

УДК 81'276.6:[351.814373:811.111]

**ВНУТРИКАБИННЫЕ ПЕРЕГОВОРЫ ЭКИПАЖА  
В КОММУНИКАЦИИ «ПИЛОТ – АВИАДИСПЕТЧЕР»  
(как «естественное» в контексте регламентированного дискурса  
радиообмена гражданской авиации)**

**Н. А. Щетинина**

Тверской государственной университет, г. Тверь

Сочетание двух типов дискурса – профессионального, представленного коммуникацией «пилот – авиадиспетчер», и бытового, реализуемого посредством внутрикабинных переговоров экипажа, обуславливает синкретичный характер радиообмена гражданской авиации. Механизм субкодового переключения позволяет коммуникантам попеременно обращаться к каждому из упомянутых типов дискурса при смене собеседника или ситуации общения.

***Ключевые слова:** радиообмен гражданской авиации, пилот, авиадиспетчер, внутрикабинные переговоры, субкодовое переключение, регламентированность, диглоссия.*

Синкретичный характер дискурса радиообмена гражданской авиации (далее – РГА) обуславливает органичное сочетание в его составе разнородных элементов: с одной стороны, это регламентированная основа дискурса РГА, представленная процедурами ведения радиосвязи в режиме коммуникации «пилот – авиадиспетчер»; с другой стороны, это «естественное» в контексте регламентированного, реализуемое, в основном, внутрикабинными переговорами экипажа с помощью механизма субкодового переключения.

Способность человека к речевому общению через разные коммуникативные системы одного языка сходна по механизмам реализации со способностью билингва к использованию двух языков попеременно, при этом первое понятие может быть определено как *субкодовое* переключение, когда индивид чередует субкоды одного языка, а второе понятие – как *кодовое* переключение с использованием двух различных кодов (языков).

Носители специальных подязыков обычно диглоссны или полиглоссны, так как осуществляют коммуникацию при помощи двух или нескольких форм одного языка. Диглоссия понимается как

«...сосуществование двух разновидностей одного и того же языка ... в пределах одного и того же речевого коллектива, использующего эти языки в соответствующих коммуникативных сферах в зависимости от социальной ситуации и других параметров коммуникативного акта» [4, с. 117].

Дискурс РГА относится к сфере специальной профессиональной коммуникации и отличается от других профессиональных дискурсов в основном лексически, поскольку необходимость адекватно и точно обеспечить передачу информации предполагает употребление преимущественно терминологических единиц. РГА может быть определён также через понятие «специальный подъязык» [2], фонетическая и грамматическая системы которого представляют собой «соответствующие системы национального языка, обеспечивающие его нормативное функционирование и понимание как в обществе в целом, так и в конкретном социуме» [1, с. 173]. Несмотря на это, в фонетической и грамматической системах специальных подъязыков, в том числе РГА, обнаруживаются некоторые «специфические профессионально детерминированные новообразования», а также «фонетические и грамматические отклонения от литературной нормы, отражающие особенности речевого поведения, присущие представителям различных социализированных групп, составляющих данный социум» [Цит. соч., с. 173].

Существующие фонетические отличия, касающиеся произнесения некоторых цифр, а также наличие особого фонетического алфавита, созданного для передачи позывного воздушного судна, информации о погоде, идентификаторов местоположения, присутствуют в дискурсе РГА для обеспечения чёткости и однозначности каждого высказывания.

Лексические единицы, присутствующие в коммуникации между пилотом и авиадиспетчером, относятся преимущественно к терминологическому полю «Радиообмен гражданской авиации», включающему 7 микрополей более низкого порядка, выделенных соответственно этапам полета: PUSH-BACK AND START-UP (буксировка и запуск двигателей); TAXIING (руление); LINE-UP AND TAKE-OFF (занятие исполнительного старта и взлет); CLIMB (набор высоты); ON ROUTE (на маршруте); DESCENT (снижение); APPROACH AND LANDING (заход и посадка).

Синтаксически коммуникация «пилот – авиадиспетчер» состоит преимущественно из характеризующихся неполнотой грамматической структуры предложений, в которых отсутствует подлежащее, глагол-связка *to be* или другие члены предложения: *Japan Air 42E heavy, cleared for take off. Japan Air 46E heavy, understand turning inbound to Runway 6 right. 835, Anchorage Tower, Runway 6 left, cleared to land.* Однако и пилот, и диспетчер часто стремятся к правильному грамматическому оформлению высказываний и построению «полных» предложений: *Japan Air 46E heavy is ready. We are going to maintain this heading. Japan Air 46E heavy, will you need to return to Anchorage?*

Речь коммуникантов может характеризоваться наличием тавтологии и использованием «лишних» или несущественных для РГА фраз или лексических единиц (в приводимых далее примерах выделены кур-

