

УДК 811.111+656.7

Ковтун О. В.

ФУНКЦІЇ ПОВТОРІВ У ДІАЛОГАХ ПРОФЕСІЙНОГО ДИСКУРСУ «РАДІООБМІН ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ»

Статтю присвячено дослідженню функцій повторів у діалогах англomовного професійного дискурсу «радіообмін цивільної авіації». У роботі уточнено поняття «радіообмін цивільної авіації», охарактеризовано основні лінгвістичні особливості зазначеного професійного дискурсу, проаналізовано лексичні, синтаксичні, лексико-синтаксичні, обов'язкові (професійно зумовлені) повтори.

Ключові слова: повтор, діалог, професійний дискурс, радіообмін цивільної авіації, функції.

Ковтун О. В. Функции повторов в диалогах профессионального дискурса «радиообмен гражданской авиации». – Статья. Статья посвящена исследованию функций повторов в диалогах англоязычного профессионального дискурса «радиообмен гражданской авиации». В работе уточнено понятие «радиообмен гражданской авиации», охарактеризованы основные лингвистические особенности этого профессионального дискурса, проанализированы лексические, синтаксические, лексико-синтаксические, обязательные (профессионально обусловленные) повторы.

Ключевые слова: повтор, диалог, профессиональный дискурс, радиообмен гражданской авиации, функции.

Kovtun O. V. Functions of repetition in dialogues of the professional discourse “civil aviation radio exchange”. – Article. The article investigates functions of repetition in dialogues of the professional discourse “civil aviation radio exchange”. The paper clarifies the concept “civil aviation radio exchange”, characterizes basic linguistic features of the studied professional discourse, analyzes lexical, syntactic, lexico-syntactic, and obligatory (professionally stipulated) repetitions in radio exchange.

Key words: repetition, dialogue, professional discourse, civil aviation radio exchange, functions.

Термін LSP (language for special purposes), що з'явився на початку 70-х років XX століття, вживається для позначення різновидів національних мов, які обслуговують спеціальні сфери життя суспільства, з-поміж них і професійні. Особливі вимоги висуваються до мови професійного спілкування фахівців-авіаторів, що безпосередньо залучені до виконання польоту й управління повітряним рухом, тобто пілотів та авіадиспетчерів. Від коректності авіаційної субмови й адекватного володіння нею пілотами й авіадиспетчерами залежить не лише успішність людської діяльності, а й життя учасників комунікації та ввірених їм пасажирів. Сьогодні на багатьох повітряних лініях рух літаків нагадує рух на великих автострадах, і для забезпечення безпеки його учасників необхідне дотримання певних правил. Важливу роль у цих правилах відіграє професійний дискурс «радіообмін цивільної авіації». У цьому зв'язку дослідження лінгвістичних рис означеного дискурсу є актуальним у сучасних лінгвістичних студіях.

Вимоги до професійного мовлення пілотів та авіадиспетчерів дискутувались у працях Б. Алякринського, В. Колосова, А. Пчелінова, В. Цветкова. Лінгвістичні особливості авіаційного дискурсу досліджували Д. Бродбент, М. Бондарчук, Дж. Картіс, П. Корчемний, І. Луцихіна, Х. Савін, В. Спіт, Ф. Фрік та ін. У сучасних дослідженнях авіаційної субмови в центрі уваги перебуває не тільки її терміносистема, а й способи організації мовних засобів для вирішення комунікативних завдань цієї сфери професійного спілкування. У цьому зв'язку виникає інтерес до вивчення лінгвістичних і функціональних аспектів такого феномена, як «радіообмін цивільної авіації», дослід-

ження якого започатковано в працях О. Акімової, Т. Мальковської, М. Солнишкіної та ін.

Мета статті полягає в дослідженні функцій повтору в діалогах професійного дискурсу «радіообмін цивільної авіації».

