

Министерство образования и науки Российской Федерации  
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение  
высшего образования  
РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ДРУЖБЫ НАРОДОВ ИМЕНИ ПАТРИСА  
ЛУМУМБЫ  
(РУДН)

*На правах рукописи*

**Медведева Екатерина Павловна**

**Лингвокультурологические особенности функционирования языка  
для специальных целей в сфере международного воздушного права  
(на материале английского и русского языков)**

Специальность 5.9.8. Теоретическая, прикладная  
и сравнительно-сопоставительная лингвистика

**ДИССЕРТАЦИЯ**  
на соискание ученой степени кандидата филологических наук

Научный руководитель  
доктор филологических наук, доцент  
Закирова Елена Сергеевна

Москва – 2025

## ОГЛАВЛЕНИЕ

|                      |          |
|----------------------|----------|
| <b>ВВЕДЕНИЕ.....</b> | <b>5</b> |
|----------------------|----------|

### **Глава 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ ИССЛЕДОВАНИЯ ЯЗЫКА ДЛЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ В СФЕРЕ**

|                                                                                                                                  |           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ПРАВА .....</b>                                                                                     | <b>18</b> |
| 1.1. Развитие понятия «язык для специальных целей» .....                                                                         | 18        |
| 1.2. Лингвокультурологический и когнитивный аспекты<br>языка для специальных целей в сфере международного воздушного права ..... | 29        |
| 1.3. Тематическая характеристика профессионального общения<br>в сфере международного воздушного права .....                      | 36        |
| 1.3.1. Характер профессиональной коммуникации в сфере воздушного<br>транспорта в современных условиях .....                      | 41        |
| 1.3.2. Понятие о языковой личности и языковой картине мира специалиста<br>с учетом социально-культурных характеристик.....       | 44        |
| Выводы по главе 1 .....                                                                                                          | 52        |

### **Глава 2. ФОРМИРОВАНИЕ И РАЗВИТИЕ ЯЗЫКА**

#### **ДЛЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ В СФЕРЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ПРАВА .....**

|                                                                                                                                            |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>ВОЗДУШНОГО ПРАВА .....</b>                                                                                                              | <b>57</b> |
| 2.1. Историко-диахронный анализ развития терминосистемы<br>международного воздушного права: лингвокультурологический подход .....          | 57        |
| 2.2. Анализ системности языка для специальных целей в сфере<br>международного воздушного права в рамках межкультурных отношений .....      | 71        |
| 2.2.1. Современные вызовы и лингвистическая адаптация<br>в транснациональном пространстве .....                                            | 77        |
| 2.2.1.1. Цифровизация и новые технологии .....                                                                                             | 79        |
| 2.3. Дискурсивный анализ языка для специальных целей в сфере<br>международного воздушного права с учетом социокультурных особенностей .... | 85        |

|                                                                                                                                                                                                                                        |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 2.3.1. Когнитивные процессы в правовой терминологии в авиации .....                                                                                                                                                                    | 89  |
| 2.3.2. Особенности перевода воздушно-правовой терминологии<br>и когнитивные искажения .....                                                                                                                                            | 91  |
| 2.3.3. Роль языка для специальных целей в когнитивной<br>стандартизации .....                                                                                                                                                          | 93  |
| 2.4. Основные характеристики стандартной фразеологии радиообмена<br>между участниками профессиональной коммуникации с учетом<br>их принадлежности к различным языкам и культурам.....                                                  | 101 |
| 2.4.1. О проблемах, возникающих при использовании стандартной<br>фразеологии авиационной радиотелефонной связи специалистами –<br>представителями различных языков и культур .....                                                     | 105 |
| 2.5. Семантические и прагматические особенности языка для специальных<br>целей в сфере международного воздушного права и их проявление<br>в профессиональной коммуникации специалистов – носителей<br>различных языков и культур ..... | 117 |
| 2.6. Особенности синтаксической организации специальных текстов .....                                                                                                                                                                  | 130 |
| 2.6.1. Синтаксические средства реализации языковой компрессии .....                                                                                                                                                                    | 133 |
| 2.6.2. Реализация функции избыточности за счет лексических<br>и синтаксических повторов .....                                                                                                                                          | 137 |
| 2.7. Типичные трудности в профессиональной коммуникации<br>специалистов в области воздушного транспорта и международного<br>воздушного права: лингвокультурологический аспект.....                                                     | 143 |
| Выводы по главе 2.....                                                                                                                                                                                                                 | 146 |

|                                                                                                                                                              |            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>Глава 3. КОМПЛЕКСНЫЙ АНАЛИЗ ФОРМАЛЬНОЙ СТРУКТУРЫ<br/>ТЕРМИНОВ В СОСТАВЕ АНГЛИЙСКОЙ И РУССКОЙ<br/>ТЕРМИНОСИСТЕМ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ПРАВА .....</b>  | <b>152</b> |
| 3.1. Исследование специфики терминологии международного<br>воздушного права в английском и русском языках.....                                               | 152        |
| 3.1.1. Изучение особенностей языка для специальных целей<br>в сфере международного воздушного права с позиций терминографии<br>и корпусной лингвистики ..... | 157        |

|                                                                                                                                              |            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 3.2. Структурный анализ терминологических групп английского и русского языков в сфере международного воздушного права.....                   | 168        |
| 3.3. Особенности частеречного состава терминов международного воздушного права в английском и русском языках.....                            | 183        |
| Выводы по главе 3.....                                                                                                                       | 200        |
| <b>ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....</b>                                                                                                                      | <b>203</b> |
| <b>СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ .....</b>                                                                                                               | <b>215</b> |
| <b>ПРИЛОЖЕНИЕ</b>                                                                                                                            |            |
| <b>Структура «Англо-русского словаря терминов и понятий международного воздушного права»</b>                                                 |            |
| <b>(авторы-составители: В.В. Воробьев, Е.С. Закирова, Е.П. Медведева; под ред. В.В. Воробьева. – Москва : Прометей, 2023. – 168 с.).....</b> | <b>242</b> |

## ВВЕДЕНИЕ

Развитие международных и межгосударственных правовых отношений в сфере воздушного транспорта требует от специалистов решения вопросов, связанных как с совершенствованием научно-технического процесса в данной отрасли, с обеспечением безопасности воздушной деятельности, так и с изучением особенностей функционирования языка для специальных целей, призванного обслуживать профессиональную коммуникацию в области международного воздушного права, сложность которой характеризуется многоаспектностью самой системы, принципами, функциями правовой отрасли, регулирующей режим международных полетов и воздушных сообщений, проблемы борьбы с захватом и угоном самолетов / террористической угрозой на воздушном транспорте и в аэропортах, компетенции специализированного учреждения ООН – Международной организации гражданской авиации (ИКАО) [ИКАО, 2024] и др. Особенности межкультурного и межъязыкового взаимодействия специалистов в области международного воздушного права относятся к лингвистическим проблемам, требующим тщательного изучения, поскольку профессиональная коммуникация, нацеленная на обеспечение безопасности аэронавигации в современных условиях политического и военного конфликта ставит перед лингвистами (терминоведами) задачи, связанные с унификацией, систематизацией воздушно-правовых понятий и определений, разработкой специальных терминологических словарей и справочников, способствующих снятию трудностей как в переводческой практике, так и в достижении коммуникативных целей в сфере воздушного транспорта.

Важность исследования объясняется масштабом и сложностью общения людей в условиях воздушного пространства. Согласно официальным данным, ежегодно воздушный транспорт перевозит более 2 млрд человек, т.е. 1/3 всего населения Земли, причем в небе, в полетах постоянно находятся несколько тысяч летательных аппаратов, на которых в среднем пребывает около 300 тыс. человек,

а в суточные и сезонные пики активности около 1 млн человек – членов экипажей и пассажиров (целый «летающий» город) [Кричевский, 2008; АТО.RU].

**Актуальность темы исследования** обусловлена языковыми и экстралингвистическими факторами, к которым мы относим: 1) необходимость комплексных исследований функционирования языка для специальных целей в сфере международного воздушного права, включая достижения в области лингвокультурологии; 2) расширение международного обмена правовой информацией, применяемой для достижения целей коммуникации в ситуациях профессионального речевого взаимодействия специалистов в сфере международного воздушного права; 3) необходимость комплексного анализа английской и русской терминосистем международного воздушного права с целью их упорядочения, унификации, систематизации; 4) потребность в разработке специального словаря терминов и понятий международного воздушного права, способствующего снятию трудностей в коммуникации специалистов и переводчиков; 5) необходимость изучения речевых актов на материале конкретных примеров профессиональной коммуникации в ситуациях, связанных с обеспечением безопасности в сфере воздушного транспорта.

**Степень научной разработанности проблемы.** В современной лингвистике особенности авиационной терминосистемы и составляющие ее термины рассмотрены в работах многих исследователей, таких как Е.В. Баженов [Баженов, 2019], Л.Г. Копрева [Копрева, 2019], М.М. Москалева [Москалева, 1998], С.Ю. Позднякова [Позднякова, 2005], М.А. Столбовская [Столбовская, 2018], А.Ж. Суюнбаева [Суюнбаева, 2016а; 2016б] и др. Однако особенности функционирования языка для специальных целей в сфере международного воздушного права, представляющего собой систему принципов и норм, регулирующих отношения между субъектами этого права относительно определения статуса и установления режима воздушного пространства в целях создания эффективного и безопасного его использования, не являлись предметом научных исследований лингвистов до настоящего времени. Считаем, что исследование профессиональной коммуникации в рамках международно-правовых

отношений в сфере воздушного транспорта, отражающее интересы государств, авиационных производителей, а также исполнителей и потребителей транспортных услуг, относится к числу актуальных и требует глубокого научного осмысления.

Настоящее исследование позволяет глубже изучить феномен профессионального общения с учетом особенностей профессиональной культуры, профессиональной языковой личности, а также более полно рассмотреть их взаимовлияние с позиции лингвокультурологии, определяемой В.В. Воробьевым как «комплексная научная дисциплина синтезирующего типа, изучающая взаимосвязь и взаимодействие культуры и языка в его функционировании и отражающая этот процесс как целостную структуру единиц в единстве их языкового и внеязыкового (культурного) содержания при помощи системных методов и с ориентацией на современные приоритеты и культурные установления (система норм и общечеловеческих ценностей)» [Воробьев, 1997, с. 36–37].

**Теоретической основой исследования** послужили положения, представленные в трудах российских и зарубежных ученых:

– *в области теории и практики языка для специальных целей*: К.Я. Авербух и А.В. Бурмистрова [Авербух, 2000], А.В. Анненкова [Анненкова, 2012], Е.В. Баженов [Баженов, 2019], Н.Б. Гвишиани [Гвишиани, 1986], А.С. Герд [Герд, 2011], О.А. Зяблова [Зяблова, 2005], А.И. Комарова [Комарова, 1996], Э.А. Сорокина и Е.С. Закирова [Сорокина, 2014], Т. Хатчинсон и А. Уотерс [Hutchinson, 1987], Т.Н. Хомутова [Хомутова, 2008] и др.;

– *в области общей лексикологии и лексикографии*: И.К. Архипов [Архипов, 1994], О.С. Ахманова [Ахманова, 1969], В.П. Даниленко [Даниленко, 2016], Т.А. Дейк [Дейк, 1989], В.П. Коровушкин [Коровушкин, 2011], В.В. Петров [Петров, 1982] и др.;

– *в области общего терминоведения и терминографии*: Л.М. Алексеева и Л.В. Василенко [Алексеева, 2015], Г.Г. Бабалова [Бабалова, 2009; 2017], Ж.М. Барахоева [Барахоева, 2016], Г.Д. Басова [Басова, 2018], Х. Бахарлу, М.А. Шорехдели, М. Шоджаи [Бахарлу, 2016]; С.Г. Воркачев [Воркачев, 2015], О.И. Денисова [Денисова, 2018а], А.П. Журавлев [Журавлев, 2022], В.А. Заварзина

[Заварзина, 2022]; Е.С. Закирова [Закирова, 2015; 2019]; В.М. Лейчик [Лейчик, 2007], А.В. Суперанская [Суперанская, 1989], Л.Б. Ткачева [Ткачева, 1972; 1987] и др.;

– в области лингвокультурологии и профессионального общения: В.В. Воробьев [Воробьев, 1997; 2001; 2023], В.И. Карасик [Карасик, 1998], В.А. Маслова [Маслова, 2001], С. Насирова [Насирова, 2023], М.Л. Новикова [Новикова, 2015], В.Ф. Новодранова [Новодранова, 2007; 2009], Ф.М. Ордокова и Л.М. Дзуганова [Ордокова, 2015], Д.С. Скнарев [Скнарев, 2015], А.У. Умурзакова [Умурзакова, 2021] и др.;

– в области теории и практики перевода: О.И. Денисова [Денисова, 2018б], Н.Н. Дупикова [Дупикова, 2011], В.Н. Комиссаров [Комиссаров, 1990], В.В. Поталуй, Е.А. Ширшикова, Д.А. Папаха, К.Ф. Попач [Поталуй, 2021]; Г.В. Рябкова [Рябкова, 2022], В.Р. Юсупов и Н.А. Корепина [Юсупов, 2017] и др.;

– в области терминосистемы международного воздушного права: А.Х. Абашидзе и соавт. [Абашидзе, 2018]; В.Д. Бордунов [Бордунов, 2007], А.Н. Зарипова, О.В. Акимова, Т.Я. Заглядкина [Зарипова, 2016]; Е.В. Ковтун [Ковтун, 2013], Е.А. Кондратенко [Кондратенко, 2013], Л.Г. Копрева [Копрева, 2019], Н.А. Лебедева [Лебедева, 2016], С.В. Лысенко [Лысенко, 2021; 2022], С.В. Осадчая [Осадчая, 2018], М.А. Столбовская [Столбовская, 2018], Ю.Ю. Строева [Строева, 2020], А.Ж. Суюнбаева и М.А. Бухарбаев [Суюнбаева, 2016а; 2016б]; В.В. Чевалков и Е.А. Ширшикова [Чевалков, 2022]; К.П. Чилингарян [Чилингарян, 2021], А.С. Шайнурова и Ю.Д. Гончарова [Шайнурова, 2018], Н.А. Щетинина [Щетинина, 2012; 2013], Х.Х. Эгамназаров [Эгамназаров, 2018], В.Р. Юсупов и Н.А. Корепина [Юсупов, 2017] и др.

В качестве **объекта исследования** выступает система языка для специальных целей, призванного обслуживать профессиональную коммуникацию специалистов в рамках регулирования правовых отношений в сфере воздушной авиации.

**Предмет исследования** – лингвокультурные, дискурсивные, терминографические особенности языка для специальных целей в сфере международного воздушного права.



**Цель исследования** состоит: в выявлении специфики функционирования языка для специальных целей в сфере международного воздушного права; в определении взаимовлияния языка, права и культуры в профессиональной коммуникации специалистов; в разработке англо-русского словаря терминов и понятий, нацеленного на снятие трудностей в переводческой практике и достижение коммуникативных целей в ситуациях речевого взаимодействия в воздушно-правовой области.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие **задачи**:

1. Выявить специфику функционирования языка для специальных целей в сфере международного воздушного права на основе лингвистического, лингвокультурного, когнитивного подходов; рассмотреть особенности исследуемого подязыка на структурном, дискурсивном уровнях, включая анализ речи и типов речевых актов с учетом социокультурных, психологических, прагматических факторов.

2. Провести историко-диахронический анализ становления и развития терминологии международного воздушного права.

3. Разработать классификацию терминов и понятий, используемых в области воздушного транспорта, включая применение фразеологических единиц, имеющих терминологическое значение; определить тематические и лексико-семантические группы терминов, входящих в состав английской и русской терминосистем международного воздушного права, провести их частеречный анализ; рассмотреть особенности каждой группы с точки зрения критерия формальной структуры терминов по принципу однокомпонентных, двухкомпонентных, трехкомпонентных, многокомпонентных (четыре и более) лексических единиц.

4. Систематизировать особенности ситуаций профессиональной коммуникации с целью выявления семантических, прагматических, лексико-грамматических соответствий в английском и русском языках для специальных целей в исследуемой сфере; определить типичные трудности речевого

взаимодействия специалистов в области воздушного транспорта и международного воздушного права.

5. Разработать англо-русский словарь терминов и понятий международного воздушного права, способствующий снятию трудностей в коммуникации специалистов в данной области, переводчиков, лиц, осуществляющих/обслуживающих международные воздушные перевозки, пассажиров международных авиалайнеров, преподавателей английского языка и др.

**Гипотеза исследования** заключается в том, что язык для специальных целей в сфере международного воздушного права, призванный обслуживать коммуникацию специалистов в рамках обеспечения безопасности авиационного транспорта, функционирует на основе системы национального языка с учетом особенностей культуры, требований к точности терминов и понятий, включая стандартную фразеологию радиообмена, выбор которых обусловлен условиями аэронавигации, соответствующими правовыми нормами и принципами.

**Научная новизна исследования** объясняется тем, что впервые проведено комплексное исследование функционирования английского и русского языков для специальных целей в сфере международного воздушного права с учетом особенностей национальной культуры, которые находят свое отражение в ситуациях профессиональной коммуникации специалистов. Впервые выявлена динамика развития терминосистемы международного воздушного права в английском и русском языках на основе историко-диахронного анализа, позволившего определить четыре этапа ее развития, каждый из которых характеризуется появлением определенных понятий и номинирующих их терминов. Впервые разработана классификация терминов международного воздушного права, распределение которых представлено по 10 семантическим группам в соответствии со спецификой правового воздушного регулирования. Впервые выделены виды дискурса международного воздушного права (радиодискурс, технический дискурс, медиа-дискурс, образовательный дискурс) и определены их характеристики. Впервые систематизированы термины, появление которых зафиксировано в международных авиационных документах

(2020-2025 гг.), номинирующие: беспилотные воздушные суда (БВС / UAS, RPAS); воздушный транспорт, используемый в городской инфраструктуре (летающие такси, eVTOL); спутниковые системы управления и навигации (CNS/ATM); цифровизацию авиации, включая электронные форматы управления полетами, техобслуживания; понятия, используемые в диспетчеризации, прогнозировании полетов и др. на основе искусственного интеллекта и автоматизации; интеграцию воздушного пространства в связи с разработкой проекта SESAR в ЕС – «Единое небо» (Single European Sky Air Traffic Management Research).

**Теоретическая значимость** работы заключается в выявлении и описании тематических групп терминологии международного воздушного права в английском и русском языках; вклад исследования в лингвистическую науку определяется разработкой теоретических аспектов изучения языка для специальных целей с позиций дискурсивного, прагматического, лингвокультурологического, терминографического подходов с учетом полученных результатов на основе комплексного анализа.

**Практическая значимость** работы объясняется тем, что полученные в ходе исследования результаты могут быть использованы для дальнейшего развития *терминоведения, теории языка для специальных целей, лексикографии, терминографии, теории межкультурной коммуникации, теории перевода*. К результатам исследования также следует отнести опубликованное в 2023 году научно-практическое издание «Англо-русский словарь терминов и понятий международного воздушного права», содержащее понятия и их определения на английском и русском языках, используемые в данной правовой области. Разработанный словарь нацелен на снятие трудностей в переводческой практике и способствует выбору и использованию наиболее точных понятий в условиях профессионального общения, связанного с обеспечением безопасности в авиационной сфере.

Материалы исследования могут быть использованы для создания учебных пособий и курсов по теории и практике английского языка для специальных целей, используемых при подготовке специалистов в области международного

воздушного права, а также при составлении терминологических словарей, в работе по систематизации, унификации и стандартизации терминов международного воздушного права.

**Методологическую основу исследования** составляют общенаучные методы (формально-логический метод обобщения, метод сопоставления, статистический анализ), а также специальные методы: прием сплошной выборки, предполагающий отбор и анализ всего массива материала исследования для выявления терминологических единиц и языковых явлений, выступающих объектом изучения по мере их встречаемости в специальных текстах и речевых актах; метод диахронного анализа, способствующий выявлению особенностей исторического формирования отраслевой терминологии; метод синхронного анализа, позволяющий систематизировать анализируемую лексику; метод когнитивно-понятийного анализа, включая концептуально-дефиниционный анализ исследуемых понятий, характеризующий процесс познавательной профессиональной деятельности; лингвокультурологический анализ как наиболее общий исследовательский подход к определению взаимоотношения между языком и культурой; метод дискурсивного анализа, позволяющий изучить форму и функции языка, используемого членами определенного сообщества, на материале письменных текстов (включая развитие темы и связи между предложениями) и устной речи (раскрывая последовательность социальных/профессиональных взаимодействий): дискурсивный анализ рассматривает теорию речевых актов, лингвокультурные характеристики профессиональной коммуникации; корпусный метод, позволяющий на материале специальных текстов, международных документов, словарей и др. в электронной форме унифицировать, структурировать, осуществлять подсчёт частотности употребления и составление статистики языковых единиц в исследуемой сфере.

В диссертации проведено исследование терминов авиационной тематики с позиции: 1) классификации и группировки терминологических единиц по тематическим характеристикам, критериям принадлежности к терминологическому ядру, по структуре и частеречной отнесенности термина;

2) частотности распространения конкретных лексико-семантических групп в специальных текстах на английском и русском языках.

Известно, что указанные методы могут быть использованы в рамках лингвокультурологических исследований. Ведущие ученые – В.В. Воробьев, В.А. Маслова, Д.С. Скнарев, Н.И. Толстой и др. считают, что в лингвокультурологии можно использовать лингвистические, а также культурологические методы, которые «вступают в отношение взаимодополнительности, особой сопряженности с разными познавательными принципами, приемами анализа, что позволяет *лингвокультурологии* исследовать свой сложный объект – взаимодействие языка, культуры и личности» [Воробьев, Закирова, Скнарев, 2023, с. 53].

Данное исследование посвящено вопросам теории и практики языка для специальных целей, призванного обслуживать профессиональную коммуникацию в сфере международного воздушного права. Однако изучение лингвокультурологических особенностей в данной диссертационной работе объясняется тем, что взаимосвязь языка, культуры и личности проявляется в значительно большей степени в сфере воздушного транспорта (по сравнению с функционированием ЯСЦ в других областях науки/производства) в ситуациях профессиональной коммуникации участников – пилотов, диспетчеров, пассажиров и др., поскольку, начиная с момента появления в зоне международного аэропорта страны отправления и до выхода из пассажирского терминала в стране прибытия, речевое взаимодействие происходит в поликультурной языковой среде, в том числе в рамках установленных норм международного воздушного права. В работе рассматривается взаимовлияние специального подязыка и культуры на основе примеров речевого взаимодействия на английском языке представителей различных национальных языков и культур, т.е. специалистов в области воздушного транспорта, не являющихся носителями английского языка.

**Материалом для исследования** послужила терминология международного воздушного права, выявленная приемом сплошной выборки из англо-русских юридических словарей, толковых и энциклопедических юридических словарей,

в том числе электронных. Используются следующие словари: «Словарь лингвистических терминов» О.С. Ахмановой [Ахманова, 1969], «Англо-русский словарь по гражданской авиации» В.П. Марасанова [Марасанов, 2006], словарь "Longman Dictionary of Contemporary English" [Longman Dictionary of Contemporary English, 2013], "Oxford Dictionary of English" [Stevenson, 2010], "English-language Training for Air Traffic Controllers Must Go Beyond Basic ATC Vocabulary" Ш. Аплинджер [Uplinger, 1997], "International Civil Aviation Vocabulary" [International Civil Aviation Vocabulary, 2007] и др.

Кроме того, в качестве материала исследования были использованы основные источники международного воздушного права, к которым относятся: Парижская конвенция о регулировании воздушной авиации (1919 г.); Варшавская конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (1929 г.); Чикагская конвенция о международной гражданской авиации ИКАО (1944 г.); Конвенция об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности (1952 г.); Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (1963 г.); Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (1970 г.); Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (1971 г.); Монреальские протоколы (1975 г.); Конвенция о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения (1991 г.) и др.

Источниками материала исследования послужили также тексты специальной литературы на английском и русском языках, публикации в электронных ресурсах, международные договоры (конвенции), журнальные статьи.

В диссертационной работе проведено исследование английских и русских терминов международного воздушного права: методом сплошной выборки были отсортированы 1062 английских термина и 885 русских терминов.

Результатом отбора и анализа соответствующих терминов в данной правовой сфере является разработка и опубликование «Англо-русского словаря терминов и

понятий международного воздушного права» [Англо-русский словарь терминов и понятий международного воздушного права, 2023].

### **Положения, выносимые на защиту.**

1. Язык для специальных целей в сфере международного воздушного права представляет собой исторически сложившуюся уровневую подсистему национального языка, включающую морфологические, лексические, синтаксические, семантические средства, систему специальных понятий, стандартную фразеологию, воспроизводимые в профессиональной коммуникации специалистами в области воздушной авиации и нацеленные на обеспечение безопасности в эксплуатации воздушного транспорта.

2. Английская и русская терминосистемы международного воздушного права демонстрируют четыре этапа своего развития под воздействием исторических, лингвистических и экстралингвистических факторов, включают общенаучные термины, служебные слова, сокращения, общеправовые термины, узкоспециальные термины и представлены десятью семантическими группами в соответствии со спецификой правового регулирования, признаками формальной структуры, частеречной принадлежностью.

3. Авиационный английский как язык профессионального общения в условиях радиотелефонной связи между авиадиспетчерами и пилотами в рамках обеспечения безопасности международных полетов характеризуется точностью, ясностью, лаконичностью, требования к нему определяются нормативными документами и правилами, установленными Международной организацией гражданской авиации (ИКАО).

4. Функционирование языка для специальных целей в сфере международного воздушного права осуществляется на структурном, дискурсивном, прагматическом уровнях; в условиях реального речевого взаимодействия специалистов в области международного воздушного права выявляются, кроме известных в соответствии с теорией речевых актов (по Дж. Остину и Дж.Р. Серлю), типы речевых актов, определяемые нами как *авиационный деликт, репрезентатив – правовое утверждение*.

5. На эффективность профессиональной коммуникации влияют как лингвистические (использование лексико-грамматических/синтаксических структур, фразеологии, интонации, ударения, пауз), так и экстралингвистические (качество передачи, шум в кабине, одновременное выполнение различных сложных операций) факторы: запрещено использование социального жаргона и профессиональных жаргонизмов из других специализированных сфер деятельности; функционирование языка для специальных целей в сфере международного воздушного права в разных странах мира характеризуется проявлением профессиональной культуры специалистов, включая национальные культурные особенности.

**Обоснованность и достоверность результатов** обусловлены использованием современной методологии, базирующейся на системном подходе, полным и всесторонним анализом научных положений, разработанных в монографических и диссертационных трудах, посвященных данной проблематике, анализом большого объема языкового материала с использованием лексикографических и текстовых источников.

**Апробация результатов исследования.** Основные выводы и результаты исследования, отраженные в диссертации, были представлены в 2021–2025 гг. на заседаниях кафедры общего и сравнительного языкознания Московского государственного лингвистического университета, на заседаниях кафедры русского языка и лингвокультурологии Института русского языка Российского университета дружбы народов, а также в докладах на международных и вузовских научно-практических конференциях: III Международной научно-практической конференции «Современные тенденции управления и цифровая экономика: от регионального развития к глобальному экономическому росту» (III International Scientific and Practical Conference "Modern Management Trends and the Digital Economy: from Regional Development to Global Economic Growth" (MTDE 2021)), Екатеринбург, Институт цифровой экономики и права (2021 г.); Международной конференции LED Conference, Москва, НИУ «Высшая школа экономики» (2023 г.); Первой Международной научно-практической конференции «Профессиональный



полилог в мультилингвальном мире: язык, культура, метод», Москва, МГИМО (2023 г.); Ежегодной Международной научно-практической конференции «Актуальные проблемы лингвистики и межкультурной коммуникации», Москва, Российский государственный университет им. А.Н. Косыгина (Технологии. Дизайн. Искусство) (2023 г.); V Международной научно-практической конференция имени Е.Н. Солововой «Обучение иностранным языкам – современные проблемы и решения», Москва, МГИМО (2023 г.); XI Международной научно-практической конференции «Актуальные проблемы лингвистики и лингводидактики иностранного языка делового и профессионального общения», Москва, РУДН (2024 г.).

Основные результаты исследования нашли отражение в 7 научных публикациях. По теме диссертации автором опубликовано 6 статей (3 из них в соавторстве) в рецензируемых научных изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией Министерства образования и науки Российской Федерации, а также «Англо-русский словарь терминов и понятий международного воздушного права» (в соавторстве).

**Структура работы** определена целью исследования и подчинена логике поэтапного решения поставленных задач. Диссертация включает введение, три главы, заключение, список использованной литературы (включает 266 источников на русском и английском языках, специальные словари, международные воздушно-правовые документы), приложение, в котором представлен фрагмент авторского словаря.

## **Глава 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ ИССЛЕДОВАНИЯ ЯЗЫКА ДЛЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ В СФЕРЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ПРАВА**

### **1.1. Развитие понятия «язык для специальных целей»**

В данной главе представлен краткий обзор научных работ, составивших теоретико-методологическую базу исследования: анализируются определения понятия «язык для специальных целей» (ЯСЦ) как функциональной разновидности национального языка, обслуживающего профессиональную коммуникацию; рассматриваются подходы к описанию научной языковой картины мира и особенностей ее воплощения в языке для специальных целей в сфере международного воздушного права; изучаются вопросы взаимосвязи и взаимовлияния языка и права в сфере международной воздушной авиации, учитывая процесс формирования и развития английской и русской терминосистем международного воздушного права.

Изучение научных трудов показало, что в современной лингвистике определены подходы к функционированию языка с учетом сферы употребления: в повседневной жизни (language for general purposes) и в научной/ профессиональной среде (language for special purposes), а также формы: письменной и устной [Searle, p. 221].

Следует отметить важность мнения Н.Б. Гвишиани о том, что «потребности международного научного общения обусловили необходимое и вполне естественное признание понятия «язык для специальных целей» ("language for specific purposes") в отличие от «языка вообще» ("language in general") учеными разных стран», которые предложили на Первом европейском симпозиуме по вопросам «языка для специальных целей» в Вене в 1977 году использовать специальные подязыки в различных сферах человеческой деятельности, таких как медицина, право, образование и т.д. [Гвишиани, 1986, с. 215].

К публикациям по данной проблематике традиционно относятся исследования авторов: С. Ааб [Aab, 2005], Дж. Остин [Austin, 1962], Р. Барч [Bartsch, 2013; 2018], П.С. Димпси [Dempsey, 2008; 2017], И. Джимула [Giemulla, 2011]; Р.Л. Грейсон и К.Э. Биллингс [Grayson, 1981]; Б.Ф. Гавел и Г.С. Санчес [Havel, 2009; 2014]; Дж. Купер [Cooper, 1952]; Л.А. Хоффман и Р. Пиотровски [Hoffman, 1979]; Т. Хатчинсон и А. Уотерс [Hutchinson, 1987], П. Иллман [Illman, 1998], Д. Макмиллан [McMillan, 1998], М. Майлд [Milde, 2008], С. Нучетелли [Nuccetelli, 2007] и др.

Эмпирические исследования также представлены работами таких авторов, как У. Порзиг [Porzig, 1957], П.С. Робинсон [Robinson, 1991], Дж. Сэйджер [Sager, 1981], Б. Скотт [Scott, 2019], П. Шоукросс [Shawcross, 2011], Т. Шимитцу [Shimizu, 2002], А. Стивенсон [Stevenson, 2010], Дж. Свэйлз [Swales, 1985], Ш. Аплинджер [Uplinger, 1997], Е. Баженов [Баженов, 2019], В. Воробьев [Воробьев, 2023], Е. Закирова [Закирова, 2015; 2019], О. Исакова [Исакова, 2016], Т. Кияк [Кияк, 2009а; 2009б] и др.

Следует отметить, что с момента основания Европейской ассоциации языков для специальных целей (Asociación Europea de Lenguas para Fines Específicos, AELFE) в 1992 году отмечается активная деятельность по продвижению преподавания и исследований в области ЯСЦ, появляются многочисленные публикации в журнальной периодике, проводятся конференции, издаются научные труды и т.д. Проведение в последние годы многочисленных научных исследований, конференций, симпозиумов, дискуссий, посвященных изучению вопросов теории и практики ЯСЦ, способствует расширению границ лингвистической науки, более глубокому пониманию природы и функционирования ЯСЦ в различных сферах его применения, позволяет совершенствовать способы достижения цели профессиональной коммуникации между специалистами в различных областях науки, производства.

В настоящее время в научных трудах отечественных и зарубежных исследователей можно выделить несколько десятков определений понятия «язык

для специальных целей» и его разновидностей, основанных на различных подходах к его пониманию.

В данном исследовании нами принимается предложенное Е.С. Закировой определение, согласно которому язык для специальных целей – это «полноценная уровневая подсистема национального языка, представляющая собой совокупность особых, характерных для языка, призванного обслуживать коммуникацию в специальной области науки (отрасли) лингвистических (морфологических, лексических, грамматических, синтаксических, семантических) средств, и воспроизводимых в системе профессиональной коммуникации формирующихся под влиянием научного мышления специалистов представлений... в рамках определенной научной языковой картины мира» [Закирова, 2015, с. 22].

Среди определений исследуемого понятия считаем необходимым отметить толкование, предложенное в работе А.В. Раздueva: «Язык для специальных целей – это функциональная разновидность языка, целью которой является обеспечить адекватную и эффективную коммуникацию специалистов в данной предметной области с учетом конкретной ситуации общения» [Раздуйев, 2010, с. 93].

Представляется важным мнение Т.Н. Хомутовой о том, что «язык для специальных целей полностью зависит от потенций общелитературного языка на каждом уровне языковой системы», и что в конце 60-х гг. XX века отмечается сужение профессиональной специализации во многих сферах (индустрия, бизнес, финансы, торговля, политика и т.д.) [Хомутова, 2008, с. 103]. В своей работе Т.Н. Хомутова также отмечает, что «язык для специальных целей – это совокупность языковых средств, использующаяся в какой-либо области знаний и/или деятельности главным образом для передачи предметной информации и отражающая понятийный аппарат, не являющийся достоянием большинства носителей данного языка» [Хомутова, 2008, с. 74].

Следует отметить в диссертационных исследованиях разный подход к проблеме определения терминологического поля. В своей работе О.А. Зяблова полагает, что «особенностью ЯСЦ является применение конкретной терминологии

как системы взаимосвязанных лексических единиц, обслуживающих определенную сферу общественных отношений» [Зяблова, 2005а, с. 21].

Мотивационно-номинативные аспекты ЯСЦ отмечает в своей диссертации Ф.Ф. Кадыров, утверждающий, что «в условиях глобализации комплексное распределение труда между странами, отраслями производства и новыми научными направлениями привело к возникновению ЯСЦ как средства взаимопонимания между работниками различных областей знаний» [Кадыров, 2013].

К наиболее обобщенным трактовкам следует отнести предложенное А.И. Комаровой определение, согласно которому «язык для специальных целей – это средство коммуникации в рамках определенной профессиональной среды» [Комарова, 1996, с. 12].

Определение понятия языка для специальных целей, предложенное В.П. Коровушкиным, наиболее полно, на наш взгляд, характеризует форму национального языка, «представляющую собой совокупность некоторых фонетических, грамматических и, преимущественно, специфических лексических средств общенародного языка, обслуживающих речевое общение определенного социума, характеризующегося единством профессионально-корпоративной деятельности своих индивидов и соответствующей системой специальных понятий» [Коровушкин, 2011, с. 45].

Выявлено, что история появления и развития понятия «язык для специальных целей» включает несколько периодов. *Первый период* относится к началу XX века, когда началось изучение коммуникации людей, использующих язык для общения на профессиональные темы. В 30-е годы представители Пражской лингвистической школы пытались выделить разновидность языка, призванного обслуживать научные отрасли (Л.Б. Щерба, Б. Гавранек, Г. Суит и др.). Так, Б. Гавранек различал «язык повседневного общения», «технический подязык», языки «науки» и «поэзии», таким образом заложив основы выделения различных функциональных разновидностей языка, включая язык для специальных целей, обслуживающий научные отрасли.

*Второй период* можно определить рамками 50–60-х годов XX века в связи с возникновением функциональной стилистики, изучающей такие проблемные вопросы, как дифференциальные признаки стиля, принципы классификации стиля и т.д. (О.С. Ахманова, Д.Д. Благой, В.В. Виноградов, Т.Г. Винокур, Е.М. Галкина-Федорук и др.). Вторая фаза развития ЯСЦ характеризуется переходом от анализа предложений к анализу дискурса и анализу текста.

В английском языке были описаны письменные научный и технический языки. В своем исследовании О.А. Зяблова указывает, что термин «язык для специальных целей» был введен в научный обиход П. Стревенсом, а затем доработан в исследованиях Дж. Ивера и Дж. Свэйлза в 1960-х – начале 70-х годов XX века. Внимание ученых и методистов уделяется тому, что язык в различных сферах отличается реестром, т.е. определенной предметной областью [Зяблова, 2005а, с. 19]. В связи с этим изучение лингвистических особенностей различных реестров английского языка и отбор наиболее употребительных лексических и грамматических структур для той или иной сферы деятельности стали преобладающими на данном этапе развития исследований ЯСЦ. Целью основателей этого подхода в первую очередь было разграничение терминологии английского языка для разных специальностей [Там же, с. 19]. ЯСЦ стал новой научной дисциплиной, включающей в себя изучение наиболее характерных для определенного реестра грамматических и лексических структур.

В этот период развития ЯСЦ наиболее активная исследовательская работа проводилась английскими (Дж. Свэйлз, Л. Селингер и Л. Тримбл) и американскими учеными (Ч. Филмор в 1966 году представил концепцию анализа специализированных текстов и разработки учебных материалов для ЯСЦ). На данном этапе разработчики ЯСЦ основное внимание уделяли особенностям сочетания предложений в связном тексте, определению организационных элементов текста, а также типичных алгоритмов содержательного сочетания предложений в нем.

*Третий период* в истории формирования понятия «язык для специальных целей» начинается в 70-е годы XX века и характеризуется введением в научный

обиход таких терминов, как «функциональный стиль», «регистр», «жанр научной речи». Особое внимание исследователи уделяют таким вопросам, как синтаксическая структура научных текстов. Кроме того, в этот период отмечаются многочисленные исследования английского языка в различных сферах профессиональной коммуникации, которые продолжаются в настоящее время. Таким образом, целью на этом этапе становления ЯСЦ стала идентификация так называемых целевых ситуаций применения английского языка, проведение тщательного исследования наиболее характерных лингвистических особенностей той или иной целевой ситуации.

Вполне очевидно, что в течение трех периодов развития подход к исследованиям ЯСЦ менялся от ориентации на запросы различных отраслей до фокусировки на потребностях тех, кто использует данный язык. Исследователи также отмечают, что нефтяной кризис в конце 70-х годов XX века стал еще одним важным фактором, который окончательно закрепил за английским языком его международный статус, поскольку он повлек за собой массивный приток финансов и англоязычных экспертов в богатые нефтью страны [Акимова, 2017].

*Четвертый период* (начавшийся в 80-х гг. XX века) характеризуется тем, что разработчики ЯСЦ впервые обратили внимание на психические процессы, связанные с усвоением и употреблением ЯСЦ. В отличие от предыдущих трех фаз, четвертая фаза развития ЯСЦ не была ограничена применением в четко очерченных сферах человеческой деятельности, а включала также формирование навыков и стратегий понимания дискурса в его устной и письменной формах, являясь универсальной, базовой потребностью [Анненкова, 2012]. Однако это означает, по мнению современных исследователей (Х.-Г. Гадамер, Л. Витгенштейн, Г. Хофстеде, Э. Маркс, Р. Льюис и др.), что четвертая фаза по своей значимости отличается очевидным прогрессом, поскольку углубление в культурологические, психологические аспекты употребления ЯСЦ непременно ведет к более эффективному профессиональному общению.

Следует отметить, что *пятый период* развития ЯСЦ, как отмечают исследователи, ориентирован скорее на изучение языка ("language learning"), чем

на его использование ("language use"). В своем исследовании А.В. Анненкова указывает, что в определенной степени в каждой фазе развития ЯСЦ можно четко проследить три основных принципа, а именно: потребность, новые сведения или идеи о языке и новые идеи по классификации терминологии [Анненкова, 2012].

Необходимо отметить, что основоположники ЯСЦ наибольшее значение при формировании терминологии этого направления придавали тому языковому материалу, который широко применяется в той или иной целевой сфере. Возникновение самого подхода было обусловлено рядом политических, экономических и социальных факторов, в значительной степени научно-техническим прогрессом, профессиональной специализацией и потребностью в едином языке для облегчения международной коммуникации.

Изучая историю развития языка для специальных целей, следует отметить факторы, которые обусловили развитие ЯСЦ. Так, Т. Хатчинсон и А. Уотерс выделяют три главных фактора:

1. *Исторические события.* После Второй мировой войны произошло стремительное развитие научной, технологической и экономической деятельности, что способствовало объединению мировой общественности и возникновению международного языка. Благодаря высокому экономическому развитию США роль международного языка выпала на долю английского языка.

2. *Изменения в лингвистике.* Внимание сместилось на изучение языка, используемого в реальном общении специалистов отдельной отрасли, осознание влияния контекста на лингвистические особенности текста, выявление существенных отличий между устной и письменной формами общения.

3. *Исследования в области педагогики и психологии.* Соответствие содержания обучения требованиям и интересам общества получило ключевое значение. Достижением этого соответствия стало использование специальных тематических текстов, связанных с профессиональной деятельностью [Hutchinson, 1987; Porzig, 1957, p. 86].

В контексте нашего диссертационного исследования, посвященного изучению вопросов функционирования ЯСЦ в сфере международного воздушного



права, особый интерес представляют концептуальные постулаты ЯСЦ, изложенные в работе О.А. Зябловой:

- 1) ЯСЦ осуществляет подачу коммуникантам нужной терминологии на английском языке;
- 2) ЯСЦ не является инструментом овладения специалистами определенным «видом» английского языка, реестрами с типичными признаками, что предполагает усвоение английского языка в целом, а не только его «специализированной части»;
- 3) освоение ЯСЦ осуществляется специалистами традиционными способами и не отличается от других форм овладения иностранным языком [Зяблова, 2005б].

Особую важность для нашего исследования, посвященного выявлению особенностей функционирования языка для специальных целей в сфере международного воздушного права, имеют суждения Е.С. Закировой, связанные с выявлением основных различий между общенациональным языком (далее – ОНЯ) и языком для специальных целей (далее – ЯСЦ): «Каждое слово в ОНЯ фактически или потенциально многозначно, в ЯСЦ термин в идеале – однозначен; количество речевых ситуаций в ОНЯ бесконечно, а в ЯСЦ – конечно; количество слов в ОНЯ бесконечно, количество специальных терминов в ЯСЦ – конечно; лексический состав ЯСЦ включает специальные термины, общенаучные термины, общеупотребительные слова, которые испытывают влияние специальных терминов; ЯСЦ конечен, а ОНЯ бесконечен; ЯСЦ в идеале не допускает использование тропов, синонимов, омонимов и т.п., так как они способствуют возникновению двусмысленности, а в ОНЯ эти средства служат для выразительности и обогащения языка и выполняют также эмотивную функцию» [Закирова, 2015, с. 35].

Следует согласиться с мнением Т. Хатчинсона и А. Уотерса, которые считают, что лингвистические знания, необходимые для понимания специализированного текста, несколько отличаются от лингвистических знаний, необходимых для понимания неспециализированного текста. Общее понимание зависит от знания предмета, а не знания языка [Hutchinson, 1987, p. 89]. Такую

позицию отстаивает и У. Гюллен. Ученый утверждает, что не количество профессиональных терминов в тексте отличает иностранный ЯСЦ, а фактические знания, необходимые для понимания этих терминов (цит. по: [Зяблова, 2005а, с. 21]).

По мнению В.М. Лейчика, профессиональное иноязычное общение характеризуется проявлением следующих компонентов:

- лингвистического;
- социолингвистического;
- прагматичного;
- формально-логического;
- психологического;
- предметно-компетентного [Лейчик, 2007].

По мнению К.Я. Авербуха, «английский язык стал в последние десятилетия подлинным языком международного делового и научного общения, своего рода эсперанто нашего времени, — это сыграло решающую роль в выборе основополагающего термина для данного понятия» [Авербух, 2006, с. 19].

Вопросы методологии языка научного общения затрагиваются в монографии Н.Б. Гвишиани. Считаем справедливым мнение автора о том, что «растущие потребности международного научного общения, порождаемые все большей дифференциацией научного знания, обусловили необходимое и вполне естественное признание понятия «язык для специальных целей ("language for specific purposes") в отличие от «языка вообще» ("language in general") учеными разных стран» [Гвишиани, 1986, с. 218].

Следует отметить научные труды А.В. Суперанской, посвященные изучению особенностей научного и профессионального общения, отличающегося использованием коммуникантами в речи специальной лексики — терминов, включая описание подязыков, терминологических полей, типов классификаций и дефиниций, критерии оценки термина и др. [Суперанская, 1989].

Для нашего исследования актуальным является мнение А.И. Комаровой, которая считает, что «термин «ЯСЦ» (LSP) используется для обозначения того

типа языка, который имеет определенную концептуальную ориентацию (т. е. используется для общения на определенную тему) и посредством числа обозначает языковые свойства в некоторой степени ограничивающие и уточняющие нормы повседневного общения» [Комарова, 1996, с. 42]. Как видно из приведенного определения, А.И. Комарова подчеркивает своеобразие языков для специальных целей, являющихся следствием характеристики профессиональной концептуальной системы.

В своей работе В.М. Лейчик указывает, что ЯСЦ «воплощают знание в различных сферах человеческой деятельности. Таких языков в нашу эпоху постиндустриального общества насчитывается 200–250. Прежде всего это языки сложившихся наук, профессиональные языки химии, физики, математики, астрономии, строительного дела, горнодобывающей промышленности и многое другое» [Лейчик, 2012, с. 29].

В настоящее время каждая профессия имеет определенный научный аппарат, включающий языковые средства, используемые для реализации теории и практики профессиональных знаний и для осуществления профессионального общения специалистов данной области. Другими словами, каждая академическая профессия может иметь свой «ЯСЦ». Как уточняет в своей работе Т.Р. Кияк, «сегодня лингвисты владеют более чем 300 профессиональными языками» [Кияк, 2009а, с. 24].

Необходимо отметить, что в отечественных и зарубежных **лингвокультурологических** исследованиях в разных странах мира изучаются особенности профессиональной коммуникации, профессиональной языковой личности с учетом влияния национальной культуры, закономерностей национальных языков, истории, географии, традиций, правил общения между сотрудниками и др., что подтверждает мнение о том, что «понимать другого участника межкультурной коммуникации означает понимать его культуру, а владение его языком является необходимым инструментом в понимании» [Воробьев, 2023, с. 49].

В своем исследовании, имеющем целью оптимизацию международного сотрудничества, выдающийся теоретик культуры Герт Хофстеде разработал

модель культурных различий между странами в виде графика по пяти измерениям, представляющего собой основу для прогнозирования таких показателей, как «дистанция власти, маскулинность против фемининности, долгосрочное мышление против краткосрочного мышления, индивидуализм против коллективизма и исключение неопределенности» [Hofstede, 1991, p. 29].

Научный труд Ричарда Льюиса «Когда культуры сталкиваются» ("When cultures collide"), на наш взгляд, представляет глобальное руководство по общению в разных культурах и странах, в котором автор, отмечая мощное влияние национальных верований, табу и обычаев, традиций на международное сотрудничество, утверждает, что «знание этого жизненно важно, и ничего не подозревающий может дорого заплатить за свои ошибки» [Lewis, 1996].

Авторы книги «Управление культурными различиями» ("Managing cultural differences") Филип Р. Харрис, Роберт Т. Моран считают, что необходимо осознавать тонкие национальные культурные различия, чтобы избежать недопонимания в общении «между коммуникаторами с низким и высоким контекстом: японцы общаются, не заявляя о чем-то прямо, в то время как американцы обычно поступают наоборот: излагают это по буквам» [Harris, 1991, p. 9].

Анализируя различные теории межкультурной коммуникации на основе взаимосвязи культуры и общения в профессиональной сфере, выявлены, например, высококонтекстуальная и низкоконтекстуальная культурная коммуникация (high-context and low-context cultural communication), рассмотренные исследователями Л.А. Самовар и соавт., которые утверждают, что «низкоконтекстная коммуникация осуществляется в основном посредством сообщений вербального (словесного) содержания, тогда как высокий контекст культуры связан с историей и традициями, не изменяется с течением времени, проявляется с использованием меньшего количества слов, но может сопровождаться жестами, мимикой, паузацией» [Samovar, 2007, p. 158–160].

В книге «Общение между культурами» ("Communicating Across Cultures") автор Морин Гирдхэм предлагает теорию, раскрывающую особенности

эффективного сотрудничества в трудовом коллективе людей из разных слоев общества и способствующую пониманию влияния культуры на поведение, общение, преодолевая барьеры, создаваемые культурными различиями [Guirdham, 1999b, p. 106].

Исследователем М. Гирдхэм разработаны восемь ключевых теорий межкультурной коммуникации в процессе профессиональной деятельности с учетом особенностей европейской культуры, предложены способы преодоления коммуникативных барьеров, средства эффективного профессионального общения, которые представлены в таких научных трудах, как «Теория межкультурной коммуникации» ("Intercultural Communication Theories") [Guirdham, 1999c], «Субкультурная коммуникация на работе – 1» ("(Sub)Cultural Communication at Work – 1") [Guirdham, 1999a], «Общение между культурами на работе» ("Communicating Across Cultures at Work") [Guirdham, 2017], «Культурные различия в практике общения на работе» ("Cultural Differences in Work Communication Practices") [Guirdham, 2017].

Таким образом, краткий обзор истории возникновения и развития ЯСЦ в современной лингвистике характеризует данное научное направление с позиции различных подходов исследователей к его изучению.

## **1.2. Лингвокультурологический и когнитивный аспекты языка для специальных целей в сфере международного воздушного права**

Большое значение для диссертационного исследования имеют достижения в области лингвокультурологии, которые позволяют рассматривать особенности ЯСЦ с точки зрения лингвокультурологической парадигмы.

Важнейший вектор развития лингвокультурологии определяется проведением масштабных теоретических и прикладных исследований, нацеленных на развитие лингвокультурологического знания, которые позволили выделить

концептуально-теоретическое, сопоставительное и прикладное направления. Утверждение лингвокультурологии как новой филологической парадигмы научного знания связано с непрерывным сложным и противоречивым процессом становления. Развитие теоретического и прикладного направлений способствует расширению знания о развитии и функционировании языка и культуры в различных их проявлениях, о культурных процессах, закономерностях и механизмах их регулирования.

Считаем необходимым отметить научные труды В.В. Воробьева [Воробьев, 1997; 2001; 2023], Е.С. Закировой [Закирова, 2015], В.И. Карасика [Карасик, 1998], Ш.Б. Каримова [Каримов, 2013] и др., в которых изучается взаимосвязь и взаимодействие языка и культуры. В рамках данного подхода ЯСЦ представляет собой лингвокультурологическую парадигму – «совокупность языковых форм, отражающих этнически, социально, исторически, научно и т.д. детерминированные категории мировоззрения. Лингвокультурная парадигма объединяет концепты, категориальные слова, прецедентные имена культуры и т.д.» [Маслова, 2001].

В.В. Гончарова отмечает, что лингвокультурология занимается «не только исследованием языка и культуры, их связями, но и изучением того, каким образом и в каком виде культура и мышление отражаются в языке» [Гончарова, 2019, с. 186]. Безусловно, взаимосвязь функционирования национального языка и культуры народа является очевидной. По мнению исследователей, лингвокультурный подход позволяет не только осознать взаимосвязь языка и культуры в целом, но и выделить отдельные отрасли языка в сфере профессиональной коммуникации [Там же, с. 187].

Считаем, что будущие исследования в области лингвокультурологии связаны с пониманием явных и латентных функций языка и культуры в новой ситуации. В какой-то степени функции могут быть универсальными, т.е. одинаково присущими всем мировым теориям о языке и культуре, в определенной степени в разных странах они отличаются.

Лингвокультурная парадигма языка для специальных целей объединяет концепции, отражающие передачу определенных знаний специалистами в процессе общения. В диссертационном исследовании Е.С. Закировой на основе комплексного анализа английского и русского языков для специальных целей в сфере автомобильного транспорта подтверждается необходимость учитывать социально-историческую информацию о материальных ценностях, созданных представителями определенной профессии [Закирова, 2015]. Безусловно, функционирование ЯСЦ в различных областях науки (индустрии) с учетом культурной составляющей невозможно без достижений в области лингвокультурологии, которая, как определяет В.В. Воробьев, включает понятия культуры и лингвистики, взаимоотношения которых объясняются тем, что в языке находят свое отражение продукты и достижения культуры народа [Воробьев, 1997, с. 87].

Раскрывая особенности профессионального общения с позиции лингвокультурологии, можно выделить следующие основные функции языка для специальных целей с учетом профессиональной культуры:

- *познавательная (когнитивная)*, связанная с изучением и передачей результатов научного знания в виде определенной объективированной системы, т. е. в виде научных текстов, которые понимаются как проявление коммуникативности в научно-познавательной деятельности;
- *коммуникативная*, нацеленная на использование принятого в данном научном/профессиональном сообществе специального подязыка, терминологии для объективизации знания с учетом культуры;
- *адаптивная*, способствующая приспособлению к научной, профессиональной среде и культуре, предполагающая соблюдение правил, норм общения в научном/профессиональном сообществе;
- *оценочная (аксиологическая)*, нацеленная на формирование уникального набора ценностей, мировоззрения;
- *профессиональной социализации*, нацеленная на усвоение системы знаний, формирования нормативного поведения, стремления к самосовершенствованию;

- *интегративная*, способствующая объединению людей с общими профессиональными интересами, научными задачами, идеями, деятельностью.

В своих работах М.Л. Лейчик отмечает, что ЯСЦ функционирует как профессиональный инструмент, с помощью которого создается, развивается, хранится и распространяется индустриальная и технологическая культура в конкретной профессиональной сфере [Лейчик, 2008; 2009; 2013].

В связи с постоянно расширяющимися международными контактами, разработка технических ЯСЦ в настоящее время характеризуется широким проникновением многоязычной лексики. По мнению Т.Р. Кияка, «изучение профессиональных языков (иначе: «специальных языков», «технолектов») связано с особенностями языка той или иной отрасли науки» [Кияк, 2009a]. Важно отметить, что специальная лексика профессионального языка происходит от общего языка [Герд, 2011, с. 14].

Таким образом, лингвокультурология, включая понятия культуры и лингвистики, отражает в языке аспекты духовной и материальной культуры, изучению особенностей которых посвящено достаточное количество работ в современной науке. В данном исследовании отражение профессиональной культуры в функционировании языка для специальных целей в сфере международного воздушного права, безусловно, относится к важнейшим аспектам общения специалистов, представляет особый интерес и более детально рассматривается во второй главе на материале конкретных практических примеров.

Считаем необходимым отметить, что среди материалов ИКАО содержатся документы, ориентированные на CRM (Crew Resource Management) – методику обучения персонала в сферах деятельности, где человеческая ошибка может привести к катастрофе. Система CRM акцентирует внимание не на технических знаниях, а на взаимоотношении членов команды или экипажа, включая лидерство и принятие решений. ИКАО признала CRM обязательным элементом подготовки летного состава. United Airlines стала первой авиакомпанией, внедрившей CRM для обучения своих летных экипажей в 1981 году.



В Руководстве ИКАО по обучению в области человеческого фактора [Дос. 9683-AN/950] CRM определяется как «эффективное использование всех наличных ресурсов для достижения безопасности и эффективности полетов» и включает планирование, понимание условий и отношений летного персонала. В Циркуляре ИКАО [Cir. 300-AN/173] указывается, что различия культурного характера были признаны отдельным вопросом там, где могут быть эффективно применены знания человеческого фактора. Рассмотрим мнение исследователей Р. Хелмрейха и Э. Меритт о том, что «реальность и сила культуры становятся очевидными, когда мы работаем с новой группой (будь то в новой стране, новой организации или новой профессии) и общаемся с людьми, которые имеют хорошо устоявшиеся нормы и ценности» [Helmreich, 1998]. «Культурное различие членов кабинного экипажа и между членами этого экипажа и пассажирами является неизбежной частью оперативной и организационной среды. Знание культурных различий необходимо для уменьшения взаимного непонимания, которое может возникнуть между членами экипажа – представителями различных культур и привести к сбоям при общении и координации работы. К таким вопросам можно также обращаться и в плане культурного разнообразия пассажиров. Летные экипажи, в особенности предназначенные для полетов в составе многонациональных экипажей, должны иметь представление о значимости культурных различий и важном значении понимания культуры каждого индивидуума» [Cir. 300-AN/173, с. 5]. В указанном документе также отмечается, что «повышение осведомленности кабинного экипажа о культурных различиях может помочь в достижении высокого уровня качества бригадной работы летного состава» [Cir. 300-AN/173, с. 5].

Как было выявлено в ходе обзора научной литературы, проведенного в предыдущем параграфе, характеристики ЯСЦ позволяют «адекватно передавать суть всех основных категорий и понятий науки, техники и других областей профессиональной деятельности» [Благодарная, 2004, с. 18]. Современный этап развития ЯСЦ в лингвистике характеризуется активным переходом от терминоцентричного и лингвоцентрического принципов изучения терминов к антропоцентрическому, который обратил внимание исследователей на сущность

речевого творчества при создании новых концептов, на метонимико-метафорический механизм мыслительных процессов, а также на необходимость концептуального анализа терминологических [Герд, 2011, с. 21].

Когнитивный подход в ЯСЦ способствует выявлению метазнания на основе изучения логической и «сублогической сочетаемости терминов как информативного научного объекта» [Раджабова, 2017]. В некоторых современных терминоведческих исследованиях сторонников когнитивного подхода отмечается, что познание и понимание мира взаимосвязаны и опосредованы средствами языка [Романова, 2022].

В рамках когнитивной лингвистики к особым когнитивным структурам – фреймам, организующим и кодифицирующим специальную информацию, относятся термины и терминосистемы, а «терминологии на лингвистическом уровне анализируются как базы концептуального моделирования терминосистем» [Трофимова, 2022]. В нашем исследовании описание развития терминосистемы международного воздушного права представлено во второй главе.

Следует отметить, что А.С. Герд относит к объектам изучения ЯСЦ не только термины, но и специальные тексты, используемые в определенной отрасли знания или в деловой сфере; текстовые структуры, лексику, морфологию, синтаксис текстов [Герд, 2011].

Языковые характеристики ЯСЦ как совокупности средств профессионального общения в каждой из специальных сфер служат не только для фиксации и передачи специальных знаний в определенных областях человеческой деятельности, но и являются основным фактором научно-технического развития общества [Раздудев, 2013].

Среди основных когнитивных характеристик ЯСЦ исследователи также выделяют строгую нормированность, стандартизированность, точность, ясность и лаконичность в выражении мнения, скорость речи, широкое использование абстрактной лексики, употребление слов в их предметном, конкретном смысле, безличность, последовательность, завершенность, полноту высказывания [Умурзакова, 2021].