сивом): JAL46E, roger, *understood*, thank you. *That's fine so 16 is approved Streamline 200. Avianca 052 heavy, descend and maintain, ahh, descend and maintain three thousand.* Построение высказывания в РГА отличается некоторой вариативностью, несмотря на строгую регламентированность стандартами ИКАО. Таким образом, все 4 варианта построения предложения оказываются правильными: *Climbing two zero zero; Climbing to two zero zero; Climbing flight level two zero zero; Climbing to flight level two zero zero.*

Стилистически коммуникации «пилот – авиадиспетчер», в отличие от внутрикабинных переговоров экипажа, свойственна нейтральность, имперсональность и отсутствие эмоционально-окрашенных выражений. Однако эти характеристики дискурса РГА не исключают проявления в диалоге индивидуальных особенностей общения коммуникантов и употребления ими вежливых форм (*курсивом*), включающих повсеместно используемое обращение *sir*:

Пилот: TWA 8630 needs to turn off.

Диспетчер: TWA 8630, make the first right turn Runway 4, 22. *Can you do that for me, sir? If you could expedite*, traffic on a 2 mile final, prevent him from going around.

Пилот: TWA 8630's turning off.

Диспетчер: *Thank you very much.* And say the reason for the abort, *sir?* TWA 8630, just continue down the runway. Make the first right turn on taxiway Golf, right turn on Golf, *please*, and *when you get a chance* let me know the reason for the abort.

Пилот: Right turn on Golf and we're looking at an engine  
[<http://www.aviasafety.ru/aviaenglish/articles/dal554>].

С точки зрения фразеологии коммуникация «пилот – авиадиспетчер» в некоторых случаях характеризуется достаточно вольным отношением говорящих к соблюдению правил ведения РГА. В особенности это касается американских пилотов и авиадиспетчеров, которым свойственно свободное произношение чисел и позывных воздушного судна. Неоднократно было зарегистрировано нарушение и пилотами, и авиадиспетчерами одного из главных правил ведения РГА, согласно которому любое сообщение должно начинаться с позывного воздушного судна, поскольку безадресный диалог недопустим. Вместо правильного произнесения чисел в позывном по отдельности как *four-six*, диспетчер произносит *forty-six*; вместо установленного произнесения целых чисел для обозначения высоты, американские пилоты употребляют разговорный вариант *fifteen hundred*; вместо раздельного произнесения чисел для обозначения номера рейса *four-two* экипаж употребляет *forty-two*; вместо требуемого по фразеологии ИКАО *zero* экипаж употребляет разговорное произношение нуля; вместо указания значения частоты при пе-

реводе с одного диспетчерского пункта на другой, диспетчер опускает значение частоты [3].

Диалоги РГА содержат понятные только из контекста выражения, которые могли бы вызвать трудности для понимания пилотом, не являющимся носителем языка. Следующая инструкция включает 8 составляющих её компонентов [6, с. 8], каждый из которых потенциально способен спровоцировать непонимание:

3890, Ground, give way to the second Dornier inbound, then taxi Runway 32 left, intersection departure at Gulf, via outer, Charlie, Gulf.

3890, Руление, уступите дорогу самолету Дорнье, идущему вторым на посадку, затем рулите к полосе 32 левой, взлёт от рулежной дорожки Гольф, через дальний маркер, Чарли, Гольф (перевод мой: Н. Щ.).

Основной рекомендацией авиационных специалистов пилотам и авиадиспетчерам при общении в эфире с собеседниками, не являющимися носителями языка, является разбиение сообщения на отдельные слова с короткими паузами между ними. Несмотря на это, на практике зафиксировано превышение диспетчером рекомендуемого темпа речи в несколько раз при выдаче экипажу следующей команды, произнесенной им за 3 секунды: *Avianca zero five two, two two left, wind one niner zero at two zero, cleared to land* [3].

С одной стороны, коммуниканты стараются избегать недосказанности и недопонимания; с другой стороны, они стремятся к языковой экономии. Фразеология же нацелена на достижение однозначности и недвусмысленности высказывания, вследствие чего из неё исключаются лексические единицы, потенциально вызывающие непонимание, какой явился фразовый глагол *go ahead* «продолжайте», часто переводимый не носителями языка посредством разложения глагола на составляющие как «двигайтесь вперед», в связи с чем лексическая единица была изъята из фразеологии РГА в 2007 году. Установленные правила и требования определяют порядок ведения радиосвязи и типовую фразеологию, обуславливая специфику дискурса РГА, характеризующегося наличием профессиональной терминологической лексики, особенностей использования неспециальной лексики, структурно-функциональных особенностей синтаксических конструкций и свойственного радиопереговорам делового информативного стиля коммуникации.

Внутрикабинные переговоры существенно отличаются от коммуникации в режиме «пилот – авиадиспетчер» по своему лексическому наполнению: зафиксирована тенденция к использованию преимущественно разговорной речи, что объясняется установившимися межличностными отношениями экипажа.

