

13. Глобальный инновационный индекс – 2019 // Центр СМИ ВОИС [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://www.wipo.int/pressroom/ru/articles/2019/article_0008.html. – Дата доступа : 01.10.2019.

There are way more similarities than differences in the structure of interpersonal interaction of Belarusian and Swiss teachers. However, their images of students' activity, interests and independence vary considerably.

Поступила в редакцию 12.11.2019

Е. О. Ганзеева

ОСОБЕННОСТИ ВОСПРИЯТИЯ ИНОЯЗЫЧНОГО УСТНОРЕЧЕВОГО СООБЩЕНИЯ, СОДЕРЖАЩЕГО ФРАЗЕОЛОГИЮ РАДИООБМЕНА, АВИАЦИОННЫМИ СПЕЦИАЛИСТАМИ

В статье рассматривается специфика восприятия устной речи на английском языке от удаленного источника при ведении радиотелефонной связи между членами летного экипажа и диспетчерами управления воздушным движением. Повышенное внимание уделяется особенностям речевосприятия у авиационных специалистов в условиях использования стандартной и нестандартной фразеологии радиообмена в переговорах «воздух–земля».

Термин *фразеология радиообмена* имеет отношение исключительно к языку авиационной радиотелефонной связи, специализированной подкатегории авиационного языка, которая охватывает ограниченное число ситуаций использования языковых средств представителями лишь двух авиационных профессий – диспетчеров управления воздушным движением и членов летных экипажей. Согласно определению Международной организации гражданской авиации (ИКАО) «фразеология радиообмена (ФРО) – это речь, порожденная авиационным специалистом и адресованная специалистам, которые владеют одной и той же системой понятий и профессиональных знаний» [1, с. 34]. Цель создания фразеологии радиообмена – дать пользователям ясный, лаконичный и недвусмысленный язык для обмена типовыми сообщениями.

Сегодня ФРО представляет собой субязык, характерной чертой которого является использование «нестандартных» языковых форм и высоко-специализированной лексики, утвержденных ИКАО для ведения радиотелефонной связи на английском языке, и который трудно или невозможно понять тем, кто не принадлежит к специализированному сообществу пользователей [1]. Основными характеристиками авиационной радиотелефонной связи являются:

- четкость, логичность, конкретность, точность и однозначность в передаче информации, что связано с временными ограничениями, накладываемыми не только на продуцирование речи, но и на восприятие ее слушателем.

Говорящий, понимая это, старается использовать дополнительные средства, такие как интонация и просодика, позволяющие ему интонационно выделить информативно значимые элементы речевого сообщения, обратить внимание слушателя на нужные смысловые участки;

- фрагментарность и эллиптичность за счет использования грамматических имплицитностей с целью уплотнения информационного потока, снижения его емкости и повышения информативности;

- отсутствие визуального/кинетического канала восприятия, что предопределяет повышенную зависимость понимания сообщения адресатом от четкой и правильной речи, поскольку в контексте авиационной связи нельзя воспользоваться такими привычными невербальными средствами общения, как жесты, позы, взгляд и т.д.;

- разделенность говорящих в пространстве и вытекающее из этого отсутствие общих точек отсчета, предполагающие, что для достижения взаимопонимания приходится обмениваться значительно большим объемом информации;

- единовременная передача сообщений только одним из говорящих, означающая, что участники радиообмена не в состоянии делать реплики или комментарии, чтобы эффективно контролировать взаимопонимание;

- плохие акустические условия вследствие узкого частотного диапазона канала связи, затрудняющего восприятие некоторых звуков (к примеру, [s] и [f]), и таких фоновых шумов, как импульсные помехи электростатического происхождения или рабочие шумы в кабине экипажа [2].

По характеру порождения фразеология радиообмена имеет две разновидности: *стандартная* ФРО и *нестандартная* ФРО. *Стандартная* ФРО характеризуется точностью содержания звукового сообщения, где недопустимы сегменты, содержащие деформированные языковые элементы различных уровней: незаконченное слово, ненормативное словоупотребление, избыточные дополнения в виде повторов синонимичных слов.

