

**НАЦИОНАЛЬНАЯ АКАДЕМИЯ НАУК АЗЕРБАЙДЖАНА
ИНСТИТУТ ЯЗЫКОЗНАНИЯ имени НАСИМИ**

На правах рукописи

ДУПИКОВА НАТАЛИЯ НИКОЛАЕВНА

**ЛИНГВИСТИЧЕСКИЙ АСПЕКТ РАДИООБМЕНА
«ПИЛОТ-ДИСПЕТЧЕР» В СВЕТЕ УСИЛЕНИЯ
БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ**

5704.01 – Теория языка

А В Т О Р Е Ф Е Р А Т

диссертации на соискание ученой степени
доктора философии по филологии

БАКУ - 2014

Работа выполнена в отделе теоретической и прикладной лингвистики Института Языкознания имени Насими Национальной Академии Наук Азербайджана

Научный руководитель: **Масуд Ахмед оглы Махмудов**
*доктор филологических наук,
профессор*

Официальные оппоненты: **Икрам Зияд оглы Гасымов**
*доктор филологических наук,
профессор*

Джамаладдин Алам оглы Рахманов
кандидат филологических наук

Ведущая организация: **Кафедра общего языкознания
Азербайджанского Университета Языков**

Защита состоится «13 » __05__ 2014 г. в ____ часов на заседании Диссертационного Совета D.01.141 по защите диссертаций на соискание ученой степени доктора филологических наук и доктора философии по филологии при Институте Языкознания им. Насими Национальной Академии Наук Азербайджана.

Адрес: Az 1143, г.Баку, проспект Г.Джавида, 31, Институт Языкознания им. Насими НАНА.

С диссертацией можно ознакомиться в Центральной Научной библиотеке Национальной Академии Наук Азербайджана.

Автореферат разослан « ____ » _____ 2014г.

**Ученый секретарь
Диссертационного Совета,
доктор филологических наук:**

Н.Ф.Сеидалиев

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Реферируемая диссертация посвящена исследованию подъязыка Радиообмена Гражданской Авиации (РГА), являющегося результатом функционального развития профессионального языка авиации, используемого в качестве средства коммуникации между авиадиспетчером и пилотом и имеющего отличительные черты практически на всех уровнях системы.

Исследование направлено на изучение типологии дискурса данной профессиональной коммуникации, на выявление структурно-синтаксических и прага-лингвистических особенностей, присущих подъязыку РГА.

Актуальность темы исследования исходит, прежде всего, из неоценимой важности подъязыка РГА для обеспечения безопасности в гражданской авиации и определяется текущей ситуацией, когда применение английского языка в качестве международного языка гражданской авиации узаконено «де-юре» и ориентировано на международные стандарты.

Стремительное развитие авиации, количественное и качественное изменение авиационной техники, увеличение интенсивности воздушного движения, глобализация авиаперевозок диктуют необходимость использования единого средства коммуникации пилот-диспетчер в мировом воздушном пространстве независимо от национальной принадлежности. Им и стал подъязык РГА на основе английского языка. Усиление требований к безопасности полетов в современных условиях обусловило ужесточение требований к владению английским языком (и английским радиообменом, в частности) летно-диспетчерским персоналом ГА во всем мире. Согласно современным требованиям владение профессиональным английским языком на уровне не ниже рабочего по шкале, разработанной ИКАО, является необходимым условием для выполнения международных полетов. Невыполнение требований неизбежно приведет к сокращению объема международных перевозок, что крайне негативно повлияет на экономику Азербайджана. С учетом создавшейся ситуации становится понятно, почему так актуальна проблема исследования подъязыка радиообмена гражданской авиации, что определяет и актуальность темы диссертации.

Материалы исследования. Материалом для исследования послужили руководящие документы, определяющие правила ведения

радиообмена и содержание фразеологии радиообмена, а также тексты диалогов радиообмена. Объем текстов РГА составил 50000 печатных знаков. Источником материала исследования послужили записи текстов радиообмена, осуществляемого при выполнении международных рейсов, опубликованные в сети Интернет и специальной литературе по гражданской авиации.

Методы исследования. При написании диссертации применялись традиционный метод непосредственного наблюдения и многоступенчатого лингвистического описания конкретного материала, логико-лингвистический метод, статистический метод, методы типологического и текстологического анализа.

Цель исследования - изучение и анализ речевых актов профессиональной коммуникации пилот-авиадиспетчер на предмет выявления и описания лингвистических особенностей подъязыка РГА.

Задачи исследования следующие:

- определение понятия «специальный подъязык» и установление места подъязыка радиообмена в структуре языка;
- установление функционально-стилистического статуса подъязыка РГА;
- определение типов дискурса РГА и характеристика их параметров;
- выявление структурно-синтаксических особенностей, присущих подъязыку РГА;
- выявление прага-лингвистических особенностей подъязыка РГА.

Объектом данного исследования является лингвистический аспект радиообмена *пилот-авиадиспетчер*, представляющего собой профессиональную коммуникацию в условиях выполнения полета.

Предмет исследования. Предметом исследования являются тексты диалогов радиообмена гражданской авиации.

Научная новизна исследования непосредственно вытекает из ее актуальности. Это первый комплексный и всесторонний анализ подъязыка РГА.

В данной работе проведено комплексное исследование исторических предпосылок возникновения единого подъязыка радиообмена в свете безопасности полетов, подъязык радиообмена проанализирован как специальный язык профессиональной коммуникации и как разновидность интрапрофессиональной коммуникации, определен его функционально-стилистический статус. В данном исследовании подробно освещаются особенности дискурса

пилот-авиадиспетчер, как основной формы реализации подъязыка радиообмена.

Научная новизна исследования состоит также в том, что данная работа предлагает всесторонний анализ структурно-синтаксического и коммуникативно-прагматического аспектов подъязыка РГА.

Научно-теоретическая значимость работы связана, прежде всего, с обобщением результатов, полученных в ходе исследования, а также в определении конкретно-языковых и типологических черт подъязыка радиообмена на основе анализа научной литературы по этой проблеме.

Результаты исследования могут способствовать более глубокому пониманию сущности специальных языков профессиональной коммуникации и выявлению путей, способствующих их унификации, а также разработке стандартов обучения для преподавателей фразеологии радиообмена.

Практическая значимость заключается в прикладном значении исследования, т.е. возможности широкого использования материалов исследования на практических занятиях при подготовке воздушных специалистов, при составлении пособий и учебников по радиообмену, а также при подготовке спецкурсов по функциональной лингвистике, социолингвистике.

Материал исследования неоднократно привлекался автором при проведении практических занятий по фразеологии радиообмена, при создании учебного пособия по ведению радиообмена, в докладах и на обсуждениях на международных конференциях и семинарах по проблемам приобретения и поддержания необходимого уровня языковой компетенции летно-диспетчерского состава в 2005г. (Баку, Азербайджан), в 2006г. (Москва, Россия), в 2008г. (Ульяновск, Россия), в 2010г. (Рим, Италия), в 2010г. (Париж, Франция), 2011г. (Санкт-Петербург, Россия), в 2012г. (Монреаль, Канада).

На защиту выносятся следующие положения:

1. Коммуникация *пилот-авиадиспетчер* является видовой разновидностью интрапрофессионального общения, схему которого можно представить следующим образом: специалист (в определенной ситуации профессионального общения) - специалист (в определенной ситуации профессионального общения).

2. Находясь на периферии официально-делового стиля, радиообмен проявляет как черты этого стиля (долженствующе-предписывающий характер речи, точность, стандартизованность),

так и черту, связанную с условиями его реализации (краткость). Являясь по форме речи неподготовленным диалогическим общением, радиообмен проявляет черты разговорной речи, а именно, спонтанность, особые способы организации языковых единиц в речи.

3. Исследование радиообмена ГА как профессионального дискурса позволяет выделить его типы и охарактеризовать их по основным параметрам, а именно, форме, содержанию, функции. Исходя из типов коммуникативной ситуации и отношений коммуникантов, выделено четыре типа дискурса РГА: А1(отношения подчинения и стандартные условия), Б1(равноправные отношения и стандартные условия), А2(отношения подчинения и нестандартные условия), Б2(равноправные отношения и нестандартные условия). Каждому типу дискурса соответствует свой инвентарь, синтаксические типы и коммуникативные цели. Все рассмотренные типы дискурса РГА (А1, А2, Б1, Б2) характеризуются различным набором формальных, содержательных и функциональных параметров.

4. Анализ диалогов радиообмена на английском языке выявил следующие структурно-синтаксические особенности.

- Краткость, как стилистическая черта радиообмена, реализуется средствами языковой компрессии на всех уровнях языковой системы – морфологическом, лексическом и синтаксическом. Синтаксическая компрессия является основным, но не единственным способом формирования сжатого высказывания в диалогах радиообмена.

- Средством выражения избыточности в подъязыке радиообмена являются повторы (лексические, синтаксические и лексико-синтаксические). Повторы в диалогах радиообмена выполняют как функции, присущие повторам в спонтанных диалогах, а именно, обеспечение когерентности текста, так и специфические функции, к которым относятся: а) установление и проверка канала связи; б) дублирование основной информации с целью исключения возможных ошибок при ее передаче и декодировании.

5. Изучение диалогов радиообмена позволило выделить четыре вида иллокутивных актов: директивы, репрезентативы, комиссивы, экспрессивы, рекуррентность которых обусловлена ситуацией общения. Самая высокая рекуррентность наблюдается среди директивов, низшая – среди экспрессивов.

Апробация диссертации. Диссертационная работа выполнена в отделе теоретической и прикладной лингвистики Института

Языкознания имени Насими Национальной Академии Наук Азербайджана.

Основные положения исследования были апробированы на спецсеминарах по проблемам фразеологии радиообмена и на международных конференциях и семинарах по проблемам приобретения и поддержания необходимого уровня языковой компетенции летно-диспетчерского состава.

Структура диссертации. Диссертация состоит из оглавления, списка сокращений, введения, четырех глав, заключения, списка использованной литературы, списка источников иллюстративного материала и приложения – примеров диалогов радиообмена пилот-авиадиспетчер на английском языке.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении обосновывается актуальность выбора темы, определяются цели и задачи исследования, представляется объект исследования, освещаются научно-теоретическое и практическое значение работы, теоретическая и методологическая основа диссертации, даются сведения об апробации основных положений и результатов исследования.

В первой главе «Подъязык радиообмена в системе английского языка как средство международной коммуникации в сфере гражданской авиации» рассматриваются исторические предпосылки возникновения единого подъязыка радиообмена в свете безопасности полетов, подъязык радиообмена анализируется как специальный язык профессиональной коммуникации и как разновидность интрапрофессиональной коммуникации, определяется его функционально-стилистический статус.

Подъязык радиообмена гражданской авиации, используемый как средство коммуникации между авиадиспетчером и пилотом, существует уже более 60 лет.

Возникновение и развитие подъязыка радиообмена вполне логично и закономерно и произошло вследствие возникновения и развития авиации, а вместе с ней и такой коммуникативной сферы, как управление летательными аппаратами и их обслуживание.

С момента возникновения подъязык РГА находится под пристальным вниманием в силу своей неопределимой важности для обеспечения безопасности в гражданской авиации.

Гамильтон писал, что «система надежна лишь в той мере, в какой надежно ее самое слабое звено, и с достаточной уверенностью можно сказать, что самым слабым звеном в системе авиации является человеческий фактор».¹ Диспетчеры и пилоты делают ошибки, которые вследствие крайней динамичности системы могут привести к очень серьезным, порой катастрофическим последствиям. Это не преувеличение, когда речь идет о радиотелефонной связи между пилотом и авиадиспетчером. Первая глава реферируемой диссертации предлагает несколько примеров авиационных происшествий и авиакатастроф, почерпнутых из специальной литературы и бюллетеней о расследовании авиапроисшествий и являющихся следствием коммуникативных ошибок.

Во избежание двусмысленности высказываний и потенциальных коммуникативных ошибок Международная Организация Гражданской Авиации (ИКАО) провела стандартизацию содержания, грамматических конструкций, лексикона и схем построения диалогов радиообмена.

Эта мера имела целью максимальное удовлетворение коммуникативных потребностей в данной сфере профессионального общения.

Под профессиональным общением понимается языковое общение представителей одной профессиональной группы в ситуации, которая связана с непосредственным выполнением ими профессиональных или служебных обязанностей.

Вариант языка, обеспечивающий общение в специфических коммуникативных сферах, получил разные названия в работах разных авторов: профессиональный язык (Г.В.Колшанский), профессиональный диалект (Л.В.Успенский), технолект (В.И.Карасик), язык для специальных целей (В.М.Лейчик), подъязык (М.Я.Цвиллинг), язык сферы специальных коммуникаций, специолект (Р.Г.Котов, С.Е.Никитина, Н.В.Васильева), подъязык, субъязык, специальный язык (В.П.Коровушкин), специальный подъязык (Л.П.Крысин).

Под любым из этих терминов понимается «совокупность фонетических, грамматических и лексических средств национального

¹ Hamilton R. Is the Direct Track Really Worth the Risk? // BASI Journal, № 8. – Canberra: Bureau of Air Safety Investigation, June, 1991, p.9.

языка, обслуживающих речевое общение определённого социума, характеризующегося единством профессионально-корпоративной деятельности своих индивидов и соответствующей системой специальных понятий». ¹ Следовательно, специальный язык радиообмена можно рассматривать как совокупность фонетических, грамматических и лексических единиц языка, обслуживающую речевое общение участников воздушного движения (*авиадиспетчера и пилота*) во время выполнения полёта и представленную в диалогах *пилот-авиадиспетчер*.

Для возникновения языка, обслуживающего определённую сферу общественных отношений, необходимы определённые условия, а именно:

- 1) наличие некоторой специально важной сферы деятельности или знаний;
- 2) достаточно большой объём информации, обрабатываемой в этой сфере;
- 3) возможность выявления специфики на различных, если не на всех уровнях изучения языка. ²

Весьма показательна в этом отношении история возникновения и развития авиации, а вместе с ней и такой коммуникативной сферы, как управление летательными аппаратами и их обслуживание, что привело к возникновению нового профессионального языка – языка авиации. На начальном этапе сформировался лишь словарь авиации, который менялся с изменением сферы использования.

