

*Ковтун О. В.,  
доктор педагогічних наук,  
професор кафедри іноземної філології  
Національного авіаційного університету*

## КОМУНІКАТИВНО-ПРАГМАТИЧНІ АСПЕКТИ ДІАЛОГІВ РАДІООБМІНУ «ПІЛОТ-АВІАДИСПЕТЧЕР»

**Анотація.** Стаття присвячена визначенню комунікативно-прагматичних аспектів діалогів радіообміну «пілот-авіадиспетчер». Уточнено поняття «радіообмін цивільної авіації», охарактеризовано основні лінгвістичні особливості зазначеного професійного дискурсу. На основі теоретичних положень лінгвістичної прагматики (теорія мовленнєвих актів, види мовленнєвих актів, прями й непрямі мовленнєві акти, конвенціональність) і спостережень за мовним матеріалом визначено чотири види ілокутивних актів у діалогах радіоперемовин: директиви, репрезентативи, комісиви, експресиви. З'ясовано, що їх рекурентність зумовлена ситуацією спілкування, конвенціональністю цієї форми комунікації.

**Ключові слова:** діалог, радіообмін, лінгвістична прагматика, мовленнєвий акт, директиви, репрезентативи, комісиви, експресиви, конвенціональність, рекурентність.

**Постановка проблеми.** Сьогодні висуває особливі вимоги до мови професійного спілкування фахівців-авіаторів, які безпосередньо залучені до виконання польоту й управління повітряним рухом, – пілотів та авіадиспетчерів. Від коректності авіаційної субмови й належного володіння нею пілотами та авіадиспетчерами залежить не лише успішність професійної діяльності авіаторів, а й життя учасників комунікації й ввірених їм пасажирів. На сьогодні на багатьох повітряних лініях рух літаків нагадує рух на великих автостадах, і для забезпечення безпеки його учасників необхідне дотримання певних правил. Важливу роль у цих правилах відіграє професійний дискурс «радіообмін цивільної авіації». У цьому зв'язку дослідження комунікативно-прагматичних аспектів означеного дискурсу є актуальним у сучасних лінгвістичних студіях.

Професійне мовлення пілотів і авіадиспетчерів, вимоги до рівня володіння ним цими фахівцями досліджувались у працях Б. Алякринського, В. Колосова, А. Пчелінова, В. Цветкова. Лінгвістичні особливості авіаційного дискурсу вивчали Д. Бродбент, Дж. Картіс, П. Корчемний, І. Луцихіна, Х. Савін, В. Спіт, Ф. Фрік та ін. У сучасних дослідженнях авіаційної субмови в центрі уваги перебуває не тільки її терміносистема (праці І. Асмукович, М. Бондарчук, А. Гудманяна, Г. Єнчевої, О. Ковтун та ін.), а й способи організації мовних засобів для вирішення комунікативних завдань цієї сфери професійного спілкування. Тому виникає інтерес до вивчення лінгвістичних, функційних, прагматичних аспектів такого феномена, як «радіообмін цивільної авіації», дослідження якого започатковані у працях О. Акімової, Т. Мальковської, М. Солнишкіної й ін.

**Мета статті** полягає в дослідженні комунікативно-прагматичних аспектів діалогів професійного дискурсу «радіообмін цивільної авіації».

**Виклад основного матеріалу дослідження.** У сучасній лінгвістиці значну увагу привертають проблеми прагматики –

науки, що досліджує функціонування мовних знаків у мовленні. В основі лінгвістичної прагматики лежить теорія мовленнєвих актів. Мовленнєвий акт тлумачать як цілеспрямовану мовленнєву дію, що виконується відповідно до принципів і правил мовленнєвої поведінки, які прийняті в певному суспільстві; як одиницю нормативної соціомовленнєвої поведінки, що розглядається в межах прагматичної ситуації. Основи теорії мовленнєвих актів були закладені у працях Дж. Остіна, Дж. Серля, П. Стросона. Мовленнєвий акт як мінімальна одиниця спілкування являє собою трирівневу єдність вимовляння (locution), цілеспрямованості (illocution), досягнення бажаних результатів (perlocution) [1, с. 100].