По мнению С. Насировой, спецификой когнитивных характеристик ЯСЦ является общая тенденция к доминирующему использованию терминов-словосочетаний [Насирова, 2023]. Превосходство многосоставных номинаций над однословными К.А. Мякшин отмечает как одну из активных тенденций развития современных терминологий: по данным эмпирических исследований, терминологические словосочетания по количеству занимают ведущее положение почти в каждой отраслевой терминологии и составляют от 60% до 90% всего объема номинативных единиц [Мякшин, 2019, с. 54]. При этом узкоотраслевые понятия в большинстве случаев представлены терминологическими словосочетаниями, тогда как межотраслевые, междисциплинарные и общетехнические чаще выражаются односоставными терминами [Ордокова, 2015].

Характерной чертой ЯСЦ на лексико-номинативном уровне является неоднородность его состава. Несмотря на различные подходы к стратификации лексики ЯСЦ, исследователи (см., напр., [Пазылов, 2017; Поталуй, 2021]) солидарны в том, что наряду с терминами, выражающими отраслевые и узкоотраслевые понятия, в языке науки и техники существуют номинативные единицы нетерминологического характера [Даниленко, 2016], то есть общеупотребительная, общенаучная и общетехническая лексика, которая является лексическим окружением терминов и вместе с ними составляет лексическое ядро любого ЯСЦ [Столбовская, 2018, с. 389].

Считаем важным мнение Е.С. Закировой, которая указывает, что в языке для специальных целей важную роль выполняют не только специальные термины, но и «общеупотребительная лексика, общенаучные термины, служебные слова, значения которых «пронизаны» спецификой отрасли (производства)» [Закирова, 2015, с. 19].

Таким образом, в основу языка для специальных целей в сфере международного воздушного права, безусловно, положена терминологическая система, включающая общеправовые термины, узкоспециальные термины, специальная фразеология, описание которых представлено в следующих главах.

### **1.3. Тематическая характеристика профессионального общения в сфере международного воздушного права**

Изучение особенностей функционирования ЯСЦ, призванного обслуживать профессиональное общения в рамках международного воздушного права, показало, что к основным **тематическим группам** можно отнести, главным образом, правовое регулирование: международных полетов гражданских воздушных судов, включая полеты над или в пределах государственной территории, над открытым морем, международными проливами и архипелажными водами; международных воздушных сообщений; международных воздушных перевозок; коммерческой деятельности авиапредприятий на мировом рынке воздушного транспорта; эксплуатации арендованных воздушных судов; международного лизинга гражданских воздушных судов; незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и др. Детальное описание тематической классификации лексем, относящихся к сфере международного воздушного права, представлено в следующей главе.

Считаем необходимым отметить, что решение правовых вопросов в рамках исследуемого нами вида профессионального общения, осуществляется как средствами общеупотребительного языка (General Language), так и средствами языка для специальных целей (Language for Special Purposes), т.е. авиационного английского языка, который характеризуется как всеобъемлющее, но специализированное подмножество терминологических групп английского языка, относящееся в широком смысле к авиации, включая «простой» язык, используемый для радиотелефонной связи, когда стандартной фразеологии недостаточно [Суюнбаева, 2016а].

Согласно международным стандартам (Language Proficiency Requirements, LPR), владение авиационным английским / авиационным подязыком относится к профессиональным требованиям сотрудников международной авиации: любой член экипажа, включая пилотов, бортинженеров и диспетчеров, должен обладать

определенным уровнем владения английским языком, включая понимание и произношение, грамматику, словарный запас, говорение и понимание на слух. Минимально допустимый уровень – это уровень 4 по шкале ICAO, который соответствует уровню Operational Professional или B1 по шкале CEFR.

В общем понимании, авиационный английский характеризуется как узкоспециализированный язык и последовательность слов, используемых пилотами, авиадиспетчерами и другим авиационным персоналом, который отличается особым произношением, лексикой, грамматической структурой и стилями речи, применяемыми в конкретных контекстах, связанных с авиацией [Tajima, 2004; Knoch, 2014].

Следует отметить, что профессиональное общение в рамках международного воздушного права часто осуществляется сотрудниками воздушного транспорта, авиадиспетчерами, пилотами, бортпроводниками, сотрудниками службы безопасности, менеджерами и должностными лицами в авиационной отрасли, инженерами по техническому обслуживанию и др. в различных ситуациях, связанных с выполнением профессиональных задач, распоряжений, передачей объявлений и сообщений, проведением брифингов и других видов деятельности, важнейшим условием для которых является владение специальной лексикой, терминологией, фразеологией, составляющих язык для специальных целей [Чевалков, 2022].

Используемый в радиотелефонной связи между авиадиспетчерами и пилотами английский язык радиотелефонии (RTFE) является ядром авиационного английского языка [Шайнурова, 2018, с. 19], включает фразеологию, установленную Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) [ICAO. Doc. 4444 ATM/501, 2001; ICAO Phraseology, 2010], а иногда может требовать использования общего английского языка. Исследователи справедливо отмечают, что язык радиосвязи (RTFE), представляет собой ядро авиационного английского, может считаться своего рода специальным английским языком для профессиональных целей [Шайнурова, 2018, с. 19].

В своей работе Шеннон Аплинджер рассматривает язык международного управления воздушным движением как «специальный» в том смысле, что «репертуар», требуемый диспетчерам, строго ограничен и может быть точно определен ситуационно, например – лингвистическими потребностями стюарда/стюардессы, пилота и др. По мнению автора, знание ограниченного «языка» не позволит говорящему эффективно общаться в определенной ситуации или в контекстах профессиональной среды. Соответственно, Ш. Аплинджер предлагает три направления авиационного английского языка:

- 1) авиационный английский (например, RTFE) для профессиональных целей;
- 2) авиационный английский для общего пользования;
- 3) авиационный английский для языковых навыков и лингвистических исследований [Uplinger, 1997].

Отметим, что для получения летной лицензии сотрудниками воздушного транспорта – представителями неанглоязычных стран – обязательным требованием является владение авиационным английским на высоком уровне, включая знание правовой терминологии в сфере международного воздушного права [McMillan, 1998]. Таким образом, термин «авиационный английский» относится к особой разновидности английского языка, который используется в отрасли гражданской авиации, то есть к специальному и техническому регистру или фразеологии, установленными Международной организацией гражданской авиации [ICAO, 2024].

По мнению исследователей, значение ЯСЦ в сфере воздушного транспорта обусловлено тем, что на протяжении всей истории гражданской авиации отмечаются многочисленные драматические происшествия, которые привели к человеческим и финансовым потерям [Grayson, 1981, p. 98]. В Руководстве по внедрению требований ИКАО к владению языком (Doc 9835 AN/453) отмечается, что при расследовании трех крупных авиационных происшествий (в 1977, 1995 и 1996 гг.), в которых погибли более 800 человек, в каждом из трех случаев был обнаружен один общий сопутствующий фактор: «недостаточный уровень владения английским языком членами экипажа или диспетчером способствовал развитию цепи событий, которые привели к катастрофе» [ICAO. Doc. 9835-AN/453, 2010].

Именно они и стали отправным моментом для принятия решения о необходимости усилить требования к владению языком, так как обмен устными сообщениями остается основным средством связи между авиадиспетчерами и пилотами.

Международная организация гражданской авиации как специализированный орган Организации Объединенных Наций была создана в октябре 1947 года [ICAO, 2024], она заменила Временную международную организацию гражданской авиации (PICAО), основанную в 1944 году. Международная организация гражданской авиации выбрала английский в качестве официального языка для международных полетов. С этого времени все общение между авиадиспетчерами и пилотами осуществляется на английском языке, но это может создать проблемы для людей, для которых английский язык не является родным, это и было причиной создания авиационного английского [Зяблова, 2005б].

В рамках международного воздушного права авиационный английский можно рассматривать как инструмент международной коммуникации, с помощью которого пилоты и авиадиспетчеры могут общаться, не разговаривая на родном языке [McMillan, 1998, p. 88]. В радиотелефонии пилотами и авиадиспетчерами используются очень короткие и специальные выражения для передачи сообщения, содержащие важную информацию о погодных условиях, воздушном движении, местоположении и высоте самолетов, о состоянии взлетно-посадочной полосы: в случае предоставления неточной информации могут возникнуть аварийные ситуации или катастрофа [Mell, 2004, p. 22].

Расследования Федерального управления гражданской авиации показали, что от 60 до 80% авиационных происшествий были вызваны неэффективной связью [Ibid., p. 24]. Кроме того, авиадиспетчеры и пилоты обязаны избегать доставки неоднозначных сообщений. Фактически, это происшествие показало мировой общественности важность точной связи между пилотом и авиадиспетчером. Пилот и авиадиспетчер могли бы избежать этой ужасной аварии, унесшей сотни жизней, если бы они использовали фразеологию авиационного английского (АЕ) вместо нестандартных фраз или общеупотребительного английского [Ibid., p. 22].

Исследователи Т. Хатчинсон и А. Уотерс также отмечают, что авиационный английский не используется исключительно авиадиспетчерами в аэропортах; но есть диспетчеры на маршруте, которые контролируют более крупное воздушное пространство за пределами аэропорта, то есть они контролируют остальную часть воздушного пространства страны и направляют самолеты до тех пор, пока они не войдут в воздушное пространство своего пункта назначения [Hutchinson, 1987, p. 77].

Согласно данному исследованию, диспетчеры по маршруту следят за скоростью, направлением и высотой каждого самолета, летящего в их воздушном пространстве, с помощью радаров и радиотелефонной связи, чтобы гарантировать безопасность полета [Ibid., p. 79].

Важное значение в профессиональной авиационной коммуникации имеет специальная терминология, в разработке которой особое внимание уделяется звуковому оформлению. Поскольку качество радиотелефонии может повлиять на искажение важной информации, в Международной организации гражданской авиации создана специальная фразеология для оптимизации беседы между пилотами и авиадиспетчерами: благодаря фразеологии переговоры стали краткими и информативными [ICAO. Doc. 9432-AN/925, 2006]. Кроме того, Международной организацией гражданской авиации также создан собственный фонетический алфавит, который используется авиационным персоналом во всем мире [ICAO. Doc. 9835-AN/453, 2010].

Таким образом, можно сделать вывод о том, что в общем поле международного воздушного права авиационный английский является языком для специальных целей, функционирование которого осуществляется на морфологическом, лексическом, синтаксическом, семантическом уровнях и включает в себя общеупотребительную лексику, авиационную терминологию, служебные слова, фразеологию, сокращения и другие языковые единицы, используемые в профессиональной коммуникации.



### **1.3.1. Характер профессиональной коммуникации в сфере воздушного транспорта в современных условиях**

В данном параграфе анализируются понятия «профессиональная коммуникация», «профессиональное общение», «профессиональный дискурс» на основе суждений отечественных и зарубежных исследователей, представленных в научных трудах.

Появление термина «коммуникация» в научной литературе отмечается в XVIII–XIX вв. в научных философских трудах (Ф. Шлейермахер, Ч. Пирс и др.), в которых исследователи на основе развития семиотики указывают на то, что коммуникация имеет знаковую природу. В начале XX века (М. Бубер, Ю. Хабермас и др.) с появлением диалогической философии и критической философии понятие «коммуникация» связывают с понятием «дискурс», под которым понимаются речевые взаимодействия (высказывания, мнения, критика, консенсус и т.д.), и с понятием «коммуникативная компетентность», определяющее условия для того, чтобы говорящие могли общаться [Василик, 2007].

Изучение научных работ показало, что зарубежные исследователи выделяют различные теоретические модели коммуникации, например: психоаналитическая модель (З. Фрейд, К. Юнг), экзистенциалистская модель (М. Бубер, К. Ясперс), футурологическая модель (Д. Белл, А. Тоффлер), игровая модель (Э. Берн, Й. Хейзинг) и др. В отечественной науке в XX веке исследованию особенностей коммуникации посвящены труды таких ученых, как В.В. Виноградов, Л.С. Выготский, П.Я. Гальперин, Б.А. Ларин, А.А. Леонтьев, А.Р. Лурия, Л.П. Якубинский, и др.

Следует отметить, что коммуникация рассматривается как целенаправленный процесс передачи информации, осуществляемый как с использованием речи (вербальная коммуникация), так и с применением различных невербальных средств. Исследователи отмечают необходимость коммуникативной компетентности, которая подразумевает умение вступать в коммуникацию,

постоянно поддерживая контакт с людьми, а также владение и умение оперировать информацией [Шарков, 2003].

Считаем справедливым мнение В.П. Морозова, согласно которому невербальная коммуникация определяется «как система неязыковых (несловесных) форм и средств передачи информации, имеющая полисенсорную природу и не зависит от смыслового значения слов» [Морозов, 2011].

Исследователи отмечают, что профессиональная коммуникация осуществляется в процессе выполнения деятельности в определенной сфере, которая регламентирована, подчинена установленным правилам и ограничениям [Скворцова, 2011].

В научной литературе понятие «общение» рассматривается как сложный, многоплановый процесс установления и развития контактов между людьми, порождаемый потребностями в совместной деятельности; включает в себя обмен информацией, выработку единой стратегии взаимодействия, восприятие и понимание партнера. Состоит во взаимном обмене сообщениями с предметным и эмоциональным аспектами. С.Ю. Головин считает, что специфика общения состоит в том, что в процессе общения проявляются индивидуальные особенности личности [Головин, 1998].

На наш взгляд, справедливым является мнение А.А. Бодалева, который определяет общение как «взаимодействие людей, содержанием которого является обмен информацией с помощью различных средств коммуникации для установления взаимоотношений между людьми» [Бодалев, 2018].

Таким образом, в ситуациях речевого взаимодействия специалистов при решении специальных задач, например, в случае обмена информацией в процессе выполнения услуг в системе воздушного транспорта и обеспечения безопасности, более корректно использовать понятие «профессиональная коммуникация», под которым понимается обмен информацией, осуществляемый с помощью специального оборудования радиосвязи между экипажем летательного аппарата и наземными диспетчерскими службами, а также между летательными аппаратами [Акимова, 2004].

Следует отметить, что данный тип коммуникации является фиксированной речью, поскольку сопровождается использованием лексико-терминологических клише, которые записываются и прослушиваются при помощи специальных устройств. Считаем, что текст, передающий информацию в ходе радиотелефонных переговоров, рассматривается, как и любой другой текст, в рамках определенного типа дискурса, соответствующего типу институционального дискурса по классификации В.И. Карасика [Карасик, 2000].

Важно отметить, что дискурс авиационных радиотелефонных переговоров не ограничивается только речью (текстом), фразеологией, в нем также учитываются экстралингвистические факторы (специальные знания, профессиональные навыки говорящего, владение авиационным языком и др.), необходимые для обеспечения безопасности полета. Однако неречевые средства (жесты, мимика и др.) не рекомендуется использовать членам экипажей без разработанных специальных правил.

Считаем необходимым отметить предложенное Ю.Ю. Строевой определение дискурса радиообмена, под которым исследователь понимает «устойчивую систему статусно-ролевых отношений при обмене информацией внутри авиационного сообщества во всем мире, а именно между пилотом и наземными диспетчерскими службами, и между самими пилотами». При этом статусно-ролевые отношения определяются как «общение между участниками коммуникативного акта, в котором полностью отсутствует их личностное начало, а стандарты коммуникации закреплены нормативными документами, регламентирующими правила ведения радиообмена» [Строева, 2020].

В своем исследовании Н.А. Щетинина определяет дискурс радиообмена как «особую институциональную профессиональную коммуникацию, осуществляемую между пилотом и авиадиспетчером посредством радиотехнических средств и имеющую своей целью повышение эффективности проведения полетных операций и безопасности полетов». Следовательно, профессиональная коммуникация в системе воздушного транспорта характеризуется прежде всего стремлением к обеспечению безопасности полетов. Автор отмечает, что «авиационный дискурс

имеет специфику, связанную с употреблением профессиональной фразеологии и авиационных технических терминов, сочетая в себе элементы технического, профессионального и разговорного английского языка» [Щетинина, 2013]. Исследуемый тип дискурса соотносится с понятием институционального дискурса, объединяющего в себе как организационное взаимодействие между профессионалами и клиентами института, так и профессиональную коммуникацию между специалистами. В нашем понимании вслед за автором «дискурс радиообмена обладает всеми признаками институциональности: наличием особого общественного института, который связывается с определенными функциями и социальными ролями людей; общественных ритуалов и поведенческих стереотипов; профессиональных текстов, производимых в этом социальном образовании, и отличается от других типов дискурса на всех уровнях языковой системы: фонетическом, лексическом и синтаксическом, а также с точки зрения употребляемых фразеологических единиц и стилистики» [Там же].

### **1.3.2. Понятие о языковой личности и языковой картине мира специалиста с учетом социально-культурных характеристик**

Для нашего исследования важное значение имеет рассмотрение понятия «профессиональная языковая личность» пилота международных авиалиний / специалиста, обладающего готовностью не только к речевым актам при выполнении услуг воздушного транспорта, но и способного понимать характер возникающих ситуаций, регламентируемых международным воздушным правом.

Изучению структуры и типологии языковой личности посвящены работы многих авторов, среди которых Ю.Д. Апресян, Е.И. Голованова, Е.С. Закирова, Ю.Н. Караулов, С.Л. Мишланова, В.И. Шаховский, А.Д. Шмелев и др.

Особый интерес представляет суждение Е.И. Головановой, согласно которому профессиональная личность определяется как «совокупность

интеллектуальных, социально-культурных и морально-волевых качеств человека, сформированных в особой профессионально-культурной среде и отраженных в свойствах его сознания, поведения и деятельности» [Голованова, 2010, с. 263]. По мнению автора, проявление профессиональной языковой личности характеризуется использованием в речи специальных языковых единиц и целостных текстов, профессионального дискурса, подчиненного целям и задачам профессиональной деятельности [Там же, с. 263].

А.Д. Самигуллина выделяет три типа профессиональных личностей: профессионально-ориентированная языковая личность, непрофессионально-ориентированная языковая личность и профессионально-неориентированная языковая личность [Самигуллина, 2009, с. 11]. Автор определяет различие между данными типами на основе степени обладания терминологией определенной специальной отрасли профессионального знания.

Считаем справедливым мнение Е.С. Закировой, которая считает, что «профессиональная языковая личность должна обладать не только определенным набором профессиональных сведений в той или иной отрасли научного знания, владеть в полной степени той терминологией (понятиями), которая обслуживает данную отрасль, но и проявлять качества, характеризующие высокий уровень профессиональной культуры» [Закирова, 2015, с. 59].

Учитывая требования к уровню владения языком для специальных целей в исследуемой сфере профессиональной коммуникации и принимая во внимание современные международные условия (правовые, политические, военные, дипломатические и т.п.), считаем, что профессиональная языковая личность специалиста, деятельность которого связана не только с осуществлением услуг воздушного транспорта, но и с обеспечением безопасности, включая ситуации в рамках международного воздушного права, характеризуется соблюдением основных правил речевого поведения в полете, стремлением к использованию только стандартной фразеологии радиообмена, свободным владением профессиональным авиационным английским подъязыком на четвертом уровне и выше по шкале ИКАО, умением немедленно опознавать и реагировать на

непрофессиональную лексику в случае ее использования диспетчером и другими участниками профессиональной коммуникации, знанием культурных различий между членами экипажа и пассажирами, проявлением высокого уровня профессиональной культуры, пониманием принципов и норм международного воздушного права, регулирующего правовой статус воздушного пространства и режимы его использования в целях аэронавигации.

Считаем справедливым мнение Т.Г. Поповой, которая отмечает, что «как языковая личность, человек обладает индивидуальным когнитивным пространством, т.е. определенным образом структурированной совокупностью знаний и представлений» [Попова, 2003, с. 39].

Для нашего исследования представляется важным наряду с изучением понятия «языковая личность» рассмотрение значения понятия «языковая картина мира», которому посвящены работы таких авторов, как Ю.Д. Апресян, А.А. Зализняк, Ю.Н. Караулов, О.А. Корнилов, В.Ф. Новодранова, О.А. Радченко, Е.В. Урысон и др.

Традиционно понятие «языковая картина мира» определяется как «исторически сложившаяся в обыденном сознании данного языкового коллектива и отраженная в языке совокупность представлений о мире, определенный способ концептуализации действительности» [Зализняк], имеющий отличия в разных языках, вербально создавая культурно-специфические языковые картины мира.

Исследователи отмечают, что языковая картина мира представляет собой сложную систему, в которой ее компоненты могут быть выделены как отдельные ее частные проявления. Так, О.А. Корнилов считает, что можно «говорить о множественности языковых картин мира: о научной языковой картине мира, о языковой картине мира национального языка, о языковой картине мира отдельного человека» [Корнилов, 2011, с. 4].

В научных трудах доказывается, что в каждом конкретном языке языковая картина мира, имеющая свою национальную специфику, представлена своим словарем: «Имея единый для всех народов содержательный инвариант, НКМ (научная картина мира) получает в каждом национальном языке национальную

форму выражения посредством формирования национальных терминологий на родном языке носителей данного языка» [Там же, с. 11]. Следовательно, О.А. Корнилов определяет национальную научную картину мира (ННКМ) как «инвариант научного знания о мире в языковой оболочке конкретного национального языка», уточняя, что «НКМ, отражается в терминосистемах (языке науки) того или иного национального языка» [Там же, с. 112].

Важным представляется мнение В.Ф. Новодрановой о том, что «языковые единицы, составляющие языковую картину медицины, неоднородны. Кроме терминов в нее входят номенклатурные единицы, профессионализмы, а также нетерминологическая лексика, которая объективирует обыденные и фоновые знания» [Новодранова, 2009, с. 272]. Таким образом, профессиональная языковая картина мира включает в себя термины как особые лексические единицы, профессионализмы, профессиональные жаргонизмы, номенклатурные названия и другие знания, отражающие профессиональное мышление специалистов, вступающих в профессиональную коммуникацию.

Следует согласиться с мнением Е.С. Закировой, которая считает, что осмысление профессиональной языковой личностью научных понятий определенной отрасли знания находит свое отражение в профессиональной языковой картине мира (ПЯКМ) [Закирова, 2015, с. 64].

Изучение специальной литературы позволяет утверждать, что деятельность специалистов в области воздушного транспорта, включая правовые аспекты, характеризуется повышенной сложностью, основывается на теории авиации (понимаемой как систематизированное, комплексное научно-техническое знание, ориентированное на специфическую среду (воздух) с целью объяснения природы полета, дающее целостное представление о закономерностях построения и функционирования авиационной техники); психической регуляции действий человека в полете, т.е. в специфических условиях среды, включая чувственный компонент при прогнозе успешности решений и операций; принципах и нормах международного воздушного права, регулирующего правовой статус воздушного пространства и режимы его использования в целях аэронавигации и обеспечения

государственной безопасности; практическом профессиональном опыте оказания услуг воздушного транспорта; владении авиационным подязыком, включая специальную фразеологию; профессиональной культуре и мировоззрении. Следовательно, профессиональная языковая картина мира исследуемой нами профессиональной языковой личности определяется отражением в языке для специальных целей и профессиональной коммуникации совокупности представлений о специфике профессиональной сферы, имеющей глобальный мировой характер.

В настоящее время глобальная система воздушного движения используется 127 странами мира в составе более 300 пунктов назначения, при этом основное языковое средство коммуникации отведено английскому языку. Обеспечение высококачественных услуг воздушного транспорта требует непрерывной работы нескольких десятков тысяч пилотов, авиадиспетчеров, техников, инженеров, руководителей, бортпроводников по всему миру. Тем не менее глобализация представляет собой серьезную угрозу для всей авиационной отрасли с точки зрения устойчивости и успешности ее деятельности, если авиационному языку не отводится важнейшей роли [Денисова, 2018а, с. 119].

Авиационный английский определяется в работах О.И. Денисовой как язык, специально используемый пилотами и авиадиспетчерами для связи при воздушном движении. Терминосистема авиационного английского объединяет всех профессионалов в сфере авиации. Тем не менее, некоторые исследователи отмечают, что использование авиационного английского языка выходит за рамки стандартизованного использования фразеологии пилотами и диспетчерами воздушного движения, потому что он также включает нестандартное общение между другими участниками авиации: техническими специалистами и наземным обслуживающим персоналом, полностью использующими авиационный английский для взаимного понимания устных и письменных сообщений [Денисова, 2018б, с. 649].

По мнению исследователей, наиболее заметная роль особого использования авиационного английского языка отмечается в нестандартных ситуациях, когда общение между пилотами и диспетчерами воздушного движения и даже



взаимодействие между летным экипажем и центрами управления операциями выходит за рамки того, что уже указано в справочниках, руководствах и/или контрольных терминологических списках. В таких ситуациях каждый языковой компонент должен поддерживать эффективную взаимосвязь. Как следствие, для авиационной отрасли очень важно уметь анализировать и хорошо понимать авиационных профессионалов с точки зрения эффективности общения как в стандартном, так и в нестандартном использовании английского языка [Там же, с. 650].

В эпоху глобализации постоянно расширяющаяся сеть направлений полетов означает, что современное общество достигает все большего числа пунктов назначения и расширяет свои горизонты, что повысило спрос на профессионалов, начиная от персонала наземного обслуживания и заканчивая пилотами, инспекторами безопасности и диспетчерами воздушного движения, линейным техническим персоналом [Денисова, 2018а, с. 120].

Следует отметить, что в профессиональной коммуникации специалистов в сфере воздушного транспорта более часто встречаются ситуации, связанные с решением вопросов в рамках международного воздушного права, хотя с 2022 года в связи с пандемией Covid-19 и началом СВО наблюдалось снижение пассажиропотока, а в последнее время отмечается увеличение авиаперевозок, что влечет за собой активизацию использования специальных речевых средств.

В соответствии с отчетами Федерального авиационного управления (FAA) США, у сотрудников воздушного транспорта возникают проблемы, связанные с использованием авиационного английского языка. Как указывается в данном документе, к основной проблеме, с которой сталкиваются авиационные профессионалы, относится взаимопонимание между носителями английского языка и теми, для кого английский не является родным [Doc. 9626, 2018]. Кроме того, отмечаются такие проблемы, как неспособность общаться, слабое владение общеупотребительным английским языком, низкая скорость речи, отсутствие в речи специальной лексики [Ibid.].

Изучение материалов, связанных с проблемами общения специалистов в области воздушного транспорта, позволяет заключить, что высокая загруженность воздушного движения требует повышенного реагирования и более высоких управленческих навыков в отношении контроля как наземного, так и воздушного движения. Эксперты считают, что поскольку сотрудникам воздушного транспорта приходится работать в экстремальных условиях, они вынуждены говорить очень быстро, что отрицательно сказывается на понимании сообщения англоговорящими пилотами, для которых английский язык не является родным. С другой стороны, прямо противоположный сценарий имеет место в воздушном пространстве между пилотом, говорящим по-английски, и авиадиспетчером, для которого английский язык не является родным. В таких случаях нестандартное использование языка диспетчерами воздушного движения или даже использование родного языка также отрицательно сказывается на коммуникации пилотов.

Изучение специальной литературы позволяет убедиться в том, что нарушения взаимопонимания на уровне владения авиационным английским языком, включая элементы международного воздушного права, могут стать причиной авиакатастрофы и привести к гибели людей. Известны случаи, когда безопасность всех пассажиров и экипажа находилась в руках турецкого англоговорящего пилота-капитана и нидерландского первого помощника, не являющегося носителем английского языка, их общение друг с другом и с турецким авиадиспетчером привело к авиакатастрофе. Эксперты считают, что все могло бы закончиться по-другому, если бы информационное сообщение от центра управления воздушным движением (УВД) было передано на английском языке [Aab, 2005, p. 58].

В некоторых подобных случаях английский язык оказывался спасением, как, например, во время рейса 1549 авиакомпании US Airways. Как позже выяснилось, это произошло благодаря бесценной совместной работе двух пилотов, говорящих по-английски; их взаимопонимание друг с другом позволило избежать аварии и спасти жизни многих пассажиров и членов экипажа, за что пилоты были признаны настоящими героями [Ibid., p. 59].

Следует отметить, что к серьезным проблемам для пилотов относится скорость речи на английском языке. Основная причина этой проблемы, несомненно, кроется в природе самого языка и объясняется тем, что пилоты или диспетчеры воздушного движения, являющиеся носителями языка, используют английский язык с большей скоростью по сравнению с теми пилотами или диспетчерами воздушного движения, для которых английский является иностранным языком и стараются передавать то же сообщение медленнее [McMillan, 1998, р. 88]. В отчетах FAA ясно указываются случаи, когда скорость речи увеличивается, что вызывает трудности и приводит к недопониманию или просьбам пояснить или повторить сообщение.

Экспертами авиационного английского языка для специальных целей было предложено провести углубленный анализ оптимальной скорости речи для доставки сообщений УВД, придерживаясь гипотезы о том, что нарушение процесса понимания сообщений УВД влияет на характер действий пилотов, что является важным условием безопасности в воздухе и на земле. В целом, проблемы, связанные с использованием авиационного английского языка, нуждаются в глубоком анализе и требуют корректирующих мер. Согласно статистическим отчетам, авиационный английский используется в крупнейших аэропортах мира (Атланта, Пекин, Лос-Анджелес, Токио, Дубай, Лондон, Гонконг и др.), более половины из которых расположены в странах, где английский не является родным языком для его жителей [Aab, 2005, р. 59]. Это подчеркивает тот факт, что безопасность воздушного движения в самых загруженных аэропортах мира обеспечивают авиадиспетчеры, для которых английский язык не является родным: им приходится каждую секунду своей работы преодолевать важную проблему – разборчивость речи. Эксперты авиационного английского языка отмечают, что радиотелефонная связь, которая используется в качестве основного средства связи между диспетчером УВД и пилотами, сопровождается фоновым шумом, сбоями связи, прерываниями другого трафика на канале, сложной управленческой рабочей нагрузкой, что, в свою очередь, приводит к серьезным проблемам, с которыми

сталкиваются диспетчеры воздушного движения и пилоты в плане использования языка для специальных целей в сфере воздушного транспорта.

Таким образом, необходимо учитывать, что в отношении авиационного английского языка всегда существует постоянная угроза безопасности воздушного движения; радиообмены на родном языке между пилотами и диспетчерами воздушного движения затрудняют передачу радиосообщений другим воздушным судам. Следовательно, эффективное использование языка для специальных целей в сфере воздушного транспорта и международного воздушного права, обеспечивающих безопасность перевозок, требует от лингвистов разработок, нацеленных на снятие трудностей, возникающих у специалистов в процессе иноязычного профессионального общения.

### **Выводы по главе 1**

1. Функционирование английского языка для специальных целей в сфере международного воздушного права осуществляется в совокупности с авиационным английским. В рамках проведенного анализа научных подходов к использованию и изучению ЯСЦ было установлено, что авиационный английский является необходимым средством коммуникации между специалистами в области авиации. Нами выявлено, что развитие ЯСЦ в сфере международного воздушного права необходимо рассматривать в контексте авиационного английского, в том числе в рамках сопоставительных лингвистических исследований. Данная проблема более подробно рассматривается в следующей главе диссертационной работы.

2. В нашем исследовании язык для специальных целей определяется как исторически сложившаяся уровневая подсистема национального языка, призванная обслуживать коммуникацию в специальной области науки (отрасли), включающая лингвистические (морфологические, лексические, грамматические, синтаксические, семантические) средства, систему специальных понятий,

воспроизводимые в профессиональной коммуникации специалистов в определенной сфере деятельности.

3. Профессиональное иноязычное общение характеризуется проявлением лингвистического, социолингвистического, прагматичного, формально-логического, психологического, социокультурного, предметно-компетентного компонентов.

4. Лингвокультурный подход позволяет не только осознать взаимосвязь языка и культуры в целом, но и выделить отдельные отрасли языка в сфере профессиональной коммуникации. Отражение профессиональной культуры в функционировании языка для специальных целей в сфере международного воздушного права, безусловно, относится к важнейшим аспектам общения специалистов в разных странах мира и базируется на традиционных нормах национальной культуры.

5. Изучение особенностей профессионального общения с позиции лингвокультурологии позволило выделить основные функции языка для специальных целей с учетом профессиональной культуры: *познавательную (когнитивную), коммуникативную, адаптивную, оценочную (аксиологическую), профессиональной социализации, интегративную.*

6. Когнитивный подход к ЯСЦ в сфере международного воздушного права базируется на изучении логической и сублогической сочетаемости терминов как информативного научного объекта, что помогает выявить мета-знание. К основным когнитивным характеристикам исследуемого ЯСЦ относятся строгая нормированность, стандартизованность, точность, ясность и лаконичность в выражении мнения, скорость речи.

7. В языке для специальных целей в сфере международного воздушного права используются не только специальные термины, но и общеупотребительная лексика, общенаучные термины, служебные слова, сокращения, специальная фразеология.

8. В основу языка для специальных целей в сфере международного воздушного права положена терминологическая система, включающая общеправовые термины, узкоспециальные термины, обслуживающие

профессиональную коммуникацию специалистов международных отношений в области авиации.

9. В нашем исследовании выявлено, что к основным тематическим группам языка для специальных целей в сфере международного воздушного права можно отнести правовое регулирование: международных полетов гражданских воздушных судов, включая полеты над/в пределах государственной территории, над открытым морем, международными проливами и архипелажными водами; международных воздушных сообщений; международных воздушных перевозок; коммерческой деятельности авиапредприятий на мировом рынке воздушного транспорта; эксплуатации арендованных воздушных судов; международного лизинга гражданских воздушных судов; незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и др.

10. Правовые вопросы, решение которых определяют цели исследуемого нами вида профессионального общения, рассматриваются как средствами общеупотребительного языка (General Language), так и средствами языка для специальных целей (Language for Special Purposes), т.е. авиационного английского языка. Используемый в радиотелефонной связи между авиадиспетчерами и пилотами английский язык радиотелефонии (RTFE) является ядром авиационного английского языка, включающим фразеологию, установленную Международной организацией гражданской авиации (ИКАО).

11. Профессиональная языковая личность специалиста, деятельность которого связана с организацией, выполнением, обеспечением и обслуживанием международных воздушных перевозок и полетов воздушных судов, а также с обеспечением безопасности полетов воздушных судов, включая ситуации в рамках международного воздушного права, характеризуется соблюдением комплекса требований к авиационному персоналу, определенных международными документами ИКАО; пониманием культурных различий между членами экипажа и пассажирами, проявлением высокого уровня профессиональной культуры, соблюдением принципов международного воздушного права, регулирующего правовой статус воздушного пространства и режимы его использования в целях

безопасности аэронавигации. Профессиональная языковая картина мира такого специалиста характеризуется отражением в профессиональной коммуникации совокупности представлений о данной сфере деятельности, определяемых научно-техническими знаниями в области авиации; принципов и норм международного воздушного права; психической регуляции действий человека в полете; профессиональной культуры и мировоззрения; особенностей функционирования языка для специальных целей в исследуемой сфере.

12. В соответствии с отчетами экспертов, у сотрудников воздушного транспорта возникают проблемы, связанные с использованием авиационного английского языка, и главным образом это трудности в достижении взаимопонимания между носителями английского языка и теми, для кого английский не является родным: слабое владение общеупотребительным английским языком, низкая скорость речи, отсутствие в речи специальной лексики.

13. Основное отличие между понятиями «общение» и «профессиональная коммуникация» состоит в том, что общение характеризуется как сложный, многоплановый, продолжительный процесс, нацеленный на выработку единой стратегии взаимодействия, в котором проявляются индивидуальные и эмоциональные особенности личности, а профессиональная коммуникация осуществляется в ситуациях речевого взаимодействия специалистов при решении профессиональных задач, например, в случае обмена информацией в процессе оказания услуг в системе воздушного транспорта и обеспечения безопасности, включая использование специального оборудования радиосвязи между экипажем воздушного судна и наземными диспетчерскими службами, а также между экипажами разных воздушных судов.

14. Исследуемый нами дискурс радиообмена определяется как институциональный дискурс (по классификации В.И. Карасика), характеризуется фиксированной речью, сопровождается использованием терминологических клише, авиационной фразеологии, которые записываются и прослушиваются при помощи специальных устройств.

15. На основе анализа ошибок авиадиспетчеров и нарушений безопасности полетов при использовании русского и английского языков для специальных целей в сфере международного воздушного права выявлено, что безопасность полетов достигается благодаря ведению переговоров только на английском языке.



## **Глава 2. ФОРМИРОВАНИЕ И РАЗВИТИЕ ЯЗЫКА ДЛЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ В СФЕРЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ПРАВА**

Данная глава посвящена изучению особенностей развития языка для специальных целей в сфере международного воздушного права, включая достижения и методы лингвокультурологии как одного из современных актуальных направлений языкознания, к важным проблемам которого в рамках антропологической парадигмы относятся феномены культуры и языка в тесной связи с человеком, его мышлением, духовной, правовой, профессиональной деятельностью.

### **2.1. Историко-диахронный анализ развития терминосистемы международного воздушного права: лингвокультурологический подход**

В данном параграфе на основе историко-диахронного анализа рассматриваются особенности развития терминосистемы международного воздушного права, представляющего собой отрасль международного права, регулируемую международно-правовой режим мирового воздушного пространства, а также обеспечивающую порядок, условия и безопасность международных воздушных перевозок.

Историко-диахронный анализ терминосистемы международного воздушного права на материале научной литературы и юридических документов позволяет выделить четыре этапа ее развития: 1) с XVIII века до принятия Парижской конвенции 1919 года; 2) с 1919 г. до 1944 г.; 3) с 1944 г. до 1971 г.; 4) с 1971 г. до настоящего времени.

В ходе исследования выявлено, что **первый этап** истории терминологии, определяющийся с XVIII века до Парижской конвенции 1919 года, характеризуется

появлением первых терминологических единиц в сфере международного воздушного права, которые положили начало дальнейшему развитию его терминосистемы.

К наиболее ранним терминам международного воздушного права следует отнести такие понятия, как: *balloon* (воздушный шар), *aerostat* (аэростат), *aeronautics* (воздухоплавание), *aeroplane* (самолет), *airspace* (воздушное пространство), *aircraft* (воздушное судно), *airship* (воздушный корабль), *dirigible* (дирижабль) и др.

Термин *balloon* (от фр. *ballon*) (воздушный шар) появился в английском языке еще в XVI в. и означал «игра с большим мячом». Значение «мешок с нагретым воздухом для поднятия в воздух» данный термин приобрел в XVIII веке, когда братья Жозеф и Этьен Монгольфье запустили свой первый аэростат [История авиации и воздухоплавания, 2021]. Примечательно, что термином *balloon* называли любой тип аэростата. Этимологический анализ показал, что само понятие *aerostat* (от греч. *aer* + *statos*) появилось в начале XVIII в.

Понятие *aeronautics* (воздухоплавание) появилось в начале XIX в. и означало любое передвижение по воздуху. Позже, в 1920-х годах, термин приобрел свое современное значение «полетов на летательных аппаратах легче воздуха», что было связано с развитием самолетов и необходимостью в конкретизации данного понятия [Shawcross, 2011, p. 102].

Появление двигателей в XIX веке способствовало развитию новых типов аэростатов. В это время появляется понятие *dirigible* (дирижабль) (от фр. *dirigeable*). В ходе изучения научной литературы нами выявлено, что изначально любой аэростат было принято называть *balloon*, данный тип аэростата также назывался как *dirigible balloon*. В форме существительного в английском языке слово *dirigible* появилось в XIX веке. Однако, этимологический анализ показывает, что данное понятие существовало с XVI века в форме прилагательного, означающее «управляемый» и является синонимом к термину *airship* (*air* + *ship*) (воздушный корабль), изначально означавшее любое летательное средство [Milde, 2008, p. 63].

Позднее появились такие понятия, как *aircraft* (*air* + *craft*) (воздушное судно) и *aeroplane* (от фр. *aéroplane*) (самолет). Слово *aircraft* по отношению к воздушным шарам впервые использовал Джон Вайз, что позволяет утверждать о том, что значение «воздушное судно» данный термин приобрел именно в это время [Milde, 2008, p. 64]. Этимологический анализ термина *aeroplane* показал, что изначально этот термин использовался со значением «поверхность крыльев жуков», а применение этой лексемы по отношению к летательным аппаратам *aeroplane* отмечается только с 1873 года [Giemulla, 2011, p. 116].

Изучение истории термина *airspace* (воздушное пространство) показало, что ранее об использовании этого понятия упоминалось в начале XIX века в сфере строительства печей. В середине того же века термин *airspace* (воздушное пространство) использовался в отношении помещений в санитарных правилах для больниц. Свое современное определение данный термин приобрел на Парижской конференции (1910 г.): была впервые сформулирована идея о суверенитете воздушных пространств над государственной территорией [Ibid., p. 117].

В 1919 году в Париже была подписана конвенция о регулировании воздушной навигации (Парижская конвенция 1919 г.) [Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation..., 2012], с появлением которой в развитии международного воздушного права отмечается второй этап. Важно отметить, что в связи с этим в статье 1 данной конвенции закрепляется термин *sovereignty over the airspace* (суверенитет над воздушным пространством), который означает «право государств распоряжаться небом над своей территорией». Понятие *sovereignty* (от фр. *sovereinete*) существует в английском языке с середины XIV в. со значением «власть, авторитет». По отношению к государству в его значении «самостоятельность» закрепляется в XVIII веке [Giemulla, 2011, p. 118]. Следовательно, с 1919 года в сфере международного воздушного права данный термин стал использоваться с тем же значением, но уже в отношении воздушного пространства.

В связи с необходимостью краткого и обобщенного определения для участвующих в конвенции государств, Парижской конвенцией был закреплен

термин *Contracting States* (Договаривающиеся Государства). Выявлено, что в дальнейшем *States* было заменено на более конкретное *Party* (Сторона).

Выявлено, что на основе конвенции понятие *nationality* (национальность) получило новое значение. Этот термин появился в английском языке в конце XVII века, означавший «целостность нации». Следует отметить, что к концу XIX века в значении отмечается появление семы «этническая группа» [Giemulla, 2011, p. 119].

Таким образом, в международном воздушном праве закрепляется термин *nationality of aircraft* (национальность воздушного судна), означающее, что каждое воздушное судно имеет «этническую принадлежность» к тому государству, которому оно принадлежит.

Проведенное нами исследование показало, что в связи с развитием авиационной техники, появлением различных видов летательных аппаратов конвенцией закрепляются новые видовые понятия по отношению к родовому термину *aircraft* (воздушное судно). Таким образом, появляются термины: *state aircraft* (государственное воздушное судно), *private aircraft* (частное воздушное судно), *military aircraft* (военное воздушное судно). При этом к понятию *state aircraft* (государственное воздушное судно) относятся не только воздушные суда, задействованные на государственной службе (таможенная служба, почта, полиция), но и военные.

Исследование содержания и документов Парижской конвенции показало, что в 1919 году была учреждена Международная комиссия по воздушной навигации (*International Commission for Air Navigation*). В связи с довольно длинным названием организации возникла необходимость в его сокращении – аббревиации. Таким образом, в терминологии международного воздушного права закрепляется новая аббревиатура – ICAN.

Изучение научной литературы по международному воздушному праву позволяет утверждать, что **второй этап** истории отмечается периодом после подписания Парижской конвенции 1919 года до принятия Чикагской конвенции в 1944 году. Появление терминов в данный период истории связано с

необходимостью систематизации новых понятий, возникающих вследствие развития военной техники, а также развития международных отношений.

Развитие военной техники, в том числе и авиационной, возникновение военных конфликтов между государствами стали причинами для появления правил ведения воздушной войны, что нашло отражение в международных документах, выпущенных в Гааге в 1923 году [Giemulla, 2011, p. 120]. Следует отметить, что понятие *воздушная война* вошло в систему понятий международного воздушного права. В тексте данного документа были введены следующие термины: *air warfare* (воздушная война), *flying ambulance* (санитарная авиация), *law and customs of air warfare* (законы и обычаи воздушной войны) и др.

В связи с увеличением в XX веке количества международных перевозок возникла необходимость в унифицировании некоторых правил, что повлекло за собой закрепление в терминосистеме международного воздушного права новых понятий. На состоявшейся в 1929 году второй международной конференции по частному воздушному праву был подписан международно-правовой документ, содержащий новые понятия, – Варшавская конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок [Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air]. Ключевым понятием данной конвенции является термин *international carriage* (международные воздушные перевозки). В ходе этимологического анализа выявлено, что слово *carriage* (от др.-фр. *cariage*) появилось в лексическом составе английского языка в XIV веке и означало «перевозка; транспортные средства на колесах в целом». В XIX веке эта лексема применялась по отношению к железнодорожному транспорту. В международном воздушном праве слово *carriage* означает «перевоз грузов и/или пассажиров с территории одного государства на территорию другого» [Giemulla, 2011, p. 121].

В ходе исследования выявлено, что конвенцией также были закреплены и регламентированы следующие понятия: *passenger ticket* (билет), *luggage ticket* (багажная квитанция), *air consignment note* (авиагрузовая накладная) и *liability of the carrier* (ответственность воздушного перевозчика) и др.

Слово *ticket* появилось в английском языке в XVI веке и образовано от французского *etiquet*, которое первоначально означало «короткая записка», затем приобрело более специализированное значение – «бумага, дающая право или привилегию» [Ibid., p. 122]. В терминосистеме международного воздушного права данный термин был введен и получил свое закрепление, так как появилась необходимость терминологически обозначить документы, которые пассажир должен иметь при себе для прохода на воздушное судно.

Поскольку международное воздушное право является отраслью международного права, то закономерным следует считать переход правовых терминов в лексический состав данной отрасли права. К таким терминам следует отнести упомянутое понятие *liability* (ответственность), появившееся в правовой сфере в XVIII веке в значении «юридическая ответственность»: позднее данное понятие приобрело обобщенный смысл – «вещь, за которую ответственен человек» [Scott, 2019, p. 104]. В международном воздушном праве данное понятие применяется по отношению к перевозчику, который несет ответственность за безопасность транспортировки пассажиров и обязанность по возмещению ущерба, причиненного по его вине.

Вследствие участвовавших правонарушений в авиационной сфере Римской конвенцией 1933 года о возмещении вреда, причиненного иностранными воздушными судами третьим лицам [Ibid., p. 105], были введены термины *precautionary arrest* (предупредительный арест) и *third parties* (третьи лица). Существительное *arrest* происходит от старофранцузского *arester*, применялось и применяется в значении «взятие под стражу» [Ibid., p. 106]. В области международного воздушного права данная лексема появилась в связи с необходимостью обозначения акта задержания воздушного судна, совершившего правонарушение. В ходе исследования выявлено, что лексема *parties* (множественное число от существительного *part*) получила юридическое значение еще в XIV веке по отношению к группе лиц, участвующих в судебном процессе. Согласно этимологическому анализу, в XV в. это понятие приобрело значение «конкретный человек» [Ibid., p. 174]. Такое же значение данный термин имеет и в

сфере международного воздушного права, введенный для конкретного обозначения людей, нанесших ущерб конкретному воздушному судну.

Проведение регулярных воздушных перевозок способствовало участившимся авиационным происшествиям. Это привело к подписанию конвенции в Брюсселе в 1938 году [Ibid., с. 108] и установлению размеров выплат для лиц, участвовавшим в спасательных операциях воздушных судов. Таким образом, был введен термин *indemnity for expenses and remuneration for salvage* (возмещение расходов и вознаграждение за спасание).

Следует отметить, что результатом состоявшейся в 1944 году Чикагской конференции в составе 52 стран явилось принятие Конвенции о международной гражданской авиации [Convention on International Civil Aviation]. В Главе 2 настоящей конвенции вводятся два новых термина: *scheduled flights* (регулярные полеты) и *non-scheduled flights* (нерегулярные полеты). Данные понятия являются видовыми по отношению к общему термину *flight*. Разделение таких видов полета связано с тем, что в международном воздушном праве необходимо было установить принципы и права воздушных судов для полетов между территориями государств.

Развитие технологий привело к появлению нового вида летательного средства – *pilotless aircraft* (беспилотное воздушное судно), закрепленный в терминосистеме международного воздушного права как видовое понятие термина *aircraft*. Термин *pilotless aircraft* закреплен статьей 8 Чикагской конвенции и означает «ником неуправляемое воздушное судно» [Ibid.].

В ходе исследования выявлено, что Чикагская конвенция как один из основных документов международного воздушного права внесла в его терминосистему множество понятий: *prohibited areas* (запретные зоны), *aircrafts in distress* (воздушные суда, терпящие бедствия), *investigation of aviation accidents* (расследование авиационных происшествий), *documents carried in aircraft* (документация на воздушном судне), *airline* (авиационные предприятие), *air service* (воздушное сообщение), *international air service* (международное воздушное сообщение) и др. [Ibid.].

Исследование показало, что происшествия среди авиации не являются редким случаем и это привело к их классификации по степени серьезности и появлению новых видовых понятий. Таким образом, приложения к Чикагской конвенции выделяют: *aircraft incident* (авиационный инцидент), *aircraft accident* (авиационное происшествие) и *serious incident* (воздушная авария) и др.

Конвенцией также закрепляется термин *personnel* (авиационный персонал), образованный от французского *personnel*. В ходе этимологического анализа было выявлено, что данное понятие появилось в английском языке в XIX веке со значением «лица, занятые в какой-либо сфере деятельности» [Mell, 2004, p. 13].

Важным событием для международного воздушного права является создание Международной организации гражданской авиации (ИКАО) – *The International Civil Aviation Organization (ICAO)*. Название данной организации относится к аббревиациям в терминологии международного воздушного права. Документ ИКАО содержит специальный словарь, совмещающий в себе всю терминологию гражданской авиации на шести языках [International Civil Aviation Vocabulary, 2007].

Следует отметить, что **третий этап** определяется периодом с 1944 года по 1971 год. Выявлено, что в данный период отмечается появление в терминосистеме новых юридических понятий, так как возникла необходимость в регулировании возникающих правонарушений в сфере международного воздушного права.

В 1948 году в Женеве была принята Конвенция о международном признании прав на воздушном судне [Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft]. Причиной для принятия данной конвенции является установление круга прав на воздушное судно, что привело к появлению соответствующего термина – *rights in aircraft* (права на воздушное судно). Как показывает анализ, термин *right*, имеющий германское происхождение, закрепился в юридической сфере значительно раньше, но развитие экономических, политических и т.д. отношений между государствами привело к появлению терминов, необходимых для унификации правил и законодательных документов международного воздушного



права, что повлекло за собой появление в данной сфере терминов, используемых в юридической сфере деятельности [Mell, 2004, p. 14].

Для нашего исследования также представляет интерес тот факт, что данная конвенция определяет понятие *aircraft* (воздушное судно) как основную семантическую составляющую понятий: *engines* (двигатели), *the airframe* (планер), *propellers* (лопастные винты), *radio apparatus* (радиоаппаратура) и др., – независимо от того, установлены они на самом воздушном судне или отделены от него. Таким образом, понятие *aircraft* является родовым понятием по отношению к приведенным выше терминам.

В Риме в 1952 году была подписана Римская конвенция, в ходе которой было дано четкое определение термину *the operator of the aircraft* (эксплуатант воздушного судна) [Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface]. Это позволяет утверждать о том, что именно в это время было закреплено данное понятие в терминосистеме международного воздушного права. Можно предположить, что данный термин необходим для идентификации лица, эксплуатирующего судно и привлечения его к ответственности. Таким образом, в развитии терминосистемы международного воздушного права отмечается тенденция к использованию терминов, номинирующих персонал, имеющий отношение к профессиональной деятельности в сфере воздушной авиации, включая правовой функционал.

В ходе исследования также выявлено, что конвенцией об открытом море, подписанной в 1958 г. были закреплены термины: *freedom to fly over the high seas* (свобода полетов над открытым морем) и *the right of hot pursuit* (право преследования «по горячим следам») [Convention on the High Seas]. Это связано с тем, что статус воздушного пространства над морской территорией не был определен, что потребовало закрепления конкретных понятий в терминосистеме. Кроме того, термин *hot pursuit* (преследование «по горячим следам») также относится к правовой сфере деятельности. Важно отметить, что в сфере международного воздушного права данный термин используется для обозначения погони за пиратскими воздушными суднами.

В терминосистеме международного воздушного права также отдельно выделяется термин *Antarctica* (Антарктика), как непосредственно связанный с Договором об Антарктиде, заключенным между государствами в 1959 г. [The Antarctic Treaty]. Следует отметить, что в результате анализа также определены некоторые топонимы, т.е. географические названия, входящие в терминологию международного воздушного права, например: *strait of Gibraltar* (Гибралтарский пролив), *Arctic* (Арктика) и др. Такие наименования вводятся в терминосистему для того, чтобы обозначить какую-либо территорию, к которой относится тот или иной правовой документ. В настоящее время разработана обширная классификация авиационных терминов, содержащих топонимические компоненты, анализ которых представлен в следующей главе.

Считаем необходимым отметить, что Монреальской конвенцией 1971 года [Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation] вводится термин *air waybill*, который является синонимом вышеупомянутому термину *air consignment note* (авиагрузовая накладная). Считаем, что произошло сокращение термина, связанное с необходимостью конкретизации понятия, придания ему более узкого значения в современных реалиях.

К терминам, появление которых отмечается примерно в 60-х годах XX века следует отнести термин *air piracy* (воздушное пиратство) [Mell, 2004, p. 12]. Термин *piracy* (пиратство) по отношению к воздушным суднам упоминается в Конвенции об открытом море 1958 г. Этимологический анализ показал, что слово *piracy* (от лат. *piratia*) появилось в английском языке в XV в. и означало «ограбление на море» [Stevenson, 2010]. В сфере международного воздушного права данный термин соотносится с угонами, захватами и другими подобными преступлениями в отношении воздушного судна. Необходимо также отметить, что один из вопросов 24-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН (1969 год) назывался *piracy in the air* (пиратство в воздухе) [General Assembly, 24th session]. Этот вопрос действительно относился к актуальным из-за участвовавших угонов воздушных судов в 1969–1970 гг., о чем свидетельствует принятие Гаагской конвенции в 1970 году, в заголовке которой используется термин *unlawful seizure of aircraft* (незаконный захват

воздушного судна) [Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft], который можно считать синонимом термина *piracy* (пиратство). Анализ материалов показал, что термин *air piracy* («воздушное пиратство») используется в общелитературном языке, в правовых документах предпочитают его синоним – *unlawful seizure* (незаконный захват). Можно предположить, что это связано с тем, что слово *seizure* имеет более конкретное значение, чем *piracy*.

**Современный этап**, выделенный в истории международного воздушного права, отмечается с 1972 года по настоящее время. Появление терминов в данный период связано с политической, экономической и социальной ситуацией в мире. Прежде всего, в данном периоде истории международного воздушного права следует отметить принятие в 1982 году конвенции ООН по морскому праву [United Nations Convention on the Law of the Sea]. Данная конвенция сыграла роль в формировании правового режима не только в морской акватории, но и в том числе в воздушном пространстве над ней [Травников, 2014], что привело к появлению новых понятий в терминосистеме: *safety zone* (безопасная зона), *air routes* (воздушные коридоры пролета), *exclusive economic zone* (исключительная экономическая зона), *archipelagic passage* (архипелажный пролет) и др.

Не менее важным для истории развития терминосистемы международного воздушного права является Договор по открытому небу 1992 года. В связи с необходимостью регулирования разведывательных полетов договором вводятся такие понятия, как: *observation flight* (наблюдательный полет), *transit flight* (транзитный полет), *passive quota* (пассивная квота), *active quota* (активная квота), *maximum flight distance* (максимальная дальность полета), *sensor* (аппаратура наблюдения), *ground resolution* (разрешающая способность на местности), *observation period* (период наблюдения), *flight monitor* (бортконтролер), *flight representative* (летный представитель), *mission plan* (план миссии), *flight plan* (план полета) и *Open Skies airfield* (аэродром открытого неба), *observation aircraft* (самолет наблюдения) и др. [Treaty on open skies].

Развитие ядерной промышленности и появление новых угроз для гражданской авиации стали причиной для подписания Пекинской конвенции в

2010 году [Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation]. В связи с этим в терминосистему международного воздушного права переходят термины из химической и ядерной промышленности: *toxic chemical* (токсичный химикат), *radioactive material* (радиоактивный материал), *nuclear material* (ядерный материал), *precursor* (прекурсор) и *chemical weapon* (химическое оружие), которые необходимы для идентификации угрожающего жизни элемента на борту воздушного судна.

Следует отметить, что в настоящее время терминосистема международного воздушного права продолжает активно развиваться. Этому способствуют политические, экономические, военные и социальные конфликты между государствами. Анализ источников современных источников СМИ показал, что в связи с современной политической ситуацией в мире появились следующие наименования: *closure of airspace* (закрытие воздушного пространства), *to close the sky* (закрыть небо), *air dominance* (господство в небе), *unfriendly skies* (недружественное небо), *airspace ban* (запрет на полет в воздушном пространстве), *to refuse entry to airplanes* (отказать во въезде самолетам), *empty skies* (пустое небо), *to ban from airspace* (запретить доступ к воздушному пространству), *divided sky* (разделенное небо) и др.

Следовательно, становление терминосистемы международного воздушного права берет начало с XVIII века и продолжает активно развиваться до настоящего времени. За историю его развития было подписано множество конвенций, в результате которых постоянно вводили и вводятся новые понятия в терминосистему международного воздушного права. С течением времени терминология усложнилась, некоторые термины приобрели новые значения.

Современный этап развития терминосистемы международного воздушного права характеризуется применением специальных лексических единиц в английском и русском языках для специальных целей, обслуживающих профессиональную коммуникацию в рамках таких основных блоков отрасли, как «право международных полетов» и «право международных воздушных сообщений и перевозок», которые были закреплены в Соглашении о воздушном транспорте

(Air Transport Agreement (ATA)). К основным понятиям относятся так называемые *свободы воздуха (Freedoms of the Air)*, включающие такие термины, как *First and Second Freedoms of the Air* (the privilege to fly across the territory without landing; the privilege to land for non-traffic purposes), означающих 1) право на беспосадочный (транзитный полет) над территорией определенного государства и 2) право полета с посадкой исключительно для технических целей (ремонт, дозаправка).

Термин *Third Freedom* (the Right to put down on the territory of the other Contracting State passengers, mail and cargo taken on in the territory of the State whose nationality the aircraft possesses) означает «Третья свобода воздуха» – *право высадки пассажиров и выгрузки багажа, почты и грузов при перевозке из своей страны в другую.*

Термин *Fourth Freedom* (the Right to take on in the territory of the other Contracting State passengers, mail and cargo taken on in the territory of the State whose nationality the aircraft possesses) означает «Четвертая свобода воздуха» – *право принимать на борт воздушного судна пассажиров, багажа, почты и грузов при перевозке из другого государства в свою страну.*

Термин *Fifth Freedom* (the Right to put down or to take on in the territory of the other Contracting State passengers, mail and cargo taken on in the territory of the State whose nationality the aircraft possesses) означает «Пятая свобода воздуха» – *право на перевозки из одного государства в третье государство, в ходе перелета, начинающегося или заканчивающегося в своей стране.*

Следует отметить, что эти термины номинируют понятия в международном воздушном праве, определяющие коммерческие права на перевозку пассажиров, багажа, почты и грузов на платной основе. В международном договоре официально признаны пять «свобод воздуха» (ИКАО Doc 9626). В последнее десятилетие появились термины, так называемые «за пределами пятой свободы». К ним относятся "Sixth Freedom" («Шестая свобода воздуха»), "Seventh Freedom" («Седьмая свобода воздуха»), "Eighth Freedom" («Восьмая свобода воздуха»), "Ninth Freedom" («Девятая свобода воздуха»), определения которых сформулированы в главе 4.1 «Доступ к основному рынку» документа ИКАО Doc

9626 «Руководство по регулированию международного воздушного транспорта» (издание третье) [Doc. 9626, 2018].

