

На правах рукописи



Магницкая Анастасия Вячеславовна

**СТРУКТУРНО-ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ПОДЪЯЗЫКА
АВИАЦИИ (НА МАТЕРИАЛЕ РУССКОЯЗЫЧНЫХ И
АНГЛОЯЗЫЧНЫХ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ЧАТОВ)**

5.9.8. Теоретическая, прикладная и сравнительно-сопоставительная
лингвистика (филологические науки)

Автореферат

диссертации на соискание ученой степени
кандидата филологических наук

Кемерово – 2026

Работа выполнена в федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Кемеровский государственный университет» на кафедре переводоведения и лингвистики.

Научный руководитель: доктор филологических наук, профессор **Фомин Андрей Геннадьевич.**

Официальные оппоненты:

Голованова Елена Иосифовна, доктор филологических наук, профессор, федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Челябинский государственный университет», кафедра теоретического и прикладного языкознания, профессор;

Мишанкина Наталья Александровна, доктор филологических наук, профессор, федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Национальный исследовательский Томский государственный университет», кафедра русского языка, профессор.

Ведущая организация: федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Астраханский государственный университет имени В. Н. Татищева».

Защита состоится «12» декабря 2026 г. в 10 час. 00 мин. на заседании диссертационного совета 24.2.315.08, созданного на базе федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Кемеровский государственный университет», по адресу: 650000, Кемерово, ул. Красная, 6.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и на сайте Кемеровского государственного университета:
<https://kemsu.ru/science/dissertation-councils/diss-24-2-315-08/protects/152312/>

Автореферат разослан «__»_____ 2026 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета



Денисова
Эльвира Степановна

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Современная лингвистика характеризуется возрастающим интересом к изучению профессиональных подязыков и их структурно-функциональных особенностей. Подязык определяется как функционально и тематически ограниченная семиотическая система. Будучи вторичной по отношению к общенациональному языку, он развивает собственные грамматические и лексические особенности для обслуживания специфических коммуникативных потребностей узкого социума.

Особую актуальность приобретает анализ подязыков тех сфер деятельности, где коммуникативная точность становится критическим фактором обеспечения безопасности. В этой связи значимым представляется изучение подязыка авиации – области, где эффективная коммуникация является фактором минимизации авиационных происшествий.

Языковое пространство авиации формирует подязык авиации, который служит инструментом профессионального взаимодействия пилотов, диспетчеров, инженеров и другого технического персонала. Данный подязык характеризуется высокой степенью стандартизации, регламентированности и однозначности, что детерминировано экстралингвистическими факторами – строгими нормами, закрепленными в международных и национальных документах (например, стандартами ИКАО – Международной организацией гражданской авиации). Наряду с кодифицированной лексикой, неотъемлемым компонентом рассматриваемого подязыка является пласт некодифицированной (субстандартной) лексики, возникающей в процессе неформального общения и служащей для экспрессивного обозначения реалий, явлений и процессов профессиональной деятельности.

Актуальность данного исследования обусловлена стремительной цифровизацией профессиональной коммуникации, способствующей появлению и массовому распространению ее письменной формы в виде профессиональных чатов, которая до сих пор остается малоизученной с лингвистической точки зрения. В то время как устный радиотелефонный подязык авиации стандартизирован документами ИКАО и хорошо описан, гибридная устно-письменная форма коммуникации в реальном времени формирует новую среду для существования подязыка. Она создает уникальный корпус данных, анализ которого на материале русского и английского языков позволяет выявить, как жесткие нормативные структуры адаптируются к условиям текстового обмена, как в этой среде сосуществуют и взаимодействуют кодифицированный язык и элементы спонтанной, неформальной профессиональной речи.

Теоретико-методологическую базу данной работы составили труды отечественных и зарубежных ученых, среди которых представлены следующие исследователи.