Стремительное развитие авиации, особенно гражданской, в послевоенный период коренным образом изменило положение дел. Количественное и качественное изменение авиационной техники предопределило появление такой структуры в авиации, как система управления воздушным движением. Современные технические средства позволяют осуществлять связь с самолётом на протяжении

¹ Коровушкин В.П. Военный подъязык как экзистенциальная форма английского и русского языков (основы понятия контрастивного описания) // Разноуровневые черты языковых и речевых явлений. Межвузовский сб. научн. трудов. Вып. 1. – Пятигорск: Изд-во ПГЛУ, 2002, стр.173.

² Лейчик В.М. Языки для специальных целей – функциональные разновидности современных развитых национальных языков // Общие и частные проблемы функциональных стилей. Отв. ред. М.Я.Цвиллинг.– М.: Наука, 1986, стр.23.

всего полёта, регулировать и управлять воздушным движением не только в районах аэропортов, но и по всей воздушной трассе. Возникла насущная необходимость создания оптимального языка для обслуживания дистантного, опосредованного общения пилота и авиадиспетчера, ближайшей целью которого является обеспечение пилота необходимой полётной информацией, а отдалённой, долговременной – обеспечение безопасности воздушного движения.

Таким образом, функциональное развитие профессионального языка авиации привело к возникновению специального языка радиообмена гражданской авиации (РГА), который имеет отличительные черты практически на всех уровнях системы. Появился упрощенный и специализированный подъязык, представляющий собой производное от естественного языка.

Подъязык РГА реализуется в устном общении, проводимом на базе лексико-терминологических “заготовок”, речевых клише, использование которых обязательно в соответствии с требованиями ведения радио-переговоров.

Подъязык радиообмена обслуживает речевое общение представителей авиационного социума, *авиадиспетчера и пилота*, в определённой ситуации производственной деятельности – ситуации управления воздушным движением во время полёта. Следовательно, подъязык РГА можно определить не только как профессионально ограниченный, но и как ситуативно-ограниченный язык. Именно ситуация общения влияет на отбор языковых средств, их сочетание и правила построения, тему высказывания. Отбор осуществляется целенаправленно, в соответствии с требованиями, которые предъявляются к подъязыку РГА для наиболее эффективного обслуживания такой специфической сферы коммуникации, какой является управление воздушным движением.

Определение стилистической принадлежности специального подъязыка РГА и его места в системе функциональных стилей является достаточно сложной задачей, вследствие разных подходов к классификации функциональных стилей в зависимости от того, что является основой для выделения разновидностей речи.

Современное языкознание рассматривает специальный подъязык не как лексическую систему, а как образование, состоящее из различных слоёв, которые выделяются с точки зрения коммуникативно-ориентированного подхода, т.е. с учётом

коммуникативной ситуации, партнёра коммуникации и условий коммуникации.

Такой подход к составу специального подъязыка позволяет выделить в составе специальных языков различных профессиональных сфер, кроме специфичных для каждого языка слов, общие для всех: язык теории (научный язык) и язык практики (профессиональный разговорный язык).

Если исходить из того, что “стилевая дифференциация речи не может не касаться сферы (условий и целей) применения тех или иных средств языкового выражения”¹, то при определении стилевой принадлежности каждого отдельно взятого специального подъязыка необходимо учитывать сферу его применения, доминирующую языковую функцию, связанную с этой сферой, и реализующий эту функцию функциональный стиль языка. Общение, при котором используется подъязык РГА, можно определить как устное деловое общение двух коммуникантов в условиях выполнения ими профессиональных обязанностей.

Таким образом, сфера применения подъязыка РГА – деловые отношения, в которые вступают пилот и авиадиспетчер при выполнении ими своих служебных обязанностей. Целью дискурса профессиональной коммуникации является обеспечение безопасности полёта воздушного судна. Участники общения в данной ситуации выступают в качестве официальных представителей государственной организации, имеющих строго определённый круг обязанностей, наделённых чёткими полномочиями и несущих ответственность за точное исполнение этих обязанностей, так как от этого зависит безопасность и жизнь людей. Действия участников коммуникации регламентированы государственными документами (инструкциями, правилами, рекомендациями). Стилем, который “удовлетворяет потребности общества в документальном оформлении разных актов государственной, общественной, экономической, политической жизни, деловых отношений между государствами, организациями, а

¹ Стилистика русского языка: жанрово-коммуникативный аспект стилистики текста // В.Н. Виноградова, Т.Г. Винокур, Л.И. Еремина и др. Отв. ред. А.Н.Кожин. – М.: Наука, 1987, стр.7.

также между членами общества в официальной сфере их общения” является официально-деловой стиль.¹

Подъязык РГА возможно рассматривать как инструкцию по организации воздушного движения, которая в силу специфической ситуации общения реализуется в основном только в устной форме.

Во второй главе «Подъязык РГА и диалог как основная форма его реализации» исследуются особенности дискурса *пилот-авиадиспетчер*, выделяются основные типы дискурса и анализируются его особенности.

Управление воздушным движением базируется на обработке информации, обеспечиваемой в устной, визуальной и письменной форме. Из многообразия умений и навыков, необходимых авиадиспетчеру и пилоту, двумя самыми важными являются способность к коммуникации и способность к получению и обработке информации. Информация, полученная посредством речи, универсальна: каждая операция УВД требует вербальной коммуникации со стороны диспетчера, а также включает информацию в устной форме, полученную от пилотов или других диспетчеров. Практически вся информация, как-то: разрешения, информация об эшелонировании и обходе конфликтующего движения, метеорологическая информация, сообщения об изменениях в плане полёта очень динамична и постоянно передаётся посредством голоса по радиотелефонной связи.

Сеанс радиосвязи представляет собой двухстороннюю последовательную коммуникацию (экипаж “борт” – диспетчер “земля”), осуществляемую в соответствии с установленными правилами и требованиями, разработанными и утверждёнными для результативного, чёткого, недвусмысленного общения, ведущего к быстрому, эффективному и безопасному выполнению полёта.

Технология связи, используемая в коммуникации *пилот-авиадиспетчер*, представляет собой “четырёх шаговый замкнутый цикл подтверждений и исправлений”: 1) отправитель передаёт сообщение; 2) получатель активно слушает сообщение; 3) получатель

¹ Федоровская О.А. О жанровой классификации научно-технических документов и их лингвистических особенностях (на материале русского языка) // Разновидности и жанры научной прозы: Лингвостилистические особенности. Отв. ред. М.Я. Цвиллинг. – М.: Наука, 1989, стр.39.

повторяет сообщение слушателю; 4) отправитель активно слушает сообщение для возможного исправления. По сути это есть воздушный диалог *пилот-авиадиспетчер*, который можно рассматривать как речевое общение, или дискурс, в сфере профессиональной деятельности, ограниченной рамками определённой ситуации. Коммуникация *пилот-авиадиспетчер* является видовой разновидностью интрапрофессионального общения.

По своей форме речь участников радиообмена – это диалог двух коммуникантов. В диалоге, когда любое высказывание имеет своего адресата, участники диалога находятся в постоянно меняющихся отношениях “говорящий - слушающий”.

Реплицирование происходит в порядке чередования. Прерывание, как способ смены говорящего, в диалогах радиообмена не зафиксирован. Кроме логической и интонационной завершенности высказывания, сигналами смены реплик, либо завершения контакта, выступают определённые слова или словосочетания

Содержание радиообмена определено Руководством по ведению радиотелефонной связи в гражданской авиации Азербайджанской Республики. Оно должно быть связано только с выполнением полёта, обеспечением и управлением воздушным движением. Переговоры на другие темы запрещены.

Определён круг участников радиообмена. Радиотелефонную связь с наземным диспетчерским пунктом, диспетчером УВД, осуществляет командир воздушного судна или один из членов экипажа по его поручению.

В функциональном плане РГА представляет собой иерархически организованные в высказывания диалогического плана. Диалог, как форма речевого общения, подразумевает перемежающиеся формы взаимодействия, сравнительно быструю смену акций и реакций взаимодействующих индивидов. Отношения между участниками-коммуникантами определяются установленными правилами ведения радиообмена. Среди двух коммуникантов РГА представитель диспетчерской службы является главным, так как именно им осуществляется передача указаний на борт самолёта и ведётся контроль движения воздушного судна в воздушном пространстве. Таким образом, диспетчер занимает более высокое по сравнению с экипажем положение в иерархических связях коммуникантов, а коммуникация в РГА, как правило, строится на вертикальных отношениях коммуникантов. Но, учитывая межличностный фактор

общения людей, можно допустить, что между коммуникантами РГА возможны и горизонтальные отношения в коммуникации вследствие более близких жизненных связей, личной неприязни и других причин, ведущих к неформальному общению. При этом подобный тип радиообмена, возможно, не будет соответствовать установленным правилам ведения радио- переговоров.

Таким образом, отношения коммуникантов в дискурсе РГА могут строиться на вертикальных отношениях (один из коммуникантов выполняет ведущую, или доминантную, роль в диалоге, а другой - ведомую) и горизонтальных отношениях (роли коммуникантов в диалоге равные).

В целом радиообмен как вид речевой деятельности может быть охарактеризован через: а) условия деятельности (стандартные и нестандартные условия осуществления РГА), б) субъекты деятельности и их взаимоотношения (пилот и диспетчер, осуществляющие радиообмен), и в) зависимый от двух первых параметров, объект деятельности – опосредованный радио текст-диалог.¹ В соответствии с описанными условиями и отношениями коммуникантов возможны четыре типа дискурса, реализуемого четырьмя типами текстов:

1. А1 (отношения подчинения и стандартные условия)
2. А2 (отношения подчинения и нестандартные условия)
3. Б1 (равноправные отношения и стандартные условия)
4. Б2 (равноправные отношения и нестандартные условия)

Тексты диалогов характеризуются по трем основным параметрам: форме, содержанию, функции. Учет формальных характеристик предполагает выявление морфологических и синтаксических типов единиц текста. Определение темы текста диалога и его составляющих через актуально тематическое членение текста и определение коммуникативной направленности посредством анализа иллокуций представляет собой содержательную характеристику диалога. Функциональные характеристики включают

¹ Акимова О.В., Солнышкина М.И. Типология дискурса в профессиональной коммуникации (на материале русского языка). Сб. научных трудов “Актуальные проблемы теории коммуникации”. – СПб.: Изд-во СПбГПУ, 2004, стр.225.

определение коммуникативной цели текста и отдельных высказываний.

Для каждого типа дискурса характерны свой инвентарь (термины, номены, прагмонимы, единицы профессионального просторечья и единицы общенародной), свои синтаксические типы высказываний (вопросительные предложения, императивы, эллипсы и др.) и свои коммуникативные цели.

Тип А1 (отношения подчинения и стандартные условия) отражает стандартную ситуацию, при которой радиообмен осуществляется в условиях, не нарушающих процедуру полётных операций, и, соответственно, обуславливающих безопасность полёта, протекающего без угрозы для жизни людей и способствующего сохранению летательного аппарата и технического оборудования. Ведущая роль в коммуникации отводится представителю диспетчерской службы, а роль экипажа сводится к ведомой.

Тип А2 – отношения подчинения и нестандартные условия. Нестандартные условия могут возникать вследствие отказа систем управления и навигации, неблагоприятных погодных условий (болтанка воздушного судна в турбулентной атмосфере), воздействие факторов окружающей среды (попадание льда или птицы в двигатель, удар птицы в стекло кабины экипажа), пожара, ошибок пилота в управлении и навигации воздушного судна, ошибок диспетчерской службы в координации движения воздушных судов в воздухе и на земле, угона воздушного судна террористами, угрозы взрыва на борту и многих других причин.

Тип Б1 отражает стандартные условия радиообмена, при которых коммуникантов связывают равноправные, или горизонтальные отношения. Это может происходить вследствие менее интенсивного движения, личного знакомства коммуникантов, “неофициальной обстановки”, в которой производится полёт. Горизонтальные отношения коммуникантов более вероятны в малой авиации, где эксплуатируются летательные аппараты лёгкой и спортивной категорий, на местных авиалиниях, однако возможны и в РГА межконтинентальных перелётов.

Дискурс Б1 не всегда соответствует установленным правилам.

Тип Б2 (равноправные отношения и нестандартные условия) отображает ситуацию радиообмена в условиях, осложнённых непредвиденными обстоятельствами: повреждения воздушного судна, поломки и отказы систем и механизмов воздушного судна, ошибки в

управлении и навигации, захват воздушного судна и др. Горизонтальные отношения коммуникантов в нестандартных условиях предполагают большую неформальность в коммуникации, что проявляется в особенностях синтаксических типов высказываний, а также инвентаря описываемого дискурса.

Анализ текстов диалогов четырех типов дискурса РГА, представленный в главе 2, позволяет утверждать, что каждый тип характеризуется различным набором формальных, содержательных и функциональных параметров. Базовым типом является тип А1. Типы Б1, А2, Б2 являются расширением типа А1 за счет добавления и перераспределения элементов инвентаря, синтаксических типов, тематической направленности и коммуникативных целей.

В третьей главе «Структурно-синтаксический аспект подъязыка радиообмена» рассматриваются структурно-синтаксические особенности подъязыка РГА, анализируются языковые средства реализации краткости высказывания, явление синтаксической компрессии в диалогах радиообмена, устанавливаются функции и дается классификация повторов в подъязыке радиообмена.

Параллельная обработка информации при ведении связи и ведении и эшелонировании воздушных судов, а также линейная последовательность речевого общения налагают временные ограничения, в результате чего появляется крайняя необходимость экономить время, сокращая сообщения. Ограниченный лексикон, наряду со стандартным форматом и синтаксисом подъязыка радиообмена, предназначен как для краткости, так и для ясности сообщений, что представляет собой явное противоречие.

Являясь в высшей степени ситуационно зависимым, подъязык радиообмена, с одной стороны, насыщен повторяющимися и дублирующими элементами, а с другой – стремится к сжатости, краткости за счет языковой экономии.

Явление языковой экономии можно наблюдать на всех уровнях языковой системы подъязыка радиообмена. Тенденция к сжатости находит свое выражение в насыщенности сокращениями, использовании кодового способа передачи информации, высокой рекуррентности эллиптических конструкций.

На морфологическом уровне возможна структурная экономия, которая «заключается в переходе от развернутого обозначения,

состоящего из нескольких компонентов, к одному слову».¹

К морфологическим способам структурной компрессии относится аббревиация. «Аббревиация ... заключается в первую очередь в сокращении материальной (звуковой или графической) оболочки некоторого языкового сообщения, то есть в рационализации использования материальной оболочки, прежде всего, в коммуникативных целях».²

На основе классификации структурно-сокращенных образований (ССО), предложенной В.Ю.Дубовским, в рассмотренных диалогах английского радиообмена выявлены «инициальные, эллипсные, абброморфемные, инициально-словесные»³, условные ССО.