Радіообмін цивільної авіації (далі – РЦА), за визначенням П. Олянюка, реалізується у «двобічному обміні інформацією засобами обладнання радіозв'язку між екіпажем літального апарату й наземними диспетчерськими службами і/чи іншими літальними апаратами, а також під час внутрішнього радіозв'язку між членами екіпажу» [7, 4–5]. Комунікативним середовищем для термінології РЦА є діяльність радіообміну (далі – РО), що застосовується та здійснюється на повітряному судні (далі – ПС) під час польоту й пов'язаних із ним операцій, які виконуються ПС на землі. Субмову РО Т. Мальковська розглядає як «сукупність фонетичних, граматичних і лексичних одиниць мови, що обслуговують мовленнєве спілкування учасників повітряного руху (авіадиспетчера й пілота) під час виконання польоту, що представлена в діалогах «пілот – авіадиспетчер» [5, 15].

Основні функції мовлення, які реалізуються в процесі РО, – інформативна й регулятивна (управлінська/апелятивна). РЦА реалізує інформативну функцію, коли передається інформація про обстановку в районі польоту, стан і місцезнаходження повітряного судна (ПС), стан аеродрому, роботу засобів зв'язку й радіотехнічного забезпечення, екстрені ситуації тощо. Інформативна функція реалізується в таких жанрах, як запит, диспетчерська інформація, уточнення, підтвердження тощо. Регулятивна функція РО здійснюється переважно з боку авіадиспетчера й виявляється в

управлінні діями екіпажу ПС: задаванні режиму, траєкторії, маршруту польоту для зниження перед посадкою й набором висоти після зльоту, під час ешелонування з метою запобігання небезпечним зближенням і зіткненням 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 цьому зв'язку 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 й 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 в тому, що воно ситуативне, тісно пов'язане з умовами, у яких відбувається спілкування. Повідомлення не створюються кожного разу заново, а немов би добудовуються до попередньо висловлених або до виконуваних дій. Це мовлення контекстне та стисле через знання членами екіпажу ситуацій і застосування ними спеціальної професійної лексики, авіаційної фразеології [3, 140–141].

Діалог як форма мовленнєвого спілкування є формою взаємодії, що зазнає постійних чергувань, порівняно швидко зміну 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.

Аналіз професійного дискурсу пілотів та авіадиспетчерів засвідчив також протилежну тенденцію в субмові РО – надлишковість. Науковці зауважують, що надлишковість у повітряних перемовинах «авіадиспетчер – пілот», що здійснюється субмовою РО, дорівнює 96% [4; 5]. При цьому показники надлишковості в природних мовах у середньому складають 70–80%. Причиною такого високого рівня надлишковості в спеціально створеній субмові РО, порівняно з природними мовами, є необхідність дублювання інформації. Провідним засобом реалізації надлишковості в субмові РО є лексичні, синтаксичні й лекси-

ко-синтаксичні повтори. Крім цього, у діалогах РО відзначаємо значну кількість обов'язкових фразових повторів, що передбачені професійною нормою ведення радіозв'язку «повітря – земля».

Науковці (І. Арнольд) зауважують, що термін «надлишковість» щодо повтору може бути використаний лише умовно. Незважаючи на те, що повтори нічого не додають до предметно-логічної інформації, у природних мовах їх функції пов'язані з переданням додаткової емоційності, експресивності й стилізації [2]. Повтори також доцільно розглядати як один із найбільш дієвих засобів мовного маніпулювання, що здійснює певний вплив на адресата [6]. У професійній субмові РО повтор не несе жодного емоційно-експресивного навантаження, оскільки однією з основних вимог до мовлення учасників повітряного радіозв'язку є нейтральність. Окрім цього, повтор у субмові РО не використовується і як засіб мовного маніпулювання, оскільки маніпулювання передбачає вплив на адресата поза його волею, а в основі конструювання діалогу РО лежить принцип комунікативного співробітництва.