В области социолингвистики: М. И. Андреева, Э. В. Гафиятова, М. Граммон, Т. В. Жеребило, Л. Л. Нелюбин, В. Матезиус, А. Мейе,

Л. В. Прибытова, М. И. Солнышкина, П. Стривенс, С. А. Титаренко, Д. Ферс, М. Холлидей, М. В. Холодилова.

В области лингвопрагматики: П. Ш. Алиева, О. С. Ахманова, Ю. В. Лаптева, В. Н. Прохорова, Е. Н. Сердобинцева, И. А. Содилова, И. В. Шепеля, Б. Д. Эльканова.

В области терминоведения: М. У. Абдурахманова, А. С. Герд, Б. Н. Головин, С. В. Гринев-Гриневич, В. В. Гулина, В. П. Даниленко, И. А. Животкова.

В области когнитивной лингвистики: Г. И. Берестнев, А. Э. Буженинов, Э. В. Гафиятова, Е. И. Голованова, А. В. Карташова, Н. А. Лаврова, Дж. Лакофф, Х. Суонуути, П. Фабер, А. П. Чудинов.

В области стилистики: И. В. Арнольд, И. Б. Голуб, А. А. Елистратов, В. П. Москвин, В. В. Карпова.

Степень разработанности проблемы. Вопросы, касающиеся изучения подъязыка авиации, активно исследуются различными учеными, о чем свидетельствует значительное количество проведенных исследований, посвященных рассмотрению системно-структурных связей в русском и английском вариантах авиационного подъязыка (М. Б. Казачкова), особенностям формирования и функционирования специальной лексики и терминологии в сфере авиации (Е. В. Баженов), изучению авиационных жаргонизмов как вторичной номинации (Ю. С. Дубкова), описанию структурно-семантических особенностей специальной лексики (М. А. Столбовская), анализу различных групп интернационализмов в подъязыке авиации (А. Ж. Суюнбаева), рассмотрению различных видов сокращений, встречающихся в авиационной терминологии (А. Г. Антончик, У. А. Федотова).

В этом массиве исследований не рассматриваются закономерности перехода специальной лексики из одного регистра в другой в подъязыке авиации, а также прагматические факторы, обуславливающие этот процесс. Данная диссертационная работа направлена на заполнение этого научного пробела, предлагая системное изучение закономерностей лексической миграции в подъязыке авиации на основе построения стратификационных моделей.

Объектом исследования является подъязык авиации в русском и английском языках.

Предметом исследования – лексико-грамматические особенности подъязыка авиации.

Цель работы: выявить стратификационные модели подъязыка авиации в русском и английском языках, установив его лексические и грамматические особенности с выделением моделей перехода русской и английской специальной лексики из одного регистра в другой.

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

- 1) рассмотреть основные подходы к исследованию подъязыков;

- 2) определить критерии классификации специальной лексики;
- 3) выявить лексический состав подъязыка авиации (кодифицированная / некодифицированная лексика) на материале русскоязычных и англоязычных авиационных чатов;
- 4) описать на лексическом и грамматическом уровнях русскую и английскую специальную лексику, функционирующую в верхнем и нижнем регистрах, отобранную из русскоязычных и англоязычных авиационных чатов;
- 5) описать словообразовательные модели русской и английской специальной лексики, функционирующей в верхнем и нижнем регистрах, отобранной из русскоязычных и англоязычных авиационных чатов;
- 6) описать функции русской и английской субстандартной лексики, отобранной из русскоязычных и англоязычных авиационных чатов;
- 7) исследовать динамику перехода русской и английской лексики из одного пласта в другой в подъязыке авиации;
- 8) выявить сходства и различия русской и английской специальной лексики, функционирующей в подъязыке авиации, на материале русскоязычных и англоязычных авиационных чатов;
- 9) Выявить и описать синтаксические особенности русскоязычных и англоязычных реплик, отобранных из авиационных чатов;
- 10) Сравнить синтаксические особенности русскоязычных и англоязычных реплик, отобранных из авиационных чатов.