Під ілокутивною функцією прийнято розуміти «вираження того чи того комунікативного наміру мовця, наприклад, прохання, наказу, поради, повідомлення, твердження, питання тощо» [2, с. 306]. Залежно від ілокутивних цілей, Дж. Серль виокремив п'ять базових видів мовленнєвих актів, а саме: репрезентативи (повідомлення), директиви (накази, питання, прохання тощо), комісиви (обіцянки), експресиви (акти вибачення, вдячності тощо) і декларативи (призначення на посаду, найменування тощо) [3, с. 181–188].

Мовленнєві акти можуть бути як прямими, так і непрямыми, коли «речення, що містить показники ілокутивної сили для одного типу ілокутивного акту, може виголошуватися для здійснення, окрім цього, ілокутивного акту іншого типу» [4, с. 195]. Якщо у прямих мовленнєвих актах намір мовця виражається у прямому значенні висловлювання, то у визначенні наміру мовця в непрямих мовленнєвих актах адресат спирається на комунікативну компетенцію, пресупозицію та знання ситуації.

Іншою важливою характеристикою мовленнєвих актів є їхня (не)конвенціональність. Конвенціональним вважають такий мовленнєвий акт, побудова якого залежить від немовних конвенцій, які діють у сфері використання цього акту. Здебільшого конвенціональні мовленнєві акти належать до сфери діяльності соціальних інститутів, їх можна також зустріти в тих сферах людської діяльності, які регламентуються набором правил, що визначають не тільки дії учасників комунікації, а і їхню мовленнєву поведінку. Саме до таких сфер людської діяльності належить діяльність авіадиспетчерів і пілотів, професійне спілкування яких регламентується відповідними нормативами й реалізується у вигляді радіоперемовин.

Радіообмін цивільної авіації (далі – РЦА), за визначенням П. Олянюка, реалізується у «двобічному обміні інформацією засобами обладнання радіозв'язку між екіпажем літального апарату і наземними диспетчерськими службами та/чи іншими літальними апаратами, а також при внутрішньому радіозв'язку між членами екіпажу» [5, с. 4–5]. Комунікативним середовищем для термінології РЦА є діяльність радіообміну (далі – РО), що застосовується і здійснюється на повітряному судні (далі – ПС)

під час польоту й пов'язаних із ним операцій, які виконуються ПС на землі. Субмову РО Т. Мальковська розглядає як «сукупність фонетичних, граматичних і лексичних одиниць мови, що обслуговують мовленнєве спілкування учасників повітряного руху (авіадиспетчера й пілота) під час виконання польоту і представлену в діалогах «пілот – авіадиспетчер» [6, с. 15].

У функціональному плані РЦА – це ієрархічно організовані мовленнєві акти, об'єднані у висловлювання діалогічного типу. Лінгвопсихологічні особливості діалогічного мовлення полягають у тому, що воно ситуативне, тісно пов'язане з умовами, у яких відбувається спілкування. Повідомлення не створюються кожного разу заново, а немовби добудовуються до попередньо висловлених або виконуваних дій. Це мовлення контекстне і стисле через знання членами екіпажу ситуацій і застосування ними спеціальної професійної лексики, авіаційної фразеології. Діалог як форма мовленнєвого спілкування є формою взаємодії, що зазнає постійних чергувань, порівняно швидких змін акцій і реакцій взаємодіючих індивідів. Особливістю діалогів між членами екіпажів є їхня цілеспрямованість і швидкий темп, що пов'язано з лімітом часу на спілкування.

Комунікативно-прагматична спрямованість повітряних перемовин визначається умовами, у яких відбувається це спілкування. Повітряні перемовини є «мовленням для справи». Їх можна розглядати як перформативні тексти, тобто вербальні знаки, вимовляння яких уже саме по собі є певною дією.

Перформативні тексти є адресними. Вони передбачають наявність адресата повідомлення і власне повідомлення, тобто «(суб'єктивно) нових даних про щось». Особливістю повітряного діалогічного спілкування є жорстка зв'язність реплік учасників діалогу за тематичною спрямованістю й узгодженість за ілокутивною функцією (спонукання – згода/відмова, питання – відповідь, твердження – підтвердження/заперечення). У РО практично не вживаються комунікативно недоречні репліки.

