

художественном тексте, реализующийся через различные структурно-типологические манифестации параграфемных средств в плоскости художественного текста, предложены дальнейшие векторы исследования параграфемик и ее функций.

Ключевые слова: параграфемные средства, метаграфемные средства, невербальные элементы, характерологическая функция параграфемных средств.

Kovalevskaya T. Semantic Potential of the Characterological Function of the Paragraphemic Means in the Modern English Fictional Text.

The article deals with the analysis of paragraphemic means as semantic constituents of pragmatic sense in modern English fictional text in the context of evolution and adaptation processes, which mark contemporary language system and speech practice; the concepts and paragraphemics and metagraphemics are correlated; paragraphemic means are viewed as the author-specific ways of creating fictional text, emphasizing their functional paradigm encompassing integrative function, delimitative function, function of introducing cultural and ethnic realities and patterns of behavior, emphatic function, function of substitution/ compression/characterological function; interpretation of the mentioned functions is suggested; the semantic potential of characterological function of paragraphemic means of modern English fictional text has been outlined, which is realized through various structural and typological manifestations of paragraphemic means in the plane of the fictional text; further research directions in the fields of paragraphemics and its functions have been suggested.

Key words: paragraphemic means, metagraphemic means, nonverbal elements, characterological function of paragraphemic means.

Олена Ковтун
(Київ)

УДК 811.111+656.7

**ПРОФЕСІЙНИЙ ДИСКУРС «РАДІООБМІН ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ»:
ФУНКЦІОНАЛЬНИЙ І ЛІНГВІСТИЧНИЙ АСПЕКТИ**

У статті проаналізовано функціональні та лінгвістичні аспекти професійного дискурсу «Радіообмін цивільної авіації» (РЦА). З'ясовано, що внутрішньосоціумна професійно-мовленнєва комунікація авіаційних операторів, яка здійснюється під час виконання повітряним судном польоту і реалізується у формі РЦА, є провідним компонентом у структурі професійного мовлення пілотів і авіадиспетчерів. Установлено, що у функціональному плані дискурс РЦА – це ієрархічно організовані мовленнєві акти, об'єднані у висловлювання діалогічного типу. Лінгвістичними аспектами дискурсу «повітря – земля» є: лаконічність, що реалізується в компресії мовних засобів на всіх рівнях мовної системи; однозначність, чіткість; типова «фразеологія», що спрямована на максимальне використання стандартних слів і фраз, чітку і зрозумілу вимову; суворе тематичне спрямування змісту.

Ключові слова: професійно-мовленнєва комунікація авіаційних операторів, професійна субмова, дискурс, радіообмін цивільної авіації, функціональні і лінгвістичні характеристики.

Постановка проблеми. Розвиток сучасної науки, техніки, технологій призводить до виникнення спеціалізованих сфер людської діяльності, що, у свою чергу, зумовлює виникнення спеціалізованих сфер спілкування. Останні вимагають формування спеціальних мов цих галузей соціального життя. На функціональне розширення мови звертали увагу ще учасники Празького лінгвістичного гуртка, які виокремлювали розмовний, науковий, діловий і поетичний прошарки мови. Термін LSP (language for special purposes), що з'явився на початку 70-х років, почав уживатися для позначення різновидів національних мов, які обслуговують спеціальні сфери життя суспільства, з-поміж них і професійних. Саме практична необхідність є основною рушійною силою виникнення тих спеціальних мов, що обслуговують спеціалізовані, часто вузькоспеціалізовані, галузі людської діяльності. Створення і розвиток цих субмов залежить від потреб тієї галузі науки, техніки, технології чи управління, яку вони обслуговують, а їх функціонування відбувається в межах певного мовного колективу. Особливі вимоги висуваються

