

RU

Проблема формирования стиля специального языка (на материале английского языка радиообмена в авиации)

Лысенко С. В.

Аннотация. Цель исследования – показать, что наличие самостоятельного функционального стиля специального английского языка радиообмена в авиации свидетельствует о том, что имеются предпосылки к формированию функциональных стилей, присущих и другим специальным языкам, с учетом особенностей их архитектоники и условий, в которых они используются. Научная новизна работы заключается в том, что до настоящего времени не были определены конкретные характеристики функционального стиля специального языка, делающие его самостоятельным лингвистическим явлением. В статье впервые сформулированы обязательные требования к архитектонике специального языка как совокупности его лексической, грамматической и фонетической систем, используемых для коммуникации специалистами определенного профиля, и к характерным особенностям речевых ситуаций той или иной профессиональной сферы их деятельности. В результате доказано, что только полностью сложившаяся архитектоника того или иного специального языка, позволяющая эффективно его использовать в типичных речевых ситуациях, дает возможность определить, имеется ли у него полноценный самостоятельный функциональный стиль.

EN

Problem of the formation of a professional language style (based on Aviation English)

S. V. Lysenko

Abstract. The aim of the study is to demonstrate that the presence of an independent functional style of Aviation English indicates the existence of prerequisites for the formation of functional styles inherent in other professional languages, taking into account the peculiarities of their architectonics and the conditions in which they are used. The scientific novelty of the work lies in the fact that until now, the specific characteristics of the functional style of a professional language that make it an independent linguistic phenomenon have not been defined. The paper is the first to formulate the mandatory requirements for the architectonics of a professional language as a combination of its lexical, grammatical and phonetic systems used for communication by specialists in various fields and for the characteristic features of speech situations in a domain of professional activity. As a result, it is proven that only a fully formed architectonics of a particular professional language, allowing it to be used effectively in typical speech situations, makes it possible to determine whether this professional language has a full-fledged independent functional style.

Введение

Актуальность темы исследования заключается в том, что в настоящее время не существует единого мнения по вопросу о возможности существования самостоятельного функционального стиля специального языка на том основании, что у специальных языков, как правило, не имеется полного комплекса характерных исключительно для данного языка стилиевых черт. Поэтому представляется необходимым проанализировать их, с тем чтобы решить вопрос о целесообразности выделения и описания собственного функционального стиля, присущего тому или иному специальному языку, понимание особенностей которого будет способствовать повышению качества обмена информацией профессионалами, занятыми в определенной сфере деятельности.

Для достижения указанной цели исследования необходимо решить следующие задачи: во-первых, обобщить имеющуюся научную информацию о стилиевых чертах специальных языков; во-вторых, на примере конкретного специального языка (английского языка радиообмена в авиации) проанализировать и обобщенно представить его характерные стилиевые черты, формирующие его самостоятельный функциональный стиль;

в-третьих, доказать, что факторы, обусловившие существование самостоятельного функционального стиля специального английского языка радиообмена в авиации, релевантны для решения вопроса о существовании стиля других специальных языков.

Материалом исследования послужили фонозаписи радиообмена «борт-земля» в авиации на английском языке.

Теоретическую базу исследования составляют научные труды по стилистике языка (Аристотель, 1973; Степанов, 2021), по вопросу существования отдельных функциональных стилей (Арнольд, 2016; Будагов, 1967), по особенностям стиля специального языка (Гарбовский, 1978); по структуре специального английского языка радиообмена в авиации (Бадалов, Лактюшин, 2022; Осадчая, 2018).

Для реализации поставленных задач в работе применяются описательный метод для дифференциации компонентов речи, используемых в специальных целях коммуникации; метод систематизации и классификации лингвистических явлений для организации теоретического и иллюстративного материала; метод анализа научно-теоретических концепций и подходов для выделения лингвистических закономерностей в рассматриваемом объекте настоящего исследования.

