

Merriam-Webster Dictionary. Retrieved from: <https://www.merriam-webster.com/> (Accessed 1.02.2023)

Mikes, G. (2000). *How to Be an Alien*. Penguin Readers.

Mikes, G. (1986). *How to Be a Brit*. Penguin Books.

Newmark, P. (1988). *A textbook of translation*. London: Prentice Hall.

УДК 81'276.6

С. А. Бурикова

И.В. Смирнова

О.Э. Узакова

Российский университет дружбы народов

КОММУНИКАТИВНЫЙ АСПЕКТ В АВИАЦИОННОЙ ФРАЗЕОЛОГИИ АНГЛИЙСКОГО ЯЗЫКА В ПРОЦЕССЕ РАДИООБМЕНА МЕЖДУ ПИЛОТОМ И ДИСПЕТЧЕРОМ

Статья посвящена рассмотрению особенностей формирования и использования авиационной фразеологии английского языка. Фокус внимания авторов обращен на коммуникативный аспект как основополагающий фактор, который дал начало всем грамматическим и фонетическим изменениям в структуре авиационного английского языка. Объектом данного исследования является англоязычная фразеология радиообмена. В процессе анализа материала были выделены следующие особенности использования фразеологии, которые влияют на эффективность коммуникации: скорость передачи информации, краткость и точность описания проблем, степень понимания команд, уровень владения авиационным английским, наличие акцента, технические особенности работы радиооборудования.

Материалом практического исследования стал документальный сериал «Air crash investigation», который содержит примеры использования авиационного английского языка, поскольку опирается на официальные документы предприятий авиационной отрасли (такие как ICAO, National Transportation Safety Board, Federal Aviation Administration), записи бортовых самописцев, а также интервью участников событий.

Авторы пришли к выводу, что коммуникативный аспект имел огромное влияние на формирование авиационной фразеологии

радиообмена. Эффективная коммуникация всегда являлась мотивацией к оптимизации речевых процессов в профессиональном общении между пилотом и диспетчером. Результатом проведенной работы является график, содержащий количественное сравнение наиболее часто встречающихся структурных преобразований в речи экипажа и авиадиспетчеров.

Ключевые слова: фразеология, радиообмен, коммуникативный подход, язык для специальных целей, технические языки, разговорная речь

UDC 81'276.6
S.A. Burikova
I.V. Smirnova
O.E. Uzakova
RUDN University

THE COMMUNICATIVE ASPECT IN THE ENGLISH AVIATION PHRASEOLOGY OF RADIOTELEPHONY BETWEEN A PILOT AND AN AIR TRAFFIC CONTROLLER

The article is devoted to the peculiarities of the formation and usage of English aviation phraseology. The authors' attention is focused on the communicative aspect as a fundamental factor that gave rise to all grammatical and phonetic changes in the structure of aviation English. The object of this study is the English phraseology of radio traffic, the discourse of which we have considered in the theoretical part of the work. During the analysis of the material, the following features, which affect the effectiveness of communication, were identified: the speed of information transmission, the brevity and accuracy of the description of the problem, the degree of understanding of the commands, the level of proficiency in aviation English, the presence of an accent, the technical features of the radio equipment.

The material of the practical research was the documentary series "Air crash investigation", which contains examples of the use of aviation English, since it is based on official documents of aviation industry enterprises (such as ICAO, National Transportation Safety Board, Federal Aviation Administration), cockpit voice recordings, as well as eyewitness accounts.

The authors concluded that the communicative aspect was of great influence on the formation of aviation phraseology of radio traffic. Effective communication has always been a motivation to optimize speech processes in professional communication between the pilot and the dispatcher. The result of this work is a graph containing a quantitative comparison of the most common structural transformations in the speech of the crew and air traffic controllers.

Keywords: phraseology, radio traffic, communicative approach, language for special purposes, technical languages, colloquial speech

Введение

Английский язык не просто является средством международного общения в гражданской авиации, он стал неотъемлемой составной частью во взаимодействии элементов «авиадиспетчер – пилот – воздушное судно – окружающая среда». Особенностью языка в данной отрасли является тот факт, что любое нарушение установленных правил формирования речевых актов влечет за собой угрозу безопасности воздушного движения. Сегодня ИКАО относит авиационный английский язык к фактору риска, наравне с отказом оборудования и сложными метеорологическими условиями.

В нашем исследовании используются методы контекстуального и прагматического анализа команд диспетчеров для выявления приемов и их степени воздействия на адресанта. Также мы использовали метод количественного анализа для статистического подсчета структурных изменений языка.

Целью нашего исследования является рассмотрение специфики англоязычной авиационной фразеологии радиообмена сквозь призму функционально-коммуникативного подхода.

Актуальность статьи состоит в необходимости исследования коммуникативного аспекта в рамках радиообмена между пилотом и диспетчером с целью нахождения наиболее эффективных способов передачи информации в данной сфере, необходимости обучения профессиональной терминологии (Malyuga & Orlova, 2016).

Теоретическая база исследования коммуникативных особенностей англоязычной авиационной фразеологии

Фразеология радиообмена — это набор стандартных фраз, команд и выражений, которые необходимо использовать при

ведении радиосвязи. Она предназначена для описания всех рутинных ситуаций. Это пример специального языка (LSP), то есть который ограничен набором шаблонов и используется для конкретных коммуникативных ситуаций (Elder, 2004).

Тема особенностей авиационной фразеологии остро стоит в исследованиях, однако освещена не так широко, как многие другие разделы. Причина этому может состоять в том, что фразеология является узкоспециализированной областью, и для ее изучения нужны глубокие знания не только дискурса лингвистического, но и профессионального (Malyuga & Aleksandrova, 2022). Многие лингвисты сконцентрированы только на национальных и культурологических особенностях коммуникации своей страны (Корея, Япония, Тайвань, Индия, Россия), в чем прослеживается еще большее сужение области исследования. Однако, это не значит, что данная сфера исследована плохо. С самого начала развития международной авиации и последовавшим взрывным развитием географии полетов, умы специалистов неустанно анализировали все акты коммуникации взаимодействия человека и машины. Большинство принятых изменений, стандартов и исследований были мотивированы крайне важной необходимостью – обеспечением безопасности и недопущения нарушения коммуникации, которое могло бы повлечь угрозу жизни участников этого процесса.