Повтори в природній мові слугують засобом зв'язку між реченнями. Ця функція повторів реалізується й у спеціальній субмові РО. Як і в телефонних перемовинах, які є дистанційною й опосередкованою формою спілкування, повтори в субмові РО вказують на спільну комунікативну інтенцію співрозмовників. Умови комунікації, а саме дистантність (часова та просторова) і опосередкованість, а також важливість інформації, що передається в радіозв'язку «повітря – земля», передбачають, що повтори в діалогах РО насамперед покликані дублювати основну інформацію, виключаючи можливі помилки під час передання й декодування інформації. Важливість повтору в радіотелефонному зв'язку пов'язана також зі ступенем якості радіотелефонного зв'язку, оскільки він зменшує вірогідність «недочування» значущої інформації. Повтори також відіграють роль інтенсифікаторів дій учасників комунікації.

Значна кількість повторів у діалогах РО пояснюється екстралінгвістичною специфікою повітряних перемовин: 1) повітряні перемовини обмежені тематично; 2) повторюється ситуація комунікації (наприклад, кожен політ починається із запиту щодо запуску двигунів і в звичайних умовах усі етапи польоту слідують один за одним, визначаючи тим самим напрям розвитку діалогу, його структуру й лексичне наповнення. Таким чином, основою повітряних перемовин є типова інформація); 3) вимоги одноманітності призводять до стандартизації висловлювання, використання значної кількості клішованих зворотів. З метою уникнення різних тлумачень одна й та сама думка повинна виражатися одними й тими самими мовними засобами; 4) вимога однозначності вислов-

лювання передбачає використання конкретного діапазону лексичних засобів (термінів і типової фразеології РО) і накладає певні обмеження на використання синонімів, особливо часткових.

Лексичні повтори є поширеним явищем у діалогах РО. Вони слугують знаками, що ідентифікують найбільш значущу інформацію, оскільки в репліках комунікантів повторюються ключові для певного повідомлення слова, як це видно з наведеного прикладу:

Pilot: AirBlue 4215, can we join via the beacon Bravo India for a couple of approaches?

Controller: Sorry, did you want beacon approach?

Pilot: Negative, can we join finals at the beacon Bravo India to test? [11].

Особлива роль у діалогах РО належить синтаксичним повторам. У діалогах повітряних перемовин виокремлюють паралельні конструкції, повтор однієї й тієї самої граматичної форми, а також поєднання паралельних конструкцій із лексичним повтором.

Повтор граматичної форми насамперед стосується використання в діалогах РО однієї й тієї самої форми дієслова. Відомо, що субмова РО застосовується для обслуговування сфери управління повітряним рухом. Задля забезпечення безпеки польотів авіадиспетчер координує дії пілота в повітрі. Найпоширенішою формою волюнтаривного висловлювання авіадиспетчера є висловлювання, побудоване на предикатній основі з дієсловом у формі наказового способу. У репліці-відповіді пілот доповідає про виконану дію чи про намір виконати її в майбутньому. За відсутності можливості спостерігати дії пілота зазначене дає змогу авіадиспетчеру контролювати ситуацію й компенсує відсутність візуального ряду, наприклад:

Controller: ...maintain present level 200.

Pilot: ...maintaining 200.

Controller: ...climb to level 240 to reach by TGO.

Pilot: ...leaving level 200, climbing to flight level to TGO [12].

Синтаксичний паралелізм у РО спрощує взаєморозуміння між комунікантами, оскільки знімає складність декодування різноманітних граматичних конструкцій. Уживання однотипних конструкцій, обов'язкових для використання в діалогах РО, є одним із прикладів виявлення мовного стереотипу.

Особливістю субмови РО є те, що синтаксичний паралелізм поєднується в діалогах РО з лексичним повтором. Подібні сполучення можна розглядати як лексико-синтаксичний повтор, наприклад.

Pilot: ...request taxi.

Controller: ...taxi approved [11].

Лексико-синтаксичні повтори використовуються в репліках авіадиспетчера чи пілота під час

передання повідомлення, що має на меті корекцію попереднього повідомлення, як-от:

Controller: ...turn right 10 degrees, correction, turn left 10 degrees, new heading 325 [12].

Паралельні конструкції в репліках одного з учасників діалогу РО можуть свідчити про те, що відбувся комунікаційний збій і співрозмовник перевіряє канал зв'язку, наприклад:

Controller: Station calling Istanbul, stand by...