Мовне спілкування «пілот-авіадиспетчер» обслуговує сферу управління повітряним рухом. У ситуації, коли статусні відносини партнерів закріплені й нормативно обумовлені, їхня мовленнєва взаємодія визначається в такий спосіб: а) виконуйте/(не) виконую; б) дозвольте/(не) дозволяю; в) повідомте/повідомляю; г) інформую/беру до уваги.

Перлокутивний ефект висловлювань у РО є значною мірою передбачуваним. Реакція адресанта на директивні мовленнєві дії адресата залежать від того, чи є необхідна дія мовленнєвою. Спонування до виконання мовленнєвої дії має на меті отримання інформації й викликає відповідну реакцію у формі текстового повідомлення. Немовленнєва дія, на яку здійснюється запит, має своєю інтенцією спонування до виконання цієї дії та викликає відповідну реакцію у формі виконання/невиконання дії.

Особливість повітряних перемовин у тому, що виконання/невиконання дії завжди передбачає відповідну мовленнєву реакцію адресанта, яка в разі виконання пілотом наказу авіадиспетчера розглядається не тільки як сигнал розуміння, а і як прийняті на себе зобов'язання виконати дію в суворій відповідності до наказу, а в разі виконання/невиконання авіадиспетчером прохання пілота – відповідну мовну реакцію у вигляді директивного акту дозволу/заборони.

Спілкування «пілот-авіадиспетчер» є найвищою мірою конвенціональним, воно стосується сфери управління повітряним рухом і є складовою діяльності учасників повітряного руху. Дії користувачів повітряного простору, у тому числі й мовні, підпорядковані чітким регулювальним правилам. Мовленнєву поведінку комунікантів регламентує набір документів

(правил, настанов, рекомендацій). Стратегічною метою комунікації є досягнення максимальної безпеки польоту, тактичною метою – обмін польотною інформацією.

У діалогах РО чітко витримується принцип кооперації, коли учасники спілкування взаємодіють між собою для досягнення визначеної мети спілкування, а внесок кожного в побудову діалогу такий, «якого вимагає спільно прийнята мета цього діалогу» (Г. Грайс). Поперемінно виконуючи ролі мовця/слухача, учасники комунікації вступають в офіційне спілкування, особливістю якого є той факт, що успіх цього спілкування незнайомих людей, які не мають можливості бачити один одного під час перемовин, залежить від того, наскільки кожен із співрозмовників буде слідувати «правилам гри», підпорядковуючи своє мовлення нормам ведення РО. Очікуваний результат мовного впливу в такій ситуації досягається суворою відповідністю нормам, що встановлені процедурою.

У діалогах РО зустрічається низка різновидів мовленнєвих актів. Лінгвістичний аналіз діалогів РО дав змогу Т. Мальковській виділити чотири з п'яти базових видів мовленнєвих актів, з-поміж яких репрезентативи, директиви, експресиви та комісиви [6].

Беручи до уваги той факт, що визначальну роль у вживанні висловлювань у тій чи тій ілокутивній функції відіграє ситуація спілкування (Р. Конрад), а також те, що основною метою повітряної комунікації є управління повітряним рухом, важливим компонентом якого є обмін польотною інформацією, доходимо висновку, що основу перемовин «пілот-авіадиспетчер» становлять директивні й репрезентативні мовленнєві акти. Комісиви можна подати як реакції пілота на директивні мовленнєві акти (накази, пропозиції, застереження) авіадиспетчера. Пілот словесно підтверджує факт прийому інформації, беручи тим самим на себе зобов'язання виконати вказівку відповідно до вимог. Експресиви, до яких належать формули соціального етикету, зустрічаються в повітряних діалогах дуже рідко. Це пояснюється тим, що в регламентуючих документах етикетні фрази (подяка, вибачення) розглядаються як порушення правил, їх рекомендовано уникати.

Провідною характеристикою директиви як типу мовленнєвого акту є вплив на партнера по комунікації. До директивних мовленнєвих актів зараховують спонування до дії й питання.

Питання можуть бути представлені як директивний мовленнєвий акт, що спонукає співрозмовника повідомити певну інформацію. У логічній структурі питання закладений компонент директивного акту «повідом мені», «зроби так, щоб я знав» (напр.: *Controller (C): ... field is on your left past 9 range of 6 miles. Do you have it?*). Спостерігається низька рекурентність питальних речень, яка пояснюється тим, що інтенція мовця, що містить запит інформації, за правилами РО виражається за допомогою директивних мовних актів команди або прохання.