Предметно-тематическое содержание стандартной фразеологии обусловлено фактором специализации радиообмена между членами летного экипажа и диспетчерами управления воздушным движением и поэтому имеет ограниченный понятийно-тематический аппарат, что обеспечивает ее языковую устойчивость и однотипность. Состав наиболее полезного тезауруса для пилотов и авиадиспетчеров определяется проблематикой, которая чаще всего затрагивается в процессе профессионального общения (аббревиатуры, акронимы; животные, птицы; поведение, деятельность; причины, условия; география, топографические черты местности, национальная принадлежность; здоровье, медицина; язык, речевая коммуникация; модальность, например, обязанность, вероятность, возможность; числа; восприятие, органы чувств; проблемы, ошибки, происшествия, отказы техники; правила, правоприменение, нарушение прав и законов, регламент; пространство, движение, положение/координаты, расстояние, габаритные размеры; техника/технология; время, продолжительность, график/расписание; транспорт, путешествие,

транспортные средства; погода, климат, стихийные бедствия; авиация, полеты) и насчитывает приблизительно 400 лексических единиц [1]. Кроме ограниченного словарного запаса и коротких предложений вследствие имплицитности грамматических конструкций основными языковыми характеристиками стандартной фразеологии являются: содержание значительного количества именных дериватов (глаголов, преобразованных в существительные), использование повелительного наклонения и пассивного залога в значительной части предложений (около 50 %), особенности произношения числительных (например, «10» произносится как два отдельно взятых цифровых значения «one» и «zero») и букв (А – Alfa, В – Bravo, С – Charlie и т.п.) [1]. Вот несколько примеров использования стандартной ФРО в переговорах «воздух–земля»:

Cleared to land (Посадку разрешаю);

Report when ready (Доложите готовность);

Say rate of climb (Сообщите скорость набора высоты);

Requesting low pass (Прошу пролет на малой высоте);

Heading is good (Курс правильный);

Runway one zero left (ВПП десять левая).

К нестандартной ФРО авиаперсонал может прибегнуть только в случае возникновения нештатной или аварийной ситуации. Особенностью нестандартной ФРО является то, что она порождается спонтанно и в максимальной степени приближена к разговорной речи. Как следствие, она изобилует речевыми ошибками, хезитациями, паузами обдумывания, различного рода речевыми вставками и вкраплениями, что, в свою очередь, может затронуть логико-содержательную часть устноречевого высказывания и привести к ошибкам в изложении и неверной интерпретации слушателем содержания речевого сообщения [2]. Исходя из вышесказанного, можно с уверенностью констатировать факт, что процесс восприятия речевых сообщений с использованием нестандартной фразеологии может потребовать от участников коммуникативного акта больше времени и сил для его понимания.

Как мы уже отметили, сообщениям с использованием нестандартной фразеологии свойственна та же ситуативность, что и для разговорной речи. Этот признак действует совместно с фактором темы, который определяет набор языковых средств для выражения раскрываемой темы в пределах конкретной ситуации устного высказывания и одновременно регулирует употребление типизированных синтаксических конструкций, характерных для фразеологии радиообмена. Однако в случае использования нестандартной ФРО по сравнению с разговорной речью в ней наблюдается значительно меньше глаголов с ослабленным лексическим значением и больше полнозначных глаголов, меньше предикативов, длинных генетивных цепочек и многословных словосочетаний. Предложения большой длины и усложненного характера с предложно-падежными конструкциями и придаточными предложениями, присущие разговорной речи, во ФРО уступают место минимальной смысловой сегментации [2]. Для нестандартной фразеологии радио-

обмена нехарактерны немотивированные употребления средств союзной связи предложений, ненормативное использование предлогов и послелогов, нарушения семантической связанности частей высказывания, высокочастотное употребление лишних по смыслу речевых сегментов и лексических повторов, незавершенность синтаксических структурных схем, интонационная невыраженность разных типов синтаксических отношений частей высказываний, а также чрезмерно «разговорный» порядок слов [2].

Очень важно отметить, что процесс понимания фразеологии радиобмена существенно отличается от процесса понимания иной звучащей речи, содержание которой не относится к авиационной сфере. При когнитивной обработке любого речевого сообщения слушатель, как правило, сам устанавливает приемлемый уровень понимания, и если по каким-то причинам ему не удастся достичь максимального уровня, он может ограничиться тем когнитивным достаточным уровнем, которого ему все-таки удалось достичь. В условиях же обработки информации, полученной в переговорах между пилотом воздушного судна и диспетчером управления воздушным движением, занижение уровня понимания абсолютно неприемлемо. Реципиент должен идентифицировать и увязать в единый понятийно-смысловой комплекс всю полученную информацию, содержащуюся в сообщениях. Сообщение, полученное в рамках переговоров «воздух–земля», невозможно освоить «по диагонали» или отдельными «вырванными» фрагментами [1]. Даже незначительные пропуски информации, нарушения в точности идентификации понятий или установленных связей между ними могут привести к существенным сбоям и неточностям, которые в конечном итоге не позволят слушателю правильно воссоздать тот фрагмент данных, который представлен в исходном звуковом сообщении, что в свою очередь может привести к авиационному инциденту или катастрофе.