На лексическом уровне наблюдается количественное сокращение высказывания за счет символических средств, участвующих в терминообразовании. Высокая степень повторяемости ситуаций общения и вследствие этого наличие большого количества типовой информации делают не только возможным, но и в значительной степени целесообразным использование цифрового и алфавитного кодов для номинации понятий естественного языка.

Среди кодовых сокращений в изученных нами английских диалогах радиообмена возможно выделить сокращения с использованием Q-кода, радиотелефонного алфавита, цифрового кода и словесно-числового (словесно-буквенно-числового) кода.

Синтаксическая компрессия – это увеличение количества информации на одну единицу плана выражения. Один из способов синтаксической компрессии – эллиптический. Статистический анализ нашего материала показывает, что эллиптические предложения составляют основу английских диалогов радиообмена.

Характер большинства редуцированных предложений не влияет на уровень однозначности восприятия информации и позволяет

¹ Гак В.Г. Сопоставительная лексикология. – М.: Международн. отношения, 1977, стр.145.

² Борисов В.В. Аббревиация и акронимия. Военные и научные сокращения в иностранных языках. – М.: Воениздат, 1972, стр.47.

³ Дубовский В.Ю. Типологические черты структурно-сокращенных образований в английском и русском военных социолектах. Автореферат дис. канд. фил. н. – Пятигорск, 2003, стр.4.

рассматривать их как стилистический показатель краткости в профессиональной речи участников воздушного радиобмена.

Необходимо отметить, что в одном и том же предложении могут быть представлены и парадигматически и синтагматически восполняемые члены.

Парадигматически, или системно, восполняемые эллиптические предложения составляют большую часть от общего числа предложений изученных нами диалогов.

К парадигматически восполняемым эллиптическим предложениям относятся такие, в которых редуцированию подвергаются служебные слова (артикли, предлоги) и местоимения, которые можно противопоставить полнозначным словам, так как они не называют предмет, а выделяют его путем указания.

Подобная грамматическая неполнота предложения не вызывает трудности для понимания, так как она сопоставляется с определенными схемами соответствующих полных типов, которые извлекаются из долговременной памяти в процессе восприятия речи.

Эллипсис подобного типа предложений можно восстановить из контекста, т.е. из предшествующего, последующего или этого же предложения.

В диалогах радиобмена можно выделить три группы синтагматически восполняемых эллиптических предложений.

К первой группе относятся предложения обязательного повтора пилотом реплик авиадиспетчера.

Эллипсис подобных предложений всегда возможно восстановить из предшествующей реплики диспетчера. Следует отметить тот факт, что реплики авиадиспетчера, требующие подтверждения со стороны получателя (пилота), в некоторых случаях сами являются эллиптическими предложениями, экспликация нулевых вариантов в которых возможна парадигматически, синтагматически либо на основе пресуппозиции.

Ко второй группе относятся предложения, в которых опущены слова, выполняющие роль как главных, так и второстепенных членов предложения.

Наличие стереотипа (лексического, синтаксического, композиционного) позволяет прогнозировать последующий текст, делает его предсказуемым. Это позволяет участникам коммуникации прибегать к редуцированию некоторых компонентов с целью сокращения протяженности высказывания.

В рассмотренных случаях знание ситуации и пресуппозиция позволяют сокращать высказывания, опуская некоторые его компоненты.

Специфичность такого рода эллиптических высказываний определяется тем, что информация, заключенная в них, может быть адекватно реализована только при опоре на контекст и ситуацию общения. Вне конкретной ситуации и опоры на смысл предшествующего предложения высказывания теряют свою информационную ценность.

Третья группа представляет собой эллиптические предложения, характерные для спонтанной диалогической речи. В диалоге *пилот-авиадиспетчер*, хотя он и является прогнозируемым в выборе речевых средств, процедурным и, в определенной степени, подготовленным общением, возможно выделить черты спонтанной диалогической речи, которой свойственны безглагольные высказывания в репликах-реакциях на вопросительную реплику-стимул. Подобные безглагольные высказывания можно рассматривать как коммуникативно-самостоятельные, однако имеющие смысл только в системе данного диалога.

Как и в обычных контактных диалогах, типичной сферой появления безглагольных высказываний в диалогах радиообмена являются вопросно-ответные единства.

Подъязык радиообмена отличается от естественного языка высокой степенью избыточности. Причиной такого высокого процента избыточности в специальном языке радиообмена, по сравнению с естественным языком, является необходимость дублирования информации. Повторы (лексические, синтаксические и лексико-синтаксические) можно рассматривать как средство выражения избыточности в подъязыке радиообмена.

Отличительной особенностью диалогов радиообмена является наличие в них большого количества обязательных фразовых повторов, предусмотренных профессиональной нормой подъязыка радиообмена.

Лексические повторы – явление довольно распространенное в диалогах радиообмена. Лексические повторы выступают опознавательными знаками наиболее важной информации, так как повторяются ключевые для данного текста слова.

В диалогах радиообмена выделяются параллельные конструкции, повтор одной и той же грамматической формы, а также сочетания параллельных конструкций с лексическим повтором.

Для установления и проверки канала связи в диалогах радиообмена употребляются слова или словосочетания, обозначающие позывной воздушного судна и название наземной диспетчерской службы и постоянно повторяющиеся. Для реализации стратегической цели коммуникации *пилот-авиадиспетчер*, т.е. обеспечения максимальной безопасности полета, такие повторы необходимы и ситуативно оправданы.

Обслуживая профессиональную сферу деятельности, строго регламентированную руководящими документами, подъязык радиообмена не может существовать вне этих правил. Одним из правил ведения радиообмена является обязательное повторение пилотом определенных указаний авиадиспетчера.

В воздушных переговорах обязательный повтор определенных указаний авиадиспетчера (*read back*) используется для подтверждения того, что слушающий (пилот) декодировал сообщение говорящего (авиадиспетчера) в полном соответствии с коммуникативными намерениями последнего, или же имеет место явление коммуникативной неудачи.

Четвертая глава «Коммуникативно-прагматический аспект диалогов радиообмена» посвящена исследованию коммуникативно-прагматических особенностей радиообмена пилот-диспетчер.

По форме воздушные переговоры являются устным диалогическим общением, коммуникативно-прагматическая направленность которого определяется экстралингвистическими условиями этого общения.

Воздушные переговоры являются «речью для дела». Их можно рассматривать как перформативные тексты, т.е. «вербальные знаки, произнесение которых само по себе является определенным действием». Перформативные тексты являются адресными, т.е. предполагают наличие адресата и сообщения – «(субъективно) новых данных о чем-либо».¹

Особенностью воздушного диалогического общения является жесткая связанность реплик участников диалога по тематической направленности и согласованность по иллокутивной функции (побуждение – согласие/отказ, вопрос – ответ, утверждение –

¹ Карасик В.Я. Языковой круг: личность, концепты, дискурс. – Волгоград: Перемена, 2002, стр.59, 61.

подтверждение или опровержение). Случаи употребления коммуникативно-неуместных реплик не зафиксированы.

Речевое общение пилот-авиадиспетчер обслуживает сферу управления воздушным движением. В ситуации, когда статусные отношения партнеров закреплены и нормативно обусловлены, их речевое взаимодействие можно определить следующим образом: а) выполняйте – (не) выполняю; б) разрешите – (не) разрешаю; в) сообщите – сообщаю; г) информирую – принимаю во внимание.

Перлокутивный эффект высказываний в радиообмене является в значительной степени предсказуемым. Реакция адресанта на директивные речевые действия адресата зависят от того, является ли требуемое действие речевым или нет. Побуждение к выполнению речевого действия имеет своей целью получение информации и вызывает ответную реакцию в форме текстового сообщения. Запрашиваемое неречевое действие имеет своей интенцией побуждение к совершению этого действия и вызывает ответную реакцию в форме выполнения/невыполнения этого действия. Отличительная особенность воздушных переговоров заключается в том, что выполнение/невыполнение действия всегда предполагает и ответную речевую реакцию адресанта, которая в случае выполнения пилотом приказа диспетчера рассматривается не только как сигнал понимания, но и как принимаемые на себя обязательства выполнить действие в строгом соответствии с приказом, а в случае выполнения/невыполнения диспетчером просьбы пилота – ответную речевую реакцию в виде директивного акта разрешения/запрещения.

Общение *пилот-авиадиспетчер* является в высшей степени конвенциональным. Оно относится к сфере управления воздушным движением и является составляющей частью деятельности участников воздушного движения. В диалогах радиообмена четко соблюдается принцип кооперации, когда участники общения взаимодействуют между собой для достижения четко определенной цели общения, и вклад каждого в построение диалога такой, какого требует совместно принятая цель (направление) этого диалога.

Попеременно выполняя роли говорящего/слушающего, участники коммуникации вступают в официальное общение, особенностью которого является тот факт, что успех этого общения людей незнакомых, не имеющих возможности видеть друг друга во время переговоров, зависит от того, насколько каждый из собеседников будет следовать «правилам игры», подчиняя свою речь

нормам ведения воздушных переговоров. Ожидаемый результат речевого воздействия в подобной ситуации достигается строгим соответствием нормам, установленным процедурой.

Мы присоединяемся к точке зрения ученых, которые рассматривают реплику диалога как систему коммуникативных интенций составляющих его высказываний, одно из которых «является доминирующим по интенциональной направленности».¹

Анализ языкового материала диалогов радиообмена, попавших в поле зрения исследователя, позволил выделить четыре из пяти базовых видов речевых актов, а именно: репрезентативы, директивы, экспрессивы и комиссивы. Следует отметить значительный разброс в количественном соотношении употребления речевых актов различной прагматической направленности в диалогах радиообмена.

Принимая во внимание тот факт, что определяющую роль в употреблении высказывания в той или иной иллокутивной функции играет ситуация общения, и исходя из того, что основной целью воздушной коммуникации является управление воздушным движением, а промежуточной – обмен полетной информацией, логично было бы предположить, что основу переговоров *пилот-авиадиспетчер* составляют директивные и репрезентативные речевые акты.

Наш анализ языкового материала показывает, что вместе с директивными и репрезентативными речевыми актами в диалогах радиообмена употребляются комиссивы, акты обязательства. Получая указания диспетчера в форме директивного речевого акта (приказа, предложения, предостережения), пилот словесно подтверждает факт приема информации, принимая тем самым на себя обязательство выполнить указание в соответствии с требованиями.

Экспрессивы, к которым относят формулы социального этикета, встречаются в диалогах английского радиообмена очень редко.

В **заключении** представлены основные **выводы** и обобщения, вытекающие из содержания диссертации.

1. В социальной деятельности людей выделяется сфера профессионального общения, регулируемая строгими

¹ Поспелова А.Г. О дополнительных коммуникативно-прагматических функциях высказывания в английском языке // Предложение и текст: семантика, прагматика и синтаксис. Межвузовск. сб. – Л.: Изд-во ЛГУ, 1988, стр.55.

конвенциональными ограничениями – сфера управления воздушным движением. Эта сфера обслуживается подязыком радиообмена, который можно рассматривать как естественно-искусственную знаковую систему. Коммуникация *пилот-авиадиспетчер* является видовой разновидностью интрапрофессионального общения, схему которого можно представить следующим образом: специалист (в определенной ситуации профессионального общения) - специалист (в определенной ситуации профессионального общения).

2. Находясь на периферии официально-делового стиля, радиообмен проявляет как черты этого стиля (долженствующе-предписывающий характер речи, точность, стандартизированность), так и черту, связанную с условиями его реализации (краткость). Являясь по форме речи неподготовленным диалогическим общением, радиообмен проявляет черты разговорной речи, а именно, спонтанность, особые способы организации языковых единиц в речи.

3. Исследование радиообмена ГА как профессионального дискурса позволяет выделить его типы и охарактеризовать их по основным параметрам: форме, содержанию, функции. Исходя из типов коммуникативной ситуации и отношений коммуникантов, выделено четыре типа дискурса РГА: А1 (отношения подчинения и стандартные условия), Б1 (равноправные отношения и стандартные условия), А2 (отношения подчинения и нестандартные условия), Б2 (равноправные отношения и нестандартные условия). Каждому типу дискурса соответствует свой инвентарь, синтаксические типы и коммуникативные цели. Все рассмотренные типы дискурса РГА (А1, А2, Б1, Б2) характеризуются различным набором формальных, содержательных и функциональных параметров.

4. Анализ диалогов радиообмена на английском языке выявил следующие структурно-синтаксические особенности.

- Краткость реализуется средствами языковой компрессии на всех уровнях языковой системы – морфологическом, лексическом и синтаксическом. Синтаксическая компрессия является основным, но не единственным способом формирования сжатого высказывания в диалогах радиообмена.

- Средством выражения избыточности в подязыке радиообмена являются повторы (лексические, синтаксические и лексико-синтаксические). Повторы в диалогах радиообмена выполняют как функции, присущие повторам в спонтанных диалогах, а именно, обеспечение когерентности текста, так и специфические функции, к

которым относятся: а) установление и проверка канала связи; б) дублирование основной информации с целью исключения возможных ошибок при ее передаче и декодировании.

5. Изучение диалогов радиообмена позволило выделить четыре вида иллокутивных актов: директивы, репрезентативы, комиссивы, экспрессивы, рекуррентность которых обусловлена ситуацией общения. Самая высокая рекуррентность наблюдается среди директивов, низшая – среди экспрессивов.