Внутренние переговоры экипажа характеризуются преимущественным употреблением профессионализмов, например: *bug* – задатчик,

*to go down to* и *step down to* – снижаться, *to level* – находиться в горизонтальном полете, *ride* – полет, *sink* – вертикальная скорость снижения в гласседе, *stab* – стабилизатор, *uplift* – заправка топливом и т. п.. Смысловая структура профессионализма затемнена образным представлением: в основе многих авиационных профессионализмов лежит принцип метафоризации, на котором основано, например, вошедшее в широкое употребление в регионе Северной Америки слово *ride* в значении «полет», которое часто употребляется в сочетании с прилагательным *rough* для обозначения полета в условиях средней и сильной турбулентности и с прилагательным *smooth* для обозначения полета в хороших метеоусловиях. Было зафиксировано метафорическое употребление глагола *to blast off* для обозначения начала взлёта, который обычно используется для описания старта ракеты.

При осуществлении полета в аварийных условиях среди членов экипажа было зарегистрировано обильное употребление ненормативной лексики. Нецензурная, или ненормативная, лексика определяется лингвистами как сегмент бранной лексики различных языков, включающий грубые бранные выражения, часто выражающие вербальную агрессию или спонтанную речевую реакцию на непредвиденную ситуацию. Вербальная агрессия представляет собой «словесное выражение негативных чувств, эмоций, намерений в неприемлемой в данной речевой ситуации форме» [5, с. 4]. В нестандартных условиях полета зафиксировано использование повторения для придания эмоциональной окраски речи и стимуляции реакции собеседника. Примером является обращение второго пилота к командиру воздушного судна, пытающегося исправить ситуацию, в результате которой самолет ударился о структурную часть огней подхода и грубо приземлился на концевую полосу безопасности: *You're getting a little bit high, a little bit above glide slope. A little bit slow, a little slow. Nose up. Nose up!*

Выявлено, что некоторые лексические единицы РГА обладают полисемией, однако это не означает, что искажается понимание сказанного – однозначность значения гарантируется контекстуально. Например, глагол *to lose* может обозначать как отказ (двигателя), так и физическую потерю (например, закрылка): *We're gonna lose number (engine) one here for temperatures. Understand, he's lost the left (flap) on the left wing?* Внутрикабинные переговоры насыщены лексической вариативностью: так, за 25 секунд экипаж, говоря об отказе двигателя, произнес 6 контекстуальных синонимов: *failed, lost, gone, shut down, off, cut off*.

Синтаксически внутренние переговоры экипажа построены по принципу языковой экономии, что проявляется в использовании прямого порядка слов в вопросах, широком употреблении вопросительных эллиптических конструкций без использования вспомогательных глаголов при их построении и других типов эллипсиса, например: *You dump-*

*ing fuel? You want some rudder trim? Roger, time to go home? Everybody secured? You all right? Smelling fuel. No contact yet. To maintain what?*

Стилистически переговоры между экипажем характеризуются достаточно резким переходом от официального стиля общения к разговорному, что выражено употреблением *'em* вместо *them*, *ya* ~ *yes*, *mighta* ~ *might have*, *an* ~ *and*, *gettin'* ~ *getting*, *kinda* ~ *kind of*, *how 'bout* ~ *how about*, *aw right* ~ *all right*, *wanna* ~ *want to*, *gonna* ~ *going*, *showin'* ~ *showing*, *whata* ~ *what do*.

Внутрикабинные диалоги экипажа в основном представляют собой смешение двух типов дискурса: профессионального авиационного и бытового (выделено курсивом), причем переключение субкодов может происходить как на стыке двух предложений, так и в рамках одного предложения:

Капитан: Hold it down, *buddy*, hold it down, hold it down!

Второй пилот: *God bless you, you made it!*

Капитан: Shut down the motors. Throttles closed.

Второй пилот: Right now we are proceeding to the airport inbound and we have twenty-seven, seventeen miles.

*This means that we'll have a hamburger tonight.*

Two niner zero on the heading please.

Капитан: Two twenty three course counter, standby the frequency number [<http://www.aviasafety.ru/aviaenglish/articles>].

В следующем диалоге экипаж, используя механизм субкодового переключения, попеременно обращается к каждому из упомянутых типов дискурса и:

(1) обсуждает задержку рейса в неформальном стиле с включением единиц, относящихся к авиационной терминологии (курсивом):

Борт-инженер: Ya, well today I'm sorry you're gonna miss your flight out of Chicago.

Капитан: I knew about that.

Борт-инженер: Ya, well now it's affirmative.

Капитан: *Roger*, time to go home?

Борт-инженер: Ya, I got an 8.15 out of Chicago. *Migha* made it had we nota been late to begin with, an' then you know it's... getting the airplane late and the *maintenance problem*.