Как же протекает процесс понимания ФРО в условиях жесткого лимита времени, отводимого для ее рецепции и обработки? Если при восприятии речевых продуктов, не относящихся к авиационной сфере, процесс понимания характеризуется автоматичностью действий, направленностью ментальных процедур на освоение содержания по крупным смысловым блокам и свернутостью, то при восприятии авиационной фразеологии участникам речевого акта приходится работать в очень напряженном режиме, а поэтому на передний план выдвигается анализирующая часть механизма переработки содержания. Это проявляется в том, что вместо мгновенного комплексного восприятия содержания речевого сообщения актуализируются расчлененные во времени действия, направленные на восприятие отдельных сторон организации содержания информации речевого сообщения, к которым относятся термины, терминосочетания, первостепенная информация (цифровые значения скорости, набор высоты, снижение, удаленность и т.п.). Таким образом, в процессе понимания ФРО в сферу актуального осознания попадает вся информация, содержащаяся в звуковом файле. При этом сам процесс понимания характеризуется высоким уровнем аналитичности и расчлененности,

степень которых изменяется лишь в зависимости от конкретных условий и новизны полученной информации. При восприятии устноречевого высказывания авиационные специалисты апеллируют не к индивидуальному опыту, а к общим понятийно-терминологическим структурам авиационной отрасли в целом.

Немаловажным фактором в восприятии авиационной фразеологии участниками переговоров «воздух–земля» является уровень новизны воспринимаемой на слух информации, которая меняется в зависимости от параметра *знакомая – частично знакомая – незнакомая*. При восприятии знакомой информации роль перцептивного компонента снижается до минимума: слушатель выхватывает из речевого потока только один или несколько самых важных признаков, а вся остальная информация привносится в ментальную порождаемую смысловую схему в виде активированной репрезентации [2]. Подобное снижение роли перцептивного информационного компонента и повышение роли когнитивного компонента свидетельствуют об усилении степени автоматизации восприятия и понимания устноречевого высказывания, при которых реципиент начинает работать в режиме поиска и опознания только опорных ключевых слов, отбрасывая при этом все другие языковые структуры, субъективно воспринимаемые им как «несущественные» для исходного речевого сообщения.

В отличие от «несущественной» или уже известной информации, новая информация требует иных способов обработки. Контактируя с новыми языковыми понятиями, являющимися носителями такой информации, и прогнозируя их потенциальную значимость для воспринимаемого сообщения, реципиент пытается выделить максимальное количество признаков этих единиц путем задействования всех возможных контекстуальных связей. Чем выше степень новизны воспринимаемых речевых единиц, тем выше уровень, на котором они обрабатываются.

Таким образом, восприятие и понимание ФРО включают два основных процесса: разделение информационных потоков по критериям новизны и семантической значимости речевых сегментов и их последующую дифференцированную обработку. Активность восприятия состоит в том, что слушатель не столько воспринимает информацию, сколько ищет ее в речевом потоке в соответствии с контекстом. Очевидно, что восприятие речевых сигналов, обработка информационного потока и связанного с ним контекста несравненно более трудоемки, чем активация уже готового контекста. Поэтому основная стратегия реципиента состоит в попытке автоматизации восприятия, которая ориентирована на минимизацию роли перцептивного компонента за счет увеличения роли когнитивного компонента. Это делает восприятие более экономичным и продуктивным. Наиболее ярко тенденция к автоматизации восприятия проявляется у опытных пользователей языком, обладающих высоким уровнем профессиональной и коммуникативной компетенции. Скорость восприятия и опознания речевых сигналов у таких слушателей может быть настолько высокой, что всю процедуру когнитивной обработки можно свести к анализу двух-трех «выхваченных» из речевого

потока смысловых единиц, на базе которых формируется концептуальный смысл речевого сообщения. Вся оставшаяся неосвоенная вербальная информация оказывается вне сферы внимания слушателя из-за своей избыточности. Для опытного специалиста с развитой языковой и когнитивной базой она служит своеобразным звуковым фоном, на базе которого происходит выделение и опознание информативно значимых речевых единиц, составляющих смысловую каркас воспринимаемого сообщения. Иными словами, при восприятии ФРО опытного авиационного специалиста в информационном потоке интересуют далеко не все речевые единицы, а лишь те из них, которые либо максимально новы, либо несут в себе достаточно ценную информацию, которая, по мнению слушателя, имеет важную роль в смысловом развитии речевого сообщения.