Основные положения и результаты исследования нашли свое отражение в следующих публикациях:

1. «Некоторые актуальные аспекты английского радиообмена». Azərbaycan Elmi və Mədəniyyəti Aktual Problemlər Elmi-Praktik Konfrans Tesislər. Qərb Universiteti Nəşriyyat-Poliqrafiya Mərkəzi, Bakı, 2003, səh. 3-5.
2. «Определение оптимальных путей разработки фразеологии радиообмена “пилот-диспетчер” на английском языке». Elmi Məcmuələr. Cild 15, № 4. Milli Aviasiya Akademiyası, Bakı, 2003, səh. 82-86.
3. “Historical background and linguistic aspects of English radiotelephony phraseology”. Elmi Məcmuələr. Cild 6, № 1, Milli Aviasiya Akademiyası, Bakı, 2004, səh. 319-323.
4. «Лингвистические ошибки радиообмена пилот-диспетчер, ведущие к авиационным происшествиям». Tədqiqələr, № , AMEA, Nəsimi adına Dilçilik İnstitutu, Bakı, 2004, səh. 3-9.
5. «Диалог как основная форма общения пилот-диспетчер». Tədqiqələr, № 1, AMEA, Nəsimi adına Dilçilik İnstitutu, Bakı, 2008, s. 75-81.
6. «Подъязык радиообмена как экзистенциальная форма языка». Elmi Məcmuələr. Cild 10, № 2, Milli Aviasiya Akademiyası, Bakı, 2008, səh. 43-46.
7. «Аббревиация как морфологический способ структурной компрессии в диалогах радиообмена». Современные гуманитарные исследования, Спутник +, Москва, 2008, стр. 153-157.
8. «Синтаксические способы компрессии в диалогах радиообмена пилот-диспетчер на английском языке». Международная заочная конференция «Актуальные вопросы филологических наук», г.Чита, 2011, стр. 75-79.
9. «Функции повторов в подъязыке радиообмена пилот-диспетчер». Studia Linguistica. Збірник наукових прац. Випуск 6. Частина 1. Київ: Київський національний університет імені Тараса Шевченка, 2012, стр. 99-106.

UÇUŞLARIN TƏHLÜKƏSİZLİYİNİN GÜCLƏNDİRİLMƏSİ FONUNDA “PİLOT-DİSPETÇER” RADİO MÜBADİLƏSİNİN LİŊVİSTİK ASPEKTİ

XÜLASƏ

Hazırkı dissertasiya uçuşların təhlükəsizliyini gücləndirmək baxımından pilot-dispetçer radiomübadiləsinin linqvistik xüsusiyyətlərinin tədqiqatına həsr olunmuşdur.

Dissertasiya mündəricatdan, ixtisarların siyahısından, girişdən, dörd fəsildən, xülasədən, istifadə olunmuş ədəbiyyatın siyahısından, əyani materiallar mənbələrinin siyahısından və qoşmadan – ingilis dilində pilot – aviadispetçer radiomübadilə dialoqlarından misallardan ibarətdir.

Dissertasiyanın **giriş** hissəsində mövzunun aktuallığı, onun elmi yeniliyi, nəzəri və praktiki əhəmiyyəti əsaslandırılır, tədqiqatın məqsədi və vəzifələri təqdim edilir.

Birinci fəsildə uçuşların təhlükəsizliyi baxımından radiomübadilənin vahid dilaltısının əmələ gəlmə tarixi zəminləri nəzərdən keçirilir, radiomübadilə dilaltısı professional kommunikasiyanın xüsusu dil kimi və intraprofessional kommunikasiyanın müxtəlifliyi kimi təhlil edilir, onun funksional- stilistik statusu müəyyənləşdirilir.

İkinci fəsildə pilot – aviadispetçer diskursunun xüsusiyyətləri tədqiq olunur, diskursun əsas tipləri seçilib ayrılır və radiomübadilənin dialoq mətnlərinin misalında onların xüsusiyyətləri təhlil edilir.

Üçüncü fəsildə MAR dilaltısının struktur-sintaktik xüsusiyyətləri nəzərdən keçirilir, qısa söyləmələri reallaşdıran dil vasitələri, radiomübadilə dialoqlarında sintaktik kompressiya halları təhlil edilir, radiomübadilə dilaltısında funksiyalar müəyyənləşdirilir və təkrarların təsnifatı verilir.

Dördüncü fəsil pilot – dispetçer radiomübadiləsinin kommunikativ – praqmatik xüsusiyyətlərinin tədqiqatına, radiomübadilə dialoqlarında nitqi aktların öyrənilməsinə və onların ifadə vasitələrinə həsr edilmişdir.

Xülasə dissertasiyadan çıxan bütün nəticələrdən ibarətdir.

**LINGUISTIC ASPECT OF PILOT-CONTROLLER
RADIOTELEPHONY COMMUNICATION IN
CONDITIONS OF FLIGHT SAFETY IMPROVEMENT**

SUMMARY

The present thesis is devoted to investigation of pilot-controller radiotelephony communication special features in conditions when flight safety has become vital and crucial issue of international flights.

The thesis consists of an introduction, a list of abbreviations, four chapters, a conclusion, a list of references, a list of illustrative material sources and an attachment – examples of pilot-controller communication dialogues in English.

The introduction states the actuality of the theme, its scientific novelty, theoretical and practical significance, presents the goals and objectives of the research.

The first chapter analyzes the historical background of radiotelephony communication; the language of radiotelephony communication is analyzed as the language of professional communication as well as a kind of intraprofessional communication; its functional and stylistic status is defined.

The second chapter investigates special features of pilot-controller discourse, reveals and describes its main types, and examines their peculiarities on the base of pilot-controller dialogue texts.

The third chapter considers structural and syntactic features of the language of radiotelephony communication, analyses linguistic means of utterance compression realization, the phenomenon of syntactic compression in radio exchanges, defines iteration functions in the radiotelephony sub-language and presents their classification.

The fourth chapter deals with the investigation of communicative and pragmatic features of pilot-controller radiotelephony communication and studies speech acts in pilot-controller dialogue texts and means of their realization.

The conclusion contains deductions from all the dissertation work.

**AZƏRBAYCAN MİLLİ ELMLƏR AKADEMİYASI
NƏSİMİ adına DİLÇİLİK İNSTİTUTU**

Əlyazması hüququnda

DUPIKOVA NATALIYA NIKOLAYEVNA

**UÇUŞLARIN TƏHLÜKƏSİZLİYİNİN GÜCLƏNDİRİLMƏSİ
FONUNDA PİLOT-DİSPETÇER RADİO MÜBADİLƏSİNİN
LİNGVİSTİK ASPEKTİ**

5704.01 - Dil nəzəriyyəsi

**Filologiya üzrə fəlsəfə doktoru elmi
dərəcəsi almaq üçün təqdim edilmiş dissertasiyanın**

A V T O R E F E R A T I

BAKİ – 2014

Dissertasiya işi Azərbaycan Milli Elmlər Akademiyası Nəsimi adına Dilçilik İnstitutunun Nəzəri və tətbiqi dilçilik şöbəsində yerinə yetirilmişdir.

Elmi rəhbər : **Məsud Əhməd oğlu Mahmudov**
filologiya elmləri doktoru, professor

Rəsmi opponentlər: **İkram Ziyad oğlu Qasımov**
filologiya elmləri doktoru, professor

Cəmaləddin Ələm oğlu Rəhmanov
filologiya elmləri namizədi

Aparıcı təşkilat: **Azərbaycan Dillər Universitetinin**
ümumi dilçilik kafedrası

Müdafiə “13 ___” ___05___ 2014-cü il tarixdə saat ___ AMEA Nəsimi adına Dilçilik İnstitutunun nəzdindəki filologiya elmləri doktoru və filologiya üzrə fəlsəfə doktoru elmi dərəcəsi almaq üçün dissertasiyaların müdafiəsini keçirən Dissertasiya Şurasının D.01.141 iclasında keçiriləcəkdir.

Ünvan: Bakı şəhəri, AZ 1143, H.Cavid prospekti, 25, V mərtəbə, AMEA-nın Nəsimi adına Dilçilik İnstitutu.

Dissertasiya ilə Azərbaycan Milli Elmlər Akademiyasının Mərkəzi Elmi Kitabxanasında tanış olmaq mümkündür.

Avtoreferat “ ___ ” _____ 2014-cü il tarixdə göndərilmişdir.

Dissertasiya Şurasının elmi
katibi, filologiya üzrə
elmlər doktoru:

N.F. Seyidəliyev

İŞİN ÜMÜMİ XARAKTERİSTİKASI

Xülasə. Müdafiə edilən dissertasiya aviadispetçer ilə pilot arasında kommunikasiya vasitəsi kimi istifadə olunan və praktiki olaraq sistemin bütün səviyyələrində fərqli xüsusiyyətlərə malik olan, aviasiya peşəkar dilinin funksional inkişafının nəticəsi olan Mülki Aviasiya Radiomübadilə (MAR) altdilinin tədqiqatına həsr olunmuşdur.

Araşdırmalar verilmiş professional kommunikasiyaların tipoloji diskursunun öyrənilməsinə, MAR altdilinə xas olan struktur-sintaktik və pragma-linqvistik xüsusiyyətlərinin aşkar edilməsinə istiqamətləndirilmişdir.

Mövzunun aktuallığı hər şeydən əvvəl mülki aviasiyada təhlükəsizliyi təmin etmək üçün MAR altdilinin son dərəcə vacibliyindən irəli gəlir və cari situasiya ilə müəyyən edilir ki, bu zaman beynəlxalq mülki aviasiya dili kimi, ingilis dilinin istifadəsi “de-yure” qanuniləşdirilmişdir və beynəlxalq standartlara oriyentir götürülmüşdür.

Aviasiyanın sürətli inkişafı, aviasiya texnikasının keyfiyyətə və kəmiyyətə dəyişməsi, havada hərəkətin intensivliyinin artması, aviadaşımaların qloballaşması, milli mənsubiyyətindən asılı olmayaraq dünya hava məkanında pilot-dispetçer vahid kommunikasiya vasitəsindən istifadə etmək zəruriyyətini diktə edir. MAR altdili ingilis dili əsasında həmin vasitə olmuşdur. Müasir şəraitdə təhlükəsiz uçuşlara olan tələblərin güclənməsi bütün dünyada MAR uçuş-dispetçer personalının ingilis dilinə yiyələnmə tələblərinin sərtləşməsinə (ələxusus, ingiliscə radiomübadilə) səbəb olmuşdur. Müasir tələblərə müvafiq olaraq BMAT (Beynəlxalq Mülki aviasiya Təşkilatı) tərəfindən işlənmiş şkala üzrə, işçi səviyyədən aşağı olmayaraq, professional ingilis dilini bilmək beynəlxalq uçuşları yerinə yetirmək üçün zəruri şərtidir. Tələbləri yerinə yetirməmək mütləq beynəlxalq daşınmaların həcmninə ixtisarına, azalmasına gətirib çıxaracaq ki, bu da Azərbaycanın iqtisadiyyatına son dərəcə neqativ təsir göstərə bilər. Yaranan situasiyanı nəzərə alaraq, milli aviasiyanın radiomübadilə altdilinin tədqiqinin nə üçün aktual problem olduğunu anlamaq mümkündür, buradan da dissertasiya mövzusunun aktuallığı müəyyən olunur.

Tədqiqata cəlb olunmuş materiallar radiomübadilə aparma qaydalarını və radiomübadilə frazeologiyasının tərkibini əhatə edən rəhbər sənədlərdən, həmçinin radiomübadilə dialoqlarının mətnlərindən alınmışdır. MAR mətnlərinin həcmi 50.000 çap işarəsi təşkil etmişdir.

Tədqiqat materialının mənbəyi İnternet şəbəkəsində çap edilmiş beynəlxalq uçuşların yerinə yetirildiyi zaman radiomübadilə mətnlərinin yazıları və mülki aviasiyaya dair xüsusi ədəbiyyat olmuşdur.

Tədqiqatın metodları. Dissertasiya hazırlanan zaman ənənəvi müşahidə üsullarından və konkret materialın çoxpilləli linqvistik təsviri, məntiqi-linqvistik və statistik metodlardan, eləcə də, tipoloji və tekstoloji təhlil metodundan istifadə olunmuşdur.

Tədqiqatın əsas məqsəd və vəzifələri MAR dilinin linqvistik xüsusiyyətlərinin aşkar edib üzə çıxarılması və təsvir edilməsi, pilot-aviadispetçer professional kommunikasiya danışıq aktlarının tədqiqatıdır.

Dissertasiya qarşısında qoyulan məsələlər aşağıdakılardan ibarətdir:

- Xüsusi altdil anlayışının müəyyən edilməsi və radiomübadilə dilinin dil strukturunda yerinin təyin olunması;
- MAR altdilinin funksional-stilistik strukturunun müəyyən edilməsi;
- MAR diskurs tiplərinin (növlərinin) təyin edilməsi və onların parametrlərinin xarakteristikası;
- MAR altdilinə xas olan struktur-sintaktik xüsusiyyətlərin aşkar edilməsi;
- MAR altdilinin praqma-linqvistik xüsusiyyətlərinin üzə çıxarılması.

Tədqiqatın əsas obyekti pilot-aviadispetçer radiomübadiləsinin linqvistik aspektidir ki, uçuşu yerinə yetirmə şəraitində professional kommunikasiyanı özündə əks etdirir.

Tədqiqatın predmeti kimi mülki aviasiya radiorabitə dialoqlarının mətnləri götürülmüşdür.

Tədqiqatın elmi yeniliyi bilavasitə onun aktuallığından irəli gəlir. Bu MAR altdilinin ilk kompleksli və hərtərəfli təhlilidir.

Təqdim edilmiş işdə ilk dəfədir ki, uçuşların təhlükəsizliyi baxımından radiomübadilə vahid dilinin yaranmasının kompleks şəkildə tədqiqatı aparılmış, radiomübadilə dili professional kommunikasiyanın xüsusi dili kimi və intraprofessional kommunikasiyanın müxtəlifliyi kimi təhlil edilmiş, onun stilistik-funksional statusu müəyyənləşdirilmişdir.

Hazırkı tədqiqatda ilk dəfədir ki, pilot-dispetçer diskursunun xüsusiyyətləri radiomübadilə dilinin reallaşmasının əsas forması kimi geniş işıqlandırılır.

Tədqiqatın elmi yeniliyi həmçinin ondadır ki, bu iş MAR dilinin quruluş- sintaktik və kommunikativ- praqmatik aspektlərinin hərtərəfli analizini təklif edir.

İşin nəzəri əhəmiyyəti ilk növbədə tədqiqatın gedişatında alınmış nəticələrin ümumiləşdirilməsi ilə əlaqədardır, həmçinin o bu problem üzrə olan elmi ədəbiyyat əsasında radiomübadilə altdilinin konkret dil və tipoloji cəhətlərinin təyin edilməsi ilə bağlıdır.

Tədqiqatın nəticələri professional kommunikasiyanın xüsusi dillərinin mahiyyətinin daha dərinəndən anlaşılmasına səbəb ola bilər və onların unifikasiyasına, həmçinin radiomübadilə üçün tədris standartlarının işlənmə imkanları aşkar edə bilər.

