

RU

Высказывание в диалоге: формирование и функционирование (на материале радиообмена в авиации)

Лысенко С. В.

Аннотация. Цель исследования – углубить знания теоретических основ порождения диалогического высказывания, уточнив научные представления о его деятельностной природе и ситуативной обусловленности специальной сферой функционирования. Научная новизна заключается в том, что впервые проанализирована важнейшая для диалога радиообмена в авиации особенность формирования высказывания под влиянием двух противоположных явлений – экономии языковых средств и избыточности языка, что делает специальный английский язык эффективным средством коммуникации пилота и авиадиспетчера. В результате доказано, что порожденное под воздействием указанных факторов диалогическое высказывание является лаконичной речевой единицей, обеспечивающей надежную коммуникацию с помощью радиосвязи в сложных условиях полётов авиации.

EN

Dialogic Statement: Formation and Functioning (by the Material of “Pilot – Controller” Communication)

Lysenko S. V.

Abstract. The research objectives are as follows: to deepen theoretical knowledge in a dialogic statement formation, to clarify features of a dialogic statement, such as pragmatic orientation and situational determination. Scientific originality of the study lies in the fact that the researcher for the first time analyses the key feature of a “pilot – controller” dialogue: a dialogic statement is formed under the influence of two opposing tendencies – language economy and language redundancy, which makes aviation English an efficient means of “pilot – controller” communication. The research findings are as follows: the author proves that such a dialogic statement is a laconic speech unit providing reliable radio communication under complicated technical conditions.

Введение

Актуальность темы исследования заключается в том, что в связи с повышением современных требований к уровню владения английским языком участниками радиообмена в авиации следует усовершенствовать методику обучения диалогическому общению пилотов и авиадиспетчеров. Для этого необходимо расширить наши представления об особенностях формирования и функционирования высказывания в диалоге, углубленно исследовав теоретические основы важных для осуществления радиообмена лингвистических явлений, которые изучены недостаточно полно и являются в настоящее время объектами научных дискуссий. К таким явлениям относятся экономия языковых средств и избыточность языка, анализ взаимодействия которых объясняет высокую степень надежности коммуникации даже в сложной речевой ситуации.

Для достижения цели исследования необходимо решить следующие задачи: во-первых, проанализировать и обобщить имеющуюся научную информацию о таких лингвистических явлениях, как деятельностная природа и ситуативность речи, что важно для проведения данного исследования; во-вторых, рассмотреть особенности формирования и функционирования диалогического высказывания в специальной сфере общения (в радиообмене в авиации); в-третьих, проанализировать влияние на процесс порождения диалогического высказывания в особых условиях коммуникации факторов экономии языковых средств и избыточности языка, а также возможность вероятностного прогнозирования в диалоге.

Для реализации поставленных задач в статье применяются методы структурно-синтаксического анализа, ситуативного анализа, координационно-деятельностного анализа языковых явлений.

Теоретической базой послужили труды отечественных и зарубежных лингвистов и психолингвистов: А. А. Потебни [10], Е. Д. Поливанова [9], Л. П. Якубинского [14], А. А. Леонтьева [4], В. Гумбольдта [2], Г. Пауля [8]

и других. В использованных научных источниках рассматриваются вопросы, актуальные для настоящего исследования.

Практическая значимость настоящей работы заключается в том, что теоретические положения исследования авиационного английского языка могут быть экстраполированы на другие специальные языки (подъязыки), что поможет расширить наши представления о языке вообще и в результате позволит усовершенствовать методику обучения иностранным языкам не только узких специалистов авиационной отрасли, но и специалистов, занятых в иных сферах деятельности. Материалы исследования могут быть использованы в вузах, в которых изучается иностранный (английский) язык с целью его активного использования в конкретной области. Полученные данные могут найти применение при написании учебников и учебных пособий.