Следовательно, история формирования терминосистемы международного воздушного права включает в себя четыре этапа, каждый из которых имеет свои особенности, выражающиеся в появлении определенных понятий и номинирующих их терминов. Выявлено, что наиболее активное развитие терминологии международного воздушного права отмечается после принятия Чикагской конвенции 1944 г. и руководства ИКАО, которые являются основными документами данной сферы, включающими в себя множество новых понятий и дефиниций.

В последнее время наблюдается появление новых терминов международного воздушного права. Это объясняется тем, что в данной области актуальными являются политико-правовые проблемы, связанные с необходимостью совершенствования правовых норм и правоприменительных действий, направленных на противодействие международному терроризму и проявлению террористических актов при воздушных авиасообщениях. Кроме того, отмечается ограничение авиаперевозок на фоне специальной военной операции (СВО). Важнейшей проблемой современного международного воздушного права следует считать политико-правовое обеспечение беспилотных авиаперелетов, осуществление которых активно обсуждается учеными, политиками, экономистами – представителями промышленных групп и концернов экономически развитых государств. Безусловно, беспилотные авиаперевозки, являясь более прибыльными, представляют особый интерес в финансовом плане для производителей авиационной техники и электроники, используемой в воздушной авиации. Следовательно, правовое обеспечение деятельности в указанных сферах, несомненно, влечет за собой появление новых терминов, понятий и определений в данной области, унификация и систематизация которых относятся к перспективным лингвистическим исследованиям, направленным на дальнейшее развитие терминосистемы международного воздушного права.

## **2.2. Анализ системности языка для специальных целей в сфере международного воздушного права в рамках межкультурных отношений**

В данном параграфе рассматриваются особенности функционирования языка для специальных целей в сфере международного воздушного права, регулирующего международно-правовой режим воздушного мирового пространства, а также обеспечивающего порядок, условия и безопасность международных воздушных перевозок. Нами рассмотрены характеристики системности языка для специальных целей в сфере международного воздушного права.

Профессиональная коммуникация в сфере воздушного транспорта, появившегося в XX веке и предназначенного для быстрой и комфортной перевозки пассажиров и грузов, отличается системным характером, сложность которого объясняется обширными транспортными связями между странами – членами современного мирового сообщества, а также совокупностью процессов, технологий, взаимодействия различных специалистов, общей целью которых является обеспечение обслуживания воздушного движения (ОВД).

Изучение и анализ научных трудов, терминологических словарей, международных документов и конвенций, послужившие материалом для нашего исследования, позволили выявить структурные и семантические особенности терминосистемы международного воздушного права, характеризующих функционирование ЯСЦ, призванного обслуживать профессиональную коммуникацию в данной сфере. Под терминосистемой вслед за Л.А. Манерко нами понимается «сознательно конструируемая совокупность терминов, выявленная посредством категоризированной и концептуализированной информации на основе логико-понятийных, когнитивно-языковых, дискурсивных и собственно терминологических требований» [Манерко, 2009, с. 215]. Считаем необходимым отметить, что для нашего исследования особое значение имеют труды таких известных лингвистов, как Г.О. Винокур [Винокур, 2010], В.П. Даниленко

[Даниленко, 2016], В.М. Лейчик [Лейчик, 2007], Т.Р. Кияк [Кияк, 2009а; 2009б] и др., в которых представлены определения понятий «терминосистема» и «терминология». Следует согласиться с мнением Л.А. Манерко о том, что «понятие «терминология» означает упорядочивающую деятельность человека в процессе номинации, а понятие «терминосистема» соотносится с классифицирующей деятельностью человека, направленной на сортировку и квантификацию отношений между терминами через обозначаемые ими понятия» [Манерко, 2009, с. 215].

В рамках данного параграфа нами предпринята попытка описать общие свойства ЯСЦ в сфере международного воздушного права, включая понятия русской и английской терминосистем исследуемой отрасли, разработанных на основе документов ИКАО, а также международных конвенций и договоров, характеризующих механизм регулирования международных воздушных сообщений с учетом правовых норм.

Особый интерес для нашего исследования представляют труды В.Д. Бордунова [Бордунов, 2007], изучение которых позволяет утверждать, что функционирование исследуемого ЯСЦ можно рассматривать в рамках следующих терминологических систем:

**1) обслуживание воздушного движения (ОВД)**, включая безопасность полетов, организацию потоков воздушного движения, методы и минимумы эшелонирования, аэродромное диспетчерское обслуживание, полотно-информационное обслуживание и аварийное оповещение, связь «диспетчер – пилот», специальную фразеологию;

**2) право международных полетов**, регулирующие отношения между государствами по поводу осуществления международных полетов в суверенном воздушном пространстве иностранных государств и за пределами государственной территории, отношения между государствами в рамках межправительственных авиационных организаций, отношения между государствами и межправительственными авиационными организациями;



**3) право международных воздушных сообщений и перевозок,** регулирующее правовое обеспечение перемещения воздушного транспорта из одной страны в другую.

Следует отметить, что данный подход к классификации терминосистемы объясняется тем, что несмотря на одновременное осуществление международных полетов и международных перевозок, их правовое регулирование происходит отдельно друг от друга. Следовательно, «в результате этой деятельности возникают специфические межгосударственные авиационные отношения: одни складываются в области международных полетов, другие – в сфере международных перевозок» [Там же, с. 16].

В результате анализа терминов и понятий, используемых в сфере воздушного транспорта, включая систему международного воздушного права, нами предпринята попытка их классификации. Исследование показало, что подсистема **обслуживание воздушного движения (ОВД) / air traffic services** включает в себя терминологические единицы, которые можно распределить на тематические подгруппы.

К тематической подгруппе **безопасность полетов / an aviation safety reporting system** относятся следующие понятия: отчеты, связанные с безопасностью полетов / safety-related reports; приемлемый уровень безопасности полетов / the acceptable level of safety; системы управления безопасностью полетов (СУБП) / safety management systems; аэронавигационные соглашения / air navigation agreements; меры повышения безопасности полетов / safety-enhancing measures; деятельность по обеспечению безопасности полетов при ОВД / ATS safety management activities; оценка безопасности полетов / safety assessments; анализ безопасности полетов / safety reviews; контроль за уровнями безопасности полетов / monitoring of safety levels; правила аэронавигационного обслуживания «Организация воздушного движения» (PANS-ATM) / The Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management (PANS-ATM); структура маршрутов ОВД / ATS route structure; минимумы эшелонирования / separation minima; контроль

площади маневрирования / maneuver area control; уровень компетентности диспетчера / controller competency и др.

К основным факторам, имеющим важное значение для безопасности полетов, относится владение каждым диспетчером английским языком и корректное использование стандартной фразеологии для предоставления ОВД воздушным судам, выполняющим международные полеты. Кроме того, переводческая практика и профессиональная коммуникация при оценке безопасности полетов требуют знание и владение такими понятиями, как: типы воздушных судов / types of aircraft; навигационные возможности / navigation capabilities; характеристики воздушных судов / navigation performance; плотность воздушного движения / traffic density; распределение воздушного движения / traffic distribution; сложность воздушного пространства / airspace complexity; конфигурация аэродрома / aerodrome layout; рулежные дорожки / taxiway configurations; тип связи «воздух – земля» / type of air-ground communications и др. Кроме того, важное значение имеет правильное применение временных параметров ведения диалогов в процессе связи, выполняющих в определенных случаях функцию предупреждения.

Тематическая подгруппа **организация потоков воздушного движения** / air traffic flow management (ATFM) включает в себя такие понятия, как: уровень и тип предоставляемого ОВД / the level and type of ATS provided; структурная сложность диспетчерского района / the structural complexity of the control area; рабочая нагрузка на диспетчера / controller workload; типы используемых систем связи, навигации и наблюдения / the types of communications, navigation and surveillance systems; гибкое использование воздушного пространства / flexible use of airspace; свободное воздушное пространство / free route airspace; правила организации потоков / flow management rules; снижающиеся и прибывающие воздушные суда / descending and arriving aircraft; летный экипаж / flight crew и др.

Тематическая подгруппа **методы и минимумы эшелонирования** / **separation methods and minima** предполагает использование в профессиональной коммуникации таких понятий, как: правила и минимумы процедурного эшелонирования / procedures and procedural separation minima; оперативные

боковые смещения / strategic lateral offset procedures; ухудшение летно-технических характеристик воздушных судов / degraded aircraft performance; назначение крейсерских эшелонов для воздушных судов / assignment of cruising levels; вертикальное эшелонирование при наборе высоты или снижении / vertical separation during climb or descent; сильная турбулентность / severe turbulence, набор высоты в крейсерском режиме / effecting a cruise climb; летно-технические характеристики воздушных судов / aircraft performance; применяемый минимум эшелонирования / applicable separation minimum и др. Следует отметить, что прямая связь «диспетчер – пилот» представляет собой речевую связь или связь по линии передачи данных «диспетчер – пилот» (CPDLC), критерии которой учитывают результаты оценки безопасности полетов.

Изучение фактического материала показало, что тематическая подгруппа ***аэродромное диспетчерское обслуживание / airfield control service*** включает в себя понятия, использование которых ограничивается сферой применения в пределах аэродромов: аэронавигационные огни / aeronautical ground lights; огни концевой полосы торможения / stopway lighting; огни рулежных дорожек / taxiway lighting; огни линии «стоп» / stop bars; заградительные огни / obstacle lighting и др.

Считаем, что тематическая подгруппа ***полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение / flight information service and emergency alert*** является наиболее обширной, содержит множество категорий сообщений, к которым относятся: сообщения, касающиеся движения: аварийное оповещение / alerting; отказ радиосвязи / radiocommunication failure; представленный план полета / filed flight plan; задержка / delay; вылет / departure; прибытие / arrival; текущий план полета / current flight plan; расчетные данные / estimate; логическое подтверждение / logical acknowledgement; запрос плана полета / request flight plan; запрос дополнительного плана полета / request supplementary flight plan; дополнительный план полета / supplementary flight plan.

Кроме того, устная и письменная профессиональная коммуникация осуществляется в режиме связи «диспетчер – пилот» / communication "dispatcher – pilot", «воздух – земля» / air-ground communication, предполагающие передачу

определенной информации на основе наблюдения, использование общепринятых фраз при сообщении об аварийной обстановке / emergency, отказе связи / communication failure, незаконном вмешательстве / unlawful interference, минимальном остатке топлива / minimum fuel; медицинской проблеме / medical problem и др.

Особое значение в языке для специальных целей в исследуемой нами сфере имеет использование специальной фразеологии. Считаем необходимым согласиться с мнением Е.А. Никулиной [Никулина, 2015], которая рассматривает фразеологические обороты в качестве особых единиц языка для специальных целей. Введенное Е.А. Никулиной понятие «терминологизм» номинирует английские языковые единицы (термины и фразеологизмы), которые одновременно обладают как терминологическим, так и фразеологическим значением. Следует отметить, что профессиональная коммуникация в сфере воздушного транспорта отличается активным применением множества фразеологических единиц, имеющих терминологическое значение, систематизация которых определяется следующим образом: фразеология управления воздушным движением (УВД) / air traffic control (ATC) phraseology; фразеология обслуживания ОВД на основе наблюдений / phraseology of ATS service based on observations; фразеология, используемая при связи между наземным персоналом и летным экипажем / phraseology used in communication between ground personnel and flight crew; фразеология при выдаче предупреждений / phraseology when issuing warnings и др.

Для нашего исследования особую важность представляют как международные, так и российские официальные документы [Приказ Министерства транспорта РФ от 31 июля 2009 г. № 128 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации»; Приказ Министерства транспорта РФ от 25 ноября 2011 г. № 293 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Организация воздушного движения в Российской Федерации»; Приказ Министерства транспорта РФ от 26 сентября 2012 г. № 362 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Порядок осуществления радиосвязи в воздушном

пространстве Российской Федерации»; Постановление Правительства РФ от 11 марта 2010 г. № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации»], справочные и учебные материалы [Бадалов, 2022; Юсупов, 2017; A Guide to VFR Phraseology, 2017; Durgut, 2020; ICAO Standard Phraseology, 2016; VFR Phraseology, 2015], содержащие правила и фразеологию радиообмена, главным образом используемые в ситуациях, связанных с безопасностью воздушных перевозок.

Следует отметить, что пилоты, специалисты ОВД и другой наземный персонал должны владеть профессиональным английским языком, включая фразеологические единицы, специальные позывные, общеупотребительную лексику, определяющих уровень языковой компетенции в соответствии с требованиями ИКАО к знанию языка, уровень которого подтверждается свидетельством на основе сдачи международных экзаменов для авиационного персонала [Test of English for Aviation Personnel (TEAP)].

### **2.2.1. Современные вызовы и лингвистическая адаптация в транснациональном пространстве**

Современное международное воздушное право представляет собой сложную и многоуровневую систему нормативного регулирования, в основе которой лежат международные договоры, конвенции и соглашения, действующие в транснациональном пространстве. В условиях интенсификации глобальных авиаперевозок и расширения международных правовых связей особое значение приобретает точность, однозначность и согласованность правовых формулировок, определяющих статус, полномочия и ответственность субъектов международного воздушного права.

При этом тексты международных правовых актов в авиационной сфере, как правило, составляются на нескольких языках, что обуславливает необходимость их

лингвистической интерпретации. Различия в юридической терминологии, синтаксической структуре и прагматике правовых документов нередко становятся источником неоднозначного толкования, правовой неопределенности и даже конфликтов в правоприменительной практике.

Язык международного воздушного права представляет собой типичный пример языка для специальных целей (ЯСЦ), характеризующегося терминологической строгостью, функциональной направленностью и синтаксической упорядоченностью. Язык для специальных целей (LSP – Language for Specific Purposes) в лингвистике рассматривается как система, отличающаяся от общего языка по целям коммуникации, терминологическому наполнению, синтаксическим структурам и жанровой специфике [Cabré, 1999]. В рамках международного воздушного права ЯСЦ реализует нормативную и регламентирующую функции, обеспечивая единообразие в формулировке прав и обязанностей субъектов. Согласно системно-функциональной лингвистике [Halliday, 1994], ЯСЦ отражает институциональную структуру и цели отрасли, а в юридическом контексте выполняет нормативно-регулятивную функцию [Šarčević, 2000; Cao, 2007]. Точность, однозначность и системность выражения юридических норм имеют решающее значение для правоприменения, соблюдения норм безопасности и межгосударственного взаимодействия.

Следует отметить, что тексты основных документов международного воздушного права (конвенции, правила ИКАО и др.) обладают высокой степенью формализации, юридической точности и терминологической стандартизации. Эти документы формируют ядро международного воздушного права и устанавливают нормы, обязательные для государств – участников Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Известно, что ИКАО признает шесть официальных языков: английский, французский, испанский, русский, арабский и китайский. Однако основным рабочим языком остается английский, что влияет на терминологическую доминанту англоязычных понятий.

Несмотря на высокую степень системности, ЯСЦ в сфере международного воздушного права сталкивается с рядом вызовов. Одним из фундаментальных

признаков языка для специальных целей является его *динамичность*, выражающаяся в постоянной эволюции и обновлении терминологического аппарата. Эта динамика особенно актуальна в таких наукоемких и технологически интенсивных отраслях, как международное воздушное право, где язык должен оперативно реагировать на инновации и новые формы авиационной деятельности. Лексико-семантическая динамика тесно связана с технологическими изменениями и эволюцией профессиональной практики. Согласно положениям терминологической теории [Cabr , 1999; L'Homme, 2004], термин возникает как результат необходимости:

- обозначения *нового понятия*, возникающего в профессиональной деятельности;
- переосмыслении *существующих понятий*;
- *уточнении* определений в нормативных документах (например, приложениях документов ИКАО).

#### 2.2.1.1. Цифровизация и новые технологии

Введение понятий, связанных с беспилотниками (UAV/RPAS), цифровыми платформами (SWIM, U-space), требует пересмотра терминологической базы и разработки новых определений.

Ниже представлена диаграмма, демонстрирующая влияние различных технологических новшеств на рост терминологической базы воздушного права в период с 2000 по 2025 год (Рисунок 2.1).

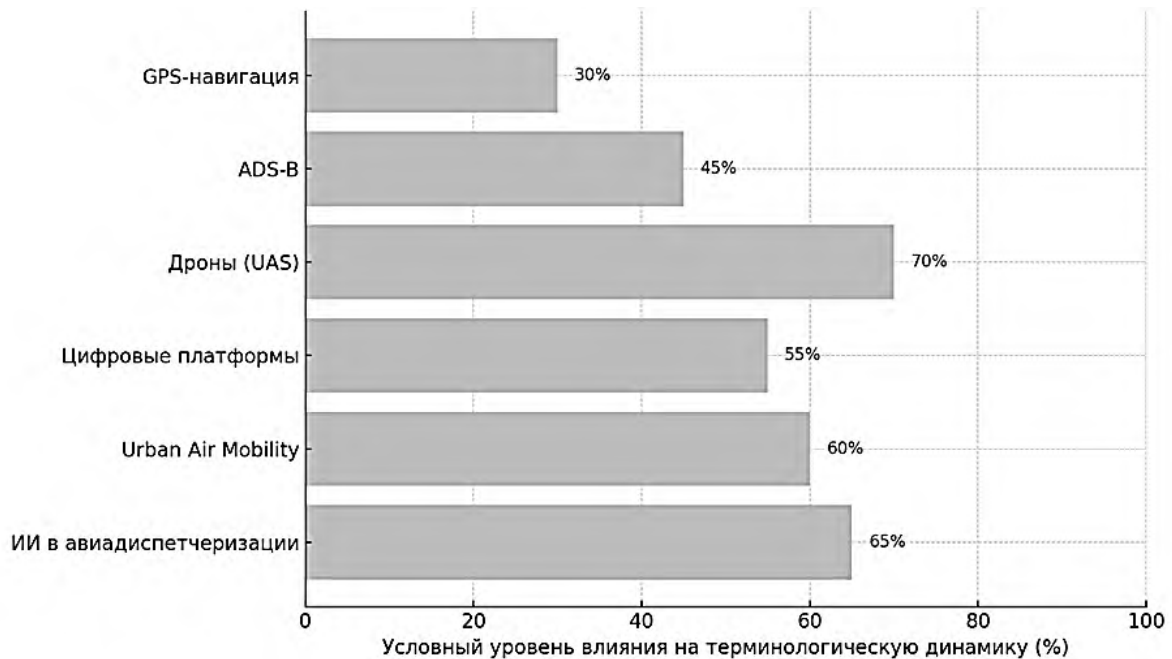


Рисунок 2.1 – Влияние технологических инноваций на рост терминов в воздушном праве

Исходя из данных, представленных на Рисунке 2.1, различные технологические нововведения, такие как дроны, цифровые платформы, городские системы аэромобильности, искусственный интеллект (ИИ) в управлении воздушным движением, влияют на рост и обновление терминологии международного воздушного права: чем выше значение условного уровня влияния, тем сильнее новация стимулирует необходимость адаптации языка.

Приведем примеры терминов, активно используемых в контексте цифровизации и автоматизации воздушного транспорта:

### 1. Беспилотные воздушные суда (БВС / UAS, RPAS).

**Объект:** дроны различного назначения – от потребительских до коммерческих и военных.

#### Новые термины:

- *Unmanned Aircraft System (UAS)* – беспилотная авиационная система (БАС).
- *Remotely Piloted Aircraft System (RPAS)* – система дистанционно пилотируемого воздушного судна (СДПВС).



- *Detect and Avoid (DAA) – обнаружение и уклонение (DuU), или выявление и предотвращение столкновений.*

**Юридические вызовы:** необходимость регулирования высоты полета, идентификации, зонирования, ответственности при инцидентах.

**2. Городская воздушная мобильность – Urban Air Mobility (UAM); передовая воздушная мобильность – Advanced Air Mobility (AAM).**

**Явление:** развитие воздушного транспорта внутри городов (летающие такси, eVTOL).

**Новые термины:**

- *eVTOL (electric Vertical Takeoff and Landing aircraft) – электрическое воздушное судно вертикального взлета и посадки.*
- *Vertiport – вертипорт (специализированная площадка для приема и отправки eVTOL-судов).*
- *Urban Air Mobility (UAM) Corridors – коридоры городской воздушной мобильности, или воздушные коридоры.*

**Проблематика:** интеграция с городским транспортом, правовое разграничение пространства.

**3. Спутниковые системы управления (CNS/ATM).**

**Процесс:** переход от наземной к спутниковой навигации.

**Новые термины:**

- *Global Navigation Satellite System (GNSS) – глобальная навигационная спутниковая система (ГНСС).*
- *Automatic Dependent Surveillance – Broadcast (ADS-B) – автоматическое зависимое наблюдение с радиовещанием (АЗН-В).*
- *Performance-Based Navigation (PBN) – навигация, основанная на характеристиках.*

**4. Цифровизация авиации.**

**Процесс:** переход к электронным форматам управления полетами, документации, техобслуживания.

**Новые термины:**

- *e-AWB (electronic air waybill) – электронная воздушная накладная.*
- *Digital NOTAM (Notice to Airmen, Notice to Air Missions (traditional form)) – цифровое уведомление для летного состава).*
- *Cyber-resilience – киберустойчивость в авиационной безопасности.*

**5. Искусственный интеллект и автоматизация.**

**Объект:** использование ИИ в диспетчеризации, прогнозировании полетов, техническом обслуживании.

**Новые термины:**

- *AI-based Decision Support System – система поддержки принятия решений на основе искусственного интеллекта.*
- *Predictive Maintenance – прогностическое (предиктивное) техническое обслуживание.*
- *Autonomous Flight Control Systems – автономные системы управления полетом.*

**6. Интеграция воздушного пространства.**

**Явление:** единое небо (например, проект *Single European Sky Air Traffic Management Research (SESAR в ЕС)*).

**Новые термины:**

- *Functional Airspace Block (FAB) – функциональный блок воздушного пространства (ФБВП).*
- *Trajectory-Based Operations (TBO) – операции на основе траектории, или операции, базирующиеся на траектории (ОБТ).*
- *System Wide Information Management (SWIM) – системное управление информацией (СУИ).*

Следующая диаграмма (Рисунок 2.2) отображает динамику роста числа специализированных терминов, используемых в международных авиационных документах в период с 2020 по 2025 год.

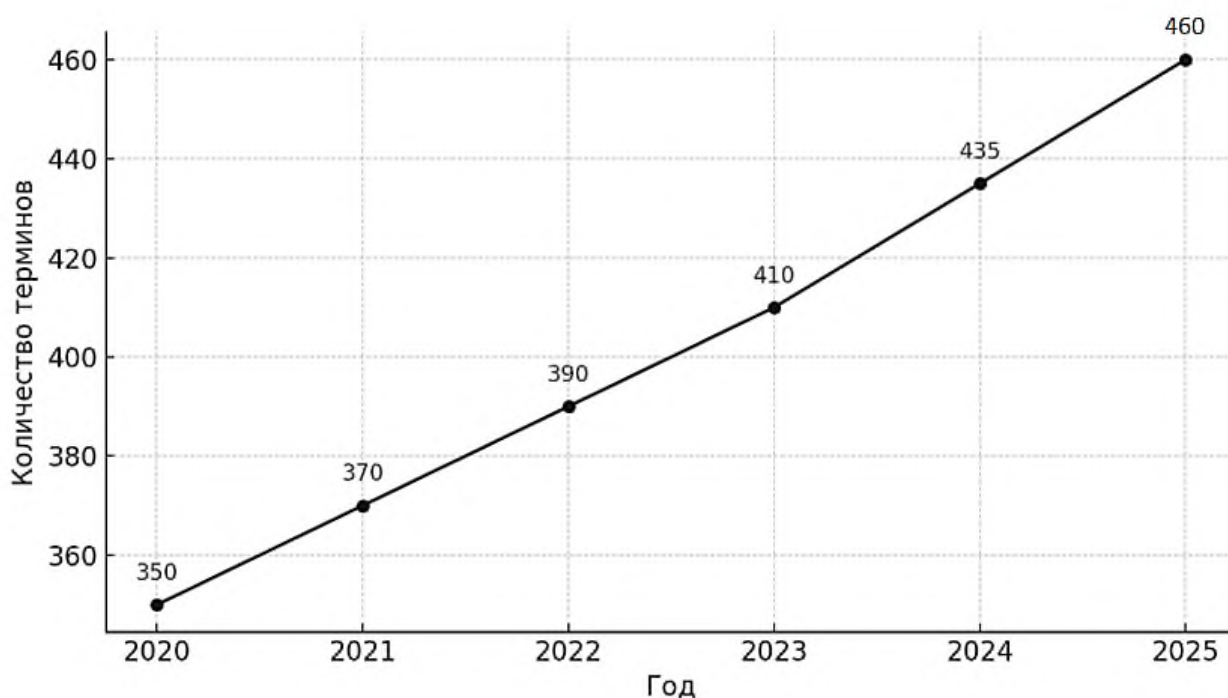


Рисунок 2.2 – Рост количества специализированных терминов в международных авиационных документах с 2020 по 2025 год

На Рисунке 2.2 показан устойчивый рост количества специализированных терминов в международных авиационных документах с 2020 по 2025 год. Это отражает активную адаптацию языка к технологическим изменениям, включая внедрение цифровых систем, беспилотников и инновационных форм воздушного транспорта. Рост терминологии обусловлен технологическим прогрессом и необходимостью юридического регулирования новых реалий в гражданской авиации.

**2020.** Начальный уровень терминологии (350 терминов). Используются традиционные термины, связанные с навигацией и управлением воздушным движением, в частности GPS-навигацией.

**2021.** Рост до 370 терминов обусловлен внедрением технологии *ADS-B* (*Automatic Dependent Surveillance-Broadcast* – *автоматическое зависимое наблюдение-вещание*), требующей стандартизации терминов наблюдения и передачи данных. Это система, при которой воздушное судно автоматически передает данные о своем местоположении, скорости и высоте в режиме реального

времени, используя спутниковую навигацию. Информация транслируется наземным станциям и другим воздушным судам, улучшая безопасность и эффективность воздушного движения.

**2022.** Зафиксировано 390 терминов, включая термины, связанные с регулированием беспилотных летательных аппаратов (UAS), особенно в контексте международных стандартов ICAO и EASA. *UAS (Unmanned Aircraft System) – БПЛА беспилотная авиационная система.*

Полное определение включает не только сам беспилотный летательный аппарат, но и все связанные компоненты, такие как:

- наземная станция управления,
- каналы связи,
- вспомогательные элементы обеспечения полета и навигации.

Таким образом, UAS – это интегрированная система, обеспечивающая безопасное и эффективное выполнение полетов без пилота на борту.

**2023.** Зафиксировано 410 терминов: цифровизация процессов управления воздушным движением и документооборота требует новых понятий и уточнений в документации.

**2024.** Зафиксировано 435 терминов: рост вызван появлением концепции Urban Air Mobility (UAM), требующей правового описания аэротакси, VTOL и городской воздушной инфраструктуры.

**2025.** Зафиксировано 460 терминов. Основной драйвер роста – интеграция искусственного интеллекта (AI) в авиационные системы и авиадиспетчеризацию, что требует юридического переосмысления ответственности и безопасности.

Выявлено, что терминологическая динамика отражает трансформацию авиационной отрасли под влиянием цифровых и автономных технологий. Нормативные органы, такие как ICAO, EASA и FAA, постоянно адаптируют свою терминологию для обеспечения юридической точности, безопасности и совместимости в глобальном масштабе. В этом контексте системный подход к изучению языка для специальных целей позволяет выявить и систематизировать ключевые лингвистические, семантические и прагматические характеристики,

которые обеспечивают корректную коммуникацию и взаимопонимание между специалистами разных стран. Это, в свою очередь, способствует гармонизации международного воздушного права и повышению его эффективности, что особенно важно в условиях глобализации и расширения международного сотрудничества.

Таким образом, на основе обширного материала исследования определена классификация понятий, составляющих основу русской и английской терминологических систем исследуемой отрасли. Полученные результаты имеют важное значение для современной лингвистики, переводческой практики и профессиональной коммуникации в сфере воздушного транспорта. Полученные результаты могут быть использованы для дальнейших перспективных исследований в области теории и практики языка для специальных целей, а также в области терминографии международного воздушного права.

### **2.3. Дискурсивный анализ языка для специальных целей в сфере международного воздушного права с учетом социокультурных особенностей**

Изучение научной литературы, посвященной описанию методологии дискурсивного анализа, показало, что выделяют два современных подхода: коммуникативно-дискурсивный и когнитивно-дискурсивный. Выявлено, что в коммуникативной парадигме основное внимание уделяется функциям общения, коммуникативной деятельности и влиянию на нее контекста ее осуществления. В своей работе «Дискурсивный анализ: современные подходы» Л.В. Ермакова отмечает, что коммуникативно ориентированный подход в первую очередь воплощен в прагматике в теории речевых актов в исследованиях Дж. Остина, Дж. Серля, Д. Вундерлиха, Г.П. Грайса, П.Ф. Стросона, С. Левинсона и др. С точки зрения этого подхода под дискурсом понимается процесс социально обусловленного взаимодействия, описываемого в терминах социально значимых

действий (речевых актов), которые выполняют носители/пользователи языка в рамках определенных коммуникативных ситуаций. Данная теория позволяет учитывать намерение говорящего (адресанта), взаимосвязь интенции с другими экстралингвистическими факторами в форме соответствия между иллокутивной целью и обстоятельствами речевого акта, психологическим состоянием говорящего, его социальным статусом, представлениями о ситуации общения и о слушающем [Ермакова, 2021, с. 12].

Лингвокогнитивный подход в авиационном дискурсе рассматривает термин как результат концептуализации определенного фрагмента действительности в профессиональном сознании. Основная идея указанного подхода заключается в том, что язык отражает не только структуру языка, но и мышление авиатора, его восприятие действительности, профессиональное знание и опыт. Следовательно, язык рассматривается не как изолированная система, а как инструмент для концептуализации и вербализации авиационного опыта.

Необходимо отметить, что *концептуализация* в контексте международного воздушного регулирования определяется как процесс формирования и структурирования понятий в сознании участников авиационного дискурса. Авиаторы (пилоты, диспетчеры, летно-технический персонал, инженеры и т.д.) осмысливают фрагмент реальности (например, «штопор», «глиссада», «перегрузка», «уход на второй круг» и т.д.) и создают ментальный образ или концепт, который затем может быть зафиксирован в языке в виде термина.

Такие термины, как *"state sovereignty"* – «государственный суверенитет», *"aviation occurrence"* – «авиационное происшествие» (или «авиационное событие») представляют собой вершины когнитивных структур. Анализ показывает, что они образуют сети, организованные вокруг ключевых концептов: безопасность, ответственность, полномочия, контроль. Эти концепты проявляются в профессиональных дискурсах, отражающих процедуры, обязательства и взаимодействия между государствами и авиасубъектами.

Описывая *авиационный дискурс*, можно считать, что это совокупность речевых практик, терминологии, жанров и коммуникативных стратегий,

используемых в сфере авиации. К основным характеристикам авиационного дискурса относятся:

- **специализированность:** используется профессиональная лексика (термины, аббревиатуры, кодовые обозначения); применение жестких стандартов и норм общения (особенно в радиообмене между пилотами и диспетчерами); регламентирование фраз и формулировок международными и национальными авиационными организациями;
- **формализованность и стандартизация:** для избегания недопонимания и ошибок, многие виды авиационного дискурса имеют четкие стандарты (например, фразы ИКАО для радиосвязи); команды и сообщения должны быть краткими, понятными и однозначными.
- **функциональность:** все коммуникации направлены на достижение конкретной цели – обеспечение безопасности полетов, технической исправности, координации действий.
- **различные формы:** включает устную и письменную речь, техническую документацию, отчеты, инструкции, учебные материалы, новости и публичные обсуждения (Рисунок 2.3).



Рисунок 2.3 – Виды авиационного дискурса

Радиодискурс характеризуется ясностью, краткостью, однозначностью и включает: диалоги между пилотами и авиадиспетчерами; для него характерно также использование специализированных кодов и стандартных выражений

(например, (например, *Roger – Понял, Wilco (Will comply) – Будет исполнено, Mayday – Помогите*).

Технический дискурс включает руководства по эксплуатации самолетов, отчеты о техническом обслуживании; четкие инструкции и описания, важные для правильного выполнения процедур.

Образовательный дискурс включает учебные материалы для подготовки пилотов, инженеров, диспетчеров (лекции, учебники, тренажерные сценарии).

Медиадискурс включает новости, интервью, статьи и выступления, касающиеся авиационной индустрии; часто адаптирован для широкой аудитории, с упрощенной лексикой.

Такая структурированная языковая среда отражает специфику профессионального мышления и способствует формированию единого понятийного поля в международной авиации, в которой участвуют представители авиационной отрасли.

*Пример 1* из фрагмента действительности в ситуации «уход на второй круг»:

Самолет начал посадку, но возникли условия, мешающие безопасной посадке (например, другая машина на взлетно-посадочной полосе, сильный боковой ветер, ошибки в расчетах).

*Концептуализация:* эта ситуация воспринимается как оперативное решение, направленное на избежание риска при посадке. В сознании пилота это нормальная часть процедуры, а не аварийная ситуация.

*Термин:* английский – "*go-around*", русский – «уход на второй круг».

Этот термин включает в себя концепт действий: набор шагов по набору высоты, сообщение диспетчеру, переход в режим ожидания или на повторный заход.

*Пример 2* из фрагмента действительности в ситуации "*VI Speed*":

Этап разбега по взлетно-посадочной полосе, после которого пилот уже не имеет возможности безопасно прервать взлет и обязан продолжить его, даже при возникновении неисправности.



*Концептуализация:* пилот понимает, что это точка невозврата при разбеге, включающая массу параметров: вес самолета, длину полосы, ветер и т.д.

*Термин:* "VI" – специальное обозначение, фиксированное в процедурах. У пилота в голове четкое понимание: *если до "VI" – торможу; после "VI" – взлетаю любой ценой.*

Приведенные выше примеры свидетельствуют о том, что каждый авиационный термин является результатом осмысления конкретной профессиональной ситуации, который фиксирует в языке ментальный концепт, знакомый и понятный профессионалам. Более того, функционирует не просто как слово, а как носитель смысла, связанного с безопасностью, обязанностями, действиями и процедурами.

### **2.3.1. Когнитивные процессы в правовой терминологии в авиации**

Терминологическая система базируется на таких когнитивных операциях, как *категоризация, метафоризация, схематизация*. Основные методы анализа включают когнитивное моделирование, семантическое картирование и анализ фреймовой структуры.

В международном воздушном праве существуют четкие *категории*: виды воздушных судов (гражданские, государственные), типы полетов (коммерческие, частные, транзитные), типы воздушного пространства (контролируемое, неконтролируемое). Эти категории позволяют структурировать юридическое поле и обеспечить универсальность регулирования. Примеры терминов: *civil aircraft* – *гражданское воздушное судно*; *state aircraft* – *государственное воздушное судно*; *commercial flight* – *коммерческий рейс (или коммерческий полет)*; *overflight* – *пролет (над территорией)*; *controlled airspace* – *контролируемое воздушное пространство*. За каждым термином стоит четко определенная категория, сформированная в сознании юристов и специалистов Международной организации гражданской авиации.

В авиационной практике часто используются *метафоры*, заимствованные из территориального, морского или имущественного права, чтобы описать воздушное пространство. Например, государства «владеют» своим воздушным пространством так же, как территорией – хотя оно невидимо и нематериально. Примеры терминов: *sovereignty over airspace* (суверенитет над воздушным пространством) – метафора из политико-правовой сферы; *freedoms of the air* (свобода воздуха) – метафоризация идей «свобода торговли», «свобода передвижения». Метафоры позволяют переносить юридические модели с одной области на другую.

Установлено, что *схематизация* в международной авиации – это процесс упрощения и структурирования информации в виде ментальных схем или моделей, которые помогают лучше ориентироваться в сложной системе. Юридические ситуации описываются через схемы действия, процедурные сценарии и логические взаимосвязи между субъектами и объектами. Формируются модели взаимодействия государств, авиакомпаний, диспетчерских служб, международных организаций. Например, схема «*Права на пролет*» включает несколько уровней: уведомление, разрешение, соблюдение условий, ответственность. Схематизация лежит в основе классификации «*пяти свобод воздуха*» – каждая из них обозначает определенный тип взаимодействия между государствами и перевозчиками. В терминологии: "*First Freedom of the Air*", "*Second Freedom*" и т.д. – это термины-схемы, фиксирующие типовую ситуацию. Например, "*First Freedom of the Air*" – «*Первая свобода воздуха*» – это право авиакомпании одной страны пролетать над территорией другой страны без посадки.

В данном исследовании в основу разработку терминосистемы положен анализ фреймовой структуры терминов международного воздушного регулирования, под которым понимается метод лингвокогнитивного исследования, направленный на выявление внутренней концептуальной организации терминов, используемых в международных авиационно-правовых документах. Это способ понять, какие элементы реальности он описывает, какие роли в нем играют участники (например, пилот, диспетчер, авиакомпания), в каком типичном контексте этот термин используется, причинно-следственные связи (например,

действие → последствие → юридическая ответственность) а также повышение точности терминологического стандарта.

Например, в ситуации «разрешение на выполнение действия» – "*clearance*" перед взлетом, заходом на посадку или изменением курса пилот получает от диспетчера разрешение на выполнение действия. Концепт включает информацию об ответственности, маршруте, высоте и времени.

Участники: *диспетчер* (дает разрешение) – *пилот* (исполняет) – *авиакомпания* (обеспечивает соблюдение процедур).

Контекст: используется в радиосвязи: "*Cleared for takeoff*" – «Взлет разрешен», "*Cleared to descend*" – «Снижайтесь».

Связи: без "*clearance*" действие запрещено – нарушение условий → юридическая ответственность.

Когнитивное содержание: *право* → *контроль* → *ответственность*.

Таким образом, терминология в области международного воздушного регулирования – это не просто юридический язык, а результат когнитивной обработки реальности специалистами, что делает ее точной, функциональной и универсальной в международной коммуникации.

### **2.3.2. Особенности перевода воздушно-правовой терминологии и когнитивные искажения**

При переводе терминологии часто возникают семантические и когнитивные искажения. Например, английский термин "*liability*" – «ответственность» может иметь разные юридические интерпретации в контексте гражданского, административного и уголовного права различных стран. В юридическом и авиационном контексте: *legal liability* – *юридическая ответственность*, *civil liability* – *гражданская ответственность*, *third-party liability* – *ответственность перед третьими лицами*, *strict liability* – *объективная (безвиновная) ответственность*.

В контексте международных авиационных перевозок термин *"liability"* – «*ответственность авиаперевозчика*» перед пассажирами, грузоотправителями и третьими лицами за вред или ущерб.

Монреальская конвенция (1999 г.) унифицирует и уточняет границы и основания ответственности.

Статья 17 (о пассажирах): *"The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger..."* – «*Перевозчик несёт ответственность за вред, причиненный в случае смерти или телесного повреждения пассажира...*».

Статья 21: *"The carrier shall not be liable for damages exceeding 128,821 SDRs if the carrier proves that such damage was not due to its negligence..."* – «*Перевозчик не несёт ответственность за убытки, превышающие 128 821 СПЗ (специальных прав заимствования), если докажет, что ущерб возник не по его вине...*».

В международном воздушном праве термин *"liability"* имеет не просто общее значение «*ответственность*», а указывает на конкретные юридические обязательства авиаперевозчика, включая: объемы и условия возмещения ущерба, основание наступления ответственности (вина, безвиновная форма), порядок доказывания и освобождения от нее.

Таким образом, перевод авиационно-правовой терминологии сопровождается рядом когнитивных и семантических трудностей, которые имеют различные юридические оттенки в разных правовых системах. Эти различия могут приводить к искажениям при интерпретации текста, особенно в условиях международного общения. Точное понимание и передача термина требуют не только знания языка, но и учета специфики международного права, контекста применения и связанных с ним правовых последствий. Унификация терминологии, как, например, в Монреальской конвенции, снижает риск недопонимания и способствует формированию когнитивной точности при переводе. Лингвокогнитивный анализ помогает выявить зоны несовпадения концептов и предложить пути терминологической гармонизации.

### 2.3.3. Роль языка для специальных целей в когнитивной стандартизации

Когнитивная стандартизация – это процесс, при котором знания структурируются и упорядочиваются в сознании с помощью языка так, чтобы они воспринимались одинаково разными специалистами, были передаваемы без искажений, соответствовали профессиональной картине мира.

Язык в этом контексте выступает как инструмент стандартизации мышления, т.е. он формирует унифицированные когнитивные схемы – единый способ представления и осмысления знаний в профессиональной сфере. Язык для специальных целей выполняет функцию *когнитивного фильтра*: он упорядочивает профессиональное знание и делает его доступным для междисциплинарной коммуникации. Это метафорическое выражение означает, что язык для специальных целей структурирует и кодирует профессиональные знания, делая их пригодными для использования в реальной практике, передачи между специалистами, перевода на другие языки (в случае международной коммуникации), междисциплинарного и межкультурного взаимодействия. В международной авиационной практике язык для специальных целей способствует формированию общего понятийного поля, устойчивых моделей описания ситуаций и однозначной интерпретации терминов.

Таким образом, терминология международного воздушного права представляет собой сложную когнитивную систему, в которой юридические и технические знания интегрируются посредством специализированного языка. Лингвокогнитивный подход позволяет выявить глубинные механизмы концептуализации профессионального опыта, лежащие в основе терминов. Такие когнитивные процессы, как категоризация, метафоризация и схематизация, играют ключевую роль в структурировании понятийного пространства и обеспечении единообразия в профессиональной коммуникации.

Особое значение в этом процессе приобретает язык для специальных целей, который выполняет функцию когнитивного фильтра, стандартизируя знания и

способствуя формированию общей интерпретационной базы в многоязычной среде. Исследование когнитивных основ терминологии позволяет не только повысить эффективность международной правовой авиационной коммуникации, но и минимизировать риски, связанные с терминологическими и когнитивными искажениями в условиях многоязычного взаимодействия.

В результате исследования установлено, что международное воздушное право, а также национальное воздушное право, международное частное воздушное право предназначенные для регулирования международных воздушных сообщений, неразрывно связаны с эффективной и стабильной деятельностью международного воздушного транспорта, в сфере которого «сложилась и успешно функционирует глобальная сеть международных воздушных сообщений» [Бордунов, 2007, с. 8]. Соответственно, профессиональная коммуникация в сфере международного воздушного права осуществляется в рамках ситуаций, связанных как «с использованием суверенного воздушного пространства в целях международной аэронавигации», так и в ситуациях общения относительно применения национального (внутригосударственного) воздушного права, регулирующего воздушные передвижения в пределах национальной воздушной территории [Там же, с. 9]. Кроме того, опираясь на утверждения В.Д. Бордунова о том, что используемые в международном воздушном праве специфические принципы и нормы «предназначены для регулирования международной аэронавигации и устанавливают режим международных полетов над государственной территорией и за ее пределами, а также определяют порядок их управления органами обслуживания воздушного движения (ОВД)» [Там же, с. 9], можно заключить, что изучение особенностей функционирования языка для специальных целей в сфере международного права предполагает тесную взаимосвязь с авиационным языком, используемым специалистами в области воздушного транспорта. Таким образом, в нашем исследовании рассматриваются примеры профессионального общения с учетом данного подхода [Бордунов, 2007].

Кроме того, на основе научных трудов подтверждается взаимосвязь между ситуациями профессионального общения в области международного воздушного

права и коммуникативными ситуациями в рамках структуры ИКАО и практических аспектов ее деятельности, включая правовой статус воздушного пространства и режим международных полетов, статус воздушных судов, занятых в международной аэронавигации, вопросы международно-правового регулирования коммерческой деятельности воздушного транспорта и борьбы с актами, направленными против безопасности гражданской авиации и др. [Мильде, 2017; Milde, 2008].

Известно, что понятие «язык для специальных целей» представляет собой усложненную концепцию, которая непосредственно определяется на структурном, дискурсивном уровнях, и таким образом дополняют друг друга в процессе его реализации, например, в общении. Традиционное описание данного термина, заключается в том, что ЯСЦ считается языком, который используется в профессиональной деятельности как в производственной, так и в научной, социальной и др. сферах. Дискурсивный подход к изучению языковых особенностей профессиональной деятельности предполагает анализ речи с учетом социокультурных, психологических, прагматических факторов. Традиционно дискурс определяется: 1) как текст и контекст, подразумевающие связный текст и экстралингвистические факторы (контекст); 2) как комплексное коммуникативное явление, сопровождающееся речемыслительными действиями коммуникантов, характеризующиеся познанием, осмыслением и презентацией мира со стороны говорящего и восприятием языковой картины мира реципиентом; 3) как «речь, погруженная в жизнь» и обмен информацией между участниками коммуникации [Арутюнова, 1998; Дейк, 1989; Петров, 1982].

В своей работе Н.Н. Миронова утверждает, что исследование дискурса основано на изучении прагматических факторов и контекста, включая умозаключения, референции, пресуппозиции, тематику, информационные структуры (данное – новое), когезию и когерентность, знания мира (фреймы, скрипты, сценарии, схемы, ментальные модели) [Миронова, 1998, с. 126].

Считаем необходимым рассмотреть особенности коммуникативных действий и условий – **авиационного дискурса**, определяемого нами как *комплексное коммуникативное событие, происходящее между участниками*

*профессионального общения в сфере воздушной авиации и международного воздушного права в определенном временном, пространственном и правовом контексте.*

В научной литературе на сегодняшний день нет четкого и однозначного определения понятие «авиационный дискурс». В.М. Лейчик приводит дефиницию научно-популярного авиационного дискурса, под которым понимает «клишированный и обеспеченный единым терминологическим аппаратом, характеризующимся схожими правилами построения и стилистическими особенностями, разновидность общения между людьми всех возрастов и национальностей, но одной профессиональной корпорации, а именно пилоты, авиамеханики, авиадиспетчеры, разработчики, производители авиационной техники и оборудования, в соответствии с законами и языком данной корпорации [Лейчик, 2007, с. 99]. Следует отметить, что в своем определении В.М. Лейчик справедливо указывает на взаимосвязь законов и языка профессиональной корпорации, отмечая, таким образом, специфику отрасли.

Однако в современной лингвистике отмечается достаточно активное проведение исследований, связанных с изучением «языковых и экстралингвистических особенностей англоязычного дискурса авиационных радиотелефонных переговоров, под которым понимается устойчивая система статусно-ролевых отношений при обмене информацией внутри авиационного сообщества» [Строева, 2020, с. 81].

Среди основных характеристик дискурса авиационного радиообмена различают формальные его особенности (тематика, предписанные шаги полета и обязательные ступени процедуры радиообмена, специфичные формы речевого поведения, использование специальной терминологии, исключаящую двусмысленность информации) и неформальные признаки, допускающие возможные отклонения от рекомендованных норм (использование единиц профессионального просторечия и общей лексики, более разнообразная тематика диалогов вследствие расширенного ситуативного окружения) [Зарипова, 2016].



Следует отметить, что в нашем исследовании особое внимание уделяется изучению особенностей дискурса как разновидности коммуникативных событий, нацеленных на правовое регулирование в сфере безопасности полетов в условиях соблюдения норм международного воздушного права. Считаем необходимым ввести понятие **воздушно-правовой дискурс**, определяемый нами как *система коммуникативных событий и отношений в соответствии с законами международного воздушного права и закономерностями языка, нацеленных на правовое регулирование в сфере авиационных сообщений и перевозок*.

В ходе исследования нами выявлено, что авиационный правовой дискурс характеризуется использованием строго ограниченной специальной лексики – терминологии, закреплённой международными нормативными документами, изучение которых позволило установить, что рассматриваемый нами вид дискурса имеют языковые и экстралингвистические особенности, которые проявляются, главным образом, в связи с развитием соответствующей правовой отрасли. Рассмотрим основные события, влияние которых находит отражение в профессиональной коммуникации в сфере международного воздушного права.

Изучение научной литературы показало, что коммуникативные ситуации и среда, а также коммуникативные цели рассматриваемого нами вида дискурса изначально были связаны с правовым регулированием в сфере безопасности полетов еще до появления самолетов, начиная с принятия решений парижской полиции от 23 апреля 1784 г. и указа французского императора от 26 мая 1786 г., в которых содержались запреты на запуск воздушных шаров, нагретых спиртом или другими пожароопасными веществами. Позднее, с 1909 года, временной, пространственный и правовой контекст данного дискурса сместился к тематике, связанной с приземлением иностранных воздушных шаров на территории Франции – первого государства, принявшим законы о международной аэронавигации.

Следует отметить, что профессиональная коммуникация, связанная с правовым регулированием в сфере безопасности полетов, расширила свои границы в связи с введением в эксплуатацию самолетов и издания в Германии

в 1910–1911 годы приказа министров внутренних дел о запрещении полетов иностранных самолетов над отдельными районами ее территорий, а также подписания 28 июня 1919 года во Франции Мирного договора между Союзами и Объединившимися державами и Германией после завершения Первой мировой войны, содержащего положение о правилах воздушного движения [История авиации и воздухоплавания, 2021, с. 67].

Впоследствии аналогичные положения содержались и в других мирных договорах, заключенных между Союзами и Объединившимися державами (такими, как Австрия, Болгария, Венгрия, Османская империя), включая подписание 13 октября 1919 г. представителями государств Лиги Наций Конвенции о регулировании воздушного движения [Там же, с. 68]. Таким образом, изучение истории возникновения и признания международного воздушного права как самостоятельной отрасли международного публичного права позволило проследить стремительное развитие языка для специальных целей в исследуемой нами сфере, включая становление и формирование соответствующих терминосистем.

В ходе анализа нами выявлено, что в данный исторический период отмечается появление таких понятий, как *aeronautics* (воздухоплавание), *aerostat* (аэростат), *air navigation* (аэронавигация), *aircraft* (воздушное судно) и др., формирующие тематическую основу исследуемого нами воздушно-правового дискурса.

В ходе исследования выявлено, что дальнейшее развитие международного воздушного права привело к возникновению необходимости решения вопросов, связанных с международными воздушными перевозками на коммерческой основе. В связи с этим в период с 1926 по 1929 годы отмечается появление понятий *international air transportation* (международные воздушные перевозки), *commercial civil aviation* (коммерческая гражданская авиация) и др., о чем свидетельствуют международные конвенции и договоры: Иберо-американская конвенция по аэронавигации (Мадрид, 1926) [Там же, с. 69], Гаванская конвенция 1928 года о коммерческой авиации [Там же, с. 70] и др.

В связи с принятием в 1944 году Чикагской конвенции отмечается появление понятий, номинирующие принципы международного воздушного права: *Territorial Sovereignty* (территориальный суверенитет), *National Airspace* (национальное воздушное пространство), *Freedom of the Seas* (свобода морей), *Nationality of Aircraft* (национальность воздушного судна). Кроме того, в этот период в международных документах и справочниках зафиксированы понятия *Scheduled Aircraft* (регулярные самолеты), *Non-scheduled Aircraft* (нерегулярные самолеты), *State Aircraft* (государственные самолеты), *Pilotless Aircraft* (беспилотные самолеты) и др.

В связи с принятием в 1982 Конвенции ООН по морскому праву отмечается появление понятий *Internal Waters* (внутренние воды), *Territorial Waters of a State* (территориальные воды государства), *the right of "innocent passage" through territorial waters* (право «мирного прохода» через территориальные воды) и др. Понятие *the right of "transit passage" for aircraft* (право «транзитного прохода» для воздушного судна) defined for aircraft as, "overflight solely for the purpose of continuous and expeditious transit of the strait between one part of the high seas or an exclusive economic zone and another part of the high seas or an exclusive economic zone..." определяется как «пролет исключительно с целью непрерывного и быстрого транзита между одной частью открытого моря или экономической зоны и другой частью открытого моря или экономической зоны» [Dempsey, 2008, p. 32–34].

В ходе исследования нами подготовлен не имеющий аналогов в отечественной терминологии словарь терминов и понятий международного воздушного права, включающий в себя определения на английском и русском языках, отбор которых осуществлялся на материале официальных документов и специальной литературы, – «Англо-русский словарь терминов и понятий международного воздушного права» [2023].

В рамках данной главы не представляется возможным детально описать динамику развития появления терминов, понятий, специальных лексических

единиц, используемых в профессиональной коммуникации в сфере международного права.

Установлено, что функционирование языка для специальных целей в сфере международного воздушного права определяется развитием человеческой деятельности в области правового регулирования безопасности полетов, начиная от запуска 5 июня 1783 года братьями Монгольфье на площади города Анноне (Франция) первого свободного аэростата, наполненного горячим воздухом, и охватывая современную систему международных воздушно-транспортных отношений (МВТО), а точнее *автономную международно-правовую систему*, профессиональная коммуникация в рамках которой осуществляется, главным образом, на основе *права международных полетов и аэронавигации, права международных воздушных сообщений и перевозок, права авиационной безопасности*.

Считаем, что язык для специальных целей в сфере международного воздушного права кроме коммуникативной, когнитивной, информативной функций, традиционно присущими любому ЯСЦ, обладает правоустанавливающей функцией, проявляющейся в решении коммуникативных задач, связанных с правовым регулированием безопасности полетов.

По мнению исследователей и на основе наблюдений выявлено, что в процессе общения сотрудники гражданской авиации (бортпроводники, пилоты, авиадиспетчеры) пользуются особым, очень кратким авиационным языком для специальных целей, который содержит конкретную информацию о передвижении воздушного судна, местоположении, высоте, а также состоянии самолета, пассажиров и даже взлетной полосы. На территории Российской Федерации в процессе внутренних перелетов для радиосвязи, например, пилота и авиадиспетчера, используются, в основном, два языка для специальных целей – английский и русский. В случае перелетов на международных линиях используется только английский язык. В соответствии с требованиями бортпроводники должны знать эти два языка: при техническом инструктаже по технике безопасности они объявляют на родном русском языке, а затем повторяют информацию на английском. Однако, при проведении переговоров пилота и авиадиспетчера

используется английский язык. Это объясняется тем, что в процессе переговоров время ограничено, поскольку увеличение времени на обработку информации и путаница в переговорах может привести к катастрофическим последствиям. Поэтому диспетчеры, как правило, используют только английский язык, поскольку переговоры ведутся с несколькими рейсами: одной из самых важных профессиональных требований и ответственностью является краткость передачи нужной информации пилоту [Суюнбаева, 2016б].

Следует отметить, что общение на специальном авиационном английском языке значительно упрощает процесс передачи информации, уменьшает время на его обработку, обеспечивает безопасность полетов [История авиации и воздухоплавания, 2021]. На основе проведенного анализа ошибок работников гражданской авиации и на материале документальных фактов, указывающих примеры многочисленных нарушений безопасности полетов как внутри страны, так и международных, можно утверждать, что профессиональное использование пилотами только английского языка для специальных целей значительно повышает уровень безопасности в процессе полетов [ICAO. Doc. 9835-AN/453]. В нашем исследовании рассмотрены примеры профессионального общения (прежде всего стандартная фразеология радиообмена), имеющие главным образом правовой характер, с учетом социокультурных особенностей.

#### **2.4. Основные характеристики стандартной фразеологии радиообмена между участниками профессиональной коммуникации с учетом их принадлежности к различным языкам и культурам**

В данном параграфе рассматриваются особенности радиообмена как одного из наиболее распространенных видов профессиональной коммуникации в исследуемой нами сфере. Изучение специальной литературы показало, что вопросам авиационного радиообмена посвящено немало исследований [Карасик, 1998; Дупикова, 2011; Фразеология радиообмена..., 2009; Строева, 2020].

Следует отметить, что радиообмен относится к типу устного общения между пилотом и наземными диспетчерскими службами / между самими пилотами с использованием терминологических клише, является фиксированной речью (записывается и прослушивается при помощи специальных устройств), характеризуется экстралингвистическими факторами с учетом определённых знаний участников общения и цели: общение происходит на основе стандартов коммуникации (закрепленными нормативными документами, регламентирующими правила ведения радиообмена) и направлено на обеспечение безопасности полета.

Особую важность представляет мнение В.И. Карасика, который относит радиообмен к «институциональному дискурсу», определяемому как «специализированная клишированная разновидность общения между людьми, которые могут не знать друг друга, но должны общаться в соответствии с требованиями» [Карасик, 1998, с. 190].

В данном параграфе нами рассматриваются терминологические, фонетические и синтаксические особенности языка для специальных целей в сфере международного воздушного права на примерах из радиотелефонных переговоров, отличающихся строгим регламентом, предельной ясностью и точностью, использованием определенной терминологии и специальной фразеологии, установленных Международной организацией гражданской авиации (ИКАО). В соответствии с требованиями участники такого дискурса должны понимать, что представляет собой стандартизированный язык для стандартных и нестандартных ситуаций, уметь использовать специальную и неспециальную лексику, формулировать высказывания с учетом тематики и специфики стиля коммуникации [Doc. 8400].

Как уже отмечалось, важнейшее значение в исследуемой нами профессиональной коммуникации имеет специальная и неспециальная лексика. Представляется необходимым рассмотреть ее специфику на основе этимологического анализа, позволяющего определить начальную структуру слова и его исходные словообразовательные связи. Согласно мнению В.П. Даниленко, этимологический анализ слова «не ограничивается определением того, как слово

делилось раньше, каким способом и на базе чего оно образовано» [Даниленко, 2016, с. 113]. Задачи, которые позволяет решить этимологический анализ, включают: 1) определение исконного или заимствованного характера слова; 2) выяснение образа (представления), который был положен в основу слова как названия того или иного явления действительности; 3) установление периода его появления в языке и способа его словообразования; 4) реконструкцию его праформы и исходного значения [Там же, с. 114].

Таким образом, этимологический анализ лексических единиц в рамках радиообмена позволяет выявить особенности смысловых связей, которые могут влиять на восприятие термина теми лицами, которые не являются носителями английского языка. Однако важнейшими документами в качестве материала для анализа языковых единиц, используемых в языке для специальных целей в сфере гражданской авиации и международного воздушного права, являются стандарты Евроконтроля и нормы Международной организации гражданской авиации (ИКАО) [ICAO. International Civil Aviation Organization, 2024]. Кроме того, данные документы содержат стандартную фразеологию ИКАО для ведения радиотелефонной связи, эффективное использование которой в соответствии с условиями коммуникативной ситуации, способствует обеспечению безопасности полета.

Следует отметить, что порядок использования английского языка в радиотелефонной связи регулируется стандартами и рекомендованной практикой (SARPS), а также правилами радионавигационного обслуживания (PANS), изложенными в Приложении 10 «Авиационная электросвязь» и PANS-ATM [Исакова, 2016]. Однако правила стандартной фразеологии не всегда могут удовлетворить коммуникативные потребности, возникающие на разных этапах полета в процессе радиообмена между членами летного экипажа и диспетчером. В случае, если на борту воздушного судна возникает нестандартная ситуация, например, обнаруживаются террористы, создающие угрозу безопасности полета, коммуниканты переходят на использование разговорного английского языка. Итак,

язык авиационной радиотелефонной связи основывается на двух языковых регистрах: стандартная фразеология ИКАО и разговорная речь.

Лингвистические аспекты фразеологии радиообмена являются предметом научных исследований Т.А. Мальковской [Мальковская, 2004], Дж. Мелл [Mell, 2004], А.В. Бадалова и В.П. Лактюшина [Бадалов, 2022] и др.