Тип мовленнєвої поведінки учасників повітряних перемовин залежить від покладених на них професійних обов'язків. Авіадиспетчер у силу свого професійного становища займає пріоритетну позицію в повітряних перемовинах. Він володіє всією інформацією про повітряну обстановку в зоні своєї відповідальності, керує повітряним рухом, приймає рішення про будь-які переміщення ПС. Саме авіадиспетчер видає накази на виконання пілотом тієї чи тієї дії. Невиконання необхідної дії може призвести до небажаних, інколи непоправних наслідків. Зазначене підтверджує переважне використання авіадиспетчером директивних мовленнєвих актів. Інколи вказівки авіадиспетчера можуть мати рекомендаційний характер. У цьому

зв'язку в репліках авіадиспетчера наявні як категоричні, так і некатегоричні директивні акти. До перших належать накази, інструкції, заборони, дозволи, а до других – прохання, побажання, поради, рекомендації, пропозиції, попередження, застереження.

У зв'язку з конвенціональністю спілкування, категоричні директивні мовленнєві акти зустрічаються тільки в репліках авіадиспетчера. Пілот, володіючи обмеженою польотною інформацією, не може самостійно прийняти рішення про переміщення ПС. Він повинен робити запит про дозвіл на виконання будь-якої дії. У репліках пілота містяться тільки некатегоричні мовленнєві акти.

Основними експліцитними засобами вираження директивних мовленнєвих актів у діалогах РО є такі: а) перформативні дієслова; б) дієслівна форма наказового способу із синтетичною формою імперативу, в) спеціальні слова або словосполучення, які мають у субмові РО закріплене за ними значення.

Основу плану вираження директивної інтенції можуть становити перформативні дієслова, що виражають мету мовленнєвого акту. Перформативні дієслова або їхні форми, залежно від семантики, можуть виражати такі мовні дії.

Прохання – *request*. Це дієслово зустрічається тільки в репліках пілота. Пілот може просити дозвіл на здійснення певної дії або одержання інформації (*Pilot (P): Request taxi. – C: Taxi approved via A3 to RW 25*). У цьому випадку інтенції учасників можна визначити так: *дозвольте/(не) дозволяю*. Відповідна репліка авіадиспетчера являє собою мовленнєвий акт дозволу, який може бути виражений як імпліцитно, так і експліцитно.

Дозвіл – *cleared, approved*. В англійських діалогах РО дієсловами, що виражають акт дозволу на виконання тієї чи тієї дії, є дієслова *to clear, to approve*. Ці дієслова, а точніше їхні форми, що вживаються в РО, мають певне значення, закріплене в керівних документах, а саме: *approved* – permission for proposed action granted; *cleared* – authorized to proceed under the conditions specified (Doc 4444).

Іншим граматичним засобом вираження директивної інтенції наказу є дієслово у формі наказового способу. За характером дії, на виконання якої здійснюється запит, висловлювання можна поділити на запити мовленнєвої й немовленнєвої дій. Семантика уживаних дієслів відображає таке:

а) мовленнєві дії учасників комунікації (*C: ... report point PG. – P: ... passing PG*);

б) маневр літака на певних етапах польоту (*C: ... cross runway 30 L, line up 30 R. – P: Cross runway 30 L, line up 30 R*);

в) дії щодо встановлення (продовження, роз'єднання) каналу зв'язку (*C: ... contact Karachi Control 128,35. – P: Changing to Karachi Control 128,35*).

Директивний акт застереження/попередження має в діалогах РО певні форми вираження. Директивний акт застереження тісно пов'язаний з актом попередження. Їх можна диференціювати за ступенем несприятливого впливу повідомлених фактів на виконання польоту. Акт попередження повідомляє про нестандартні умови виконання польоту. Застереження має у своїй структурі компонент несприятливого впливу цих умов на виконання польоту. Але й у тому, і в тому випадках диспетчер привертає увагу пілота до нестандартної ситуації, спонукаючи його прийняти відповідні заходи безпеки.

Ілокутивний акт застереження/попередження має в англійських діалогах РО певні форми вираження.