Одной из первых научных работ, проводимых специалистами авиационной отрасли и основанных на официальных исследованиях компаний, является работа Шарлотты Линде и Дж. А. Гогуэна “Linguistic methodology for the analysis of aviation accidents”. Это исследование проведено специалистами НАСА в 1983 г. с целью выявления причин, которые ведут к нарушению в когнитивном восприятии команд. Подробно анализируются акты речевой деятельности на разных этапа полета и предполетной подготовки. Поскольку данную работу проводили специалисты научно-технического отдела, они располагали большой методологической базой, на которую опираются все пособия по подготовке пилотов и авиадиспетчеров. Они разработали методы идентификации причин возникновения коммуникативных сбоев. Для этого дискурс был разделен на 4 части: планирование, объяснение, команды и контроль. В каждом из них были

определены лингвистические структуры, затем выявлены значимые лингвистические переменные, основанные на таких концептах, как речевой акт и тема (topic). Результаты работы были разделены на 3 категории: обучение экипажа использованию наиболее эффективных коммуникативных моделей, использование лингвистических переменных как показателя таких качеств экипажа как внимание, разработка руководств для организации процедур и оборудования, связанных с речевой деятельностью. Данное исследование сконцентрировано, в основном на сборе статистических данных и построении на их основе реальной картины восприятия речи экипажем, как когнитивного процесса. Некоторые выводы, сделанные командой по завершению исследования: тишина после произнесения команды не дает экипажу представления о корректном понимании информации; высокую степень согласованности дискурсивных единиц команды и контроля имеют цепочки речевых актов, планирование, объяснение; дискурсивные единицы, обнаруженные только в согласованности контроля и не связанные с командой – нарратив, включая псевдонарратив, в кабине пилота, который не имеет операционного значения. Эти факторы означают, что наиболее оперативным и четким взаимодействием экипажа является высокая степень согласованности командования и контроля. Тематическая согласованность может как иметь, так и не иметь операционного значения. Однако, операционно значимая тематическая согласованность является фактором, влияющим на степень согласованности команды и контроля. В целом, данная работа крайне подробно и внимательно изучает принципы влияния одних речевых актов на другие, а также их характер и коннотации. В качестве результата работы были выдвинуты принципы, на которых должны основываться методические пособия для развития лингвистических способностей участников коммуникации. Основные статистические выводы, сделанные специалистами НАСА:

1. Было выявлено преобладающее количество смягчения запросов, исходящих от подчиненных к начальству. Рекомендовано обучить персонал формулировать запросы более уверенно;

2. Обнаружены значительные региональные различия в восприятии смягчений. Этот фактор может иметь большое влияние на неправильное толкование фраз в кабине экипажа;
3. Во время возникновения нештатных ситуаций, команды менее подвержены смягчению. Данный факт имеет положительную тенденцию в контексте процесса обучения экипажа большей уверенности;
4. Начальники производят больше речевых актов объяснений и планирования, чем подчиненный. Данный феномен требует дальнейшего изучения;
5. Планирование и объяснение встречается чаще при выявлении экипажем проблем, но реже при возникновении чрезвычайных ситуаций;
6. Операционно значимые темы, вводимые смягченными формулировками реже, становятся предметом обсуждения. Это требует обучения экипажа не использовать смягчающие формулировки;

Результаты исследования Шарлотты Линде предполагают дальнейшие лингвистические исследования переменных на предмет определения эффективности коммуникации экипажа в кабине. К таким переменным относятся: степень согласованности команд и контроля, частота запросов-ответов-подтверждений, скорость планирования и обоснования, частота простых подтверждений. Авторы надеются на активное применение их методологии для оптимизации коммуникативных процессов в авиационной фразеологии. (Linde, 1983)

В своей диссертации Салли Велленброк Хинрик "The use of questions in international pilot and air traffic controller communication" освещает особенности использования вопросительной формы в процессе коммуникации между пилотом и диспетчером. Он подчеркивает, что особенность такого вида коммуникации заключается в том, что ни пилот, ни диспетчер никогда не видят друг друга в лицо и осуществляют все свое общение посредством радиосвязи. Этим объясняется направленность языка на наиболее точную и эффективную передачу информации. В работе Хинрик исследует, как участники коммуникации формируют запросы и подтверждения, поскольку вопросы, как вид предложения по цели высказывания, не являются частью активного лексикона в данной

сфере. Основываясь на документах ИКАО и FAA он делает вывод, что все речевые процессы между пилотом и диспетчером должны проходить в режиме команды или инструкции. Однако в таких документах не указан шаблон, либо порядок использования фразеологии для описания ситуации. Поэтому участники вынуждены задавать друг другу вопросы, чтобы донести правильную картину происходящего до собеседника. Именно в таких нестандартных ситуациях кроется проблема коммуникативной эффективности в авиации. Хинрик заключает, что интонация, контекст и синтаксис вместе с прагматическими особенностями способствуют полному взаимопониманию между участниками коммуникации. ИКАО разработало свой ограниченный язык фразеологии для уменьшения роли синтаксиса и интонаций, чтобы более эффективно передавать информацию посредством использования шаблонных фраз. Несмотря на пристальное внимание к обеспечению безопасности, подобные действия привели к тому, что любое нарушение в структуре этих фраз становится угрозой и может привести к фатальным последствиям. Однако, на практике было выявлено, что рутинная коммуникация зачастую отклоняется от установленных стандартов. Таким образом в речи нередко используются и вопросы, и интонирование наравне с повелительным наклонением. Это может свидетельствовать о том, что язык авиации постоянно изменяется, модифицируется внутри собственной обособленной сферы применения. В результатах исследования Хинрик говорится, что авиационный персонал на самом деле не выделяет форму вопроса как нечто чуждое своей отрасли. Частое использование прямых вопросов предполагает, что такие структуры могут быть жизнеспособными и будут добавлены к стандартному словарю авиационной фразеологии. Еще один провокационный вывод для авиации гласит, что интонация может быть важным элементом в подготовке специалистов с целью развития их лингвистических способностей восприятия. В качестве главного вывода выносятся высказывание о том, что авиационный английский, несмотря на ограниченность своего лексикона, продолжает развиваться как отдельный язык, отвечая на актуальные потребности своих пользователей. Подчеркивается необходимость дополнительных исследований региональных особенностей использования

фразеологии, поскольку английский является международным языком авиации и проблема поиска наиболее эффективных способов коммуникации всегда будет стоять на первом месте. (Hinrich, 2008)