Авиационный английский язык

В соответствии с требованиями ИКАО (ICAO) – Международной организации гражданской авиации (International Civil Aviation Organization) – радиообмен на международных авиалиниях ведется пилотами и авиадиспетчерами на английском языке, поэтому его принято называть авиационным английским языком, хотя правильнее следовало бы называть *английским языком радиотелефонного обмена в авиации*.

ИКАО является специализированной организацией ООН, которая занимается вопросами сотрудничества государств в области гражданской авиации и разработкой рекомендаций и международных стандартов в этой области, в том числе требований к авиационному английскому языку.

Обучение английскому языку, по решению ИКАО, должно осуществляться в соответствии с «Руководством по внедрению требований ИКАО к владению языком» (Doc 9835, 2-е изд., 2010 г.) и «Добавлением В» данного руководства, в котором не рассматриваются теоретические основы языка, а сформулированы конкретные рекомендации по практическому использованию английского языка радиообмена, представляющего собой достаточно высокого уровня стандартный разговорный английский язык, включающий кодовые слова и выражения, аббревиатуры и авиационные термины.

В настоящее время стали предъявляться повышенные требования к обучению пилотов и авиадиспетчеров английскому языку. Считается, что высокая степень безопасности полетов может быть обеспечена, если пилоты и авиадиспетчеры владеют как минимум четвертым уровнем знания английского языка (сопоставим с уровнем “Intermediate”) из шести, разработанных ИКАО. Поэтому необходимо продолжить исследования в области теории языка, чтобы использовать полученные результаты в работе, направленной на повышение качества обучения диалогическому общению на английском языке участников радиообмена в авиации. В статье рассматривается ряд теоретических вопросов, важных для более глубокого понимания объекта исследования.

Диалог и речевая деятельность

Диалогичность является главной особенностью высказываний, порождаемых в процессе радиообмена в авиации, т.к. он представляет собой диалог и поэтому характеризуется «реплицированием» [14, с. 35], т.е. чередованием говорения одного коммуниканта с говорением другого, «когда одна реплика в высшей степени обусловлена другой» [Там же, с. 26]. Важной чертой диалога является нацеленность на решение коммуникантами одной и той же задачи, для чего им необходимо иметь общую «апперцепирующую массу» [Там же, с. 42], т.е. взаимно понимаемую информацию, в основе которой лежат знание некоего предмета и прошлый опыт коммуникантов.

Ориентированный на решение общей для коммуникантов задачи диалог можно считать успешным, если совместная речевая деятельность приводит к достижению желаемого неречевого результата. Это обеспечивается компонентами диалогического общения, перечисленными Е. Ф. Тарасовым: целью, формой и условиями общения; передаваемой информацией; информирующим; информируемым; средствами передачи информации [12, с. 24].

Спецификой диалога радиообмена в авиации является то, что он ведётся в условиях дефицита времени и наличия радиопомех. Это затрудняет как порождение, так и восприятие высказываний, но в авиационном английском языке действуют снижающие негативное влияние данных факторов механизмы, которые рассмотрены ниже.

Высказывания, порождаемые в диалоге участниками коммуникации «пилот – авиадиспетчер», вполне соответствуют современному представлению языка и речи в виде деятельности. Не будем обсуждать эти понятия, т.к. они обстоятельно рассмотрены в научной литературе. Будем использовать прочно укоренившийся в отечественной психолингвистике термин «речевая деятельность».

Под деятельностью вообще можно понимать целенаправленное воздействие человека на окружающий мир для его изменения. Деятельность включает цель, средство, процесс и результат. Одним из видов деятельности человека является общение, опосредованное языком, которое принято называть речевой деятельностью.

Язык и речь как деятельность трактуются многими отечественными и зарубежными учеными. Так, В. Гумбольдт считал, что язык есть «не продукт деятельности, а деятельность...» [2, с. 70], и, рассматривая язык в качестве деятельности, подчеркивал, что под языком следует понимать «всю совокупность актов речевой деятельности» [Там же]. А. А. Потемня писал, что «язык есть средство не выражать уже готовую мысль, а создавать её, что он не отражение сложившегося мирозерцания, а слагающая его деятельность» [10, с. 56].