Как упоминалось выше, базовой единицей смыслового ориентирования в авиационной фразеологии выступает термин, который является смысловым «сгустком», информационно-понятийным центром, носителем самой важной информации в радиопереговорах [2]. Идентификация таких терминов служит обязательным условием понимания не только их, но и речевого сообщения в целом. Поскольку термины – это семантически наиболее «нагруженные» единицы ФРО, то очевидно, что в основе их восприятия лежат две операции: 1) поиск и выделение из звучащего речевого потока смысловых опорных терминов, представляющих содержательный фрагмент предметно-понятийной тематики, 2) их опознание и увязывание с другими семантически «нагруженными» речевыми отрезками звукового сообщения.

Принимая во внимание все вышесказанное, можно отметить, что смысловое восприятие информации, содержащейся в сообщении радиообмена, всегда является избирательным, оценивающим, акцентированным, зависящим от опыта, целей и ожидания участников коммуникативного акта. Понимание ФРО представляет собой многоуровневую переработку информации, обязательным этапом которой выступает сжатие и уплотнение информационного потока, снижение его емкости и повышение информативности и нацелено не на буквальную репрезентацию речевого стимула, а на получение значимой для реципиента информации.

Даже беглый взгляд на проблему восприятия и понимания фразеологии радиообмена позволяет заключить, что этот процесс существенно отличается от процесса восприятия и понимания обиходной речи по многим параметрам. Расхождения касаются не только стратегий освоения различных по предметному содержанию речевых продуктов, но и глубинных механизмов, которые активизируются в ходе восприятия. Учитывая специфику работы членов летного состава и диспетчеров управления воздушным движением, можно с уверенностью сказать, что заниженный уровень понимания ФРО недопустим, так как даже незначительные пропуски информации, нарушения в точности идентификации понятий могут не позволить реципиенту правильно воссоздать данные исходного звукового сообщения, что, в свою очередь, может напрямую сказаться на безопасности воздушного транспорта и привести к необратимым последствиям.

ЛИТЕРАТУРА

1. Руководство по внедрению требований ИКАО к владению языком : Doc 9835 AN/453 : одобр. Междунар. организацией гражд. авиации 5 сент. 2007 г. : текст руководства по состоянию на 15 дек. 2007 г. – 4-е изд. – Montréal : ICAO, 2007. – 134 с.
2. Руководство по радиотелефонной связи : Doc 9432 AN/925 : одобр. Междунар. организацией гражд. авиации 14 янв. 2004 г. : текст руководства по состоянию на 10 нояб. 2016 г. – Montréal : ICAO, 2016. – 180 с.

The article discusses the specifics of the perception of English oral speech from a remote source in condition of radiotelephone communications between flight crew and air traffic controllers. Special attention is paid to the peculiarities of speech perception by aviation specialists in case of using standard and non-standard phraseology in air-ground exchanges.

Поступила в редакцию 23.09.2019

О. В. Иванов

ОСОБЕННОСТИ ИНОЯЗЫЧНОЙ ПРОДУКТИВНОЙ РЕЧЕВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ИМПУЛЬСИВНЫХ И РЕФЛЕКТИВНЫХ СТУДЕНТОВ

Иноязычная продуктивная речевая деятельность требует от студента умения создавать целостные, логичные и аргументированные сообщения, соответствующие нормам языка, а также лишённые лексических и грамматических ошибок. Это представляет сложность как для начинающих, так и для более опытных субъектов, посвятивших изучению языка уже многие годы. Учитывая, что данные умения могут существенно отличаться у обучающихся, даже имеющих схожую языковую подготовку, представляется актуальным выявить те факторы, которые обуславливают успешность продуктивной речевой деятельности. В первую очередь, это выраженность определенных когнитивных стилей, в частности, стиля «импульсивность/рефлексивность», характеризующего индивидуальные особенности обработки сообщений и принятия решений. В настоящем исследовании делается попытка вскрыть связь между проявлением данного стиля и спецификой продуктивной речевой деятельности студентов на иностранном языке.

Профессионалам в сфере изучения иностранных языков, так же, как и в сфере межличностных и межкультурных коммуникаций, необходимо грамотно, точно и красиво излагать свои мысли, следить за тем, чтобы партнер по общению адекватно их воспринимал. Они должны ориентироваться в сложных ситуациях современной реальности, принимать верные решения в условиях выбора и грамотно их оформлять с точки зрения языковых норм. Решающую роль в подобных случаях часто играет не только само содержание продуцируемого сообщения, но и время, затраченное на анализ конкретной языковой проблемы, а также количество допущенных ошибок. Подобными умениями располагает далеко не каждый специалист – даже имеющий хорошую (в плане полученного образования и потраченного на конкретный проект времени) подготовку.