Практическая значимость исследования заключается в том, что полученные результаты могут способствовать более глубокому анализу существующих специальных языков и выявлению наличия или отсутствия у них сформировавшегося собственного функционального стиля. Прояснение этого вопроса делает возможным совершенствование методики преподавания специальных языков (авиационного, юридического, военного и других) в вузах соответствующего профиля и на курсах иностранных языков для специалистов конкретной сферы профессиональной деятельности.

Обсуждение и результаты

В статье рассматривается дискуссионный вопрос о возможности существования самостоятельного функционального стиля специального языка, который используется группой индивидов, занимающихся конкретной трудовой деятельностью. Но прежде, чем мы приступим к анализу данной проблемы, уточним, что имеется в виду под понятиями «специальный язык» и «функциональный стиль».

Специальный язык как семиологический феномен является сложной системой, сформировавшейся под влиянием условий профессиональной сферы деятельности людей, в которой он функционирует в качестве средства обмена информацией. Специальный язык обладает свойственной только ему *архитектоникой*, то есть совокупностью взаимосвязанных и взаимодействующих частей построения его структуры, которыми являются упорядоченные определенным образом лексическая, грамматическая и фонетическая системы, обеспечивающие его надежное использование в процессе коммуникации. Понятием «архитектоника» пользуются в ряде наук (литературоведении, архитектуре и других). Считаем возможным использовать его и в лингвистике, когда речь идет о строении сложных многокомпонентных языковых систем и языка в целом, который, по мнению Г. Гийома, является «системой систем» (1992, с. 7).

Функциональный стиль как способ отбора и группирования языковых средств используется с целью оказания максимального воздействия на коммуникантов в различных сферах жизни и деятельности людей. Для чего исторически сложились разновидности языка, инкорпорирующие определенные (иногда специфические) лексические, грамматические и фонетические средства. Такие разновидности языка и принято называть функциональными стилями, в силу того что они «характеризуют... функцию общения» (Степанов, 2021, с. 218). И. В. Арнольд полагает, что название «функциональный стиль» очень удачное, потому что «специфика каждого стиля вытекает из особенностей функций языка в данной сфере общения» (2016, с. 321). Поскольку их описанию посвящена обширная научная литература, отметим только, что основным критерием классификации стилей следует считать их целевое назначение, то есть, как указывает Аристотель, «стиль должен... соответствовать своему предмету», но он предупреждает, что «если стиль многословен или слишком сжат, он не ясен; очевидно, что требуется середина» (1973, с. 42). Сбалансированность стиля чрезвычайно важна для любого языка, в том числе специального. Исчерпывающее определение функционального стиля дал Ю. С. Степанов: «Это исторически сложившаяся осознанная обществом подсистема внутри системы общенародного языка, закрепленная за теми или иными ситуациями общения (*типичными речевыми ситуациями*) и характеризующаяся набором средств выражения (морфем, слов, типов предложения и типов произношения) и скрытым за ними принципом отбора этих средств из общенародного языка» (2021, с. 218). Важные для настоящего исследования фрагменты определений Ю. С. Степанова и И. В. Арнольд выделены курсивом автором статьи.

Переходя к рассмотрению вопроса о целесообразности «выделения» (Гарбовский, 1978, с. 30) и, соответственно, возможности существования самостоятельного функционального стиля специального языка, отметим, что по этому вопросу не существует единого мнения. Так, Н. К. Гарбовский (1978, с. 35) полагает, что нецелесообразно выделять особый военный функциональный стиль на том основании, что он не является «монопольным» образованием.

Для получения ответа на поставленный вопрос проанализируем стилевые черты какого-либо специального языка, например, *английского языка радиообмена в авиации*, который, являясь общепризнанным *lingua franca*, используется пилотами и авиадиспетчерами для ведения переговоров по средствам радиосвязи в международных аэропортах и на международных авиалиниях.

