правилами ведення радіообміну, що зумовлює вживання деяких мовних кліше. Перелік типових інструкцій та сценаріїв радіообміну міститься в документах: Manual of Radiotelephony (Doc. 9432), Aeronautical Telecommunications (Annex 10 to the Convention on International Civil Aviation), The Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management (PANS-ATM, Doc. 4444). Проте реальні радіопереговори завжди мають риси спонтанності, особливо в нестандартних ситуаціях здійснення польоту. Отже, середовище не може не впливати на виникнення певних особливостей функціонування авіаційного радіотелефонного дискурсу в усній мовній діяльності авіафахівців. Мовна ситуація, пов'язана з авіаційним радіотелефонним дискурсом, є зразком класичної дихотомії «мова – мовлення»: в нормативних документах ІКАО зафіксовано професійну мову й розроблена фразеологія цієї мови для різних ситуацій польоту. Однак мовна особистість пілота під впливом екстралінгвістичних факторів реалізує себе через використання в мові позапрофесійної мови в нестандартних ситуаціях [7:12].

Теоретично комунікація між пілотом та диспетчером є простим процесом, у якому учасники отримують повідомлення, розуміють його та діють згідно отриманої інформації. Диспетчер видає чітку інструкцію пілоту, пілот повторює цю інструкцію правильно та виконує дію згідно інструкції. Існує як мінімум два запобіжні заходи: повторення за диспетчером (readback) та прослуховування диспетчера (hearback). Часто ще застосовується підтвердження (confirmation). Схематично це можна віддзеркалити у «петлі розуміння між пілотом та диспетчером» (The Pilot / Controller Communication Loop) (Рис. 1) [10].

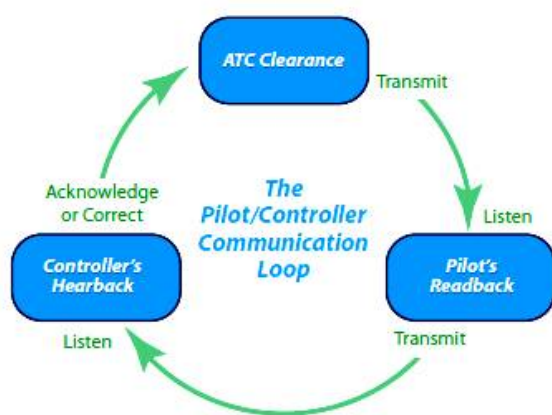


Рис. 1. The Pilot/Controller Communication Loop

Отже, процедури радіообміну у стандартних ситуаціях відбуваються за певним «сценарієм», учасники якого використовують комунікативні стратегії для виконання професійних завдань. У екстремальних умовах їх перелік значно розширюється, учасники спілкування застосовують кілька комунікативних стратегій, поки не отримають підтвердження про розуміння ситуації.

Зупинимося детальніше на визначенні поняття «комунікативна стратегія». У семантичному плані під стратегією розуміють ідею планування дій, пов'язаних із соціальною конфронтацією, суперечностями [3]. У міжкультурному вимірі стратегія передбачає планування процесу мовленнєвої взаємодії залежно від конкретних умов спілкування й особистостей комунікантів, а також

реалізацію плану бесіди. Щоб планувати будь-які мовленнєві дії, вважає Т. Касенкова, комуніканти повинні бути обізнаними з майбутньою ситуацією спілкування, мати відомості про адресата, а також елементарний досвід аналізу мовленнєвих дій [4: 47]. Інакше кажучи, прогноз майбутньої вербальної комунікації будується з урахуванням мотивів і мети мовця й слухача, їхніх вербальних і невербальних дій, а також всієї ситуації в цілому [3: 95].

Мовленнєва стратегія в функціональному аспекті становить певну схему дій у рамках комунікативного процесу, що визначає вибір мовних засобів і способів вираження змісту, безпосередньо пов'язаного з досягненням мети [6: 50].

