

ЯЗЫКОВЫЕ И ЭКСТРАЛИНГВИСТИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ АНГЛОЯЗЫЧНОГО ДИСКУРСА АВИАЦИОННЫХ РАДИОТЕЛЕФОННЫХ ПЕРЕГОВОРОВ

© 2020 Строева Ю.Ю.

Самарский университет государственного управления
«Международный институт рынка», Самара, Россия

Статья посвящена описанию языковых и экстралингвистических особенностей англоязычного дискурса авиационных радиотелефонных переговоров, под которым понимается устойчивая система статусно-ролевых отношений при обмене информацией внутри авиационного сообщества. Язык авиационных радиотелефонных переговоров строго регламентирован. Его уникальный и очень ограниченный терминологический состав и специфические особенности построения сообщений закреплены международными нормативными документами. Входящие в терминсистему языка авиационных радиопереговоров акронимы, рассматриваются как языковые знаки, предполагающие декодирование и способствующие повышению эффективности информативной функции и скорости воспроизведения и восприятия информации. На синтаксическом уровне дискурс радиообмена имеет ряд отличительных характеристик: преобладание императивных и эллиптических конструкций, отсутствие вопросительных предложений и отрицательных предложений с частицей *not* и другие. На фонетическом уровне особенности англоязычного дискурса авиационных радиотелефонных переговоров связаны с произношением чисел и кодированием информации с помощью алфавита. Особенности использования цифр наблюдаются не только на фонетическом уровне, но и на лексическом и синтаксическом уровнях. Эти особенности обеспечивают высокую скорость передачи информации и помогают обеспечить безопасность полетов.

Ключевые слова: дискурс авиационных радиотелефонных переговоров, статусно-ролевое общение, терминология радиообмена, денотация, кодифицированный знак, терминологизация, аббревиатура, акроним, дискурсивная формула.

Язык радиотелефонных переговоров используется в первую очередь в авиации. Обмен информацией осуществляется с помощью специального радиосвязного оборудования между экипажем летательного аппарата и наземными диспетчерскими службами, а также между летательными аппаратами [1]. Данный тип коммуникации является способом устного общения, которое осуществляется с помощью лексико-терминологических клише. Однако это устное общение записывается и прослушивается, то есть является, по сути, фиксированной речью. Как и любой текст, текст радиотелефонных переговоров рассматривается в рамках определённого типа дискурса, а именно как особая разновидность институционального дискурса, которая вписывается в классификацию В.И. Карасика [6]. Таким образом, мы можем определить специфические языковые особенности языка радиотелефонных переговоров. Важно

понимать, что в дискурсе авиационных радиотелефонных переговоров учитывается не только речь, то есть некий текст, но и экстралингвистические факторы, такие как определённые знания участников общения, установки и цели. Всё это необходимо для того, чтобы коммуникация успешно состоялась, так как она обеспечивает безопасность полета.

Под дискурсом радиообмена мы понимаем устойчивую систему статусно-ролевых отношений при обмене информацией внутри авиационного сообщества, а именно между пилотом и наземными диспетчерскими службами, и между самими пилотами. При этом под статусно-ролевым общением мы понимаем общение между участниками коммуникативного акта, в котором полностью отсутствует их личностное начало, а стандарты коммуникации закреплены нормативными документами,

регламентирующими правила ведения радиообмена.

В данной статье рассматриваются терминология и особенности фонетики и синтаксиса языка радиотелефонных переговоров. В рамках рассматриваемой нами темы все участники авиационных радиотелефонных переговоров, то есть пилот и диспетчер, должны быть «подготовлены и обязаны вести диалог исключительно на профессиональном языке» [2], так как язык радиотелефонных переговоров строго регламентирован.

Информация, поступающая от диспетчеров пилотам и наоборот, должна быть максимально ясной и точной. По этой причине существуют специальные термины для обмена информацией во время радиотелефонных переговоров. Терминология для радиообмена устанавливается Международной организацией гражданской авиации ИКАО (англ. ICAO – International Civil Aviation Organization). ИКАО даёт чёткие рекомендации относительно того, что представляет собой стандартизированный язык для стандартных и нестандартных ситуаций [13]. Участники такого дискурса обязаны соблюдать все правила ведения радиотелефонных переговоров, использовать специальную терминологию и не отходить от стандартов принятых в этой среде [2]. Подобные правила определяют порядок ведения радиосвязи, а именно: особенности использования специальной и даже неспециальной лексики, характер и стиль коммуникации, специфику построения высказываний, а также тематику высказываний.