Проблему использования профессионального авиационного языка лицами, не являющимися носителями языка, исследовали Т. Хатчинсон и А. Уотерс [Hutchinson, 1987], П. Ильман [Illman, 1998] и др., отмечая необходимость использования общего английского языка в процессе осуществления авиационной коммуникации. Кроме того, стандартная авиационная фразеология широко представлена в специальных материалах и справочниках [Приказ Министерства транспорта РФ от 31 июля 2009 г. № 128 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации»; Приказ Министерства транспорта РФ от 25 ноября 2011 г. № 293 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Организация воздушного движения в Российской Федерации»; Приказ Министерства транспорта РФ от 26 сентября 2012 г. № 362 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации»; Постановление Правительства РФ от 11 марта 2010 г. № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации»; A Guide to Phraseology for General Aviation Pilots in Europe; A Guide to Phraseology for General Aviation Pilots in Europe; Durgut, 2020; ICAO Phraseology, 2010; ICAO Standard Phraseology, 2016; VFR Phraseology, 2015].

Следует отметить, что Т.А. Мальковская определяет фразеологию радиообмена как совокупность фонетических, грамматических и лексических единиц языка, обеспечивающих языковую коммуникацию диспетчера управления полетами авиатранспорта (УПР) и членов лётного экипажа [Мальковская, 2004]. И.А. Корешкин, рассматривая радиообмен как процесс и продукт диалогического



общения, устанавливает особенности диалогов для диспетчеров УПР, такие как целеустремленность и быстрый темп [История авиации и воздухоплавания, с. 89].

Считаем, что обеспечение качественного речевого взаимодействия между диспетчером УПР и членами лётного экипажа определяет актуальность дальнейших научных исследований. Основная цель в данном параграфе – раскрыть особенности осуществления авиационной радиотелефонной связи на основе примеров касательно безопасности полетов, обосновать лингвистические характеристики стандартной фразеологии радиообмена ИКАО, проанализировать структуру коммуникативного взаимодействия при осуществлении радиотелефонной связи, выделить факторы, влияющие на успешность профессиональной коммуникации между участниками радиообмена с учетом их принадлежности к различным языкам и культурам.

Изучение вопросов, связанных с функционированием языка для специальных целей в сфере международного воздушного права, показало, что такие международные организации, как ИКАО (Международная организация гражданской авиации), ICAEA (Международная ассоциация английского языка в гражданской авиации) и IALCO (Международная организация авиационного языка и общения) выступают централизованными информационными ресурсами, разрабатывающими общие рекомендации для лингвистического обеспечения отрасли и предлагающими языковые услуги в области авиационного английского языка, нацеленные на решение задачи повышения уровня безопасности полетов.

#### **2.4.1. О проблемах, возникающих при использовании стандартной фразеологии авиационной радиотелефонной связи специалистами – представителями различных языков и культур**

Изучение особенности функционирования языка для специальных целей в сфере международного воздушного права предполагает, на наш взгляд, необходимость, кроме анализа терминов и понятий соответствующей отрасли,

также выявления используемой в профессиональной коммуникации специальной фразеологии. Цель исследования заключается в выявлении наиболее распространенных проблем, возникающих в результате недопонимания между диспетчерами и пилотами, и краткое их описание в данном параграфе. Материалом исследования послужили тексты из научных статей, специальной литературы, посвященной вопросам международного воздушного права [Правила и фразеология радиообмена на английском языке при выполнении полетов и управлении воздушным движением в воздушном пространстве Российской Федерации, 2001; Бадалов, 2022; Бадалов, 2024; Воронянская, 2010; A Guide to Phraseology for General Aviation Pilots in Europe; A Guide to VFR Phraseology, 2017; Cooper, 1952; Dempsey, 2008; Dempsey, 2017; Durgut, 2020; ICAO Phraseology, 2010; ICAO Standard Phraseology, 2016; VFR Phraseology, 2015].

На основе исследований, проведенных Федеральным авиационным ведомством США, в документе Air Law определен перечень задач, предусматривающих осуществление авиадиспетчером иноязычной коммуникации [Tang Ut Fong, 2014]:

- regulation of air traffic flows and queues of approach to the airfield and landing (регулирование потоков воздушного движения и очереди подхода к аэродрому и заходу на посадку);
- ground traffic control (управление наземным движением);
- route or scheduled flights (маршрутные или плановые полеты);
- monitoring (мониторинг ситуации);
- solving conflict situations in air traffic (разрешение конфликтных ситуаций в воздушном движении);
- weather condition check (оценка влияния погодных условий);
- responding to emergency situations and following emergency procedures (реагирование на аварийные ситуации и выполнение установленных аварийных процедур);
- resource management during sector and altitude air traffic control (управление ресурсами во время регулирования воздушным движением в секторе и по высоте);

– Freedoms of the Air (девять «свобод воздуха»), относящиеся как к воздушному судну, так и к экипажу судна, пассажирам, грузу, перевозимому багажу с учетом соблюдения правил прибытия, отправления судна, различных процедур контроля, регулирования полетов над особыми зонами и т.п.

Следует отметить, что для нашего исследования особый интерес представляет специальная фразеология, используемая в случаях необходимости разрешения конфликтных ситуаций в воздушном движении, реагирования на аварийные ситуации и выполнения установленных аварийных процедур, авиационных инцидентов, авиационных происшествий т.п. По правилам ведения стандартного радиообмена диалог состоит из кратких высказываний и речевых шагов, направленных на выполнение одной коммуникативной функции. При возникновении экстремальной ситуации используются сложные структурные единицы диалога, наличие которых затрудняет определение ключевой коммуникативной функции.

Следовательно, знание пилотом и авиадиспетчером структуры коммуникативного взаимодействия при осуществлении радиотелефонной связи способствует легкому и точному выделению из сложных структур основных коммуникативных шагов и определению основного содержания сообщения. Знание фразеологии радиообмена и достаточный уровень владения английским разговорным языком являются ключевыми в коммуникативно-речевой деятельности авиадиспетчера.

Выявлено, что к важнейшим задачам, связанных с повышением уровня безопасности полетов и эффективностью управления воздушным движением относится минимизация количества ошибок в процессе осуществления коммуникативно-речевого взаимодействия между авиадиспетчером и членами летного экипажа. Низкий уровень владения английским языком является одним из факторов, способствующих возникновению авиационных инцидентов. Согласно официальному определению, «авиационное происшествие – это прежде всего событие, которое возникает с момента, когда лицо поднимается на борт самолета с

намерением совершить полет, до момента, когда все находящиеся на борту люди покинули воздушное судно, и во время которого:

- какое-либо лицо получает телесные повреждения (с наступлением смерти) или серьезные телесные повреждения;
- воздушное судно получает повреждение или происходит разрушение его конструкции;
- воздушное судно исчезает без вести или оказывается в таком месте, в котором доступ к нему абсолютно невозможен» [Doc. 9626].

Считаем важным отметить, что роль речевого фактора в авиационных происшествиях вызвала необходимость принятия резолюции А 32-16 Ассамблеи ИКАО, согласно которой членами Совета ИКАО и Аэронавигационной комиссии разработаны соответствующие положения ИКАО, включающие требования к уровню владения языком с целью обязать страны принять меры, направленные на то, чтобы персонал службы управления воздушным движением и члены летных экипажей, участвующие в обеспечении безопасности и выполнении полетов в воздушном пространстве, имели достаточные навыки для ведения радиотелефонной связи на английском языке [ICAO. Doc. 9835-AN/453].

Как отмечают исследователи, международные организации постоянно ищут пути повышения безопасности полетов, чтобы способствовать дальнейшему снижению количества авиационных инцидентов [Столбовская, 2018, с. 390]. Выявлено, причиной аварий и авиакатастроф нередко является человеческий, а именно речевой фактор, который объясняется принадлежностью участников профессиональной коммуникации к разным языкам и культурам.

Применение авиационного английского языка с целью эффективного общения в режиме «земля-воздух» осуществляется на основе интегративного подхода к терминологии/фразеологии радиообмена и обычного английского языка в авиационном контексте [Суюнбаева, 2016б, с. 39].

Как полагают В.В. Чевалков и Е.А. Ширшикова [Чевалков, 2022, с. 41–48], разработки фразеологии для радиотелефонной связи на основе упрощенного английского языка могут способствовать удовлетворению требований к процессу

обмена информацией между пилотами и авиадиспетчерами. Несомненно, использование стандартной фразеологии позволяет избежать недоразумения в профессиональном общении. В этом смысле значимость стандартной фразеологии в радиообмене сложно переоценить, поскольку анализ статистики катастроф по всему миру с 1970 по 2020 год свидетельствует о том, что именно человеческий фактор, т.е. различные ошибки экипажа и диспетчерской службы, является лидирующей причиной, приводящей к авиапроисшествиям – до 60% от всех существующих причин [Дьячков, 2020].

Однако, по мнению А.У. Умурзаковой, стандартная фразеология не способна описать все возможные обстоятельства и реакции. В случаях, когда фразеология не предлагает каких-либо типичных форм вербальной коммуникации, пилотам и авиадиспетчерам приходится переходить на обычный английский [Умурзакова, 2021, с. 268]. Исследователи отмечают, что владение обычным английским языком не должно повлиять на использование фразеологии, которая является основным средством в профессиональном общении. В использовании обычного английского языка не следует забывать о принципах, характеризующих профессиональное общение, а именно: понятность, точность и здравомыслие [Суюнбаева, 2016а, с. 47].

Исследователи отмечают, что иностранным экипажам гораздо сложнее вести переговоры на английском языке при стрессовых условиях, особенно в аварийных ситуациях [Денисова, 2018б, с. 649]. Переход от стандартной фразеологии на обычный английский язык является результатом стрессовых ситуаций. Классифицируя общее изменение языкового кода во время радиообмена, следует выделить психологический компонент, реализуемый в использовании эмоционально окрашенных предложений.

Анализ текстов радиовещания показывает, что обычный английский язык применяется в авиационном контексте только в нестандартных ситуациях, когда не хватает стандартных средств передачи информации. Фразеология радиообмена в гражданской авиации регламентируется нормативными документами ИКАО. В Таблице 2.1 приведены примеры фразеологизмов на английском языке и соответствующие им фразеологизмы на русском языке.

Таблица 2.1 – Примеры фразеологизмов в терминологии ИКАО [ICAO Phraseology] с переводом на русский язык

| ICAO                                             | Русская фразеология                                                                                                     |
|--------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| MAYDAY MAYDAY MAYDAY                             | Сигнал бедствия                                                                                                         |
| RESUME POSITION REPORTING                        | Возобновите передачу донесений о местоположении                                                                         |
| UNABLE TRAFFIC BOUND                             | Не могу разрешить движение                                                                                              |
| TURN LEFT/RIGHT DEGREES TO AVOID TRAFFIC         | Разворот влево/вправо на (количество) градусов для предотвращения столкновения                                          |
| RADIO CONTACT LOST                               | Радиосвязь потеряна                                                                                                     |
| IF NO TRANSMISSIONS RECEIVED FOR MINUTES/SECONDS | Если не будете получать никаких передач в течение нескольких минут/секунд                                               |
| PAN PAN PAN PAN PAN PAN                          | Сигнал срочности                                                                                                        |
| IDENTIFICATION LOST                              | Опознавательный контакт потерян                                                                                         |
| RADAR SERVICE TERMINATED                         | Радиолокационное обслуживание прекращено                                                                                |
| SECONDARY RADAR OUT OF SERVICE                   | Вторичный радиолокатор не работает                                                                                      |
| NEGATIVE RVSM                                    | RVSM не обеспечивается                                                                                                  |
| UNABLE RVSM DUE TURBULENCE                       | Выдерживать RVSM не могу вследствие турбулентности                                                                      |
| CHECK YOUR ALTITUDE IMMEDIATELY                  | Немедленно проверьте вашу высоту                                                                                        |
| ENGINE SHUTDOWN/ LOSING                          | Потеря в облаках или тумане                                                                                             |
| QNH IS                                           | Минимальная высота полета                                                                                               |
| GNSS REPORTED UNRELIABLE                         | GNSS сигнал ненадежен                                                                                                   |
| SEVERE ICING PROBLEM                             | Дым в кабине пилота                                                                                                     |
| BREAK BREAK                                      | «Настоящим я указываю на разделение между сообщениями, передаваемыми на разные самолеты в очень загруженной обстановке» |
| HOW DO YOU READ                                  | «Какова читаемость моей передачи?»                                                                                      |
| REPORT WHEN READY FOR DEPARTURE                  | Доложите готовность к вылету                                                                                            |
| LINE UP AND WAIT                                 | Занимайте исполнительный и ждите                                                                                        |

| ICAO                                      | Русская фразеология                                                                                                                                                                                                                     |
|-------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC           | Обеспечивайте самостоятельно эшелонирование и выполняйте полёт в ВМУ                                                                                                                                                                    |
| DISREGARD                                 | Игнорировать                                                                                                                                                                                                                            |
| UNABLE TO ISSUE DEPARTURE                 | Разрешить вылет не могу                                                                                                                                                                                                                 |
| LINE UP. BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE | Занимайте исполнительный. Будьте готовы к немедленному вылету                                                                                                                                                                           |
| ROGER                                     | «Я получил всю вашу последнюю передачу»                                                                                                                                                                                                 |
| FULL CALL SIGN                            | Полный позывной                                                                                                                                                                                                                         |
| ATTENTIONALL AIRCRAFT IN THE VICINITY OF  | Вниманию всех бортов, находящихся вблизи                                                                                                                                                                                                |
| EMERGENCY DESCENT IN PROGRESS             | Осуществляется аварийное снижение                                                                                                                                                                                                       |
| EMERGENCY DESCENT                         | Аварийное снижение                                                                                                                                                                                                                      |
| WILCO                                     | (Сокращение от "I understand and will comlly"), «Я понимаю ваше сообщение и выполняю его»                                                                                                                                               |
| WORDS TWICE                               | а) В качестве запроса: «Общение затруднено. Пожалуйста, отправьте каждое слово или группу слов дважды». б) В качестве информации: «Поскольку общение затруднено, каждое слово или группа слов в этом сообщении будет отправлено дважды» |
| REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS              | Прошу указаний по ожиданию                                                                                                                                                                                                              |
| UNABLE RNP                                | Выдерживать RNP не могу (ухудшение навигации воздушных судов)                                                                                                                                                                           |
| EXPEDITE CLEARANCE                        | Ускорьте разрешение                                                                                                                                                                                                                     |

Кроме того, примеры фразеологизмов, используемых в ситуациях, требующих передать информацию о возникновении опасности, встречаются в специальных справочниках, таких как «Руководство по фразеологии для пилотов авиации общего назначения в Европе» [A Guide to Phraseology for General Aviation Pilots in Europe] и «Краткое справочное руководство для пилотов коммерческих воздушных судов: справочник по фразеологии ИКАО» [ICAO Standard Phraseology. A Quick Reference Guide for Commercial Air Transport Pilots, 2016].

В работах зарубежных авторов анализируются ситуации, имеющие важное значение для нашего исследования. В частности, в исследовании Д. Макмиллана [McMillan, 1998] приводятся следующие примеры:

1. Переспросы, повторы:

A) Cleveland Centre Controller: *What's that?*

Cleveland Centre Controller 2: I just sayin' it looks like he descended there.

Cleveland Centre Controller: *I don't think so.*

United 93, verify three five zero.

Cleveland Centre Controller 2: *United 93,*

Cleveland Centre: *Go ahead* (indistinct).

Cleveland Centre Controller 2: Do you have United 93 south of Chardon?

Cleveland Centre: We hear some funny noises we're trying to get him. Do you have him?

Cleveland Centre Controller 2: *No.*

Cleveland Centre: *Thank You.*

United 93, Cleveland. Cleveland Centre Controller: United 1523 did you hear your company, ah, did you hear, ah, some interference on the frequency, ah, couple a minutes ago, screaming?

United 1523: Yes, I did seven ninety-seven and, ah, we couldn't tell what it was either.

Cleveland Centre Controller: Ok. United 93, Cleveland, if you hear the centre, ident.

AA1060: American 1060. Ditto on the other transmissions.

Cleveland Centre Controller: American 1060, you heard that also?

AA1060: Yes sir, twice.

Cleveland Centre Controller: Roger, we heard that also, thanks, just wanted to confirm it wasn't some interference.

Ziad Jarrah: (Indistinct) please sit down and remain sitting. We have a bomb on board, so (indistinct).



Cleveland Centre: Ah, calling Cleveland Centre, you are unreadable, say again slowly.

В стрессовой ситуации (А) находим повторения и переспросы: we heard that also, say again slowly, you heard that also? if you hear, what's that и другие.

B) Pilot: Anybody know what that smoke is in lower Manhattan?

New York Centre: I'm sorry, say again?

Pilot: Lot of smoke in lower Manhattan.

New York Centre: A lot of smoke in lower Manhattan?

Pilot: (Indistinct) coming out of the, ah, top of the World Trade Center building, a major fire.

В этом примере наблюдается повторение слов smoke и Manhattan: that smoke is in lower Manhattan; Lot of smoke in lower Manhattan; A lot of smoke in lower Manhattan? Эмоциональность проявляется в переспросе авиадиспетчера вместо предоставления указаний: I'm sorry, say again; A lot of smoke in lower Manhattan?

Итак, приходим к выводу, что из 23 предложений стрессовых ситуаций 13 содержат синтагмы переспросов и повторов, что составляет 57%.

Также эмоциональность в нестандартной ситуации может проявляться как повышение тональности коммуникации, например:

2. Тональности коммуникации:

A) Tower: Aircraft on final, go around, there's an aircraft on the runway!

Pilot Trainee: Roger (pilot continues approach)

Tower: Aircraft, I said GO AROUND!!!

Pilot Trainee: Roger;

B) ATC: "N123YZ, say altitude".

N123YZ: "ALTITUDE"!

ATC: "N123YZ, say airspeed".

N123YZ: "AIRSPEED"!

ATC: "N123YZ, say cancel IFR".

N123YZ: "Eight thousand feet, one hundred fifty knots indicated".

Как видим, тональность коммуникации занимает заметное место в этих ситуациях и составляет 30%.

### 3. Возгласы:

A) Approach: 33W, confirm you have 'Hotel'.

33W: Uhhhmm, we're flying into McCarren International. Uhhhmm, we don't have a hotel room yet.

Approach: United 583, descend to Flight Level 220.

United 583: United 583, down to Flight Level 220. We don't have a hotel room, either.

B) New York Centre: "Hey, can you look out your window right now?"

New York Tracon: "Yeah".

New York Centre: "Can you, can you see a guy at about four thousand feet, about five east of the airport right now, looks like he's".

New York Tracon: "Yeah, I see him".

New York Centre: "Do you see that guy, look, is he descending into the building also?"

New York Tracon: "He's descending really quick too, Yeah".

New York Centre: "Well that's".

В этих ситуациях процентное значение возгласов составляет 64%.

### 4. Ирония в высказываниях:

A) Tower: Mission 123, do you have problems?

Pilot: I think, I have lost my compass.

Tower: Judging the way you are flying; you lost the whole instrument panel!

В примере (А) пилот жалуется на сбившийся с курса самолет, диспетчер иронически отвечает, что он «же не потерял всю панель инструментов», а потому способен ориентироваться в воздухе.

B) Pilot: "FLX 30, we just have a few gallons of fuel".

Tower: "Please give us your position, we don't see you at the radar!"

Pilot: "We are standing at runway 2 and want to know, when the fuel truck will come!"

Анализ показал, что в примере (В) ироничность высказывания отражает почти всю ситуацию (авиадиспетчер спрашивает пилота о координатах самолета в воздухе, а он в то время находится на взлетно-посадочной полосе). Ирония в выражениях в примерах (А) и (В) составляет 50%.

Итак, на основе результатов анализа выборочного метода при радиообмене между авиадиспетчером и пилотом в стрессовых ситуациях эмоционально окрашенные предложения составляют 50% [Illman, 1998]. Переход от стандартной фразеологии на обычный английский язык обусловлен прагматическими аспектами. Язык в этом случае решает сложную коммуникативную задачу – обмен информацией, а потому каждое слово контекста характеризуется определенной семантикой. Использование возгласов или повторов, тональности и иронии в высказываниях не должны препятствовать эффективности коммуникации.

Изучение специальной литературы показало, что под общим изменением языкового кода понимается обычное явление в процессе использования языка, которое связано с поочередным использованием двух и более языков или языковых регистров в пределах одного разговора (или даже одного высказывания во время разговора). Стандартная фразеология и обычный английский определяются как два общих, четко определенных регистра языковых средств для ведения радиообмена, используемых поочередно пилотами и авиадиспетчерами в качестве элементов изменения кода. Однако в случае использования стандартной фразеологии, содержащей элементы обычного английского языка (например, употребление нестандартной лексики или расширение синтаксических структур), наблюдается негативное влияние изменения системы кодов. Влияние фразеологии (отказ от использования вспомогательных глаголов) в обычном английском языке отражает стремление к лаконичности. Следовательно, возникновение стрессовых ситуаций является наибольшей сложностью в коммуникации в любых контекстах, в частности, тогда, когда происходит использование второго родного языка. Известно, что члены лётных экипажей и авиадиспетчеры должны владеть как общеупотребительным, так и языком для специальных целей, чтобы поддержать диалог при любом непредсказуемом развитии событий.

В официальных международных документах отмечается, что возникшие недоразумения во время радиообмена между пилотом и авиадиспетчером стали причиной несчастных случаев, поэтому эксперты постоянно ищут пути повышения безопасности полетов, чтобы способствовать снижению количества авиационных происшествий. Одним из факторов, который вызывает интерес исследователей, является авиационный радиообмен [ICAO. Doc. 9432-AN/925].

Согласно регламенту Международной организации гражданской авиации, общение должно быть выражено в форме команд или инструкций [Doc. 9626]. Следовательно, владение профессиональным английским языком является ключевым коммуникативным инструментом участников радиообмена. Возникновение нестандартных ситуаций может вызвать сложности в радиообмене, в частности, когда происходит использование обычного английского языка. Основная причина несчастных случаев – неоднозначность и синтаксическая структура общеупотребительного, разговорного языка.

Американский лингвист и переводчик Р. Грейсон исследовал проблемы устного общения с участниками воздушного движения и выделил 10 типов ошибок речевого общения, из которых три носят лингвистический характер: *неоднозначные выражения, неточные (сообщения) и неправильное толкование (фонетическое сходство)* [Grayson, 1981]. Безусловно, будущих авиаспециалистов готовят к непредсказуемому развитию событий, когда необходимо владеть как общеупотребительным, так и специальным авиационным английским языком для достижения целей профессиональной коммуникации, поддержать диалог для решения проблем. Таким образом, использование разговорного языка при ведении радиообмена между пилотом и авиадиспетчером подчеркивает необходимость владения общеупотребительным английским языком.

К рассмотрению вопросов англоязычной коммуникации авиаспециалистов, к ведению радиообмена обращались многие ученые. Известно, что факторы понимания или некорректного использования языка для специальных целей влияют на ведение эффективного радиообмена, а именно использование фразеологии, интонации, ударения и использование (или неправильное

использование) пауз. Также существуют другие факторы, которые, как известно, влияют на радиообмен: а) качество передачи; б) шум в кабине; в) одновременное выполнение различных сложных операций [Shimizu, 2002]. Таким образом, все эти факторы негативно влияют на качество ведения радиообмена и требуют внимания при осуществлении профессиональной деятельности пилотов и диспетчеров.

## **2.5. Семантические и прагматические особенности языка для специальных целей в сфере международного воздушного права и их проявление в профессиональной коммуникации специалистов – носителей различных языков и культур**

Особый интерес для нашего исследования представляют практические разработки и рекомендации лингвистов – экспертов в исследуемой нами области с целью дальнейшего их использования для создания спецкурсов по подготовке переводчиков в профессиональной сфере.

В ходе исследования выявлено, что важнейшим лингвистическим фактором для профессиональной коммуникации в сфере международного воздушного права является выбор лексических единиц. Лингвист Ш. Аплинджер утверждает, что освоение специализированной терминологии (словаря) недостаточно для достижения однозначности [Uplinger, 1997]. Специалисты утверждают, что процесс решения недоразумений во время обмена информацией становится еще сложнее, когда участники общаются на неродном английском языке.

Изучение литературы для специалистов в исследуемой области показало, что в профессиональной коммуникации применяются специальные фразы или слова для обозначения целей определенных речевых актов, способствующих привлечению внимания к важной информации. Считаем, что особое значение для нашего исследования имеет теория речевых актов, которая является подразделом прагматики и изучает способы использования лексических единиц не только для представления информации, но и для выполнения действий.

В конце 30-х гг. XX в. Чарльз Уильям Моррис впервые выделил три аспекта рассмотрения знаков в семиотике – науке о знаках. Семиотика, по Ч. Моррису, распадается на три составляющие: семантику, изучающую отношение знаков к объектам, синтактику – раздел о межзнаковых отношениях, и прагматику, исследующую отношение говорящих к знакам. Лингвистическая прагматика (лингвопрагматика) – это дисциплина, изучающая способность человека выражать с помощью лингвистических и паралингвистических средств свои намерения и понимать намерения собеседника, исходя из контекста, в котором было произнесено высказывание [Моррис, 1983].

Теория речевых актов неразрывно связана с фундаментальными научными работами таких ученых-теоретиков, как Дж. Остин [Austin, 1962], Дж. Серль [Searle, 1965], Г.П. Грайс [Grice, 1975], Г.Г. Кларк, Н.Д. Арутюнова, Ю.Д. Апресян, А.А. Бугаец, С.А. Кузнецов, Н.С. Валгина, Л.П. Крысин, Г.Е. Крейдлин, А. Вежбицкая, Г.С. Иваненко, Ж.Ж. Варбот, А.Н. Баранов, О.С. Иссерс, Г.М. Соловьев, Е.В. Падучева, И.М. Кобозева, Т.В. Чернышева, И.А. Кудряшова и др. Теория речевых актов используется в лингвистике, философии, психологии, юридических теориях и даже при разработке искусственного интеллекта.

Теория речевых актов была представлена в 1955 году оксфордским философом Дж.Л. Остином в книге «Как делать вещи словами» [Austin, 1962] и получила дальнейшее развитие у американского философа Дж.Р. Серля [Searle, 1965]. Дж.Л. Остин рассматривает три уровня или компонента высказываний: локутивные акты (создание значимого утверждения и высказывание, которое является понятным для слушающего), иллокутивные акты (высказывание с определенной целью) и перлокутивные акты (высказывание, которое заставляет кого-то действовать). Иллокутивные речевые акты также могут быть разбиты на различные семейства, сгруппированные по цели их использования [Austin, 1962].

Для того чтобы определить, каким образом следует интерпретировать речевой акт, необходимо определить тип совершаемого акта. По мнению Сюзанны Нуччетелли и Гэри Си, «локутивные акты определяются как простой акт произнесения некоторых языковых звуков или знаков с определенным значением,

а иллокутивные и перлокутивные акты могут происходить одновременно, когда происходит произнесение высказывания» [Nuccetelli, 2007].

Таким образом, иллокутивные акты означают директиву для собеседника. (Это может быть обещание, приказ, извинение, выражение благодарности, или просто ответ на вопрос, призванный проинформировать собеседника в разговоре.) Они выражают определенное отношение и несут в своих высказываниях определенную иллокутивную силу, которую можно разбить на семейства. Перлокутивные акты, с другой стороны, вызывают последствия для собеседника. Они оказывают влияние на слушателя, выражая его чувства, мысли или действия, например, оказывая влияние на чье-либо мнение. В отличие от иллокутивных актов, перлокутивные акты могут вызывать у собеседника различные чувства и реакции. Итак, *локуция* – это собственно акт говорения, произнесение высказывания (на данном уровне не учитываются намерения говорящего и успешность совершенного действия); *иллокуция* – это высказывание, произнесенное с целью воздействия на адресата (на этом этапе реализуется коммуникативное намерение говорящего); *перлокуция* – это эффект, достигаемый в результате совершения речевого акта, т.е. единственный из уровней высказывания, осуществление которого зависит от адресата.

В своей теории Дж.Л. Остин выделяет *перформатив* – особый класс речевых актов, значение которых совпадает с действием, которое они выполняют. К ним относятся высказывания типа «Я снижаю скорость движения», «Я подтверждаю получение информации» и пр. По мнению Дж.Л. Остина, *перформативы* обладают рядом особенностей: 1) перформативное высказывание совершает действие, а не описывает его; 2) смысловой глагол перформативного высказывания обычно стоит в первом лице единственного числа, настоящего времени; 3) перформативное высказывание не может быть истинным или ложным, оно квалифицируется как искреннее или неискреннее; 4) перформативное высказывание может быть успешным или неуспешным, чтобы быть успешным, оно должно удовлетворять критериям успешности (*felicity conditions*, по Дж. Остину); 5) перформативное

высказывание в той или иной мере опирается на языковые и социальные конвенции и потому имеет нормативные для данного общества последствия.

Дж.Л. Остин предлагает пять наиболее распространенных типов речевых актов.

1. **ВЕРДИКТИВЫ**. С помощью них мы выносим вердикт (решение), причем этот вердикт не обязательно должен быть окончательным: это может быть мнение, оценка или одобрение. Примеры: *осуждать, полагать, оценивать*.

2. **ЭКЗЕРСИТИВЫ** – приказы, советы, принуждения, предостережения. Они «являются воплощением власти, права или влияния». Примеры: *именовать, нарекать, штрафовать, советовать, настаивать, приказывать*.

3. **КОМИССИВЫ**. Обязывают говорящего что-то сделать, также к ним относятся объявления о намерении сделать что-то. Примеры: *обещать, заключать договор, принимать на себя обязательство, заявить о своих намерениях, соглашаться*.

4. **БЕХАБИТИВЫ**. «Чрезвычайно смешанная группа, которая имеет дело с установками и социальным поведением». Примеры: *извиняться, благодарить, сожалеть, поздравлять, соболезновать*.

5. **ЭКСПОЗИТИВЫ**. «Используются в действиях объяснения, включающих представление точки зрения, изложение аргументов». Примеры: *утверждать, отрицать, докладывать* [Austin, 1962].

Кроме того, выделяются *прямой речевой акт* (ПРА), прямо называющий иллокутивную цель высказывания («Прошу тебя прийти завтра в пять») и косвенный речевой акт (КРА) – иллокутивный акт, осуществляемый «опосредованно, путем осуществления другого (иллокутивного акта). Пример такого речевого акта, ставший классическим: «Вы могли бы передать мне соль?» [Серль, 1986].

Дж. Серль предлагает следующие типы речевых актов.

1. **АССЕРТИВЫ**, или **РЕПРЕЗЕНТАТИВЫ**. «Смысл, или цель, членов класса репрезентативов – в том, чтобы зафиксировать ответственность говорящего



за сообщение о некотором положении дел, за истинность выражаемого суждения». Примеры: *утверждать, отрицать*.

2. КОМИССИВЫ – этот тип совпадает с одноименным классом РА в типологии Дж. Остина.

3. ДИРЕКТИВЫ. «Иллокутивная направленность их состоит в том, что они представляют собой попытки со стороны говорящего добиться того, чтобы слушающий нечто совершил». Примеры: *советовать, приказывать, рекомендовать*.

4. ДЕКЛАРАТИВЫ. «Осуществление какого-либо акта из этого класса устанавливает соответствие между пропозициональным содержанием и реальностью». Примеры: *объявлять, отказываться, отречься, одобрять*.

5. ЭКСПРЕССИВЫ – иллокутивные силы, цель которых – выразить психическое состояние говорящего. Примеры: *благодарить, поздравлять, извиняться, сочувствовать, сожалеть, приветствовать* [Searle, 1965].

Следовательно, согласно теоретическим работам Дж.Л. Остина и Дж.Р. Серля, под речевыми актами понимаются иллокутивные речевые акты, т.е. действия, с помощью которых говорящий утверждает, отдаёт команду, поздравляет, предупреждает и т.п. В английском языке обозначаемые действия передаются с помощью глаголов и глагольных сочетаний: state (излагать, констатировать, утверждать), assert (утверждать, заявлять), describe (описывать), warn (предупреждать), remark (замечать), comment (комментировать), command (командовать), order (приказывать), request (просить), criticize (критиковать), apologize (извиняться), approve (одобрять), promise (обещать) и др. Именно иллокутивный речевой акт рассматривается в данной теории как минимальная и основная единица языкового общения.

Рассмотрим семантические характеристики слова "confirm", специфическое значение которого указано в сборнике авианавигационной информации (Aeronautical Information Publication), например, "confirm climbing to flight level two zero zero". Эксперты отмечают, что некоторые авиадиспетчеры и пилоты

используют по аналогии со значением в разговорном языке, чтобы исправить неправильное обратное сообщение.

Считаем необходимым рассмотреть предложенные экспертами для изучения особенностей профессиональной речи диалоги между авиадиспетчером и пилотом. Авиадиспетчер: "Descend to flight level two nine zero". Пилот ответил: "Descend to flight level two five zero". После чего авиадиспетчер отреагировал: "Confirm flight level two nine zero". Пилот, не понимая, спрашивает: "What is it that you want me to confirm?" В этом случае авиадиспетчер совершил ошибку. Следовало ответить: "Negative, descend to flight level two niner zero". Авиадиспетчер использовал *confirm* в значении разговорного английского языка (*to correct an incorrect readback*) вместо стандартного авиационного английского (*to query something*). Пилот, для которого английский является иностранным языком, не мог понять значение слова и интерпретировать высказывания по контексту. Поэтому важно употребление специальных слов для выражения согласия и несогласия [Mell, 2004, p. 24].

Наблюдаются также недоразумения, когда участники радиообмена придерживаются стандартной терминологии, например, выражение *go to Tower* должно толковаться как *change to the Tower frequency*, а не в прямом смысле *выруливать к вышке*. Другой пример недоразумений: термин *diverge* следует толковать как *take a different heading*. Пилот неправильно понял стандартное выражение и повернул влево, вместо того чтобы взять другой курс [Illman, 1998].

Кроме того, наблюдаются семантические погрешности языковых единиц *на фонетическом уровне*. Эксперты приводят примеры, когда два авиадиспетчера, договариваясь о разрешении на вылет, по причине искажения звучания неправильно поняли значение фразы. "I'll let you know" – это то, что сказал диспетчер, а "Let him go" – это то, что другой диспетчер понял. Эксперты описывают следующий случай во время приземления. Сообщение звучало как "Last of the power (i.e. reduce power)", но пилот понял как "Blast of power (i.e. increase power)". Следующий пример, когда пилот запросил разрешение на пересечение взлетно-посадочной полосы: "May we cross?" Авиадиспетчер ответил: "Hold short (i.e. Don't)", а пилот понял, как "Oh sure (i.e. You can)". Искажение значения было

вызвано при звучании слов *west* и *left*, имеющих значение разных сторон Tower. Авиадиспетчер пилоту: "*Pass to the left of the tower*", а пилот понял: "*Pass to the west of the tower*". Примеры недоразумений, связанных с одинаковым звучанием слов *two* и *to*: "*Descend two four zero zero. (i.e. 2,400 ft)*". Пилот: «*OK. four zero zero. (i.e. 400 ft)*». Или диспетчер: "*Climb to five zero. (i.e. 5,000 ft)*". Пилот: "*Climb two five zero. (i.e. 25,000 ft)*". Эксперты считают, что необходимо соблюдать особое выражение чисел в различных авиационных параметрах (эшелон полета, скорость, частота, курс и т.п.), полностью или частично произносимых по цифрам, способствующим четкости передачи информации, важной для безопасности полета [Illman, 1998].

По мнению британского исследователя Дж. Мэлла, для обеспечения ведения эффективного радиообмена были использованы подходы для предотвращения потенциальной неэффективной коммуникации [Mell, 2004, p. 24]:

- упрощение, заключающееся в том, чтобы сделать каждое сообщение максимально коротким и семантически точным;
- стандартизация заключается в использовании специфической фразеологии, последовательности информации в каждом сообщении и последовательности сообщений при обмене;
- гарантия (уверенность в понимании значения), направленная на обратный радиообмен, чтобы определить понимание пилотом сообщения авиадиспетчера.

Семантическая корректность используемых в профессиональной коммуникации языковых единиц, прежде всего в условиях радиообмена, является важнейшим фактором авиационной безопасности. Для пилотов и авиадиспетчеров четко определены языковые средства для ведения радиообмена – стандартная фразеология и, в нестандартных ситуациях, общеупотребительный английский язык. Следовательно, в радиообменах может присутствовать не только фразеология, но и общий английский язык (General English). Однако возникают недоразумения, когда высказывание с использованием стандартной фразеологии содержит элементы обычного английского языка (например, употребление

нестандартной лексики или расширение редуцированных синтаксических структур).

В своем исследовании О.И. Исакова отмечает, что авиационная радиотелефонная связь характеризуется рядом особенностей:

- отсутствием визуального канала восприятия, что делает невозможным использование невербальных средств общения, что придает правильной речи решающее значение для адекватного понимания сообщений;

- отсутствием возможности толковать сообщения для осуществления эффективного контроля взаимопонимания;

- большим объемом передаваемой информации;

- вероятностью возникновения неблагоприятных акустических условий, при которых осуществляется коммуникация, фоновые шумы (рабочие шумы в кабине экипажа, помехи электростатического происхождения) и несовершенство техники приводят к потере части информации или некорректному ее толкованию [Исакова, 2016, с. 34].

Считаем необходимым в качестве примера рассмотреть реальную ситуацию, которая произошла 1 апреля 2017 года, когда по причине слабого владения пилотом авиационным английским языком могла случиться авиационная катастрофа. Лот-Боинг 737, на борту которого находились 93 пассажира, направлялся в аэропорт «Хитроу». На борту воздушного судна (далее – ВС) произошла техническая проблема: члены летного экипажа не могли определить местонахождение ВС. Командир ВС попросил помощь у авиадиспетчера, однако не смог адекватно понять его инструкции из-за недостаточного владения английским языком, в результате чего ВС неоднократно отклонялось от курса. Диспетчеру удалось сменить курс другого ВС и избежать столкновения в воздухе. Самолеты разделяли от столкновения в воздушном пространстве всего несколько секунд [Там же, с. 33].

Рассмотрим еще один пример. В марте 2017 года во время взлета в Санкт-Петербурге в аэропорту «Пулково» в двигатель ВС «Аэробус» попала птица. Пилот обратился за помощью к диспетчеру УПР, однако авиадиспетчер не понял пилота из-за низкого знания английского языка. В диалог вмешались другие пилоты,

которые помогли перевести авиадиспетчеру призыв о помощи, тем самым предупредив авиакатастрофу [Денисова, 2018б, с. 650].

Следует отметить, что язык авиадиспетчеров имеет свои специфические особенности, которые можно рассматривать как разновидность определенного языкового субкода. Поскольку каждый такой субкод отличается использованием специфической, узкоспециализированной лексики и нестандартных языковых структур, представляется необходимым акцентировать внимание на лингвистических особенностях стандартизированной фразеологии, предназначенной для использования участниками радиотелефонной связи.

По мнению исследователей, основными характеристиками стандартной фразеологии являются [Исакова, 2016, с. 36]:

- ограниченный словарный запас (примерно 400 слов);
- каждое слово имеет точное значение;
- краткие предложения используются без артиклей, указательных местоимений, вспомогательных глаголов и глаголов-связок, личных местоимений, многих предлогов, неполные предложения используется без подлежащего (например: "Crossing runway" вместо "I am crossing the runway"; "Do you agree depart..?" вместо "Do you agree to a departure from..?" "Will report" вместо "I will report");
- наличие фонетического алфавита, акрофоническое присвоение кодовым словам буквам английского алфавита (PAPA, MIKE, DELTA) для обеспечения четкости и однозначности каждого сообщения;
- нейтральность высказываний и отсутствие эмоционально окрашенных выражений;
- большинство предложений имеют глагол в повелительном наклонении и пассивном состоянии. Например: "Cleared to land" (Посадку разрешаю), "Report when ready" (Сообщить о готовности), "Say rate of climb" (Сообщите скорость набора высоты), "Heading is good" (Курс правильный) [Там же, с. 33].

Кроме того, во время радиообмена запрещено использование социального жаргона и профессиональных жаргонизмов из других специализированных сфер

деятельности, поскольку они могут затруднять понимание сообщения. Воздушная коммуникация (Airspeak) основывается на минималистических синтаксических конструкциях, поэтому реализуется в языке команд или инструкций, разработанных для обеспечения эффективного профессионально-диалогического общения между диспетчером УПР и членами летного экипажа. Однако в случае нестандартной ситуации радиообмена, когда возникает необходимость подробно описать ситуацию, получить как можно больше информации о сложившейся ситуации, участники коммуникации должны быть готовы использовать разговорный язык, используя лексику и грамматические конструкции, не входящие в стандартную фразеологию [Денисова, 2018а, с. 119].

При этом вопросы чаще всего употребляются в форме подтверждения (вопросные синтаксические конструкции и вопросительная интонация) и запроса:

- Диспетчер: "Speedbird seven four Delta, say again, please".
- Пилот: "Do you give us heading as usually?"
- Диспетчер: "Speedbird seven four Delta, say again, please".

На этом примере прослеживается использование интонационной синтаксической конструкции, обеспечивающей полное понимание сообщения, вежливого слова "please", которое не входит в список стандартной фразеологии, но смягчает восприятие запроса. Фраза "say again" используется для уточнения полученной информации [McMillan, 1998, p. 19]. Таким образом несмотря на то, что стандартная фразеология радиообмена является языковым феноменом, это набор рабочих правил, разработанных на основе тщательного исследования причин авиационных катастроф с целью предупреждения.

Правила авиационного языка в сфере радиообмена определяют, когда и что говорить, содержат перечень слов и образцы предложений, их интерпретацию и объяснение темпа вещания при передаче сообщения. Недоразумение при осуществлении радиотелефонной связи может произойти по разным причинам:

- два разных слова произносятся одинаково;
- отличия в произношении участников радиосвязи;
- употребление лишних слов;

- калькирование лингвистических конструкций;
- недостаточный уровень владения языком;
- неоднозначное сообщение;
- употребление слов родного языка вместо стандартной фразеологии радиообмена [Исакова, 2016, с. 34].

Причины возникновения языкового недоразумения можно классифицировать на основе монографического исследования Д. Макмиллана [McMillan, 1998, p. 28], из которого можно привести несколько примеров нарушения коммуникации по причине неверного употребления авиационной терминологии.

1. В английском языке числительное 2 (two) и предлог «до» (to) произносятся одинаково. Диспетчер: "Descent two four zero zero feet (Снижайтесь 2400 футов)", не употребляя, согласно правилам, предлог «до». Пилот подумал, что "two" (2) в числителе 2400 означает «до» (to) и понял сообщение диспетчера как приказ снизиться до 400 футов вместо того, чтобы занять эшелон 2400 футов. В итоге самолет врезался в возвышенность [Ibid., p. 29].

2. Голландский пилот вместо фразы "We are at take-off" (Мы ждем разрешения взлетать), предусмотренной стандартной фразеологией радиообмена, использовал конструкцию родного языка (так называемое «переключение языкового кода» и передал: "We are taking off now" (Мы сейчас взлетаем, а именно еще не взлетели, но уже начали разбег по взлетно-посадочной полосе (далее – ВПС).) Диспетчер подумал, что самолет ожидает разрешения, а самолет на самом деле уже начало движение по ВПС и в условиях сильного тумана столкнулось с другим воздушным судном 563 человека погибло [Ibid., p. 32].

3. Команда Runway ten left («ВПС десять влево») некорректна, поскольку слово ten созвучно со словом turn (вернитесь). Следует говорить "Runway one zero left" (ВПС один ноль лево). Во избежание языкового недоразумения, исследовав ряд авиационных катастроф, одной из причин которых стал недостаточный уровень владения авиадиспетчером и пилотом английским языком, было принято решение пересмотреть и упорядочить стандартные фразы и слова.

Изучение работы Д. Макмиллана показало, что были предложены определенные лексические образцы (клише).

1. Слово "OK" было заменено на "Roger" (Вас понял) для того, чтобы различать утверждение и разрешение на взлет/посадку. Использование диспетчером нестандартного слова "OK" стало причиной авиационной катастрофы [Ibid., p. 34].

2. Стандартная фраза "Line-up and wait" (Стойте и ждите) заменена на "Taxi into position and hold" (Выдвигайте на линию старта и оставайтесь на месте). Слово "hold" означает, что самолету разрешено стоять на позиции, но он не имеет права оставлять его до получения разрешения [Kontext Corpus].

3. Термин "Take-off" (взлет) заменили на "Departure" (отправление), кроме случаев, когда самолет непосредственно готов взлететь и находится в состоянии ожидания взлета [Kontext Corpus].

Следовательно, стандартная фразеология радиообмена выполняет техническую функцию для обеспечения эффективной связи между авиадиспетчером и членами лётного экипажа. Однако специалисты в области авиации и лингвистики пришли к выводу, что ни один комплекс стандартных языковых средств не в состоянии обеспечить весь спектр коммуникативных потребностей, возникающих в процессе радиообмена между авиадиспетчером и пилотом.

Лингвистические исследования доказали, что естественный, разговорный язык является наиболее эффективной формой коммуникации для успешного осуществления профессионально-диалогического общения в условиях возникновения чрезвычайных ситуаций, поскольку ей присуща конструктивная, креативная функция, которая позволяет создать новое значение и использование слова в новых контекстах авиационной связи. Следует отметить, что даже при использовании разговорной речи сообщение должно быть четким, лаконичным, однозначным.

Таким образом, английский язык для специальных целей в сфере международного воздушного права функционирует в ситуациях, связанных с



обеспечением безопасности полетов, и характеризуется лингвистическими особенностями, отличающими данный язык от других видов профессиональной коммуникации, такими как четкость, лаконичность и семантическая однозначность.

В завершение данного параграфа считаем необходимым отметить, что в изучение на основе фактического материала примеров речевых ситуаций, связанных с обеспечением безопасности в сфере эксплуатации воздушного транспорта, показало, что в условиях реального речевого взаимодействия специалистов преобладают следующие типы речевых актов (по Дж. Остину): *вердиктивы*, *экзерситивы*, *комиссивы*, *экспозитивы*. В меньшей степени встречаются *бехабитивы*. Такие типы речевых актов, как *репрезентативы*, *комиссивы*, *директивы*, *декларативы*, *экспрессивы* (по Дж.Р. Серлю) встречаются в ситуациях речевого взаимодействия специалистов в области воздушной авиации, включая решение правовых вопросов.

Считаем, что к перечисленным типам речевых актов в исследуемой нами сфере можно отнести: 1) ***авиационный деликт***, понимаемый нами как *речевой акт, нацеленный на совершение лицом (деликвентом) действия (бездействие), которое считается по нормам международного воздушного права нарушением закона, влекущим наступление ответственности*; 2) ***репрезентатив – правовое утверждение***, понимаемый нами как *речевой акт, обладающий такими признаками, как информация о событии / факте и утверждение говорящим об истинности данного события или факта в воздушно-правовой сфере, нацеленное на убеждение адресата в достоверности этой информации*.

На наш взгляд, в предложенных нами речевых актах авиационного деликта и репрезентатива – правового утверждения в большинстве случаев эксплицирована, т.е. словесно выражена коммуникативная цель, связанная с обязательством делать/не делать или утверждать/не утверждать что-либо в рамках законов воздушного права (запреты, инструкции, обязательства, нарушения и т.п. в сфере воздушных перевозок) в ситуациях, связанных с международными воздушными перевозками пассажиров, сертификацией воздушных судов и аэропортов,

безопасностью аэронавигации, террористической угрозой на воздушном транспорте и в аэропортах, окружающей средой, авиационной деятельностью (службы), правилами полетов, незаконной перевозкой груза, авиационным предприятием и эксплуатантами, международными правилами и стандартами транспортировки багажа и др., составляющих специфику профессионального общения в сфере международного воздушного права, особенности которой рассмотрены в третьей главе.

## 2.6. Особенности синтаксической организации специальных текстов

В данном параграфе проведен анализ примеров предложений на материале английских текстов из различных источников по данной теме с целью выявления наиболее распространенных типов их синтаксической структуры.

Исследователи отмечают, что в профессиональной коммуникации собеседники, опираясь на ситуацию, избегают развернутых конструкций, используют средства сжатого синтаксиса, который требует внимательного отношения к рациональному использованию его возможностей во избежание семантико-грамматического дублирования [Barshi, 1998, p. 163].

Анализ фактического материала в рамках исследуемой нами профессиональной сферы показал, что синтаксически коммуникация характеризуется преимущественно неполной грамматической структурой предложений, использованием предложений повелительного и изъявительного наклонений, незначительным количеством предложений с отрицательной частицей "not" и т.д. Рассмотрим подробнее синтаксические особенности специальных сообщений.

1. Общение пилота и авиадиспетчера производится путем использования предложений *в повелительном и изъявительном наклонении*. Рассмотрим примеры.

Controller: Sunair 323, **climb to** 4000 ft, **proceed to** Redhill holding pattern, runway 07 is blocked by a crashed aircraft [Sarmiento, 2005, p. 325].

Controller: Roger, **descend to** flight level 120, report reaching.

Pilot: Descending to FL120, Sunair 883 [Ibid., p. 326].

Controller: G-CD, **maintain** altitude 2500 feet.

Pilot: Maintaining altitude 2500 feet, G-CD [CAP 413, 2020].

2. *Отсутствие вопросительных конструкций* в их классическом построении в соответствии с нормами литературного языка, что является характерным признаком специальных текстов. Приведем примеры:

Controller: BIGJET 347; 41.

Pilot: Affirm, BIGJET 347.

Controller: G-CD, report your level.

Pilot: G-CD, maintaining FL65.

Pilot: Stourton Ground, BIGJET 347 [Ibid.].

Однако иногда употребляются вопросительные предложения. Исключением можно считать стандартную фразу "How do you read" ("What is the readability of my transmission"? – «Как Вы слышите?»), а также запросы пилотов, представляющих фразы, построенные по нормам литературного языка, учитывающим требования и правила переговоров.

Controller: Do you require emergency assistance at Overby?

Pilot: Affirm, Sunair 715 [Sarmiento, 2005].

Controller: G-CD, Walden weather available, are you ready to copy?

Pilot: Affirm, G-CD [CAP 413, 2020].

Controller: Do you require a tug?

Pilot: Affirm. Request tug to tow us back to the apron [Sarmiento, 2005].

3. *Эллиптические конструкции*, являются одной из синтаксических особенностей общения. Такие конструкции позволяют сосредоточить внимание слушателя на главной и важной информации, передаваемой в сообщении. Рассмотрим использование эллиптических конструкций на примерах. В диалогах гражданской авиации редуцированию подвергаются личные местоимения [Sarmiento, 2005]:

Pilot: Sunair 968, reaching holding point 29, \_\_ request return to stand, the brakes are overheating, **I** request return to stand.

Controller: Sunair 369, start-up approved, **I** request start-up.

Controller: Good morning Sunair 539, there's a 55 minute delay this morning due to a computer failure, your slot time is 09.45, **I** am ready to start.

4. Применение *дублирующих частей*. Синтаксический параллелизм в сообщениях упрощает взаимопонимание между пилотом и авиадиспетчером, поскольку удастся избежать ошибок при передаче и декодировании информации. В авиационном языке синтаксический параллелизм сочетается с лексическим повтором. Такое сочетание исследователи рассматривают как лексико-синтаксический повтор [Cushing, 1995, p. 4]. Рассмотрим употребление лексикосинтаксических повторов на примерах.

Controller: Sunair 596, descend to FL280.

Pilot: Descending to FL280, Sunair 596 [Sarmiento, 2005].

Controller: BIGJET 347, maintain 160 knots until outer marker.

Pilot: Maintain 160 knots until outer marker, BIGJET 347 [McMillan, 1998, c. 74].

5. Незначительное количество предложений с *отрицательной частицей* "not". Отрицание в авиационном дискурсе выражается с помощью дискурсивной формулы "negative", за счет которой достигается однозначность и четкость выражения. Дискурсивная формула "negative", трактуется как «Нет», «Не могу выполнить» или «Не позволяю». Приведем примеры.

Controller: BIGJET 347, **negative**. Expect one minute delay due B747 taxiing behind.

Pilot: BIGJET 347, **negative** eight point three three [CAP 413, 2020].

Pilot: Do you have any information about the type of bomb?

Controller: **Negative** [Sarmiento, 2005].

Controller: Would you like to land at Victoria Airport? It is about 10–15 miles closer?

Pilot: Negative. We are set up for Vancouver [Real ATC Emirates B777...].

6. *Избегание вспомогательных и модальных глаголов* является характерным признаком построения фраз в рамках авиационного дискурса, за исключением *able* и *unable*.

Таким образом, среди основных синтаксических особенностей в авиационном подъязыке различают использование предложений в повелительном и изъявительном наклонении, употребление эллиптических конструкций, избегание вопросительных предложений, опущение вспомогательных и модальных глаголов и употребление повторов, обеспечивающих максимально четкую, простую и недвусмысленную передачу информации.

### **2.6.1. Синтаксические средства реализации языковой компрессии**

Явление языковой компрессии явилось объектом лингвистического исследования во второй половине XX в. и с тех пор широко и активно изучается лингвистами [Комарова, 1996, с. 29].

Важно подчеркнуть, что исследование принципа экономии долгое время ограничивалось фонологией и только в XX веке в научных работах начали освещать вопросы экономии на морфологическом и синтаксическом уровнях. Наиболее глубокий анализ речевой компрессии представлен в научном исследовании Е.И. Панченко, в котором анализируются два типа причин компрессии – объективные, обусловленные внешними обстоятельствами и субъективные, обусловленные прагматическими факторами, в частности стремлением автора достичь определенной цели [Панченко, 1998, с. 16]. Считаем, что на специфику коммуникации в диалогах авиационных специалистов в значительной степени влияют разнообразные экстралингвистические ситуации, поэтому, в соответствии с классификацией Е.И. Панченко, причины языковой компрессии в данной области исследования являются объективными.

В.П. Москвин утверждает, что языковая компрессия на синтаксическом уровне заключается в извлечении из сообщения тех второстепенных элементов (слов, словосочетаний и частей предложения), которые сознательно или подсознательно кажутся участнику коммуникации малозначительными в смысловом, структурном, коммуникативном плане [Москвин, 2000, с. 82].

Следует отметить, что устная диалогическая речь между сотрудниками гражданской авиации строится в соответствии с принципом экономии. К видам синтаксической компрессии в современной лингвистике относят: эллипсис, грамматическую неполноту, бессоюзность, парцелляцию и присоединение, упрощение и т.д. [Бадалов, 2022, с. 78].

В ходе исследования выявлено, что основным способом синтаксической компрессии в авиационных диалогах является эллиптический, заключающийся в опущении логически необходимых членов предложения. Под эллиптическими предложениями следует понимать предложения с пропущенным словом или словосочетанием, понятное из контекста или из конкретной ситуации. Пропуск логически необходимых элементов высказывания может принимать разные формы и разные стилистические функции. Учитывая специфику ведения переговоров, часть предложений опускается, поскольку они либо уже понятны из предыдущей реплики, принадлежащей участнику коммуникации, либо часть предложения можно легко удалить, если она не является существенно важной.

По мнению А.В. Бадалова и В.П. Лактюшина, эллиптические конструкции радиообмена характеризуются достаточно простой структурой, но высокой степенью информационной емкости [Там же, с. 78]. Эллиптические конструкции позволяют сосредоточить внимание слушателя на главной и важной передаваемой в сообщении информации и способствуют лаконичности высказывания. Таким образом, в диалогах гражданской авиации редуцированию больше всего подвергаются:

1) артикли:

Controller: BIGJET 347, line-up and wait – (a) vehicle crossing upwind end of (the) runway.

Pilot: Line-up and wait, BIGJET 347 [CAP 413, 2020].

Pilot: Taxi to **(the)** holding point G2 runway 24 via **(the)** taxiway Charlie, QNH 967 hectopascals, G-ABCD;

2) предлоги:

Controller: Wrayton, BIGJET 347, unable cross.

Pilot: Wicken FL150 due **(to)** weight: BIGJET 347, Wrayton climb FL280, cross Wicken FL150 or above [ICAO. Doc. 9432-AN/925].

Controller: Sunair 367, clear to land **(on)** runway 25, wind 260° 08 knots;

3) глагол *to be*, выполняющий роль глагола-связки:

Controller: G-CD stop-bar unserviceable, cross red stop-bar, via A1 line up runway 24;

4) вспомогательные глаголы (*to be, to have*), используемые для образования аналитической глагольной формы простого глагольного сказуемого:

Controller: Sunair 670, start-up approved.

Pilot: **(I am)** Starting up [Sarmiento, 2005].

Controller: Sunair 332, cleared to take-off, wind 340° 16 knots...

Pilot: **(I am)** Taking off, Sunair 332 [Sarmiento, 2005].

Controller: G-CD, surface wind 250 5 one ahead to land. DACS request **(is)** copied [CAP 413, 2020].

Controller: BIGJET 347, delay **(is)** not determined 2 aircraft holding for weather improvement [ICAO. Doc. 9432-AN/925; Sarmiento, 2005].

Controller: BIGJET 347, line-up and wait – vehicle **(is)** crossing upwind end of runway [ICAO. Doc. 9432-AN/925; Sarmiento, 2005];

5) личные местоимения:

Controller: BIGJET 347, stop immediately I say again, BIGJET 347, stop immediately, acknowledge.

Pilot: **(I am)** Stopping, BIGJET 347 [CAP 413, 2020].

Controller: G-CD, hold position, cancel take-off I say again cancel take-off, acknowledge.

Pilot: **(I am)** Holding, G-CD [CAP 413, 2020].

Удаление личных местоимений при передаче радиосообщений объясняется тем, что в диалогах радиовещания участвуют только пилот и авиадиспетчер, то есть больше никто не может быть вовлечен в передачу важной информации.

Эллипсис подобных предложений всегда возможно восстановить из предыдущей реплики авиадиспетчера. Рассмотрим примеры.

Controller: BIGJET 347, after the landing DC9, line up.

Pilot: After the landing DC9 line up, BIGJET 347 [ICAO. Doc. 9432-AN/925; Sarmento, 2005].

Controller: G-CD, maintain altitude 2500 feet.

Pilot: Maintaining altitude 2500 feet, G-CD [CAP 413, 2020].

Ко второй группе эллиптических предложений с редуцированными смысловыми словами относятся сообщения, в которых компрессии подвергаются:

1. Глагол, выражающий намерение о разрешении совершения какого-либо действия со стороны пилота. В таких предложениях редуцируется глагольная форма *approved*.

Pilot: Apron Fastair 345 Stand 27 ... (request) push-back.

Controller: Fastair 345 push-back approved [ICAO. Doc. 9432-AN/925; Sarmento, 2005].

Pilot: Georgetown ground Fastair 345, Stand 24 (request) start up, information Bravo.

Controller: Fastair 345 start up approved, QNH 1009 [ICAO. Doc. 9432-AN/925; Sarmento, 2005].

2. Глагол в форме повелительного наклонения. В таком предложении нереализованы глаголы движения (*taxi, proceed*) или глаголы конкретного действия (*make, execute, report*).

Controller: G-CD, after the Cessna 172 taxiing right to left, (taxi) to the aero club, via taxiway Charlie [CAP 413, 2020].

3. Авиационные термины или слова, входящие в устойчивые сообщения, обязательны для использования в процессе радиообмена при ведении переговоров на определенных этапах полета.