Когнітивна лінгвістика теж пропонує своє бачення стратегії, зокрема як плану комплексного мовленнєвого впливу, спрямованого на зміну моделі світу партнера, на трансформацію його концептуальної свідомості. Когнітивний аспект докладно аналізується ван Дейком [2: 153–212] з позицій способів обробки складної інформації в пам'яті, когнітивних процесів у мисленні. Особливу увагу зосереджено на діалогових стратегіях – специфічних способах мовленнєвої поведінки, здійснюваних під контролем «глобального наміру». Такої ж позиції щодо розуміння стратегії дотримується й О. Іссерс [3: 100], називаючи основними її складниками прогнозування і контроль над здійсненням плану.

Комунікативні стратегії в деяких концепціях співвіднесені з теоретичними ходами, запланованими завчасно і реалізованими мовцем, а тактики – із практичними цілями спілкування. Отже, синтезуючи різні погляди науковців щодо розуміння поняття стратегії, визначаємо комунікативну стратегію, услід за А. В. Корольовою [6], як комплекс певних мовленнєвих дій, спрямованих на досягнення комунікативної мети.

У радіообміні цивільної авіації можна виокремити стандартні переговори, які характеризуються заданими тематиками, особливою побудовою мовленнєвих форм згідно правил стандартної фразеології, та переговорів, що відображають нестандартні ситуації ведення радіообміну. Для стандартних переговорів характерним є процес редукації, який змушує слухача відновити усе повідомлення. Передається лише логіко-семантична частина повідомлення, а аспектно-темпоральні дані можуть бути відновлені пілотом за допомогою екстралінгвістичних знань про ситуацію. Тобто такі упущення направлені на зменшення морфологічних та синтаксичних характеристик, концентруючи увагу лише на значенні. Так, характерним є вживання обмеженого вокабуляру, переважно термінів та професійних понять, спрощена граматики, прості та еліптичні речення, чіткий порядок слів, повтори. У стандартних переговорах виокремлюємо наступні комунікативні цілі: надання та отримання інформації, підпорядкування дій, заборона та дозвіл, запит, ефективне управління діалогом. У залежності від цих цілей виокремлюємо такі основні комунікативні стратегії: інформативну, регулятивну, управління відношеннями «пілот-диспетчер», управління діалогом. Кожна з яких має свої підвиди.

О. В. Ковтун [5] зазначає, що основні функції мовлення, які реалізуються у процесі радіомовлення між пілотом та диспетчером, – інформативна і регулятивна. Радіообмін реалізує інформативну функцію, коли передається інформація про обстановку в районі польоту, стан і місцезнаходження повітряного судна, стан аеродрому, роботу засобів зв'язку і радіотехнічного забезпечення, екстрені ситуації тощо. Інформативна функція реалізується у таких жанрах як запит, диспетчерська інформація, уточнення, підтвердження та ін.

Інформативна комунікативна стратегія використовується у ситуаціях:

1) інформування екіпажу про поточну обстановку, минулі та майбутні події. Наприклад,
Air Traffic Controller (ATC): Skyfly 102, roger, yourexpectedapproachtime 35 duetraffic.

2) інформування диспетчерської служби про поточну обстановку, минулі та майбутні події.
 Наприклад,

ATC: Are you able to lose 10 minutes on route?

Aircraft (ACFT): Negative, only 7 minutes.

Регулятивна функція радіообміну здійснюється переважно з боку авіадиспетчера й виявляється в управлінні діями повітряного судна, задаванні режиму, траєкторії, маршруту польоту, при ешелонуванні з метою запобігання небезпечних зближень і зіткнень літаків один з одним і з перешкодами на аеродромі й у польоті. Основними жанрами мовленнєвих висловлювань, в яких реалізується регулятивна функція радіообміну, є: команди, диспетчерські розпорядження і рекомендації. Радіообмін реалізується в усній формі мовлення переважно у діалогічному різновиді, у таких видах мовленнєвої діяльності як говоріння і слухання (аудіювання) [5].

Регулятивна комунікативна стратегія командиреалізується у таких видах речень:

1) стверджувальні речення, що виражають дозвіл та заборону дій екіпажу диспетчером.