Е. Д. Поливанов рассматривал язык как трудовую деятельность, «имеющую целью коммуникацию между членами данного (объединяемого языковым признаком) коллектива» [9, с. 57].

Исследовавший понятие речевой деятельности А. А. Леонтьев полагал, что словосочетание «речевая деятельность» не терминологично, т.к. речевая деятельность чаще всего не является самостоятельной деятельностью, и в случае «собственно коммуникативного употребления речи... она почти всегда предполагает известную неречевую цель. Высказывание, как правило, появляется для чего-то. Мы говорим, чтобы достичь какого-то результата. Иными словами, речь включается как составная часть в деятельность более высокого порядка» [4, с. 25].

Деятельностное представление авиационного английского языка и диалогического высказывания радиобмена в авиации рассмотрены в нашей совместной с Г. Тейлором статье [7, с. 236-241].

Речевая ситуация и высказывание

Помимо того, что диалогическая речь имеет деятельностный характер, необходимо иметь в виду и такую её характеристику, как ситуативность.

Окружающая человека среда является источником определенной информации. Когда человек наблюдает, как по улице едет автомобиль, а авиадиспетчер видит, как самолет выруливает на старт или заходит на посадку, то благодаря жизненному опыту и многократному наблюдению подобных явлений в прошлом он понимает, что происходит. Это возможно потому, что все элементы окружающей среды даны в их естественной связи. Человек привык к постоянному воздействию внешнего мира, но легче всего ему понимать те взаимосвязи предметов, которые он обнаруживает в регулярно наблюдаемых им конкретных ситуациях.

Под ситуацией понимается совокупность объектов и событий, которые развиваются во времени и пространстве и приводят к достижению определенного результата. В объективной реальности человеческое сознание выделяет, прежде всего, устойчивые элементы – материальные объекты, образующие в результате их координации ситуацию. Существуют две неразрывно связанные между собой формы такой координации: пространство и время.

С учётом включения в ситуацию человека, у которого она вызывает ту или иную речевую реакцию, ее можно определить как речевую ситуацию, создающую пространственно-временные условия коммуникации, обуславливающую целевую направленность речевого общения и его мотивацию, оказывающую воздействие на речевую (и неречевую) деятельность коммуникантов и влияющую на формирование речевого сообщения как носителя информации. А. А. Леонтьев правомерно рассматривает речевую ситуацию как «совокупность условий речевых и неречевых, необходимых и достаточных для того, чтобы осуществить речевые действия по намеченному нами плану» [5, с. 155-156].

Речевая ситуация, как правило, благоприятно влияет на передачу и прием сообщения. Однако некоторые элементы речевой ситуации, в которой осуществляется радиобмен в авиации, могут создавать помехи коммуникации в виде посторонних звуков и шумов.

Рассматривая речевую ситуацию, необходимо учитывать и такой её элемент, как фоновые знания, носители которых – коммуниканты – являются частью структуры речевой ситуации. К фоновым знаниям относятся предварительные знания предмета коммуникации, сведения о коммуникантах, цели и мотивы конкретного речевого общения, т.е. то, что дополняет информацию, содержащуюся в единицах речи. Такая информация помогает адресанту сформулировать сообщение так, чтобы оно соответствовало его целям и воздействовало на адресата. Фоновые знания нужны и адресату, помогая ему более надежно воспринимать реплики адресанта. Таким образом, общая апперцепирующая масса пилота и авиадиспетчера выступает в качестве дополнительного фактора, обеспечивающего надежность коммуникации.

Итак, участники радиобмена, осуществляя диалогическую речевую деятельность, порождают под влиянием речевой ситуации конкретные речевые высказывания (реплики). Прежде чем мы рассмотрим особенности высказываний радиобмена в авиации, уточним, что имеется в виду под термином «высказывание».