до мови професiйного спiлкування авiацiйних операторiв – пiлотiв та авiадиспетчерiв, оскiльки вiд коректностi авiацiйної субмови та адекватного володiння нею цими фахiвцями залежить не лише успiшнiсть людської дiяльностi, але й життя учасникiв комунiкацiї. Сьогодні на багатьох повiтряних лiнiях рух лiтакiв нагадує рух на великих автострадах, i для забезпечення безпеки його учасникiв необхiдне дотримання певних правил. Важливу роль у цих правилах вiдiграє професiйно-мовленнєва дiяльнiсть авiацiйних операторiв, яка реалiзується засобами авiацiйної субмови, пiд якою розумiємо форму мови, що обслуговує спiлкування авiацiйного соцiуму при виконаннi ним виробничих обов'язкiв. Вивчення авiацiйної субмови є важливим напрямом у сучаснiй лiнгвiстицi, оскiльки це мовне утворення володiє значною кiлькiстю специфiчних рис.

Аналіз останнiх досліджень i публiкацiй. Вимоги до професiйного мовлення авiацiйних операторiв дискутувались у працях Б. Алякринського, В. Колосова, А. Пчелiнова, В. Цветкова. Психологiчнi особливостi професiйно-мовленнєвої дiяльностi авiацiйних операторiв були предметом уваги Н. Завалової, Г. Карапетяна, В. Козлова, Р. Макарова, Н. Михайлика, С. Пичко, В. Пономаренка, В. Ягупова та iн. Лiнгвiстичнi особливостi авiацiйного дискурсу досліджували Д. Бродбент, М. Бондарчук, Дж. Картiс, П. Корчемний, I. Луцихiна, X. Савiн, В. Спiт, Ф. Фрiк та iн. У сучасних дослідженнях авiацiйної субмови в центрі уваги перебуває не тiльки її термiносистема, але й способи органiзацiї мовних засобiв для вирiшення комунiкативних завдань цiєї сфери професiйного спiлкування. У цьому зв'язку виникає iнтерес до вивчення лiнгвiстичних i функцiональних аспектiв такого феномена, як «радіообмiн цивiльної авiацiї», дослідження якого започаткованi у працях О. Акімової, Т. Мальковської, М. Солнишкiної та iн.

Мета статтi полягає в дослідженнi функцiональних i лiнгвiстичних аспектiв англomовного дискурсу «радіообмiн цивiльної авiацiї». Основнi завдання полягають у з'ясуваннi мiсця дискурсу «радіообмiн цивiльної авiацiї» у структурi професiйного мовлення авiацiйних операторiв, уточненнi поняття «радіообмiн», розкриттi специфiки цього виду професiйного дискурсу авiаторiв на функцiональному та лiнгвiстичному рiвнях.

Виклад основного матерiалу дослідження. Професiйне мовлення авiацiйних операторiв розглядаємо як особливий функцiональний рiзновид мовлення, що обслуговує професiйну сферу спiлкування авiаторiв. Професiйне мовлення означених фахiвцiв передбачає такi складники: 1) специфiчна професiйно-мовленнєва комунiкацiя, що здiйснюється всерединi соцiуму «авiацiйнi оператори» (мiж авiадиспетчером та екiпажем повiтряного судна (ПС)) пiд час виконання ПС польоту, i реалiзується у формi радіообмiну цивiльної авiацiї (РЦА); 2) спiлкування авiацiйних операторiв iз представниками авiацiйного персоналу пiд час перебування ПС на землi з метою забезпечення органiзацiї польоту та його безпеки; 3) спiлкування з пасажирами, яке вiдбувається опосередковано як оголошення екiпажу про перебiг польоту або ж безпосередньо в окремих польотах, коли виникають ситуацiї, якi з метою забезпечення безпеки польоту потребують втручання екiпажу ПС [3, с. 59]. Отже, професiйне мовлення авiаторiв насамперед виконує комунiкативну функцiю, воно обслуговує процес професiйного спiлкування авiаторiв пiд час пiдготовки до виконання польоту та у процесi здiйснення польоту.