Controller: Station calling Istanbul, say again your callsign.

Controller: Station calling Istanbul, try again [12].

Фразовий повтор діалогів радіоперемовин виконує функцію привертання уваги партнера з комунікації до інформації, що передається, підкреслює її важливість, відіграє роль інтенсифікатора дії, наприклад:

Controller: KHO 4421, cancel start up. I say again, KHO 4421, cancel start up [12].

Повтори в діалогах РО використовуються також для встановлення й перевірки каналу зв'язку. Із цією метою здебільшого застосовуються слова чи словосполучення, що позначають назву наземної диспетчерської служби й позивний літака.

Згідно з правилами ведення радіоперемовин під час встановлення ПС зв'язку з відповідним органом управління повітряним рухом пілот починає повідомлення з позивного наземної станції, після цього зазначає свій позивний (позивний ПС). У відповідь авіадиспетчер називає позивний ПС і називає себе, тобто відповідний наземний орган управління повітряним рухом. Така послідовність свідчить про те, що зв'язок встановлено. Статистичні дані свідчать, що позивний літака використовується в 70% реплік учасників РО, що здійснюється англійською мовою [5]. Розглянемо такий приклад:

Pilot: Ankara, good morning, Bjet 456, flight level 300.

Controller: Controller: Bjet 456, Ankara Radar, good morning [12].

Bjet 456 є еліпсисом речення *This is Bjet 456*; відповідно, речення *Ankara Radar* – це еліпсис речення *This is Ankara Radar*. Проте в діалогах повна форма таких речень використовується нечасто. Назва наземного диспетчерського пункту в діалогах РО повторюється рідше, оскільки, продовжуючи діалог, і пілот, і авіадиспетчер зазвичай уникають повторного називання диспетчерського пункту, водночас позивний літака, згідно з правилами ведення РО, повинен повторювати репліки обох комунікантів, наприклад:

Controller: Bjet 456, Romeo 3 approved, hold short of runway 31 Right.

Pilot: Holding short of runway 31 Right at Romeo 3, Bjet 456 [12].

Частину повторів, що застосовуються в діалогах РО, можна схарактеризувати як обов'язкові. Обслуговуючи професійну діяльність, яка є суворо регламентованою, субмова РО не може існувати поза правилами. Дії пілота й авіадиспетчера визначені в наборі правил, рекомендацій, приписів, так само й професійне спілкування пілотів та авіадиспетчерів базується на дотриманні професійної норми, що закріплена у відповідних керівних документах [8; 10]. Окремі правила ведення РО вимагають від пілота обов'язкового повтору певних розпоряджень авіадиспетчера. Так, обов'язковий повтор окремих розпоряджень авіадиспетчера (Read back) застосовується для підтвердження того, що слухач (пілот) декодував повідомлення адресанта (авіадиспетчера) у повній відповідності до комунікативного наміру останнього, або ж для ідентифікації того, що має місце комунікативна невдача. Частотність реплік обов'язкового повтору у висловлюваннях-відповідях пілотів складає 43% від загальної кількості реплік пілота [5]. Згідно з правилами ведення РО в повітряному просторі Великої Британії до обов'язкового повтору екіпажем ПС належать такі повідомлення й розпорядження авіадиспетчера: taxi-instruction, level-instruction, heading-instruction, speed-instruction, airways or route clearance, runway in use, altimeter settings, frequency changes, transition level, SSR operation instructions та деякі інші [9].

У діалогах РО виокремлюють три типи реплік обов'язкового повтору: повний, еліптичний і синонімічний.

До першого типу відносять репліки пілота, які повністю відтворюють репліки авіадиспетчера. Частотність таких реплік складає в діалогах англійського радіообміну 33,4% [5, 84]. Серед реплік повного типу виділяють:

1) фразові повтори, якими пілот точно відтворює розпорядження авіадиспетчера, наприклад:

Controller: ...cross runway 16 threshold.