Высказывание в диалоге и особенности его порождения

Термин «высказывание» в качестве единицы устного речевого общения широко используется наряду с термином «предложение». Эти два термина и, соответственно, понятия в научной литературе либо сопоставляются, либо противопоставляются. В «Русской грамматике» и высказывание, и предложение характеризуются как единицы, предназначенные для передачи относительно законченной информации, интонационно оформленные и имеющие определенные грамматические характеристики. Они различаются главным образом тем, что предложение образовано по абстрактному образцу (структурной схеме), а высказывание не имеет всего комплекса грамматических характеристик [11, с. 7].

Что касается понятия «высказывание», то следует отметить, что его строгой дефиниции не существует. Иногда высказыванию дается очень широкое определение как единице сообщения, обладающей смысловой целостностью. Существует мнение, что высказывание – это отрезок речи, который ограничен с обеих сторон паузами. В этом отношении реплику диалога можно рассматривать в качестве высказывания, т.к. ей свойственна соотнесенность с ситуацией общения, известной коммуникантам, и нацеленность на адресата, имеющего с адресантом общие фоновые знания. Высказывание как реплика диалога порождается для описания

конкретного фрагмента ситуации по состоянию на данный момент времени. Причем в однотипных ситуациях коммуниканты используют либо похожие, либо вообще одинаковые высказывания, что облегчает их восприятие адресатом в данных условиях общения. Это характерно для диалогов радиообмена в авиации.

Процесс порождения высказывания в мозге человека изучен недостаточно. Психолингвисты предполагают, что это многоступенчатый процесс, состоящий из трех-четырех фаз или этапов, например: формирования под воздействием мотива речевой интенции; внутреннего программирования; реализации внутренней программы; звуковой презентации высказывания. Этому вопросу посвящена, в частности, статья, в которой описывается ситуативная модель порождения высказывания [6].

Высказывание как средство формирования, выражения и сообщения мысли выполняет две основные функции: функцию организации взаимодействия речевых единиц и функцию нацеленности на передачу неречевой информации, ради которой и существует язык. Вторая функция высказывания особенно важна для процесса радиообмена, т.к. его главная задача заключается в обязательном доведении до адресата необходимой информации. Поэтому в радиосообщениях используются только простые и преимущественно короткие структуры, которые наиболее полно удовлетворяют таким требованиям, как точность и лаконичность, в том числе особые стандартные формулы (*I say again. / Повторяю; How do you read? / Как слышите?; Words twice. / Повторяйте дважды*), что обеспечивает оперативную передачу радиосообщений и их однозначное понимание адресатом. В зависимости от цели передачи сообщения в ходе радиообмена используются высказывания повествовательные, побудительные и вопросительные (редко).

Приведём в качестве примера небольшой фрагмент диалога радиообмена «пилот – авиадиспетчер» (напечатан курсивом), чтобы продемонстрировать хотя бы некоторые особенности английских высказываний (реплик) участников такой коммуникации. В этом диалоге производится обмен информацией о действиях пилота и передаются указания или запросы об изменении режима полета. Все это определяет высокую степень ответственности участников радиообмена за адекватность передачи и восприятия речевых сообщений, что обеспечивается на всех уровнях авиационного английского языка: на фонетическом уровне – это специфическое произношение отдельных звуков и слов; на лексическом уровне – использование специальных терминов, аббревиатур, кодовых слов (*Roger. / Вас понял; Over. / Перехожу на приём; Out. / Конец связи*); на грамматическом уровне – использование минимального количества грамматических средств; на синтаксическом уровне – выбор типа, структуры и степени полноты высказываний.

Самолет с позывным «509» 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, Five Zero Nine. Stand 147. Requesting taxi clearance. Over. / Лондон Вышка, 509. Стоянка 147. Разрешите руление. Прием.

L.T.: Five Zero Nine, 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. / 509 Лондон Вышка. Разрешаю левый разворот с места стоянки. Рулите на предварительный старт ВПП 28 левой. Ветер у земли 270°, 5 узлов. Прием.