Основной характеристикой дискурса авиационных радиотелефонных переговоров является то, что он имеет ограниченный и уникальный терминологический состав, где каждое слово «имеет конкретную и однозначную денотацию, относящуюся к авиационной сфере» [8].

Прохожай И.Н. даёт определение термину в контексте дискурса радиообмена как «искусственно созданной знаковой системы». В этой системе слово является средством специального обозначения, функционирует в относительно замкнутой системе профессиональной речи, то есть в

качестве «обиходного термина» и используется как официально принятый кодифицированный знак, содержание которого закреплено в нормативных документах Международной организации гражданской авиации [9].

В терминологии дискурса авиационных радиотелефонных переговоров выявляют несколько способов формирования терминов: терминологизация и замена одних элементов языка радиообмена на другие лексические средства, которые существуют в дискурсе радиотелефонных переговоров [9]. Эти способы связаны с тем, что таким образом сообщение сократится и для его воспроизведения потребуется меньше времени, но при этом оно полностью сохранит свою информационную ёмкость [3, 14]. Для обозначения одного и того же понятия закрепляются разные термины для использования в разных, специально оговоренных ситуациях. Кроме того, если термин понимается неправильно, то он заменяется на другой термин. Связано это с тем, что неправильное понимание собеседника во время авиационных радиотелефонных переговоров может привести к аварийной ситуации.

Например термин *take-off* существует в авиационном языке, но в языке авиационных радиотелефонных переговоров его денотативное значение «взлёт» имеет другую коннотацию. Этот термин используется исключительно после разрешения диспетчера идти самолету на взлёт и после подтверждения пилотом этой команды, что мы и видим из приведённого ниже примера:

– *LAB 808, line up and take-off immediately runway 09*

– *LAB 808. Taking off runway 09*

Если разрешение на взлёт не требуется, то используется термин *departure*, как в следующем примере:

– *Air Canada 210, expect departure at 13 10 hours.*

В данном примере денотативное значение термина *departure* совпадает со значением термина *take-off*, но коннотативное значение отличается. В данной ситуации термин *departure* используется пилотом для того, чтобы обозначить время, на которое запланирован вылет с взлётно-посадочной

полосы. Данный тип дискурса имеет строгие правила и не терпит никаких нарушений, любое отступление от регламента может привести к катастрофе.

Источником пополнения терминологического состава дискурса радиотелефонных переговоров служит лексика, которая используется в других сферах жизнедеятельности человека и входит в терминологические системы других специализаций. Например, в радиообмене для обозначения левого и правого борта летательного аппарата используются термины, которые дискурс радиообмена позаимствовал из терминологической системы моряков: – *Fuel spill on the starboard side*. Для обозначения левого борта используется термин *port side*, для обозначения правого борта – *starboard side*. Термины являются двухкомпонентными и их морфологический состав не совпадает.

Некоторые термины представляют собой слова или словосочетания, взятые из литературного языка, которые были подстроены под систему правил, предписанных языком авиационных радиотелефонных переговоров. Например: – *Wheels appear up*. Существительное во множественном числе *wheels* в литературном языке не является термином, но в контексте авиационных радиотелефонных переговоров оно приобретает семантическое значение «шасси». Пилот использует лексему *wheels* в тех ситуациях, когда оповещает диспетчера о том, что шасси убрано. Интересно то, что при выпуске шасси используется другое существительное: – *Gear down, ready to land*. Эти термины являются искусственно созданными. Данный пример подтверждает, что языку радиотелефонных переговоров свойственно пополнять терминологический состав этого дискурса уже существующей лексикой, но в новом значении.