Controller: G-ABCD, Milthorpe Tower, Roger MAYDAY cleared straight-in runway 35 wind 260 10 knots QFE 1008 **you are number one** [ICAO. Doc. 9432-AN/925; Sarmiento, 2005].

Controller: G-CD Number 1 Make short approach Cherokee on 6 miles final [CAP 413, 2020].

"You are number one" и "Number 1" трактуются как "You are number one to land".

К третьей группе относятся предложения, характерные для непредсказуемых сообщений в диалогической речи:

Controller: Sunair 596, what is your rate of climb?

Pilot: 700 feet per minute [Sarmiento, 2005].

Controller: G-CD, Do you require to backtrack the runway?

Pilot: Affirm, G-CD [CAP 413, 2020].

Следовательно, подъязык радиообмена гражданской авиации стремится к краткости и лаконичности, реализуемой за счет языковой экономии.

### **2.6.2. Реализация функции избыточности за счет лексических и синтаксических повторов**

На основе изученных научных трудов можно предположить, что избыточность порождается множеством причин речевого и неречевого характера. Основным фактором, способствующим ее возникновению в языковой парадигматике, является структура предложения, предполагающая обязательное заполнение некоторых синтаксических позиций. Среди экстралингвистических причин, обуславливающих избыточность в языковой синтагматике, особое значение имеют внешние условия протекания акта коммуникации, психическое состояние коммуникантов и их прагматические интенции. Высокий уровень избыточности речевых единиц обусловлен частотой повторяемости ситуаций, для описания которых используются стандартизированные способы выражения.

В исследовании Ф. Фрика и У. Самби, опубликованном в 1958 году, рассчитывается «избыточность» языка, применяемого в авиации операторами управления воздушного движения [Frick, 1952]. Исследователи пришли к выводу, что если избыточность письменного английского языка составляет 60%, то с учетом ситуативного и лингвистического контекста он составляет 96%. Причиной столь высокого уровня избыточности в речи авиационного радиообмена по сравнению с естественными языками является необходимость дублирования информации. Важность повтора в радиотелефонной связи также связана со степенью качества радиотелефонной связи, поскольку она уменьшает вероятность «неуслышания» значимой информации. Повтор отдельных языковых единиц повышает уровень правильного толкования сообщений при ведении радиопереговоров даже в самых неблагоприятных условиях.

В профессиональном подязыке радиообмена повторы не несут никакой эмоционально-экспрессивной нагрузки, поскольку одним из требований к их ведению является нейтральность. В.П. Москвин определяет повтор как «самое действенное средство речевого манипулирования, заключающееся в использовании средств речи с целью скрытого воздействия на адресата в нужном для говорящего направлении» [Москвин, 2000]. Однако следует отметить, что в диалогах представителей гражданской авиации повторы не используются как средства речевого манипулирования.

Довольно распространенным явлением в диалогах радиообмена являются лексические повторы. Лексический повтор – это использование одной и той же лексической единицы текста с экспрессивной или специальной логической целью [Sarmiento, 2005]. При этом повторяющиеся единицы должны быть размещены достаточно близко, иначе повтор может остаться незамеченным адресатом. Лексические повторы выступают знаками, идентифицирующими наиболее важную информацию, поскольку в репликах участников коммуникации повторяются ключевые для данного сообщения слова. Рассмотрим пример.

Controller: BIGJET 347, line-up and wait Runway 26...

Pilot: Line-up and wait Runway 26, BIGJET 347 [CAP 413, 2020].

Controller: G-CD, request **instant wind**.

Pilot: G-CD, **instant wind** 270 7 [CAP 413, 2020].

Важную роль в авиасообщениях играют также синтаксические повторы.

Рассмотрим примеры:

Controller: G-CD, **maintain** altitude 2500 feet.

Pilot: **Maintaining** altitude 2500 feet, G-CD.

Controller: Sunair 670, **start-up** approved.

Pilot: Starting up [Sarmiento, 2005].

Параллельные конструкции в радиообмене упрощают взаимопонимание между участниками коммуникации, поскольку исчезает сложность декодирования различных грамматических конструкций. Под синтаксическим параллелизмом подразумевается отдельное проявление повтора, заключающееся в полном или частичном тождестве построения синтаксических конструкций [Frick, 1952]. Особенность речи радиообмена заключается в том, что синтаксический параллелизм сочетается в сообщениях с лексическим повтором. Такие сочетания можно рассматривать как лексико-синтаксический повтор. Например,

Pilot: BIGJET 347, stand 27 request **pushback/powerback**.

Controller: BIGJET 347, stand 27 **pushback/powerback** approved [CAP 413, 2020].

Следует также отметить, что лексико-синтаксические повторы используются в сообщениях авиадиспетчера или пилота во время передачи сообщения, имеющего целью исправление предыдущего сообщения. Например,

Pilot: ...Fastair 345, Wicken 47 FL 330 **MARLO 07 Correction MARLO 57** [Sarmiento, 2005].

В диалогах радиообмена встречаются следующие примеры.

Controller: ...Lufthansa 4 H H Praha **correction** Lufthansa 8 H H Prahamorning radar contact climb FL 3 hundred ... [air] Lufthansa 8 H H climb FL 3hundred... [Kontext Corpus].

Controller: ...Skytravel 1 0 3 9 RWY 1 3 clear to land wind 0 **correction** 360 degrees 4 knots... [Kontext Corpus].

Фразовый повтор используется в диалогах радиообмена для привлечения внимания участника коммуникации к важной информации, а также служит интенсификатором действия и обычно употребляется с усилительным словом *immediately*.

Например,

Controller: BIGJET 347, **stop** immediately I say again, BIGJET 347, **stop** immediately, acknowledge.

Pilot: Stopping, BIGJET 347 [CAP 413, 2020].

Controller: BIGJET 347, **go around** I say again **go around**, acknowledge.

Pilot: Going around, BIGJET 347 [CAP 413, 2020].

Controller: **Fastair 345** request to leave controlled airspace be descent.

Pilot: **Fastair 345** cleared for descent report passing 5 500 feet QNH 1014 [ICAO. Doc. 9432-AN/925; Sarmiento, 2005].

Controller: **Five eighty eight**, stand by. You're gonna be number two to push. I'll give you a call.

Co-Pilot: Stand by, American five eighty eight [Group Chairman's Factual Report of Investigation Cockpit Voice].

Controller: **Giant thirty-five ninety-one** advise when you're ready.

Pilot: okay uh **Giant thirty-five ninety-one** we're ready [Group Chairman's Factual Report of Investigation Cockpit Voice].

При установлении связи воздушного судна с соответствующим органом управления воздушным движением пилот всегда называет свой позывной. Всегда должны повторяться:

- 1) разрешения на полет по маршруту;
- 2) разрешения и указания о вхождении, посадке, взлете, рулении, ожидании возле и на ВПП, пересечении и освобождении ВПП;
- 3) рабочая ВПП, установка шкалы барометрического высотомера, коды ВОРЛ, указания по уровням полета, курса и скорости; эшелон перехода, передаваемый диспетчером УВД или содержащийся в сообщениях ATIS [ICAO. Doc. 9432-AN/925; Sarmiento, 2005]. Как указывается в документе ИКАО, это

необходимо для того, чтобы не возникало сомнения об их понятности и приемлемости к исполнению.

В диалогах радиообмена выделяются три типа реплик обязательного повтора: полный, эллиптический и синонимический [Frick, 1952]. Среди реплик полного типа выделяют две группы.

1. Повторы, по которым пилот точно воспроизводит указания авиадиспетчера. Рассмотрим примеры.

Controller: Fastair 345, cleared to Kennington, via A1 FL 280 Wicken 3 Delta Departure, Squawk 5501.

Pilot: Cleared to Kennington, via A1 FL 280 Wicken 3 Delta Departure, Squawk 5501, Fastair 345 [ICAO. Doc. 9432-AN/925; Sarmento, 2005].

Controller: G-CD, **descend FL45**.

Pilot: **Descend FL45**, G-CD [CAP 413, 2020].

Controller: TWR Japan Airlines forty-seven heavy, Kennedy tower, **runway three one left, taxi into position and hold**.

Pilot: runway three one left, taxi into position and hold [Group Chairman's Factual Report of Investigation Cockpit Voice].

2. Повторы, частично отличающиеся от реплик авиадиспетчера. Например,

Controller: Fastair 345, **stop descent at FL 150**.

Pilot: Stopping descent at FL 150 Fastair 345 [ICAO. Doc. 9432-AN/925; Sarmento, 2005].

Controller: Fastair 345 Continue climb to FL 330.

Pilot: Climbing to FL 330, Fastair 345 [ICAO. Doc. 9432-AN/925; Sarmento, 2005].

К эллиптическому типу реплик относятся реплики пилота, представляющие собой эллипсис реплики диспетчера:

1. Существительное, определяемое числовым показателем.

Рассмотрим пример.

Controller: Giant thirty five ninety one traffic – **descend and maintain flight level three five zero**.

Pilot: **descend three five zero** Giant thirty five ninety one [Group Chairman's Factual Report of Investigation Cockpit Voice].

2. Глагол, означающий действие, единственное со стороны пилота в данной ситуации.

Рассмотрим пример.

Controller: Fastair 345, taxi to holding point.

Pilot: Holding point [ICAO. Doc. 9432-AN/925].

Следует отметить, что эллипсису могут подлежать любые элементы сообщения, кроме числовых показателей. Рассмотрим пример.

Controller: UA 224, descend and maintain 5000.

Pilot: 5000, UA 224 [Kontext Corpus].

Controller: UA 224, descend and maintain 4000.

Pilot: 4000, UA 224 [Kontext Corpus].

Третий тип реплик обязательного повтора – повторы с синонимической заменой лексических значений. В основном, это частичные синонимы, которые используются для обозначения одного и того же понятия в условиях определенного контекста. Например,

Controller: ...**maintain** flight level four zero zero.

Pilot: ...and **we'll stay** four zero zero thanks... [Group Chairman's Factual Report of Investigation Cockpit Voice].

Controller: ..... contact Houston Center one three three **point** eight.

Pilot: one three three **decimal** eight Giant eh thirty... [Group Chairman's Factual Report of Investigation Cockpit Voice].

Таким образом, использование повторов в диалогах радиообмена объясняется экстралингвистическими особенностями воздушных переговоров.

Рассмотрим примеры, встречающиеся в современных текстах, в которых предложения, содержащие употребление единственного и множественного числа существительных в английском и русском языках, требуют некоторых преобразований при переводе [Даниленко, 2016, с. 128]. Например, "*There is a massive and mature global system which exists that enables digital certificates to be*

*issued, revoked, recognized and exchanged*" – «Существует огромная и развитая глобальная система, которая позволяет выдавать, отзывать, распознавать и обменивать цифровые сертификаты» [Kontext Corpus]. Так, перевод данного оборота в начале предложения стал причиной «опущения» словосочетания "*which exists*" – «которая существует». Важно отметить, что в настоящее время в авиационной системе происходит переход на цифровые технологии: этот процесс будет продолжаться и дальше.

## **2.7. Типичные трудности в профессиональной коммуникации специалистов в области воздушного транспорта и международного воздушного права: лингвокультурологический аспект**

В данном параграфе на материале специальной литературы рассматриваются типичные трудности, возникающие в профессиональном общении специалистов в области воздушного транспорта и международного воздушного права. Особое внимание уделяется возможным нарушениям в использовании языковых средств, которые могут привести к ошибкам в понимании англоязычной речи пилотов и диспетчеров.

В своей работе И. Барши [Barshi, 1998], детально исследовав данную тему, указывает, что эффективная радиосвязь между УВД и пилотами уже давно признана важным элементом авиационной безопасности. Признавая роль недопонимания в авиационных инцидентах, Международная организация гражданской авиации недавно ввела требования к знанию языка для всего летного персонала во всех государствах – членах ИКАО. Используя эффективную и экономичную экспериментальную парадигму, в своем исследовании автор выявляет сложную комбинацию факторов (например, скорость речи, длина сообщения диспетчеру, уровень владения английским языком, когнитивная нагрузка), которые, способствуют недопониманию между диспетчерами и пилотами. Недопонимание в коммуникации УВД предлагает подробный отчет о

фундаментальном исследовании в области авиационной коммуникации. Кроме того, в данной разработке предлагаются размышления авторов о процессе исследования и тщательный обзор литературы по авиационной коммуникации. В своей книге автор предлагает ученым в области человеческого фактора, лингвистики, когнитивной психологии, прикладной лингвистики, а также специалистам, имеющим прямое отношение к принятию решений, связанных с использованием языка для специальных целей в сфере воздушного транспорта с учетом требований ИКАО, нацеленных на повышение безопасности полетов.

Изучая особенности радиообмена, считаем необходимым выделить группы лексико-грамматических соответствий в английском и русском языках для специальных целей в сфере воздушного транспорта по степени релевантности.

1. *Полные аналоги.* При использовании определенных лексико-грамматических средств понятия в русском и английском языках полностью или почти полностью совпадают, например, «ускорение вылета» (departure acceleration), «запрос на запуск» (launch request) и др. Полные аналоги не вызывают трудностей восприятия.

2. *Семантические аналоги.* Лексические единицы, имеющие полное концептуальное соответствие, выраженное различными лингвистическими средствами. Смысл предложений является общим, но в зависимости от языка используются разные грамматические средства, например, «наблюдать» (observe), «движение в поле зрения» (movement in the field of view) и др.

3. *Частичные совпадения.* Различия не на лингвистическом уровне, а на концептуальном и процедурном уровнях, например, "approved for withdraw", что означает «одобрено для вывода». Хотя эти выражения полностью соответствуют языку, это разрешение может происходить по-разному. Некоторые пилоты, уже знакомые с летной практикой в других странах, переходя на определенную радиочастоту после набора высоты самолета на 200 метров, должны соблюдать определенные требования. Другие пилоты, не владеющие авиационной фразеологией, могут не заметить эту разницу и придерживаться взлетной частоты. Это означает нарушение правил использования воздушного пространства. В эту



группу также входят названия диспетчерских, например, "the tower" (что означает «диспетчерская»), но этот термин также может относиться к другим функциям. Частичные совпадения требуют знания языка для специальных целей, авиационной профессии и, в частности, документов государств и Международной организации гражданской авиации, что вызывает трудности в профессиональном общении.

**4. Полное несоответствие.** В качестве примера можно привести фразу "on third course", употребляемую во фразеологии радиообмена. Таким образом, диспетчер передает экипажу инициативу (и ответственность) за расчет курса. Правильно понять полные несоответствия очень сложно. Использование описательных объяснений значительно увеличивает объем выражения, что недопустимо в авиационной сфере деятельности, поскольку краткость является основным требованием при переговорах между пилотом и диспетчером. Кроме того, существует вероятность того, что приказ или высказывание не будут немедленно и правильно приняты, что противоречит требованию авиационной фразеологии. Следует избегать полных несоответствий [Barshi, 1998, p. 167].

Иммануэль Барши выделяет типичные нарушения в восприятии, например, русскоязычными пилотами англоязычных сообщений, к которым относятся:

1. Грамматические нарушения: например, в восприятии множественного числа существительного как единственного (RESTRICTION < *restrictions*); неразличение глагола и герундия (REACH < *reaching*), неразличение частей речи.

2. Опускание смысловесных элементов фразы, таких как предлог, потеря которого может кардинально изменить смысл высказывания:

CLEAR TRAFFIC < clear of traffic (с бортом разошлись);

WAIT LANDING A 320, VACATE RW 24 < Wait for landing A 320 to vacate RW 24 (Ждите посадки A320, чтобы освободить RW 24);

3. Намеренное опущение слов, не влияющих существенным образом на смысл всей фразы:

CONTINUE 120 < Continue climb flight level 120 (ПРОДОЛЖАЙТЕ 120 < Продолжайте подъем рейса 120 уровня);

REPORT 5000 FEET < Report when you're past 5000 feet (ОТЧЕТ на 5000 футах < Сообщите, когда вы пройдете 5000 футов) [Barshi, 1998, p. 167].

Следует отметить, что лингвистические, фразеологические, грамматические, синтаксические, а также процедурные факторы являются распространенными проблемами при восприятии речи коммуникантов в сфере воздушного транспорта. При сравнении радиообмена на русском и английском языках определяется ряд отличий, таких как: произношение цифр, названий букв, скорость речи, произношение позывных и др. Таким образом, анализ ошибок авиадиспетчеров и нарушений безопасности полетов при использовании русского и английского языков позволяет сделать вывод, что ведение радиосвязи только на английском языке значительно повышает уровень безопасности полетов. Любая из вышеперечисленных языковых ошибок может быть чрезвычайно опасной и вызвать угрозу безопасности полетов.

Таким образом, в данной главе на основе примеров рассмотрены особенности (фонетические, морфологические, синтаксические, семантические, прагматические) функционирования языка для специальных целей в сфере воздушного транспорта, включая международно-правовые вопросы осуществления полетов и обслуживания воздушного движения.

## **Выводы по главе 2**

1. На основе историко-диахронного анализа терминосистемы международного воздушного права на материале научной литературы и юридических документов установлено четыре этапа ее развития, каждый из которых характеризуется появлением определенных понятий и номинирующих их терминов: 1) с XVIII века до Парижской конвенции 1919 года; 2) с 1919 года до 1944 года; 3) с 1944 года до 1971 года; 4) с 1971 года до настоящего времени.

2. Выявлено, что наиболее активное развитие терминосистемы международного воздушного права отмечается после принятия Чикагских конвенций (1944 г.) и руководства ИКАО, которые являются основными документами данной сферы, включающими в себя множество понятий и дефиниций.

3. Современный этап развития терминосистемы международного воздушного права характеризуется применением специальных лексических единиц в английском и русском языках для специальных целей, обслуживающих профессиональную коммуникацию в рамках таких основных блоков отрасли, как «право международных полетов» и «право международных воздушных сообщений и перевозок», которые были закреплены в Соглашении о воздушном транспорте (Air Transport Agreement (ATA)).

4. Выявлено, что функционирование языка для специальных целей в сфере международного воздушного права осуществляется в рамках следующих терминологических систем: обслуживание воздушного движения (ОВД), право международных полетов, право международных воздушных сообщений и перевозок.

5. В результате анализа терминов и понятий, используемых в сфере воздушного транспорта, включая систему международного воздушного права, нами разработана их классификация. Исследование показало, что подсистема «обслуживание воздушного движения (ОВД)» / "air traffic services" включает в себя терминологические единицы, которые можно распределить на тематические подгруппы: обслуживание воздушного движения (ОВД) / air traffic services; безопасность полетов / an aviation safety reporting system; организация потоков воздушного движения / air traffic flow management (ATFM); методы и минимумы эшелонирования / separation methods and minima; аэродромное диспетчерское обслуживание / airfield control service; полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение / flight information service and emergency alert.

6. Во второй главе рассмотрены особенности устной и письменной профессиональной коммуникации в режиме связи «диспетчер – пилот» / communication "dispatcher – pilot", «воздух – земля» / air – ground communication,

предполагающие передачу определенной информации на основе наблюдения. Выявлено, что профессиональная коммуникация в сфере воздушного транспорта отличается активным применением фразеологических единиц, имеющих терминологическое значение, систематизация которых производится следующим образом: фразеология управления воздушным движением (УВД) / air traffic control (ATC) phraseology; фразеология обслуживания ОВД на основе наблюдений / phraseology of ATS service based on observations; фразеология, используемая при связи между наземным персоналом и летным экипажем / phraseology used in communication between ground personnel and flight crew; фразеология при выдаче предупреждений / phraseology when issuing warnings.

7. Выявлено появление множества новых узкоспециальных терминов, зафиксированных в международных авиационных документах в период с 2020 по 2025 год. К ним относятся термины, номинирующие: беспилотные воздушные суда (БВС / UAS, RPAS); воздушный транспорт, используемый в городской инфраструктуре (летающие такси, eVTOL); спутниковые системы управления и навигации (CNS/ATM); цифровизацию авиации, включая электронные форматы управления полетами, техобслуживания; понятия, используемые в диспетчеризации, прогнозировании полетов и др. на основе искусственного интеллекта и автоматизации; интеграцию воздушного пространства в связи с разработкой проекта SESAR в ЕС – «Единое небо» (Single European Sky Air Traffic Management Research).

8. Рассмотрены особенности функционирования языка для специальных целей в сфере международного воздушного права на структурном, дискурсивном уровнях, включая анализ речи с учетом лингвистических характеристик, социокультурных, психологических, прагматических факторов.

9. Изучение особенностей развития языка для специальных целей в сфере международного воздушного права и профессионального общения специалистов в данной области основано на достижениях лингвокультурологии как одного из современных актуальных направлений языкознания, к центральным вопросам которого в рамках антропологической парадигмы относятся феномены культуры и

языка в тесной связи с человеком, его мышлением, духовной, правовой, профессиональной деятельностью, связанной с обеспечением правовой безопасности воздушного транспорта.

10. Выделены виды дискурса в исследуемой сфере, рассмотрены их характеристики, введено понятие «воздушно-правовой дискурс», определяемое нами как система коммуникативных событий и отношений в соответствии с законами международного воздушного права и закономерностями языка, нацеленных на правовое регулирование в сфере авиационных сообщений и перевозок.

11. На материале примеров из ситуаций, описанных в источниках, указанных нами в тексте данной главы, проведен анализ языка для специальных целей в сфере международного воздушного права на морфологическом, лексическом, синтаксическом уровнях.

12. Выявлено, что минимизация количества ошибок в процессе осуществления коммуникативно-речевого взаимодействия между авиадиспетчером и членами летного экипажа является одним из направлений, способствующих повышению уровня безопасности полетов и эффективности управления воздушным движением. Низкий уровень владения английским языком является одной из причин авиационных инцидентов.

13. Установлено, что переход от стандартной фразеологии на обычный английский язык является результатом стрессовых ситуаций. В использовании эмоционально окрашенных предложений определяется психологический компонент, реализуемый через переспросы, повторы, тональность коммуникации, иронию в высказываниях и др.

14. Авиадиспетчеры и пилоты используют два четко определенных регистра языковых средств для ведения радиообмена – стандартную фразеологию и общеупотребительный английский. На эффективность радиообмена влияют факторы: лингвистические (использование фразеологии, интонации, ударения, пауз), экстралингвистические (качество передачи, шум в кабине, одновременное выполнение различных сложных операций).

15. Семантическая корректность используемых в профессиональной коммуникации языковых единиц является важнейшим фактором авиационной безопасности. Для пилотов и авиадиспетчеров четко определены языковые средства для ведения радиообмена – стандартная фразеология и, в нестандартных ситуациях, общеупотребительный английский язык; запрещено использование социального жаргона и профессиональных жаргонизмов из других специализированных сфер деятельности, поскольку они могут затруднять понимание сообщения.

16. Выявлено, что в условиях реального речевого взаимодействия специалистов в области международного воздушного права преобладают следующие типы речевых актов (по Дж. Остину и Дж. Серлу): вердиктивы, экзерситивы, комиссивы. В меньшей степени встречаются экспозитивы, репрезентативы, декларативы, директивы. Значительно реже используются бехабитивы.

17. Предложены типы речевых актов в исследуемой сфере: 1) **авиационный деликт**, понимаемый нами как речевой акт, нацеленный на совершение лицом (деликвентом) действия (бездействие), которое считается по нормам международного воздушного права нарушением закона, влекущим наступление ответственности; 2) **репрезентатив – правовое утверждение**, понимаемый нами как речевой акт, обладающий такими признаками, как информация о событии / факте и утверждение говорящим об истинности данного события или факта в воздушно-правовой сфере, нацеленное на убеждение адресата в достоверности этой информации.

18. Язык для специальных целей в сфере международного воздушного права функционирует в ситуациях, связанных с обеспечением безопасности эксплуатации воздушного транспорта, и характеризуется такими лингвистическими признаками, как четкость, лаконичность, семантическая однозначность.

19. На основе анализа особенностей синтаксической организации специальных текстов установлено, что для авиационного английского характерным является: использование предложений в повелительном и

изъявительном наклонении, употребление эллиптических конструкций, избегание вопросительных предложений, опущение вспомогательных и модальных глаголов и употребление повторов, обеспечивающих максимально четкую, простую и недвусмысленную передачу информации.

20. Выявлено, что основным способом синтаксической компрессии в диалогах авиационного радиообмена является эллиптический, заключающийся в опущении логически необходимых членов предложения; подъязык радиообмена гражданской авиации стремится к краткости и лаконичности, реализуемой за счет языковой экономии.

21. Функции избыточности реализуются за счет лексических, фразовых и синтаксических повторов. Повторы используются для привлечения внимания участников коммуникации к важной информации, а также служат интенсификатором действий, направленных на достижение понимания и обеспечение безопасности полета.

22. Изучение особенностей радиообмена позволило выделить группы лексико-грамматических соответствий в английском и русском языках для специальных целей в сфере воздушного транспорта по степени релевантности. К ним относятся: 1) *полные аналоги*, т.е. полностью или почти полностью совпадающие понятия в русском и английском языках; 2) *семантические аналоги*, т.е. лексические единицы, имеющие полное концептуальное соответствие, выраженное различными лингвистическими средствами; 3) *частичные совпадения*, т.е. различия в языковых единицах не на лингвистическом уровне, а на концептуальном и процедурном уровнях; 3) *полное несоответствие*, не позволяющее правильно понять значение языковых единиц, требующее описательных объяснений, вызывающее серьезные трудности при переговорах между пилотом и диспетчером.

23. К типичным нарушениям в восприятии, например, русскоязычными пилотами англоязычных сообщений относятся: грамматические нарушения; опущение смысловесущих элементов фразы; намеренное опущение слов, не влияющих существенным образом на смысл всей фразы/

### **Глава 3. КОМПЛЕКСНЫЙ АНАЛИЗ ФОРМАЛЬНОЙ СТРУКТУРЫ ТЕРМИНОВ В СОСТАВЕ АНГЛИЙСКОЙ И РУССКОЙ ТЕРМИНОСИСТЕМ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ПРАВА**

В данной главе рассматриваются структурные особенности английских и русских терминов международного воздушного права с учетом достижений в области таких направлений современной лингвистики, как антропологическая лингвистика, лингвокультурология, социолингвистика, терминоведение. Следует отметить, что терминообразование – это особая сфера творческой когнитивной деятельности, в которой соединены научное творчество и практическая потребность. Для нашего исследования важным представляется мнение Л.А. Манерко о том, что терминологическая номинация как разновидность общеязыковой номинации «осуществляется в соответствии с едиными общеязыковыми принципами и представляет собой преднамеренный, целенаправленный, творческий процесс, который связан с познанием и коммуникацией» [Манерко, 2000, с. 30].

Считаем, что изучение закономерностей процесса терминообразования является важнейшим аспектом лингвистических исследований, связанных с профессиональной коммуникацией, поскольку в каждой научной области появляется потребность в номинации нового понятия, закрепленного новым термином, который, в свою очередь, являясь результатом профессиональной когнитивной деятельности и научного мышления, становится средством познания в данной области.

#### **3.1. Исследование специфики терминологии международного воздушного права в английском и русском языках**

Однозначность трактовки является ключевой характеристикой термина, которую необходимо учитывать в ходе перевода с одного языка на другой. Данная цель достигается путем исследования и анализа терминов в контексте



документирования и последовательного использования в конкретных сферах человеческой деятельности. Терминология может быть ограничена одним или несколькими языками (например, «многоязычная терминология» и «двуязычная терминология») или может иметь междисциплинарную направленность на использование терминов в разных областях.

В рамках настоящего исследования представляется целесообразным руководствоваться определением «двуязычная терминология» применительно к терминосистемам международного воздушного права в английском и русском языках, поскольку сопоставляются только два языка – английский и русский, принадлежащие к различным языковым группам. Следует отметить, что в ходе исследования с целью проведения анализа нами были использованы материалы, связанные с описанием авиационных происшествий и инцидентов на английском и русском языках, главным образом, на основе работ российских и зарубежных ученых в области международного воздушного права (А.Х. Абашидзе и соавт. [Абашидзе, 2018], В.Д. Бордунов [Бордунов, 2007], Е.Л. Воронянская и О.М. Кузнецова [Воронянская, 2010; Фразеология радиообмена на английском языке при выполнении международных полётов, 2009], О.В. Кириченко и Л.П. Кириченко [Кириченко, 2022] и др.).

Общетеоретические аспекты сущности понятий «терминосистема», «термин» и «терминология» рассмотрены в работах таких авторов, как Г.Г. Бабалова [Бабалова, 2009; 2017], С.Г. Воркачев [Воркачев, 2015], В.М. Лейчик [Лейчик, 2008; 2009; 2013], Э.А. Пазылов [Пазылов, 2017], И.Ю. Кухно [Кухно, 2016а; 2016б] и др.

В самом общем виде под терминосистемой принято понимать организованную совокупность терминов в специальном языке определенной области знания (ГОСТ 7.0-99, п. 3.1.11). Среди довольно обширного массива научной литературы, посвященной анализу терминосистем, обслуживающих различные сферы жизнедеятельности, особый интерес в рамках диссертационного исследования представляют работы Г.Г. Бабаловой [Бабалова, 2009; 2017]. Исследователь рассуждает, что «для адекватного описания терминология должна

быть представлена в словаре не как случайный набор зафиксированных в тексте терминов, но как терминологическая система, обладающая своей определенной, характерной для данной отрасли знания структурой» [Бабалова, 2009, с. 31]. Отраслевой характер терминосистемы как лингвистического феномена подчеркивается также в работах таких авторов, как М.А. Левина [Левина, 2013], Т.Д. Михайленко [Михайленко, 2013], с уточнением, что в современной лингвистике существует широкий спектр методов стратификации терминосистем по отраслевому критерию.

В рамках исследуемой темы методологический интерес представляет также работа Г.В. Рябковой [Рябкова, 2022], поскольку в ней представлены методы эмпирического исследования особенностей авиационно-экологической терминосистемы в современном английском языке и способов перевода на русский язык. При этом автор полагает, что «терминология как часть профессионального языка во многом определяется спецификой профессии, поэтому крайне важно определить критерии группировки терминов для сопоставительного и переводоведческого анализа» [Рябкова, 2022, с. 59].

Специальные отрасли науки и техники за последние десятилетия активно обогатились передовыми технологиями и инновациями, что требует от научно-лингвистического сообщества поисков новых способов номинации терминологических понятий и последующей их систематизации, а соответственно и упорядочения существующей лексики.

По мнению Л.М. Алексеевой и Л.М. Василенко, системность терминов имеет прежде всего экстралингвистическую природу, что обеспечивается связью термина с системой понятий [Алексеева, 2015]. В своей работе Т.В. Лукоянова также полагает, что «системность терминов проявляется на уровне унифицированности морфологических и лексико-синтаксических моделей структурной организации данной терминологии» [Лукоянова, 2014].

Понятие «поле» в языкознании имеет довольно широкое распространение, идея «терминологического поля» принадлежит отечественному лингвисту А.А. Реформатскому, который трактует его следующим образом: «полем термина

является та терминология, вне которой слово теряет свою лексико-семантическую функцию» [Реформатский, 1996, с. 144].

Терминологическое поле рассматривается как целое, которое содержит закономерные связи между отдельными терминологическими понятиями и группами таких понятий, относящихся к разным уровням иерархии. По аналогии с семантическим полем, в строении терминологического поля исследователи выделяют ядро и периферию [Журавлев, 2022]. Ядро содержит лексику, наиболее приближенную к понятийному признаку, которая наиболее точно характеризует центральный, ключевой термин. Периферия, в свою очередь, содержит лексику, которая является менее используемой с центральным, ключевым термином [Барахоева, 2016]. Закономерность наличия понятия в терминологическом поле обусловлена связями с остальными понятиями этого поля. Закономерность присутствия термина среди подобных терминологических элементов системы определяется соответствием его материальной оболочки понятию, которое он идентифицирует. На основе этого соответствия устанавливаются системные взаимосвязи между терминами, языковые формы которых закреплены за разными понятиями терминологического поля [Лейчик, 2013, с. 6–7].

Среди многих отраслевых терминологических систем, требующих внимания лингвистов и терминоведов, находится и авиационная терминосистема. Например, в нормативных документах профильных министерств, в частности, в Приказе Министерства транспорта РФ «Об утверждении федеральных авиационных правил «Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации» отмечается, что «ведение радиообмена между экипажами воздушных судов, органами обслуживания воздушного движения и соответствующими наземными службами на территории Российской Федерации, в воздушном пространстве Российской Федерации и воздушном пространстве над открытым морем, где ответственность за ОПР положено на Российскую Федерацию, осуществляется на английском или русском языке» [Приказ Министерства транспорта РФ от 25 ноября 2011 г. № 293...].

Таким образом, суммируя все вышесказанное, можно дать следующее концептуальное определение, которое является одним из базовых в данном диссертационном исследовании: *терминосистема международного воздушного права представляет собой совокупность терминов, которые используются для однозначности понимания между участниками и потребителями услуг авиационной отрасли в процессе регулирования правовых отношений, нацеленных на обеспечение безопасности.* Исходя из данного определения, специальная терминология авиации рассматривается как множество, все элементы которого организованы в систему, и именно эти отношения обуславливают место каждого элемента в системе английской и русскоязычной авиационной терминологии, включая терминологию международного воздушного права.

При этом, как часть общеправовой международной терминологии, авиационная терминология требует четких критериев группировки, в основе которой рассматривается общий семантический признак термина. Как отмечает в своем исследовании Х.Х. Эгамназаров, наиболее существенным признаком отраслевых лексико-семантических групп является однородность всех элементов, входящих в состав определенной группы на основе общего семантического признака [Эгамназаров, 2018].

Таким образом, лексико-семантическая классификация основывается на внутренних связях между предметами и явлениями действительности и обусловлена, в первую очередь, предметно-логическими признаками. Тематические объединения в отраслевой терминосистеме могут иметь в своем составе несколько ядерных (основных) лексико-семантических групп, а их единицы характеризуются четкой дифференциацией признаков. По мнению А.А. Уфимцевой, объединение слов в лексико-семантическую группу происходит в силу сходства или общности функций обозначаемых словами предметов и процессов в одном и том же или разных языках» [Уфимцева, 1962, с. 133].

### **3.1.1. Изучение особенностей языка для специальных целей в сфере международного воздушного права с позиций терминографии и корпусной лингвистики**

С точки зрения методологии исследования наиболее релевантным можно считать корпусное исследование английского и русского языков в сфере международного воздушного права. С этой целью использованы кроме основных международных документов (ИКАО, конвенции ООН, Соглашение о воздушном транспорте (Air Transport Agreement (ATA), международные договоры, акты международных межправительственных организаций и др.).

По мнению многих исследователей, корпусная лингвистика позволяет проверить результаты и выводы, проводить новые, более обширные и системные исследования – в том числе в рамках сопоставления языков, принадлежащих к разным языковым группам (см., напр., [Чилингарян, 2021]).

Основой корпусной лингвистики являются корпуса текстов, созданные для того, чтобы работать со специально отобранными по определенным критериям текстами. Применительно к теме диссертационного исследования, анализировались тексты, касающиеся отрасли международного воздушного права, регулирующего авиационную безопасность: международные конвенции о воздушном пространстве, государственные документы, находящиеся в индексированном корпусе, в сфере регулирования межгосударственных отношений в воздушном пространстве, а также тексты технических международных регламентов, регулирующих деятельность в авиационной отрасли.

Основываясь на методологии корпусных исследований, а также принимая во внимание работы отечественных и зарубежных исследователей в области изучения терминосистем, в диссертации проведено эмпирическое исследование терминов авиационной тематики с позиции: 1) классификации и группировки лексико-семантических единиц по критериям принадлежности к терминологическому ядру и по структуре термина; 2) частотности распространения конкретных лексико-семантических групп в английских и русских текстах. Комплексный анализ

терминов международного воздушного права проводился на базе обширного материала исследования, указанного во введении данной диссертации.

Среди многочисленных определений понятия «лингвистический корпус», на наш взгляд, можно выделить определение В.П. Захарова: «Под лингвистическим, или языковым, корпусом текстов понимается большой, представленный в электронном виде, унифицированный, структурированный, размеченный, филологически компетентный массив языковых данных, предназначенный для решения конкретных лингвистических задач» [Захаров, 2011, с. 8].

К наиболее широко используемым в лингвистике методам следует отнести количественный и качественный виды анализа корпусов текстов, которые применяются как к тексту корпуса, так и к уровням аннотации (слова, предложения, текста, звука, значения) в корпусе. В своем исследовании мы принимаем мнение К. Шерера, согласно которому аннотация является дополнительной грамматической или структурной информацией, выходящей за рамки текста в корпусе и кодированной в тексте с помощью специальных средств (маркировок), и позволяет имплицитную информацию, содержащуюся в тексте, переводить в эксплицитную форму, что ускоряет процесс сбора информации. Важно отметить, что аннотация должна сохранять оригинальный текст, который не должен измениться после удаления маркировок [Scherer, 2006, s. 21].

Следует учитывать, что каждому уровню аннотации сопутствует уровень интерпретации, сохраняющийся независимо от текста, в больших корпусах, к которым относятся линейно аннотированные, многоуровневые модели корпусов. Традиционно данные корпусов используются в диахронической лингвистике в качестве экспериментального материала и в синхронической лингвистике, главным образом, в теоретических исследованиях. Использование корпусов в качестве банка данных позволяет лингвистам применять методику количественного анализа (статистические тесты, анализ сочетаемости лексем), основой которого является качественный анализ или категоризация данных, обеспечивающих достоверность результатов исследования [Ibid., s. 28–29].

В данном исследовании количественный и качественный виды анализа корпусов специальных текстов позволили осуществить отбор языковых единиц на основе обширного материала, включающего как международные документы (перечень указан во введении), так и авиационные словари, включая электронные (Boeing Technical Dictionary Russian Translation.pdf, Словарь от Boeing.pdf, Авиационный словарь от Аэрофлота.pdf, Словарь авиационных терминов.pdf и др.) при помощи таких программ, как корпусные менеджеры Sketch Engine, AntConc, TermoStat; для автоматического извлечения терминов использованы специальные программы, способные подсчитывать частоту совместной встречаемости слов на основе различных мер ассоциации: MI (mutual information), t-score, z-score, log-likelihood, chi-square ( $\chi^2$ ) и др.

Считаем необходимым отметить, что в нашем исследовании был использован «Англо-русский словарь по гражданской авиации» В.П. Марасанова [Марасанов, 2006], содержащий 24 000 терминов. Для нашего исследования особую важность представляет «Большой англо-русский и русско-английский словарь авиационных терминов», который содержит свыше 100 000 терминов, сочетаний, эквивалентов. В предисловии словаря отмечается, что в корпус словаря помещены термины в алфавитном порядке и сокращения, относящиеся к различным авиационным тематикам, включая средства обеспечения безопасности полета.

Кроме того, особое значение для нашего исследования имеет «Словарь международного воздушного права», составленный Я.М. Балаховским, В.Д. Бордуновым и др. (1988 г.), который содержит толкования терминов на русском языке.

На основе методологии корпусных исследований нами проведен количественный и качественный анализ обширного материала, что позволило осуществить унификацию, систематизацию терминологических единиц, используемых в области международного воздушного права. Результатом нашего исследования является разработанный нами и опубликованный в 2023 году «Англо-русский словарь терминов и понятий международного воздушного права».

Следует отметить, что основу данного словаря составили предложенные С.В. Гриневым-Гриневицем принципы деления объема понятий, предполагающие применение требований: соразмерность деления; взаимное исключение членами деления друг друга; непрерывность деления (соблюдение перехода от родового понятия только к ближайшим видовым понятиям); основанием деления может быть избран только существенный, а не случайный признак [Гринев-Гриневич, 2008, с. 83].

Представляется целесообразным, на наш взгляд, использовать предложенную Е.С. Закировой функционально-прагматическую модель терминологического словаря, в основу которой положены принцип реализации систематизирующей, справочной, учебной, нормативной функций [Закирова, 2015, с. 368-379]. Считаем, что оптимальный подход к лексикографическому описанию специальной лексики должен базироваться на качественной семантизации описываемых единиц словарной статьи, тщательно продуманной композиции словаря: независимо от характера и объема представленной в словаре информации, он должен быть понятен, легок и удобен в использовании [Сивакова, 2004, с. 17]. Соответственно, для терминов важны точные обозначения определенных понятий: термин всегда часть семантического целого, которым может быть специальная область – наука, практическая деятельность, техника. Особенность термина состоит в том, что его означаемое получает дефиницию в ряду прочих означаемых, принадлежащих к той же области. Термин – это имя понятия, а дефиниция – развернутое толкование этого имени. При этом термин остается словом, подчиняющимся закономерностям языка, в котором он употребляется [Суперанская, 1989].

В нашем исследовании подтверждается мнение о том, что развитие и совершенствование языка для специальных целей (как средства коммуникации в науке и технике) способствует терминологической нормализации и культуре профессиональной речи. Таким образом, макроструктура разработанного нами англо-русского словаря терминов и понятий международного воздушного права состоит из: 1) предисловия; 2) правил пользования; 3) корпуса терминов и их дефиниций; 4) списка используемых сокращений; 5) списка терминов в алфавитно-гнездовой системе по тематическому признаку. Фрагмент авторского словаря



[Англо-русский словарь терминов и понятий международного воздушного права, 2023] представлен в Приложении.

Применительно к международному воздушному праву можно выделить 10 основных семантических полей в рамках терминосистем международного воздушного права в английском и русском языках с помощью анализа выборки. Генеральная терминологическая совокупность составила 10620 английских терминов и 8850 русских терминов.

Методом сплошной выборки были отсортированы 1062 английских термина и 885 русских терминов (две репрезентативные выборки). Далее каждая выборка была распределена по критерию соответствующего терминологического ядра (Таблица 3.1).

В данной диссертационной работе проведено исследование терминов международного воздушного права на основе количественного анализа данных, который включает в себя следующие этапы: 1) сбор данных, 2) очистка и подготовка данных, 3) анализ данных, 4) моделирование и прогнозирование, 5) интерпретация и составление отчетов.

На первом этапе количественный анализ терминов осуществляется на основе отбора понятий и терминов международного воздушного права из различных источников, составляющих материал исследования. На втором этапе происходит подготовка отобранных терминов к проверке их соответствия отрасли международного воздушного права с учетом точности их дефиниций: эта процедура включает в себя такие задачи, как обработка пропущенных значений, удаление выбросов, стандартизация форматов и структурирование данных. На третьем этапе используются такие приемы, как корреляционный анализ и распределение терминов в соответствии с лексико-семантическими группами, выявленными на материале документов ИКАО, конвенций, специальной литературы по международному воздушному праву. Четвертый этап предполагает создание статистических, математических моделей в виде таблиц, схем, диаграмм для прогнозирования результатов на основе полученных данных. На пятом этапе

результаты анализа интерпретируются и представляются в виде визуализаций данных, отчетов или презентаций, объясняются значения выводов.

Таблица 3.1 – Распределение лексико-семантических групп по критерию терминологического ядра (составлено на основании корпусного исследования английского и русского языков в сфере международного воздушного права)

| №<br>п/п | Наименование терминологического ядра                                       | Количество примеров, отобранных для исследования |                           |
|----------|----------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|---------------------------|
|          |                                                                            | Термины<br>английского языка                     | Термины<br>русского языка |
| 1        | «Общие авиационные понятия (международные воздушные перевозки пассажиров)» | 394                                              | 342                       |
| 2        | «Международные аэропорты» (сертификация воздушных судов и аэропортов)      | 136                                              | 115                       |
| 3        | «Взлетно-посадочная полоса» (безопасность аэронавигации)                   | 68                                               | 59                        |
| 4        | «Террористическая угроза на воздушном транспорте и в аэропортах»           | 78                                               | 61                        |
| 5        | «Окружающая среда»                                                         | 68                                               | 55                        |
| 6        | «Авиационная деятельность (службы)»                                        | 71                                               | 118                       |
| 7        | «Правила полетов»                                                          | 134                                              | 60                        |
| 8        | «Законная/незаконная перевозка груза»                                      | 55                                               | 44                        |
| 9        | «Авиационное предприятие и эксплуатанты»                                   | 43                                               | 16                        |
| 10       | «Международные правила и стандарты транспортировки багажа»                 | 15                                               | 15                        |
|          | ВСЕГО                                                                      | 1062                                             | 885                       |

Выявлено, что наиболее обширную группу составляют термины, входящие в терминологическое поле «Общие авиационные понятия» (в рамках международных воздушных перевозок пассажиров), что обусловлено наиболее масштабным использованием такого рода терминологии и не только в выборке текстов международного воздушного права, но и в материалах профильных министерств и ведомств. В то же время термины этой группы встречаются в смежных областях юриспруденции: в договорном праве, в частном международном праве, коллизионном праве и др.

Остальные приведенные в Таблице 3.1 терминологические группы принадлежат к более узким терминологическим полям, чем и обусловлено их относительно небольшое количество. Более того, как отмечают исследователи, в русском языке специальная терминология зачастую имеют узкое контекстуальное значение, что отличает данный изучаемый блок лексики от английского языка, в котором специально-отраслевые термины имеют прямое значение с максимально однозначной трактовкой (см., напр., [Лебедев, 2019; Милославский, 2019]).

Для понимания того, насколько часто тот или иной термин из каждой лексико-семантической группы используется в современных английском и русском языках, был также приведен индекс частотности по двум корпусам, что позволяет также выявить приоритетность регулирования той или иной сферы международного воздушного права (Таблица 3.2).

Таблица 3.2 – Примеры частотности терминов в различных лексико-семантических группах (составлено автором по материалам исследования, корпусам английского и русского языков)

| Наименование лексико-семантической группы                                                    | Примеры лексики                               |                                                 |                                                                   |                                              |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|-------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|
|                                                                                              | Английский язык                               | Индекс частотности по корпусу английского языка | Русский язык                                                      | Индекс частотности по корпусу русского языка |
| Термины, означающие общие авиационные понятия (международные воздушные перевозки пассажиров) | acceptable level of safety performance; ALoSP | 59                                              | приемлемый уровень эффективности обеспечения безопасности полётов | 51                                           |
|                                                                                              | accepting unit                                | 48                                              | принимающий орган                                                 | 45                                           |
|                                                                                              | accepting unit/controller                     | 57                                              | принимающий орган/диспетчер                                       | 49                                           |
|                                                                                              | aircraft accident                             | 18                                              | авиационное происшествие                                          | 14                                           |
|                                                                                              | aeromedical evacuation                        | 17                                              | санитарно-авиационная медицинская эвакуация                       | 15                                           |
|                                                                                              | common mark registering authority             | 56                                              | полномочный орган регистрации общих знаков                        | 50                                           |

| Наименование лексико-семантической группы                                                                      | Примеры лексики                                                     |                                                 |                                                                                         |                                              |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|
|                                                                                                                | Английский язык                                                     | Индекс частотности по корпусу английского языка | Русский язык                                                                            | Индекс частотности по корпусу русского языка |
|                                                                                                                | liberalized air agreements                                          | 139                                             | либерализированные воздушные соглашения                                                 | 118                                          |
| Термины, связанные с семантическим ядром «Международные аэропорты» (сертификация воздушных судов и аэропортов) | direct transit passengers                                           | 20                                              | пассажиры прямого транзита                                                              | 17                                           |
|                                                                                                                | acts of unlawful interference                                       | 13                                              | акт незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации                        | 12                                           |
|                                                                                                                | structural inspection                                               | 11                                              | проверки и осмотры конструкции                                                          | 8                                            |
|                                                                                                                | direct transit area                                                 | 13                                              | зона прямого транзита                                                                   | 9                                            |
|                                                                                                                | protocol supplementary to the Montreal convention of 1971           | 26                                              | протокол, дополнительный к Монреальской конвенции 1971 года                             | 23                                           |
|                                                                                                                | pilot-in-command                                                    | 43                                              | командир воздушного судна                                                               | 36                                           |
|                                                                                                                | aircraft security check                                             | 10                                              | проверка воздушного судна в целях безопасности                                          | 10                                           |
| Термины, связанные с семантическим ядром «Взлетно-посадочная полоса» (безопасность аэронавигации)              | accelerate-stop distance available; ASDA                            | 12                                              | располагаемая дистанция прерванного взлета, РДПВ                                        | 10                                           |
|                                                                                                                | aerodrome taxi circuit                                              | 9                                               | схема руления по аэродрому                                                              | 8                                            |
|                                                                                                                | adequate alternate aerodrome                                        | 8                                               | соответствующий запасной аэродром                                                       | 7                                            |
|                                                                                                                | runway capacity                                                     | 9                                               | пропускная способность ВПП                                                              | 9                                            |
|                                                                                                                | runway excursion                                                    | 8                                               | выезд за пределы ВПП                                                                    | 7                                            |
|                                                                                                                | runway incursion                                                    | 12                                              | Несанкционированный выезд за ВПП                                                        | 9                                            |
|                                                                                                                | EDTO – configuration, maintenance and procedures (cmp) requirements | 10                                              | критически важная система для полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром | 9                                            |

| Наименование лексико-семантической группы                   | Примеры лексики                                                        |                                                 |                                                                                 |                                              |
|-------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|
|                                                             | Английский язык                                                        | Индекс частотности по корпусу английского языка | Русский язык                                                                    | Индекс частотности по корпусу русского языка |
| Термины, связанные с семантическим ядром «Окружающая среда» | ADS agreement                                                          | 6                                               | соглашение ADS                                                                  | 5                                            |
|                                                             | environmental conditions                                               | 23                                              | условия окружающей среды                                                        | 20                                           |
|                                                             | aerial work; AW                                                        | 7                                               | авиационные спецработы                                                          | 5                                            |
|                                                             | downstream data authority                                              | 7                                               | полномочный орган, обеспечивающий обмен данными в направлении полета            | 5                                            |
|                                                             | uncontrollable natural forces                                          | 7                                               | неконтролируемые природные силы                                                 | 6                                            |
|                                                             | environmental protection                                               | 18                                              | защита окружающей среды                                                         | 14                                           |
| Термины, связанные с семантическим ядром «Правила полетов»  | aerodrome reference point; ARP                                         | 10                                              | контрольная точка аэродрома                                                     | 4                                            |
|                                                             | air-ground communication                                               | 13                                              | двусторонняя связь «воздух-земля»                                               | 5                                            |
|                                                             | approach and landing operations using instrument approach procedures   | 19                                              | заходы на посадку и посадки с использованием схем захода на посадку по приборам | 5                                            |
|                                                             | approach funnel                                                        | 27                                              | конус воздушных подходов; конус захода на посадку                               | 14                                           |
|                                                             | base turn                                                              | 29                                              | разворот на посадочную прямую                                                   | 15                                           |
|                                                             | the right to fly over the territory of another country without landing | 9                                               | право пролетать над территорией другой страны без приземления                   | 4                                            |
|                                                             | the right to land in another country for technical reasons             | 8                                               | право приземлиться в другой стране по техническим причинам                      | 4                                            |
|                                                             | air cabotage                                                           | 6                                               | каботажные воздушные перевозки                                                  | 3                                            |
|                                                             | the right of "transit passage" for aircraft                            | 6                                               | право «транзитного прохода» для воздушного судна                                | 3                                            |

| Наименование лексико-семантической группы                                         | Примеры лексики                                                       |                                                 |                                                                                                                                                     |                                              |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|
|                                                                                   | Английский язык                                                       | Индекс частотности по корпусу английского языка | Русский язык                                                                                                                                        | Индекс частотности по корпусу русского языка |
|                                                                                   | flight above the high seas                                            | 7                                               | полет над открытым морем                                                                                                                            | 3                                            |
| Термины, связанные с семантическим ядром «Авиационная деятельность (службы)»      | apron management service                                              | 31                                              | служба организации деятельности на перроне                                                                                                          | 49                                           |
|                                                                                   | automatic terminal information service; ATIS                          | 13                                              | служба автоматической передачи информации в районе аэродрома; ATIS                                                                                  | 21                                           |
|                                                                                   | autonomous entity                                                     | 9                                               | автономная структура                                                                                                                                | 23                                           |
|                                                                                   | data link-automatic terminal information service; D-ATIS              | 18                                              | служба автоматической передачи информации в районе аэродрома, основанная на использовании линии передачи данных; D-ATIS; линия передачи данных ATIS | 25                                           |
| Термины, связанные с семантическим ядром «Законные/незаконные перевозки груза»    | declarant                                                             | 7                                               | декларант                                                                                                                                           | 6                                            |
|                                                                                   | international air services transit agreement (two freedoms agreement) | 33                                              | соглашение о транзите при международных воздушных перевозках (соглашение о двух свободах)                                                           | 24                                           |
|                                                                                   | liberalized air agreements                                            | 15                                              | либерализированные воздушные соглашения                                                                                                             | 14                                           |
| Термины, связанные с семантическим ядром «Авиационное предприятие и эксплуатанты» | airline                                                               | 11                                              | авиационное предприятие                                                                                                                             | 4                                            |
|                                                                                   | corporatization                                                       | 13                                              | корпоратизация                                                                                                                                      | 5                                            |
|                                                                                   | airline and operators' documents                                      | 9                                               | документы авиакомпании и эксплуатанта; документы эксплуатанта                                                                                       | 3                                            |
|                                                                                   | air operator certificate; AOC                                         | 10                                              | сертификат эксплуатанта; AOC                                                                                                                        | 4                                            |

| Наименование лексико-семантической группы                                                                 | Примеры лексики                      |                                                 |                                                     |                                              |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------|
|                                                                                                           | Английский язык                      | Индекс частотности по корпусу английского языка | Русский язык                                        | Индекс частотности по корпусу русского языка |
| Термины, связанные с семантическим ядром «Международные правила и стандарты транспортировки багажа»       | baggage check                        | 3                                               | багажная квитанция                                  | 3                                            |
|                                                                                                           | authorized agent                     | 3                                               | уполномоченный агент                                | 3                                            |
|                                                                                                           | baggage                              | 7                                               | багаж                                               | 8                                            |
|                                                                                                           | baggage claim (baggage reclaim area) | 2                                               | место получения багажа (место востребования багажа) | 1                                            |
| Термины, связанные с семантическим ядром «Террористическая угроза на воздушном транспорте и в аэропортах» | terrorist threats                    | 22                                              | террористические угрозы                             | 16                                           |
|                                                                                                           | terroristic acts                     | 18                                              | террористические акты                               | 14                                           |
|                                                                                                           | ensuring aviation security           | 12                                              | обеспечение авиационной безопасности                | 10                                           |
|                                                                                                           | terrorism in aviation,               | 10                                              | терроризм в авиации                                 | 8                                            |
|                                                                                                           | aircraft accidents                   | 7                                               | авиационные происшествия                            | 7                                            |
|                                                                                                           | anti-terrorism security              | 6                                               | антитеррористическая безопасность                   | 6                                            |

Частотный анализ каждой лексико-семантической группы показывает, что в текстах международно-правового содержания, направленных на регулирование авиационной отрасли, примерно с равной частотностью используются лексико-семантические группы выделенных нами 10 основных терминологических полей.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что группировка терминов по критерию семантики ядра в рамках терминологического поля позволяет решить следующие исследовательские задачи:

- 1) сопоставить каждую лексико-семантическую группу английского языка с русским в отношении частотности терминов;
- 2) выявить основную динамику употребления терминов в английской и русской терминосистемах международного воздушного права;

3) рассмотреть особенности каждой группы с точки зрения критерия формальной структуры по принципу однокомпонентных, двухкомпонентных, многокомпонентных (три и более лексических единиц);

4) сформировать репрезентативную выборку по каждой терминологической группе при последующем частеречном анализе формальной структуры терминов английского и русского языков в сфере международного воздушного права.

### **3.2. Структурный анализ терминологических групп английского и русского языков в сфере международного воздушного права**

Приведенные в репрезентативных выборках примеры английской и русской терминологии в сфере международного воздушного права были отсортированы для анализа их формальной структуры по классификации, предложенной И.Ю. Кухно [Кухно, 2016а; 2016б], согласно которой термины можно разделить на четыре группы:

- однокомпонентные (термины, состоящие из одного слова), например, *airline*, *declarant*, *corporatization*, корпоратизация, декларант, аэродром;
- двухкомпонентные (термины, состоящие из двух слов), например, *runway capacity*, *runway excursion*, *runway incursion*, пропускная способность, воздушное судно;
- трехкомпонентные (термины, состоящие из трех слов), например, *aircraft security check*, *downstream data authority*, *apron management service*, соответствующий запасной аэродром, либерализированные воздушные соглашения;
- многокомпонентные (термины, которые состоят из четырех слов и более), например, *protocol supplementary to the Montreal convention of 1971*, *accelerate-stop distance available*, Протокол, дополнительный к Монреальской конвенции 1971 года, располагаемая дистанция прерванного взлета.



Данная классификация позволяет выявить формально-структурные особенности терминосистем в английском и русском языках. Более того, критерий формальной структуры позволяет проводить сопоставления в двуязычных системах терминов, а также анализировать особенности каждого качественного компонента через призму количественных показателей.

Исследователи также отмечают, что однокомпонентные термины одного языка не всегда имеют односоставные аналоги в других языках, что обусловлено грамматическими и морфологическими особенностями разных языковых систем [Кондратенко, 2013]. Поэтому формально-структурный критерий анализа может быть применен только как вспомогательный по отношению к любой другой классификации, основанной на качественных критериях [Ордокова, 2015].

В рамках диссертационного исследования каждая лексико-семантическая группа, выявленная по критерию терминологического ядра (качественный критерий), рассматривается также с точки зрения количественного анализа, по формальной структуре терминов (Таблица 3.3).

В таблице для удобства зрительного восприятия использованы следующие условные обозначения:

- «1» – однокомпонентные (термины, состоящие из одного слова);
- «2» – двухкомпонентные (термины, состоящие из двух слов);
- «3» – трехкомпонентные (термины, состоящие из трех слов);
- «4+» – многокомпонентные (термины, которые состоят из четырех слов и более).

На основе приведенных в Таблице 3.3 данных можно утверждать, что наибольший объем в выборке английских терминов имеют двухкомпонентные и многокомпонентные лексические единицы, реже встречаются однокомпонентные термины, а трехкомпонентные структуры составляют наименьшую часть в репрезентативной выборке терминов английского языка.

В то же время в русском языке, в тех же терминологических полях, что и в английском языке, преобладают однокомпонентные и двухкомпонентные

термины, а трехкомпонентные и многокомпонентные лексические единицы занимают минимальный объем в репрезентативной выборке.