Капитан: To be worried about.

Борт-инженер: We are back out as planned here. I don't know what time it was, I'll have to figure out. Three minutes, four minutes to get around the corner?

Капитан: Ya. *Flaps ten*, taxi check.

(2) сообщает друг другу об удачной возможности сделать хороший кадр из кабины:

Борт-инженер: That's going to be a nice picture. Photo opportunity.  
Второй пилот: Get both of them in the same picture. Do it.  
Борт-инженер: Oh ya, I got it, actually.  
Второй пилот: Fun stuff, huh?  
Борт-инженер: Really.  
Капитан: Priorities.

(3) возвращается непосредственно к выполнению своих обязанностей после замечания капитана (*Priorities*) и комментирует выполнение предполетного чек-листа:

Борт-инженер: Ok, let's see where were we? We did stab trim, then we did INS. How about pitot heat?  
[<http://www.aviasafety.ru/aviaenglish/articles>].

Следует обратить внимание на резкое переключение субкодов, произошедшее между второй и третьей частями представленного диалога. «Стилевой шов» здесь чётко маркирован неодобряющей реакцией капитана воздушного судна на происходящее, в ином случае граница субкодов была бы размыта.

При внутренних переговорах экипаж не всегда придерживается правил ведения РГА, например, при передаче курсов, которые по регламенту должны произноситься отдельно по каждой цифре [3]. При этом один и тот же пилот, варьируя свою речь, использует и корректный, и некорректный варианты, что, однако, не является нарушением, поскольку не имеет выхода в эфир:

Второй пилот: Three zero zero on the heading.  
Капитан: Heading three hundred.  
Второй пилот: Three hundred [<http://www.aviasafety.ru/aviaenglish>].

Таким образом гетерогенный дискурс РГА обнаруживает слияние двух типов дискурса: профессионального, представленного, в основном, коммуникацией «пилот – авиадиспетчер», и бытового, реализуемого посредством внутрикабинных переговоров экипажа.

Коммуникантами активно используется механизм субкодового переключения для перехода с одного типа дискурса на другой.

Элементы бытового дискурса могут обнаруживаться и в коммуникации «пилот – авиадиспетчер», однако такие «вкрапления» выступают как несоответствие общепринятой фразеологии и поэтому незначительны.

#### **Список литературы**

1. Коровушкин В.П. Военный подъязык как экзистенциальная форма английского и русского языков (основы понятия контрастивного описания) [Текст] / В.П. Коровушкин // Разноуровневые черты языковых и речевых

- явлений : межвуз. сб. научн. тр.– Пятигорск : Изд-во ПГЛУ, 2002. – Вып.1. – С. 169–184.
2. Мальковская Т.А. Англо-русские соответствия в языковой структуре радиообмена в режиме общения *пилот-авиадиспетчер* [Текст] : дис. ... канд. филол. наук : 10.02.20 / Т.А. Мальковская ; Пятигор. гос. лингв. ун-т. – Пятигорск, 2004. – 163 с.
  3. Мельниченко С.А. Разбор полета American Airlines 1572 [Электронный ресурс] / С.А. Мельниченко. – М., 2010 / URL: <http://www.aviasafety.ru/aviaenglish/articles/aa1572>. – Дата обращения: 10. 08. 2012. – Загл. с экрана.
  4. Швейцер А.Д. Современная социоллингвистика. Теория, проблемы, методы [Текст] / А.Д. Швейцер. – М. : Наука, 1977. – 256 с.
  5. Щербинина Ю. В. Вербальная агрессия [Текст] / Ю. В. Щербинина. – М. : КомКнига, 2006. – 360 с.
  6. Emery, H. Aviation English for ICAO Compliance [Текст] / H. Emery, A. Roberts. – London : The Macmillan Group, 2008. – 128 p.

**IN-COCKPIT CONVERSATIONS INSIDE THE RADIO-TELEPHONY COMMUNICATION BETWEEN A PILOT AND AN AIR-TRAFFIC CONTROLLER (representation of the natural in the standardized)**

**N. A. Shchetinina**  
Tver State University, Tver

The combination of professional discourse presented by the «pilot – air traffic controller» communication and everyday discourse realized by in-cockpit conversations conditions heterogeneity of radio-telephony communication. Subcode-switching ensures that communicants choose one of the above-mentioned discourse types depending on the character of communication and an interlocutor.

**Keywords:** *subcode-switching, discourse, radio-telephony communication, in-cockpit conversations, phraseology, pilot, air-traffic controller.*

*Об авторе:*

ЩЕТИНИНА Надежда Александровна – аспирант кафедры теории языка Тверского государственного университета, старший преподаватель кафедры СЯП МГТУ Гражданской авиации, e-mail: Shchetinina@list.ru