Tədqiqatın praktiki əhəmiyyəti onun tətbiqi mahiyyətindən irəli gəlir, yəni tədqiqat materiallarından aviasiya mütəxəssislərinin hazırlandığı praktiki məşğələlərdə, radiomübadilə üzrə vəsaitlər və dərsliklər tərtib edildikdə, həmçinin sosiolinqvistika üzrə xüsusi kursların hazırlanması zamanı geniş istifadə etmək mümkündür.

Tədqiq olunan material radiomübadilə frazeologiyasına dair praktiki məşğələlərin keçirilməsi zamanı, radiomübadilə aparılmasına dair tədris vəsaitlərinin hazırlanması zamanı, uçuş-dispetçer heyətinin dil kompetensiyasının lazımı səviyyədə saxlanılması və mənimsənilməsi problemləri üzrə beynəlxalq konfranslarda və seminarlarda məruzə və müzakirələrdə dəfələrlə müəllif tərəfindən istifadə edilmişdir – 2005-ci ildə (Bakı, Azərbaycan), 2006-cı ildə (Moskva, Rusiya), 2008-ci ildə (Ulyanovsk, Rusiya), 2010-cu ilin mart ayında (Roma, İtaliya), 2010-cu ilin dekabrında (Paris, Fransa), 2011-ci ilin may ayında (Sankt-Peterburq, Rusiya), 2012-ci mart ayında (Monreal, Kanada).

Müdafiəyə təqdim olunan müddəalar:

1. Pilot-dispetçer rabitəsi intraprofessional ünsiyyətin növ müxtəlifliyidir və onu sxem şəklində aşağıdakı kimi göstərmək olar: mütəxəssis (peşəyönümlü rabitə zamanı müəyyən situasiyada) – mütəxəssis (peşəyönümlü rabitə zamanı müəyyən situasiyada).

2. Rəsmi işgüzar stilə çox yaxın olmaqla, radiorabitə həm bu stilin xüsusiyyətlərinə (nitqin bu peşəyə xas olan xüsusiyyətləri, dəqiqlik, standartlaşma), həm də onun reallaşdırılması (yığcamlıq) xüsusiyyətlərinə malikdir. Nitq formasına görə hazırlıqsız dialoq şəklində ünsiyyət olmaqla radiorabitə danışıq dilinin spontanlıq (öz-özünə əmələ gələn) və nitq vahidlərinin xüsusi təşkili üsulları kimi xüsusiyyətlərinə də malikdir.

3. Mülki aviasiyada radiorabitənin professional diskurs kimi tədqiqi onun tiplərini müəyyən etməyə və əsas parametrlərinə, yəni forma, məzmun və funksiyalarına əsasən onları xarakterizə etməyə imkan verir. Kommunikativ situasiya tiplərini və kommunikantların münasibətini nəzərə alaraq, mülki aviasiya radiorabitə dilinin 4 diskurs tipi

müəyyənləşdirilmişdir. A1 (standart situasiyalar və şaquli münasibətlər), B1 (standart situasiyalar və üfüqi münasibətlər), A2 (qeyri-standart situasiyalar və şaquli münasibətlər), B2 (qeyri-standart situasiyalar və üfüqi münasibətlər). Hər diskurs tipinin özünəməxsus ifadə vasitələri, sintaktik tipləri və kommunikativ məqsədləri var. Mülki aviasiyada radiorabitənin nəzərdən keçirilmiş bütün diskurs tipləri müxtəlif formal, məzmunlu və funksional parametrlərlə xarakterizə olunur.

4. İngilis dilində radiorabitə dialoqlarının təhlili aşağıdakı struktur-sintaktik xüsusiyyətləri aşkara çıxardı:

- yığcamlıq; radiorabitənin stilistik xüsusiyyəti kimi dil sisteminin bütün səviyyələrində - morfoloji, leksik və sintaktik – dil kompressiyası vasitəsi ilə həyata keçirilir. Sintaktik kompressiya radiorabitə dialoqlarının yığcam çatdırılmasının əsas, lakin yeganə üsulu deyildir.

- radiorabitə altdilində izafiliyin ifadə edilmə vasitəsi təkrarlardır (leksik-sintaktik). Radiorabitə dialoqlarında təkrarlar həm spontan dialoqlara xas funksiyaları, yəni mətnin koherentliyinin təmin olunmasını, həm də digər xüsusi funksiyaları yerinə yetirir ki, bunlara : a) rabitə əlaqə kanalının quraşdırılması;

b) ötürmədə və dəşifrələnmədə mümkün səhvləri istisna etmək üçün əsas məlumatın təkrarlanması aiddir.

5. Radiorabitə dialoqlarının tədqiqi 4 illokutiv aktı – direktivləri, representativləri, komissivləri, ekspressivləri aşkara çıxarmağa imkan vermişdir ki, onların rast gəlinmə ünsüyyət situasiyası ilə şərtlənir. Direktivlərə daha tez-tez, ekspressivlərə isə daha az rast gəlinir.

Dissertasiyanın aprobeşiyası. Dissertasiya Azərbaycan Milli Elmlər Akademiyasının Nəşimi adına Dilçilik İnstitutunun Nəşəri və tətbiqi dilçilik şöbəsində hazırlanmışdır.

Tədqiqatın əsas müddəaları radiomübadilə frazeologiyası problemlərinə dair xüsusi seminarlarda və uçuş-dispetçer heyətinin lazımı dil səviyyəsini əldə etmə və mənimsəmə problemlərinə dair beynəlxalq konfranslarda və seminarlarda bəyənilmiş və təsdiq edilmişdir.

Dissertasiyanın quruluşu. Dissertasiya mündəricatdan, qısaldılmış sözlər siyahısından, girişdən, dörd fəsildən, xülasədən, istifadə edilmiş ədəbiyyat siyahısından, əyani göstərilən material mənbələrinin siyahısından və qoşmadan – ingilis dilində pilot-dispetçer radiomübadilə dialoqların nümunələrindən ibarətdir.

İŞİN ƏSAS MƏZMUNU

Girişdə mövzu seçiminin aktuallığı əsaslandırılır, tədqiqatın məqsədi və vəzifələri müəyyənləşdirilir, tədqiqatın obyektini təqdim edilir, işin elmi-nəzəri və praktiki əhəmiyyəti, dissertasiyanın nəzəri və metodoloji əsasları işıqlandırılır, tədqiqatın əsas müddəaları və nəticələrinin aprobeiasiyası haqqında məlumat verilir.

Birinci fəsildə - “İngilis dili sistemində radiomübadilə altdili – mülki aviasiya sahəsində beynəlxalq vasitə kimi” – uçuşların təhlükəsizliyi baxımından vahid radiomübadilə altdilinin yaranma tarixi nəzərdən keçirilir, mübadilə altdili professional kommunikasiyanın xüsusi dili kimi və intraprofessional kommunikasiyanın bir növü kimi təhlil edilir, onun funksional – üslubi statusu müəyyən edilir.

Aviadispetçerlə pilot arasında kommunikasiya vasitəsi kimi işlənən mülki aviasiya radiomübadilə altdili 60 ildən artıq mövcuddur.

Radiomübadilə altdilinin yaranması və inkişafı məntiqi və qanunauyğundur, bu aviasiyanın və onunla birgə uçan aparatları idarəetmə və onlara xidmət göstərmə kimi kommunikativ sahənin yaranması və inkişafı nəticəsində baş vermişdir.

Mülki aviasiyada təhlükəsizliyin təminində son dərəcə mühüm əhəmiyyət kəsb edən MAR altdili yarandığı zamandan xüsusi diqqət altındadır.

Hamilton yazırdı: “Sistem, onun ən zəif bəndi etibarlı olduğu dərəcədə etibarlıdır və tam əminliklə demək olar ki, aviasiya sistemində ən zəif bənd insan faktorudur.”¹

Sistem son dərəcə dinamik olduğundan dispetçerlərin və pilotların buraxdığı səhvlər çox ciddi, bəzən faciəli nəticələrə gətirib çıxara bilər.

Pilotla aviadispetçer arasında olan radiotelefon əlaqəsindən bəhs edildiyi zaman, burada mübaliğəyə, şişirtməyə yol vermək olmaz. Məruzə olunan dissertasiyanın birinci fəsilində kommunikativ səhvlər nəticəsində baş verən aviahadisələrin araşdırılması haqqında xüsusi ədəbiyyatdan və bülletenlərdən götürülmüş aviasiya hadisələrinin və aviafaciələrin bir neçə misalı təklif olunur.

Potensial kommunikativ səhvlərə və ikimənalı fikirlərə yol verməmək üçün Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatı (İKAO) radiomübadilənin məzmununun, qrammatik konstruksiyalarının,

¹ Hamilton R. Is the Direct Track Really Worth the Risk? // BASI Journal, № 8. – Canberra: Bureau of Air Safety Investigation, June, 1991, p.9.

leksikonunun və dialoqların quruluş sxemlərinin standartlaşdırılmasını həyata keçirmişdir.

Bu tədbirin məqsədi verilmiş sahədə professional ünsiyyətin, əlaqənin kommunikativ tələblərini, ehtiyacını təmin etməkdir.

Peşə əlaqəsi – bir professional qrupun nümayəndələri tərəfindən bilavasitə peşə yaxud xidməti vəzifələrin yerinə yetirilməsi ilə əlaqədar situasiyada dil vasitəsi ilə ünsiyyət düşünülür.

Spesifik kommunikativ dairələrdə ünsiyyəti təmin edən dil variantı müxtəlif müəlliflərin işlərində müxtəlif adlarla verilir: professional dil (Q.V.Kolaşinskiy), professional dialekt (L.V.Uspenskiy), texnolekt (V.İ. Karasik), xüsusi məqsədlər dili (V.M.Leyçik), altdil (M.J.Svilling) xüsusi kommunikasiya dairələrinin dili , spesialekt (R.Q. Kotov, S.J.Nikitina, N.V. Vasiliyeva), altdil, subdil , xüsusi dil (V.P.Korovuşkin), xüsusi altdil (L.P.Krisin).

Bu terminlərin hər birisi “milli dilin fonetik, qrammatik və leksik vasitələri kimi anlaşılır ki, bunlar öz fərdlərinin professional – korporativ birliyi və xüsusi anlayışların müvafiq sistemi ilə xarakterizə olunan, müəyyən solumun nitq ünsiyyətinə xidmət edir”.¹ Beləliklə, radiomübadilənin xüsusi dilini uçuşu yerinə yetirərkən hava hərəkəti iştirakçılarının (aviadispetçer və pilot) nitqi ünsiyyətinə xidmət göstərən fonetik, qrammatik və leksik dil vahidlərinin cəmi, məcmusu kimi qiymətləndirmək olar.

İctimai münasibətlərin müəyyən dairəsinə xidmət edən dilin yaranması üçün müəyyən şərait zəruridir, yəni:

1. Bəzi xüsusi vacib dairə fəaliyyətinin, yaxud biliklərin mövcudluğu;

2. Bu dairədə işlənən böyük həcmli informasiya;

3. Bütün səviyyələrdə diləyiylənmə spesifikasının üzə çıxarılma, aydınlaşdırılma imkanları.²

Bu mənada aviasiyanın və onunla bərabər uçuş aparatlarını idarəetmə və onlara xidmət göstərmə kimi kommunikativ sahənin yaranması və

¹ Коровушкин В.П. Военный подъязык как экзистенциальная форма английского и русского языков (основы понятия контрастивного описания) // Разноуровневые черты языковых и речевых явлений. Межвузовский сб. научн. трудов. Вып. 1. – Пятигорск: Изд-во ПГЛУ, 2002, с.173.

² Лейчик В.М. Языки для специальных целей – функциональные разновидности современных развитых национальных языков // Общие и частные проблемы функциональных стилей. Отв. ред. М.Я.Цвиллинг.– М.: Наука, 1986, с.23.

inkişafı son dərəcə səciyyəvidir – bu yeni professional dilin – aviasiya dilinin yaranmasına gətirib çıxarmışdır. İlk mərhələdə yalnız aviasiya lüğəti formallaşmışdı ki, onun istifadə dairəsi dəyişdikcə, o da dəyişirdi.

Aviasiyanın, xüsusilə mülki aviasiyanın müharibədən sonrakı dövrdə sürətli inkişaf vəziyyəti kökündən dəyişirdi. Aviasiya texnikasının keyfiyyətə və kəmiyyətə dəyişməsi aviasiyada hava hərəkəti ilə idarəetmə sistemi kimi strukturun əmələ gəlməsini qabaqcadan müəyyən etdi. Müasir texniki vasitələr bütün uçuş boyu təyyarə ilə əlaqəni həyata keçirməyə imkan verir, hava hərəkətinin yalnız aeroport ərazisində deyil, həmçinin bütün hava trası boyunca tənzimlənmə və idarə edilməsinə şərait yaradır. Pilot-aviadispetçerin distant, ortağ ünsiyyətinə xidmət etmək üçün optimal dilin yaranma zərurəti əmələ gəldi və bunun ən yaxın məqsədi – pilota lazımı uçuş informasiyalarını çatdırmaq, ən uzaq və uzunmüddətli məqsədi isə havada hərəkətin təhlükəsizliyini təmin etməkdir.

Beləliklə, aviasiyanın professional dilinin funksional inkişafı, sistemin praktiki olaraq bütün səviyyələrində fərqli əlamətləri olan mülki aviasiya radiomübadilə (MAR) xüsusi dilinin əmələ gəlməsinə gətirib çıxardı və beləliklə, təbii dildən törənmiş, sadələşdirilmiş və xüsusiləşdirilmiş altdil yarandı.

MAR altdili radiodanışıqları aparma tələblərinə müvafiq olaraq mütləq istifadə edilərək, leksik-terminoloji “tədarüklərin”, nitq klişələrinin bazasında aparılan şifahi ünsiyyətlə həyata keçirilir.

Radiomübadilə altdili istehsal fəaliyyətinin müəyyən situasiyasında - uçuş zamanı hava hərəkətini idarəetmə situasiyasında – aviasiya sosisiununun nümayəndələrinin, aviadispetçerin və pilotun nitq ünsiyyətinə xidmət göstərir. Buna görə də, MAR altdilini yalnız professional cəhətdən məhdudlaşdırılmış deyil, həm də situativ-məhdudlaşdırılmış dil kimi ayırmaq olar. Məhz ünsiyyət situasiyası dil vasitələrinin seçilməsinə, onların uyğunlaşdırılmasına və quruluş qaydalarına, danışq mövzusunə təsir göstərir. Seçim məqsədyönlü şəkildə, hava hərəkətini idarəetmə kimi kommunikasiyanın spesifik sahəsinə daha effektiv xidmət göstərmək üçün MAR altdilinə təqdim edilən tələblərə müvafiq olaraq həyata keçirilir.