Специальный английский язык радиообмена в авиации целенаправленно разработан Международной организацией гражданской авиации (ИКАО), которая является специализированным агентством ООН и занимается

организацией сотрудничества государств в области гражданской авиации, разработкой международных стандартов управления воздушным движением и определением *правил использования английского языка в качестве рабочего языка пилотами и авиадиспетчерами обеспечивающими международное авиасообщение*.

Рекомендации по использованию английского языка в процессе радиообмена включены в «Руководство по внедрению требований ИКАО к владению языком» (Монреаль, 2010) и в другие документы ИКАО. В них содержатся перечни лексических и грамматических средств английского языка, строго обязательных для использования пилотами и авиадиспетчерами в переговорах по средствам радиосвязи, и даются рекомендации по особенностям произношения некоторых слов.

Таким образом, архитектура английского языка радиообмена представляет собой своеобразное построение, образованное совокупностью специфических лексической, грамматической и фонетической систем, характерной чертой которых является *дуализм*, поскольку они сформировались под воздействием требований краткости и надежности, предъявляемых к языку радиообмена в авиации, благодаря одновременному использованию в оптимальном соотношении экономных и избыточных языковых средств в его лексической и грамматической системах и применению особых вариантов произношения некоторых слов.

Приведем в качестве примера два фрагмента переговоров, ведущихся пилотом и авиадиспетчерами по радиосвязи на английском языке (напечатаны курсивом), которые позволяют ознакомиться с особенностями радиообмена в авиации. Перевод выполнен автором статьи (Лысенко, 2024, с. 39-41).

№ 1. Самолет с позывным «359» производит взлет в лондонском аэропорту Хитроу. Пилот (**P.**) последовательно поддерживает связь с авиадиспетчерами, имеющими позывные “London Tower” (**L.T.**) и “London Control” (**L.C.**):

P.: *London Tower, 359. Stand 147. Requesting taxi clearance. Over.* / Лондон Вышка, 359. Стоянка 147. Разрешите руление. Прием.

L.T.: *359, London (Tower). Cleared for left turn from your present position to taxi to the holding point for runway 28 left. Surface wind 270°, 5 knots. Over.* / 359, Лондон (Вышка). Разрешаю левый разворот с места стоянки. Рулите на предварительный старт ВПП 28 левой. Ветер у земли 270°, 5 узлов. Прием.

P.: *London, 359. Understand left turn to the holding point for 28 left. Surface wind 270°, 5 knots.* / Лондон, 359. Понял. Левый разворот на предварительный старт ВПП 28 левой. Ветер у земли 270°, 5 узлов.

L.T.: *359, London. You are cleared for take-off. Right turn not above 4,000 feet. Over.* / 359, Лондон. Разрешен взлет. Правый разворот на высоте около 4 000 футов. Прием.

P.: *London, 359. Roger, understand right turn not above 4,000.* / Лондон, 359. Вас понял. Правый разворот на высоте около 4 000 футов.

L.T.: *359, London. Airborne at 14. Contact London Control 127.7. Over.* / 359, Лондон. Взлет в 14 минут. Связь с Лондон Контроль на частоте 127,7. Прием.

P.: *London Tower, 359. Changing to 127.7. Good-day.* / Лондон Вышка, 359. Перехожу на частоту 127,7. До свидания.

P.: *London Control, 359. Airborne at 14. Presently climbing through 2,500 feet.* / Лондон Контроль, 359. Взлет в 14 минут. Набираю 2 500 футов.

L.C.: *359, London Control. We have you in radar contact. Turn right now on to a heading of 350°. You should call me passing 4,000 feet. Over.* / 359, Лондон Контроль. Самолет виден на радаре. Правый разворот на курс 350°. Доложите пересечение (высоты) 4 000 футов. Прием.

P.: *London Control, 359. Will call you passing 4,000. Turning right on to 350°.* / Лондон Контроль, 359. Доложу проход (высоты) 4 000 футов. Правый разворот на курс 350°.