У словниках дієслово *to advise* має значення 1. give advice to, recommend; 2. inform, notify. У формі наказового способу

це дієслово в субмові РО використовується в значенні *inform* (*C: ... advise when clear FL 200. – P: Roger*).

Змістовий компонент значення *поради* реалізується в репліках РО, які за своєю ілокутивною функцією об'єднують у собі смислові компоненти рекомендації й застереження. Застереження вказують на те, що якась подія або факт є несприятливим для слухача. Фраза *be advised* уживається в спеціальній субмові РО у значенні *do вашого відомо*. У природній мові вираз *be advised by me* з позначкою «рідко» у словниках тлумачиться як *послухай мене*. Інформація, яку рекомендується взяти до уваги, є різною мірою небезпечною для виконання польоту, і завчасне попередження спонукає слухача до прийняття запобіжних заходів (*C: ... taxi to holding point runway 16. Be advised taxiway covered by snow. Breaking action poor. – P: Roger. Copy breaking action*).

Директивний акт попередження реалізується за допомогою іменного імперативного речення *Caution!* або дієслівної імперативної фрази *V + with caution* (*C: ... taxi with caution, bird activity near the runway*).

Зустрічається вживання нестандартних форм вираження попередження (*C: ... traffic information is a military aircraft outbound joining final for 07, keep a good look out*). Проте в кожному разі засобом вираження комунікативної інтенції є імператив дієслова.

Конвенціональність спілкування вимагає побудови директивних висловлювань відповідно до вимог, що висуваються до повітряних перемовин регульованими документами. Зазначене покликане забезпечити дотримання вимог однозначності. Спостереження за мовним матеріалом свідчать, що в діалогах РО можливі варіанти, які є відхиленнями від чинних норм ведення повітряних перемовин. Так, директивний мовний акт (прохання), крім зазначених вище способів вираження, у проаналізованих діалогах РО може бути представлений таким:

а) словосполученням із прийменником *for* (*P: UAE Control A461 KHM for joining clearance at Goffs.*);

б) інфінітивом дієслова (*P: Los Angeles Control, N322 BX, to leave area at Channel. – C: N3 BX, leave control area at Channel...*);

в) увічливою формою вираження прохання *would like, would better* (*P: I would like RW in use, please. – C: Roger, RW in use 30 R*).

Директивні висловлювання можуть реалізуватися в РО в імпліцитних формах, зокрема в бездієслівних формах. У ситуаціях, коли дії комунікантів суворо регламентовані й заздалегідь відомі, можливе використання такого способу вираження директивних актів, як еліптичні бездієслівні речення, у яких вилученню підлягає таке:

а) перформативне дієслово (*P: ABQ 210 (request) start. – C: ABQ 210, Islamabad Tower; start approved, temperature 38*);

б) дієслово у формі наказового способу (*P: ABQ, roger, with this visibility I will divert to alternative. – C: ABQ (contact) 126.85*).

Хоча імпліцитні висловлювання є більш економними з мовного погляду, вони не мають широкого застосування в діалогах РО.

Директивні висловлювання виконують у діалогах РО низку додаткових функцій. Залежно від ситуації директивне висловлювання може виконувати функцію:

а) установа контакту (*P: Radar, ABQ 470, good afternoon. – C: ABQ 470, good afternoon, radar contact*);

б) підтримання зв'язку (*C: ... call me again on 127.5. – P: ... on frequency*);

в) роз'єднання контакту (*C: ... contact Taxi 121.5. – P: ... Taxi 121.5, good bye*).

У директивах і комісивах РО можливе суміщення основної функції з різними інтеракціонними функціями залежно від того, у якій ситуації відбувається взаємодія співрозмовників із приводу їхньої спільної діяльності:

а) наказ + дозвіл/відмова (*P: ABQ passing 5000 feet. – C: ABQ, roger, report 4000 initially. – P: Roger, roger, cleared down to 4000*). Основна функція директивного акту наказу поєднується з інтеракціонною функцією дозволу знизитися до висоти 4000 футів;

б) наказ + пропозиція (*C: ABQ Lahore Tower, good afternoon, taxi via taxiway B or N whichever you wish to stand 3. – P: via N to stand 3*). Наказ у репліці-стимулі містить додаткову функцію пропозиції;

в) комісив + дозвіл/відмова (*P: ABQ ready for ATC clearance. – C: Stand by, I will call you*). Репліка-реакція, основна функція якої – обіцянка виконати дію (викликати на зв'язок борт), поєднана з інтеракціонною функцією відмови дати дозвіл на виліт.