Хоча професiйно-мовленнєва комунiкацiя авiацiйних операторiв має трикомпонентну структуру, провiдне мiсце в нiй належить комунiкацiї «повiтря – земля», що здiйснюється мiж пiлотом ПС i авiадиспетчером пiд час виконання ПС польоту. Радіообмiн цивiльної авiацiї, за визначенням П. Олянюка, реалiзується у «двобiчному обмiнi iнформацiєю засобами обладнання радiозв'язку мiж екiпажем лiтального апарату i наземними диспетчерськими службами i/чи iншими лiтальними апаратами, а також при внутрiшньому радiозв'язку мiж членами екiпажу» [6, с. 4-5]. Комунiкативним середовищем для термiнологiї РЦА є дiяльнiсть РО, що застосовується i здiйснюється на ПС пiд час польоту i пов'язаних iз ним операцiй, якi виконуються ПС на землi. Субмову РО Т. Мальковська розглядає як «сукупнiсть фонетичних, граматичних i лексичних одиниць мови, що обслуговують мовленнєве спiлкування учасникiв повiтряного руху (авiадиспетчера i пiлота) пiд час виконання польоту i представлену в дiалогах «пiлот – авiадиспетчер» [5, с. 15].

Основнi функцiї мовлення, якi реалiзуються у процесi РО, – iнформативна i регулятивна (управлiнська / апелятивна). РЦА реалiзує iнформативну функцiю, коли передається iнформацiя про обстановку в районi польоту, стан i мiсцезнаходження ПС, стан аеродрому, роботу засобiв

зв'язку і радіотехнічного забезпечення, екстрені ситуації тощо. Інформативна функція реалізується в таких жанрах, як запит, диспетчерська інформація, уточнення, підтвердження і т. ін. Регулятивна функція РО здійснюється переважно з боку авіадиспетчера і виявляється в управлінні діями екіпажу ПС: задаванні режиму, траєкторії, маршруту польоту для зниження перед посадкою і набором висоти після зльоту, при ешелонуванні з метою запобігання небезпечних зближень і зіткнень ПС одне з одним і з перешкодами на аеродромі та в польоті. Основними жанрами мовленнєвих висловлювань, у яких реалізується регулятивна функція РЦА, є команди, диспетчерські розпорядження, диспетчерські рекомендації.

У цілому РО можна розглядати як процес і як продукт діалогового спілкування. У зв'язку з цим ми, слідом за О. Акімовою [1], розглядаємо РО як дискурс (процес), протиставляючи його тексту як продукту мовленнєвої діяльності. Діалог РЦА не передбачає зорового сприйняття комунікантів, тобто в ньому відсутні сприйняття міміки, жестів, рухів тіла. Можливі радіоперешкоди не завжди дозволяють сприймати інтонаційний малюнок висловлювання. Наслідком цього є особлива увага до тексту і до слова як його одиниці.

У функціональному плані РЦА – це ієрархічно організовані мовленнєві акти, об'єднані у висловлювання діалогічного типу. Лінгвопсихологічні особливості діалогічного мовлення полягають у тому, що воно ситуативне, тісно пов'язане з умовами, в яких відбувається спілкування. Повідомлення не створюються кожного разу заново, а немов би добудовуються до попередньо висловлених або до виконуваних дій. Це мовлення контекстне і стисле через знання членами екіпажу ситуацій і застосування ними спеціальної професійної лексики, авіаційної фразеології.

Діалог як форма мовленнєвого спілкування є формою взаємодії, що зазнає постійних чергувань, порівняно швидко зміню акцій і реакцій взаємодіючих індивідів. Особливістю діалогів між членами екіпажів є їх цілеспрямованість і швидкий темп, що пов'язано з лімітом часу на спілкування. Чим довший процес спілкування (за сучасних швидкостей польоту), тим менше часу лишається на виконання операцій з управління літаком, як наслідок, частина операцій не виконується чи виконується з порушеннями й помилками, що може призвести до авіаційних подій.