Таблица 3.3 – Распределение лексико-семантических групп по критерию формальной структуры (составлено на основании выборки корпусного исследования английского и русского языков в сфере международного воздушного права)

| №<br>п/п | Наименование группы терминологического ядра                                | Структура английских терминов по количеству примеров выборки |     |    |    |       | Структура русских терминов по количеству примеров выборки |     |    |     |       |
|----------|----------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|-----|----|----|-------|-----------------------------------------------------------|-----|----|-----|-------|
|          |                                                                            | 1                                                            | 2   | 3  | 4+ | Всего | 1                                                         | 2   | 3  | 4+  | Всего |
| 1        | «Общие авиационные понятия (международные воздушные перевозки пассажиров)» | 160                                                          | 136 | 61 | 37 | 394   | 53                                                        | 129 | 44 | 116 | 342   |
| 2        | «Международные аэропорты» (сертификация воздушных судов и аэропортов)      | 68                                                           | 43  | 15 | 10 | 136   | 32                                                        | 50  | 10 | 23  | 115   |
| 3        | «Взлетно-посадочная полоса» (безопасность аэронавигации)                   | 27                                                           | 17  | 11 | 13 | 68    | 12                                                        | 26  | 11 | 10  | 59    |
| 4        | «Террористическая угроза на воздушном транспорте и в аэропортах»           | 38                                                           | 15  | 12 | 13 | 78    | 12                                                        | 25  | 10 | 14  | 61    |
| 5        | «Окружающая среда»                                                         | 33                                                           | 19  | 8  | 8  | 68    | 7                                                         | 16  | 11 | 21  | 55    |
| 6        | «Авиационная деятельность (службы)»                                        | 48                                                           | 9   | 6  | 8  | 71    | 30                                                        | 44  | 12 | 32  | 118   |
| 7        | «Правила полетов»                                                          | 70                                                           | 48  | 10 | 6  | 134   | 9                                                         | 16  | 6  | 29  | 60    |
| 8        | «Законная/незаконная перевозка груза»                                      | 22                                                           | 17  | 12 | 4  | 55    | 6                                                         | 7   | 6  | 25  | 44    |
| 9        | «Авиационное предприятие и эксплуатанты»                                   | 8                                                            | 15  | 13 | 7  | 43    | 2                                                         | 11  | 1  | 2   | 16    |
| 10       | «Международные правила и стандарты транспортировки багажа»                 | 8                                                            | 5   | 1  | 1  | 15    | 5                                                         | 5   | 1  | 4   | 15    |

Для наглядности рассмотрим каждую терминологическую группу более подробно, представив результаты анализа в виде серии диаграмм. Далее представлено количественное соотношение структуры терминов по каждой выборке и по каждой терминологической группе, что позволяет сопоставить терминосистемы русского и английского языков в исследуемой области международного воздушного права. Подробный анализ каждой из терминологических групп дает возможность проследить общие тенденции использования терминов с различной формальной структурой в двух разных языках без потери достоверности исследования.

В первой терминологической группе «Общие авиационные понятия» была выявлена следующая тенденция в количественном соотношении однокомпонентных, двухкомпонентных, трехкомпонентных и многокомпонентных терминов (Рисунок 3.1).

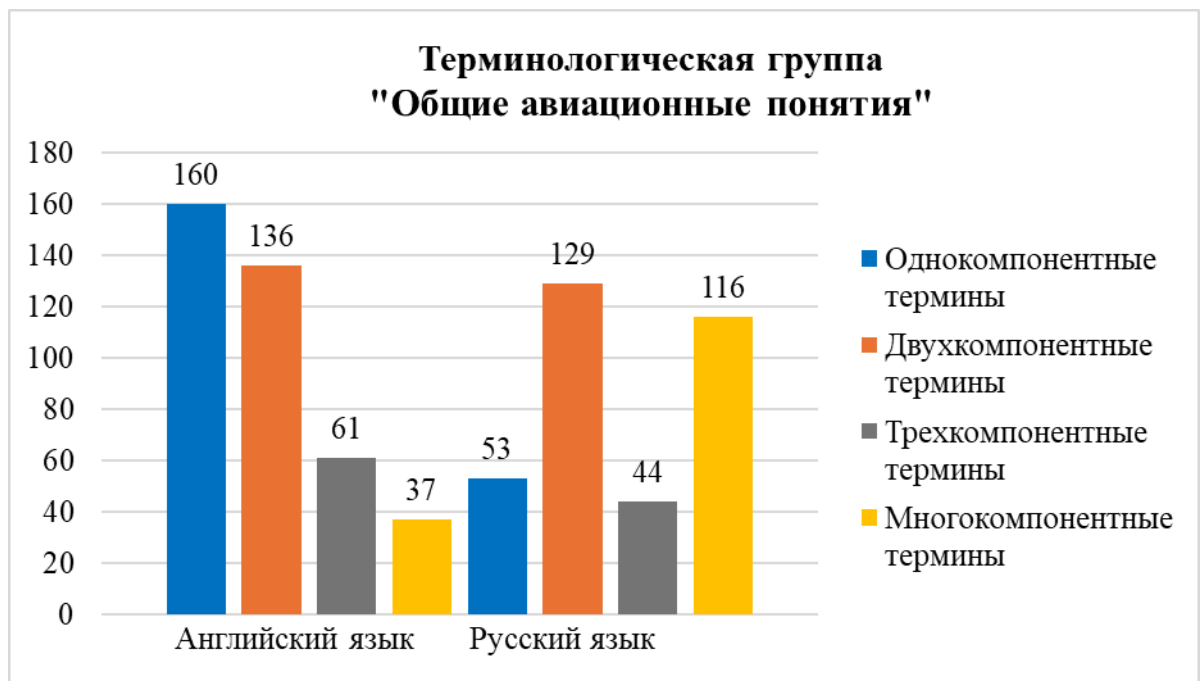


Рисунок 3.1 – Структурный состав терминологической группы  
«Общие авиационные понятия»

Приведенные на Рисунке 3.1 данные позволяют констатировать, что в терминологической группе «Общие авиационные понятия» в английском языке:

– доминируют однокомпонентные и двухкомпонентные термины, описывающие общие понятия, связанные с авиационной отраслью;

– в процентном соотношении однокомпонентные термины в репрезентативной выборке английского языка по группе «Общие авиационные понятия» занимают 40.61%, двухкомпонентные – 34.52%, трехкомпонентные – 15.48%, многокомпонентные термины – 9.39%.

В русском языке:

– доминируют двухкомпонентные и многокомпонентные термины; однокомпонентные и трехкомпонентные используются значительно реже;

– в процентном соотношении однокомпонентные термины в репрезентативной выборке русского языка по группе «Общие авиационные понятия» занимают 15.50%, двухкомпонентные – 37.72%, трехкомпонентные – 12.87%, многокомпонентные термины – 33.92%.

Аналогичные данные были получены по терминологической группе «Международные аэропорты» по выборкам в английском и русском языках (Рисунок 3.2).

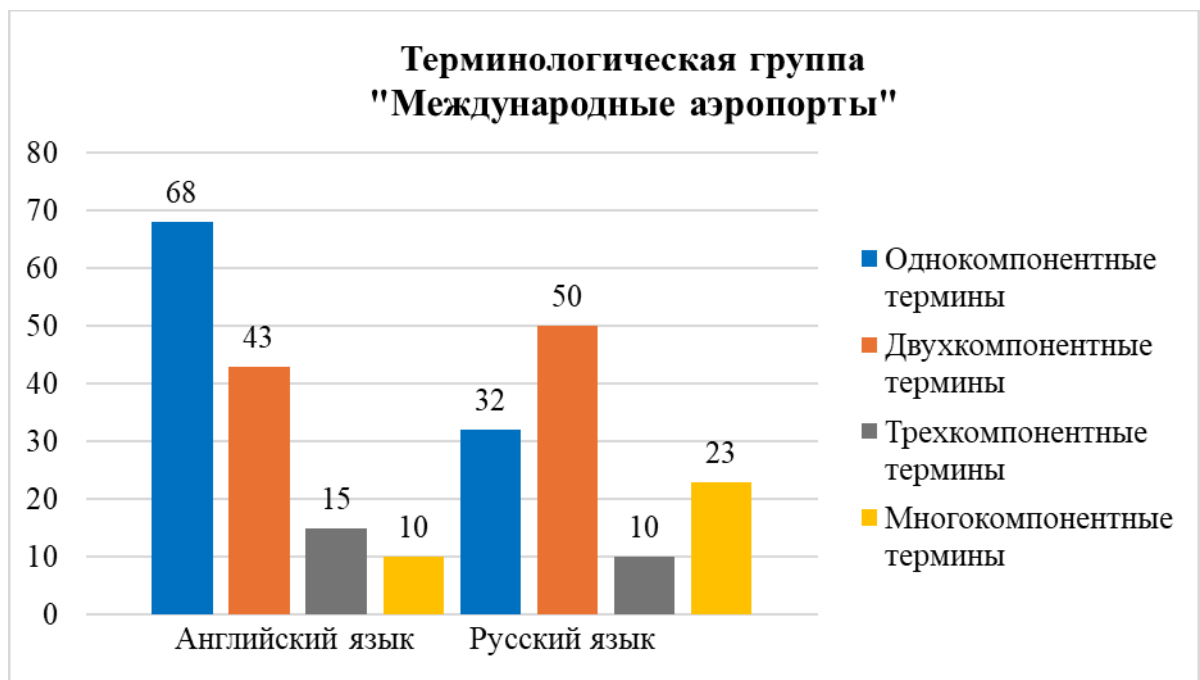


Рисунок 3.2 – Структурный состав терминологической группы «Международные аэропорты»

Приведенные на Рисунке 3.2 данные позволяют утверждать, что в терминологической группе «Международные аэропорты» в английском языке:

- доминируют однокомпонентные и двухкомпонентные термины, обслуживающие отношения, явления и процессы, возникающие в сфере работы аэропорта, редко встречаются трехкомпонентные и многокомпонентные термины;
- в процентном соотношении однокомпонентные термины в репрезентативной выборке английского языка по группе «Международные аэропорты» занимают 50.00%, двухкомпонентные – 31.62%, трехкомпонентные – 11.03%, многокомпонентные термины – 7.35%.

В русском языке:

- доминируют двухкомпонентные термины, реже представлены однокомпонентные и многокомпонентные термины, трехкомпонентные термины встречаются редко;
- в процентном соотношении однокомпонентные термины в репрезентативной выборке русского языка по группе «Международные аэропорты» занимают 28.83%, двухкомпонентные – 43.48%, трехкомпонентные – 8.70%, многокомпонентные термины представлены в выборке 20.00% от общего количества терминов данной группы.

Аналогичная тенденция прослеживается по терминологической группе «Взлетно-посадочная полоса (безопасность аэронавигации)» (Рисунок 3.3).

На основании данных, приведенных на Рисунке 3.3, можно констатировать, что в терминологической группе «Взлетно-посадочная полоса (безопасность аэронавигации)» в английском языке:

- доминируют однокомпонентные термины, в то время как двухкомпонентные, трехкомпонентные и многокомпонентные термины используются реже и представлены примерно в равной пропорции;
- в процентном соотношении однокомпонентные термины в репрезентативной выборке английского языка по группе «Взлетно-посадочная полоса (безопасность аэронавигации)» занимают 39.71%, двухкомпонентные

термины занимают 25.00% от общего объема выборки, трехкомпонентные – 16.18%, многокомпонентные термины – 19.12%.

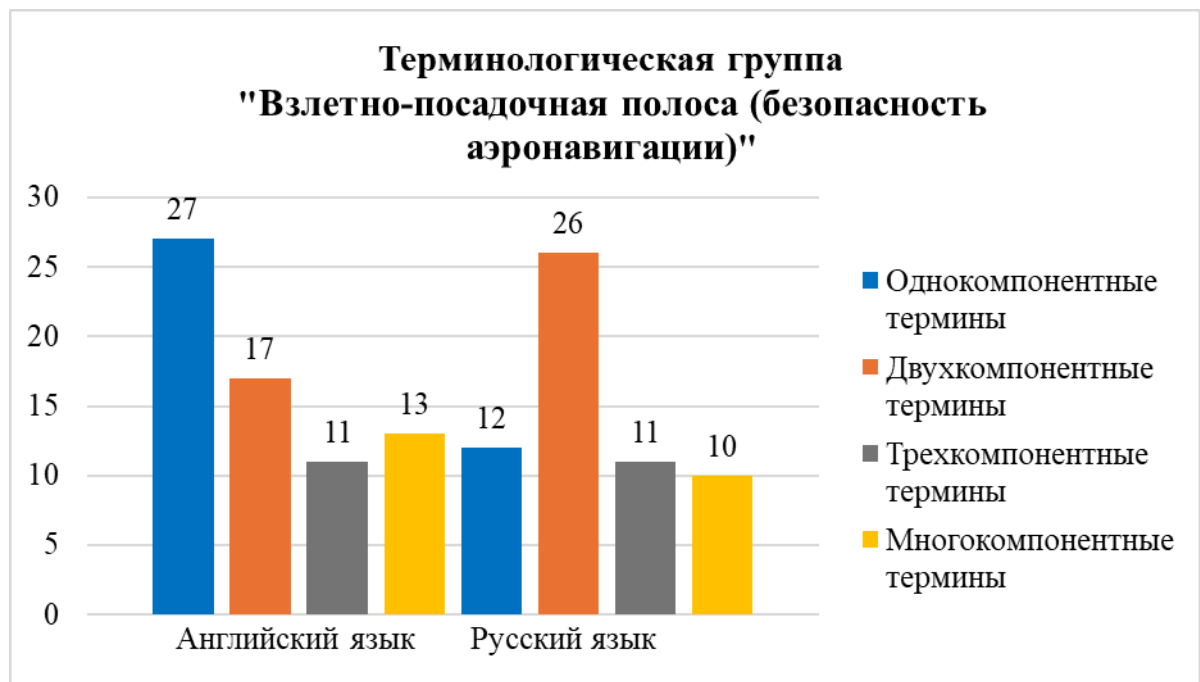


Рисунок 3.3 – Структурный состав терминологической группы «Взлетно-посадочная полоса (безопасность аэронавигации)»

В русском языке:

- доминируют термины двухкомпонентной структуры, в то время как однокомпонентные, трехкомпонентные и многокомпонентные термины используются гораздо реже и представлены практически в равной пропорции;

- в процентном соотношении однокомпонентные термины в репрезентативной выборке русского языка по группе «Взлетно-посадочная полоса (безопасность аэронавигации)» составляют 20.34%, двухкомпонентные – 44.07%, трехкомпонентные – 18.64%, многокомпонентные термины – 16.95% от общего количества терминов данной группы.

Согласно данным, приведенным на Рисунке 3.4, можно констатировать, что в терминологической группе «Террористическая угроза на воздушном транспорте и в аэропортах» в английском языке:

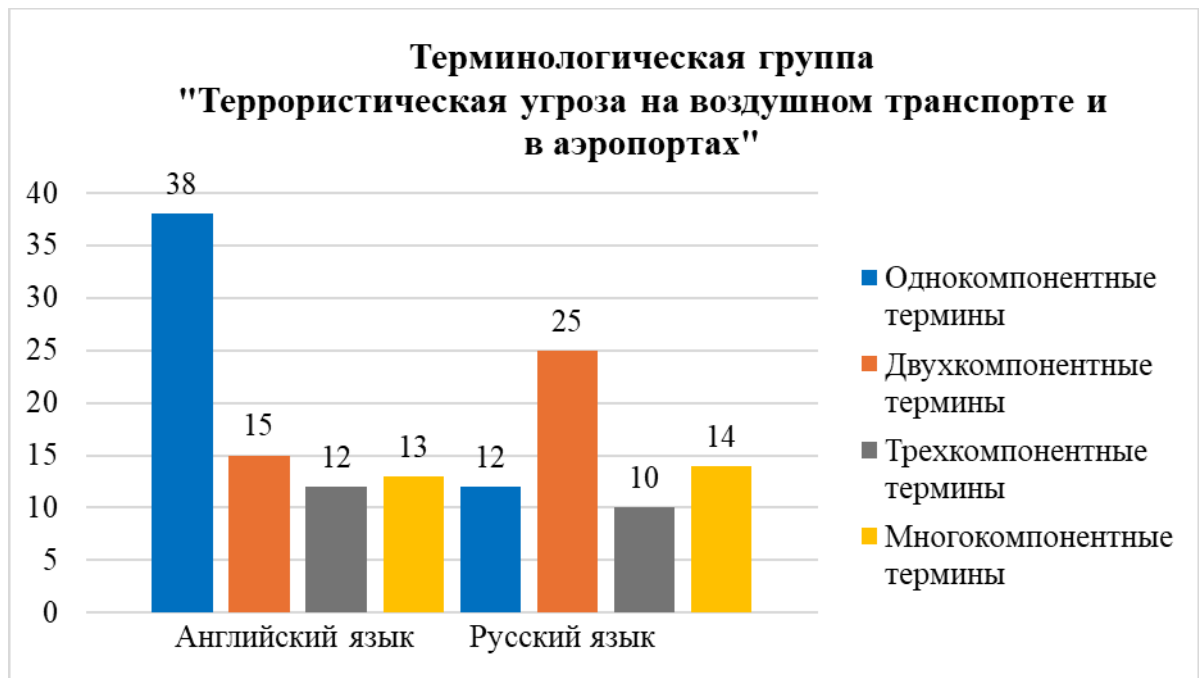
– доминируют однокомпонентные термины, а двухкомпонентные, трехкомпонентные и многокомпонентные термины используются в два раза реже и примерно в равной пропорции;

– в процентном соотношении однокомпонентные термины в репрезентативной выборке английского языка по группе «Террористическая угроза на воздушном транспорте и в аэропортах» занимают 48.72%, двухкомпонентные термины – 19.23%, трехкомпонентные – 15.39%, многокомпонентные термины – 16.67%.

В русском языке:

– доминируют термины с двусоставной структурой; все остальные используются значительно реже практически в равной пропорции;

– в процентном соотношении однокомпонентные термины в репрезентативной выборке русского языка по группе «Террористическая угроза на воздушном транспорте и в аэропортах» составляют 19.67%, двухкомпонентные – 40.98%, трехкомпонентные – 16.40%, многокомпонентные термины занимают 22.95% от общего количества терминов этой группы.



Р и с у н о к 3.4 – Структурный состав терминологической группы  
«Террористическая угроза на воздушном транспорте и в аэропортах»

По терминологической группе «Окружающая среда» были получены следующие результаты (Рисунок 3.5).

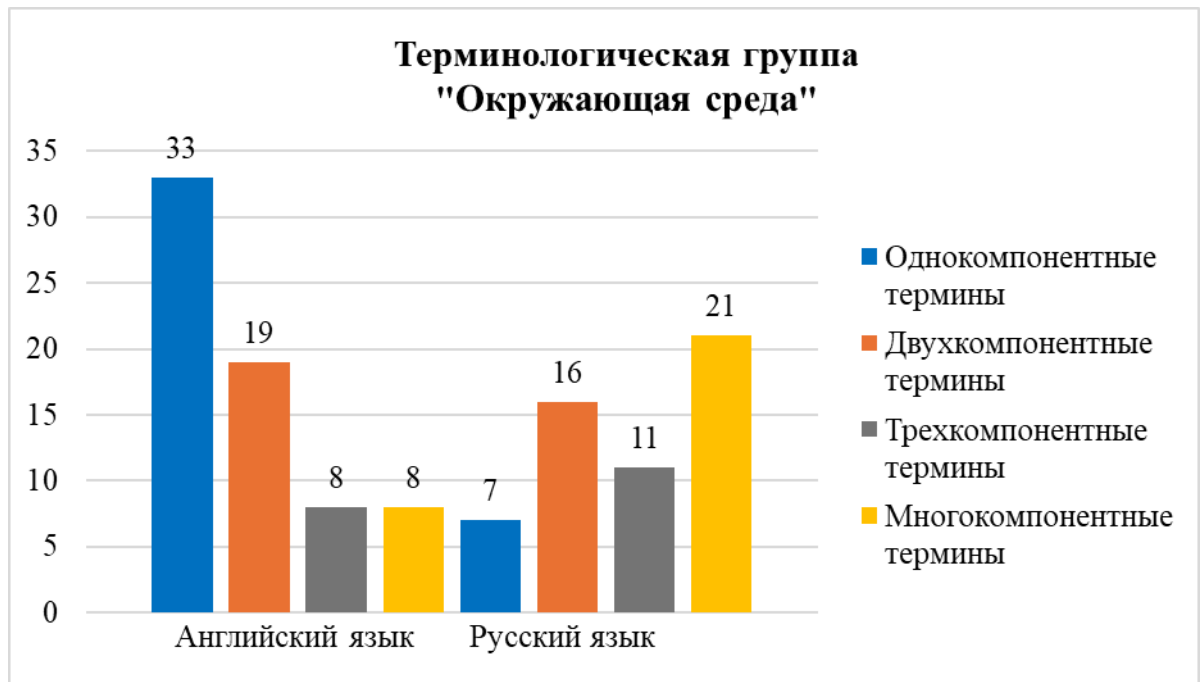


Рисунок 3.5 – Структурный состав терминологической группы «Окружающая среда»

На основании данных, представленных на Рисунке 3.5, можно утверждать, что в терминологической группе «Окружающая среда» в английском языке:

- доминируют однокомпонентные термины, часто встречаются двухкомпонентные, а трехкомпонентные и многокомпонентные встречаются значительно реже;

- в процентном соотношении однокомпонентные термины в репрезентативной выборке английского языка по группе «Окружающая среда» занимают 48.53%, двухкомпонентные термины составляют 27.94%, трехкомпонентные – 11.76%, многокомпонентные термины – 11.76%.

В русском языке:

- термины с многокомпонентной структурой занимают наибольший объем выборки, довольно часто представлены двухкомпонентные и трехкомпонентные термины, однокомпонентных терминов меньше всего в выборке;



– в процентном соотношении однокомпонентные термины в репрезентативной выборке русского языка по группе «Окружающая среда» составляют 12.72%, двухкомпонентные – 29.09%, трехкомпонентные – 20.00% и многокомпонентные термины – 38.18%.

По терминологической группе «Авиационная деятельность (службы)» были получены следующие результаты (Рисунок 3.6).

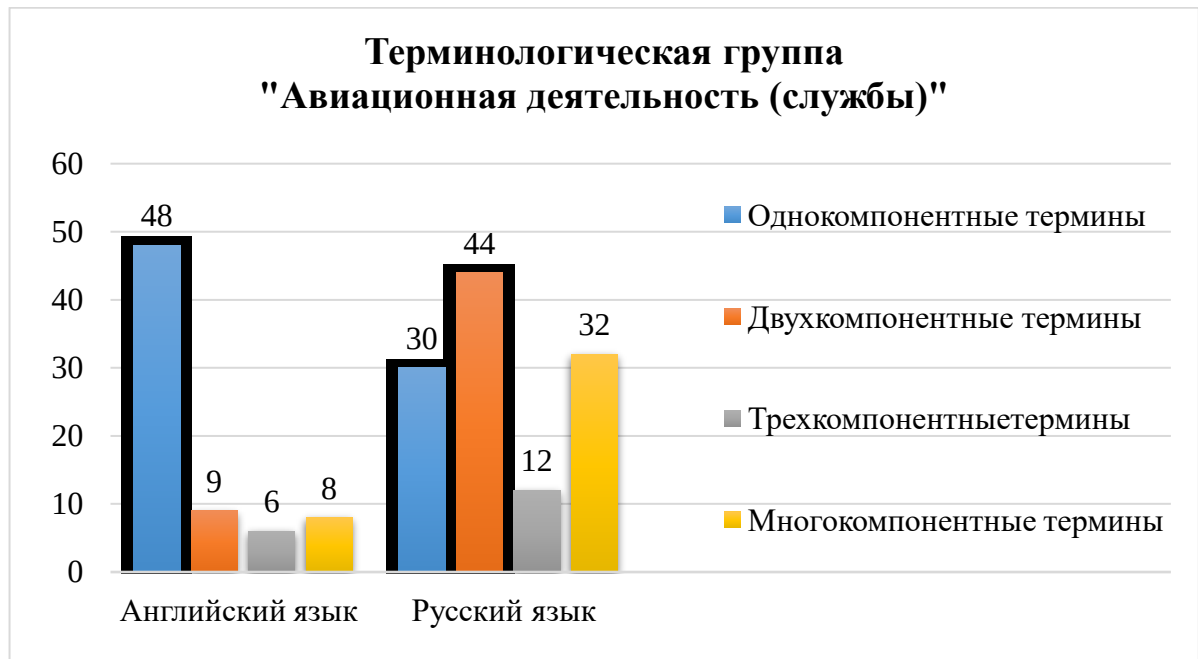


Рисунок 3.6 – Структурный состав терминологической группы «Авиационная деятельность (службы)»

Согласно данным, представленным на Рисунке 3.6, в терминологической группе «Авиационная деятельность (службы)» в английском языке наблюдается следующее распределение терминов по критерию формальной структуры:

– доминируют однокомпонентные термины, довольно редко встречаются двухкомпонентные, трехкомпонентные и многокомпонентные термины;

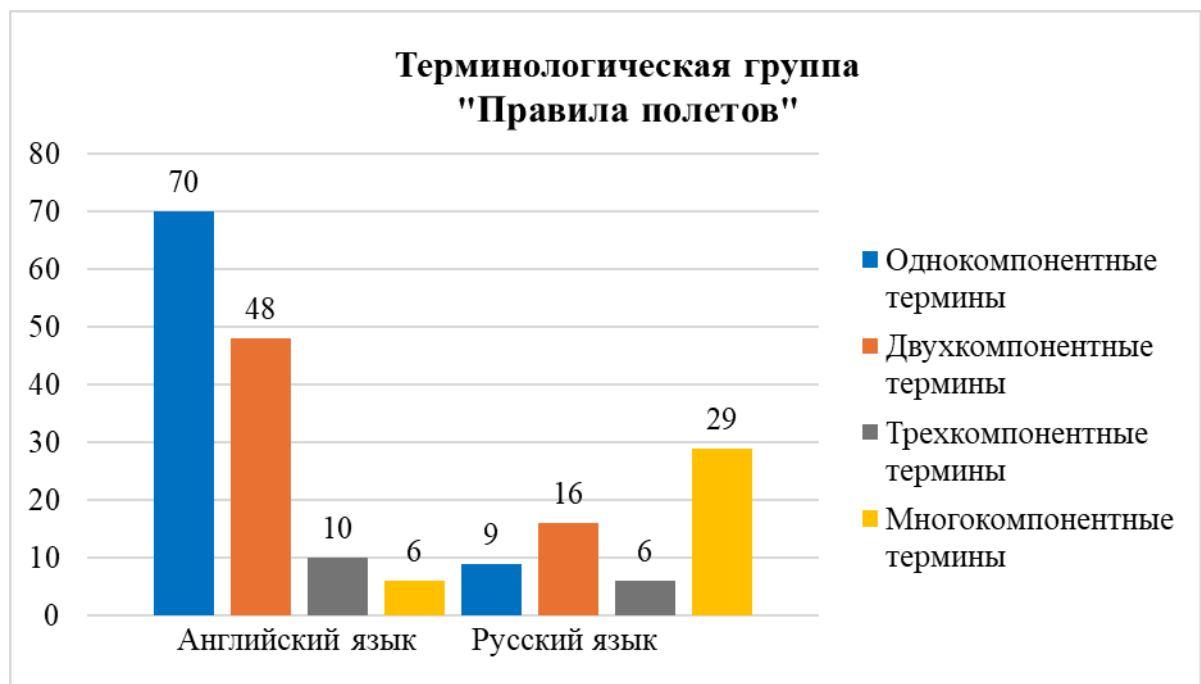
– в процентном соотношении однокомпонентные термины в репрезентативной выборке английского языка по группе «Авиационная деятельность (службы)» составляют 67.60%, двухкомпонентные термины – 12.68%, трехкомпонентные – 8.45%, многокомпонентные термины составляют 11.27% от общего числа образцов данной группы.

В русском языке:

- термины с двухкомпонентной структурой занимают бóльшую часть выборки в данной группе, часто представлены двухкомпонентные и многокомпонентные, а трехкомпонентные занимают наименьшую часть в общем объеме терминов данной группы;

- в процентном соотношении однокомпонентные термины в репрезентативной выборке русского языка по группе «Авиационная деятельность (службы)» составляют 25.42%, двухкомпонентные – 37.29%, трехкомпонентные – 10.17%, многокомпонентные термины – 27.12%.

Анализ, проведенный по терминологической группе «Правила полетов», позволил определить следующие результаты (Рисунок 3.7).



Р и с у н о к 3.7 – Структурный состав терминологической группы  
«Правила полетов»

Данные на Рисунке 3.7 позволяют утверждать, что в терминологической группе «Правила полетов» в английском языке наблюдается следующее распределение терминов:

- доминируют однокомпонентные термины и часто представлены двухкомпонентные, в то время как трехкомпонентные и многокомпонентные термины встречаются довольно редко;

- в процентном соотношении однокомпонентные термины в репрезентативной выборке английского языка по группе «Правила полетов» составляют 52.24%, двухкомпонентные – 35.82%, трехкомпонентные – 7.46%, многокомпонентные термины – 4.48% от общего числа образцов данной группы.

В русском языке:

- термины с односоставной структурой занимают бóльшую часть выборки в данной группе; довольно часто представлены двухкомпонентные, значительно реже – трехкомпонентные, минимум от общего объема терминов данной группы занимают многокомпонентные термины;

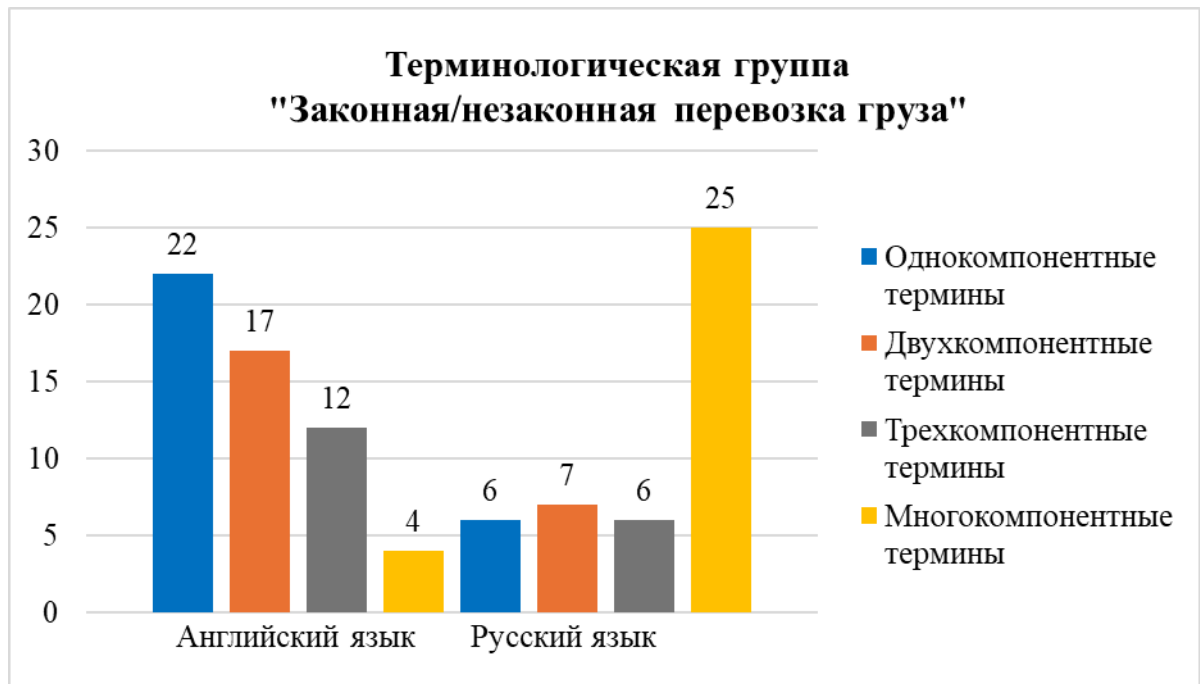
- в процентном соотношении односоставные термины в репрезентативной выборке русского языка по группе «Правила полетов» составляют 15.00%, двухкомпонентные – 26.67%, трехкомпонентные – 10.00%, многокомпонентные термины – 48.33%.

По терминологической группе «Законная/незаконная перевозка груза» в ходе проведенного анализа были получены следующие результаты (Рисунок 3.8).

На основании данных, приведенных на Рисунке 3.8, в исследуемой терминологической группе «Законная/незаконная перевозка груза» в английском языке наблюдается следующее распределение терминов:

- доминируют однокомпонентные термины, часто используются двухкомпонентные и трехкомпонентные термины, в то время как многокомпонентные представлены редко;

- в процентном соотношении однокомпонентные термины в репрезентативной выборке английского языка по группе «Законная/незаконная перевозка груза» составляют 40.00%, двухкомпонентные – 30.91%, трехкомпонентные термины – 21.82%, многокомпонентные – 7.27% от общего числа образцов данной группы.



Р и с у н о к 3.8 – Структурный состав терминологической группы  
«Законная/незаконная перевозка груза»

В русском языке:

- термины с многокомпонентной структурой занимают бóльшую часть выборки в данной группе, однокомпонентные, двухкомпонентные термины представлены в 3-4 раза реже;

- в процентном соотношении однокомпонентные термины в репрезентативной выборке русского языка по группе «Законная/незаконная перевозка груза» составляют 13,64%, двухкомпонентные – 15,91%, трехкомпонентные – 13,64%, многокомпонентные термины – 56,82%.

Анализ формально-структурного содержания терминологической группы «Авиационное предприятие и эксплуатанты» показал следующие результаты (Рисунок 3.9). Данные, приведенные на Рисунке 3.9, по терминологической группе «Авиационное предприятие и эксплуатанты» позволяют утверждать, что в английском языке наблюдается следующее распределение терминов:

- доминируют двухкомпонентные и трехкомпонентные термины, в то время как однокомпонентные и многокомпонентные представлены не так часто и примерно в равном количестве;

– в процентном соотношении однокомпонентные термины в репрезентативной выборке английского языка по группе «Авиационное предприятие и эксплуатанты» составляют 18.60%, двухкомпонентные – 34.88%, трехкомпонентные – 30.23%, многокомпонентные – 16.28% от общего числа.

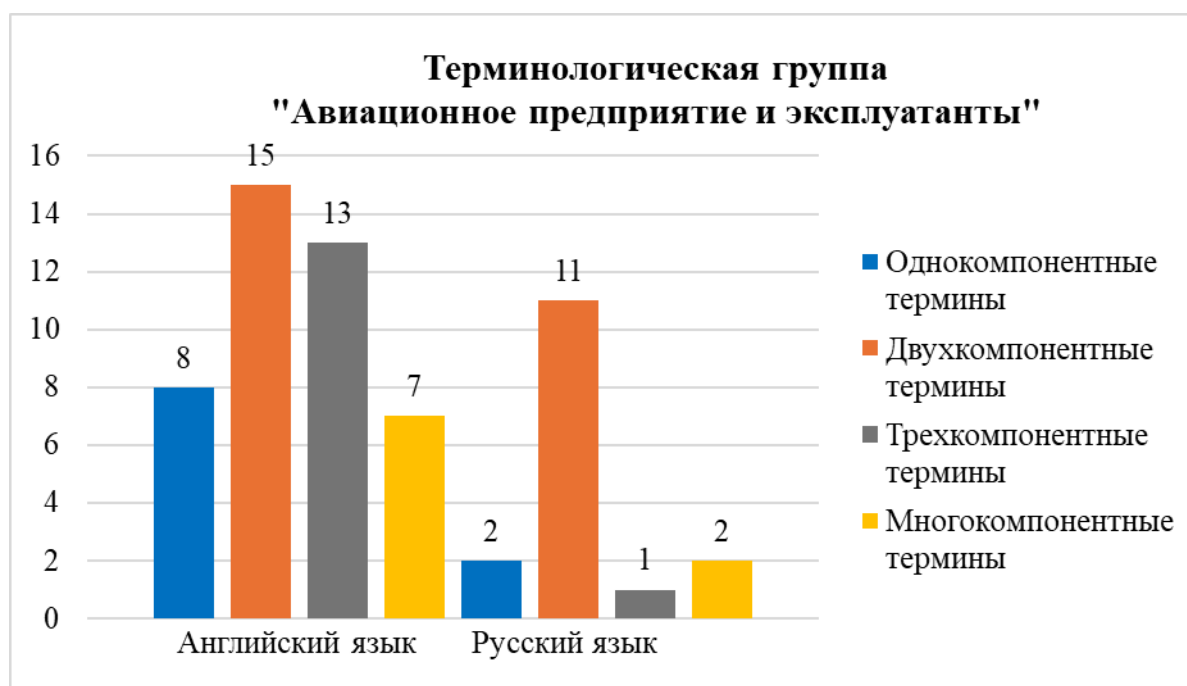


Рисунок 3.9 – Структурный состав терминологической группы «Авиационное предприятие и эксплуатанты»

В русском языке:

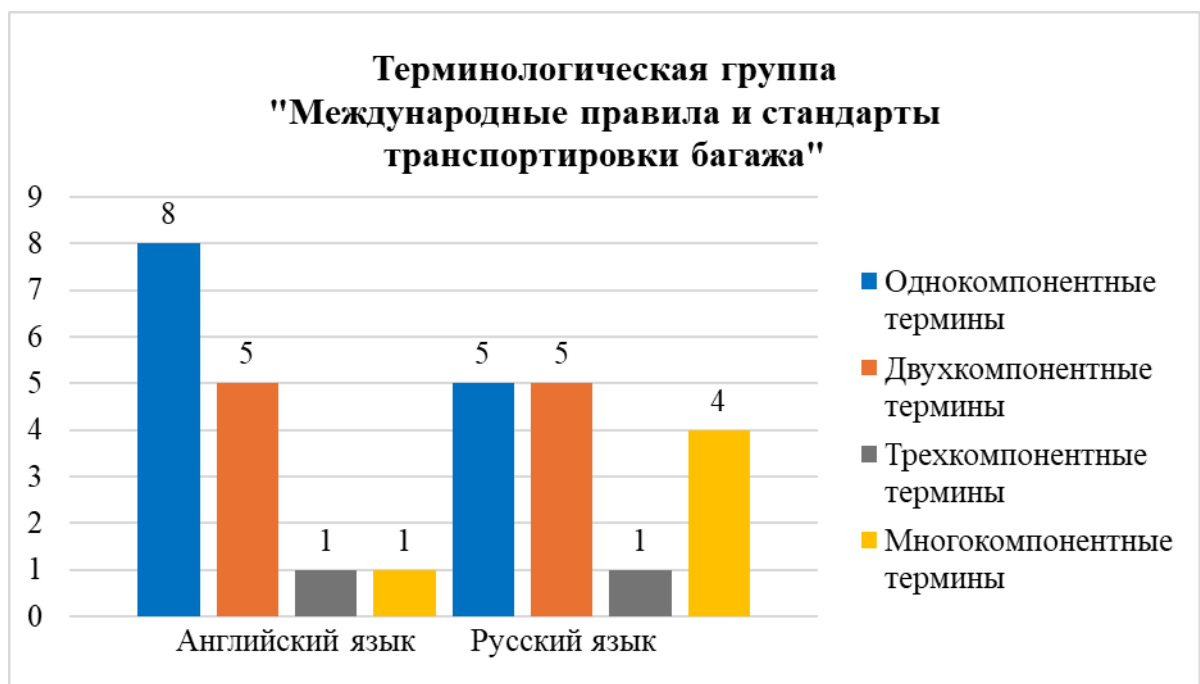
– термины с двухкомпонентной структурой занимают бóльшую часть выборки в данной группе; редко представлены однокомпонентные, трехкомпонентной и многокомпонентные термины;

– в процентном соотношении однокомпонентные термины в репрезентативной выборке русского языка по группе «Авиационное предприятие и эксплуатанты» составляют 12.50%, двухкомпонентные – 68.75%, трехкомпонентные – 6.25%, многокомпонентные термины – 12.50%.

По терминологической группе «Международные правила и стандарты транспортировки багажа» в ходе проведенного анализа были получены следующие результаты (Рисунок 3.10). В английском языке наблюдается следующее распределение терминов:

– доминируют однокомпонентные термины, часто встречаются двухкомпонентные, занимая вторую позицию по объему, в то время как трехкомпонентные и многокомпонентные термины представлены очень редко и занимают минимальный объем в данной группе;

– в процентном соотношении однокомпонентные термины в репрезентативной выборке английского языка по группе «Международные правила и стандарты транспортировки багажа» составляют 53.33%, двухкомпонентные – 33.33%, трехкомпонентные – 6.67%, многокомпонентные – 6.67%.



Р и с у н о к 3.10 – Структурный состав терминологической группы «Международные правила и стандарты транспортировки багажа»

В русском языке:

– однокомпонентные и двухкомпонентные термины встречаются в равном объеме и занимают бóльшую часть выборки, далее представлены многокомпонентные термины, а трехкомпонентные термины занимают минимальный объем в данной группе;

– в процентном соотношении однокомпонентные термины в репрезентативной выборке русского языка по группе «Международные правила и

стандарты транспортировки багажа» составляют 33.33%, двухкомпонентные – 33.33%, трехкомпонентные – 6.67%, многокомпонентные термины – 26.67%.

Проведенное в данном параграфе диссертационной работы эмпирическое исследование 10 выделенных терминологических групп позволяет сформулировать следующий вывод. Согласно формально-структурному критерию по анализируемым выборкам наблюдается почти полностью противоположное распределение терминов английского и русского языков: в английской терминологии доминируют однокомпонентные и двухкомпонентные термины, в то время как для русскоязычной терминологии в сфере международного воздушного права более характерны двухкомпонентные и многокомпонентные термины. Тем не менее для более детального анализа отобранных в репрезентативных выборках образцов считаем необходимым также провести анализ по критерию частей речи в составе каждой терминологической группы английского и русского языков.

### **3.3. Особенности частеречного состава терминов международного воздушного права в английском и русском языках**

В рамках данного параграфа диссертационной работы рассматривается еще один критерий классификации терминосистем – частеречный состав. Данный вариант анализа терминов представлен в работах таких авторов, как М.В. Щербакова [Щербакова, 2021], К.А. Мякшин [Мякшин, 2019], Н.А. Трофимова и О.Г. Щитова [Трофимова, 2022] и др.

В работах данных исследователей представлены как теоретические положения, так и эмпирические данные, которые позволяют утверждать, что под частеречным анализом в самом широком смысле принято понимать «анализ структуры термина с точки зрения того, какая именно часть речи в его номинации является наиболее продуктивной» [Щербакова, 2021, с. 162].

Говоря о системности терминологии, зачастую исследователи обращаются, прежде всего, к анализу плана выражения: термины изучаются в плане их морфологического строения, а если речь идет о составных (полилексемных) терминах, то рассматриваются основные типы моделей, на основе которых они возникают. Подобное изучение терминологии можно считать не полным и в какой-то мере оторванным от самого объекта изучения конкретной области знания, от содержательной стороны терминов.

В научной литературе выделяются следующие основные формы частеречной структуры терминов:

- 1) существительные – allocation, charter, level и др.;
- 2) прилагательные – overflight, refueling, barrette и др.;
- 3) существительное + существительное – border control, noise certificate, schedule flight; время полета, пограничный контроль, расписание полетов, задержка рейса и др.;
- 4) прилагательное + существительное – alternate route, international flight, dangerous goods и др.;
- 5) причастие + существительное – assigned flight plan, checked baggage, controlled airspace, landing permit и др.;
- 6) существительное + причастие / прилагательное + существительное – air traffic control, area control service, approach control unit, air transit route и др.;
- 7) существительное + предлог – level of safety; depreciation of assets; clearance of goods и др.

В рамках диссертационного исследования частеречный анализ проведен для каждой из выделенных в ходе корпусного исследования терминологических групп (Таблица 3.4). Для упрощения восприятия в таблице приняты следующие условные обозначения:

- 1) существительное – «С»;
- 2) прилагательное – «Прил»;
- 3) существительное + существительное – «С + С»;
- 4) прилагательное + существительное – «Прил + С»;



- 5) причастие + существительное – «С + Прич + С»;
- 6) существительное + причастие / прилагательное + существительное – «С + Прич / Прил + С»;
- 7) существительное + предлог – «С + Пред».

Таблица 3.4 – Систематизация терминов по частеречному критерию (составлено на основе частеречного анализа терминологических групп английского и русского языков)

| №<br>п/п | Наименование<br>группы<br>терминологического ядра                                                 | Частеречная структура терминов английского языка |                  |                       |                               |                                |                                 |                                     | Частеречная структура терминов русского языка |                                           |                       |                   |                                |                        |                                      |                                        |            |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|------------------|-----------------------|-------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------------------|-------------------------------------------|-----------------------|-------------------|--------------------------------|------------------------|--------------------------------------|----------------------------------------|------------|
|          |                                                                                                   | С                                                | Прил             | С+С                   | Прил+С                        | Прич+С                         | С+Прич /<br>Прил+С              | С+Пред                              | Все-<br>го                                    | С                                         | Прил                  | С+С               | Прил+С                         | Прич+С                 | С+Прич /<br>Прил+С                   | С+Пред                                 | Все-<br>го |
| 1        | «Общие<br>авиационные<br>понятия»<br>(междуна-<br>родные<br>воздушные<br>перевозки<br>пассажиров) | unit/<br>controller                              | aero-<br>medical | aircraft<br>accident  | direct<br>transit             | liberalized<br>agree-<br>ments | aircraft<br>operating<br>manual | level of<br>safety                  | 394                                           | оператор                                  | авиа-<br>ционный      | время<br>полета   | междуна-<br>родный рейс        | пребывающий<br>борт    | управление<br>воздушным<br>движением | вмешатель-<br>ство в дея-<br>тельность | 342        |
|          |                                                                                                   | Число примеров в репрезентативной выборке        |                  |                       |                               |                                |                                 |                                     |                                               | Число примеров в репрезентативной выборке |                       |                   |                                |                        |                                      |                                        |            |
|          |                                                                                                   | 72                                               | 55               | 63                    | 72                            | 87                             | 33                              | 12                                  |                                               | 58                                        | 114                   | 65                | 25                             | 15                     | 44                                   | 21                                     |            |
| 2        | «Между-<br>народные<br>аэропорты»<br>(сертификация<br>воздушных<br>судов и<br>аэропортов)         | airport                                          | refueling        | airport<br>capacity   | accoun-<br>table<br>executive | paved<br>runway                | airport<br>declared<br>capacity | acts of<br>unlawful<br>interference | 136                                           | чартер                                    | чартерный             | время<br>посадки  | воздушное<br>простран-<br>ство | пилотирующий<br>модуль | зона<br>аэродромного<br>движения     | инструкция о<br>безопасности           | 115        |
|          |                                                                                                   | Число примеров в репрезентативной выборке        |                  |                       |                               |                                |                                 |                                     |                                               | Число примеров в репрезентативной выборке |                       |                   |                                |                        |                                      |                                        |            |
|          |                                                                                                   | 7                                                | 5                | 42                    | 17                            | 33                             | 20                              | 12                                  |                                               | 44                                        | 31                    | 23                | 6                              | 6                      | 1                                    | 4                                      |            |
| 3        | «Взлетно-<br>посадочная<br>полоса»<br>(безопасность<br>аэронавигации)                             | allocation                                       | alternate        | alternate<br>heilport | approach<br>funnel            | landing<br>permit              | aircraft<br>operating<br>manual | depreciation<br>of assets           | 68                                            | полоса                                    | нейтраль-<br>ная зона | полоса<br>разгона | авиагрузовая<br>накладная      | взлетающий<br>борт     | маршрут<br>зональной<br>навигации    | маршрут<br>для пере-<br>движения       | 59         |
|          |                                                                                                   | Число примеров в репрезентативной выборке        |                  |                       |                               |                                |                                 |                                     |                                               | Число примеров в репрезентативной выборке |                       |                   |                                |                        |                                      |                                        |            |
|          |                                                                                                   | 12                                               | 15               | 8                     | 13                            | 7                              | 7                               | 6                                   |                                               | 25                                        | 8                     | 7                 | 6                              | 4                      | 5                                    | 4                                      |            |

| №<br>п/п | Наименование<br>группы<br>терминологического ядра                | Частеречная структура терминов английского языка |              |                     |                           |                      |                                  |                                     | Частеречная структура терминов русского языка |                                           |            |                      |                     |                        |                                             |                             |            |
|----------|------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|--------------|---------------------|---------------------------|----------------------|----------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------------------|-------------------------------------------|------------|----------------------|---------------------|------------------------|---------------------------------------------|-----------------------------|------------|
|          |                                                                  | С                                                | Прил         | С+С                 | Прил+С                    | Прич+С               | С+Прич /<br>Прил+С               | С+Пред                              | Все-<br>го                                    | С                                         | Прил       | С+С                  | Прил+С              | Прич+С                 | С+Прич /<br>Прил+С                          | С+Пред                      | Все-<br>го |
| 4        | «Террористическая угроза на воздушном транспорте и в аэропортах» | interference                                     | aerial       | border control      | active failure            | alerting post        | airport security inspection      | safety of air navigation            | 78                                            | допуск                                    | служебный  | помещение диспетчера | служебное помещение | обслуживающий персонал | обыск воздушного судна                      | вход для экипажа            | 61         |
|          |                                                                  | Число примеров в репрезентативной выборке        |              |                     |                           |                      |                                  |                                     |                                               | Число примеров в репрезентативной выборке |            |                      |                     |                        |                                             |                             |            |
|          |                                                                  | 15                                               | 11           | 20                  | 13                        | 10                   | 6                                | 3                                   |                                               | 7                                         | 10         | 12                   | 10                  | 13                     | 6                                           | 3                           |            |
| 5        | «Окружающая среда»<br>«Воздушное судно»                          | route                                            | aeronautical | ground light        | aerial work               | served plan          | aerodrome climatological summary | conditions of flight                | 68                                            | маршрут                                   | воздушное  | обязанность пилота   | авиационные работы  | пилотируемое судно     | инцидент, связанный с опасными грузами      | оповещение о посадке        | 55         |
|          |                                                                  | Число примеров в репрезентативной выборке        |              |                     |                           |                      |                                  |                                     |                                               | Число примеров в репрезентативной выборке |            |                      |                     |                        |                                             |                             |            |
|          |                                                                  | 10                                               | 12           | 14                  | 13                        | 7                    | 5                                | 7                                   |                                               | 7                                         | 8          | 12                   | 8                   | 10                     | 6                                           | 4                           |            |
| 6        | «Авиационная деятельность (службы)»                              | service                                          | aeronautical | field length        | telecommunication station | shared duties        | aerodrome control tower          | elements of equipment               | 71                                            | протокол                                  | служебный  | циркуляр информации  | служебный протокол  | фиксированные цели     | сеть авиационной фиксированной электросвязи | расчетная для типа самолета | 118        |
|          |                                                                  | Число примеров в репрезентативной выборке        |              |                     |                           |                      |                                  |                                     |                                               | Число примеров в репрезентативной выборке |            |                      |                     |                        |                                             |                             |            |
|          |                                                                  | 13                                               | 13           | 12                  | 11                        | 7                    | 8                                | 7                                   |                                               | 23                                        | 12         | 16                   | 9                   | 12                     | 29                                          | 17                          |            |
| 7        | «Правила полетов»                                                | instrument                                       | precision    | instrument approach | vertical guidance         | conducted operations | approach control service         | requirements for precision approach | 134                                           | посадка                                   | посадочный | схема захода         | посадочное время    | контролируемые полеты  | процесс двустороннего регулирования         | заход на посадку            | 60         |
|          |                                                                  | Число примеров в репрезентативной выборке        |              |                     |                           |                      |                                  |                                     |                                               | Число примеров в репрезентативной выборке |            |                      |                     |                        |                                             |                             |            |
|          |                                                                  | 32                                               | 13           | 15                  | 21                        | 20                   | 25                               | 8                                   |                                               | 13                                        | 8          | 11                   | 7                   | 5                      | 10                                          | 6                           |            |

| №<br>п/п | Наименование<br>группы<br>терминологического ядра                          | Частеречная структура терминов английского языка |           |                      |                                |                                    |                                                     |                                  | Частеречная структура терминов русского языка |                                           |                  |                      |                            |                                      |                                                  |                                      |            |
|----------|----------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|-----------|----------------------|--------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------------------|-------------------------------------------|------------------|----------------------|----------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------------------|--------------------------------------|------------|
|          |                                                                            | С                                                | Прил      | С+С                  | Прил+С                         | Прич+С                             | С+Прич /<br>Прил+С                                  | С+Пред                           | Все-<br>го                                    | С                                         | Прил             | С+С                  | Прил+С                     | Прич+С                               | С+Прич /<br>Прил+С                               | С+Пред                               | Все-<br>го |
| 8        | «Законная/<br>незаконная<br>перевозка<br>груза»                            | freight                                          | loading   | approach<br>sequence | loading<br>weight              | arrived<br>authority               | appropriate<br>airwor-<br>thiness re-<br>quirements | supervision<br>of that state     | 55                                            | груз                                      | грузовой         | расчет<br>веса       | грузовой<br>отсек          | разрешенная<br>грузо-<br>подъемность | размещение<br>взятого груза                      | размещение<br>на борту               | 44         |
|          |                                                                            | Число примеров в репрезентативной выборке        |           |                      |                                |                                    |                                                     |                                  |                                               | Число примеров в репрезентативной выборке |                  |                      |                            |                                      |                                                  |                                      |            |
|          |                                                                            | 15                                               | 7         | 8                    | 5                              | 4                                  | 10                                                  | 6                                |                                               | 7                                         | 13               | 7                    | 5                          | 6                                    | 4                                                | 2                                    |            |
| 9        | «Авиационное<br>предприятие и<br>эксплуатанты»                             | entity                                           | bilateral | border<br>integrity  | dependent<br>surveil-<br>lance | authorized<br>agent                | aircraft<br>stand<br>taxilane                       | entity over<br>a given<br>period | 43                                            | оператор                                  | авиацион-<br>ный | движение<br>средств  | авиационное<br>предприятие | действующая<br>лицензия              | режим<br>наибольшего<br>благоприятство-<br>вания | налог на<br>доход                    | 16         |
|          |                                                                            | Число примеров в репрезентативной выборке        |           |                      |                                |                                    |                                                     |                                  |                                               | Число примеров в репрезентативной выборке |                  |                      |                            |                                      |                                                  |                                      |            |
|          |                                                                            | 10                                               | 8         | 6                    | 7                              | 5                                  | 3                                                   | 4                                |                                               | 5                                         | 3                | 3                    | 2                          | 1                                    | 1                                                | 1                                    |            |
| 10       | «Международ-<br>ные правила и<br>стандарты<br>транспорти-<br>ровки багажа» | baggage                                          | regional  | cabin<br>attendant   | bermuda<br>agreement           | capitali-<br>zing ex-<br>penditure | aerodrome<br>traffic<br>zone                        | helicopter<br>with engine        | 15                                            | багаж                                     | багажный         | провозная<br>емкость | учет веса                  | разрешенный<br>багаж                 | место<br>получения<br>багажа                     | руководство<br>по регули-<br>рованию | 15         |
|          |                                                                            | Число примеров в репрезентативной выборке        |           |                      |                                |                                    |                                                     |                                  |                                               | Число примеров в репрезентативной выборке |                  |                      |                            |                                      |                                                  |                                      |            |
|          |                                                                            | 5                                                | 3         | 1                    | 2                              | 2                                  | 1                                                   | 1                                |                                               | 4                                         | 2                | 3                    | 2                          | 1                                    | 1                                                | 2                                    |            |

Рассмотрим каждую терминологическую группу более подробно с точки зрения частеречной структуры.

Результаты анализа по группе «Общие авиационные понятия (международные воздушные перевозки пассажиров)» представлены на Рисунке 3.11.

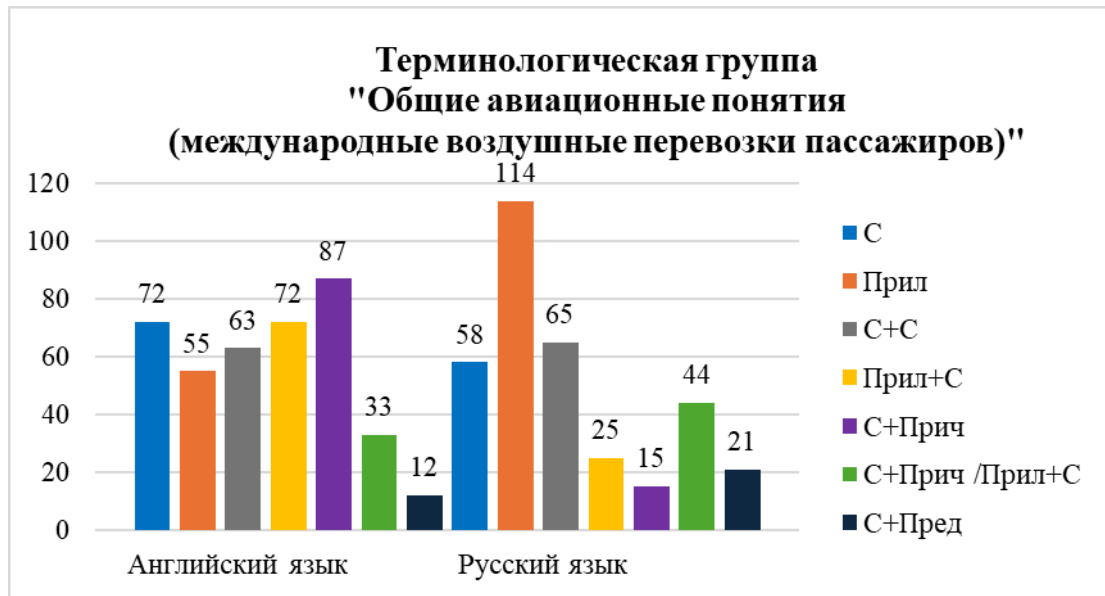


Рисунок 3.11 – Частеречная структура английских и русских терминов в терминологической группе «Общие авиационные понятия (международные воздушные перевозки пассажиров)»

Приведенные на Рисунке 11 данные позволяют заключить, что для англоязычной терминологической группы «Общие авиационные термины» характерно доминирование структур типа «существительное», «существительное + существительное»; «прилагательное». Кроме того, довольно заметное место в выборке занимают термины, имеющие структуру «существительное + причастие / прилагательное + существительное». Наименьший объем в выборке занимают термины со структурой «существительное + причастие» и «существительное + предлог».

Для русскоязычной части данной терминологической группы характерно следующее распределение частеречной структуры по выборке: наибольший объем занимают «причастие + существительное»; в равной пропорции встречаются структуры типа «существительное» и «прилагательное + существительное», как и

структуры «прилагательное», «существительное + существительное». Минимальный объем выборки по данной группе составили термины со структурой «существительное + предлог».

Несколько иные результаты были получены по терминологической группе «Международные аэропорты» (сертификация воздушных судов и аэропортов) (Рисунок 3.12).

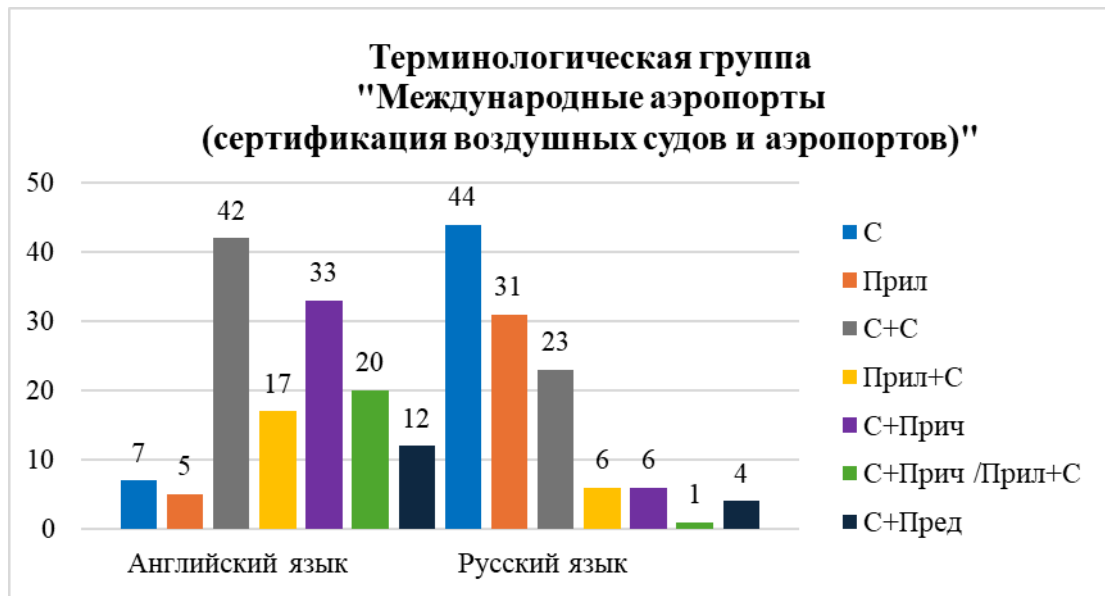


Рисунок 3.12 – Частеречная структура английских и русских терминов в терминологической группе «Международные аэропорты (сертификация воздушных судов и аэропортов)»

Насколько можно судить по данным, представленным на Рисунке 3.12, в англоязычном сегменте группы доминируют структуры типа «существительное» и «прилагательное», в то время как «прилагательное + существительное» и «причастие + существительное» встречаются редко. Минимальный объем выборки занимают термины с частеречной структурой типа «существительное + причастие/прилагательное + существительное». Относительно небольшой объем выборки занимают термины со структурой «существительное + существительное», поскольку такая структура практически не характерна для английского языка и встречается в терминосистемах относительно редко. Этот результат также подтверждается и мнением некоторых исследователей [Мякшин, 2019].