Наприклад,

ATC: Skyfly 053, clearedILSapproach, runway 09.

2) спонукальні речення, що мають характер команди та вказівок диспетчерської служби.

Наприклад,

ATC: Critter 592, turnleftheadinglethree-three-zero.

Регулятивна комунікативна стратегія рекомендації не дає прямих вказівок до дії, лише пропонує. Наприклад,

ATC: Trafficavoidedthunderstormtothenorth.

У регулятивній комунікативній стратегії доповіді про виконання команди розмежовують:

1) доповідь екіпажу про дії, що виконуються, у тому числі й виконання команд. Наприклад,

ACFT: Skyfly 102, maintaining flight level 290 and holding at Chino.

2) підтвердження екіпажем виконання команди й підтвердження диспетчерською службою дозволу. Наприклад,

ATC: G-ABCDaircraftlandingrunway 23 holdposition.

ACFT: G-CDholding.

Регулятивна комунікативна стратегія запиту інформації розподіляється на такі запити:

1) запит про виконання дії і прохання екіпажу про надання інформації щодо поточних умов.

Наприклад,

ACFT: Request any known conflicting traffic.

ACFT: Request level change due to wake turbulence.

ACFT: Request descent.

2) запитдиспетчерськоїслужби. Наприклад,

ATC: Report passing flight level 150

ATC: ReportoverheadTWoutbound.

Важливою частиною комунікації учасників радіообміну є управління діалогом, що містить такі основні комунікативні стратегії: налагодження зв'язку, самокорекція, повторення, усунення непорозуміння.

Одна з комунікативних стратегій управління діалогом спрямована на налагодження зв'язку між диспетчером та пілотом та реалізується через чітку систему діалогічних реплік. Пілот звертається до авіаційної станції, потім називає повністю позивний повітряного судна. Диспетчер відповідає, називаючи позивний без скорочень, потім свою станцію, та використовує фразу *goahead*:

ACFT: Newtown Tower, Austrian 402 heavy.

ATC: Austrian 402, Newtown Tower, go ahead.

Наступна комунікативна стратегія налагодження зв'язку – самокорекція. Для виправлення в такому випадку використовується слово *correction* та надається вірна інформація. Наприклад,

ATC: ContactNewtownControl 128.1, correction, 129.1.

Повторення реалізується за допомогою застосування виразу *sayagain*, слово *repeat* не вживається:

ATC: Air India112, RVR 600 metres.

ACFT: Air India 112, say again.

ATC: Air India 112, RVR 600 metres.

ACFT: RVR 600 metres, Air India 112.

Комунікативна стратегія усунення непорозуміння реалізується за допомогою застосування парафраза, повторення та запиту для підтвердження вірної інформації. Наприклад,

ATC: Austrian 601, QNH 1003 hPa.

ACFT: QNH 1013 hPa, Austrian 601.

ATC: Austrian 601, negative, I say again, QNH 1003, acknowledge.

ACFT: QNH 1003, Austrian 601.

ATC: Austrian 601. Correct.

В умовах нестандартного радіообміну, коли стандартної фразеології не вистачає, значної ролі набуває природна мова, яка заповнює прогалини у комунікації. Проте, навіть в цьому випадку лексика обмежується ситуацією, а реєстр визначається соціальним статусом пілота та диспетчера. Тому в нестандартних ситуаціях радіообмін передбачає вибіркоче використання природної мови.

Нестандартні ситуації ведення радіообміну характеризуються можливим відхиленням від рекомендованих норм [1]: 1) використанням поряд зі спеціалізованою термінологією ненормованих одиниць професійного просторіччя та інших видів лексики, що не допускається при стандартних умовах проведення радіообміну, 2) більш різноманітною тематикою внаслідок розширеного ситуативного оточення.

Незважаючи на те, що процедура радіообміну чітко прописана, у реальних переговорах наявна комунікативна стратегія управління відношеннями «пілот-диспетчер», яка передбачає наявність слів ввічливості, а саме привітання, прощання, вираження подяки, відповіді на подяку, вибачення. Наприклад,

ATC: CCA 101 contactDeparture 129.0, goodday.