Следующая лексема вне контекста авиационных радиотелефонных переговоров также не является термином, а именно слово *request*: – *550 American. Medical emergency. Captain is incapacitated. Request handling for runways one zero landing*. В данном примере из-за проблем на борту пилот делает запрос на посадку на ВПП. Термин *request* в языке авиационных радиотелефонных переговоров

несёт в себе то же значение, что и в литературном языке, но несмотря на это он является частью терминологии, которая закреплена ИКАО.

Приведём ещё один пример:

- *Climb to flight level 11100 meters.*
- *Unable, request 10100 due weight.*

В этом примере пилот также делает запрос, который заключается в том, что из-за веса самолета ему нужно набрать более низкую высоту, чем указывает диспетчер. Лексема *request* закреплена в качестве термина для того, чтобы пилоты не использовали другие возможные лексеммы со схожим денотатом.

Далее мы рассмотрим термин, который вызывает особый интерес:

- *Lufthansa 020, 25 miles from touchdown, descend to 3000 feet QNH 1020.*
- *Lufthansa 020. Roger descending to 3000 feet on 1020.*

Термин *roger* используется для того, чтобы дать понять диспетчеру, что команда понятна и приводится в исполнение. В данном примере перед термином используется позывной, который пилот обязан повторить, а именно *Lufthansa 020*, после использования термина дублируется команда. Значение этого термина можно передать на русский язык как «понял», «принял». В следующем примере мы также можем увидеть использование данного термина:

- *Approach Shuttle 10, flight level 75.*
- *Shuttle 10. Roger.*

В этом примере, как и в приведённом ранее, термин *roger* используется для того, чтобы обозначить ясность предоставленной информации. Как видно из приведённых примеров, этот термин используется только в одном значении, он является искусственно созданным и используется только при радиообмене. Можно говорить о том, что у термина существует семантическое значение, которое появляется исключительно в контексте радиотелефонных переговоров. Этот термин не используется вне языка радиотелефонной связи. Данный термин перешёл в терминологию радиообмена из фонетического алфавита радиосвязи. В алфавите за буквой *r* закреплён позывной *Roger*. Других подобных терминов в языке

авиационных радиотелефонных переговоров нет.

Под заменой элементов языка радиообмена на другие лексические средства, которые существуют в дискурсе радиотелефонных переговоров, подразумевается использование уже существующих терминов в новом значении, которое будет более точно отражать происходящую ситуацию [4]. В дискурсе радиообмена преобладают термины, состоящие из одного или двух слов, потому что многокомпонентные термины являются не характерными для данного типа дискурса и со временем они преобразуются в аббревиатуры. Однако существуют термины, которые необходимо повторить несколько раз при передаче определённых сообщений. В случае если отказывают приборы на самолёте или пассажиры оказываются в опасности, которая несёт угрозу для жизни, пилот использует термин *mayday*, который обязательно повторяется трижды. После того, как термин использован, пилот должен озвучить позывной, как в следующем примере:

– *Mayday, mayday, mayday, London Control, Lufthansa 789 fuel emergency. Ditching in sea.*

Термин *mayday* представляет собой английскую транскрипцию с сокращения от французской фразы *venez m'aider – m'aidez*. Значение этой фразы можно трактовать следующим образом «помогите мне». В авиационных радиотелефонных переговорах данный термин повторяется три раза для привлечения внимания, что имеет отношение уже к экстралингвистике. Стоит отметить, что этот термин используется в тех ситуациях, когда помощь нужна незамедлительно.

Следующий термин, который используется также в качестве призыва на помощь и произносится дважды или трижды – это сигнал *pan*. Например:

– *Pan, pan, pan, HiFly 37, we have two drunk passengers, request priority landing and police on landing.*

Термин *pan* используется, если ситуация на борту самолёта не несёт угрозы. Лексема *pan*, так же как и *mayday*, заимствована в дискурс радиотелефонных авиационных

переговоров из французского языка. Она образована от слова *panne*, которое при переводе на русский язык означает «поломка». Но в дискурсе радиообмена эта лексема может означать не только неисправность воздушного судна. Термины *mayday* и *pan* дают понять критичность ситуации и то, насколько быстро нужно реагировать на тревогу.