Проблема исследования. В современной лингвистике накоплен значительный опыт исследования подъязыков, включая авиационный. Основная масса трудов посвящена систематизации специальной лексики, описанию ее структурно-семантических особенностей, а также вопросам терминологической номинации и перевода. Однако комплексное изучение закономерностей развития подъязыка в сопоставительном аспекте представлено фрагментарно. Особенно остро ощущается дефицит работ, выявляющих связь между внутриязыковыми процессами и экстралингвистическими (прагматическими) факторами.

Мы предлагаем подход к решению данной проблемы, который основан на построении стратификационных моделей подъязыка авиации в русском и английском языках. Данный подход позволяет не только установить универсальные закономерности миграции специальной лексики из одного регистра в другой, но и эксплицировать специфические прагматические факторы, обуславливающие этот процесс.

Материалом для данного исследования послужили русские и английские специальные лексические единицы верхнего и нижнего регистров подъязыка авиации, а также реплики, отобранные с помощью приема целенаправленной выборки. Общий корпус исследованных специальных лексических единиц составил 1054 специальные лексические единицы в русском языке и 976 – в английском. Общий корпус исследованных реплик составил 2108 реплик в русском языке и 1952 – в английском. Источниками

языкового материала послужили русскоязычные профессиональные авиационные чаты «Авиаболталка» и «DJI Lab» в телеграмм-канале и англоязычные профессиональные авиационные чаты “Civil Aviation” и “Technical Operations” на сайте airliners.net. Единицей исследования является контекст – часть текста коммуникации, позволяющая установить функцию специальной лексической единицы подъязыка авиации.

Для достижения поставленной цели и решения задач в данной работе использовались следующие **методы исследования**:

1) метод лексикографического анализа, позволивший использовать данные словарей как свидетельство статуса лексической единицы;

2) метод структурного анализа, использованный для изучения формальной структуры специальной лексики;

3) метод семантического анализа, служащий для исследования значений специальных лексических единиц и их структуры;

4) метод этимологического анализа, позволивший определить происхождение лексических единиц, установить языки-источники заимствований;

5) метод контекстуального анализа, необходимый для демонстрации реального функционирования анализируемых лексических единиц в подъязыке авиации и подтверждения их значения и полисемии;

6) метод функционального анализа, используемый для выявления и описания функций, которые выполняют специальные лексические единицы верхнего и нижнего регистров в подъязыке авиации, а также функций, которые мотивируют переход лексики из одного регистра в другой;

7) метод синтаксического анализа, направленный на выявление структурных типов предложений;

8) метод сравнительно-сопоставительного анализа, используемый для выявления общих и уникальных лексико-грамматических особенностей подъязыка авиации в русском и английском языках;

9) общенаучные методы наблюдения, систематизации, анализа – при изучении и представлении теоретического и фактического материала исследования;

10) методы, актуальные при сборе языкового материала, включают метод целенаправленной выборки, метод классификационного анализа. Указанные методы применялись в практической части исследования: целенаправленная выборка использовалась при отборе специальных языковых единиц из авиационных чатов, метод классификационного анализа – при упорядочении языковых единиц и определении их статуса.

В основе выполненного исследования лежит следующая **гипотеза**: терминологическая лексика имеет тенденцию к процессу детерминологизации и переходу в разряд профессионализмов и жаргонизмов, что мотивировано потребностью авиаспециалистов в экономии времени во время коммуникации. Субстандартная лексика, вследствие высокой частотности в устной профессиональной речи, может подвергаться

терминологизации, закрепляясь в языке и со временем проникая в письменные нормированные тексты. Эти процессы отражают динамику подъязыка, в котором устная речь играет ключевую роль в трансформации терминосистемы.

Научная новизна исследования заключается в том, что впервые разработаны и применены стратификационные модели для сопоставительного анализа структурных и функциональных особенностей подъязыка авиации.