Хеджонг Ким и Катерин Элдер в статье “Understanding aviation English as lingua franca: perceptions of Korean aviation personnel” затрагивают тему разницы в восприятии авиационного английского экипажами разных стран, в частности Кореи. Разбираются примеры и причины возникновения сложностей в ведении радиообмена пилотами и диспетчерами не англоговорящих стран. Основа проблемы корейской международной авиации заключается в низком уровне знания авиационного английского, который устанавливается ICAO и на основе которого выдается разрешение международных полетов. Экипажи корейских авиалиний высказали недовольство системой оценивания ICAO и заключили, что язык не является ключевым фактором угрозы, а является лишь частью комплекса причин сложности ведения радиообмена. Авторы статьи уточняют особенности радиосообщения в Корее: один диспетчер поддерживает связь с несколькими пилотами на одной частоте. Английский является языком международной авиации, но наравне с ним используется язык наземных радиостанций. Следовательно, в Корее используется одновременно и корейский, и английский язык, в зависимости от того, кто является собеседником. Материалом исследования данной работы стали записи двух разных центров управления воздушным движением. Диспетчеры были носителями как английского языка, так и корейского со знанием авиационного английского. Авторы статьи анализировали случаи, когда разница во владении языком могла привести к недопониманию между пилотом и диспетчером. Подробно разобран пример, когда пилот-носитель английского языка запрашивает разрешение на дозаправку и просит перестроить маршрут полета. Диспетчер-носитель английского языка не понимает конкретный объяснений пилота по какой причине он хочет развернуться, что увеличивает время принятия решения. Посредством задавания дополнительных вопросов диспетчер понимает, куда именно летит самолет. Затем диспетчер дает команду лететь на необходимый маяк, но пилот не понимает произношение и просит повторить название. Диспетчер в свою очередь не понимает просьбу повторить название маяка, на

который должен лететь самолет. Трижды повторив просьбу, пилоту удается добиться произношения названия маяка по буквам. Данная ситуация иллюстрирует крайнюю необходимость знания авиационной фразеологии на одном уровне среди пилотов и диспетчеров. Также авторы хотят обратить внимание ИСАО на существование проблемы восприятия информации при разговоре между носителями разных языков. В особенности эта проблема становится критичной, когда один из участников коммуникации использует нестандартную фразеологию там, где должны звучать только шаблонные фразы. Несмотря на то, что приведенный эпизод не привел к риску возникновения чрезвычайной ситуации, он проиллюстрировал как подобная ситуация нарушает эффективность ведения радиообмена. Главной причиной недопонимания в данном случае авторы выделили особенности произношения некоторых букв в корейском, китайском и японском языках. Это значит, что ИСАО должно уделить особое внимание обучению персонала в этих странах. Также ошибкой англоговорящего пилота было не обратить внимание на подбор слов для описание проблемы и неправильная расстановка приоритетной информации. Чрезмерное использование разговорного английского также сильно влияет на восприятие информации собеседниками с разным уровнем владения языком. Авторы заключают, что причина возникновения коммуникативных сбоев является комплексом нескольких факторов, за которые ответственны оба участника процесса вне зависимости от языка, на котором они говорят. Также авторы выдвигают гипотезу о том, что если обычно при ведении радиообмена используется английский, разговорный или нет, и поскольку участники этого процесса могут оба не быть носителями языка, то можно рассматривать авиационный английский в качестве языка лингва-франка (Kim, 2009).

Щетинина Н.А. в своей работе «Коммуникативные особенности англоязычного дискурса радиообмена гражданской авиации» фокусируется на самом процессе коммуникации между диспетчером и пилотом. Она подчеркивает свойство синкретичности, то есть полифункциональности или многозначности, дискурса радиообмена как сочетания разнородных членов, коммуникативное единство участников процесса и

стандартизированный характер терминов. Также Щетинина выделяет присущую авиационному дискурсу сочетаемость профессионального, разговорного и технического языка. Она провела колоссальную исследовательскую работу по анализу нарушений процесса коммуникации в рамках российской авиации и разработке/тренировке языковой личности пилота для международной авиации, составлению стандартизированного flight-сценария для разных этапов полета (взлет, посадка, полет по маршруту). Центральным вопросом, на который ищет ответ автор работы, являются причины возникновения сбоев коммуникации, а ключевой целью – поиски способов их предупреждения и превентивной борьбы с ними. Щетинина делит терминологическое поле радиообмена на 7 микрополей, которые соответствуют этапам полета: руление, исполнительный старт и взлет, набор высоты, полет по маршруту, снижение, заход на посадку (Щетинина, 2013, С. 5). В каждом микрополе выделяются свои ядра и периферийные зоны. Автор предполагает формирование восприятия информации по нисходящей, от смысла к звуковой материи у русскоговорящих пилотов при обмене радиосообщениями на английском языке. В качестве причин сбоев коммуникации называется ряд информационных, профессиональных, языковых и технических факторов, компенсировать которые могут дополнительные коммуникативные шаги. Именно таким принципом руководствуются методисты, составляющие рекомендации и стандарты для радиообмена в международной гражданской авиации для минимизации рисков для безопасности (Щетинина, 2013).

Одно из самых новых исследований на тему коммуникации в сфере авиации было опубликовано в июле 2022 года. Омар Алхарасеес в соавторстве с Даниэлем Рохаксом написал статью “Aviation communication: the effect of critical factors on the rate of misunderstanding”, посвященную влиянию чрезвычайных ситуаций, которые возникают во время полета, на степень восприятия информации членами экипажа. Работа нацелена на определение нагрузки, которую приходится преодолевать пилоту и диспетчеру в процессе коммуникации посредством автоматизированных систем, а также выделение ошибок, которые эти системы могут создавать. Авторы обращают внимание на то, что в связи с развитием

международных перевозок в ближайшей перспективе вырастет и нагрузка на радиосообщение, равно как и на авиадиспетчеров. Это не может не привести к росту риска возникновения чрезвычайных и фатальных ситуаций. Авторы приводят статистику: более 2000 человек погибли по причине ошибок коммуникации. Чтобы не упустить время на принятие решения до точки невозврата, необходимо научиться доносить сообщения максимально быстро и корректно. На возникновение ошибок, считают авторы, влияют разные факторы: интерференция частот, заблокированная радиопередача, неисправность оборудования в режиме земля/воздух, помехи, качество воздуха в кабине пилота или «спящий» сверхвысокочастотный приемник. Но помимо технических факторов, есть еще и фактор человеческий, к которому можно отнести уровень знаний английского языка, темп речи и нестандартную фразеологию. Для компетентного ответа на запросы пилота, диспетчер должен сам уметь управлять воздушным судном и иметь представление о его оснащении. Но несмотря на все это, советы и рекомендации будут бесполезны, если диспетчер не будет иметь полное представление о возникшей ситуации. Поскольку ни о каком визуальном контакте речи быть не может, единственная нить, которая связывает самолет и наземные службы — это радиосвязь. В исследовании с разных точек зрения рассматриваются критические факторы, влияющие на недопонимание (язык, опыт и техническое оснащение). Рассматриваются ограничения в данных сферах и предлагается усовершенствованная модель коммуникации для авиадиспетчеров. Высокая коммуникативная нагрузка объясняется спецификой работы Управления воздушным движением. Диспетчеры постоянно находятся в быстро изменяющемся потоке информации, исходящем от нескольких рейсов одновременно, что добавляет нагрузку на не англоговорящих сотрудников. Авторы заключают, что радиообмен играет ключевую роль в формировании авиационной безопасности. Большинство пилотов считают сложным эффективным общение посредством радио, и вдвойне сложным если оно происходит с не англоговорящим диспетчером. Основными причинами нарушения коммуникации они считают: уровень владения языком, несвоевременный ответ или пропуск фраз в потоке речи, использование сленга, жаргона, диалекта или наличие акцента,