Существуют определённые ситуации, когда термином может стать цифра. При поломке радиосвязного оборудования или захвате самолёта пилот не использует ранее обозначенные термины, а выставляет *squawk code* на панели управления. При отказе радиотелефонной связи используется код *7700*, при захвате самолёта *7500*. В данной ситуации у этих цифр есть определённое семантическое значение, что и делает их частью терминологии авиационных радиотелефонных переговоров.

При радиотелефонных переговорах помехи присутствуют постоянно, поэтому существуют термины, которые обозначают качество радиосвязи: *unreadable; readable now and then; readable but with difficulty; readable; perfectly readable*. При этом во время радиотелефонной связи нельзя услышать эти термины, вместо них пилоты или диспетчеры обозначают степень слышимости от одного до пяти, например: – *I read you one*. Данная фраза закреплена за термином *unreadable*. Такое обозначение данных терминов связано с тем, что таким образом сообщение сократится и для его воспроизведения потребуется меньше времени, но при этом оно полностью сохранит свою информационную ёмкость. Перечисленные нами термины закреплены в документах ИКАО.

При авиационных радиотелефонных переговорах допускаются аббревиатуры, более того, они считаются частью авиационной терминологии в том случае, если произносятся словами, то есть просто читаются, а не произносятся побуквенно, иначе говоря, если они используются как акронимы [11]. На сегодняшний день, использование в радиотелефонных авиационных переговорах аббревиатур регламентируется документами Международной организации гражданской

авиации [13]. Важно упомянуть, что в дискурсе радиообмена аббревиатура понимается как структурно-стилистический эквивалент слов и словосочетаний, которая представляет собой языковой знак, предполагающий декодирование. Этот языковой знак получается в результате сокращения материальной оболочки слова без изменения его информативной ёмкости и значений [4].

Аббревиатуры могут быть образованы разными способами. Также они могут заменять целое предложение. Отметим, что аббревиатуры связаны с лексико-синтаксическими конструкциями радиотелефонных переговоров, но они также являются частью терминологии и строго регламентированы ИКАО.

Приведём примеры:

- *Cedarjet 100 report passing flight level 90*
- *WILCO Cedarjet 100. Cedarjec 100 passing flight level 90*

Аббревиатура *WILCO* является акронимом и образована с помощью словосложения и усечения концов слов. В этой аббревиатуре присутствует модальный глагол *will* и глагол *comply*. При словосложении у модального глагола *will* из аббревиатуры выпадает вторая буква *l*, у глагола *comply* в аббревиатуру включены только первые две буквы. Аббревиатура читается как /wilkə/. Значение этой аббревиатуры следует понимать следующим образом: «ваше сообщение принял и выполняю».

В следующем примере содержится сразу несколько аббревиатур:

Boundary Bay information C (Charlie) weather 1650Z (one six five zero Zulu), wind 140 (one fow-er zero at seven) CAVOK altimeter 2990 (two nine-r nine-r sero) the IFR approaches is RNAV runway 31 (tri one) circling for runway 13 (one tri)...

Начнём с акронима *CAVOK*. Аббревиатура образована путём усечения конца слов. Аббревиатура расшифровывается следующим образом *Ceiling and Visibility OK*. В аббревиатуре присутствуют только первые буквы от существительных, буква *a* от союза *and* и слово, которое характерно для разговорного слоя речи, *OKAY*. Аббревиатура произносится следующим образом /k'lvəʊ'keɪ/. Данная аббревиатура

используется при ясной погоде, когда видимость свыше 10 километров и облаков нет ниже 1500 метров.

В приведённом примере также присутствует аббревиатура *IFR*. Это обычная буквенная аббревиатура. Эту аббревиатуру рекомендуется произносить полными словами, так как гласные звуки при помехах может быть плохо слышно. Сокращение образовано из названий первых букв слов – *Instrument Flight Rules*.

В примере также есть термин *RNAV – Area Navigation*. Эта аббревиатура используется, когда пилот, благодаря погодным условиям, может осуществлять движение, ориентируясь на навигационные приборы. Она образована смешанным способом. Буква *r* взята из слова *area*. Предполагаем, что подобная аббревиация сделана по аналогии с сокращением глагола *are*, при сокращении которого, исключительно в неформальных переписках, из слова выпадают гласные. Усечено существительное *Navigation*. Аббревиатура произносится следующим образом /rnlv/.