№ 2. Приближаясь к пункту назначения – нью-йоркскому аэропорту имени Джона Ф. Кеннеди, пилот (**P.**) самолета с позывным «359» поддерживает связь с авиадиспетчером, имеющим позывной “Kennedy Radar” (**K.R.**):

P.: *Kennedy Radar, 359. How do you read? Over.* / Кеннеди Радар, 359. Как слышите? Прием.

K.R.: *359, Kennedy (Radar). Read you 5 by 5.* / 359, Кеннеди (Радар). Слышу Вас отлично.

P.: *Kennedy, 359. Over Riverhead. Flight level 310. Estimating Deer Park at 51. Over.* / Кеннеди, 359. Над Риверхед. Эшелон 310. Расчетное время прибытия в Диэр Парк – 51 минута. Прием.

K.R.: *359, Kennedy. Descend now to flight level 220 and call entering the Deer Park hold. Expect approach clearance at 1619. Over.* / 359, Кеннеди. Снижайтесь на эшелон 220 и доложите вход в зону ожидания Диэр Парк. Ожидайте разрешения на заход на посадку в 1619. Прием.

P.: *Kennedy, 359. Roger, descending now to 220. Understand expected approach 1619.* / Кеннеди, 359. Вас понял, снижаюсь на эшелон 220. Ожидаемое время разрешения на заход на посадку 16.19.

P.: *Kennedy Radar, 359. Entering the Deer Park holding pattern now at flight level 220. Over.* / Кеннеди Радар, 359. Вхожу в зону ожидания Диэр Парк на эшелоне 220. Прием.

K.R.: *359, Kennedy. Expedite your descent now to 4,500 feet. QNH 1024. Over.* / 359, Кеннеди. Ускорьте снижение до 4500 футов. ЦНХ 1024. Прием.

P.: *Kennedy, 359. Roger, expediting our descent now to 4,500 feet. QNH 1024. Out.* / Кеннеди, 359. Вас понял, ускоряю снижение до 4500 футов. ЦНХ 1024. Конец связи.

Представленные небольшие диалоги участников радиообмена «борт-земля» демонстрируют только некоторые особенности речевой деятельности пилота и авиадиспетчера, которая обеспечивается необычной, но полноценной архитектурой специального английского языка. Ниже кратко охарактеризуем образующие ее системы.

Лексическая система английского языка радиообмена в авиации включает наряду со словами общепринятого языка специальные лексические единицы: стандартные слова и выражения (Roger – Вас понял, Over –

Приём, Out – Конец связи); авиационные термины (runway – взлётно-посадочная полоса, holding point – предварительный старт, flight level – эшелон); терминологизированные слова (to clear – разрешать, should – должен / модальный глагол must в радиообмене не используется); аббревиатуры и их разновидность – акронимы (QNH – ШНХ / атмосферное давление над уровнем моря). Лексические средства языка радиообмена обеспечивают порождение кратких, но однозначно воспринимаемых на слух диалогических высказываний и реплик.

Грамматическая система английского языка радиообмена в авиации включает ограниченное количество видовременных форм глагола (Present, Past, редко – Future Simple; Present Progressive; Present Perfect), небольшое количество других грамматических средств, а также простые синтаксические конструкции. Основной чертой высказываний радиообмена является эллиптичность, то есть отсутствие в их составе некоторых компонентов, которые могут быть легко восстановлены из контекста или речевой ситуации. Грамматическая система данного специального языка способствует его соответствию требованиям краткости и надёжности, обязательным для надежного ведения переговоров по средствам радиосвязи.

Фонетическая система английского языка радиообмена в авиации имеет особенности, которые заключаются в том, что, с одной стороны, воспроизведение звуков речи должно быть нормативным, с другой стороны, некоторые слова с учетом специфики условий, в которых действуют пилот и авиадиспетчер, рекомендуются произносить особым образом, чтобы быть точно понятым. Так, позывной самолета «359» произносится (tri:-faif-nainer). Некоторые особенности имеют и такие компоненты фонетической системы, как громкость, темп, паузация, интонация, ударение и тембр голоса участника радиообмена.