культурологический и социальный аспект. Также авторы отмечают важную роль развития технологий, в частности связи «диспетчер-пилот» по линии передачи данных (CPDLC). Для улучшения адаптации специалистов к работе в современных условиях, предлагается дополнить подготовительный курс с фокусом на новейшее оборудование; адаптировать такое оборудование для условий работы с перегрузкой коммуникации; продолжать дополнять стандартную авиационную фразеологию, беря во внимание опыт работы и обратную связь от авиадиспетчеров. В дополнение к этим выводам, современные исследователи проблем коммуникации рекомендуют ближе знакомить сотрудников сферы авиации с культурологическими особенностями и идиоматическими выражениями представителей разных стран (Grigoryeva & Zakirova, 2022).

Ключевым документом, регламентирующим принципы и состав передачи сообщений посредством радиообмена, является ICAO Doc 9432 Manual of Radiotelephony. Дополнительные правила, которые существуют в отдельных регионах воздушного пространства описаны в ICAO Doc 7030 Regional supplementary procedures. Существование данного документа подтверждает важность для системы международной авиации региональных и культурологических особенностей всех участников воздушного движения. Таким образом, если литературные нормы любого языка закреплены в словарях, то нормы, которым подчиняется авиационный английский, закреплены в специальных документах, составленных ответственными подразделениями Международной организации гражданской авиации (ICAO). Таким правилам обязаны подчиняться все экипажи, ведущие международный радиообмен.

Результаты исследования

Примеры фатального нарушения коммуникации в радиообмене между пилотом и диспетчером

В качестве материала исследования был выбран канадский документальный сериал “Air crash investigation”, также известный как “Mayday”. Причина выбора кроется в возможности наблюдать за поведением и рутинным общением экипажа и авиадиспетчера в условиях, приближенных к реальным. Целью нашего анализа является определить какие структурные изменения привнесла

потребность оптимизации радиообмена в авиационный английский язык. Также мы хотим выявить, где находится грань допустимых изменений, когда чрезмерное использование таких искажений или использование нестандартной фразеологии приводит к возникновению чрезвычайных ситуаций.

В первую очередь мы обратили внимание на нестандартные случаи нарушения коммуникативного процесса между диспетчером и пилотом.

Первый пример, связанный с человеческим фактором и использованием английского языка: рейс KL 4805, Тенерифе, 1977 г. В аэропорту Лос-Родос совершили столкновение при взлете два пассажирских самолёта. Данный инцидент стал серьёзным аргументом для ИКАО отнести авиационный английский к фактору риска, наряду с отказом техники и сложными метеорологическими условиями.

Чтобы рассмотреть данный случай с точки зрения эффективности коммуникации, нам потребуется визуализировать расшифровку переговоров из вышки Управления воздушным движением.

Таблица 1

Обращение	Расшифровка
Диспетчер командиру KL 4805	KLM four eight zero five, how many taxiways did you passed?
Командир KL 4805 диспетчеру	I think we just passed Charley four now
Диспетчер командиру KL 4805	At the end of the runway make one-eighty and report...ready for ATC clearance
Диспетчер командиру PA 1736	Clipper one seven three six, leave the runway... three one... out to your left
Командир PA 1736	I'm sorry, say again please
Диспетчер командиру PA 1736	Leave the runway, the third one to your left
Командир PA 1736	Okay, taxi down the runway and leave the runway at the first intersection on the left. Is that correct?

Диспетчер командир РА 1736	Negative. The third one. The third one.
Командир РА 1736	Would you confirm that you want Clipper one seven three six to turn left at the third intersection?
Диспетчер командир РА 1736	The third one, sir. One two three. The third one, third.

В данном отрывке мы можем найти два случая коммуникативного сбоя. Фраза “three one out to your left” была услышана экипажем в кабине РА 1736. Однако, на самом деле диспетчер говорил “third one to your left”. Подобные нарушения коммуникации зачастую происходят по причине плохого качества радиосвязи, несмотря на то что участники процесса оба находятся на земле, в одной плоскости.

Вторым случаем стало использование диспетчером ряда цифр, не все из которых необходимы экипажу для ориентации в пространстве. Подобные действия затрудняют восприятие информации в потоке речи, во-первых, поскольку радиосвязь может некорректно передавать логические паузы. Во-вторых, потому что, согласно авиационному протоколу, многие обозначения, состоящие из ряда цифр, передаются произношением каждой единицы отдельным словом (1736 – one seven three six). Такое решение принято с целью избежания возможности перепутать цифры из-за плохой передачи окончаний слов. Использование лишних цифр в ситуации принятия решения может привести к возникновению чрезвычайной ситуации.

Возникшее недопонимание потребовало дополнительных вопросов со стороны экипажа самолета с целью уточнения команды. Это заняло время и внимание диспетчера в то время, как другой самолет остался без внимания. К сожалению, в итоге это стало одним из факторов катастрофы, случившейся после.

Однако в этой ситуации был упущен главный факт. Данный тип самолета физически не мог совершить то действие, которое просил выполнить диспетчер. Экипаж понимал это, но не стал уточнять целесообразность действия у диспетчера поскольку, вероятнее всего, слишком долго пытался разобраться с направлением движения и большим количеством цифр. Так, один

коммуникативный сбой привел к еще большему нарушению коммуникации (McGee, 2019).

В приведенном отрывке можно найти несколько примеров искажения классической грамматики английского языка:

“how many taxiways did you passed?” – поскольку самолет на момент данного вопроса находился в процессе руления, необходимо было использовать форму Present Perfect. Однако в авиационном английском большинство форм являются простыми с целью облегчения восприятия для не англоговорящих экипажей и диспетчеров.