В процессе образования аббревиатур присутствуют, как правило, словосочетания, которые могут содержать в себе артикли. При образовании важных и информационно-объёмных единиц артикли, союзы и предлоги не выпадают из состава аббревиатуры [8]. Наличие аббревиатур в дискурсе радиообмена позволяет сделать вывод о том, что аббревиация способствует повышению эффективности информативной функции данного типа дискурса и повышению скорости передачи информации за счёт сокращения материальной оболочки слова и снижению затрат на произнесение этого слова, иными словами это можно назвать кодированием дискурсивных формул на лексическом уровне [9].

Кодирование дискурсивных формул осуществляется не только на лексическом, но и на синтаксическом уровне. Под дискурсивными формулами в дискурсе радиотелефонных переговоров понимаются специально созданные кодовые слова и выражения, которые являются частью профессионального языка и используются в строго определённых рамках [9]. Выделяется несколько дискурсивных формул: те, что

характерны только для дискурса авиационных радиотелефонных переговоров; формулы, которые сопоставимы с дискурсивными формулами из литературного языка; формулы, которые соответствуют действиям говорящего, то есть – перформатив и, наконец, дискурсивные формулы, которые обусловлены временными промежутками, срочностью высказывания или являются предупреждающими [7; 9].

На синтаксическом уровне дискурс радиообмена имеет ряд отличительных характеристик. Эти черты обеспечивают высокую скорость передачи информации и помогают избежать двусмысленности сказанного во время радиотелефонных переговоров. В дискурсе радиообмена преобладают императивные конструкции, используются эллиптические конструкции, не используются вспомогательные глаголы для образования вопросительных предложений и в принципе отсутствуют вопросительные предложения, также отсутствуют отрицательные предложения с использованием частицы *not* и вспомогательные и модальные глаголы, за исключением *able* и *unable*, не используется *yes* [9].

Эллиптические предложения составляют основу авиационных радиотелефонных переговоров. В радиообмене можно выделить три группы восполняемых эллиптических предложений. К первой группе относятся предложения, которые пилот обязан повторить за авиадиспетчером. Подобные выражения могут рассматриваться как искусственно созданные добавления в диалог, потому что они не являются ответной реакцией на услышанную реплику. Они представляют собой обязательный повтор указания диспетчера в соответствии с регламентом ведения переговоров.

Ко второй группе относятся предложения, в которых опускаются слова, выполняющие роль как главных, так и второстепенных членов предложения. Наличие лексического, синтаксического или композиционного стереотипа позволяет сделать последующий текст предсказуемым и, исходя из контекста, предложение можно восстановить [5]. Редуцируя некоторые компоненты, пилоты и диспетчеры имеют возможность сокращать

длительность своего высказывания. Элементы, подвергшиеся редуцированию, являются частью устойчивых словосочетаний, которые повторяются во время коммуникативного акта. Это связано с тем, что они часто используются в типовых ситуациях общения. В радиотелефонных переговорах можно выделить предложения, в которых компрессии подвергаются: глагол, выражающий намерение говорящего, и глагол в форме повелительного наклонения.

Для образования вопросительных предложений пилоты и диспетчеры используют лексемы *confirm*, *say again*, *advise*. В дискурсе радиообмена используется одна вопросительная конструкция, которая представляет собой стандартную фразу: *how do you read?*. Эта конструкция используется исключительно для проверки связи. Для того, чтобы выразить отрицание в дискурсе радиообмена не используются лексемы *not*, *no*. Отрицание выражается с помощью дискурсивной формулы *negative*, за счет которой достигается однозначность и чёткость [9]. Также во время радиотелефонных переговоров нельзя говорить *yes*, вместо этого произносится *affirmative*. Это сделано для того, чтобы во время помех, которые присутствуют почти всегда во время переговоров, речь звучала более понятно и чётко.

Кроме того, при ведении радиообмена не используются вспомогательные и модальные глаголы, за исключением *able* и *unable*. Это связано с тем, что эти глаголы во время радиообмена звучат гораздо яснее, чем глагол *can*, а из-за помех или каких-либо особенностей речи можно не услышать частицу *not*, что может привести к путанице.