Pilot: ...cross runway 16 threshold [11].

2) фразові повтори, що частково відрізняються від реплік авіадиспетчера.

Controller: ...surface wind 110 degrees 10 knots, clear for take-off, airborne right turn.

Pilot: ...cleared for take-off, airborne right turn [11].

Еліптичний тип об'єднує репліки пілота, що являють собою еліпсис репліки диспетчера. Еліпсису можуть підлягати комунікативно менш значущі елементи або всі елементи повідомлення, крім числових показників, наприклад:

Controller: ...heading 180 to maintain altitude 3000 feet.

Pilot: ...heading 180 to maintain 3000 [11].

Третій тип реплік обов'язкового повтору – повтори із синонімічною заміною лексичних значень. Здебільшого це часткові синоніми, які використовуються для позначення одного й того самого поняття в умовах певного контексту.

Controller: ...continue your descend to FL 70.

Pilot: ...down to FL 70 [11].

Варто відзначити, що синонімія належить до небажаних явищ у субмові РО. Використання синонімів може призвести до часткового викривлення змісту, оскільки синоніми завжди мають відмінні компоненти в предметно-логічному значенні або в конотаціях.

Таким чином, радіообмін в авіації – усне спілкування, що здійснюється на базі лексико-термінологічних «заготовок», мовленнєвих кліше, застосування яких є обов'язковим відповідно до вимог ведення радіоперемовин. Головними лінгвістичними рисами радіообміну поряд із лаконічністю, однозначністю, чіткістю, є надлишковість, що реалізується в повторях. Виокремлюють лексичні, синтаксичні, лексико-синтаксичні, обов'язкові (професійно зумовлені) повтори в діалогах радіообміну. Основна функція повторів у професійному дискурсі «радіообмін цивільної авіації» – забезпечення безпеки польотів.

Література

1. Акимова О. Термин как единица терминологического поля и профессионального дискурса в разноструктурных языках (на материале терминологии макрополя «Радиообмен гражданской авиации» в русском и английском языках) : дисс. ... канд. филол. наук : спец. 10.02.20 «Сравнительно-историческое, типологическое и сопоставительное языкознание» / О. Акимова ; Казан. гос. пед. ун-т. – Казань, 2004. – 254 с.
2. Арнольд И. Стилистика современного английского языка (стилистика декодирования) : [учеб. пособие для студентов фак. и ин-тов иностр. яз.] / И. Арнольд. – Л. : Просвещение, 1973. – 302 с.
3. Ковтун О. Формування професійного мовлення у майбутніх фахівців авіаційної галузі : [монографія] / О. Ковтун ; наук. ред. А. Богущ. – К. : Освіта України, 2012. – 448 с.
4. Кондратов А. Звуки и знаки / А. Кондратов. – М. : Знание, 1966. – 206 с.
5. Мальковская Т. Англо-русские соответствия в языковой структуре радиообмена в режиме общения пилот-авиадиспетчер : дисс. ... канд. филол. наук : спец. 10.02.20 «Сравнительно-историческое, типологическое и сопоставительное языкознание» / Т. Мальковская ; Пятигорск. гос. лингв. ун-т. – Пятигорск, 2004. – 163 с.
6. Москвин В. Типология повторов как стилистической фигуры / В. Повторов // Русский язык в школе. – 2002. – № 5. – С. 81–85.
7. Олянюк П. Радионавигационные устройства и системы гражданской авиации : [учебник для вузов] / П. Олянюк, Г. Астафьев, В. Грачев. – М. : Транспорт, 1983. – 585 с.
8. Annex 10 «Aeronautical Telecommunications» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://dcaa.slv.dk:8000/icaodocs>.
9. CAP 413 (Radiotelephony manual) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.caa.co.uk.
10. Doc 9432 Manual of Radiotelephony [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://dcaa.slv.dk:8000/icaodocs>.
11. Listen to radio live [Електронний ресурс]. – Режим доступу : streema.com.
12. LiveATC.net [Електронний ресурс]. – Режим доступу : liveatc.net.