В русскоязычном сегменте исследуемой группы, напротив, доминируют термины со структурой «существительное + существительное» и «существительное + причастие». Минимальный объем в выборке занимают термины со структурой «существительное», в то время как среднее значение характерно для сочетаний типа «прилагательное», «прилагательное + существительное» и «существительное + причастие/прилагательное + существительное».

Интересные результаты были получены по терминологической группе «Взлетно-посадочная полоса (безопасность аэронавигации)» (Рисунок 3.13).

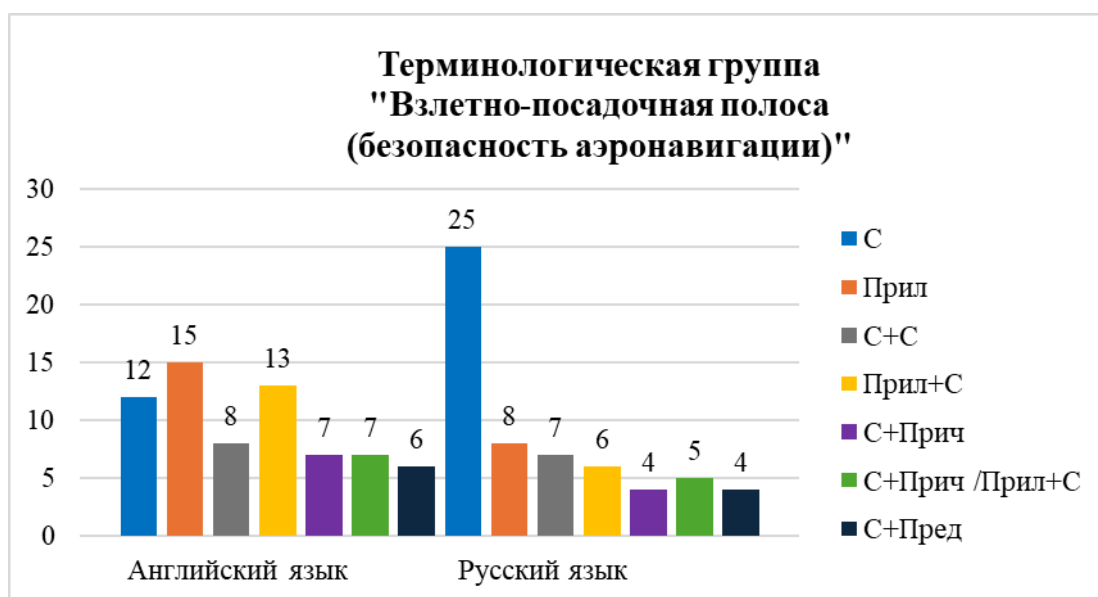


Рисунок 3.13 – Частеречная структура английских и русских терминов в терминологической группе «Взлетно-посадочная полоса (безопасность аэронавигации)»

Данные, приведенные на Рисунке 3.13, позволяют констатировать, что для англоязычного сегмента характерно доминирование терминов со структурой «существительное», остальные типы частеречной структуры представлены примерно в равной пропорции. Для русскоязычного сегмента терминологической группы «Взлетно-посадочная полоса (безопасность аэронавигации)» свойственно примерно равное распределение количества терминов по частеречевому критерию,

что объясняется, видимо, спецификой грамматики русского языка в сфере более гибкого порядка слов в предложении.

По терминологической группе «Террористическая угроза на воздушном транспорте и в аэропортах» были получены несколько иные результаты (Рисунок 3.14).

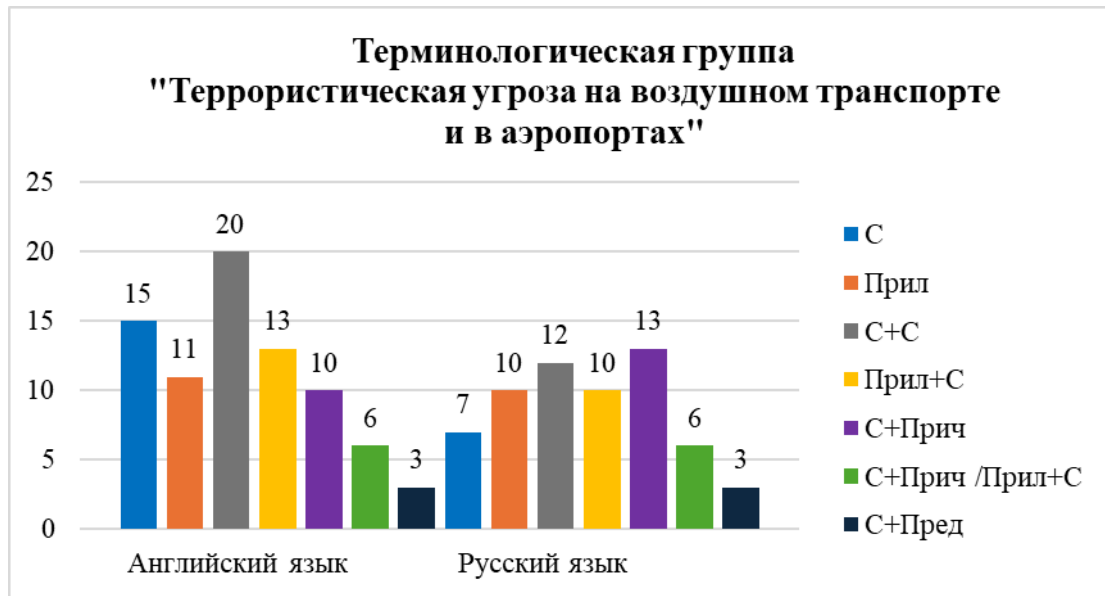


Рисунок 3.14 – Частеречная структура английских и русских терминов в терминологической группе «Террористическая угроза на воздушном транспорте и в аэропортах»

Насколько можно судить по данным, представленным на Рисунке 3.14, в англоязычной части выборки примерно равную доминирующую позицию занимают два типа частеречных структур: «существительное + существительное» и «причастие + существительное» (с поправкой на порядок слов в английском предложении). В русскоязычном сегменте выборки наиболее часто встречается структура «существительное + существительное» и «существительное», что коррелируется результатами, представленными в предыдущем параграфе, где было установлено, что в русской части всех 10 терминологических групп наиболее часто встречаются однокомпонентные и двухкомпонентные термины.

Результаты, полученные по группе «Окружающая среда», отчасти подтверждают данный тезис (Рисунок 3.15).



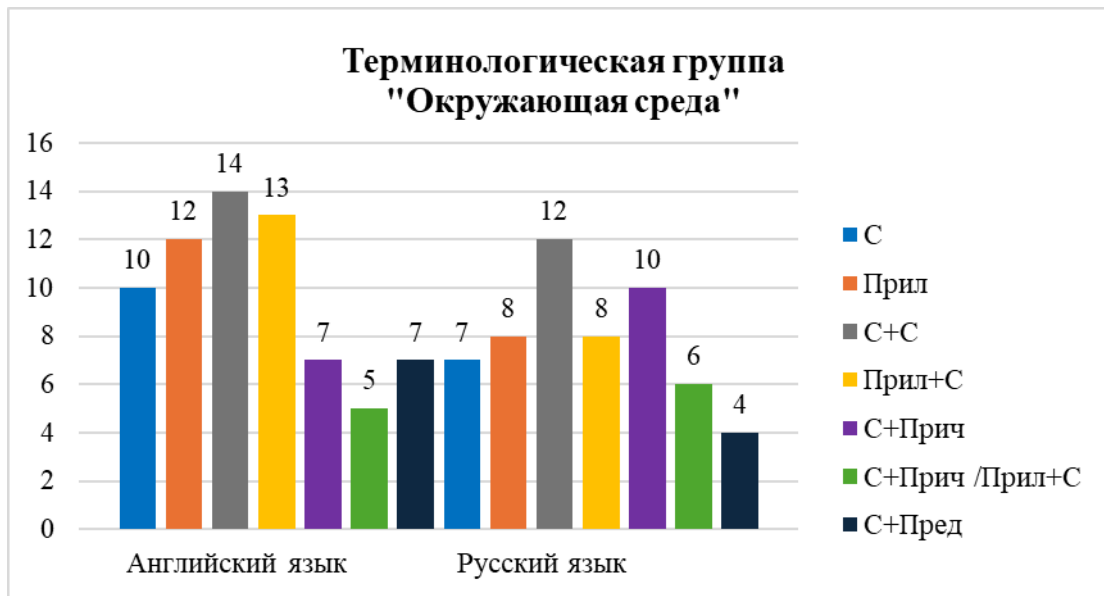


Рисунок 3.15 – Частеречная структура английских и русских терминов в терминологической группе «Окружающая среда»

Насколько можно судить по представленным на Рисунке 3.15 данным, в английском сегменте выборки основной объем занимают структуры «существительное + существительное» и «причастие + существительное», в то время как остальные типы частеречных структур распределены примерно в равной пропорции. Минимальный объем в выборке занимают термины со структурой типа «существительное + предлог».

В русскоязычном сегменте доминируют термины со структурой «существительное + существительное», «прилагательное + существительное» и «прилагательное», в то время как остальные типы представлены в равном соотношении. Минимальный объем в выборке имеют термины со структурой «существительное + причастие/прилагательное + существительное», которые используются в основном для описания технической области обслуживания воздушного судна (см. выше Таблицу 3.3).

Результаты по терминологической группе «Авиационная деятельность (службы)» представлены на Рисунке 3.16.

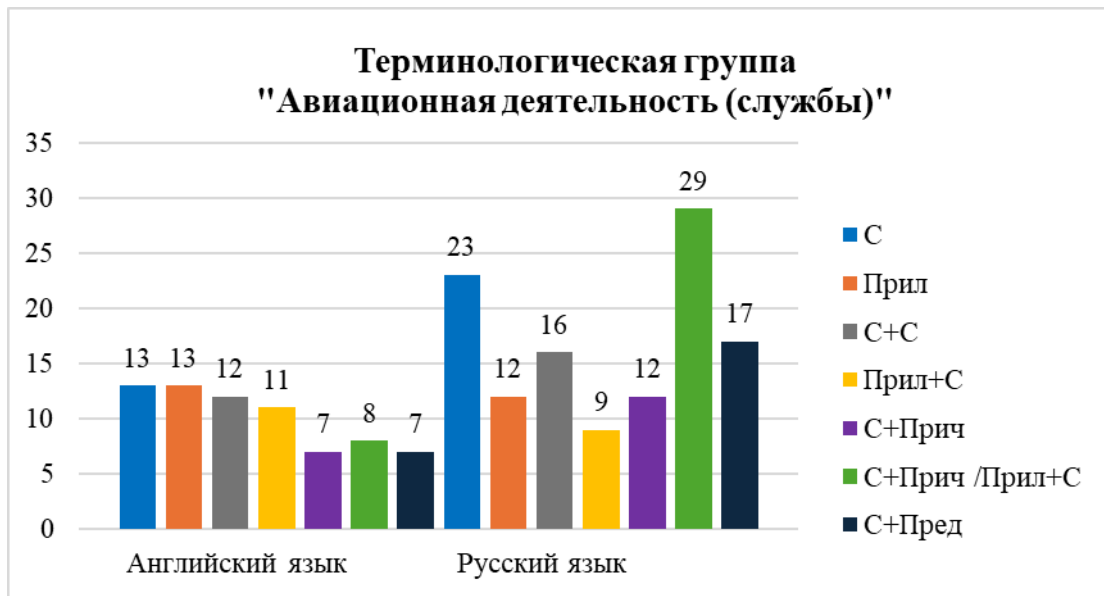


Рисунок 3.16 – Частеречная структура английских и русских терминов в терминологической группе «Авиационная деятельность (службы)»

Данные, представленные на Рисунке 3.16, позволяют утверждать, что в англоязычном сегменте терминологической группы «Авиационная деятельность (службы)» доминирующие позиции занимают термины со структурами «существительное» и «существительное + причастие/прилагательное + существительное». Далее следуют термины со структурой «существительное + существительное», а остальные типы частеречных структур представлены примерно в равном объеме.

В русскоязычной части выборки термины всех перечисленных в Таблице 3.3 четырех типов представлены практически в равной пропорции. При этом наибольший объем все же занимают термины со структурой «прилагательное», что, вероятно, обусловлено контекстуальным характером употребления терминов в рамках данной терминологической группы, когда порядок слов в предложении в зависимости от контекста может иметь разное смысловое наполнение.

В ходе анализа частеречного состава терминологической группы «Правила полетов» были получены следующие результаты (Рисунок 3.17).

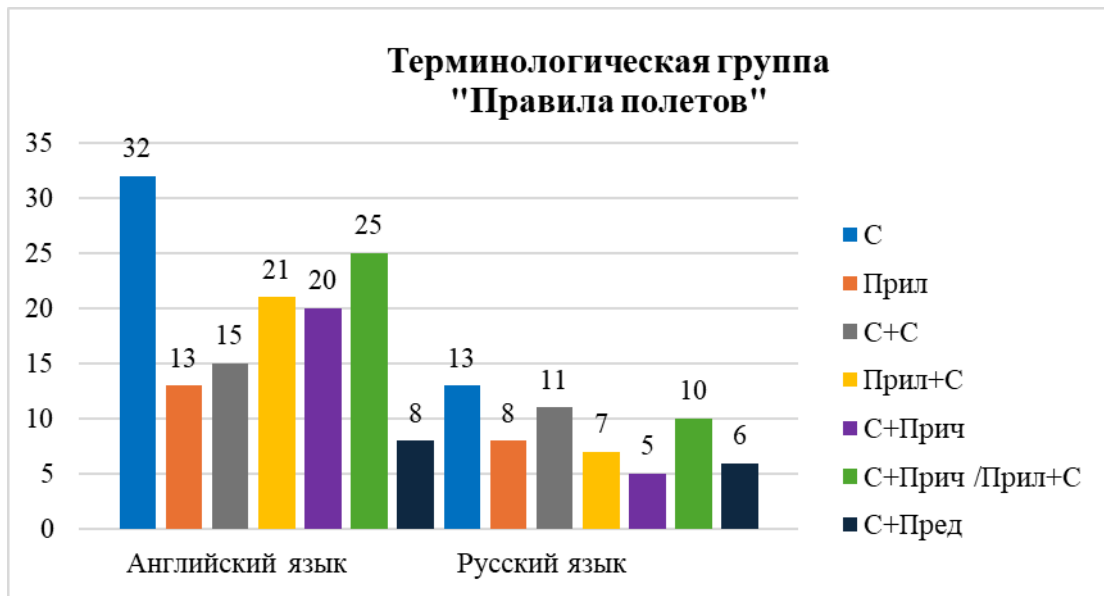


Рисунок 3.17 – Частеречная структура английских и русских терминов в терминологической группе «Правила полетов»

На основании данных, представленных на Рисунке 3.17, можно утверждать, что в рамках терминологической группы «Правила полетов» в англоязычном сегменте доминирует структура «существительное», в то время как остальные типы представлены примерно в равных пропорциях. В русскоязычном сегменте доминируют термины со структурами «существительное» и «существительное + причастие/прилагательное + существительное». Данный результат подтверждает тезис некоторых исследователей о том, что английская терминология также не лишена определенной степени контекстуальности [Щербакова, 2021, с. 162].

Небольшой объем русскоязычной выборки занимают термины со структурами «существительное + существительное». При этом, в обеих выборках структура «существительное + предлог» занимает минимальный объем по всей терминологической группе «Правила полетов». Сходство в этом отношении необходимо считать случайным, что объясняется вариативной погрешностью механической выборки, с помощью которой был осуществлен отсев терминов для каждой из терминологических групп.

Результаты анализа, проведенного по терминологической группе «Законная/незаконная перевозка груза», отчасти подтверждают данный тезис,

поскольку нет возможности говорить о прямой корреляции между структурой и частотностью термина в общей выборке по группе (Рисунок 3.18).

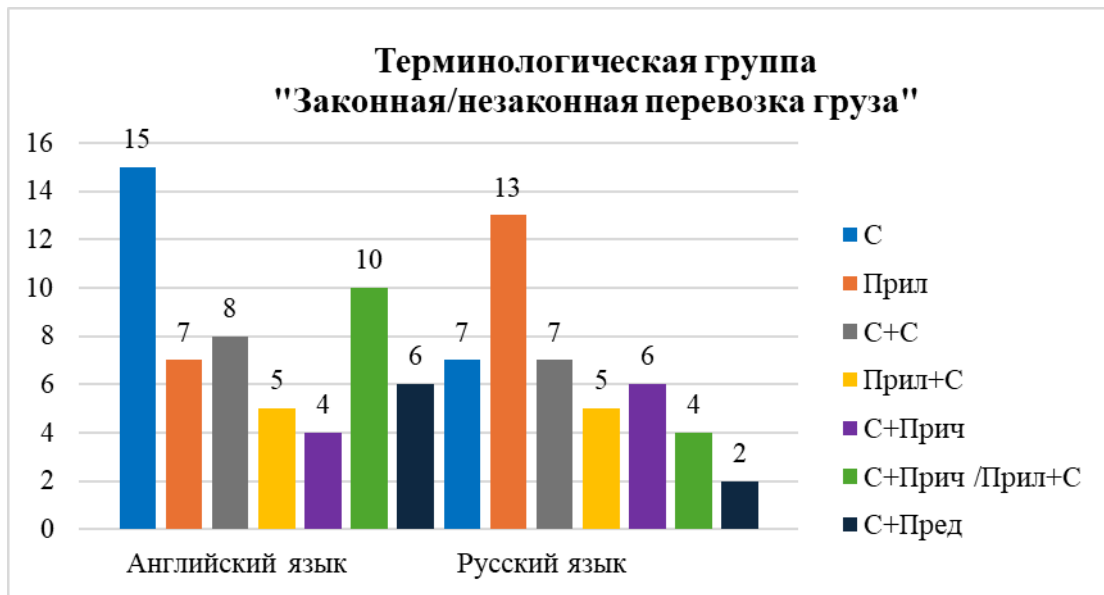


Рисунок 3.18 – Частеречная структура английских и русских терминов в терминологической группе «Законная/незаконная перевозка груза»

В результате анализа и полученных данных, представленных на Рисунке 3.18, в частеречной структуре англоязычных терминов доминируют конструкции типа «прилагательное», в равной пропорции встречаются термины со структурами «существительное» и «существительное + существительное», а минимальный объем выборки занимают термины, имеющие структуру «существительное + предлог». В русскоязычном сегменте отмечается наибольший объем терминов со структурой «существительное», средний объем занимает структура типа «существительное + причастие/прилагательное + существительное», а минимальный объем занимает структура «причастие + существительное». Вновь нет прямой корреляции между формальной и частеречной структурой, поскольку русская терминология зачастую заимствована и приведена в качестве возможных аналогов английской терминосистемы международного воздушного права.

Отсутствие прямой корреляции частеречной и формальной структурами также отмечается в терминологической группе «Авиационное предприятие и эксплуатанты» (Рисунок 3.19).

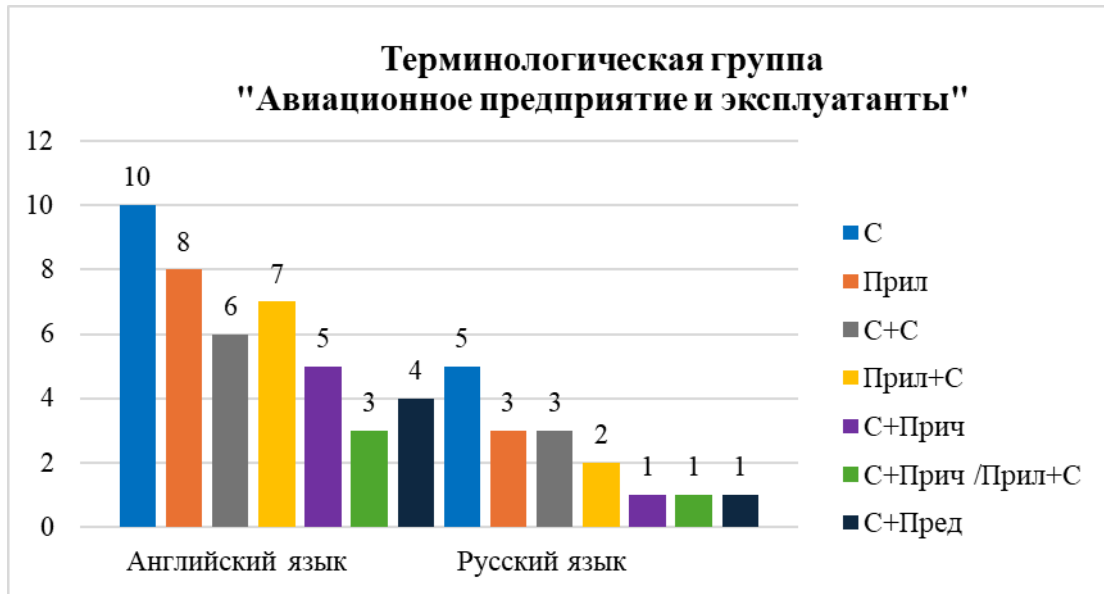


Рисунок 3.19 – Частеречная структура английских и русских терминов в терминологической группе «Авиационное предприятие и эксплуатанты»

Насколько можно судить по данным, представленным на Рисунке 3.19, в данной группе среди англоязычных терминов доминирует структура «существительное». В равных пропорциях встречаются термины со структурами «прилагательное» и «прилагательное + существительное», остальные типы встречаются в небольшом объеме. При этом минимум от общего объема выборки вновь занимают термины со структурой «существительное + предлог». В отношении этого типа частеречной структуры можно утверждать, что он наименее востребован в английской терминосистеме международного воздушного права. В русскоязычном сегменте наибольший объем выборки занимают термины со структурами «существительное» и «прилагательное», остальные типы структур занимают примерно равные позиции. Кроме того, небольшой объем выборки занимают термины со структурой «причастие + существительное», что также можно рассматривать как определенную закономерность для русскоязычного сегмента терминологии международного воздушного права.

Все вышеприведенные тезисы об отсутствии прямой межструктурной корреляции подтверждаются также и результатами, полученными по

терминологической группе «Международные правила и стандарты транспортировки багажа» (Рисунок 3.20).

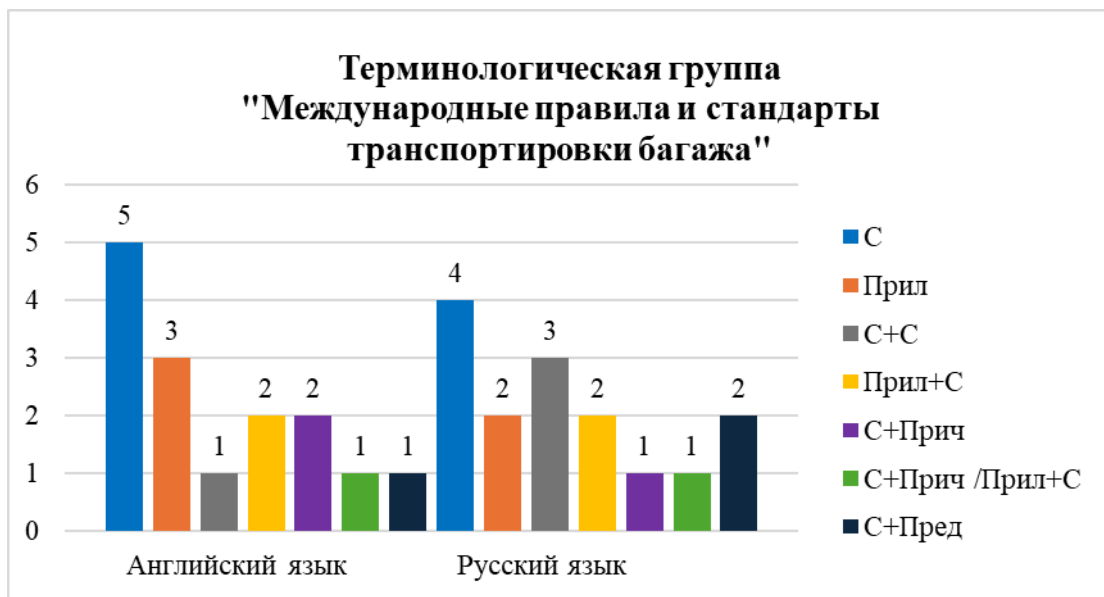


Рисунок 3.20 – Частеречная структура английских и русских терминов в терминологической группе «Международные правила и стандарты транспортировки багажа»

Данные, представленные на Рисунке 3.20, позволяют утверждать, что в англоязычном сегменте терминологической группы «Международные правила и стандарты транспортировки багажа» доминирующее положение занимают термины со структурами «существительное» и «существительное + существительное». Остальные структуры распределены примерно в равном соотношении, а минимум объема выборки занимают термины со структурой «существительное + причастие/прилагательное + существительное». Для русскоязычного сегмента выборки также характерно доминирование структур «существительное» и «прилагательное», причем такое сходство доминирующей конструкции по обеим выборкам было выявлено впервые. Минимальные позиции в русскоязычном сегменте занимают, как и в английской выборке, термины со структурой «существительное + причастие/прилагательное + существительное».

Таким образом, проведенный анализ позволил выявить два важных для исследования аспекта: 1) отсутствие прямой корреляции между формальной

структурой, частеречной структурой и объемом терминов в репрезентативной выборке по каждой из 10 терминологических групп; 2) наименьший объем в обеих выборках имеют такие частеречные структуры, как: «существительное + предлог» и «существительное + причастие/прилагательное + существительное».

Считаем, что результаты исследования позволяют убедиться в том, что к многокомпонентным терминам относятся специальные языковые единицы, в которых «опорный компонент (слово, обозначающее родовое понятие), выраженный именем существительным, распространен» [Сорокина, Закирова, 2014, с. 82–85].

В терминах международного воздушного права в качестве распространителя могут использоваться разные грамматические формы: прилагательное в именительном падеже (*депортируемое* лицо, *automatic control*), существительное в форме косвенного падежа без предлога (условия *договора*, *deportation order*), существительное в форме косвенного падежа с предлогом (оповещение *о пожаре*, *density of traffic*), буквенное обозначение (группа А, *Category A operation*), цифровое обозначение («Седьмая свобода воздуха», "*The Seventh Freedom*"), комбинированное буквенно-цифровое обозначение (Категория III А, *Category III A operation*), имена собственные (Бермудское соглашение, *The Bermuda Agreement*), имена нарицательные в значении этикетированных знаков (Соглашение об «открытом небе», *The Treaty on Open Skies* [*Treaty on open skies*]), топонимы (*Чикагская* конвенция, *Chicago agreement*), адъективированное причастие (*заявленная* пропускная способность, *accredited representative*).

Проведенное количественное исследование примеров в англоязычном и русскоязычном сегментах выборки по каждой из 10 выделенных в корпусном исследовании терминологических групп также позволило выявить, что для англоязычного сегмента наиболее характерно использование однокомпонентных («существительное») и двухкомпонентных («существительное + существительное», «прилагательное + существительное», «причастие + существительное»), в то время как в русскоязычной терминологии также преобладают однокомпонентных («существительное») и двухкомпонентных («прилагательное + существительное») терминологических единиц.

### Выводы по главе 3

Проведенное эмпирическое исследование терминов английского и русского языков в рамках выделенных терминосистем международного воздушного права позволяет сформулировать следующие выводы.

1. Терминологическая номинация как разновидность общезыковой номинации осуществляется в соответствии с едиными общезыковыми принципами, представляет собой целенаправленный творческий процесс, связанный с познанием и коммуникацией. Термин, являясь результатом профессиональной когнитивной деятельности и научного мышления, становится средством познания в данной области.

2. В данном исследовании на основе методологии корпусной лингвистики представлены результаты количественного и качественного анализа корпуса текстов, касающихся отрасли международного воздушного права, с позиций классификации и группировки лексико-семантических единиц по критериям принадлежности к терминологическому ядру и по структуре термина, а также по частотности распространения конкретных лексико-семантических групп в английских и русских текстах, при помощи таких программ, как корпусные менеджеры Sketch Engine, AntConc, TermoStat; MI (mutual information), t-score, z-score, log-likelihood, chi-square ( $\chi^2$ ).

3. В языке для специальных целей в сфере международного воздушного права выделено 10 основных семантических полей групп в английском и русском языках на основе анализа выборки. Генеральная терминологическая совокупность составила 10620 английских терминов и 8850 русских терминов. Методом сплошной выборки были отсортированы 1062 английских термина и 885 русских терминов (две репрезентативные выборки).

4. В ходе исследования решены следующие задачи: сопоставлены и определены 10 лексико-семантических групп английского языка с русским в отношении частотности терминов; определена динамика употребления терминов в



английской и русской терминосистемах международного воздушного права; рассмотрены особенности каждой группы с точки зрения критерия формальной структуры по принципу однокомпонентных, двухкомпонентных, многокомпонентных (три и более лексических единиц); сформирована репрезентативная выборка по каждой терминологической группе с последующим частеречным анализом формальной структуры терминов английского и русского языков в сфере международного воздушного права.

5. В современной терминологии международного воздушного права существуют определенные терминологические группы, среди которых путем корпусного исследования выделены 10 групп на основании концепции «терминологического ядра». В третьей главе диссертационного исследования представлены результаты структурного анализа терминологических групп и описание особенностей частеречного состава терминов международного воздушного права в сопоставительном плане.

6. Результаты исследования подтверждают предположение о том, что многокомпонентные термины – специальные языковые единицы, включающие в себя опорный компонент и «распространитель», в качестве которого могут использоваться разные грамматические формы: прилагательное в именительном падеже, существительное в форме косвенного падежа без предлога, существительное в форме косвенного падежа с предлогом, буквенное обозначение, цифровое обозначение, комбинированное буквенно-цифровое обозначение, имена собственные, имена нарицательные в значении этикетированных знаков, топонимы, адъективированное причастие.

7. Представленные в третьей главе результаты исследования позволили сформировать методическую базу для дальнейших разработок темы в рамках сопоставительного изучения английской и русской терминосистем международного воздушного права. В данной главе представлен авторский подход к анализу относительно крупных выборок, позволяющий проводить качественный и количественный анализ отобранных примеров.

В целом проведенное исследование позволяет заключить, что представленные терминосистемы английского и русского языков, обслуживающие отрасль международного воздушного права, включают как конкретный, так и контекстуальный аспекты в зависимости от каждой терминологической группы.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Диссертационное исследование, связанное с изучением функционирования языка для специальных целей в сфере международного воздушного права, нацеленного на обеспечение безопасности в области авиационного транспорта, относится к числу актуальных и определяется высокой степенью научной новизны, поскольку до настоящего времени данная проблематика не рассматривалась исследователями в области современной лингвистики, хотя особенности профессиональной коммуникации в сфере воздушного транспорта достаточно эффективно изучены как отечественными, так и зарубежными лингвистами. В данном разделе диссертации – заключении – представлены полученные результаты, которые, на наш взгляд, позволят расширить теоретические и практические достижения в современной науке.

Цель исследования, состоящая в комплексном описании профессиональной коммуникации и в выявлении особенностей функционирования языка для специальных целей в сфере международного воздушного права, регулирующего отношения между государствами и международными авиационными организациями в рамках использования воздушным транспортом воздушного пространства над государственной территорией и за ее пределами, позволила автору определить задачи, последовательное решение которых оказало влияние на формулирование гипотезы, достижение теоретических и практических результатов.

В ходе исследования выявлено, что функционирование английского языка для специальных целей в сфере международного воздушного права осуществляется в совокупности с авиационным английским, используемым в профессиональной коммуникации между специалистами в области авиации. Результаты исследования позволяют утверждать, что язык для специальных целей представляет собой исторически сложившуюся уровневую подсистему национального языка, призванную обслуживать коммуникацию в специальной области науки (отрасли),

включающую лингвистические (морфологические, лексические, грамматические, синтаксические, семантические) средства, систему специальных понятий, воспроизводимые в профессиональной коммуникации специалистов в определенной сфере деятельности.

На основе комплексного подхода к изучению английского и русского языков для специальных целей в сфере международного воздушного права, направленного на выявление логической и сублогической сочетаемости терминов как информативного научного объекта, способствующего определению метазнания, установлено, что к основным характеристикам исследуемого подъязыка относятся строгая нормированность, стандартизированность, точность, ясность и лаконичность в выражении мнения, скорость речи. Исследование специфики языка для специальных целей в сфере международного воздушного права на основе лингвистического, лингвокультурного, когнитивного подходов позволило определить междисциплинарный характер методологии.

Автором выявлены отличия между понятиями «общение» и «профессиональная коммуникация», позволяющие утверждать, что важное значение в профессиональной деятельности имеет речевое взаимодействие специалистов при решении специальных задач в исследуемой области, которое характеризуется проявлением нейтральных эмоций личности, что свойственно по своим признакам в большей степени профессиональной коммуникации; профессиональное общение сопровождается эмоциональными и индивидуальными качествами личности. Изучение особенностей развития языка для специальных целей в сфере международного воздушного права и профессионального общения специалистов в данной области основано на достижениях лингвокультурологии как одного из современных актуальных направлений языкознания, к центральным вопросам которого в рамках антропологической парадигмы относятся феномены культуры и языка в тесной связи с человеком, его мышлением, духовной, правовой, профессиональной деятельностью, связанной с обеспечением правовой безопасности воздушного транспорта.

В работе автором рассмотрены характеристики профессиональной языковой личности специалиста, среди которых выделяются: соблюдение требований ИКАО, понимание культурных различий между членами экипажа и пассажирами, проявление высокого уровня профессиональной культуры, нормативное применение принципов международного воздушного права, регулирующего правовой статус воздушного пространства и режимы его использования в целях безопасности аэронавигации. Профессиональная языковая картина мира характеризуется отражением в исследуемом языке для специальных целей представлений специалиста, основанных на научно-теоретическом, инженерно-практическом, правовом, психологическом, культурном опыте в области авиации и международного воздушного права.

Исследование показало, что лингвокультурный подход позволяет не только осознать взаимосвязь языка и культуры в целом, но и выделить отдельные признаки подязыка в области международного воздушного права. Отражение профессиональной культуры в функционировании языка для специальных целей в сфере международного воздушного права, безусловно, относится к важнейшим аспектам общения специалистов в разных странах мира и базируется на традиционных нормах национальной культуры. Изучение особенностей профессионального общения с позиции лингвокультурологии позволило выделить основные функции языка для специальных целей с учетом профессиональной культуры: *познавательную (когнитивную), коммуникативную, адаптивную, оценочную (аксиологическую), профессиональной социализации, интегративную.*

В диссертационной работе рассмотрены особенности функционирования языка для специальных целей в сфере международного воздушного права на структурном, дискурсивном уровнях, включая анализ речи с учетом лингвистических характеристик, социокультурных, психологических, прагматических факторов. На материале примеров из ситуаций, описанных в специальной литературе, проведен анализ исследуемого подязыка на фонетическом, морфологическом, лексическом, синтаксическом уровнях.

В ходе исследования выявлено, что функционирование языка для специальных целей в сфере международного воздушного права характеризуется использованием языковых средств, к которым относятся не только специальные термины, но и общеупотребительная лексика, общенаучные термины, служебные слова, сокращения, специальная фразеология. В основу исследуемого подязыка положена терминологическая система, включающая общеправовые термины, узкоспециальные термины, обслуживающие профессиональную коммуникацию специалистов международных правовых отношений в области авиации.

Основные тематические терминологические группы в языке для специальных целей в сфере международного воздушного права включают термины и понятия, значение которых отражает правовое регулирование: международных полетов гражданских воздушных судов, включая полеты над/в пределах государственной территории, над открытым морем, международными проливами и архипелажными водами; международных воздушных сообщений; международных воздушных перевозок; коммерческой деятельности авиапредприятий на мировом рынке воздушного транспорта; эксплуатации арендованных воздушных судов; международного лизинга гражданских воздушных судов; незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и др.

Правовые вопросы, решение которых определяют цели исследуемого нами вида иноязычной профессиональной коммуникации, рассматриваются как средствами общеупотребительного языка (General Language), так и средствами языка для специальных целей (Language for Special Purposes), т.е. английского языка, используемого в сфере международного воздушного права, включая авиационный английский язык. Кроме того, отмечается активное речевое взаимодействие в том числе в рамках обеспечения безопасности в условиях радиотелефонной связи между авиадиспетчерами и пилотами: английский язык радиотелефонии (RTFE) является ядром авиационного английского языка, включающим фразеологию, установленную Международной организацией гражданской авиации (ИКАО).

Анализ специальной литературы и отчетов экспертов показал, что у сотрудников воздушного транспорта возникают проблемы, связанные с использованием авиационного английского языка, и главным образом трудности в достижении взаимопонимания между носителями английского языка и теми, для кого английский не является родным: слабое владение общеупотребительным английским языком, низкая скорость речи, отсутствие в речи специальной лексики. Анализ ошибок авиадиспетчеров и нарушений безопасности полетов позволяет утверждать, что ведение переговоров только на английском языке значительно повышает уровень безопасности полетов.

На основе историко-диахронного анализа терминосистемы международного воздушного права на материале научной литературы и юридических документов установлено четыре этапа ее развития, каждый из которых характеризуется появлением определенных понятий и номинирующих их терминов: 1) с XVIII века, начиная с запуска в 1786 году воздушных шаров, нагретых спиртом или другими пожароопасными веществами, до Парижской конвенции 1919 года; 2) с 1919 г. до 1944 г.; 3) с 1944 г. до 1971 г.; 4) с 1971 г. до настоящего времени. Выявлено, что наиболее активное развитие терминосистемы международного воздушного права отмечается после принятия Чикагской конвенции (1944 г.), а также руководства ИКАО, которые являются основными документами, включающими в себя понятия и дефиниции на шести языках.

Современный этап развития терминосистемы международного воздушного права характеризуется применением специальных лексических единиц в английском и русском языках для специальных целей, обслуживающих профессиональную коммуникацию в рамках таких основных блоков отрасли, как обслуживание воздушного движения (ОВД), право международных полетов и право международных воздушных сообщений и перевозок, которые были закреплены в Соглашении о воздушном транспорте (Air Transport Agreement (ATA)). Основные термины и понятия, используемые в области международного воздушного права в современный период, зафиксированы в разработанном авторском словаре, опубликованном в 2023 году.

В результате анализа терминов и понятий, используемых в сфере воздушного транспорта, включая систему международного воздушного права, нами разработана их классификация. Исследование показало, что подсистема «обслуживание воздушного движения (ОВД)» / "air traffic services" включает в себя терминологические единицы, которые можно распределить на тематические подгруппы: обслуживание воздушного движения (ОВД) / air traffic services; безопасность полетов / an aviation safety reporting system; организация потоков воздушного движения / air traffic flow management (ATFM); методы и минимумы эшелонирования / separation methods and minima; аэродромное диспетчерское обслуживание / airfield control service; полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение / flight information service and emergency alert.

Рассмотренные в диссертации особенности устной и письменной профессиональной коммуникации в режиме связи «диспетчер – пилот» / communication "dispatcher – pilot", «воздух – земля» / air – ground communication предполагают и нацелены на передачу определенной информации на основе наблюдения. Выявлено, что профессиональная коммуникация в сфере воздушного транспорта отличается активным применением фразеологических единиц, имеющих терминологическое значение, в следующих тематических рамках: фразеология управления воздушным движением (УВД) / air traffic control (ATC) phraseology; фразеология обслуживания ОВД на основе наблюдений / phraseology of ATS service based on observations; фразеология, используемая при связи между наземным персоналом и летным экипажем / phraseology used in communication between ground personnel and flight crew; фразеология при выдаче предупреждений / phraseology when issuing warnings.

В ходе исследования установлено, что процесс коммуникативно-речевого взаимодействия между авиадиспетчером и членами летного экипажа должен осуществляться практически без ошибок, что способствует повышению уровня безопасности полетов и эффективности управления воздушным движением: низкий уровень владения английским языком является одним из факторов, вызывающих возникновение авиационных инцидентов. Кроме того, в стрессовых



ситуациях наблюдается переход от стандартной фразеологии на обычный английский язык, использование эмоционально окрашенных предложений, в которых определяется психологический компонент, реализуемый через переспросы, повторы, тональность коммуникации, иронию в высказываниях и др. На эффективность радиообмена влияют факторы: лингвистические (использование фразеологии, интонации, ударения, пауз), экстралингвистические (качество передачи, шум в кабине, одновременное выполнение различных сложных операций). Важнейшим фактором авиационной безопасности является семантическая корректность используемых в профессиональной коммуникации языковых единиц: запрещено использование социального жаргона и профессиональных жаргонизмов из других специализированных сфер деятельности, поскольку они могут затруднять понимание сообщения.

К научным теоретическим результатам данного исследования следует отнести введение в научный обиход понятия **воздушно-правовой дискурс**, определяемого нами как *система коммуникативных событий и отношений в соответствии с законами международного воздушного права и закономерностями языка, нацеленными на правовое регулирование в сфере авиационных сообщений и перевозок*. Исследуемый нами дискурс радиообмена определяется как институциональный дискурс (по классификации В.И. Карасика), характеризующийся фиксированной речью, использованием терминологических клише, специальной фразеологией, которые записываются и прослушиваются при помощи специальных устройств.

Теоретическая значимость исследования усиливается, на наш взгляд, тщательным изучением практической реализации в сфере международного воздушного права теории речевых актов (предложенной Дж. Остином и Дж. Серлем) и введением дополнительных типов речевых актов, специфика которых эксплицитно определяется на материале конкретных примеров профессиональной коммуникации. Выявлено, что в условиях реального речевого взаимодействия специалистов в области международного воздушного права преобладают следующие типы речевых актов (по Дж. Остину и Дж. Серлю):

вердиктивы, экзерситивы, комиссивы. В меньшей степени встречаются экспозитивы, репрезентативы, декларативы, директивы. Значительно реже используются бехабитивы. Нами предложены типы речевых актов в исследуемой сфере: 1) **авиационный деликт**, понимаемый нами как *речевой акт, нацеленный на совершение лицом (деликвентом) действия (бездействие), которое считается по нормам международного воздушного права нарушением закона, влекущим наступление ответственности*; 2) **репрезентатив – правовое утверждение**, понимаемый нами как *речевой акт, обладающий такими признаками, как информация о событии / факте и утверждение говорящим об истинности данного события или факта в воздушно-правовой сфере, нацеленное на убеждение адресата в достоверности этой информации*. Следует отметить, что типы речевых актов и их особенности изучены нами на основе обширного текстового материала, связанного с такими аспектами международного воздушного права, как *международные воздушные перевозки пассажиров, сертификация воздушных судов и аэропортов, безопасность аэронавигации, террористическая угроза на воздушном транспорте и в аэропортах, окружающая среда, авиационная деятельность (службы), правила полетов, законная/незаконная перевозка груза, авиационное предприятие и эксплуатанты, международные правила и стандарты транспортировки багажа*.

На основе анализа особенностей синтаксической организации специальных текстов установлено, что для авиационного подъязыка характерным является: использование предложений в повелительном и изъявительном наклонении, употребление эллиптических конструкций, избегание вопросительных предложений, опущение вспомогательных и модальных глаголов и употребление повторов, обеспечивающих максимально четкую, простую и недвусмысленную передачу информации. Выявлено, что основным способом синтаксической компрессии в исследуемых ситуациях речевого взаимодействия является эллиптический, заключающийся в опущении логически необходимых членов предложения, характеризующийся краткостью и лаконичностью, реализуемыми за счет языковой экономии. Функции избыточности реализуются в основном за счет

лексических, фразовых и синтаксических повторов, которые используются для привлечения внимания участников коммуникации к важной информации, а также служат интенсификатором действий, направленных на достижение понимания и обеспечение безопасности полета.

Изучение особенностей ситуаций профессиональной коммуникации позволило выделить группы лексико-грамматических соответствий в английском и русском языках для специальных целей в сфере воздушного транспорта по степени релевантности. К ним относятся: 1) *полные аналоги*, т.е. полностью или почти полностью совпадающие понятия в русском и английском языках; 2) *семантические аналоги*, т.е. лексические единицы, имеющие полное концептуальное соответствие, выраженное различными лингвистическими средствами; 3) *частичные совпадения*, т.е. различия в языковых единицах не на лингвистическом уровне, а на концептуальном и процедурном уровнях; 3) *полное несоответствие*, не позволяющее правильно понять значение языковых единиц, требующее описательных объяснений, вызывающее серьезные трудности при переговорах, например, между пилотом и диспетчером. К типичным нарушениям в восприятии, например, русскоязычными пилотами англоязычных сообщений относятся: грамматические нарушения; опущение смысловесных элементов фразы; намеренное опущение слов, не влияющих существенным образом на смысл всей фразы.

В работе проведено эмпирическое исследование терминов английского и русского языков в рамках выделенных терминосистем международного воздушного права на основе анализа выборки: генеральная терминологическая совокупность составила 10620 английских терминов и 8850 русских терминов; методом сплошной выборки были отсортированы 1062 английских термина и 885 русских терминов (две репрезентативные выборки).

В ходе исследования решены поставленные перед исследованием задачи, и полученные результаты представлены в диссертации: сопоставлены и определены 10 лексико-семантических групп английского языка с русским языком в отношении частотности терминов; определена динамика употребления терминов в английской

и русской терминосистемах международного воздушного права; рассмотрены особенности каждой группы с точки зрения критерия формальной структуры по принципу однокомпонентных, двухкомпонентных, многокомпонентных (три и более лексических единиц); сформирована репрезентативная выборка по каждой терминологической группе при последующем частеречном анализе формальной структуры терминов английского и русского языков в сфере международного воздушного права. В процессе анализа современной терминологии международного воздушного права выявлены основные терминологические группы на основе концепции «терминологического ядра». Считаем, что использованный нами подход к изучению терминосистем русского и английского языков для специальных целей в сфере международного воздушного права представляется эффективным.

В данном диссертационном исследовании представлены результаты структурного анализа терминологических групп и описание особенностей частеречного состава терминов международного воздушного права в сопоставительном плане. Результаты исследования подтверждают предположение о том, что многокомпонентные термины представляют собой специальные языковые единицы, включающие в себя опорный компонент и «распространитель», в качестве которого могут использоваться: прилагательное в именительном падеже, существительное в форме косвенного падежа без предлога, существительное в форме косвенного падежа с предлогом, буквенное обозначение, цифровое обозначение, комбинированное буквенно-цифровое обозначение, имена собственные, имена нарицательные в значении этикетированных знаков, топонимы, адъективированное причастие.

Представленные в диссертационной работе результаты исследования позволили сформировать методологическую базу для дальнейших разработок темы в рамках сопоставительного изучения английской и русской терминосистем международного воздушного права. Автором на основе корпусной методологии и при помощи таких программ, как корпусные менеджеры Sketch Engine, AntConc, TermoStat; MI (mutual information), t-score, z-score, log-likelihood, chi-square ( $\chi^2$ )

проведен качественный и количественный анализ отобранных примеров, на основе которого установлено, что критерий формальной структуры позволяет проводить сопоставления в двуязычных системах терминов, а также анализировать особенности каждого качественного компонента через призму количественных показателей.

К основным результатам данного исследования относится авторская разработка «Англо-русского словаря терминов и понятий международного воздушного права» (2023 г.), не имеющего аналогов в отечественной терминологии. В ходе работы над составлением данного словаря на материале основных документов в области международного воздушного права (конвенций ООН, уставного документа Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и др.), а также на основе соглашений специального характера в рамках системы международной безопасности установлено, что терминология данной правовой области отличается от других более детальной кодификацией и является широко ратифицированной.

В целом проведенное исследование подтверждает гипотезу и позволяет заключить, что язык для специальных целей в сфере международного воздушного права, призванного обслуживать профессиональную коммуникацию специалистов в рамках обеспечения безопасности авиационного транспорта, функционирует на основе системы национального языка, требований к точности терминов и понятий, включая стандартную фразеологию радиообмена, выбор которых обусловлен условиями аэронавигации, соответствующими правовыми нормами и принципами. В диссертационном исследовании доказано, что английская и русская терминосистемы международного воздушного права, составляющие основу соответствующих языков для специальных целей, представляют собой совокупность терминов, специальной фразеологии, которые используются для достижения точного понимания между участниками и потребителями услуг авиационной отрасли в процессе регулирования правовых отношений, нацеленных на обеспечение безопасности.

Считаем, что исследование относится к перспективным и полученные результаты позволят глубже оценить сущность профессиональной коммуникации в сфере международного воздушного права, определить дискурсивные отличия данной отрасли права от других правовых отраслей, на основе систематизации и унификации терминов международного воздушного права определить их место в составе общей правовой лексики.

К перспективным исследованиям можно отнести дальнейшее изучение особенностей профессиональной коммуникации в сфере международного воздушного права с учетом современных военно-политических условий с целью: обеспечения качественного речевого взаимодействия между диспетчером и членами лётного экипажа при выполнении специальных задач; улучшения взаимопонимания и качества общения специалистов, сотрудничество которых осуществляется в рамках использования мирового воздушного пространства в государственных интересах в области международных воздушных перевозок, культурных, научных, деловых связей.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Абашидзе, А.Х. Международное воздушное право : учебник для бакалавриата и магистратуры / А.Х. Абашидзе, А.А. Дементьев, А.И. Травников. – Москва : ИНФРА-М, 2018. – 190 с.
2. Авербух, К.Я. К проблеме членения специальных англоязычных текстов / К.Я. Авербух, А.В. Бурмистрова // Словарь в современном мире : материалы III Международной школы-семинара. – Иваново: Юнона, 2000. – С. 134–148.
3. Авербух, К.Я. Общая теория термина / К.Я. Авербух. – Москва : Издательство МГОУ, 2006. – 252 с.
4. Авербух, К.Я. Общая теория термина: комплексно-вариологический подход : автореф. дис. ... докт. филол. наук : 10.02.14 / Авербух Константин Яковлевич. – Москва, 2005. – 38 с.
5. Акимова, О.В. Терминология и английский язык как язык для специальных целей / О.В. Акимова. – 2017. – URL: [http://shelly.kpfu.ru/e-ksu/docs/F340459939/2.3\\_Akimova\\_statya.pdf](http://shelly.kpfu.ru/e-ksu/docs/F340459939/2.3_Akimova_statya.pdf) (дата обращения: 25.08.2023).
6. Акимова, О.В. Типология дискурса в профессиональной коммуникации / О.В. Акимова, М.И. Солнышкина // Актуальные проблемы теории коммуникации : сборник научных трудов. – Санкт-Петербург : Изд-во СПбГПУ, 2004. – С. 253–270.
7. Алексеева, Л.М. Системность терминологии / Л.М. Алексеева, Л.В. Василенко // Вестник Пермского университета. Российская и зарубежная филология. – 2015. – № 4. – С. 5–12.
8. Англо-русский словарь терминов и понятий международного воздушного права / авторы-составители: В.В. Воробьев, Е.С. Закирова, Е.П. Медведева ; под ред. В.В. Воробьева. – Москва : Прометей, 2023. – 168 с.
9. Анненкова, А.В. Понятие языка профессионального общения / А.В. Анненкова // Язык для специальных целей: система, функции, среда : сборник статей IV Международной научно-практической конференции. – Курск : Юго-Западный ун-т, 2012. – С. 14–22.

10. Апресян, Ю.Д. Исследования по семантике и лексикографии : в 2 т. / Ю.Д. Апресян. – Москва : Языки славянских культур, 2009.
11. Арутюнова, Н.Д. Дискурс / Н.Д. Арутюнова // Языкознание : Большой энциклопедический словарь / гл. ред. В.Н. Ярцева. – Москва : Большая Рос. энцикл., 1998. – С. 136–137.
12. Архипов, И.К. Семантика производного слова английского языка : учебное пособие / И.К. Архипов. – Москва : Просвещение, 1994. – 128 с.
13. Ахманова, О.С. Словарь лингвистических терминов : [около 7000 терминов] / О.С. Ахманова. – 2-е изд. – Москва : Сов. энциклопедия, 1969. – 608 с.
14. Бабалова, Г.Г. Системно-аспектуальное функционирование компьютерной терминологии : автореф. дис. ... докт. филол. наук : 10.02.19 / Бабалова Галина Григорьевна. – Москва, 2009. – 44 с.
15. Бабалова, Г.Г. Термин как элемент терминосистемы / Г.Г. Бабалова // Сибирское юридическое обозрение. – 2017. – № 12. – С. 91–94.
16. Бадалов, А.В. Правила и фразеология радиообмена : учебно-методическое пособие / А.В. Бадалов, В.П. Лактюшин. – Санкт-Петербург : Изд-во Университета гражданской авиации, 2022. – 244 с.
17. Бадалов, А.В. Правила и фразеология радиообмена : электронный учебник для студентов различных форм обучения по специальности 25.05.05 «Эксплуатация воздушных судов и организация воздушного движения» / А.В. Бадалов, В.П. Лактюшин. – Санкт-Петербург, 2024. – 67 с. – URL: <https://www.atc.spb.ru/TOVD/FRO.pdf> (дата обращения: 20.11.2023).
18. Баженов, Е.В. Специальная лексика и терминообразование в сфере организации воздушного движения в гражданской авиации в русском и английском языках / Е.В. Баженов // Litera. – 2019. – № 3. – С. 75–87.
19. Барахоева, Ж.М. Терминологическое пространство современной лингвостилистики / Ж.М. Барахоева // Международный научно-исследовательский журнал. – 2016. – № 6. – С. 6–8.



20. Басова, Г.Д. Детерминологизация авиационных терминов в русском языке конца XX века / Г.Д. Басова // Государство и регионы. Сер. Гуманитарные науки. – 2008. – № 3. – С. 22–31.

21. Бахарлу, Х. Основные способы и средства терминообразования в русской технической авиационной терминологии / Х. Бахарду, М.А. Шорехдели, М. Шоджаи // Молодой ученый. – 2016. – № 11. – С. 1654–1660.

22. Благодарная, Т.А. Подготовка преподавателя ESP / Т.А. Благодарная // Язык для специальных целей : система, функции, среда : сборник материалов Международной научно-практической конференции. – Курск : Курск. гос. техн. ун-т, 2004. – С. 17–23.

23. Бодалев, А.А. Психология общения / А.А. Бодалев. – Москва ; Воронеж, 2018. – 356 с.

24. Бойко, Н.В. Воздушное право : учебное пособие для вузов / Н.В. Бойко. – Москва : Юрайт, 2021. – 218 с.

25. Бордунов, В.Д. Международное воздушное право : учебное пособие / В.Д. Бордунов. – Москва : НОУ ВКШ «Авиабизнес», 2007. – 464 с. – URL: [https://raaks.ru/docs/doc20111110\\_001.pdf](https://raaks.ru/docs/doc20111110_001.pdf) (дата обращения: 20.11.2024).

26. Василик, М.А. Основы теории коммуникации : учебник для студентов вузов / [М.А. Василик и др.] ; под ред. М.А. Василика. – Москва : Гардарики, 2006. – 615 с.

27. Винокур, Г.О. Избранные труды по языкознанию и культуре речи / Г.О. Винокур. – Москва : URSS, 2010. – 232 с.

28. Воркачев, С.Г. К терминосистеме лингвокультурной концептологии / С.Г. Воркачев // Известия Волгоградского государственного педагогического университета. – 2015. – № 3. – С. 112–117.

29. Воробьев, В.В. Коммуникативная лингвокультурология и профессиональное общение / В.В. Воробьев, Е.С. Закирова // Вестник Университета (Российско-Таджикский (Славянский) университет). – 2023. – № 3 (81). – С. 47–57.

30. Воробьев, В.В. Лингвокультурология и профессиональное общение: коллективная монография / В.В. Воробьев, Е.С. Закирова, Д.С. Скарнев. – Москва : Русский язык. Курсы, 2023. – 256 с.

31. Воробьев, В.В. Лингвокультурология (теория и методы) / В.В. Воробьев. – Москва : РУДН, 1997. – 331 с.

32. Воробьев, В.В. Языковая личность в лингвокультурологии // Языковая личность : Лингвокультурология. Лингводидактика. Лексикография / под ред. В.В. Воробьева, Л.Г. Саяховой. – Уфа : Башгосуниверситет, 2001. – С. 6–63.

33. Воронянская, Е.Л. Фразеология радиообмена на английском языке при выполнении международных полетов : учебное пособие / Е.Л. Воронянская, О.М. Кузнецова. – Ульяновск : УВАУ ГА(И), 2010. – 202 с.

34. Гвишиани, Н.Б. Язык научного общения (вопросы методологии) / Н.Б. Гвишиани. – Москва : Высшая школа, 1986. – 222 с.

35. Герасимов, П.И. Допуск компаний/персонала к работе в аэропорту : нормативное регулирование и «лучшие практики» / П.И. Герасимов. – Москва : Litres, 2021a. – 188 с.

36. Герасимов, П.И. Международно-правовые вопросы структуры и деятельности Международной организации гражданской авиации (ИКАО) / П.И. Герасимов. – Москва : Эдитус, 2021б. – 198 с.

37. Герд, А.С. Введение в изучение языков для специальных целей / А.С. Герд. – 2-е изд., доп. и перераб. – Санкт-Петербург : СПбГУ. РИО. Филологический факультет, 2011. – 58 с.

38. Голованова, Е.И. Профессиональная языковая личность: специфика профессиональных процессов в сфере теории и практики / Е.И. Голованова // *Non multum, sed multa : Немного о многом. У когнитивных истоков современной терминологии* : сб. науч. тр. в честь В.Ф. Новодрановой. – Москва : Авторская академия, 2010. – С. 261–270.

39. Головин, С.Ю. Словарь практического психолога / сост. С.Ю. Головин. – Москва : АСТ : Харвест, 1998. – 799 с.