Повелительное наклонение используется при подачах команд. При ответах на команды, помимо повелительного наклонения, используются также и усечённые конструкции.

На фонетическом уровне в радиотелефонных переговорах также существуют определённые особенности и правила, разработанные Международной организацией гражданской авиации. Они связаны с произношением чисел и кодированием информации с помощью алфавита. Буквы и цифры произносятся по

определённым правилам, которые разработаны для того, чтобы устранить различия в произношении, и связаны с тем, что при обмене информацией могут возникать различные помехи, которые будут затруднять восприятие звуков [7]. За каждой буквой закреплено кодовое слово, так называемый «позывной». Например, буква *A* имеет за собой кодовое слово *Alfa*, *B* имеет за собой кодовое слово *Bravo*, *C* – *Charlie* и так далее.

Существует и особое произношение некоторых чисел. Во-первых, при передаче чисел, каждая цифра произносится отдельно. Во-вторых, межзубные согласные не произносятся и заменяются на глухой звук. Таким образом, при произношении чисел *three*, *thousand* межзубный согласный /θ/ произносится следующим образом – /t/, то есть при произношении *three* слышится как «три». При произношении цифры *four* четко должно быть слышно звук /r/, в итоге цифра звучит как *fow-er*, также звук /r/ добавляется при произношении цифры *nine*. В дискурсе радиотелефонных переговоров цифра *nine* произносится как *nin-er*. Соблюдение правильного произношения, которое требуется при радиообмене, особенно важно во время полётов в страны, государственный язык которых не является английским. Особые требования к произношению чисел связаны с тем, что при обмене информацией между пилотом и диспетчером могут возникать различные помехи, которые будут затруднять восприятие речи. Отметим, что особенности использования цифр наблюдаются не только на фонетическом уровне, но и на синтаксическом. Это связано с тем, что пилоты и диспетчеры понимают, какая информация передаётся с помощью цифр, ориентируясь на то, как построено предложение.

К лексическим особенностям дискурса радиообмена относится обозначение направления движения воздушных судов с помощью циферблата часов. Как правило, таким способом пилоты и диспетчеры дают информацию о конфликтующем воздушном

судне, которое может пролетать слишком близко к другому самолёту или из-за которого может возникнуть аварийная ситуация [12]. Обозначение с помощью циферблата часов даёт возможность понять угол конфликтующего движения по условному двенадцатичасовому циферблату и расстояние до воздушного судна. Кроме того, с помощью такого способа подаётся информация о типе и высоте полета воздушного судна, если такая информация известна.

Исходя из всего вышесказанного, можно сделать вывод о том, что язык авиационных радиотелефонных переговоров является сложной системой, у которой есть определённые правила, и эти правила учитывают обстановку, цели и специфику коммуникативного акта между пилотами и диспетчерами, а также обеспечивают безопасность во время полёта. Все перечисленные нами особенности обусловлены тем, что во время радиотелефонных авиационных переговоров на участников коммуникативного акта накладывается необходимость экономить время, сокращая сообщения, которые они передают [8].