Теоретическая значимость заключается в уточнении и развитии положений, относящихся к терминоведению, социолингвистике, прагматике языка, когнитивной лингвистике, стилистике. В терминоведческом аспекте работа конкретизирует механизмы терминологизации и детерминологизации. В социолингвистическом аспекте исследование уточняет принципы стратификации специальной лексики. В прагматическом аспекте исследование раскрывает обусловленность динамики специальной лексики ее ключевыми функциями. В стилистическом аспекте работа уточняет лексико-грамматические особенности устной речи в профессиональной интернет-коммуникации.

Практическая значимость. Результаты могут быть использованы при разработке учебных программ и пособий для авиаспециалистов. Материалы исследования применимы в курсах профессионального английского языка. Практическая значимость также заключается в потенциале применения результатов исследования для развития технологий машинного перевода и искусственного интеллекта, работающих с профессиональным контентом. Структурированные данные о подъязыке авиации могут быть использованы для пополнения глоссариев в САТ-системах, обучения нейросетей корректной интерпретации профессиональной лексики в чатах и документах, что напрямую влияет на повышение точности и безопасности международной технической коммуникации.

На защиту выносятся следующие **положения**:

1. Стратификационная модель подъязыка авиации, в основе которой лежит статус языковой единицы (кодифицированная и некодифицированная лексика), демонстрирует распределение лексики по двум стратам – лексическим пластам. Граница между этими пластами является зоной динамического перехода лексических единиц из стандартного слоя языка (кодифицированная лексика) в субстандартный (некодифицированная лексика), значительно превышающего обратный процесс перехода некодифицированной лексики в кодифицированную, что одинаково справедливо как для русского, так и английского языков.

2. В русском подъязыке авиации заимствование специальной лексики является наиболее продуктивным в словообразовании специальной лексики верхнего регистра, тогда как в английском языке лидирует синтаксический способ.

3. В подъязыке авиации метафоризация, способствующая появлению экспрессивных единиц, является наиболее продуктивным механизмом пополнения русской и английской субстандартной лексики.

4. Английская и русская кодифицированная лексика в подъязыке авиации имеет тенденцию к переходу в разряд некодифицированной. Причем в русском языке наблюдается больший процент (в русском языке – 27%, в английском – 10%) перехода кодифицированной лексики в субстандартный слой.

5. Ключевым прагматическим фактором, инициирующим переход английских лексических единиц из стандартного в субстандартный слой, является фактор экономии времени, направленный на оптимизацию профессиональной коммуникации в интернет-чатах. В русском языке, помимо компрессивной цели, данный процесс детерминирован фактором эмоциональной окраски профессиональной речи, который служит для выражения оценочного отношения.

6. В подъязыке авиации прагматические особенности – экономия речевых усилий, оперативность и экспрессивность коммуникации – носят системный характер, находя воплощение на разных уровнях языка: на лексическом уровне – через процессы детерминологизации и метафоризации, на синтаксическом – через доминирование простых предложений, эллиптических конструкций, инверсию и парцелляцию. Данная системность является ключевым механизмом адаптации формальной профессиональной речи к условиям цифровой коммуникации.

Достоверность полученных результатов и выводов обеспечивается достаточным объемом исследуемого материала, выбором адекватных методов анализа, а также теоретическими положениями, на которых основано исследование.

Личный вклад автора заключается в выдвижении научной гипотезы, в определении методологических оснований работы, в постановке цели и задач исследования, в сборе, классификации и описании эмпирического материала с последующей интерпретацией полученных результатов, в апробации результатов исследования на конференциях с последующей публикацией научных работ.

Апробация работы. Основные положения и результаты исследования обсуждались на заседаниях кафедры переводоведения и лингвистики Кемеровского государственного университета, а также были изложены в докладах и сообщениях на международных и национальных научно-практических конференциях, заседаниях научного общества молодых исследователей института филологии, иностранных языков и медиакommunikаций Кемеровского государственного университета, сетевой лаборатории: международной научной конференции «Современная лингвистика: ключ к диалогу» («Modern Linguistics as a Key to Dialogue») в рамках Казанского международного лингвистического саммита 2023 (KILS-2023), 13-15 декабря 2023 г. (Казанский федеральный университет, г. Казань);