**Висновки.** Вивчення діалогів радіообміну дало змогу виокремити чотири види ілюкутивних актів: директиви, репрезентативи, комісиви, експресиви, рекурентність яких зумовлена ситуацією спілкування. Спілкування в режимі «авіадиспетчер-пілот» підпорядковане конвенціональним обмеженням, що ґрунтовані на міжнародних вимогах. Найвища рекурентність спостерігається серед директивів, найнижча – серед експресивів.

#### Література:

1. Остин Дж.Л. Слово как действие / Дж.Л. Остин // Новое в зарубежной лингвистике. – Вып. 17 : Теория речевых актов. – М. : Прогресс, 1986. – С. 22–192.
2. Падучева Е.В. Прагматические аспекты связанности диалога / Е.В. Падучева // Известия АН СССР. Серия «Литература и языки». – 1982. – Т. 41. – № 4. – С. 305–314.
3. Серль Дж. Классификация иллокутивных актов / Дж. Серль // Новое в зарубежной лингвистике. – Вып. 17 : Теория речевых актов. – М. : Прогресс, 1986. – С. 170–194.
4. Серль Дж. Косвенные речевые акты / Дж. Серль // Новое в зарубежной лингвистике. – Вып. 17 : Теория речевых актов. – М. : Прогресс, 1986. – С. 195–222.
5. Олянюк П.В. Радионавигационные устройства и системы гражданской авиации : [учебник для вузов ГА] / П.В. Олянюк, Г.П. Астафьев, В.В. Грачев. – М. : Транспорт, 1983. – 585 с.
6. Мальковская Т.А. Англо-русские соответствия в языковой структуре радиообмена в режиме общения пилот-авиадиспетчер : дисс. ... канд. филол. наук : спец. 10.02.20 / Т.А. Мальковская ; Пятигорск.

гос. лингв. ун-т. – Пятигорск, 2004. – 163 с.

7. Listen to radio live [Електронний ресурс]. – Режим доступу : streema.com.
8. LiveATC.net [Електронний ресурс]. – Режим доступу : liveatc.net.

#### Ковтун Е. В. Коммуникативно-прагматические аспекты диалогов радиообмена «пилот-авиадиспетчер»

**Аннотация.** Статья посвящена определению коммуникативно-прагматических аспектов диалогов радиообмена «пилот-авиадиспетчер». Уточнено понятие «радиообмен гражданской авиации», охарактеризованы основные лингвистические особенности этого профессионального дискурса. На основе теоретических положений лингвистической прагматики (теория речевых актов, виды речевых актов, прямые и косвенные речевые акты, конвенциональность) и наблюдений за языковым материалом определены четыре вида иллокутивных актов в диалогах радиопереговоров: директивы, репрезентативы, комиссивы, экспресивы. Установлено, что их рекуррентность обусловлена ситуацией общения, конвенциональностью этой формы коммуникации.

**Ключевые слова:** диалог, радиообмен, лингвистическая прагматика, речевой акт, директивы, репрезентативы, комиссивы, экспресивы, конвенциональность, рекуррентность.

#### Kovtun O. Communicative and pragmatic aspects of dialogues in radio exchange “pilot – air traffic controller”

**Summary.** The article sets out to investigate communicative and pragmatic aspects of dialogues in radio exchange “pilot – air traffic controller”. The paper clarifies the concept “civil aviation radio exchange”, characterizes basic linguistic features of the studied professional discourse. On the basis of theoretical assumptions of linguistic pragmatics (theory of speech acts, types of speech acts, direct and indirect speech acts, conventionality) and observations of the linguistic material four types of illocutionary acts in the dialogues of radio exchange were identified, among them: representatives, directives, expressives, commissives. It was found out that their recurrence is stipulated by the situation of communication, and by this conventionality of this form of communication.

**Key words:** dialogue, radio exchange, linguistic pragmatics, speech act, directive, representative, commissive, expressive, conventionality, recurrence.