Такие требования к языку радиообмена связаны с тем, что присутствуют технические ограничения, то есть на одной частоте ведутся переговоры сразу с несколькими воздушными судами, а также помехи, из-за которых длинные высказывания становится труднее воспринимать. Чем короче высказывание, тем выше шанс, что радиотелефонные переговоры состоятся и все участники поймут друг друга правильно. Более того, в условиях радиосвязи сокращается время для формирования предложения, выражения этого предложения и его восприятия. Отсюда следует, что упрощение и сокращение высказываний и при этом сохранение всей необходимой информации приведёт к успешной коммуникации, к чему и стремятся участники переговоров.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Акимова О.В., Солнышкина М.И. Типология дискурса в профессиональной коммуникации // Актуальные проблемы теории коммуникации: Сборник научных трудов. — СПб.: Изд-во СПбГПУ, 2004. — С. 253-270.
2. Архарова Т.А. Учебник английского языка по основам ведения радиообмена: Для учащихся авиац. вузов и уч-щ. — 2-е изд., доп. — М.: Воздушный транспорт, 1993. — 392 с.
3. Водоватова Т.Е. Инференциальный смысл высказываний с пониженной и повышенной информационной ёмкостью: диссертация ... доктора филологических наук: 10.02.19; Волгогр. гос. пед. ун-т. — Самара, 2007. — 309 с.
4. Вороньянская Е.Л., Кузнецова О.М. Фразеология радиообмена на английском языке при выполнении международных полётов: Учеб. пособие. — Ульяновск: УВАУ ГА(И), 2010. — 202 с.
5. Дупикова Н.Н. Синтаксические способы компрессии в диалогах радиообмена «пилот-диспетчер» на английском языке // Актуальные вопросы филологических наук: материалы I Междунар. науч. конф. (г. Чита, ноябрь 2011 г.). — Чита: Молодой учёный, 2011. — С. 75-79. — URL: <https://moluch.ru/conf/phil/archive/25/1062/> (дата обращения: 13.04.2020).
6. Карасик В.И. О типах дискурса // Языковая личность: институциональный и персональный дискурс: Сб. науч. тр. — Волгоград: Перемена, 2000. — С. 5-20.
7. Лактюшин В.П. Правила и фразеология радиообмена диспетчера обслуживания воздушного движения: Учеб. пособие. — СПб: Государственный университет гражданской авиации, 2019. — 38 с.
8. Осипова О.А. Некоторые языковые особенности дискурса радиообмена гражданской авиации // Преподаватель XXI века. — 2016. — № 2. — С. 383-390.
9. Прохожай И.Н. Когнитивно-прагматические и психолингвистические особенности дискурса радиообмена при выполнении международных полётов: диссертация ... кандидата филологических наук: 10.02.19; Саратов. гос. ун-т им. Н. Г. Чернышевского. — Саратов, 2012. — 187 с.
10. Строева Ю.Ю. Семантические особенности англоязычных авиационных рекламных текстов (лексический уровень) // Вестник Международного института рынка. — 2015. — № 1. — С. 217–221.
11. Федеральные авиационные правила «Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации» (утв. приказом Министерства транспорта РФ от 26 сентября 2012 г. № 362).
12. Фразеология радиообмена на английском языке при выполнении международных полётов: Методические указания по изучению дисциплины / сост. Е.Л. Вороньянская, О.М. Кузнецова. — Ульяновск: УВАУ ГА(И), 2009. — 39 с.
13. Doc 8400, Правила аэронавигационного обслуживания «Сокращения и коды ИКАО». — 9-е изд. — Quebec: Международная организация гражданской авиации, 2016.
14. Evans V. Career Paths: Civil Aviation. Student's Book. — Newbury, UK: Express Publishing, 2013. — 120 p.

LINGUISTIC AND EXTRALINGUISTIC FEATURES OF THE ENGLISH-LANGUAGE DISCOURSE OF AVIATION RADIO-COMMUNICATION

© 2020 Yulia Yu. Stroyeva

Samara University of Public Administration
“International Market Institute”, Samara, Russia

The article is devoted to the description of the linguistic and extralinguistic features of the English-language discourse of aviation radio-communication, which is understood as a stable system of status-role relations in the exchange of information within the aviation community. The language of aviation radio-communication is strictly regulated. Its unique and very limited terminology and specific features of the construction of messages are formalized in international regulatory documents. The acronyms included in the terminology system of the language of aviation radio-communication are considered as linguistic signs that involve decoding and contribute to an increase in the efficiency of the informative function and the speed of reproduction and perception of information. At the syntactic level, the discourse of radio-communication has a number of distinctive characteristics: the predominance of imperative and elliptical constructions, the absence of interrogative sentences and negative sentences with the particle *not*, and others. At the phonetic level the features of the English-language discourse of aviation radio-communication are related to the pronunciation of numbers and the coding of information using the alphabet. The peculiarities of using numbers are observed not only at the phonetic level, but also at the lexical and syntactic levels. These features provide high speed information transfer and help ensure flight safety.

Keywords: aviation radio-communication discourse, status-role communication, denotation, radio terminology, denotation, codified mark, terminologisation, abbreviation, acronym, discursive formula.