Научно-исследовательской конференции молодых ученых, 27 ноября 2024 г. (Кемеровский государственный университет, г. Кемерово); II международной научной конференции «Актуальные вопросы лингвистики и литературоведения», 6-8 февраля 2025 г. (Кемеровский государственный университет, г. Кемерово); II Национальной междисциплинарной научной конференции молодых ученых «Цифровая коммуникативистика», 6 марта 2025 г.; II международном Пятигорском лингвистическом конгрессе «Языки мира – мир языков», 23-26 сентября 2025 г. (Пятигорский государственный университет, г. Пятигорск); третьей национальной междисциплинарной научной конференции молодых ученых «Цифровая коммуникативистика», 12 декабря 2025 г. (Кемеровский государственный университет, г. Кемерово); II Международной конференции «Литература, язык и компьютерные технологии» (LiLaC: Literature, Language and Computing: Russian Contribution), 9-11 ноября 2023 г. (Санкт-Петербургский государственный университет, г. Санкт-Петербург); Международной научной конференции «Язык и знание: динамика когнитивных механизмов воздействия на ментальный мир человека», 17–18 апреля 2025 г. (Российский государственный гуманитарный университет, г. Москва); Международной научно-практической конференции «Русский язык на пространстве СНГ и в мире», 19 апреля 2025 г. (Самаркандский государственный университет имени Шаофа Рашидова, г. Самарканд).

Научные результаты исследования отражены в 5 публикациях: 4 статьи в рецензируемых журналах, входящих в перечень ВАК РФ, 1 статья в сборнике материалов конференций.

Структура работы. Данная диссертационная работа состоит из введения, четырех глав, заключения, библиографического списка, включающего 171 наименование на русском и иностранных языках. Общий объем текста диссертации составляет 222 страницы.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во **введении** обозначена актуальность исследования, определены объект и предмет диссертации, поставлены цель и задачи, описаны методика и эмпирическая база настоящей работы, обоснована научная новизна, охарактеризованы теоретическая и практическая значимость, изложены положения, выносимые на защиту положения.

Глава 1. «Теоретико-методологические основы изучения подъязыка» посвящена анализу базовых понятий работы: профессиональная коммуникация, подъязык, специальная лексика верхнего регистра, специальная лексика нижнего регистра, профессиональное просторечие, профессиональный жаргон, термины, номены, эпонимы.

В **параграфе 1.1. «Подъязык как объект лингвистического исследования»** рассматривается подъязык как многоаспектное явление современной лингвистики. Он посвящен теоретическим основам изучения

подъязыка в контексте профессиональной коммуникации, анализируются три основных подхода к его исследованию: функциональный, историко-лингвистический и когнитивный.

Подпараграф 1.1.1. «Профессиональная коммуникация как основа изучения подъязыка» посвящен анализу профессиональной коммуникации как фундаментального основания для формирования и функционирования подъязыков. Раскрывается практическая направленность профессиональной коммуникации, связанная с решением рабочих задач и обменом опытом, а также ее роль как индикатора языковых изменений и сферы применения языковой рефлексии. Обосновывается ключевой тезис о том, что именно потребности профессиональной коммуникации порождают необходимость в существовании особых языковых подсистем – подъязыков, которые служат средством фиксации новых понятий и обеспечения эффективного взаимодействия между специалистами.

В подпараграфе 1.1.2. **«Функциональный подход к изучению подъязыка»** рассматривается функциональный подход к определению подъязыка, который трактуется не как простой набор специальных слов, а как особая функциональная подсистема общенародного языка. Определения таких исследователей, как Л. Л. Нелюбина, Р. Киттредж, М. В. Холодиловой, А. Э. Мезит, Л. В. Прибытовой показывают, что подъязык формируется и используется конкретным профессиональным сообществом для эффективной коммуникации в ограниченной предметной области. Ключевым выводом является положение о двухуровневой организации лексики подъязыка: наряду с кодифицированной терминологией (обеспечивающей точность) в него входит некодифицированная лексика (профессионализмы и жаргон), которая выполняет экспрессивную функцию.