“Charley four” – можно заметить, что в разговорной речи используются слова, заменяющие собой буквенные обозначения (С-4). Это пример использования фонетического алфавита ICAO, который был установлен с целью недопущения неправильного восприятия названий маяков и курсов полета. При необходимости уточнения обозначений диспетчер или пилот обязан повторить слово, произнося побуквенно каждый элемент обозначения (RUGMA – Romeo Uniform Golf Mike Alfa).

“report...ready for ATC clearance” – в данной фразе опущена часть “when you are”. В разговорной речи экипажа часто опускаются местоимения и глагол “to be” с целью экономии времени и упрощения восприятия. Это делает авиационный английский похожим на простой английский (plain English).

“Okay, taxi down the runway and leave the runway at the first intersection on the left” – в данном случае опущено действующее лицо (we are to) так же с целью экономии лексических средств. Однако слово “runway” второй раз опущено не было поскольку ориентация в пространстве является приоритетной проблемой, требующей решения. Пилот старается подробно дать понять диспетчеру план своих действий.

Таблица 2

Командир диспетчеру	KL 4805	KLM is ready for takeoff, waiting for ATC clearance
Диспетчер	командиру KL 4805	You are cleared to the Papa beacon. Climb to and maintain flight level niner zero. Right turn after takeoff

Командир KL 4805	Roger, clear to Papa beacon. Flight level nine zero, right turn out. We are now AT takeoff
Диспетчер командиру KL 4805	Okay... stand by for takeoff. I will call you

В данном отрывке также находятся две ошибки коммуникации, которые привели к фатальному недопониманию между диспетчером и двумя экипажами самолетов. Командир KLM использовал разговорную лексику “we are now at takeoff”, когда был обязан использовать специальную фразеологию. Данная ситуация привела к недопониманию со стороны диспетчера, который посчитал выражение “at takeoff” сигналом к тому, что самолет ожидает дальнейшей команды ПЕРЕД выходом на исполнительный старт в конце взлетной полосы. Однако фактически командир констатировал готовность к процедуре взлета, неправильно обозначив свое положение. Диспетчер считает, что все участники коммуникации знают свое местоположение и порядок действий. Однако на само деле это не так. Коммуникативный сбой заключается в том, что диспетчер должен был дополнительно сообщить экипажу об опасной близости друг от друга. Экипаж в свою очередь должен был с использованием стандартной фразеологии оповестить диспетчера о своем местоположении и плане действий.

Особенности авиационной фразеологии в данном отрывке:

“You are cleared” – прилагательное “clear”, которое в повседневном лексиконе обозначает «чистый, понятный», в данной сфере используется для обозначения подтверждения совершения действия. Эта форма так же строго регламентирована ICAO в целях однозначной трактовки термина.

“clear to Papa beacon” – опущен глагол направления движения поскольку говорящий преследует цель наиболее быстро повторить команду для совершения дальнейших действий. Прослеживается чрезмерное упрощение структуры предложения, находящегося на грани понимания действия.

Таблица 3

Капитан PA 1736 диспетчеру, одновременно с	And we are still taxiing down the runway, Clipper one seven three six
---	---

радиоразговора диспетчера командира KL 4805	
Диспетчер капитану PA 1736	Papa Alpha one seven three six, report runway clear
Капитан PA 1736	Okay, we will report when we are clear
Диспетчер капитану PA 1736	Thank you

Оба экипажа используют одну радио частоту и слышат переговоры обоих командиров с диспетчером. Эта коммуникативная особенность, к сожалению, также повлияла на восприятие информации диспетчером, который не успел обратить внимание на то, что один из его экипажей находится на полосе. Здесь прослеживается проблема, поднятая в теоретической части работы – коммуникативная перегруженность авиадиспетчеров в современном потоке движения.

В то же время экипаж KLM принял ответ диспетчера “Okay” в качестве подтверждения разрешения на взлет. Это не предусмотрено никакими стандартами ICAO, но факт такого прецедента ставит сразу несколько особенностей коммуникации в фокус внимания. Во-первых, на качество восприятия информации участниками коммуникации влияла их культурная принадлежность. Родным языком авиадиспетчера был испанский, экипаж KLM был немецким, и только экипаж PA был англоговорящим. Каждый из них говорил на авиационном английском, но каждый понимал его по-своему. Во-вторых, огромную роль в происходящем играло техническое оснащение. Сильный акцент диспетчера осложнял восприятие речи посредством радиосвязи. В-третьих, разные уровни владения авиационным английским не позволил участникам понимать друг друга на том уровне, чтобы обнаружить проблему нарушения коммуникации раньше. В-четвертых, использование нестандартной лексики там, где предусмотрено строгое использование фразеологии привело в комплексе со всем остальным к фатальным последствиям в виде крупнейшей по сей день авиакатастрофы в истории авиации. Точкой невозврата стал тот факт, что вторая часть сообщения “Okay... stand by for takeoff, I will call you” подверглась интерференции и не была услышана экипажем в кабине. Однако,

это не отменяет тот факт, что ошибка не стала бы фатальной, если бы участники предприняли дополнительные коммуникативные шаги для разрешения недопонимания.

Этот беспрецедентный случай дал начало серьезным реформам в международной гражданской авиации. Так, авиационную фразеологию пополнило требование о том, что принятые указания не могут подтверждаться только словами "Okay" или "Roger". Команды должны быть произнесены повторно с использованием термина: Copied (я вас понял). При запросе подтверждения диспетчер обязан произносить фразу: Read back (повтори вслух). Термин "Take off" теперь можно было употреблять только в двух фразах: "Cleared for take off" (взлет вам разрешаю) и "Cancel take off departure". В остальных случаях следовало употреблять термин "Departure", например "Ready for departure" (готов к взлету). Также при передаче команды диспетчером экипажу воздушного судна, находящемуся на исполнительном старте, следовало перед разрешением на взлет произнести фразу "Hold position" (оставайся на месте и жди дальнейшего разрешения).

Второй наш пример также затрагивает случай возникновения аварийной ситуации по причине нарушения коммуникации в поле диспетчер-пилот. Рейс Avianca 052, Нью-Йорк, 1990 г., послужил новой причиной пересмотреть отношение к коммуникативному аспекту в международной авиации. Для иллюстрации речевых сбоев мы приведем расшифровку переговоров экипажа из кабины.