MAR xüsusi altdilinin üslubi aidiyyətini və onun funksional üslublar sistemində yerini müəyyən etmək olduqca mürəkkəb məsələdir, çünki funksional üslubların təsnifatına yanaşmalar çox müxtəlifdir, bu da nitq müxtəlifliyini ayırmaq üçün götürülən meyardan asılıdır. Müasir dilçilik xüsusi dilaltını leksik sistem kimi deyil, müxtəlif qatlardan (laylardan) ibarət olan təhsil kimi gözdən keçirir; bunlar kommunikativ-orientir yanaşma nöqtəyi-nəzərindən ayrılırlar, fərqlənirlər, yəni burada

kommunikativ situasiya, kommunikasiya partnyoru və kommunikasiya şəraiti nəzərə alınır.

Xüsusi altdilinin tərkibinə belə yanaşma, hər bir dil gətində spesifik olanları istisna etməklə, müxtəlif professional dairələrin xüsusi dil tərkibində hamısı üçün ümumi olanları seçməyə imkan yaradır: nəzəri dil (elm dili) və təcrübə, praktiki dil (professional danışığı dili).

Əgər nəzərə alsaq ki, “nitqin dil diferensiyası bu və ya digər dil ifadə vasitələrinin istifadə sahəsinə (şəraitə və məqsədlərə) aid olmaya bilməz”¹, bu zaman ayrıca götürülmüş xüsusi altdilinin üslubi mənsubiyyətini təyin etdikdə, onun istifadə sahəsini, bu sahə ilə bağlı dil funksiyasının üstünlük təşkil etdiyini və bu funksiyanı realizə edən dilin funksional üslubunu nəzərə almaq zəruridir. MAR altdilində istifadə olunan ünsiyyəti iki kommunikant arasında professional vəzifələrini yerinə yetirdiyi şəraitdə şifahi işgüzar ünsiyyət kimi təyin etmək olar.

Beləliklə, MAR altdilində istifadə olunan sahə - öz funksiyasını yerinə yetirdiyi zaman pilot və dispetçer arasında işgüzar münasibətlərin başlanmasıdır. Professional kommunikasiya diskurs hava gəmisi uçuşunun təhlükəsizliyini təmin etməkdir. Hazırkı situasiyada ünsiyyət iştirakçıları dövlət təşkilatının rəsmi nümayəndəsi kimi iştirak edirlər – onların aydın səlahiyyətlər verən, müəyyən edilmiş ciddi vəzifə dairəsi mövcuddur və onlar bu vəzifələrin dəqiq yerinə yetirilməsi üçün məsuliyyət daşıyırlar, çünki insanların təhlükəsizliyi və həyatı bundan asılıdır. Kommunikasiya iştirakçılarının iş fəaliyyəti (hərəkətləri) dövlət sənədləri ilə nizama salınmışdır (təlimatlarla, qaydalarla, tövsiyələrlə).

“Dövlətin, ictimai, iqtisadi, siyasi həyatın müxtəlif aktlarını, dövlətlər, təşkilatlar arasında işgüzar münasibətlərin sənədli qanunlaşdırılmasını, həmçinin rəsmi mühitdə cəmiyyət üzvləri arasında ünsiyyət tələblərini qane edən” üslub-rəsmi-işgüzar stildir.² MAR altdili hava hərəkətinin təşkilinə dair təlimat kimi qiymətləndirilə bilər və ünsiyyətin spesifik situasiyası səbəbindən o, yalnız şifahi formada həyata keçirilir.

¹Стилистика русского языка: жанрово-коммуникативный аспект стилистики текста // В.Н. Виноградова, Т.Г. Винокур, Л.И. Еремина и др. Отв. ред. А.Н.Кожин. – М.: Наука, 1987, с.7.

² Федоровская О.А. О жанровой классификации научно-технических документов и их лингвистических особенностях (на материале русского языка) // Разновидности и жанры научной прозы: Лингвостилистические особенности. Отв. ред. М.Я. Цвиллинг. – М.: Наука, 1989, с.39.

İkinci fəsildə - “Dialoji nitq – radiomübadilə dilaltısının əsas reallşadırma forması kimi” - pilot-aviadispetçer diskursunun xüsusiyyətləri tədqiq olunur, diskursun əsas növləri seçilir və onun xüsusiyyətləri təhlil edilir.

Hava hərəkətinə idarəetmə şifahi, vizual və yazılı qaydalarda təmin olunan məlumatların işlənməsinə əsaslanır. Aviadispetçərə və pilota lazımlı olan müxtəlif vərdiş və bacarıqlardan ən vacibləri kommunikasiya bacarığı və məlumat alıb onun üzərində işləmə qabiliyyətidir. Nitq vasitəsi ilə alınan informasiya universaldır: HHİ-nin hər bir əməliyyatı dispetçer tərəfindən verbal kommunikasiya tələb edir, həmçinin pilotlardan yaxud digər dispetçerlərdən alınmış şifahi formada məlumatı daxil edir. Praktiki olaraq bütün informasiya çox dinamikdir və daima səs vasitəsi ilə raditefon rabitəsi ilə aparılır. Bu informasiya – icazələr, eşelonlaşdırma haqqında və mübahisəli təyyarəni ötüb keçmə haqqında göstərişlər, meteoroloji informasiyalar, uçuş planında dəyişikliklər haqqında məlumatlardır.

Radiorabitə seansı ikitərəfli ardıcıl kommunikasiyadan (heyət(ekipaj)) “bort” – dispetçer “yer”) ibarətdir ki, o qoyulmuş qaydalar üzrə uçuşu effektiv və təhlükəsiz, cəld yerinə yetirməyə imkan verən, yaxşı nəticələnən, dəqiq, ikimənalı olmayan ünsiyyət üçün işlənmiş və təsdiqlənmiş tələblərə müvafiq həyata keçirilir.

Pilot-aviadispetçer kommunikasiyasında istifadə olunan rabitə texnologiyası “təsdiqlərin və düzəlişlərin dördaddımlı qapanmış tsiklindən ibarətdir”:

1. Göndərən - məlumat verir;
2. Alan - diqqətlə məlumat dinləyir;
3. Alan - dinləyənlə məlumat göndərir;
4. Göndərən - mümkün olan düzəliş üçün məlumatı diqqətlə dinləyir.

Əslində bu, professional fəaliyyət sahəsində müəyyən situasiya çərçivələri ilə məhdudlaşdırılmış nitqi ünsiyyət yaxud diskurs kimi dəyərləndirilə bilən pilot-aviadispetçer hava dialoqudur. Pilot-aviadispetçer kommunikasiya intraprofessional ünsiyyətin növ müxtəlifliyidir.

Quruluşuna görə radiomübadilə iştirakçılarının nitqi iki kommunikantın dialoqudur. Hər bir sözləmənin öz adresatı olduğu halda, dialoqda iştirakçılar daima dəyişən “danışan-dinləyən” münasibətlərdə olurlar.

Replikalar növbələnmə qaydası ilə baş verir. Danışanı əvəz etmək üsulu kimi, sözü kəsmək radiomübadilə dialoqlarında qeydə alınmamışdır. Yalnız, danışığın məntiqi və intonasiyalı tamamlanması, replikaların

siqnallarla əvəz edilməsi, yaxud kontaktın bitməsi müəyyən sözlərlə yaxud söz birləşmələri ilə ifadə olunur.

Radiomübadilənin mündəricatı Azərbaycan Respublikasının mulki aviasiyasında radiotelefon rabitəsinin aparılması üzrə Rəhbərlik tərəfindən müəyyən edilmişdir. O, yalnız uçuşların yerinə yetirilməsi ilə, hava hərəkətini təmin etməklə və idarəetməklə əlaqədar olmalıdır. Digər mövzuda danışıqlar qəti qadağandır.

Radiomübadilə iştirakçılarının dairəsi müəyyən edilmişdir. Yəüstü dispetçer məntəqəsi ilə, HHİ dispetçeri ilə radiotelefon rabitəsinə hava gəmisinin komandiri yaxud onun tapşırığı ilə ekipaj üzvlərindən biri həyata keçirir.

Funksional cəhətdən MAR ierarxiya üzrə təşkil olunmuş dialoq planında söyləmələri təmsil edir. Nitqi ünsiyyət kimi, dialoq qarşılıqlı təsirin növbələnən formasını, bir-birilə əlaqədə olan fərdlərin çıxışlarının və reaksiyalarının nisbətən cəld dəyişməsinə nəzərdə tutur.

İştirakçı - kommunikantlar arasında münasibətlər təsdiq edilmiş radiomübadilə aparma qaydaları ilə müəyyən olunmuşdur.

MAR kommunikantlarının ikisindən dispetçer xidmətinin bir nümayəndəsi daha əsas və vacibdir, çünki məhz o, təyyarə bortuna göstərişlərin ötürülməsini həyata keçirir və hava məkanında hava gəmisinin hərəkətinə nəzarət edir.

Beləliklə, ekipajla müqayisə etdikdə, kommunikantların ierarxiya əlaqələrində dispetçer daha yüksək yer tutur, MAR-da kommunikasiya, bir qayda olaraq, kommunikantların şaquli münasibətləri üzərində qurulur. Lakin insan münasibətlərinin şəxsiyyətlərarası faktorunu nəzərə alaraq, kommunikasiyada üfqi münasibətlərə də yol vermək mümkündür – kommunikantlar arasında olan daha yaxın həyati əlaqələr, şəxsi-qərəzlik və qeyri-formal münasibətlərə aparən digər səbəblərdən ola bilər. Bu zaman ola bilsin ki, belə növ radiomübadilə təsbit edilmiş radiodanışıqları aparma qaydalarına müvafiq olmasın.

Beləliklə, MAR diskursunda kommunikantların münasibətləri şaquli (kommunikantlardan biri dialoqda aparıcı, yaxud dominant rol oynayır, digəri isə idarə edilən, aparılan) və üfqi olur (dialoqda kommunikantların rolu bərabərdir).

Bütövlükdə, nitq fəaliyyəti növü kimi, radiomübadilə aşağıdakılar vasitəsilə xarakterizə edilə bilər :

- a) fəaliyyət şəraiti (MAR-ın həyata keçirilməsinin standart və qeyri-standard şəraitləri);

- b) Fəaliyyət subyektləri və onların qarşılıqlı münasibətləri (radiomübadiləni yerinə yetirən pilot və dispetçer);
- c) İlk iki parametrlərdən asılı olan fəaliyyət obyektı – vasitəli radiotekst, mətn-dialoq.¹

Kommunikantların təsvir edilmiş şərait və münasibətlərinə müvafiq olaraq, dörd tip mətn vasitəsi ilə reallaşan, dörd tip diskurs mövcuddur:

1. A 1 (standart situasiyalar və şaquli münasibətlər);
2. A 2 (qeyri- standart situasiyalar və şaquli münasibətlər);
3. B 3 (standart situasiyalar və üfqü münasibətlər);
4. B 4 (qeyri-standart situasiyalar və üfqü münasibətlər).

Dialoqların mətni üç əsas parametrlərlə səciyyələndirilir: forma, məzmun, funksiya. Formal xüsusiyyətlərin hesaba alınması mətnin morfoloji və sintaktik tip vahidlərinin üzə çıxmasını təmin edir. Dialoq mətninin mövzusunu və onun tərkibində olanların təyin edilməsi, mətnin aktual tematik hissələrə ayrılma yolları ilə və illokusiyaların təhlili ilə kommunikativ istiqamətin müəyyənlənməsi dialoqun tərkib xüsusiyyətini təmin edir. Funksional xüsusiyyətlər mətnin və ayrıca söyləmələrin kommunikativ məqsəd tərifini özünə daxil edir.

Diskursun hər bir növünə öz inventarı (terminlər, nomenlər, pragmonimlər, professional xalq dili vahidləri və ümumxalq vahidləri), öz sintaktik növ söyləmələri (sual cümlələri, imperativlər, ellipslər və s.) və öz kommunikativ məqsədi xasdır.

Tip A1 (standart situasiyalar və şaquli münasibətlər) uçuş əməliyyatları proseduru pozmayan şəraitdə yerinə yetirilən radiomübadilənin standart situasiyasını əks etdirir və müvafiq olaraq, insan həyatına xətər gətirməyən və uçuş aparatlarının və texniki avadanlığın mühafizəsinə imkan yaradan təhlükəsiz uçuşu əks etdirir. Kommunikasiyada aparıcı rol dispetçer xidmətinə ayrılır, ekipajın rolu - aparılan roldur.

Tip A2 – qeyri-standart situasiyadır və şaquli münasibətlərdir. Qeyri-standart şərait aşağıda sadalanan səbəblərdən əmələ gələ bilər: idarəetmə və naviqasiya sistemlərinin işləməməsindən, əlverişsiz hava şəraitindən (turbulent atmosferdə hava gəmisinin yırğalanması), ətraf mühit

¹ Акимова О.В., Солнышкина М.И. Типология дискурса в профессиональной коммуникации (на материале русского языка). Сб. научных трудов “Актуальные проблемы теории коммуникации”. – СПб.: Изд-во СПбГПУ, 2004, с.225.

amillərinin təsirindən (mühərrikə buz yaxud quş düşdükdə, ekipaj kabinəsinin şüşəsinə quş çırpıldıqda), yanğından, hava gəmisinin idarə edilməsində və naviqasiyasında pilotun səhvindən, havada və yerdə hava gəmilərinin hərəkət koordinasiyasında dispetçer xidmətinin səhvlərindən, hava gəmisinin terrorist tərəfindən qaçırılmasından, bortda partlayış təhlükəsi və bir çox digər səbəblərdən.

Tip B1 kommunikantları üfqi münasibətlərlə əlaqələndirən radiomübadilənin standart situasiyasını əks edir. Bu intensiv hərəkətin daha az olmasından, kommunikantların şəxsi tanışlığı səbəbindən, uçuşun “qeyri-rəsmi mühitdə” həyata keçirilməsindən baş verə bilər. Kommunikantların üfqi münasibətlərdə olması kiçik aviasiyada daha çox mümkündür, çünki burada yüngül və idman kateqoriyasından olan uçuş aparatları yerli aviaxətlərdə istismar olunur, lakin kontinentlərarası uçuşların MAR-da da ola bilər.