В подпараграфе 1.1.3. **«Историко-лингвистический подход: динамика и законы развития подъязыка»** изучается историко-лингвистический подход к изучению подъязыков, который фокусируется на их динамической природе, законах зарождения, развития и трансформации. Труды О. В. Фельде, Н. С. Валгиной и других исследователей позволяют провести анализ механизмов эволюции подъязыка под воздействием внутренних законов (системности, аналогии, традиции, экономии речевых усилий, антиномий и эмфазы) и внешних факторов (научно-технического прогресса, социально-исторических изменений). Особое внимание уделяется тому, как в диахронической перспективе происходит формирование специальной лексики: от многословных терминологических единиц в терминопорождающих текстах до стандартизованных однословных терминов в терминоиспользующих текстах, что в совокупности демонстрирует процесс становления и упорядочения терминосистемы как средства фиксации и передачи профессиональных знаний.

В подпараграфе 1.1.4 **«Когнитивный подход к изучению подъязыка»** рассматривается когнитивный подход к изучению подъязыка, который фокусируется на внутренних механизмах осмысления,

категоризации и фиксации профессиональных знаний в языке. Исследования А. Э. Буженинова, Э. В. Гафиятовой, Д. З. Гайнутдиновой, Н. Р. Латыпова, А. В. Раздueva подтверждают, что подъязык представляет собой не просто систему знаков, а отражение профессиональной картины мира конкретного сообщества. Ключевым механизмом порождения нового знания выступает метафора, позволяющая осмысливать сложные явления через аналогию с уже известными концептами (из сферы живой природы, артефактов и др.). Формируется определение подъязыка, объединяющее выводы всех трех рассмотренных параграфов: «подъязык, будучи динамичной, функционально-семиотической подсистемой общенародного языка, является сложным и многогранным объектом лингвистического исследования, требующим комплексного изучения с позиций функционального, историко-лингвистического и когнитивного подходов для полноценного раскрытия его структуры, закономерностей развития и роли в профессиональной коммуникации».

Параграф 1.2. «Корреляция понятий “подъязык”, “профессиональный подъязык”, “специальный подъязык”, “профессиональный язык”, “специальный язык”, “язык для специальных целей”» посвящен анализу соотношения терминологических понятий, используемых для обозначения языковых подсистем, обслуживающих профессиональную сферу: «подъязык», «профессиональный подъязык», «специальный подъязык», «профессиональный язык», «специальный язык», «язык для специальных целей». На основе обзора дефиниций ведущих исследователей (Э. В. Гафиятовой, Л. Л. Нелюбина, М. И. Солнышкиной, О. В. Фельде и других) формулируется вывод, что несмотря на различия в формулировках и акцентах, в современной лингвистике данные термины функционируют как синонимы, обозначая функционально-семиотическую подсистему национального языка, которая обслуживает коммуникативные потребности определенного профессионального сообщества и включает как кодифицированную, так и некодифицированную лексику. Для достижения целей данного исследования обосновывается выбор термина «подъязык», который благодаря префиксу «под-» наиболее точно выражает вторичный, подчинённый и специализированный характер этой системы по отношению к общенациональному подъязыку, делая избыточным добавление определений «профессиональный» или «специальный».

В параграфе 1.3. «Структура подъязыка: терминологическая и профессионально-жаргонная лексика» подъязык рассматривается как структура, которая представляет собой строгую функционально-стилистическую иерархию, где верхний регистр, включающий термины, номены и эпонимы, отвечает за точное выражение понятий, а нижний регистр, содержащий профессионализмы, интерпрофессионализмы, жаргонизмы и интержаргонизмы, отражает живую повседневную речь

специалистов, богатую экспрессией и служащую целям групповой идентификации.