Таблица 4

Экипаж Avianca 052 диспетчеру	Did you asked Boston about delays or are we going to approach Kennedy?
Диспетчер экипажу	Okay Avianca zero five two heavy, it look as though New York center may have to hold you for possibly up to thirty minutes. Expect clearance on course just momentarily with... stands right now an additional holding of at most thirty minutes. That in mind, you want to check on an altenate airport? I believe Boston is... I will check up Boston.
Экипаж Avianca 052 диспетчеру	Okay, we are now descending to one niner zero and expecting information about Boston

Диспетчер экипажу	Okay Avianca zero five two, I have been advised Boston is open and excepting traffic if you do need that as an alternate airport
-------------------	--

В свою очередь данный пример иллюстрирует крайне неэффективную коммуникацию, причина которой заключается, в том, что диспетчер забыл просьбу экипажа. Повторная попытка запроса заняла слишком много времени, которое оказалось фатальным для данного воздушного судна. Авиадиспетчер перешел на разговорный английский в то время, когда должен был отвечать согласно предписаниям. В этом заключается причина данного коммуникативного сбоя. Во втором ответе диспетчер использует уже специальную фразеологию, значительно экономя лексические средства для ускорения выполнения запроса.

Важно отметить проблему, поднятую в теоретической части нашего исследования. Экипаж не был достаточно настойчив в адресации просьбы найти запасной аэропорт, несмотря на то что понимал ограниченность времени на поиск решения. Причиной этому может служить языковой барьер для не англоговорящих экипажей, владеющих авиационным английским на недостаточном уровне.

“We are now descending to one niner zero and expecting” – считаем важным заметить, что использование герундия и грамматических форм, выражающихся окончание -ing, нетипично для авиационного английского языка, однако допустимо в тех случаях, когда важно указать этап совершения действия.

Таблица 5

Диспетчер экипажу	Hey, Avianca zero five two, expect for the clearance time zero two zero five. Expect for the clearance in twenty minutes
Экипаж Avianca 052 диспетчеру	Zero two zero five...uh, well, I think we need priority. We are passing out of fuel
Диспетчер экипажу	Avianca zero five two, roger. How long can you hold and what is your alternate
Экипаж Avianca 052 диспетчеру	Yes, sir. I will be able to hold for five minutes. That's all we can do

Диспетчер экипажу	Avianca zero five two, roger. And what's your alternate?
Экипаж Avianca 052 диспетчеру	We said Boston... but it's full of traffic I think
Диспетчер экипажу	Avianca zero five two, say your alternate again
Экипаж Avianca 052 диспетчеру	It was Boston... but we can't do it now... we'd... we will run out of fuel
Диспетчер экипажу	Avianca zero five two, clear to land at Kennedy via heading zero four zero. Maintain one one thousand at speed one eight zero

Главной причиной возникшего этого коммуникативного сбоя являются нечеткие объяснения экипажа и недостаточно точное описание ситуации. С другой стороны, авиадиспетчер обращается к экипажу не по стандарту фразеологии, что говорит о его не полной вовлеченности в диалог.

“I think we need priority. We are passing out of fuel” – данная фраза является ключевой причиной возникновения аварийной ситуации. Для не англоговорящего экипажа такой способ описания ситуации казался достаточно убедительным основанием для запроса приоритета. Однако для англоговорящего диспетчера формулировка “passing out of fuel” не означала, что самолет находится на грани катастрофы. Далее экипаж не смог четко ответить на вопрос диспетчера, что потребовало формирования дополнительных речевых актов. Поскольку потребовалось время, на решение этого сбоя коммуникации, никто не обратил внимание на то, что была упущена главная суть запроса – приоритет на посадку.

Таблица 6

Диспетчер экипажу	Avianca, descend and maintain... uh descend and maintain three thousand
Экипаж Avianca 052 диспетчеру	Descend and maintain three thousand, Avianca zero five two heavy.
Диспетчер экипажу	Avianca zero five two heavy, contact Kennedy tower one one niner point one. Good day

Диспетчер экипажу	Avianca zero five two heavy, Kennedy tower two two left. You are number three following seven two seven traffic on a niner mile final.
Экипаж Avianca 052 диспетчеру	Avianca zero five two heavy, roger
Диспетчер экипажу	Avianca zero five two, what is your airspeed?
Экипаж Avianca 052 диспетчеру	Avianca zero five two, one four zero knots
Диспетчер экипажу	Avianca zero five two, can you increase your airspeed one zero knots
Диспетчер экипажу	Increase. Increase
Диспетчер экипажу	Avianca zero five two, two two two left. Wind one niner zero at two zero. Cleared to land
Экипаж Avianca 052 диспетчеру	Cleared to land. Avianca zero five two heavy, wind check please
Диспетчер экипажу	One niner zero at two zero
Диспетчер экипажу	Avianca zero five two, say airspeed
Экипаж Avianca 052 диспетчеру	Four five knots

Ожидая разрешения на посадку, пилоты были уверены в том, что диспетчер понимает, что у них почти не осталось топлива. Однако, экипаж так и не запросил подтверждения этому факту. Возможно, именно этого коммуникативного акта не хватило для разрешения этого сбоя.

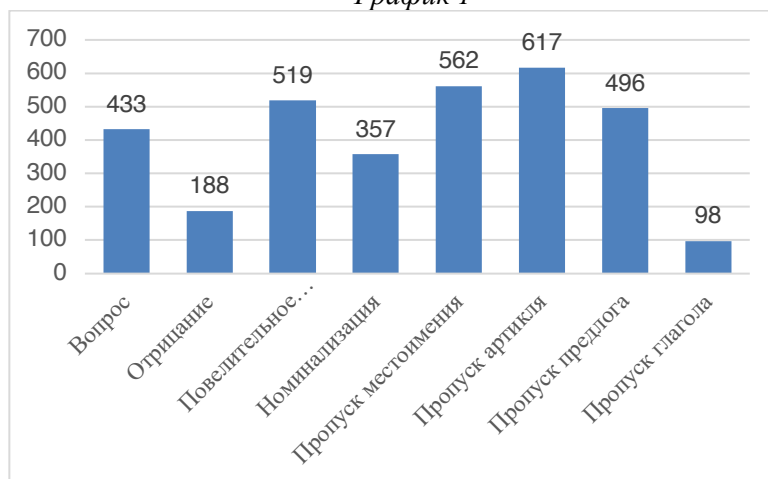
Также в данном примере можно заметить, что в момент возникновения аварийной ситуации все команды диспетчера и экипажа претерпевают максимальную компрессию. В речи преобладают номинализованные глаголы, опускаются все предлоги и артикли. Остается исключительно простой английский, которого достаточно для наиболее быстрого понимания команды.

График подсчета структурных трансформаций в речи между пилотом и диспетчером

Мы проанализировали 1000 команд, передаваемых диспетчерами и пилотами посредством радиосвязи, в документальном сериале “Air crash investigation”. Команды разбирались на предмет наличия в них изменений, относительно

устоявшихся норм классического английского языка с целью выявления наиболее часто встречающихся отклонений.