Мовою міжнародною радіотелефонного зв'язку цивільної авіації було обрано англійську мову. Такий вибір не був випадковим. Результати дослідження англійської організації Aegospace Linguistic Foundation [9], у процесі якого аналізувалося 18 мов, засвідчили, що вибір англійської мови як офіційної мови для ведення РО у світовому авіаційному просторі є найоптимальнішим, оскільки, згідно зі статистичними даними, при її застосуванні відбулося значно менше авіаційних подій на один мільйон польотів (2 проти 5), ніж при застосуванні будь-якої іншої мови. Тому розглянемо докладніше лінгвістичні характеристики дискурсу «радіообмін цивільної авіації» на англійськомовному матеріалі.

Усно-розмовне діалогічне мовлення РЦА будується відповідно до принципу економії. Явище мовної економії спостерігається на всіх рівнях мовної системи субмови РО. Тенденція до стислості й лаконічності знаходить своє вираження в насиченості скороченнями, використанні кодового способу передання інформації, високій рекурентності еліптичних конструкцій.

Скорочення, що є ознакою мовної економії на морфологічному рівні, виявляються здебільшого в аббревіаціях. У субмові РО виокремлюються ініціальні, еліпсні, аброморфемні та ініціально-словесні скорочення. Приклади ініціальних скорочень чисельні – *ATC (Air Traffic Control)*, *ATIS (Automatic Terminal Information Service)*, *DME (Distance Measuring Equipment)* та ін. (напр., *ATIS for departing flights: Heathrow Departure Information G, 08 45 hours weather: 055 degrees magnetic 08 knots, temperature 9, dew point 3, QNH 1022 hectopascals*). Еліпсні скорочення являють собою усічену структуру вихідного слова з одним чи кількома вилученими компонентами. У цій групі скорочень диференціюють такі підвиди: аброморфемно-еліпсні – *Nosig (No Significant Changers)*, *SIGMET (Significant Meteorological Information)* та ін. (напр., *SIGMET Milan FIR timed at 00 01 hours Naples Airport closed due to earth-tremors, Milan FIR SIGMET out*); ініціально-еліпсні, що містять у своїй структурі окремі з ініціальних елементів вихідного поняття – *VDF (Very High Frequency Direction Finding Station)*, *VOR (Very High Frequency Omnidirectional Radio Range)* та ін. (напр., *hold inbound on the 249 radial Los Angeles VOR*). Аброморфемні скорочення складаються з початкових частин слів вихідного слова чи

словосполучення – *Wilco (will comply), Lat (latitude), Long (Longitude)* та ін. (напр., *Right at our position I can give you a lat long*). Ініціально-словесне скорочення, *cavok – ceiling and visibility OK*, що складається з початкових літер і цілого слова, використовується у повідомленнях із забезпечення метеорологічною інформацією екіпажі літаків. Це скорочення має усталене значення і відповідає таким метеорологічним умовам – видимість не менше десяти кілометрів, відсутність хмарності нижче 1500 метрів і купчасто-дощової хмарності (напр., *06 50 Rodhos calm, cavok. Temperature +9, dew point +4, QNH 1023 nosig. Break*).

На лексичному рівні кількісне скорочення висловлювання, тобто скорочення кількості одиниць плану вираження за повного збереження інформаційного навантаження, можливе за рахунок використання вузькопрофесійних термінів, частина з яких є символічними за природою. До символічних засобів відносять умовні позначення алфавітного і числового кодів, які використовуються в субмові РО «як еквіваленти найменування понять у природній мові» [4, с. 10]. Серед кодових скорочень в англомовному дискурсі РО виокремлюються скорочення з використанням Q-коду, радіотелефонного алфавіту, цифрового і словесно-числового кодів. Q-код – це набір скорочень, що складається з трьох літер, перша з яких – Q. Використання Q-коду дозволяє не тільки кількісно скоротити висловлювання, але й уникнути двозначності, оскільки за кожним його елементом закріплене суворо усталене значення – *QDM (Magnetic heading), QDR (Magnetic bearing of the aircraft from the station)* та ін. (напр., *DCAB Kennington Approach, QDM 090 degrees, class Bravo*).