В параграфе 1.4. «Способы образования специальной лексики верхнего регистра» анализируются продуктивные словообразовательные модели специальной лексики верхнего регистра, среди которых ведущую роль играют семантические способы (терминологизация, метафоризация, метонимизация, заимствование). Кроме того, специальная лексика верхнего регистра образуется путем суффиксации и префиксации (морфологический способ), путем образования словосочетаний (синтаксический способ), а также эллипсиса, словосложения и аббревиации (морфолого-синтаксический способ).

Параграф 1.5. «Способы образования специальной лексики нижнего регистра» посвящен рассмотрению ключевых продуктивных механизмов словообразования специальной лексики нижнего регистра, к которым относятся иноязычные заимствования (преимущественно из английского языка), сопровождающиеся морфологической адаптацией в русском языке, а также метафоризация, основанная на внешнем и функциональном сходстве предметов. Кроме того, важную роль играют аффиксация, аббревиация, усечение слов и фонетическая мимикрия, при которой иноязычное слово заменяется созвучным русским. В совокупности эти способы отражают стремление носителей языка к экспрессивности, компрессии и адаптации заимствований в условиях неформального профессионального общения.

В параграфе 1.6. «Функции специальной лексики верхнего и нижнего регистра» показано, что лексика верхнего регистра выполняет номинативную (сигнификативную) функцию, обеспечивая точное обозначение специальных понятий, что способствует однозначности и эффективности профессиональной коммуникации. Лексика нижнего регистра наряду с базовыми функциями (номинативной функцией и функцией новизны) реализует ряд имплицитных функций: эмотивную и компрессивную. Таким образом, специальная лексика обоих регистров взаимодополняет друг друга, обеспечивая как точность передачи знаний, так и выразительность профессиональной речи, а также экономию речевых и временных ресурсов в процессе коммуникации.

В параграфе 1.7. «Специфика профессиональной коммуникации в интернет-чатах» представлена специфика профессиональной коммуникации в интернет-чатах как особой среды функционирования подязыка. В данном параграфе чат характеризуется как жанр устно-письменной речи, сочетающий спонтанность устного общения с письменной формой фиксации, что создает уникальное коммуникативное пространство. Анализируются ключевые экстралингвистические параметры такого общения: интерактивность, гипертекстуальность, открытость, креолизованность, повышенная эмоциональность и условность коммуникации. На лексическом уровне выделяется активное использование метафор, профессионализмов,

аббревиатур и усеченных форм, обеспечивающих компрессию текста и экономию речевых усилий. На синтаксическом уровне доминируют эллиптические и простые предложения, а также парцелляция, которые способствуют оперативности и ясности информационного обмена. Таким образом, интернет-чаты выступают высокоадаптивной средой, где подъязык реализует свои основные функции: точность, быстроту и эмоциональную выразительность коммуникации.

В **выводах по главе 1** резюмируются основные теоретические положения исследования подъязыка.

В результате анализа точек зрения различных исследователей на *подъязык* в настоящей работе принято его следующее понимание: профессиональный подъязык представляет собой функционально-семиотическую подсистему общенационального языка, обслуживающую конкретную сферу профессиональной деятельности. Ключевыми его характеристиками являются специализированный набор языковых средств и структур, ориентация на определенную область знания, а также цель – обеспечение точной передачи информации и взаимопонимания между профессионалами.

В нашей работе мы будем пользоваться термином «подъязык», так как он (по сравнению с терминами «профессиональный подъязык», «специальный подъязык», «профессиональный язык», «специальный язык», «язык для специальных целей» (LSP)) наиболее точно акцентирует вторичный характер данной коммуникативной системы по отношению к общенациональному языку. Данный термин (благодаря префиксу *под-*) концептуально отражает, что авиационная терминология, профессиональное просторечие и жаргон функционируют как специализированный и функционально ограниченный сегмент в рамках единой национальной языковой системы. Термины «специальный подъязык» и «профессиональный подъязык» являются тавтологичными. Сам термин «подъязык» уже включает в себя значение «специальный, профессиональный», поскольку префикс «под-» указывает на вторичность, подчиненность и специализацию данной языковой подсистемы по отношению к общенациональному языку. Добавление определений «профессиональный» и «специальный» дублирует заложенный в слове смысл и не несет дополнительной содержательной нагрузки.