Характерные особенности английского языка радиообмена в авиации подробно описаны и проанализированы в монографии автора (Лысенко, 2024), а также в обстоятельной научной статье С. В. Осадчей (2018) и в новом учебном пособии по радиообмену (Бадалов, Лактюшин, 2022).

Стилистический анализ аутентичных материалов радиообмена в авиации позволяет считать его основными чертами:

- *точность*, исключающая непонимание или неоднозначное толкование устного речевого сообщения, что достигается использованием большого количества прецизионных слов; терминов и терминологизированной лексики; стандартных слов и выражений; стереотипных диалогических высказываний и реплик, порождаемых коммуникантами в прогнозируемой ими последовательности; ограниченного количества грамматических средств и простых синтаксических конструкций; особых вариантов произношения некоторых звуков, морфем и слов;

- *долженствующе-предписывающий характер речи*, обусловленный тем, что авиадиспетчер фактически руководит деятельностью пилота и поэтому часто использует в речи высказывания побудительного типа;

- *отсутствие эмоционально-экспрессивной окрашенности речи* в типичных «штатных» ситуациях, что обуславливается официальными взаимоотношениями пилотов и авиадиспетчеров, а также формальной обстановкой их профессиональной деятельности. Но в экстремальных ситуациях у коммуникантов может возникнуть состояние эмоциональной напряженности, делающей речь более быстрой или более медленной, чрезмерно экспрессивной, недостаточно связной, что вызывает затруднения в продуцировании и понимании радиосообщений (Воробьева, 2022);

- *формализованная структурированность речевых сообщений*, характерная для диалогического общения пилотов и авиадиспетчеров в типичных для их профессиональной деятельности речевых ситуациях.

Дискуссионность вопроса о возможности существования самостоятельного функционального стиля как специального английского языка радиообмена в авиации, так и других специальных языков заключается в том, что часть их стилевых черт может быть характерна и для иных функциональных стилей. Не вызывает сомнений то, что не бывает «монолитных» стилей, но хорошо известны случаи проникновения некоторых языковых средств одного стиля в другой, что приводит к «сплаву» языковых средств двух и более стилей в единое целое. В результате, может появиться новый функциональный стиль, характерной чертой которого будет, как отмечает Р. А. Будагов, «совокупность признаков, часть из которых своеобразно, по-своему, повторяется в других стилях, но определенное сочетание которых отличает один стиль от другого» (1967, с. 68).

Новый функциональный стиль специального языка может сформироваться самопроизвольно или, как в случае с английским языком радиообмена в авиации, может быть создан в результате заведомо осознанного отбора специалистами таких средств из общенародного языка, которые, функционируя в типичных речевых ситуациях и взаимодействуя с их элементами, обеспечивают его эффективное использование общностью индивидов, занимающихся тем или иным видом деятельности.

Всё вышесказанное свидетельствует о том, что именно *полностью* сложившаяся архитектура английского языка радиообмена в авиации, позволяющая коммуникантам уверенно и успешно использовать его в *типичных* речевых ситуациях, обусловила формирование полноценного *самостоятельного функционального стиля* данного специального языка.

Результаты анализа функционального стиля специального английского языка радиообмена в авиации могут быть экстраполированы на исследования стилевых черт других специальных языков. Если архитектура специального языка образована из полностью сформировавшихся структурных компонентов, делающих ее самодостаточной системой, строение которой обеспечивает использование данного языка в типичных речевых ситуациях конкретной сферы деятельности специалистов, то у него имеется только ему присущий «оригинальный» функциональный стиль. Если же в специальном языке отсутствуют целостные структурные компоненты, то их совокупность не в состоянии образовать его завершенной архитектуры, и, следовательно, у него вряд ли может сформироваться самостоятельный функциональный стиль.