Літери радіотелефонного алфавіту кодують слова, словосполучення, висловлювання. Код радіотелефонного алфавіту використовується для позначення: 1) інформації для ПС, що відлітають – *information Alfa, Bravo...*(напр., *good afternoon, identified on handover, position 12 miles south of Bournemouth, radar vector, ILS approach, descend 2500 feet, information is Quebec, QNH 1021*); 2) коду відповідача – *squawk Charlie* (напр., *Roger, stop squawk Charlie, wrong indication*); 3) часу за Грінвічем – *Z-time* (напр., *Los Mochis information, PT-ZZB, Ukraine International departed Obregon 13 32 Z, FL 80, VFR to La Paz, estimated La Paz 14 42 Z*); 4) точності навігаційної системи – *Class A, B, C, D* (напр., *DCAB Kennington Approach, true bearing 276 degrees, I say again, 276 degrees true, Class B*).

Цифровий код, тобто використання цифр для індикування понять і передавання інформації, використовується в субмові РО для позначення: 1) чутності в радіоперемовах – *Readability 5, 4, 3, 2, 1* (напр., *GBNSS, you are 5, QNH 1021, taxi 17 or 26, wind 210 15 knots*); 2) місцезнаходження літака в повітрі – *12 o'clock position*. Такий код застосовується в тих випадках, коли необхідно зазначити місцезнаходження літака відносно іншого ПС, управління яким здійснює авіадиспетчер. Місцезнаходження літака передається за положенням цифр на циферблаті годинника (напр., *Turn left immediately, unknown traffic closing at 12 o'clock*).

Словесно-числовий код використовується в субмові РО для позначення стандартних схем виходу і підходу до аеродрому. Щоб скоротити кількість слів у висловлюванні авіадиспетчера, що містить дозвіл на виліт чи підхід до певного аеродрому, використовуються умовні позначення, наприклад, *Nortel 1G, Flouinder 2* (наведемо приклад фрагменту РО: *Arlanda Radar, UTR 461, after take-off Nortel 1G*). У цьому прикладі схема виходу, що умовно позначена *Nortel 1G*, має такі значення – *RW 19, after passing 01 ILS MM (Arlanda DME fix), turn left, intercept Nortel R-248 inbound to Nortel VOR*.

Мовна економія на синтаксичному рівні виявляється передусім у скороченні синтаксичної структури речення при збереженні в повному обсязі його інформативності. Згідно з Є. Бліндусом, редуковані речення «забезпечують економію структурних засобів, роблячи тим самим синтаксичну одиницю більш компактною при збереженні попередньої смислової ємності й, у цьому значенні, більш досконалою» [2, с. 64]. Враховуючи вимоги стислості, що висуваються до діалогів РО екстралінгвістичними умовами, необхідно водночас пам'ятати про той факт, що «зменшення надлишковості призводить до зниження завадостійкості системи» [7, с. 95]. У цьому зв'язку відправник повідомлення повинен піклуватися про те, щоби дібраних ним мовних засобів було достатньо для декодування інформації відповідно до задуму, не виникало непередбачених автором тлумачень. Попри високу, за даними Т. Мальковської, рекурентність редукованих речень (близько 85 %) а англомовних діалогах РО [5, с. 57], вилученню підлягають

тільки ті частини повідомлення, що не несуть основного смислового навантаження і не призводять до неоднозначності тлумачення інформації. Редукуванню в англomовному дискурсі РО підлягають: 1) артиклі (напр., ...*field in sight approximately 3 miles*); 2) прийменники (напр., ...*cleared to land RW 26*); 3) допоміжні дієслова, що служать для утворення аналітичної дієслівної форми простого дієслівного присудка (напр., *Sunair 928 just passing the outer marker*); 4) займенники в ролі підмета і допоміжні дієслова, що служать для утворення аналітичної форми дієслова-присудка (напр., *passing 2000*); 5) дієслова-зв'язки (напр., *QNH 1021; Slot time 35*).

Отже, специфічною рисою висловлювань у сфері РЦА є лаконічність, що реалізується на різних мовних рівнях.