Diskurs B1 heç də həmişə qoyulmuş qaydalara müvafiq olmur.

Tip B2 (qeyri-standart situasiyalar və üfqi münasibətlər) gözlənilməyən vəziyyətlə ağırlaşmış şəraitdə radiomübadilə situasiyasını əks etdirir: hava gəmisinin zədələnməsi; hava gəmisini mexanizm və sistemlərinin sınıması və işləməməsi; idarəetmədə və naviqasiyada səhvlər; hava gəmisinin zəbt edilməsi və s. Qeyri-standart situasiyalarda kommunikantların üfqi münasibətləri kommunikasiyada böyük qeyri-formallıq təxmin edir ki, bu da sözləmələrin sintaktik tip xüsusiyyətlərində, həmçinin təsvir edilən diskurs inventarının xüsusiyyətlərində özünü göstərir.

2-ci fəsilə təqdim edilmiş MAR dialoqlarının dörd tip diskursu mətnlərinin təhlili, onların formal, məzmun və funksional parametrlərinin müxtəlif yığımı ilə xarakterizə etməyə imkan verir. Tip A1 – baza tipidir. Tip B1, A2, B2 kommunikatív məqsədlərin, mövzunun yönəldilməsi, sintaktik tiplərin, inventar elementlərinin yenidən paylanması və əlavələri hesabına tip A1-in genişləndirilmiş formasıdır.

Üçüncü fəsilə - “Radiomübadilə dilaltısının struktur-sintaktik aspekti” – MAR dilaltısının struktur-sintaktik xüsusiyyətləri nəzərdən keçirilir, sözləmələrin qısalması, müxtəsər reallaşmasının vasitələri, radiomübadilə dialoqlarında sintaktik kompressiya halları təhlil olunur, radiomübadilə dilaltısında təkrarların funksiyaları təyin edilir və onların təsnifatı verilir.

Əlaqə yaratma və hava gəmilərini idarə edib, eşelonlaşdırma zamanı məlumatın paralel işlənilməsi, həmçinin nitqi ünsiyyətin xətti ardıcılığı müvəqqəti məhdudiyətlər yaradır ki, bunun nəticəsində vaxta qənaət

etmək zərurətindən məlumat ixtisar olunur. Məhdudlaşdırılmış leksikon, standart format və radiomübadilə dilaltısı sintaksisi birlikdə müxtəsərlik üçün olduğu kimi, həm də məlumatların aydın çatdırılması üçün təyin edilmişdir, bu isə bir-birinə ziddiyyət təşkil edir.

Son dərəcə situasiyadan asılı olan radiomübadilə dilaltısı, bir tərəfdən təkrar edilən elementlərlə dolğun olaraq, digər tərəfdən dilin qənaəti hesabına qısalığa və müxtəsərliyə can atır.

Dil qənaəti hallarını radiomübadilə dilaltısının dil sistemlərinin bütün səviyyələrində müşahidə etmək mümkündür. Yiğcamlığa aparan tendensiya ixtisarların bolluğu ilə, informasiyanı keçdikdə kod üsulundan istifadə ilə, elliptik konstruksiyaların yüksək rekkurentliyi ilə ifadə olunur.

Morfoloji səviyyədə struktur qənaəti mümkündür ki, o da “bir neçə komponentdən ibarət olan geniş ifadələrin bir sözə keçməsindən əmələ gəlir”.¹

Struktur kompressiyanın morfoloji üsullarına abbreviasiya aiddir. “Abbreviasiya ilk növbədə bəzi dil məlumatının material (səs yaxud qrafik) pərdəsinin ixtisarından ibarətdir, yəni hər şeydən əvvəl kommunikativ məqsədlə material pərdələrin istifadəsinin rasionallaşdırılmasından ibarətdir”.²

V.Y.Dubovski tərəfindən təklif edilən struktur-ixtisarlı törəmələrin (əmələ gəlmələrin) SİT təsnifatı əsasında nəzərdən keçirilmiş radiomübadilənin ingilis dili dailoqlarında “inisial, ellips, abromorfem, inisial-söz”³, şərti struktur-ixtisarlı törəmələr aşkar edilib üzə çıxarılmışdır.

Leksik səviyyədə, terminlərin əmələgəlməsində iştirak edən simvolik, rəmzi vasitələr hesabına söyləmələrin kəmiyyətə ixtisarı müşahidə olunur. Ünsiyyət situasiyaların yüksək dərəcədə təkrarlanması və bunun nəticəsində tipli informasiyanın böyük miqdarda mövcudluğu təbii dil anlayış nominasiyası üçün rəqəm və əlifba kodlarından istifadəni nəinki mümkün edir, həmçinin əhəmiyyətli dərəcədə məqsəduyğunlaşdırır.

Tədqiq olunmuş radiomübadilənin ingilis dilli dialoqlarında kodlu ixtisarlar arasında Q-kodun, radiotelefonlu əlifbanın, rəqəmsal kodun və

¹ Гак В.Г. Сопоставительная лексикология. – М.: Международн. отношения, 1977, с.145

² Борисов В.В. Аббревиация и акронимия. Военные и научные сокращения в иностранных языках. – М.: Воениздат, 1972, с.47.

³ Дубовский В.Ю. Типологические черты структурно-сокращенных образований в английском и русском военных социолектах. Автореферат дис. канд. фил. н. – Пятигорск, 2003, с.4.

şifahi-say (şifahi-hərfi-say) kodunun istifadəsini seçib ayırmaq mümkündür.

Sintaktik kompressiya – “ifadə planının bir vahidinə informasiyanın artması” deməkdir. Sintaktik kompressiyanın vasitələrindən biri – elliptik vasitədir. Bizim materialın sintaktik təhlili göstərir ki, elliptik cümlələr radiomübadilənin ingilis-dilli dailoqlarının əsasını təşkil edir.

Yarımqıq cümlələrin əksəriyyətinin xarakteri informasiyanın birmənalı səviyyədə mənimsənilməsinə təsir göstərmir və hava radiomübadiləsi iştirakçılarının professional nitqində müxtəsərliyin stilistik göstəricisi kimi onların nəzərdən keçirilməsinə imkan yaradır.

Qeyd etmək lazımdır ki, eyni cümlədə həm paradiqmatik, həm sintaqmatik cəhətdən tamamlanan üzvlər təqdim oluna bilər.

Paradiqmatik, yaxud sistemli, tamamlanan elliptik cümlələr, öyrənilən dialoqların cümlələrinin ümumi sayından daha böyük hissəsini təşkil edir.

Paradiqmatik tamamlanan elliptik cümlələrə o cümlələr aiddir ki, bunlarda köməkçi sözlər (artikllar,söz önləri) və tammənalı sözlərə qarşı qoyulan və əşyanın adını deyil, yalnız “onu göstərmək yolu ilə ayıran” əvəzlilər ixtisara düşür.

Cümlənin belə qrammatik natamamlığı anlamaq üçün çətinlik yaratmır, çünki o, nitqi qəbul etmə prosesində uzunmüddətli yaddaşdan alınan müvafiq tam tiplərin müəyyən sxemləri ilə tutuşdurulub müqayisə edilir.

Belə növ cümlələrin ellipsisini kontekstdən, yəni əvvəlcədən, sonradan verilmiş və ya elə həmin cümlədən bərpa etmək mümkündür.

Radiomübadilə dialoqlarında üç qrup sintaqmatik cəhətdən tamamlanan elliptik cümlələr seçib ayırmaq olar. Birinci qrup cümlələrə aviadispetçerin replikalarının pilot tərəfindən mütləq təkrar olunan cümlələr aiddir.

Bu kimi cümlələrin ellipsisini dispetçerin əvvəl deyilən replikasından bərpa etmək mümkündür. O faktı da qeyd etmək lazımdır ki, alınan (pilot) tərəfindən təsdiqi tələb edən aviadispetçerin replikası bəzi hallarda özü elliptik cümləyə çevrilir; bu cümlələrdə sıfır variantların ekzplikasiyası (şərhi,izahı) paradiqmatik, sintaqmatik yaxud presuppoziysia əsasında mümkün ola bilər.

İkinci qrup cümlələrə onlar aiddir ki, cümlədə baş yaxud ikinci dərəcəli üzvlərin rolunu yerinə yetirən sözlər ötürülmüşdür.

Stereotipin (leksik, sintaktik, kompozisiyalı) mövcudluğu ardınca gələn mətni proqnozlaşdırmağa imkan verir, onun haqqında qabaqcadan

xəbər verir. Bu, kommunikasiyanın iştirakçılarında sözləmənin uzunluğunu qısaltmaq məqsədi ilə bəzi komponentlərin ixtisarına müraciət etməyə imkan verir.

Nəzərdən keçirilmiş hallarda situasiya biliyi və pressupozisiya, bəzi komponentləri ötürməklə, sözləmələri ixtisara salmağa imkan yaradır.

Elliptik sözləmələrin bu cür spesifikliyi onunla müəyyən edilir ki, daxil olmuş informasiya yalnız kontekstə və ünsiyyət situasiyasına arxalandıqda adekvat reallaşa bilər. Konkret situasiyadan kənar və əvvəlki cümlələrin mənasına istinad etmədən, sözləmələr öz informasiya dəyərini itirir.

Üçüncü qrup cümlələrə - daxili səbəbdən, öz-özünə törəyən (spontan) dialoq nitqinə xas elliptik cümlələr aiddir. Pilot-aviadispetçer dialoqunda nitq vasitələrinin seçimində proqnozlaşmış, prosedurlu və müəyyən dərəcədə hazırlanmış ünsiyyət olmağına baxmayaraq, spontan dialoq nitqinin əlamətlərini ayırmaq mümkündür. Spontan dialoq nitqinə replika-stimul sualına replika-reaksiya fəlsiz sözləmələri xasdır. Belə fəlsiz sözləmələr yalnız verilmiş dialoq sistemində məna daşıyan sərbəst-kommunikativ sözləmələr kimi nəzərdən keçirilir.

Adi kontaktlı dialoqlarda olduğu kimi, radiomübadilə dialoqlarında fəlsiz sözləmələrin tipik mühiti sual-cavab birliklərinin əmələ gəlməsidir.

Radiomübadilənin dilaltısı adi dildən yüksək dərəcəli bolluğu ilə fərqlənir. Təbii dillə müqayisədə, radiomübadilənin xüsusi dil bolluğunun belə yüksək faizli olmasının səbəbi, informasiyanı təkrar (dubl) etmək zəruriyyətindən irəli gəlir. Təkrarları (leksik, sintaksik və leksik-sintaksik) radiomübadilə dilaltısında çoxluğun ifadə vasitəsi kimi nəzərdən keçirmək olar.

Radiomübadilə dialoqlarının fərqli xüsusiyyəti-onlarda radiomübadilə dilaltısının professional norması ilə nəzərdə tutulmuş zəruri frazal (ibarətli) təkrarların böyük miqdarda mövcud olmasıdır.

Leksik təkrarlar-radiomübadilə dialoqlarında olduqca yayılmış haldır. Leksik təkrarlar daha vacib informasiyanın fərqləndirici işarələri, nişanları kimi çıxış edirlər, çünki verilmiş mətnə aid əsas, hakim sözlər təkrar olunur.

Radiomübadilə dialoqlarında paralel konstruksiyalar seçilib fərqlənir, eyni qrammatik formanın təkrarı müşahidə olunur, həmçinin paralel konstruksiyaların leksik təkrarla əlaqələnməsi nəzərə çarpır.

Rabitə kanalının yaradılması və yoxlanılması üçün radiomübadilə dialoqlarında hava gəmisinin çağırış signalını və yerüstü dispetçer xidmətinin adını bildirən və daima təkrarlanan söz və söz birləşmələrindən

istifadə olunur. Pilot-dispetçer kommunikasiyası strateji məqsədinin reallaşması üçün, yəni uçuşun maksimal təhlükəsizliyinin təmini üçün belə təkrarlar zəruridir və situasiya, vəziyyət cəhətdən özünü doğruldur.

Rəhbər sənədlərlə ciddi sürətdə qanuniləşdirilmiş professional fəaliyyət sahəsində xidmət göstərən radiomübadilə dilaltısı bu qaydalardan kənar qala bilməz. Radiomübadilə aparma qaydalarından biri aviadispetçerin müəyyən göstərişlərinin pilot tərəfindən mütləq təkrarıdır.

Hava danışıqlarında aviadispetçerin müəyyən göstərişlərinin mütləq təkrarı (read back) – dinləyən (pilot) danışanın (dispetçerin) kommunikativ niyyətlərinə müvafiq məlumatının dekodlaşdırdığını təsdiq etmək üçün istifadə olunur, yaxud kommunikativ uğursuzluq halları baş verdikdə.

Dördüncü fəsil – “Radiomübadilə dialoqlarının kommunikativ-praqmatik aspekti” – pilot-aviadispetçer radiomübadiləsinin kommunikativ-praqmatik xüsusiyyətlərinin tədqiqinə həsr edilmişdir.

Formasına görə hava danışıqları şifahi dialoji ünsiyyətdir və bu əlaqənin kommunikativ-praqmatik istiqaməti ünsiyyətin ekstralinqvistik şərtləri ilə müəyyən edilir.

Hava danışıqları – “iş üçün nitqdir”. Onları performativ mətnlər kimi, yəni “özü-özlüyündə tələffüzü müəyyən hərəkət bildirən verbal işarə, nişan kimi hesab etmək olar.¹ Performativ mətnlər adreslidirlər, yəni adresatın mövcudluğunu və məlumat – “nə haqqındasa (subyektiv cəhətdən) yeni xəbərlər” mövcudluğunu nəzərdə tutur.

Hava dialoji ünsiyyətin xüsusiyyətləri bunlardır – dialoq iştirakçılarının mövzu istiqaməti üzrə (tematik) replikalarının sərt əlaqəliliyi və illokutiv funksiya ilə uzlaşmasıdır (niyyət-razılıq/rədd, sual-cavab, təsdiq-təsdiqləmə yaxud təkzib etmə). Kommunikativ-yersiz replikaların istifadə olunma halları qeydə alınmamışdır.