P.: London Tower, 509. Understand left turn to the holding point for 28 left. Surface wind 270, 5 knots. Out. / Лондон Вышка, 509. Понял. Левый разворот на предварительный старт ВПП 28 левой. Ветер у земли 270°, 5 узлов. Конец связи.

L.T.: 509, London Tower. You are cleared for take-off. Right turn not above 4,000 feet. Over. / 509, Лондон Вышка. Разрешен взлет. Правый разворот на высоте около 4 000 футов. Прием.

P.: London, 509. Roger. Understand right turn not above 4,000. / Лондон, 509. Вас понял. Правый разворот на высоте около 4 000 футов.

L.T.: 509, London. Airborne at 14. Contact London Control 127.7. Over. / 509, Лондон. Взлет в 14 минут. Связь с Лондон Контроль на частоте 127,7. Прием.

P.: London, 509. Changing to 127.7. Good-day. / Лондон, 509. Перехожу на частоту 127,7. До свидания.

P.: London Control, 509. Airborne at 14. Presently climbing through 2,500 feet. Over. / Лондон Контроль, 509. Взлет в 14 минут. Набираю 2 500 футов. Прием.

L.C.: 509, London Control. We have you in radar contact. Turn right now on to a heading of 350° and call passing 4,000 feet. Over. / 509, Лондон Контроль. Самолет виден на радаре. Правый разворот на курс 350°. Доложите пересечение 4 000 футов. Прием.

P.: London Control, 509. Will call you passing 4,000. Turning right on to 350. / Лондон Контроль, 509. Доложу пересечение 4 000 футов. Правый разворот на курс 350° (перевод автора статьи. – С. Л.).

Приведенный пример фрагмента радиообмена показывает, что самой характерной чертой диалогического высказывания является эллиптичность, т.е. опущение какого-либо слова, которое может быть легко восстановлено из контекста. Эллиптичность представляет собой одно из проявлений закона экономии языковых средств.

Экономия языковых средств

Экономия языковых средств представляет собой важный механизм в функционировании языка. Г. Пауль писал, что «языку чуждо какое бы то ни было излишество» [8, с. 301], и подчёркивал, что в языке вырабатываются такие способы выражения, которые «содержат ровно столько, сколько необходимо для понимания» [Там же, с. 372]. Применительно к исследуемому объекту можно рассматривать это явление как стремление экономить усилия и время передачи информации.

В этом отношении интересна мысль Е. Д. Поливанова об «экономии энергии», представляющей собой «типичную черту любой трудовой деятельности, имеющей определённое задание» [9, с. 60]. Под «экономией энергии», отмечал Е. Д. Поливанов, можно понимать и «экономию времени, тратимого на фонацию данного комплекса», а «сокращение времени в известных только пределах является полезной экономией трудовой деятельности» [Там же, с. 60-61].

Экономия языковых средств имеет особое значение для языка радиообмена. Л. В. Успенский уже в 1936 году писал, что с возрастанием скоростей самолетов «напряжённость и темп необходимых профессиональных действий в полёте исключительным образом выросли. Поток переживаний уплотнился как никогда. Для отчёта о нём, для инструктажа... потребовались новые особо сконденсированные формы *сверхбыстрой речи*» [13, с. 173]. В настоящее время в связи с дальнейшим возрастанием скоростей самолётов и увеличением интенсивности полётов, особенно в районах крупных аэропортов, требования к *сверхбыстрой речи* становятся ещё жёстче, т.к. авиадиспетчеры одновременно управляют движением большого числа самолётов в условиях быстро меняющейся обстановки.

Экономия в авиационном английском языке достигается за счёт опущения частей сложных терминов, семантически избыточных элементов высказываний (части позывных, артиклей, предлогов, некоторых грамматических компонентов); широкого использования аббревиатур, особых кодовых слов и выражений, заменяющих целые высказывания. За счет экономии языковых средств обеспечивается главным образом сокращение времени ведения диалога, а в случае радиообмена – сокращение времени сеансов радиосвязи.