Аналіз праць учених (О. Акімова, П. Корчемний, І. Луцихіна, Т. Мальковська, А. Пчелінов, М. Солнишкіна та ін.) дозволив дійти висновку, що лінгвістичними особливостями комунікації «повітря – земля» є лаконічність, однозначність, чіткість; відносна свобода побудови висловлювань; типова «фразеологія», що спрямована на максимальне використання стандартних слів і фраз, чітку і зрозумілу вимову, уникання багатослів'я у стандартних умовах; використання нестандартних мовних одиниць у нестандартних ситуаціях; суворе тематичне спрямування змісту (змістовий бік текстів здебільшого співвідноситься із смисловими сферами «Об'єкт», «Дія», «Простір», «Ситуація», «Час», які стосуються виконання польоту й УПР. РО відносно інших тем заборонений).

Середня довжина реплік в англomовному варіанті РО – 7,5 слова, що цілком відповідає гіпотезі Інґве про структуру фрази [8], згідно з якою породження і сприйняття мовлення можливе, якщо число елементів у ланцюгах розрізень не перевищує критичної величини 7 ± 2 . Сутність у тому, що мовець і слухач у процесі мовленнєвої комунікації уникають перевантажень в оперативній пам'яті. Різке погіршення сприйняття настає після «магічного числа 7». Натомість, навіть, всередині цього кола (до 7) будь-яке збільшення глибини фрази погіршує сприйняття слухача. Водночас спостереження Т. Мальковської свідчать, що репліки авіадиспетчера вирізняються більшою протяжністю [5, с. 38]. Максимальна довжина репліки може сягати 30 слів (напр., *Mexico Information, XA-DCX Navajo, VFR departed Mexico City at 17 30 Z. Flight level 135, direct to Puerto Vallarta. Present position abeam Uruapan. Request metreport Guadalajara*), мінімальна – 1 слово (напр., *Roger*).

Реплікування відбувається в порядку почерговості. Перебивання як спосіб зміни мовця не є характерним для цього типу дискурсу. Окрім логічної та інтонаційної завершеності висловлювання, маркерами зміни реплік або завершення контакту є окремі слова чи словосполучення. До них належать: позивні ПС (напр., *Heading 319, changing to 125.8, Japanair 402*); слова, що мають у субмові РО значення завершення висловлювання – *out, over, break break* (напр., *Change now 129.4. Over*); фрази, що мають значення передачі слів слухачеві – *go ahead, pass your message* (напр., *Go ahead, SF 153*); етикетні фрази прощання (яких згідно з правилами ведення РО необхідно уникати) (напр., *129.4, SF 153, good-bye*).

Висновки дослідження та перспективи подальших наукових розвідок. Радіообмін в авіації – усне спілкування, що здійснюється на базі лексико-термінологічних «заготовок», мовленнєвих кліше, застосування яких є обов'язковим відповідно до вимог ведення радіоперемов. Комунікативними цілями РО виступають: інформування (повідомлення), запит, контроль і супровід ПС наземними службами, що реалізуються в підтвердженні (дозволі) чи забороні. Основними лінгвістичними рисами РО є лаконічність, однозначність, чіткість. Стилість як стилістична риса РО реалізується засобами мовної компресії на всіх рівнях мовної системи – морфологічному, лексичному і синтаксичному. Синтаксична компресія є основним, проте не єдиним способом формування стислого висловлювання в діалогах РО. Характерною рисою дискурсу РО є висока рекурентність еліптичних речень, що розглядається як стилістичний показник професійного мовлення учасників повітряного РО. Перспектива дослідження вбачається у вивченні природи ілюктивних актів, які реалізуються у цьому виді професійного дискурсу.