ACFT: 129.0 gooddayCCA 101.

Збереженню емоційної нейтральності та, як наслідок, використанню в радіообміні лише термінологічних одиниць сприяють лише стандартні, «відпрацьовані», нейтральні ситуації ведення переговорів; ситуації ж нестандартного характеру (неполадки в роботі систем літака, виникнення позаштатних ситуацій та інші) можуть призвести до дисбалансу нейтрального, спокійного, емоційного стану комунікантів, що означає появу різноманітних емоційно забарвлених, ненормованих лексичних одиниць просторічного характеру, але які сприймаються й зрозумілі в даному професійному середовищі. Також учасники радіообміну можуть скаржитися, висловлювати невдоволення, зауваження, побоювань, задоволення, заспокоєння, схвалення, тощо.

Отже, радіообмін англійською мовою є специфічною професійною діяльністю, метою якою є вербальний обмін професійною інформацією під час польоту за допомогою радіотелефонного зв'язку засобами англійської мови. Передача повідомлень відбувається за чітко визначеним «сценарієм», в залежності від професійного завдання учасник професійного спілкування обирає комунікативну стратегію, яка дозволяє досягти комунікативну мету. Перспективи дослідження вбачаємо у подальшому дослідженню комунікації в екстремальних умовах польоту.

БІБЛІОГРАФІЯ

1. Акимова О. В. Термин как единица терминологического поля и профессионального дискурса в разноструктурных языках (На материале терминологии макрополя «Радиообмен гражданской авиации» в русском и английском языках) / О. В. Акимова: дис. ... канд. филол. наук : 10.02.20. – Казань, 2004. – 254 с. **SafetyLetter**
2. Дейк Т. А. Стратегии понимания связного текста / Т. А. Дейк // Новое в зарубежной лингвистике. – Вып. XXIII. Когнитивные аспекты языка. – М.: Прогресс, 1978. – С.259–336.
3. Иссерс О. С. Коммуникативные стратегии и тактики русской речи / О. С. Иссерс. – М.: Эдиториал УРСС, 2002. – 284 с.
4. Касенкова Т.Н. Речевые стратегии как модуляции перспективы языкового отображения мира / Т. Н. Касенкова: Дис. ... канд. филол. наук: 10.02.19. – Краснодар, 2000. – 164 с.
5. Ковтун О.В. Вплив інформаційно-комунікативних технологій сучасного повітряного судна на організацію мовної освіти майбутніх авіаційних операторів / О. В. Ковтун. – Науковий вісник Донбасу. – 2010. – № 1. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/nvd_2010_1_4.pdf
6. Корольова А. В. Стратегії і тактики комунікативної поведінки учасників спілкування в ситуаціях конфлікту / А. В. Корольова. –STUDIALINGUISTICA. Випуск 1. –2008. – К: Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Видавничо-поліграфічний центр «Київський університет», 2008. – С. 48–53.
7. Щетинина Н. А. Коммуникативные особенности англоязычного дискурса радиобмена гражданской авиации: с участием пилота международных авиалиний: автореферат дис. ... кандидата филологических наук: 10.02.19 / Надежда Александровна Щетинина. – Тверь, 2013. – 19 с.
8. Doc 9432 ManualofRadiotelephony [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://dcaa.slv.dk:8000/icaodocs/>
9. Doc 9835 – AN/453. ManualontheImplementationofICAO LanguageProficiencyRequirements. – ICAO, 2004. – 149 p.
10. Merckx E. Safety Letter. Air-Ground Communications. Safety Improvement Initiative / Eric Merckx // Eurocontrol. – December 2004. Режим доступу: <http://www.skybrary.aero/bookshelf/books/117.pdf>

ВІДОМОСТІ ПРО АВТОРА

Людмила Герасименко – кандидат педагогічних наук, доцент кафедри іноземних мов Кіровоградської льотної академії Національного авіаційного університету.

Наукові інтереси: лінгвістичні особливості авіаційної англійської мови, дослідження англійської авіаційної радіотелефонного дискурсу.