График 1



Номинализация и вопросительные предложения чаще всего встречались на этапах возникновения коммуникативных сбоев.

Пропуск местоимений, артиклей и предлогов встречается повсеместно на всех этапах полета, однако наиболее выражен во время возникновения аварийных ситуаций.

Реже всего происходит пропуск глагола, поскольку это главный инструмент в передаче команд посредством радиосвязи.

В рутинном режиме работы общение между пилотом и диспетчером может ничем не отличаться от повседневной нормы.

Выводы

Проанализировав множество примеров использования авиационного английского в штатном и аварийном режиме, примеры использования стандартизированной и не стандартизированной фразеологии, уровень компрессии языка на разных этапах полета, мы пришли к выводу, что наиболее часто встречающимися структурными отклонениями от нормы являются: преимущественное использование повелительного наклонения в сообщениях диспетчера; номинализация глаголов; избегание использования вопросительных и отрицательных форм (вместо них чаще используется форма запроса подтверждения выполнения

действия); опущение определяющих слов, предлогов, местоимений, артиклей; опущение вспомогательных глаголов “to be” и “to have”; замена форм сложных времен простыми; измененные правила произношения букв и цифр. В целом, авиационный английский характеризуется упрощением грамматических и фонетических форм. Причиной данного явления мы считаем коммуникативный аспект, который по ряду критериев имеет решающее влияние на формирование требований к языку в данной области. К таким критериям мы относим: скорость передачи информации, подверженность лексических средств искажению со стороны радиосвязи, полнота передачи технической информации, отсутствие возможности неоднозначной трактовки команд. Как показывает наше исследование, что в большинстве случаев в аварийных ситуациях диспетчерам не хватает полного представления о ситуации в кабине пилота.

На основе проведенного анализа мы можем сделать вывод, что главными причинами коммуникативных сбоев зачастую являются: разный уровень владения авиационным английским языком, национальный акцент участников коммуникации, разное восприятие ситуации у англоговорящих и не англоговорящих сотрудников, использование не стандартизированной фразеологии там, где предусмотрена стандартизированная, коммуникативная перегруженность авиадиспетчеров. Наблюдается тенденция к упрощению грамматических форм, что может иметь отрицательное влияние на эффективность коммуникации. Также наблюдаются серьезные коммуникативные сложности у не англоговорящих экипажей при радиообмене с англоговорящими авиадиспетчерами. Недостаточная настойчивость запросов от таких экипажей может быть спровоцирована «языковым барьером», из-за которого они чаще переходят к использованию не стандартизированной лексики.

Несмотря на узконаправленность и ограниченный диапазон шаблонов в авиационной фразеологии, авиационный английский стал обособленной частью языка и продолжает развиваться по собственным правилам, отвечая главным потребностям отрасли – эффективной коммуникации и обеспечение безопасности полетов.

Литература

1. Акимова А.С. Особенности фразеологии радиообмена // Тенденции развития науки и образования. – № 49–4. – 2019. – С. 44-46. <https://doi.org/10.18411/lj-04-2019-84>
2. Прохожай И.Н. Когнитивно-прагматические и психолингвистические особенности дискурса радиообмена при выполнении международных полетов // Саратовский государственный университет. – 2011. – С. 171.
3. Щетинина Н.А. Коммуникативные особенности англоязычного дискурса радиообмена гражданской авиации // Тверской государственный университет. – 2013. – с. 186.
4. Alharasees O., Jazzar A. Aviation communication: the effect of critical factors on the rate of misunderstanding // Aircraft engineering and aerospace technology. – 2022. – P. 10. <http://dx.doi.org/10.1108/AEAT-02-2022-0052>
5. Cada O. Discourse analysis of air traffic phraseology//Masaryk University BRNO. – 2016. – P. 69.
6. Crystal D. World English: Past, Present, Future//Paper to the ASKO Europa-Stiftung Symposium. – 1999. – P. 9.
7. Cushing S. Fatal words: communication clashes and aircraft crashes//The University of Chicago Press. – 1994. – P. 176.
8. Grigoryeva L. L., Zakirova R. R. The role of English in intercultural communication: Past, modernity and future global perspectives // Training, Language and Culture. – 2022. – Vol. 6(2). – Pp. 45-55. doi: 10.22363/2521-442X-2022-6-2-45-55
9. Hinrich S. The use of questions in international pilot and air traffic controller communication//Oklahoma State University. – 2008. – P. 292.
10. Howard J. “Tower am I cleared to land?”: problematic communication in aviation discourse//Human communication research. - № 34. – 2008. - P. 370-391. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2958.2008.00325.x>
11. Kim H. Elder C. Understanding aviation English as a lingua franca: perception of Korean aviation personnel//Australian review of applied linguistics. – № 32(3). – 2009. – P. 23.1 – 23.17. <https://doi.org/10.2104/ara10923>

12. Linde C. Goguen J.A. Linguistic methodology for the analysis of aviation accidents//NASA technical reports server. – 1983. – P.113. <https://ntrs.nasa.gov/citations/19840007067>
13. Lopez S. Condamines A. Analysis of English phraseology and plain language in Air-Ground communication//Journal of Air transport studies. – 2013. – № 4(1). – P. 44-60. <https://doi.org/10.38008/jats.v4i1.84>
14. McGee P. Cross-cultural pragmatic failure // Training, Language and Culture. – 2019. – №3(1). – Pp. 73-84. DOI: 10.29366/2019tlc.3.1.5
15. Malyuga E.N., Aleksandrova O.V. A closer look at manipulative rhetoric in professional communication // Topical Issues of Linguistics and Teaching Methods in Business and Professional Communication – TILTM 2022. European Publisher, London. – C. 180-188.
16. Malyuga E.N., Orlova S.N. Teaching Professional English Terminology to Students of Economic Universities // 8th International Conference on Education and New Learning Technologies (EDULEARN). – 2016. – Barcelona, SPAIN. – pp. 7236-7241. <http://dx.doi.org/10.21125/edulearn.2016.0575>
17. Manual of Radiotelephony//International Civil Aviation Organization (ICAO). – 2007. P. 114.
18. Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements//International Civil Aviation Organization (ICAO). – 2010. – P. 150.
19. Paltridge B. Starfield S. The handbook of English for specific purposes// John Wiley & Sons, Inc. – 2013. P. 577.
20. Philps D. Linguistic security in the syntactic structures of the Air Traffic Control//English World-Wide. - № 12 (1). – 1991. – 103-124. <https://doi.org/10.1075/eww.12.1.07phi>
21. Pliso A.–M. Non-Standard phraseology in aviation English//University of Basel. – 2014. – P. 28. <http://dx.doi.org/10.13140/2.1.4185.9848>
22. Prado M. The pragmatics of aeronautical English: an investigation through corpus linguistics // Revista de estudos da Linguagem. - № 29(2). – 2021. P. 1381-1414. <http://dx.doi.org/10.17851/2237-2083.29.2.1381-1414>