ЛІТЕРАТУРА

1. Акімова 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) : дис. ... канд. филол. наук : 10.02.20 / О.В. Акимова; Казан. гос. пед. ун-т. – Казань, 2004. – 254 с.
2. Блиндус Е.С. О редуцировании структуры английского предложения / Е.С. Блиндус // Проблемы типологии и контрастного описания языков. – Новосибирск : Наука, Сиб. отд-ние, 1984. – С. 64–75.
 3. Ковтун О.В. Формування професійного мовлення у майбутніх фахівців авіаційної галузі : монографія / О.В. Ковтун; наук. ред. док. пед. наук, проф., дійсний член НАПН України Богуш А.М. – К. : Освіта України, 2012. – 448 с.
 4. Котов Р.Г. Прикладная лингвистика и информационные технология / Котов Р.Г., Новиков А.И., Скокан Ю.Т. – М. : Наука, 1987. – 162 с.
 5. Мальковская Т.А. Англо-русские соответствия в языковой структуре радиообмена в режиме общения пилот-авиадиспетчер : дис. ... канд. филол. наук : 10.02.20 / Т.А. Мальковская; Пятигорск. гос. лингв. ун-т. – Пятигорск, 2004. – 163 с.
 6. Олянюк П.В. Радионавигационные устройства и системы гражданской авиации : учебник для вузов ГА / Олянюк П.В., Астафьев Г.П., Грачев В.В. – М. : Транспорт, 1983. – 585 с.
 7. Смысловое восприятие речевого сообщения (в условиях массовой коммуникации). – М. : Наука, 1976. – 263 с.
 8. Ingve V.N. A model and a hypothesis for language structure / V.N. Ingve // Proceedings of the American Philosophical Society. – Oct., 17, 1960. – Vol. 104, 5.
 9. UNIGEN – Universal Language of Aviation / W.R. Francs, J. Sontindam, I. Maylor // Aviation Space and Environment Medicine. – 1980. – Vol. 51, № 4. – P. 334–349.

Ковтун Е. Профессиональный дискурс «радиообмен гражданской авиации»: функциональный и лингвистический аспекты.

В статье проанализированы функциональные и лингвистические аспекты профессионального дискурса «Радиообмен гражданской авиации» (РГА). Обнаружено, что внутрисоциумная профессионально-речевая коммуникация авиационных операторов, осуществляемая при выполнении воздушным судном полета и реализующаяся в форме РГА, является ведущим компонентом в структуре профессиональной речи пилотов и авиадиспетчеров. Было установлено, что в функциональном плане дискурс РГА – это иерархически организованные речевые акты, объединенные в высказывания диалогического типа. Лингвистическими аспектами дискурса «воздух – земля» являются: лаконичность, реализующаяся в компрессии языковых средств на всех уровнях языковой системы; однозначность, четкость; типичная «фразеология», направленная на максимальное использование стандартных слов и фраз, четкое и понятное произношение; строгое тематическое направление содержания.

Ключевые слова: профессионально-речевая коммуникация авиационных операторов, профессиональный субязык, дискурс, радиообмен гражданской авиации, функциональные и лингвистические характеристики.

Kovtun O. Professional Discourse "Civil Aviation Radio Exchange": Functional and Linguistic Aspects.

The article analyzes functional and linguistic aspects of professional discourse "Civil Aviation Radio Exchange". It was found out that professional speech communication of pilots and air traffic controllers, carried out during the flight and realized in the form of Radio Exchange, is a major component in the structure of professional speech of pilots and air traffic controllers. From the functional approach, professional discourse "Civil Aviation Radio Exchange" is viewed as hierarchically organized speech acts, combined in sayings of dialogic type. From the linguistic approach, professional discourse "air – ground communication" is characterized by: conciseness, which is realized in the compression of language means at all levels of the language system; unambiguousness, accuracy; typical "phraseology" aimed at maximum use of standard words and phrases, clear and understandable pronunciation; strict thematic area content.

Key words: professional speech communication of pilots and air traffic controllers, professional sublanguage, discourse, civil aviation radio exchange, functional and linguistic characteristics.