Языковая избыточность и вероятностное прогнозирование в диалоге

Наряду с механизмом экономии языковых средств в языке действует противоположный ему по своей сути механизм обеспечения надежности языка как средства общения – избыточность, под которой в лингвистике понимается повторяемость и взаимозависимость элементов в речевом сообщении.

Английский язык радиообмена в авиации относится к высокоизбыточным языкам: по подсчетам американских ученых, его избыточность может достигать 96% [15, р. 596]. Она обеспечивается на лексическом уровне сравнительно небольшим словарем, наличием терминов, многократным повторением некоторых элементов сообщений; а на грамматико-синтаксическом уровне – ограниченным количеством видо-временных форм глагола и других грамматических средств, предельно упрощенным синтаксисом. Особым средством повышения избыточности языка радиообмена является употребление специальных кодовых слов (в нашем примере – “Roger”), предшествующих высказыванию при повторении/подтверждении информации или команды, которые фактически дублируют высказывания.

Избыточность ориентирована на адресата сообщения. Несмотря на то, что избыточность авиационного английского языка ведет к увеличению объёма сообщения и, следовательно, времени ведения радиопереговоров, она необходима для обеспечения надежности коммуникации «пилот – авиадиспетчер», являясь своего рода «запасом прочности» языка радиообмена.

Избыточность языка является также важнейшим фактором, обеспечивающим функционирование механизма вероятностного прогнозирования в речевой деятельности, в основе которого лежит разработанное П. К. Анохиным универсальное для любой деятельности положение об опережающем отражении действительности как основной форме «приспособления живой материи к пространственно-временной структуре неорганического мира, в котором последовательность и повторяемость являются основными временными параметрами» [1, с. 18], благодаря чему индивид обладает способностью на основе врожденного или приобретенного опыта предвидеть развитие ситуативных обстоятельств и настраиваться на определенную реакцию с некоторым упреждением вероятностного хода событий. Это касается и естественного языка, структуры которого заданы определенными правилами, в связи с чем его «соотносящиеся элементы, по мнению Н. И. Жинкина, когерентны, т.е. наличие одних элементов предполагает появление других» [3, с. 36], что характерно для диалога.

Для успешного функционирования механизма вероятностного прогнозирования в диалоге необходимо наличие определенного объема фоновых знаний, которые дополняют информацию, содержащуюся в речевых единицах. Фактором, делающим возможным вероятностное прогнозирование, является также прошлый опыт коммуникантов: он содержит сведения не только о прошлых событиях, но и о частоте, с которой эти события повторялись. Прошлый опыт используется с экстраполяцией закономерностей, характерных для одной ситуации, на другую ситуацию, в результате чего в процессе речевой практики у каждого индивида складывается определенный речевой опыт, позволяющий ему создать модель вероятностной структуры речевой ситуации, осуществить на этой модели прогноз и сформулировать диалогическое высказывание в соответствии с этим прогнозом.

Высокая избыточность авиационного английского языка позволяет участникам радиообмена с высокой степенью вероятности предвидеть появление или какого-то речевого элемента в порождаемой в данный момент реплике диалога, или почти закономерное появление нового высказывания, что способствует более точному пониманию ситуации коммуникантами.

Таким образом, соотношение явлений экономии языковых средств и избыточности языка в высказываниях пилотов и авиадиспетчеров, являясь сбалансированным, обеспечивает соответствие авиационного английского языка таким главным требованиям, предъявляемым к нему, как лаконичность, надежность и прогнозируемость, что, несмотря на дефицит времени и радиопомехи, позволяет чётко и быстро передавать сообщения и способствует их адекватному восприятию коммуникантами, как правило, с первого предъявления, что позитивно сказывается на безопасности полетов.

Заключение

Выполненное исследование позволяет сделать ряд выводов.