Pilot-aviadispetçer nitq ünsiyyəti hava hərəkətinə idarəetmə sahəsinə xidmət edir. Partnyorların status münasibətləri möhkəm olduğu halda və normativ cəhətdən şərtləndirilibsə, bu situasiyada onların qarşılıqlı nitq əlaqələrini aşağıda verilmiş qaydada müəyyən etmək olar :

- a. Yerinə yetirin – yerinə yetir-irəm,-mirəm;
- b. İcazə verin – icazə ver-irəm,-mirəm;
- c. Məlumat verin – məlumat verirəm;

¹ Карасик В.Я. Языковый круг: личность, концепты, дискурс. – Волгоград: Перемена, 2002, с.61.

d. Informasiya verirəm – nəzərə alıram.

Radiomübadilədə söyləmələrin perlokutiv effekti əhəmiyyətli dərəcədə qabaqcadan deyilmiş kimi qəbul edilir. Adresantın direktiv nitqli hərəkətlərinə adresatın verdiyi reaksiya, tələb olunan hərəkətlərin nitqli olub yaxud olmadığından asılıdır. Nitqli hərəkətin yerinə yetirilmə niyyətinin məqsədi informasiya almaqdır və mətnli məlumat formasında cavab reaksiyasını yaratmaqdır. Tələb olunan qeyri-nitqli hərəkətin məqsədi bu hərəkəti yerinə yetirmək niyyətidir və yerinə yetirmə/yetirməmə formasında cavab reaksiyasına səbəb olur. Hava danışıqlarının fərqli xüsusiyyəti ondadır ki, hərəkəti yerinə yetirib/yetirməmək adresantın cavab nitqli reaksiyasını əvvəlcədən nəzərdə tutur. Bu reaksiya pilot tərəfindən dispetçerin əmrini yerinə yetirdikdə yalnız anlaşma signalı kimi deyil, həm də əmrə müvafiq ciddiliklə hərəkətləri həyata keçirmə öhdəçiliyini öz üzərinə götürmə kimi qiymətləndirilir; pilotun xahişini dispetçer yerinə yetirib/yetirmədiyini halda – icazə/qadağan direktiv akt şəklində cavab nitqli reaksiya kimi qəbul edilir.

Pilot-aviadispetçer ünsiyyəti son dərəcə konvensialdır, şərtidir. O, hava hərəkətinin idarəetmə sahəsinə aiddir və hava hərəkəti iştirakçılarının fəaliyyətinin tərkib hissəsidir. Radiomübadilə dialoqlarında kooperasiya prinsipinə ciddi surətdə riayət olunur. Bu zaman radiomübadilə iştirakçıları öz aralarında bir-birinə qarşılıqlı təsir göstərərək, ünsiyyətin dəqiq qoyulmuş müəyyən məqsədinə nail olurlar və hər kəsin bu dialoqun quruluşunda iştirakı onun birlikdə qoyulmuş məqsədinə uyğundur”.

Növbə ilə danışan/dinləyən rolunu yerinə yetirərək, kommunikasiya iştirakçıları rəsmi ünsiyyətə qoşulurlar. Bu ünsiyyətin xüsusiyyəti o faktdan ibarətdir ki, bir-birini tanımayan, danışmaq zamanı bir-birini görmək imkanı olmayan insanların ünsiyyət uğuru hava danışıqlarının aparılma qaydalarını öz nitqinə tabe edərək, müsahiblərin bacardıqları qədər “oyun qaydalarına” riayət etməyindən asılıdır. Bu cür situasiyada nitqi təsirin gözlənilən nəticəsini prosedurla təsbit edilmiş normalara ciddi müvafiqliklə əldə etmək mümkündür.

Biz o, alimlərin nöqtəyi-nəzərinə qoşuluruq ki, onlar dialoq replikasını kommunikativ intensiyanı təşkil edən söyləmələr sistemi kimi qiymətləndirirlər; bu söyləmələrdən biri “intensional istiqamət üzrə əsas yer tutur”.¹

¹ Пospelова А.Г. О дополнительных коммуникативно-прагматических функциях высказывания в английском языке // Предложение и текст: семантика, прагматика и синтаксис. Межвузовск. сб. – Л.: Изд-во ЛГУ, 1988, с.55.

Tədqiqatçının görüş dairəsinə düşmüş radiomübadilə dil materiallarının təhlili nitq aktlarının beş baza növündən dördünü ayırmağa imkan vermişdir, onlar aşağıdakılardır: representativlər, direktivlər, ekspressivlər və komissivlər. Radiomübadilə dialoqlarında müxtəlif pragmatik istiqamətli nitqli aktların istifadəsində miqdar nisbətində əhəmiyyətli dərəcədə səpələnmə müşahidə olunur.

Bu və ya digər illokutiv funksiyanın söyləmə istifadəsində aparıcı rolu ünsiyyət situasinya oynadığı faktını nəzərə alaraq, hava kommunikasiyasının əsas məqsədi – hava hərəkətinə idarəetmə, aralıq kommunikasiyasının isə uçuş informasiyasının mübadiləsi olduğuna əsaslanaraq, pilot-dispetçer danışıqlarının əsasının direktiv və representativ nitqli aktlardan ibarət olmasını zənn etmək məntiqli olardı.

Dil materiallarının təhlili göstərir ki, radiomübadilə dialoqlarında direktiv və representativ nitqli aktlarla bərabər komissivlərdən öhdəçilik aktlarından da istifadə olunur. Direktiv nitqli akt formasında (əmr, təklif, xəbərdarlıq) dispetçerin göstərişini aldıqda, pilot dərhal aldığı informasiya faktını sözlə təsdiq edir və bununla, tələb olunana müvafiq göstərişi yerinə yetirmək öhdəçiliyini öz üzərinə götürür.

Sosial etiketin formullarına aid olunan ekspressivlərə ingilis radiomübadilə dialoqlarında çox nadir hallarda rast gəlmək olar.

Xülasədə dissertasiyanın məzmunundan irəli gələn əsas nəticələr və ümümləşdirilmələr təqdim edilmişdir.

1. Pilot-dispetçer rabitəsi intraprofessional ünsiyyətin növ müxtəlifliyidir və onu sxem şəklində aşağıdakı kimi göstərmək olar: mütəxəssis (peşəyönümlü rabitə zamanı müəyyən situasiyada) – mütəxəssis (peşəyönümlü rabitə zamanı müəyyən situasiyada).

2. Rəsmi işgüzar stilə çox yaxın olmaqla, radiorabitə həm bu stilin xüsusiyyətlərinə (nitqin bu peşəyə xas olan xüsusiyyətləri, dəqiqlik, standartlaşma), həm də onun reallaşdırılması (yığıcamlıq) xüsusiyyətlərinə malikdir. Nitq formasına görə hazırlıqsız dialoq şəklində ünsiyyət olmaqla radiorabitə danışıq dilinin spontanlıq və nitq vahidlərinin xüsusi təşkili üsulları kimi xüsusiyyətlərinə də malikdir.

3. Mülkü aviasiyada radiorabitənin professional diskurs kimi tədqiqi onun tiplərini müəyyən etməyə və əsas parametrlərinə, yəni forma, məzmun və funksiyalarına əsasən onları xarakterizə etməyə imkan verir. Kommunikativ situasiya tiplərini və kommunikantların münasibətini nəzərə

alaraq, mülki aviasiya radiorabitə dilinin 4 diskurs tipi müəyyənləşdirilmişdir. A1 (standart situasiyalar və şaquli münasibətlər), B1 (standart situasiyalar və üfüqi münasibətlər), A2 (qeyri-standart situasiyalar və şaquli münasibətlər), B2 (qeyri-standart situasiyalar və üfüqi münasibətlər). Hər diskurs tipinin özünəməxsus ifadə vasitələri, sintaktik tipləri və kommunikativ məqsədləri var. Mülki aviasiyada radiorabitənin nəzərdən keçirilmiş bütün diskurs tipləri müxtəlif formal, məzmunlu və funksional parametrlərlə xarakterizə olunur.

4. İngilis dilində radiorabitə dialoqlarının təhlili aşağıdakı struktur-sintaktik xüsusiyyətləri aşkara çıxardı:

- yığcamlıq; radiorabitənin stilistik xüsusiyyəti kimi dil sisteminin bütün səviyyələrində - morfoloji, leksik və sintaktik – dil kompressiyası vasitəsi ilə həyata keçirilir. Sintaktik kompressiya radiorabitə dialoqlarının yığcam çatdırılmasının əsas, ancaq yeganə üsulu deyildir.

- radiorabitə altdilində izafiliyin ifadə edilməsi vasitəsi təkrarlardır (leksik-sintaktik). Radiorabitə dialoqlarında təkrarlar həm spontan dialoqlara xas funksiyaları, yəni mətnin koherentliyinin təmin olunmasını, həm də digər xüsusi funksiyaları yerinə yetirir ki, bunlara: a) rabitə əlaqə kanalının quraşdırılması, b) ötürmədə və deşifrələnmədə mümkün səhvləri istisna etmək üçün əsas məlumatın təkrarlanması aiddir.

5. Radiorabitə dialoqlarının tədqiqi 4 illokutiv aktı – direktivləri, representativləri, komissivləri, ekspressivləri aşkara çıxarmağa imkan vermişdir ki, onların rast gəlinmə ünsüyyət situasiyası ilə şərtlənir. Direktivlərə daha tez-tez, ekspressivlərə isə daha az rast gəlinir.

Dissertasiyanın əsas məzmunu çap olunmuş aşağıdakı məqalələrdə öz əksini tapmışdır:

1. «Некоторые актуальные аспекты английского радиообмена». Azərbaycan Elmi və Mədəniyyəti Aktual Problemlər Elmi-Praktik Konfrans Tesislər. Qərb Universiteti Nəşriyyat-Poliqrafiya Mərkəzi, Bakı, 2003, səh. 3-5.
2. «Определение оптимальных путей разработки фразеологии радиообмена “пилот-диспетчер” на английском языке». Elmi Məcmuələr. Cild 15, № 4. Milli Aviasiya Akademiyası, Bakı, 2003, səh. 82-86.
3. “Historical background and linguistic aspects of English radiotelephony phraseology” (“Radiomübadilə frazeologiyasının

- yaranma tarixi və linqvistik aspektləri”). Elmi Məcmuələr. Cild 6, № 1, Milli Aviasiya Akademiyası, Bakı, 2004, səh. 319-323.
4. «Лингвистические ошибки радиообмена пилот-диспетчер, ведущие к авиационным происшествиям». Тədqıqlər, № 1, АМЕА, Nəsimi adına Dilçilik İnstitutu, Bakı, 2004, səh. 3-9.
 5. «Диалог как основная форма общения пилот-диспетчер». Тədqıqlər, № 1, АМЕА, Nəsimi adına Dilçilik İnstitutu, Bakı, 2008, s. 75-81.
 6. «Подъязык радиообмена как экзистенциальная форма языка». Elmi Məcmuələr. Cild 10, № 2, Milli Aviasiya Akademiyası, Bakı, 2008, səh.. 43-46.
 7. «Аббревиация как морфологический способ структурной компрессии в диалогах радиообмена». Современные гуманитарные исследования, № 6, Спутник +, Москва, 2008, стр. 153-157.
 8. «Синтаксические способы компрессии в диалогах радиообмена пилот-диспетчер на английском языке». Международная заочная конференция «Актуальные вопросы филологических наук», г.Чита, 2011, стр. 75-79.
 9. «Функции повторов в подъязыке радиообмена пилот-диспетчер». Studia Linguistica. Збірник наукових прац. Випуск 6. Частина 1. Київ: Київський національний університет імені Тараса Шевченка, 2012, стр. 99-106.

ЛИНГВИСТИЧЕСКИЙ АСПЕКТ РАДИООБМЕНА ПИЛОТ-ДИСПЕТЧЕР В СВЕТЕ УСИЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

РЕЗЮМЕ

Настоящая диссертационная работа посвящена исследованию лингвистических особенностей радиообмена пилот-диспетчер в свете усиления безопасности полетов.

Диссертация состоит из оглавления, списка сокращений, введения, четырех глав, заключения, списка использованной литературы, списка источников иллюстративного материала и приложения – примеров диалогов радиообмена пилот-авиадиспетчер на английском языке.

Во введении обосновываются актуальность темы, ее научная новизна, теоретическая и практическая значимость, представляются цель и задачи исследования.

В первой главе рассматриваются исторические предпосылки возникновения единого подъязыка радиообмена в свете безопасности полетов, подъязык радиообмена анализируется как специальный язык профессиональной коммуникации и как разновидность интра-профессиональной коммуникации, определяется его функционально-стилистический статус.

Во второй главе исследуются особенности дискурса пилот-авиадиспетчер, выделяются основные типы дискурса и анализируются их особенности на примере текстов диалогов радиообмена.

В третьей главе рассматриваются структурно-синтаксические особенности подъязыка РГА, анализируются языковые средства реализации краткости высказывания, явление синтаксической компрессии в диалогах радиообмена, устанавливаются функции и дается классификация повторов в подъязыке радиообмена.

Четвертая глава посвящена исследованию коммуникативно-прагматических особенностей радиообмена пилот-диспетчер, изучению речевых актов в диалогах радиообмена и средств их выражения.

В заключении содержатся выводы из всей диссертации.

**LINGUISTIC ASPECT OF PILOT-CONTROLLER
RADIOTELEPHONY COMMUNICATION IN CONDITIONS OF
FLIGHT SAFETY IMPROVEMENT**

SUMMARY

The present thesis is devoted to investigation of pilot-controller radiotelephony communication special features in conditions when flight safety has become vital and crucial issue of international flights.

The thesis consists of an introduction, a list of abbreviations, four chapters, a conclusion, a list of references, a list of illustrative material sources and an attachment – examples of pilot-controller communication dialogues in English.

The introduction states the actuality of the theme, its scientific novelty, theoretical and practical significance, presents the goals and objectives of the research.

The first chapter analyzes the historical background of radiotelephony communication; the language of radiotelephony communication is analyzed as the language of professional communication as well as a kind of intraprofessional communication; its functional and stylistic status is defined.

The second chapter investigates special features of pilot-controller discourse, reveals and describes its main types, and examines their peculiarities on the base of pilot-controller dialogue texts.

The third chapter considers structural and syntactic features of the language of radiotelephony communication, analyses linguistic means of utterance compression realization, the phenomenon of syntactic compression in radio exchanges, defines iteration functions in the radiotelephony sub-language and presents their classification.

The fourth chapter deals with the investigation of communicative and pragmatic features of pilot-controller radiotelephony communication and studies speech acts in pilot-controller dialogue texts and means of their realization.

The conclusion contains deductions from all the dissertation work.