23. Sailer W. English as a lingua franca in aviation// English Today. - № 25(02). – 2009.- P. 43-48. <https://doi.org/10.1017/S0266078409000182>
24. Tajima A. Fatal miscommunication: English in aviation safety//World Englishes. – № 23(3). – 2004. P. 451-470. <https://doi.org/10.1111/j.0883-2919.2004.00368.x>

References

- Akimova, A.S. (2019). Osobnosti phraseologii radioobmena. *Tendentsii razvitiya nauki i obrazovaniya*, 49-4, 44-46. <https://doi.org/10.18411/lj-04-2019-84>
- Alharasees, O., & Jazzar, A. (2022). Aviation communication: the effect of critical factors on the rate of misunderstanding. In *Aircraft engineering and aerospace technology* (p. 10). <http://dx.doi.org/10.1108/AEAT-02-2022-0052>
- Cada, O. (2016). *Discourse analysis of air traffic phraseology*. Masaryk University BRNO.
- Crystal, D. (1999). *World English: Past, Present, Future*. Paper to the ASKO Europa-Stiftung Symposium (p. 9).
- Cushing S. (1994). *Fatal words: communication clashes and aircraft crashes*. The University of Chicago Press (p. 176).
- Grigoryeva, L. L., & Zakirova, R. R. (2022). The role of English in intercultural communication: Past, modernity and future global perspectives. *Training, Language and Culture*, 6(2), 45-55. doi: 10.22363/2521-442X-2022-6-2-45-55
- Hinrich, S. (2008). *The use of questions in international pilot and air traffic controller communication*. Oklahoma State University.
- Howard, J. (2008). “Tower am I cleared to land?”: problematic communication in aviation discourse. *Human communication research*, 34, 370-391. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2958.2008.00325.x>
- Kim, H. & Elder, C. (2009). Understanding aviation English as a lingua franca: perception of Korean aviation personnel. *Australian review of applied linguistics*, 32(3), 23.1 – 23.17. <https://doi.org/10.2104/ara10923>
- Linde, C., & Goguen, J.A. (1983). *Linguistic methodology for the analysis of aviation accidents*. NASA technical reports server. P.113. <https://ntrs.nasa.gov/citations/19840007067>

- Lopez, S., & Condamines, A. (2013). Analysis of English phraseology and plain language in Air-Ground communication. *Journal of Air transport studies*, 4(1), 44-60. <https://doi.org/10.38008/jats.v4i1.84>
- McGee, P. (2019). Cross-cultural pragmatic failure. *Training, Language and Culture*, 3(1), 73-84. doi: 10.29366/2019tlc.3.1.5
- Malyuga, E.N., & Aleksandrova, O.V. (2022). A closer look at manipulative rhetoric in professional communication. In *Topical Issues of Linguistics and Teaching Methods in Business and Professional Communication - TILTM 2022* (pp. 180-188). European Publisher, London.
- Malyuga, E.N., & Orlova, S.N. (2016). Teaching Professional English Terminology to Students of Economic Universities. In 8th International Conference on Education and New Learning Technologies (EDULEARN) (pp. 7236-7241). Barcelona, SPAIN. <http://dx.doi.org/10.21125/edulearn.2016.0575>
- Manual of Radiotelephony*. (2007). International Civil Aviation Organization (ICAO).
- Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements*. (2010). International Civil Aviation Organization (ICAO).
- Paltridge, B., & Starfield, S. (2013). *The handbook of English for specific purposes*. John Wiley & Sons, Inc.
- Philps, D. (1991). Linguistic security in the syntactic structures of the Air Traffic Control. *English World-Wide*, 12(1), 103-124. <https://doi.org/10.1075/eww.12.1.07phi>
- Pliso, A.-M. (2014). *Non-Standard phraseology in aviation English*. University of Basel. <http://dx.doi.org/10.13140/2.1.4185.9848>
- Prado, M. (2021). The pragmatics of aeronautical English: an investigation through corpus linguistics. *Revista de estudos da Linguagem*, 29(2), 1381-1414. <http://dx.doi.org/10.17851/2237-2083.29.2.1381-1414>
- Prokhozhay, I.N. (2011). *Kognitivno-progmaticheskie i psikholingvisticheskie osobennosti diskursa radioobmena pri*

- vipolnenii mezhdunarodnih poletov. Saratovskii gosudarstvennii universitet.*
- Sailer, W. (2009). English as a lingua franca in aviation. *English Today*, 25(02), 43- 48. <https://doi.org/10.1017/S0266078409000182>
- Shchetinina, N.A. (2013). *Kommunikativnie osobennosti discursa radioobmena grazhdanskoi aviatsii.* Tverskoi gosudarstvennii universitet.
- Tajima, A. (2004). Fatal miscommunication: English in aviation safety. *World Englishes*, 23(3), 451-470. <https://doi.org/10.1111/j.0883-2919.2004.00368.x>

УДК 811.111/81'42

Е.П. Мурашова

Московский государственный лингвистический университет,
Московский энергетический институт

**МЕЖДИСЦИПЛИНАРНЫЕ ОСНОВЫ
ЛИНГВИСТИЧЕСКОЙ ГИБРИДИЗАЦИИ
(НА МАТЕРИАЛЕ РЕТРО-КОМПОНЕНТА В
АНГЛОЯЗЫЧНЫХ ПОЛИТИЧЕСКИХ МЕДИАТЕКСТАХ)**

Настоящая статья посвящена гибридации как объекту лингвистического изучения. Термин «гибридизация» был интегрирован в терминологический оборот гуманитарных наук, в том числе лингвистики, посредством метафорического переноса из биологии. Несмотря на наличие устойчивого исследовательского интереса к гибридации, ее методологический статус в лингвистике еще не был определен. Цель статьи – выявить биологические, философские и собственно лингвистические основы гибридации, демонстрирующие ее междисциплинарный характер. Междисциплинарные основы иллюстрируются с помощью ретро-компонента современного политического медиадискурса. Материалом исследования послужили более 500 англоязычных текстов публикаций в Твиттер («твитов»), опубликованных британскими, американскими и канадскими политиками и политическими организациями в период с 2010 по 2022 гг. Эмпирический материал был проанализирован с