Заключение

Выполненное исследование позволило сделать следующие выводы:

1. Анализ научной литературы по стилистике свидетельствует о том, что вопрос о возможности существования самостоятельного функционального стиля специального языка является дискуссионным на том основании, что ни в одном специальном языке нет сложившегося полноценного комплекса стилистических черт, относящихся только к одному данному языку, то есть стиль такого языка не является «монолитным».

2. Изучение стилистических черт специального английского языка радиообмена в авиации доказывает, что у специального языка может быть сформировавшийся самостоятельный функциональный стиль, если его архитектоника является завершённой системой, образованной самодостаточными структурными компонентами, использование которых в типичных речевых ситуациях делает специальный язык эффективным средством коммуникации в определённой профессиональной сфере деятельности.

3. Полученные в ходе исследования результаты могут быть использованы для решения вопроса о возможности существования собственного функционального стиля, присущего тому или иному специальному языку. Они будут способствовать более глубокому изучению состава специального языка; более точному определению степени завершенности строения его архитектоники, то есть совокупности лексических, грамматических и фонетических компонентов; более определенному пониманию правил использования языковых средств в типичных речевых ситуациях в конкретной профессиональной области. По результатам такого анализа можно определить, имеется или нет у данного языка самостоятельный функциональный стиль.

Перспективы дальнейшего исследования функциональных стилей специальных языков заключаются в том, что их сопоставление позволит сформулировать единые принципы их научного анализа и выработать обобщенное представление о функциональном стиле специального языка как об уникальном лингвистическом феномене, что может внести определенный вклад в разработку фундаментальных положений стилистики как раздела науки о языке.

Источники | References

1. Аристотель. О стиле // Об ораторском искусстве: сборник / авт.-сост. А. В. Толмачев. Изд-е 4-е, перераб. и доп. М.: Издательство политической литературы, 1973.
2. Арнольд И. В. Стилистика. Современный английский язык: учебник для вузов. Изд-е 13-е, стер. М.: ФЛИНТА, 2016.
3. Бадалов А. В., Лактюшин В. П. Правила и фразеология радиообмена: учебно-методическое пособие. СПб.: Университет гражданской авиации, 2022.
4. Будагов Р. А. Литературные языки и языковые стили. М.: Высшая школа, 1967.
5. Воробьева Е. Н. Экспрессивный синтаксис английского языка: систематический обзор // Филологические науки. Вопросы теории и практики. 2022. Т. 15. Вып. 7.
6. Гарбовский Н. К. Существует ли монолитный военный функциональный стиль? // Иностранные языки. Юридические науки: сборник статей. М.: Военный институт, 1978. № 14.
7. Гийом Г. Принципы теоретической лингвистики. М.: Издательская группа «Прогресс» – «Культура», 1992.
8. Лысенко С. В. Английский язык радиотелефонного обмена в авиации: антиномия краткости и надёжности. М.: Белый ветер, 2024.
9. Осадчая С. В. Авиационный английский язык: основные особенности и отличительные черты // Теория языка и перевод: сборник научных статей. М.: НТЦ, 2018.
10. Степанов Ю. С. Французская стилистика. В сравнении с русской. Изд-е 8-е, стер. М.: URSS, 2021.

Информация об авторах | Author information



Лысенко Сергей Владимирович¹, к. филол. н., доц.

¹ Военный университет, Москва;

Московский авиационный институт (национальный исследовательский университет)



Sergey Vladimirovich Lysenko¹, PhD

¹ Military University, Moscow;

Moscow Aviation Institute (University)

¹ kafedra_i02@mail.ru

Информация о статье | About this article

Дата поступления рукописи (received): 02.05.2024; опубликовано online (published online): 20.06.2024.

Ключевые слова (keywords): функциональный стиль специального языка; архитектоника специального языка; речевая ситуация профессиональной сферы; язык радиообмена в авиации; functional style of a professional language; architectonics of a professional language; speech situation of a professional field; language of aeronautical radiotelephony communications.