1. Диалогическое высказывание тесным образом связано с речевой ситуацией. Эти два явления оказывают значительное влияние друг на друга: изначально внешние условия, в которых осуществляется речевая коммуникация, влияют на процесс формирования высказывания, а затем уже порождённое высказывание воздействует на ситуацию, изменяя ее, что, как правило, является речевой целью коммуникантов.

2. Для порождения высказывания существенным является соотношение таких факторов, как экономия языковых средств и избыточность языка, которые находятся в диалектическом взаимодействии: соблюдение органичного баланса между ними способствует успешному осуществлению диалогического общения даже в сложных условиях.

3. Важную роль в процессе диалогического общения играет вероятностное прогнозирование либо развития данного звучащего высказывания, либо появления ответной реплики в диалоге, что обеспечивает надежность речевой коммуникации.

Перспективы дальнейшего исследования заключаются в том, что языковые явления, рассмотренные в статье, изучены или недостаточно, или слабо. Поэтому работу в этом направлении следует продолжать, расширив область исследований за счет анализа, сопоставления и обобщения особенностей других специальных языков, что может внести определенный вклад в дальнейшую разработку фундаментальных положений науки о языке.

Список источников

1. Анохин П. К. Философские аспекты теории функциональной системы. М.: Наука, 1978. 400 с.
2. Гумбольдт В. Избранные труды по языкознанию. М.: Прогресс, 1984. 400 с.
3. Жинкин Н. И. О кодовых переходах во внутренней речи // Вопросы языкознания. 1964. № 6. С. 26-38.
4. Леонтьев А. А. Речевая деятельность // Основы теории речевой деятельности. М.: Наука, 1974. С. 21-28.
5. Леонтьев А. А. Язык, речь, речевая деятельность. М.: Просвещение, 1969. 214 с.
6. Лысенко С. В. Ситуативная модель порождения речи: генезис и особенности // Филологические науки. Вопросы теории и практики. 2020. Т. 13. Вып. 5. С. 266-269.
7. Лысенко С. В., Тейлор Г. Деятельностное представление авиационного английского языка // Язык и текст: структура, дискурс, перевод. М.: Градиент, 2015. С. 236-241.
8. Пауль Г. Принципы истории языка. М.: Иностранная литература, 1960. 500 с.
9. Поливанов Е. Д. Статьи по общему языкознанию. М.: Наука, 1968. 376 с.
10. Потебня А. А. Мысль и язык // Потебня А. А. Слово и миф. М.: Правда, 1989. С. 17-200.
11. Русская грамматика: в 2-х т. / гл. ред. Н. Ю. Шведова. М.: Наука, 1980. Т. 2. Синтаксис. 709 с.
12. Тарасов Е. Ф. Функциональная модель диалогического общения // Теория и практика лингвистического описания разговорной речи: тезисы докладов. Горький: Горьк. пед. ин-т иностранных языков, 1966. С. 22-25.
13. Успенский Л. В. Материалы по языку русских летчиков // Язык и мышление. М. - Л.: Ин-т языка и мышления АН СССР, 1936. Т. VI-VII. С. 161-197.
14. Якубинский Л. П. Язык и его функционирование. М.: Наука, 1986. 208 с.
15. Frick F. C., Sumbly W. H. Control Tower Language // The Journal of the Acoustical Society of America. 1952. Vol. 24. № 6. P. 595-596.

Информация об авторах | Author information



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

¹ Московский авиационный институт (национальный исследовательский университет)



Lysenko Sergey Vladimirovich¹, PhD

¹ Moscow Aviation Institute (National Research University)

¹ kafedra_i02@mail.ru

Информация о статье | About this article

Дата поступления рукописи (received): 09.01.2021; опубликовано (published): 26.02.2021.

Ключевые слова (keywords): высказывание; диалог; избыточность языка; экономия языковых средств; радиообмен в авиации; statement; dialogue; language redundancy; language economy; "pilot - controller" radio exchange.