40. Гончарова, В.В. Понятие лингвокультурологии / В.В. Гончарова // Теория и практика современной науки. – 2019. – № 6. – С. 186–189.
41. Гринев-Гриневич, С.В. Терминоведение : учебное пособие для студ. высш. учеб. заведений / С.В. Гринев-Гриневич. – Москва : Издательский центр «Академия», 2008. – 304 с.
42. Даниленко, В.П. Методы лингвистического анализа. Курс лекций : учебное пособие / В.П. Даниленко. – Москва : URSS, 2016. – 280 с.
43. Дейк, Т.А. ван. Язык. Познание. Коммуникация = Познание : сборник работ / Т.А. ван Дейк ; сост. В.В. Петрова ; пер. с англ. яз. под ред. В.И. Герасимова. – Москва : Прогресс, 1989. – 310 с.
44. Денисова, О.И. Влияние заимствований на формирование авиационно-космической терминосистемы в английском языке / О.И. Денисова // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Лингвистика. – 2018а. – № 3. – С. 118–123.
45. Денисова, О.И. Особенности перевода авиационной терминосистемы с английского языка на русский / О.И. Денисова // Мир науки, культуры, образования. – 2018б. – № 6 (73). – С. 649–651.
46. Дупикова, Н.Н. Синтаксические способы компрессии в диалогах радиообмена «пилот-диспетчер» на английском языке / Н.Н. Дупикова // Актуальные вопросы филологических наук : материалы междунар. науч. конф. (г. Чита, ноябрь 2011 г.). – Чита : Молодой ученый, 2011. – С. 75–79. – URL: <http://moluch.ru/conf/phil/archive/25/1062/> (дата обращения: 25.01.2023).
47. Дьячков, Д.В. Анализ статистики авиакатастроф на основе исследования множества факторов / Д.В. Дьячков, О.В. Золотарев // Физико-техническая информатика (СРТ2020) : материалы 8-й Международной конференции. Часть 2. – Нижний Новгород, 2020. – С. 289–320.
48. Ермакова, Л.В. Дискурсивный анализ: современные подходы : учебно-методическое пособие / Л.В. Ермакова. – Благовещенск : Изд-во АмГУ, 2021 – 53 с.
49. Жукова, И.Н. Словарь терминов межкультурной коммуникации / И.Н. Жукова, М.Г. Лебедько, Н.Г. Юзефович. – Москва : Флинта, 2013. – 632 с.

50. Журавлев, А.П. Разработка универсального метода построения модели состава и структуры терминологических полей / А.П. Журавлев // СибСкрипт. – 2022. – № 2. – С. 220–231.

51. Заварзина, В.А. О системной классификации терминологической лексики современного образования / В.А. Заварзина // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Серия: Филология, педагогика, психология. – 2022. – № 1. – С. 13–24.

52. Закирова, Е.С. Лингвокультурологическая парадигма языка для специальных целей (на материале английского и русского языков для специальных целей в сфере автомобильного транспорта) : дис. ... докт. филол. наук : 10.02.20, 10.02.01 / Закирова Елена Сергеевна. – Москва, 2015. – 447 с.

53. Закирова, Е.С. Сопоставительный анализ однокомпонентных терминов международного гуманитарного права в русском и английском языках / Е.С. Закирова, В.В. Воробьев, А.Г. Давтян [и др.] // Гуманитарные науки и образование. – 2019. – № 10. – С. 144–149.

54. Закирова, Е.С. Историко-диахронный анализ развития терминосистемы международного воздушного права / Е.С. Закирова, О.С. Виноградова, Е.П. Медведева // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: Гуманитарные науки. – 2022. – № 12-3. – С. 124-129. – EDN: IOСJJY.

55. Закирова, Е.С. Анализ системности языка для специальных целей в сфере международного воздушного права / Е.С. Закирова, Л.П. Циленко, Е.П. Медведева // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: Гуманитарные науки. – 2022. – № 11-2. – С. 141-145. – EDN: EQYCKF.

56. Зализняк, А.А. Языковая картина мира / А.А. Зализняк // Энциклопедия «Кругосвет». – URL: [https://www.krugosvet.ru/enc/gumanitarnye\\_nauki/lingvistika/YAZIKOVAYA\\_KARTINA\\_MIRA.html](https://www.krugosvet.ru/enc/gumanitarnye_nauki/lingvistika/YAZIKOVAYA_KARTINA_MIRA.html) (дата обращения: 20.10.2024).

57. Зарипова, А.Н. Неформальный дискурс профессиональных сфер авиации и экономики в английском и русском языках / А.Н. Зарипова, О.В. Акимова, Т.Я. Заглядкина // Филологические науки. Вопросы теории и практики. – 2016. –

№ 8 (62), часть 2. – С. 81–83. – URL: [https://www.gramota.net/articles/issn\\_1997-2911\\_2016\\_8-2\\_22.pdf](https://www.gramota.net/articles/issn_1997-2911_2016_8-2_22.pdf) (дата обращения: 20.11.2023).

58. Захаров, В.П. Корпусная лингвистика : учебник для студентов гуманитарных вузов / В.П. Захаров, С.Ю. Богданова. – Иркутск : ИГЛУ, 2011. – 161 с.

59. Зяблова, О.А. Принципы исследования языка для специальных целей (на примере языка экономики) : автореф. дис. ... канд. филол. наук : 10.02.20 / Зяблова Ольга Андреевна. – Москва, 2005а. – 24 с.

60. Зяблова, О.А. Принципы исследования языка для специальных целей (на примере языка экономики) : дис. ... докт. филол. наук : 10.02.20 / Зяблова Ольга Андреевна. – Москва, 2005б. – 314 с.

61. Исакова, О.И. О некоторых особенностях подязыка радиообмена в диалогах «пилот–диспетчер» / О.И. Исакова // Военный научно-практический вестник. – 2016. – № 1 (6). – С. 33–37.

62. История авиации и воздухоплавания / ред.-сост. И.А. Корешкин. – Москва : Просвещение, 2021. – 208 с.

63. Кадыров, Ф.Ф. Термины языка для специальных целей : мотивационно-номинативный аспект (на материале русского и английского языков) : автореф. дис. ... канд. филол. наук : 10.02.20 / Кадыров Фердинант Фаритович. – Казань, 2013. – 26 с.

64. Карасик, В.И. О категориях дискурса / В.И. Карасик // Языковая личность : социолингвистические и эмотивные аспекты : сб. науч. тр. / Волгогр. гос. пед. ун-т. Н.-и. лаб. «Яз. и личность», Саратов. гос. ун-т. НИИ рус. яз. и лит. ; редкол.: проф. В.И. Карасик (отв. ред.) и др. – Волгоград ; Саратов : Перемена, 1998. – С. 185–197.

65. Карасик, В.И. О типах дискурса / В.И. Карасик // Языковая личность : институциональный и персональный дискурс : сб. науч. тр. / Волгогр. гос. пед. ун-т. Н.-и. лаб. «Яз. и личность» ; под ред. В.И. Карасика, Г.Г. Слышкина. – Волгоград : Перемена, 2000. – С. 5–20.

66. Караулов, Ю.Н. Русский язык и языковая личность / Ю.Н. Караулов. – Москва : УРСС, 2002. – 261 с.

67. Каримов, Ш.Б. Структурно-семантический анализ авиационных терминов в таджикском и английском языках : автореф. дис. ... канд. филол. наук : 10.02.20 / Каримов Шухрат Бозорович. – Душанбе, 2013. – 28 с.

68. Касевич, В.Б. Когнитивная лингвистика : в поисках идентичности / В.Б. Касевич. – Москва : Языки славянской культуры, 2013. – 192 с.

69. Кириченко, О.В. Воздушное право / О.В. Кириченко, Л.П. Кириченко. – Москва : Юрайт, 2022. – 254 с.

70. Кияк, Т.Р. Лингвистика профессиональных языков и терминоведение / Т.Р. Кияк // Терминология и знание : материалы I Междунар. симпозиума. – Москва : Институт русского языка им. В.В. Виноградова РАН, 2009а. – С. 21–27.

71. Кияк, Т.Р. Лингвистические аспекты терминоведения / Т.Р. Кияк. – Киев : УМК ВО, 2009б. – 104 с.

72. Ковтун, Е.В. Английская авиационная терминосистема : лингвистический и переводческий анализ / Е.В. Ковтун // Язык и социальная динамика. – 2013. – № 1. – С. 536–545.

73. Комарова, А.И. Язык для специальных целей (LSP) : теория и метод / А.И. Комарова. – Москва : МАЛП, 1996. – 192 с.

74. Комиссаров, В.Н. Теория перевода (лингвистические аспекты) : учебник для институтов и факультетов иностранных языков / В.Н. Комиссаров. – Москва : Высш. шк., 1990. – 253 с.

75. Кондратенко, Е.А. Перевод терминов с английского языка на русский в текстах по авиационной тематике / Е.А. Кондратенко // Международный научно-исследовательский журнал. – 2013. – № 5. – С. 6–8.

76. Конституция Российской Федерации : принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 года : с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 14 марта 2020 года // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2020. – № 11. – Ст. 1416.

77. Копрева, Л.Г. Авиационная терминология и особенности ее перевода / Л.Г. Коптева // Современный ученый. – 2019. – № 2. – С. 242–246.
78. Корнилов, О.А. Языковые картины мира как производные национальных менталитетов : учебное пособие / О.А. Корнилов. – 3-е испр. изд. – Москва : КДУ, 2011. – 350 с.
79. Коровушкин, В.П. Основы контрастивной социолектологии : монография. Часть 1 / В.П. Коровушкин. – Москва : Инфра-М, 2011. – 245 с.
80. Кричевский, С.В. Аэрокосмическая деятельность : философско-методологический анализ : дис. ... докт. филос. наук : 09.00.08, 09.00.11 / Кричевский Сергей Владимирович. – Москва, 2008. – 470 с.
81. Кукасова, Д.Г. Структурно-семантический анализ терминов нефтегазопромысловой геологии в русском и английском языках : автореф. дис. ... канд. филол. наук : 10.02.20 / Кукасова Диляра Газизовна. – Москва, 2008. – 26 с.
82. Кухно, И.Ю. Коммуникативно-прагматический и когнитивный аспекты изучения термина / И.Ю. Кухно // Вестник Самарского университета. История, педагогика, филология. – 2016а. – № 2. – С. 204–207.
83. Кухно, И.Ю. Подходы к классификации терминов / И.Ю. Кухно // Современные исследования социальных проблем. – 2016б. – № 6. – С. 71–84.
84. Лебедев, А.В. Специфика англоязычных правовых документов и проблема их переводимости на русский язык / А.В. Лебедев, К.С. Абрашкина // Филологические науки. Вопросы теории и практики. – 2019. – № 3. – С. 52–58.
85. Лебедева, Н.А. Базовая документация авиационной отрасли как средство формирования профессиональной иноязычной компетенции авиационных работников / Н.А. Лебедева // Вопросы методики преподавания в вузе. – 2016. – № 5 (19-1). – С. 14–28.
86. Левина, М.А. Принципы организации вторичных терминосистем права / М.А. Левина // Известия высших учебных заведений. Поволжский регион. Гуманитарные науки. – 2013. – № 1. – С. 126–130.

87. Лейчик, В.М. Общая типология и многоаспектные классификации специальной лексики / В.М. Лейчик // Терминология и знание : материалы I Междунар. симп. (Москва, 23–24 мая 2008 г.). – Москва, 2008. – С. 96–112.

88. Лейчик, В.М. Профессиональная и непрофессиональная лексика в профессиональных и непрофессиональных LSP / В.М. Лейчик // Вопросы терминоведения. – 2012. – № 1. – С. 94–97.

89. Лейчик, В.М. Терминоведение : предмет, методы, структура / В.М. Лейчик. – Москва : ЛКИ, 2007. – 265 с.

90. Лейчик, М.Л. Опираясь на традиции – к новым горизонтам терминоведения / М.Л. Лейчик // Вестник Челябинского государственного университета. Филология. Искусствоведение. – 2013. – № 31 (322). – С. 6–7.

91. Лукоянова, Т.В. Причины разнообразия определений понятия «термин» / Т.В. Лукоянова // Ученые записки. Электронный научный журнал Курского государственного университета. – 2014. – № 2. – С. 4–13. – URL: <https://scientific-notes.ru/magazine/archive/number/35> (дата обращения: 20.11.2023).

92. Лысенко, С.В. Дуализм лексической системы специального английского языка радиообмена в авиации / С.В. Лысенко // Филологические науки. Вопросы теории и практики. – 2021. – № 12. – С. 14–29.

93. Лысенко, С.В. Теоретические основы грамматической системы английского языка радиообмена в авиации / С.В. Лысенко // Филологические науки. Вопросы теории и практики. – 2022. – № 7. – С. 34–49.

94. Маджаева, С.И. Медицинские терминосистемы : становление, развитие, функционирование : автореф. дис. ... докт. филол. наук : 10.02.20 / Маджаева Санья Ибрагимовна. – Волгоград, 2012. – 38 с.

95. Мальковская, Т.А. Англо-русские соответствия в языковой структуре радиообмена в режиме общения пилот-авиадиспетчер : автореф. дис. ... канд. филол. наук : 10.02.20 / Мальковская Татьяна Александровна. – Пятигорск, 2004. – 28 с.

96. Манерко, Л.А. Понятие «терминосистема» в современном терминоведении / Л.А. Манерко // Современные тенденции в лексикологии,



терминологии и теории LSP : сборник научных трудов. – Москва : Изд-во МГОУ, 2009. – С. 207–220.

97. Манерко, Л.А. Язык современной техники : ядро и периферия : монография / Л.А. Манерко. – Рязань : Изд-во Рязанск. гос. пед. ун-та им. С.А. Есенина, 2000. – 140 с.

98. Марасанов, В.П. Англо-русский словарь по гражданской авиации / В.П. Марасанов. – Москва : Скорпион, 2006. – 560 с.

99. Маслова, В.А. Лингвокультурология / В.А. Маслова. – Москва : Академия, 2001. – 204 с.

100. Медведева, Е.П. Многокомпонентные термины международного воздушного права / Е.П. Медведева // Ученые записки Новгородского государственного университета. – 2024. – № 1 (52). – С. 185-192. – EDN: CMJIEV.

101. Медведева, Е.П. Особенности частеречного состава терминов международного воздушного права в английском и русском языках / Е.П. Медведева // Неофилология. – 2024. – Т. 10, № 2. – С. 354-365. – EDN: WTIQLO.

102. Медведева, Е.П. Анализ терминов международного воздушного права в русском и английском языках для специальных целей на основе признаков семантического поля / Е.П. Медведева // Вестник филологических наук. – 2024. – Т. 4, № 1. – С. 252-259. – EDN: VAQSJX.

103. Милославский, И.Г. Контекстуальность в русском языке / И.Г. Милославский // Russian Journal of Linguistics. – 2019. – № 3. – С. 731–748.

104. Мильде, М. Международное воздушное право и ИКАО / М. Мильде ; под ред. О.И. Аксаментова ; с предисл. А.А. Баталова ; пер. с англ. А.М. Бобкова и др. – Санкт-Петербург : Институт AERONHELP, 2017. – 430 с.

105. Миронова, Н.Н. Структура оценочного дискурса : дис. ... докт. филол. наук : 10.02.19 / Миронова Надежда Николаевна. – Москва, 1998. – 355 с.

106. Михайленко, Т.Д. Терминосистема как основной компонент отраслевого подязыка / Т.Д. Михайленко // Вестник Российской таможенной академии. – 2013. – № 3. – С. 105–110.

107. Морозов, В.П. Невербальная коммуникация : экспериментально-психологические исследования / В.П. Морозов. – Москва : Институт психологии РАН, 2011.

108. Моррис, Ч.У. Основания теории знаков / Ч.У. Моррис // Семиотика : [сборник статей, переводы] / сост., вступ. ст. и общ. ред. Ю.С. Степанова. – Москва : Радуга, 1983. – С. 37–90.

109. Москалева, М.М. Терминосистема авиационной лексики и особенности ее презентации в иностранной аудитории : автореф. дис. ... канд. филол. наук : 10.02.20 / Москалева Мария Михайловна. – Москва, 1998. – 26 с.

110. Москвин, В.П. Типология повторов как стилистической фигуры / В.П. Москвин // Русский язык в школе. Сер. Языкознание. – 2000. – № 5. – С. 81–85.

111. Мякшин, К.А. Частеречный анализ терминосистемы английской фонетики в диахроническом аспекте / К.А. Мякшин // Вестник Иркутского государственного лингвистического университета. – 2019. – № 2. – С. 53–59.

112. Насирова, С. Терминология – интернациональный сегмент или национальный сегмент языка? / С. Насирова // *Oriental renaissance : Innovative, educational, natural and social sciences*. – 2023. – № 3 (20). – С. 93–97.

113. Национальный корпус русского языка. – URL: <https://ruscorpora.ru/> (дата обращения: 12.08.2023).

114. Никулина, Е.А. К типологии английских терминологизмов / Е.А. Никулина // Преподаватель XXI век. – 2015. – № 2 (4). – С. 318–323.

115. Новикова, М.Л. Функциональная семантика и семиотика языковых систем / М.Л. Новикова, В.Н. Денисенко, Е.Б. Красина // Вестник Российского гуманитарного научного фонда. – 2015. – № 1 (78). – С. 254–258.

116. Новодранова, В.Ф. Репрезентация научного и обыденного знания в терминологии / В.Ф. Новодранова // Проблемы представления (репрезентации в языке). Типы и форматы знаний : сборник научных трудов. – Калуга : Эйдос, 2007. – С. 62–66.

117. Новодранова, В.Ф. Формирование языковой картины медицины (когнитивный аспект) / В.Ф. Новодранова // Современные тенденции в

лексикологии, терминологии и теории LSP : сборник научных трудов. – Москва : Изд-во МГОУ, 2009. – 383 с.

118. Ордокова, Ф.М. Формально-структурная классификация терминов экономики сельского хозяйства / Ф.М. Ордокова, Л.М. Дзуганова // Известия Кабардино-Балкарского государственного аграрного университета им. В.М. Кокова. – 2015. – № 2. – С. 151–157.

119. Осадчая, С.В. Авиационный английский язык : основные особенности и отличительные черты / С.В. Осадчая // Теория языка и перевод : сборник научных статей / отв. ред. А.К. Каллиопин. – Москва : НТЦ, 2018. – С. 23–39.

120. Пазылов, Э.А. Терминология – семиотическая система «второго порядка» / Э.А. Пазылов // Academy. – 2017. – № 8. – С. 4–7.

121. Панченко, Е.И. Лингвистика сжатого текста (на материале современного русского языка) : автореф. дис. ... канд. филол. наук : 10.02.02 / Панченко Елена Игоревна. – Днепропетровск, 1998. – 38 с.

122. Петров, В.В. Семантика научных терминов / В.В. Петров. – Новосибирск : Наука, 1982. – 127 с.

123. Позднякова, С.Ю. Когнитивный подход к отбору и организации учебного словаря-минимума узкоспециальных военно-авиационных терминов : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.02 / Позднякова Светлана Юрьевна. – Иркутск, 2005. – 28 с.

124. Попова, Т.Г. Национально-культурная семантика языка и когнитивно-социокоммуникативные аспекты (на материале английского, немецкого и русского языков) : монография / Т.Г. Попова. – Москва : Изд-во МГОУ, 2003. – 146 с.

125. Постановление Правительства РФ от 11 марта 2010 г. № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями) // Правовая база ГАРАНТ. – URL: <https://base.garant.ru/197839> (дата обращения: 12.08.2023).

126. Поталуй, В.В. Особенности перевода препозитивных атрибутивных словосочетаний в текстах авиационной тематики / В.В. Поталуй, Е.А. Ширшикова,

Д.А. Папаха, К.Ф. Попач // Международный научно-исследовательский журнал. – 2021. – № 5-3 (107). – С. 179–181.

127. Правила и фразеология радиообмена на английском языке при выполнении полетов и управлении воздушным движением в воздушном пространстве Российской Федерации : утв. и введ. в действие с 01.11.2001 г. Распоряжением Первого заместителя Министра транспорта РФ от 27 августа 2001 г. № НА-329-р. – 2-е изд. – Москва, 2001. – URL: <http://flyguy.ru/avia/wp-content/uploads/Правила-и-фразеология-радиообмена-на-английском-языке-Минтранс-РФ.pdf> (дата обращения: 20.11.2023).

128. Приказ Министерства транспорта РФ от 25 ноября 2011 г. № 293 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Организация воздушного движения в Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями) // Правовая база ГАРАНТ. – URL: <https://base.garant.ru/70117238> (дата обращения: 12.08.2023).

129. Приказ Министерства транспорта РФ от 26 сентября 2012 г. № 362 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями) // Правовая база ГАРАНТ. – URL: <https://base.garant.ru/70359988/> (дата обращения: 12.08.2023).

130. Приказ Министерства транспорта РФ от 31 июля 2009 г. № 128 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями) // Правовая база ГАРАНТ. – URL: <https://base.garant.ru/196235> (дата обращения: 12.08.2023).

131. Прохожай, И.Н. Когнитивно-прагматические и психолингвистические особенности дискурса радиообмена при выполнении международных полетов : автореф. дис. ... канд. филол. наук : 10.02.19 / Прохожай Ирина Николаевна. – Саратов, 2011. – 24 с.

132. Прохожай, И.Н. Особенности кодирования и декодирования информации в дискурсе радиообмена / И.Н. Прохожай // Вестник Нижегородского государственного лингвистического университета. – 2011. – № 15. – С. 86–99.

133. Раджабова, М.А. Когнитивная лингвистика / М.А. Раджабова // Достижения науки и образования. – 2017. – № 5. – С. 7–11.

134. Раздудев, А.В. Основные характеристики языка для специальных целей / А.В. Раздудев // Университетские чтения – 2010 : материалы научно-методических чтений ПГЛУ. – Пятигорск : ПГЛУ, 2010. – Ч. VI. – С. 90–95. – URL: [https://upload.pgu.ru/iblock/13e/uch\\_2010\\_vi\\_00017.pdf](https://upload.pgu.ru/iblock/13e/uch_2010_vi_00017.pdf) (дата обращения: 09.09.2023).

135. Раздудев, А.В. Современный английский подязык нанотехнологий : структурно-семантическая, когнитивно-фреймовая и лексикографическая модели : автореф. дис. ... канд. филол. наук : 10.02.20 / Раздудев Александр Викторович. – Пятигорск, 2013. – 28 с.

136. Различия в стандартной фразеологии ICAO и FAA // Wish.aero. Pavel Semchenko. – 29.04.2020. – URL: <https://wish.aero/2020/04/29/faa-icao-phraseology-differences/> (дата обращения: 09.09.2023).

137. Реформатский, А.А. Введение в языковедение / А.А. Реформатский; предисл. В.А. Виноградова. – Москва : Аспект Пресс, 1996. – 536 с.

138. Романова, Т.В. Русскоязычные когнитивные термины как результат интеграционных процессов в научном дискурсе / Т.В. Романова, О.Н. Колчина // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Теория языка. Семиотика. Семантика. – 2022. – № 4. – С. 972–988.

139. Рябкова, Г.В. Особенности авиационно-экологической терминосистемы в современном английском языке и способы ее перевода на русский язык / Г.В. Рябкова // Язык и культура. – 2022. – № 58. – С. 54–65.

140. Самигуллина, А.Д. Особенности становления лексико-семантического поля «военное обмундирование» в английском и русском языках : автореф. дис. ... канд. филол. наук : 10.02.20 / Самигуллина Анна Дамировна. – Москва, 2009. – 22 с.

141. Серль, Дж.Р. Косвенные речевые акты / Дж.Р. Серль ; пер. с англ. И.М. Кобозевой // Новое в зарубежной лингвистике : Вып. 17. Теория речевых актов : сборник. – Москва : Прогресс, 1986. – С. 195–222.

142. Сивакова, Н.А. Лексикографическое описание английских и русских фитонимов в электронном глоссарии : автореф. дис. ... канд. филол. наук / Сивакова Нина Анатольевна. – Тюмень, 2004. – 28 с.

143. Скворцова, Д.Д. Профессиональные коммуникации в системе подготовки специалиста / Д.Д. Скворцова // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. – 2011. – Т. 13, № 2 (3). – С. 590-592.

144. Скарнев, Д.С. Языковые средства создания образа в рекламном дискурсе: семантический, прагматический, маркетинговый аспекты : дис. ... докт. филол. наук : 10.02.01 / Скарнев Дмитрий Сергеевич. – Москва, 2015. – 391 с.

145. Словарь международного воздушного права / [Я.М. Балаховский, В.Д. Бордунов, В.С. Грязнов и др.]. – Москва : Междунар. отношения, 1988. – 190 с.

146. Сорокина, Э.А. Основы теории языка для специальных целей : учебник / Э.А. Сорокина, Е.С. Закирова. – Москва : Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2014. – 152 с.

147. Столбовская, М.А. Многокомпонентные словосочетания в авиационном английском языке / М.А. Столбовская // Филологические науки. Вопросы теории и практики. – 2018. – № 12-2 (90). – С. 389–393.

148. Строева, Ю.Ю. Языковые и экстралингвистические особенности англо-язычного дискурса авиационных радиотелефонных переговоров / Ю.Ю. Строева // Вестник Международного института рынка. – 2020. – № S2. – С. 81–89.

149. Суперанская, А.В. Общая терминология. Вопросы теории / А.В. Суперанская, Н.В. Подольская, Н.В. Васильева. – Москва : Наука, 1989. – 246 с.

150. Суюнбаева, А.Ж. Интернациональная лексика в составе авиационной терминологии / А.Ж. Суюнбаева, М.А. Бухарбаев // Вестник Оренбургского государственного университета. – 2016а. – № 3 (191). – С. 46–49.

151. Суюнбаева, А.Ж. О системности авиационной терминологии // Челябинский гуманитарий / А.Ж. Суюнбаева. – 2016б. – № 1 (34). – С. 39–43.

152. Табанкова, В.Д. Семантизация термина в одноязычных терминологических словарях : автореф. дис. ... канд. филол. наук : 10.02.20 / Табанкова Виктория Дмитриевна. – Москва, 1982. – 28 с.

153. Ткачева, Л.Б. Основные закономерности английской терминологии / Л.Б. Ткачева. – Омск : Омский ун-т, 1987. – 200 с.
154. Ткачева, Л.Б. Происхождение и образование авиационных терминов в английском языке : автореф. дис. ... канд. филол. наук : 10.02.20 / Ткачева Людмила Борисовна. – Омск, 1972. – 26 с.
155. Травников, А.И. Правовой режим воздушного пространства. Аэронавигация и безопасность / А.И. Травников. – Москва : Проспект, 2014. – 224 с.
156. Трофимова, Н.А. Фреймовое моделирование семантики термина предметной области «строительные технологии» в русском языке / Н.А. Трофимова, О.Г. Щитова // Вестник Томского государственного педагогического университета. – 2022. – № 4. – С. 62–72.
157. Умурзакова, А.У. Когнитивная лингвистика и лингвокультурология / А.У. Умурзакова // Oriental renaissance : Innovative, educational, natural and social sciences. – 2021. – № 9. – С. 267–272.
158. Уфимцева, А.А. Опыт изучения лексики как системы / А.А. Уфимцева. – Москва : Изд-во Академии наук СССР, 1962. – 288 с.
159. Федеральный закон Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1997. – № 12. – Ст. 1383.
160. Федеральный закон Российской Федерации от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2012. – № 53 (часть I). – Ст. 7598.
161. Фразеология радиообмена на английском языке при выполнении международных полётов : методические указания по изучению дисциплины / сост. Е.Л. Воронянская, О.М. Кузнецова. – Ульяновск : УВАУ ГА(И), 2009. – 39 с.
162. Хомутова, Т.М. Язык для специальных целей (LSP) : лингвистический аспект / Т.М. Хомутова // Известия Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена. – 2008. – № 71. – С. 96–106.

163. Циленко, Л.П. Лингво-правовой анализ терминов международного воздушного права / Л.П. Циленко, Е.С. Закирова, Е.П. Медведева // Вестник филологических наук. – 2025. – № 7. – С. 101-123. – EDN: VAQSJX.

164. Чевалков, В.В. Многокомпонентные термины авиационной сферы в английском языке / В.В. Чевалков, Е.А. Ширшикова // Столыпинский вестник. – 2022. – № 7. – С. 4146–4152.

165. Чилингарян, К.П. Корпусная лингвистика : теория vs методология / К.П. Чилингарян // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Теория языка. Семиотика. Семантика. – 2021. – № 1. – С. 196–218.

166. Шайнурова, А.С. Влияние использования двух языков в радиообмене между пилотом и диспетчером на безопасность полетов / А.С. Шайнурова, Ю.Д. Гончарова // Филологические науки. Вопросы теории и практики. – 2018. – № 8-2 (86). – С. 17–29.

167. Шарков, Ф.И. Основы теории коммуникации : учебник для студентов вузов / Ф.И. Шарков. – Москва : Социальные отношения : Перспектива, 2003. – 248 с.

168. Щербакова, М.В. К вопросу об определении частеречной принадлежности модальных слов / М.В. Щербакова // Litera. – 2021. – № 11. – С. 161–170.

169. Щетинина, Н.А. Коммуникативные особенности англоязычного дискурса радиообмена гражданской авиации : с участием пилота международных авиалиний : автореф. дис. ... канд. филол. наук : 10.02.19 / Щетинина Надежда Александровна. – Тверь, 2013. – 19 с.

170. Щетинина, Н.А. Стандартизированная лексика англоязычного радиообмена гражданской авиации / Н.А. Щетинина // Молодой ученый. – 2012. – № 5. – С. 316–321.

171. Эгамназаров, Х.Х. О понятии лексико-семантического поля в лингвистике / Х.Х. Эгамназаров // Ученые записки Худжандского государственного университета им. академика Б. Гафурова. Гуманитарные науки. – 2018. – № 1. – С. 185–191.



172. Юсупов, В.Р. Особенности перевода авиационной терминологии / В.Р. Юсупов, Н.А. Корепина // Механизмы решения проблем научного развития : сборник статей по итогам международной научной конференции. – Иркутск, 2017. – С. 88–94.

173. A Guide to Phraseology for General Aviation Pilots in Europe / EGAST. – URL: [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EGAST\\_Radiotelephony-guide-for-VFR-pilots.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EGAST_Radiotelephony-guide-for-VFR-pilots.pdf) (access date: 09.09.2023).

174. A Guide to VFR Phraseology. For General Aviation Pilots in Slovenia. – Ljubljana, October 2017. – URL: <https://www.caa.si/upload/editor/file/filea0162087916d2b1.pdf> (access date: 09.09.2023).

175. Aab, St.D. Performance Analysis of the Local Area Augmentation System as the Position Sensor for the Runway Incursion Prevention System [Master's thesis, Ohio University] / St.D. Aab. – Athens : Ohio University, 2005. – 100 p.

176. Airports Council International (ACI). – URL: <https://aci.aero/> (access date: 09.07.2023).

177. ATO.RU : деловой авиационный портал. – URL: <http://www.ato.ru/content/iz-aeroporta-vnukovo-letom-budet-obsluzhivatsya-bolshe-mezhdunarodnyh-napravleniy-chem?sea=41574/> (дата обращения: 25.08.2023).

178. Austin, J.L. How to do Things with Words : The William James Lectures delivered at Harvard University in 1955 / J.L. Austin; ed. J.O. Urmson. – Oxford : Oxford University Press, 1962. – 167 p.

179. Barshi, I. Misunderstandings in Voice Communication : Effects of Fluency in a Second Language / Immanuel Barshi, Alice F. Healy // Foreign Language Learning : Psycholinguistic Studies on Training and Retention. – 1998. – P. 161–192.

180. Bartsch, R. International Aviation Law : A Practical Guide / R. Bartsch. – Ashgate Publishing, 2013. – 380 p.

181. Bartsch, R. International Aviation Law : A Practical Guide / R. Bartsch. – Routledge, 2018. – 424 p.

182. British National Corpus (BNC). – URL: <https://www.english-corpora.org/bnc/> (access date: 12.08.2023).

183. Cabré, M.T. Terminology: Theory, Methods and Applications / Teresa Cabré, Juan C. Sager, Janet Ann DeCesaris. – Amsterdam/Philadelphia, Johan Benjamins Publishing Company, 1999. – xii, 248 pp.

184. Cao, D. Translating Law / D. Cao. – Clevedon: Multilingual Matters, 2007. – 240 p.

185. CAP 413. Radiotelephony Manual. Edition 23. – Civil Aviation Authority, 2020. – URL: <https://www.caa.co.uk/publication/download/18165> (дата обращения: 09.07.2023).

186. Cir. 300-AN/173. Сборник материалов «Человеческий фактор» № 15. Человеческий фактор в обеспечении безопасности в пассажирском салоне. – Монреаль: ICAO, 2003. – 80 с.

187. Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation. Signed 23 September 1971. Montreal, Canada. – URL: <https://web.archive.org/web/20131017100023/http://treaties.un.org/untc//Pages//doc/Publication/UNTS/Volume%20974/volume-974-I-14118-English.pdf> (дата обращения: 09.07.2023).

188. Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft. Signed at The Hague on 16 December 1970. – URL: <https://treaties.un.org/doc/db/Terrorism/Conv2-english.pdf> (дата обращения: 09.07.2023).

189. Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929 (Warsaw Convention). – URL: <https://www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/07/7-01/unification-carriage-air.html> (дата обращения: 09.07.2023).

190. Convention on Assistance and Salvage of Aircraft or by Aircraft at Sea. – URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/147639649.pdf> (дата обращения: 04.08.2023).

191. Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface, Signed at Rome, on 7 October 1952 (Rome Convention 1952). – URL: <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/rome1952.pdf> (дата обращения: 09.07.2023).

192. Convention on International Civil Aviation. Chicago Convention 1944. Doc 7300. – URL: <https://www.icao.int/publications/pages/doc7300.aspx> (дата обращения: 09.07.2023).

193. Convention on the High Seas, Done at Geneva on 29 April 1958. – URL: <https://www.legal-tools.org/doc/7b4abc-1/pdf> (дата обращения: 09.07.2023).

194. Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft (Geneva Convention). – URL: <https://www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/07/7-01/recognition-rights-aircraft.xml> (дата обращения: 09.07.2023).

195. Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation, Done at Beijing on 10 September 2010. – URL: [https://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/beijing\\_convention\\_multi.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/beijing_convention_multi.pdf) (дата обращения: 09.07.2023).

196. Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation Signed at Paris, October 13, 1919 (Paris Convention). – 2012. – URL: [http://library.arcticportal.org/1580/1/1919\\_Paris\\_conevention.pdf](http://library.arcticportal.org/1580/1/1919_Paris_conevention.pdf) (дата обращения: 04.08.2023).

197. Cooper, J.C. Roman Law and the Maxim Cujus Est Solum in International Air Law / John Cobb Cooper // International Air Law. – Montreal : McGill University, 1952. – Vol. 1. – P. 23–65. – URL: <https://lawjournal.mcgill.ca/wp-content/uploads/pdf/39679-1.1.Cooper.pdf> (дата обращения: 20.11.2023).

198. Cushing, S. Pilot-Air Traffic Control Communications : It's Not (Only) What You Say, It's How You Say It // Flight Safety Digest. – 1995. – Vol. 14, № 7. – P. 1–10.

199. Dempsey, P.S. Public International Air Law / P.S. Dempsey. – McGill University, 2017. – 1025 p.

200. Dempsey, P.S. Public International Air Law / P.S. Dempsey. – Montreal, QC Canada : McGill University, 2008. – 894 p. – Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=3295922> (дата обращения 20.11.2023).

201. Doc. 8400. Правила аэронавигационного обслуживания «Сокращения и коды ИКАО». – 9-е изд. – Quebec : Международная организация гражданской авиации, 2016.

202. Doc. 9626. Руководство по регулированию международного воздушного транспорта / ИКАО. – 3-е изд. – 2018. – URL: <https://standart.aero/en/icao/book/документ-9626-руководство-по-регулированию-международного-воздушного-транспорта-из-3-ру-11625> (дата обращения: 12.08.2023).

203. Doc. 9683-AN/950. Руководство по обучению в области человеческого фактора. – 1-е изд. – Монреаль: ICAO, 1998. – 370 с.
204. Durgut, M. Standard Aviation Phraseology, Definition and Principles / M. Durgut // Aviationfile.com. – 2020. – Aug. 25. – URL: <https://www.aviationfile.com/standard-aviation-phraseology> (access date: 09.09.2023).
205. Frick, F.S. Control Tower Language / F.S. Frick, W.H. Sumby // Journal of the Acoustical Society of America. – 1952. – Vol. 24, № 6. – P. 595–596. – <https://doi.org/10.1121/1.1906939>.
206. General Assembly, 24th session. – URL: [https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/a24\\_0\\_0.pdf](https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/a24_0_0.pdf) (access date: 09.07.2023).
207. Giumulla, E.M. International and EU Aviation Law : Selected Issues / E.M. Giumulla, L. Weber. – Kluwer Law International, 2011. – 786 p.
208. Grayson, R.L. Information transfer between air traffic control and aircraft : communications problems in flight operations / R.L. Grayson, C.E. Billings // Information Transfer Problems in the Aviation System / eds. C.E. Billings, E.S. Cheaney. – NASA California, 1981. – 202 p.
209. Grice, H.P. Logic and conversation / H.P. Grice // Syntax and semantics. V. 3 / ed. by P. Cole and J.L. Morgan. – New York : Academic Press, 1975. – P. 41–58.
210. Group Chairman's Factual Report of Investigation Cockpit Voice. – URL: <https://dms.nts.gov/public/63000-63499/63168/631200.pdf> (access date: 09.07.2023).
211. Guirdham, M. (Sub)Cultural Communication at Work – 1 / Maureen Guirdham // Guirdham M. Communicating Across Cultures. – London : Macmillan Press Ltd, 1999a. – Pp. 79–116.
212. Guirdham, M. Communicating Across Cultures / Maureen Guirdham. – London : Macmillan Press Ltd, 1999b. – 316 p. – [https://doi.org/10.1007/978-1-349-27462-8\\_4](https://doi.org/10.1007/978-1-349-27462-8_4).
213. Guirdham, M. Communicating Across Cultures at Work / Maureen Guirdham, Oliver Guirdham. – 4th ed. – London: Macmillan Press Ltd, 2017. – 432 p.
214. Guirdham, M. Cultural Differences in Work Communication Practices / Maureen Guirdham, Oliver Guirdham // Guirdham, M. Communicating Across Cultures

at Work / Maureen Guirdham, Oliver Guirdham. – 4th ed. – London : Macmillan Press Ltd, 2017. – Pp. 55–83.

215. Guirdham, M. Intercultural Communication Theories / Maureen Guirdham // Guirdham M. Communicating Across Cultures. – London : Macmillan Press Ltd, 1999c. – Pp. 192–236.

216. Halliday, M.A.K. An introduction to functional grammar / M.A.K. Halliday. – London : E. Arnold, 1994. – XXXV, 434 p.

217. Harris, P.R. Managing cultural differences / P.R. Harris, R.T. Moran. – 3rd ed. – Houston, TX : Gulf Publishing Company, 1991. – 639 p.

218. Havel, B.F. The Principles and Practice of International Aviation Law / B.F. Havel, G.S. Sanchez. – Cambridge University Press, 2014. – 444 p.

219. Havel, B.F. Beyond Open Skies : A New Regime for International Aviation / Brian F. Havel. – Kluwer Law International, 2009. – 712 p.

220. Helmreich, R.L. Culture at Work in Aviation and Medicine: National, Organizational, and Professional Influences / R.L. Helmreich and A.C. Merritt. – Ashgate, England, 1998.

221. Hoffman, L.A. Beiträge zur Sprachstatistik / L.A. Hoffman, R. Piotrowski. – Berlin, 1979. – 196 p.

222. Hofstede, G.H. Organisationer och kulturer – om interkulturell förståelse / G.H. Hofstede. – Lund : Studentlitteratur, 1991. – 336 p.

223. Hutchinson, T. English for specific purposes : A learning-centred approach / Tom Hutchinson and Alan Waters. – Cambridge : Cambridge University Press, 1987. – 183 p.

224. ICAO Phraseology // Aviation Listeners. – 2010. – URL: <https://www.aviationlisteners.aero/icao-phraseology> (access date: 20.11.2023).

225. ICAO Standard Phraseology. A Quick Reference Guide for Commercial Air Transport Pilots: ICAO Phraseology Reference Guide. – 2016. – URL: <https://skybrary.aero/sites/default/files/bookshelf/115.pdf> (access date: 09.09.2023).

226. ICAO. Doc. 4444 ATM/501. Air Traffic Management: Procedures for Air Navigation Service. – Montreal : International Civil Aviation Organization. 2001. – URL:

<https://skyrise.aero/wp-content/uploads/2017/03/ICAO-Doc-4444-EN.pdf> (дата обращения: 03.08.2023).

227. ICAO. Doc. 9432-AN/925. Manual of Radiotelephony. – Montreal : International Civil Aviation Organization, 2006. – 106 p. – URL: <https://store.icao.int/en/manual-of-radiotelephony-doc-9432> (дата обращения: 04.08.2023).

228. ICAO. Doc. 9835-AN/453. Manual on the Implementation of the ICAO Language Proficiency Requirements. 2010. – URL: <https://store.icao.int/en/manual-on-the-implementation-of-icao-language-proficiency-requirements-doc-9835> (дата обращения: 04.08.2023).

229. ICAO. International Civil Aviation Organization. – 2024. – URL: <https://icao.int/> (access date: 09.07.2023).

230. Illman, P. The Pilot's Radio Communication Handbook / P. Illman. – New-York : McGraw-Hill, 1998. – 188 p.

231. International Civil Aviation Vocabulary. ICAO. – Montreal, 2007. – 832 p.

232. Knoch, U. Using subject specialists to validate an ESP rating scale: The case of the International Civil Aviation Organization (ICAO) rating scale / Ute Knoch // English for Specific Purposes. – 2014. – Vol. 33, No. 1. – P. 77–86. – doi: 10.1016/j.esp.2013.08.002.

233. Kontext Corpus: Air Traffic Control Communication. – URL: <https://lindat.mff.cuni.cz/services/kontext/corpora/corplist> (access date: 09.07.2023).

234. Lewis, R.D. When cultures collide – managing successfully across cultures / Richard D. Lewis. – London : Nicholas Brealey Publishing Limited, 1996. – 331 p.

235. L'Homme, M.C. A Lexico-semantic Approach to the Structuring of Terminology / M.C. L'Homme // Proceedings of 3rd International Workshop on Computational Terminology (in association with Coling 2004). – Geneva, 2004. – P. 7–14.

236. Longman Dictionary of Contemporary English. – Pearson Education Limited, 2013. – 678 p.

237. McMillan, D. "Say again?" Miscommunications in Air Traffic Control / D. McMillan. – Queensland : Queensland University of Technology, 1998. – 120 p.

238. Mell, J. Language training and testing in aviation need to focus on job-specific competencies / J. Mell // ICAO Journal. – 2004. – Vol. 59, № 1. – P. 12–14.

239. Milde, M. International Air Law and ICAO / M. Milde. – Eleven International Publishing. – Utrecht, Netherlands, 2008. – 351 p. – URL: <https://books.google.ru/books?id=YqaYJ3R0nKQC&printsec=frontcover&hl=ru#v=onepage&q&f=false> (дата обращения: 20.11.2023).

240. Nuccetelli, S. Philosophy of Language : The Central Topics / Susana Nuccetelli; Gary Seay (eds.). – Lanham, Md. : Rowman & Littlefield Publishers, 2007. – 423 p.

241. Porzig, W. Das Wunder der Sprache / W. Porzig. – Bern, 1957. – 87 p.

242. Real ATC Emirates B777 with Emergency Fuel at Vancouver! – URL: [https://www.youtube.com/watch?v=OkJGrcOE5S0&ab\\_channel=VASAviation](https://www.youtube.com/watch?v=OkJGrcOE5S0&ab_channel=VASAviation) (access date: 06.02.2023).

243. Robinson, P.C. ESP Today : A practitioner's guide / P.C. Robinson. – Hemel Hempstead : Phoenix, 1991. – 210 p.

244. Sager, J.C. English Special Languages – Principles and practice inscience and technology / J.C. Sager. – Brandsteller Verlag, 1981. – 368 p.

245. Samovar, L.A. Communication Between Cultures / L.A. Samovar, R.E. Porter, E.R. McDaniel. – 6th ed. – Belmont, CA : Thomson & Wadsworth, 2007. – 480 p.

246. Sarmento, S.A. Pragmatic Account of Aviation Manuals / Simone A. Sarmento // English for Specific Purposes World. – 2005. – Vol. 4, №. 3. – P. 321–327.

247. Šarčević, S. Legal Translation and Translation Theory: A Receiver-Oriented Approach / S. Šarčević // Legal Translation: History, Theory/ies and Practice, International Colloquium, 2000. – Geneva, Switzerland, 2000.

248. Scherer C. Korpuslinguistik // Kurze Einfuehrungen in die germanistische Linguistik. – Heidelberg, 2006. – Bd. 2. – 98 S.

249. Scott, B.I. Fundamentals of International Aviation Law and Policy / B.I. Scott, A. Trimarchi. – Routledge, 2019. – 297 p.

250. Searle, J.R. What is a speech act? / John R. Searle // *Philosophy in America* / ed. Max Black. – London : Alien and Unwin, 1965. – P. 221–239.
251. Shawcross, P. *Flightpath : Aviation English for Pilots and ATCOs* / P. Shawcross. – Cambridge : Cambridge University Press, 2011. – 202 p.
252. Shimizu, T. Effect of background noise on perception of English speech for Japanese listeners / T. Shimizu. – *Auris Nasus Larynx*, 2002. – 164 p.
253. Stevenson, A. *Oxford Dictionary of English* / A. Stevenson. – 3rd ed. – New York : Oxford University Press, 2010. – 2112 p.
254. Swales, J.M. *Episodes in ESP* / J.M. Swales. – Oxford; New York : Pergamon, 1985. – 217 p.
255. Tajima, A. Fatal miscommunication: English in aviation safety / Atsushi Tajima // *World Englishes*. – 2004. – Vol. 23, No. 3. – P. 451–470. – doi: 10.1111/j.0883-2919.2004.00368.x.
256. Tang Ut Fong. *Air Law*. – 2014. – URL: <https://www.dsaj.gov.mo/showpdfs/4947.pdf> (access date: 09.07.2023).
257. Test of English for Aviation Personnel (TEAP). – URL: [https://studyabroad.by/images/Anglo-Continental/Programs/Aviation/TEAP\\_test.pdf](https://studyabroad.by/images/Anglo-Continental/Programs/Aviation/TEAP_test.pdf) (access date: 10.09.2023).
258. The Antarctic Treaty. 1959. – URL: <https://www.bas.ac.uk/about/antarctica/the-antarctic-treaty/the-antarctic-treaty-1959/> (дата обращения: 09.07.2023).
259. The Hague Rules of Air Warfare. – URL: [http://lawofwar.org/hague\\_rules\\_of\\_air\\_warfare.htm](http://lawofwar.org/hague_rules_of_air_warfare.htm) (дата обращения: 05.08.2023).
260. The International Air Transport Association (IATA). – URL: <http://mimo.com.ua/info/148-iata-international-air-transport-association-mezhdunarodnaya-associaciya-vozdushnogo-transporta-iata.html> (access date: 10.09.2023).
261. Treaty on open skies. – URL: <https://www.osce.org/files/f/documents/1/5/14127.pdf> (дата обращения: 09.08.2023).
262. Tsilenko, L.P. Adapting Russian Higher Education to Global Trends: The Growing Importance of Data Mining and English Language / L.P. Tsilenko, A. Ashrafi, V.S. Mokhnachev // *Software Engineering Methods Design and Application*. CSOC



2024. Lecture Notes in Networks and Systems. – Springer, Cham., 2024. – Vol. 1118. – [https://doi.org/10.1007/978-3-031-70285-3\\_17](https://doi.org/10.1007/978-3-031-70285-3_17) (дата обращения: 09.02.2025).

263. United Nations Convention on the Law of the Sea. – URL: [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf) (дата обращения: 09.07.2023).

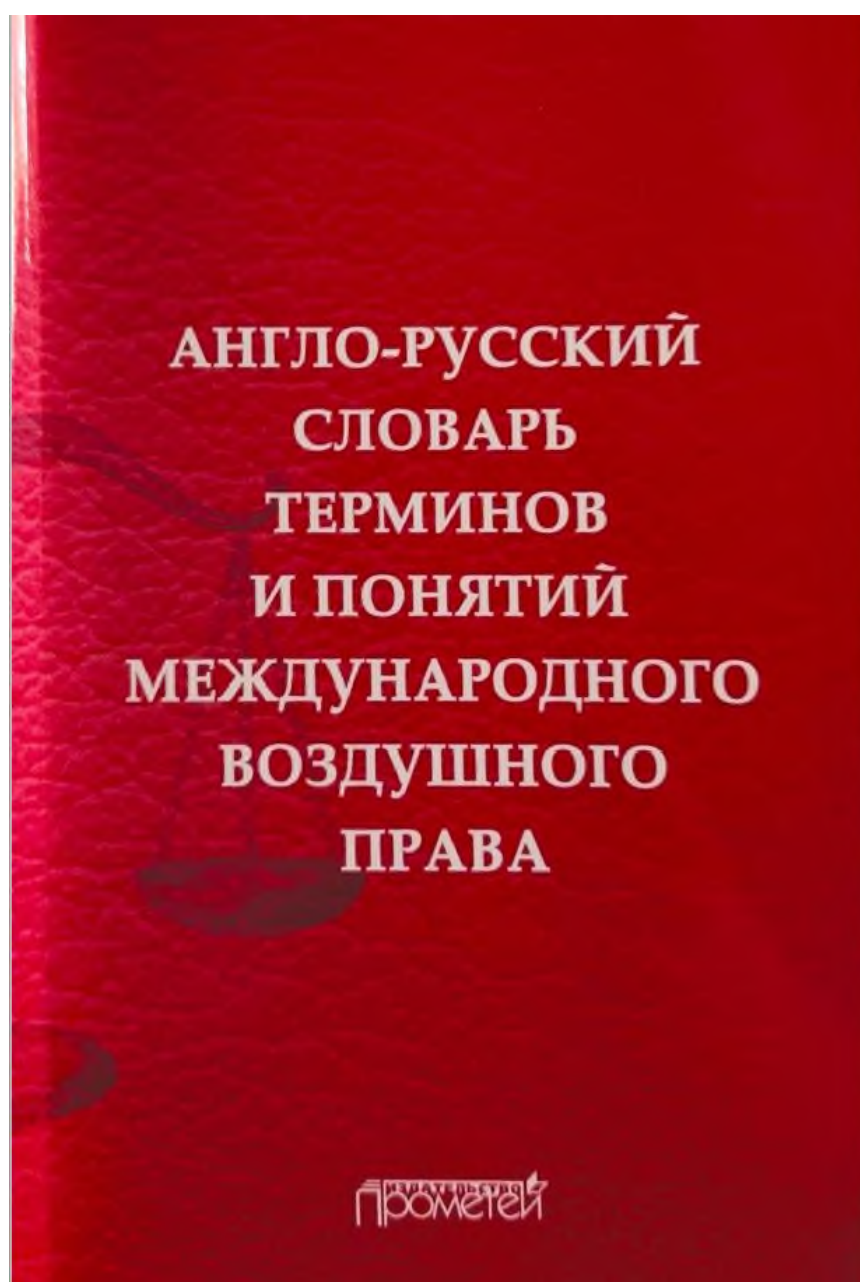
264. Uplinger, Sh. English-language Training for Air Traffic Controllers Must Go Beyond Basic ATC Vocabulary / Sh. Uplinger // Flight Safety Foundation. Airport Operations. – 1997. – Vol. 5, № 5. – URL: [https://flightsafety.org/ao/ao\\_sept\\_oct97.pdf](https://flightsafety.org/ao/ao_sept_oct97.pdf) (access date: 10.09.2023).

265. VFR Phraseology. – NAV CANADA, 2015. – URL: <https://www.spilve.lv/library/radio/VFR%20Phraseology.pdf> (access date: 10.09.2023).

266. Wüster, E. International activity in Terminology : 75 years of research – foundations and challenge for the rest of the century // International Co-operation in Terminology : First Infoterm Symposium : Vienna, 9 to 11 April 1975, Infoterm Series 3. – München : Verlag Dokumentation, 1976. – Pp. 32–36.

## ПРИЛОЖЕНИЕ

**Структура «Англо-русского словаря терминов и понятий  
международного воздушного права»  
(авторы-составители: В.В. Воробьев, Е.С. Закирова, Е.П. Медведева ;  
под ред. В.В. Воробьева. – Москва : Прометей, 2023. – 168 с.)**



## АНГЛО-РУССКИЙ СЛОВАРЬ ТЕРМИНОВ И ПОНЯТИЙ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ПРАВА



**Вербицкий Владимир Васильевич** — доктор филологических наук, профессор, главный научный сотрудник, заведующий кафедрой русского языка и лингвистического Института русского языка Российского университета дружбы народов имени Петра I Ломоносова, член-корреспондент РАН, почётный работник образования РФ, лауреат премии Премии Премии РФ, лауреат премии Премии Премии РФ, руководитель научной школы «Лингвистика и профессиональное общение».

**Засирова Елена Сергеевна** — доктор филологических наук, доцент, ведущий научный сотрудник кафедры русского языка и лингвистического Института русского языка Российского университета дружбы народов имени Петра I Ломоносова, профессор кафедры лингвистики и профессиональной коммуникации в области гуманитарных и прикладных наук Московского государственного лингвистического университета.



**Метелкова Екатерина Павловна** — доктор ФГАОУ ВО «Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», доцент кафедры сравнительного и социолингвистического языкознания Московского государственного лингвистического университета.

Научно-практическое издание «Англо-русский словарь терминов и понятий международного воздушного права» содержит понятия и их определения на английском и русском языках, используемые в данной правовой сфере.

Издание адресовано научным работникам и специалистам в области международного воздушного права, преподавателям как профессионально ориентированных дисциплин, так и иностранных языков, юристам-практикам, работникам государственных служб, внешнеполитических и внешнеэкономических организаций, переводчикам в сфере профессиональной коммуникации, специалистам, занимающимся научными исследованиями в области международного воздушного права и широкому кругу читателей.

**ПРОМЕТЕЙ**



## A

**ACCELERATE-STOP  
AVAILABLE; ASDA**

The length of the take-off run available plus the length of the stopway, if provided.

ICAO Doc 9713. *International Civil Aviation Vocabulary. Third edition. 2007.*

**Располагаемая дистанция прерванного взлёта; ASDA; РДПВ**

Располагаемая длина пробега плюс длина концевой полосы торможения, если она предусмотрена.

ICAO Doc 9713. *Международный словарь по гражданской авиации. Издание третье. 2007.*

**ACCEPTABLE LEVEL OF SAFETY  
PERFORMANCE; ALoSP**

The level of safety performance agreed by State authorities to be achieved for the civil aviation system in a State, as defined in its State safety programme, expressed in terms of safety performance targets and safety performance indicators.

ICAO Doc 9713. *International Civil Aviation Vocabulary. Third edition. 2007.*

**Приемлемый уровень эффективности обеспечения безопасности полётов; ALoSP**

Минимальный уровень обеспечения эффективности безопасности полётов

**DISTANCE**

воздушных судов гражданской авиации того или иного государства, установленный государственной программой по безопасности полетов или предусмотренный системой управления безопасностью полетов поставщика обслуживания, выраженный в виде целевого уровня и показателей эффективности обеспечения безопасности полетов.

ICAO Doc 9859. *Руководство по управлению безопасностью полетов. Издание четвёртое. 2018.*

**ACCEPTING UNIT**

Air traffic control unit next to take control of an aircraft.

ICAO Doc 9713. *International Civil Aviation Vocabulary. Third edition. 2007.*

**Принимающий орган**

Последующий орган диспетчерского обслуживания воздушного движения, берущий на себя контроль за воздушным судном.

ICAO Doc 9713. *Международный словарь по гражданской авиации. Издание третье. 2007.*

**ACCEPTING UNIT/CONTROLLER**

Air traffic control unit/air traffic controller next to take control of an aircraft.

Note. — See definition of 'transferring unit/controller'.



ICAO Doc 9713. *International Civil Aviation Vocabulary. Third edition. 2007.*

**Принимающий орган/диспетчер**  
Последующий орган диспетчерского обслуживания воздушного движения/диспетчер управления воздушным движением, берущий на себя контроль за воздушным судном.

Примечание. См. определение термина «передающий орган/диспетчер».

ICAO Doc 9713. *Международный словарь по гражданской авиации. Издание третье. 2007.*

#### ACCIDENT ACCID; AIRCRAFT ACCIDENT

An occurrence associated with the operation of an aircraft which takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, in which:

- a) a person is fatally or seriously injured as a result of:
  - being in the aircraft, or
  - direct contact with any part of the aircraft, including parts which have become detached from the aircraft, or
  - direct exposure to jet blast, except when the injuries are from natural causes, self-inflicted or inflicted by other persons,
- or when the injuries are to stowaways hiding outside the areas normally available to the passengers and crew; or

b) the aircraft sustains damage or structural failure which:

- adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics of the aircraft, and
- would normally require major repair or replacement of the affected component, except for engine failure or damage, when the damage is limited to the engine, its cowlings or accessories; or for damage limited to propellers, wing tips, antennas, tires, brakes, fairings, small dents or puncture holes in the aircraft skin; or
- c) the aircraft is missing or is completely inaccessible.

Note 1. — For statistical uniformity only, an injury resulting in death within thirty days of the date of the accident is classified as a fatal injury by ICAO.

Note 2. — An aircraft is considered to be missing when the official search has been terminated and the wreckage has not been located.

ICAO Doc 9713. *International Civil Aviation Vocabulary. Third edition. 2007.*

#### Авиационное происшествие

Событие, связанное с использованием воздушного судна, которое имеет место с момента, когда какое-либо лицо поднимается на борт с намерением совершить полёт, до момента, когда все находившиеся на борту лица покинули воздушное судно, и в ходе которого:

а) какое-либо лицо получает телесное повреждение со смертельным исходом или серьёзное телесное повреждение в результате:

- нахождения в данном воздушном судне; или
- непосредственного соприкосновения с какой-либо частью воздушного судна, включая части, отделившиеся от данного воздушного судна; или
- непосредственного воздействия струи газов реактивного двигателя; за исключением тех случаев, когда телесные повреждения получены в результате естественных причин, нанесены самому себе, либо нанесены другими лицами, или когда телесные повреждения нанесены безбилетным пассажирам, скрывающимся вне зон, куда обычно открыт доступ пассажирам и членам экипажа; или

б) воздушное судно получает повреждения или происходит разрушение его конструкции, в результате чего:

- нарушается прочность конструкции, ухудшаются технические или лётные характеристики воздушного судна; и
- обычно требуется крупный ремонт или замена повреждённого элемента; за исключением случаев отказа или повреждения двигателя, когда повреждён только сам двигатель, его капоты или

вспомогательные агрегаты; или когда повреждены только воздушные винты, законцовки крыла, антенны, пневматики, тормозные устройства, обтекатели, или когда в обшивке имеются небольшие вмятины или пробоины; или

с) воздушное судно пропадает без вести или оказывается в таком месте, где доступ к нему абсолютно невозможен.

Примечание 1. Только в целях единообразия статистических данных телесное повреждение, в результате которого в течение 30 дней с момента авиационного происшествия наступила смерть, классифицируется ИКАО как телесное повреждение со смертельным исходом.

ICAO Doc 9713. *Международный словарь по гражданской авиации. Издание третье. 2007.*

#### ACCOUNTABLE EXECUTIVE

A single, identifiable person having responsibility for the effective and efficient performance of the service provider's SMS.

ICAO Doc 9859. *Safety Management Manual. Fourth Edition. 2018.*

**Ответственный исполнитель работ**  
Лицо, имеющее допуск к работам повышенной опасности в организациях гражданской авиации на оборудовании и объектах, подконтрольных органам государственного надзора.