Софія Козак
(Луцьк)

УДК [811.112.2'42:004.823]:821.112.2-31.09

ФРЕЙМОВІ СТРУКТУРИ НА ПОЗНАЧЕННЯ ЗОВНІШНОСТІ ЛЮДИНИ В ЛІТЕРАТУРНО-ХУДОЖНЬОМУ ДИСКУРСІ

Досліджено функціонування фреймових структур, що описують зовнішність людини в літературно-художньому дискурсі на прикладі фрейму «ЗОВНІШНІСТЬ» у романі німецького письменника Ліона Фейхтвангера «Ісфай та його дочка». У дослідженні послуговуємося термінами «фрейм» і «термінал», розглядаючи їх як когнітивні утворення, що знаходять своє мовленнєве втілення в дискурсі відповідно через фреймові структури й термінальні елементи. Фреймову структуру, зокрема, визначаємо як об'єднання лексико-синтаксичних одиниць, що представляють відповідні фрейми в дискурсі та пов'язані спільною участю в актуалізації авторської прагматики. Визначено основні терміналі, що належать до фрейму «ЗОВНІШНІСТЬ», та проаналізовано лексичні одиниці, що представляють терміналі зазначеного фрейму. Досліджено когнітивно-прагматичні особливості фреймових структур, що описують зовнішність людини у німецькомовній художній прозі. Проведений аналіз довів, що фреймові структури на позначення зовнішності людини є ефективним механізмом експлікації авторських думок не тільки щодо зовнішнього вигляду персонажів, але й їхніх характеристик та внутрішнього світу.

Ключові слова: зовнішність, фрейм, фреймова структура, термінал, термінальний елемент.

Постановка проблеми. У сучасних лінгвістичних дослідженнях особливу роль відіграє когнітивний напрям. Саме у сфері когнітивної науки розроблено метод концептуального аналізу, а в його межах – фреймовий підхід, який, пройшовши певні етапи розвитку, починаючи з розгляду фреймових структур як базисних елементів у визначенні певних соціальних подій у соціології, як фіксованої системи параметрів опису певного об'єкту чи події у психології, до їх дефінування як набору даних для представлення стереотипної ситуації у дослідженнях із штучного інтелекту, набуває, нарешті, лінгвістичного статусу.

Значущість когнітивного підходу визначається його ефективністю в адекватній інтерпретації дискурсу, оскільки цей процес передбачає вихід за межі дискурсу та залучення фонових знань. Адже будь-який акт продукування мовлення чи його розуміння не обмежується рамками актуалізованих значень вимовлених чи написаних слів, а вимагає звернення до знань про світ [2, с. 165].

Слід зазначити, що за останні роки взагалі спостерігається зростаючий інтерес науковців до процесів формування, існування і передачі людських знань. Зокрема, для досліджень штучного інтелекту важливим завданням стало створення так званих “пакетів знань” (термін Р. Шенка [6, с. 320]), які б містили енциклопедичні відомості про певні об'єкти та ситуації, що і послужило поштовхом до виникнення фреймових теорій.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Фрейм – феномен, який викликає суперечливі тлумачення, що, безумовно, пов'язано, з одного боку, зі складністю самого явища, а, з іншого – недостатньою теоретичною розробкою цього питання. Недостатньо дослідженою залишається проблема фреймів у лінгвістиці, зокрема, у текстолінгвістиці. Окремі питання з цієї проблематики привертають увагу лінгвістів. Цікаві думки та спостереження містять праці А.М. Приходько [3, с. 60-63], присвячені вивченню засобів зв'язку, за допомогою яких здійснюється поєднання пропозицій у фреймовий ланцюг. Заслужує на увагу дослідження З. Фойгт [7], спрямоване на вивчення фреймових структур у німецьких художніх творах. Детальну класифікацію фреймів, побудовану на їхній вербалізації, пропонує С.А. Жаботинська, згідно з якою виокремлено предметноцентричні, акціональні, партонімічні, гіпонімічні й асоціативні фреймові структури [1, с. 12-25]. Докладний опис фрейму як структури репрезентації знань представлено також у «Термінологічній енциклопедії сучасної лінгвістики» О.О. Селіванової [4].

Актуальність дослідження зумовлена тим, що ряд питань стосовно функціонування фреймових структур у літературно-художньому дискурсі залишаються відкритими та