Глава 2 «Русская и английская специальная лексика верхнего регистра подъязыка авиации» посвящена рассмотрению вопросов состава русской и английской специальной лексики верхнего регистра подъязыка авиации, ее лексико-грамматической характеристики, способов образования и функций.

В **параграфе 2.1. «Состав русской и английской специальной лексики верхнего регистра подъязыка авиации»** показано, что ядро верхнего регистра в обоих языках составляют термины (88%, 637 слов из 720 в русском и 98%, 759 слов из 775 в английском). Помимо терминов, в состав

верхнего регистра входят номены (10%, 75 слов в русском языке, 1,4%, 11 слов – в английском), эпонимы (1,2%, 9 слов в русском, 0,5%, 4 слова – в английском) и коммерческие названия (торговые марки) (0,6%, 5 слов в русском, 0,1%, 1 слово – в английском). Количественный анализ демонстрирует схожую структурную организацию русской и английской специальной лексики верхнего регистра при некоторых различиях в пропорциях представленных категорий.

Параграф 2.2. «Лексико-грамматическая характеристика русских и английских специальных языковых единиц верхнего регистра подъязыка авиации» показывает, что основным источником русской специальной лексики верхнего регистра является иноязычная лексика (51%, 366 лексических единиц), тогда как английская специальная лексика верхнего регистра базируется преимущественно на исконной лексике (57%, 444 лексических единицы). В обоих языках доминируют моносемантические единицы (97%, 699 слов в русском и 96%, 742 слова в английском), что подтверждает стремление к точности и однозначности в профессиональной коммуникации. Сравнительный анализ лексико-тематических групп выявил различия: русскоязычный подъязык ориентирован на описание летательных аппаратов (13%, 93 слова), конструкций и деталей самолетов (11%, 76 слов), аэродинамики и механики полета (6%, 41 слово) (лексико-тематические группы «Летательные аппараты и их типы», «Конструкции и детали самолета», «Аэродинамика и механика полета»), тогда как англоязычный подъязык – на описание силовых установок (12%, 90 слов), аэродинамики (6%, 48 слов), авиационного оборудования и приборов (6%, 47 слов) (лексико-тематические группы “Propulsion system”, “Aerodynamics”, “Aviation devices”). С точки зрения формальной структуры, в обоих языках преобладают монологемные единицы (68%, 489 слов в русском языке, 62%, 479 слов – в английском), среди которых в русском языке чаще всего встречаются простые термины (15%, 108 слов), а в английском – аффиксальные (26%, 202 слова). Среди многословных специальных лексических единиц выявлено преобладание двухкомпонентных специальных лексических единиц, при этом наиболее продуктивными синтаксическими моделями являются “N + N” (Сущ. + Сущ.) (124 слова, 16%), “A + N” (Прил. + Сущ.) (57 слов, 7%) в английском и «Прил. + Сущ.» (67 слов, 9%), «Сущ. + Сущ.» (41 слово, 6%) в русском языке. Полученные данные свидетельствуют о системной организации специальной лексики верхнего регистра, направленной на точность и экономию языковых средств в профессиональной авиационной коммуникации.

Параграф 2.3. «Способы образования русской и английской специальной лексики верхнего регистра подъязыка авиации» отражает существенные различия в продуктивности словообразовательных моделей: в русском языке доминирует семантический способ (42%, 303 слова) прежде всего за счет заимствований из английского языка (39%, 279 слов от всей выборки), которые нередко сохраняют графическую форму в виде

иноязычных вкраплений или проходят процесс транслитерации. В английском языке наиболее продуктивным является синтаксический способ (35%, 270 слов) с преобладанием модели “Noun + Noun”. Морфологический способ (преимущественно суффиксация) занимает второе место в английском (27%, 207 слов), но лишь четвертое в русском (15%, 109 слов). Морфолого-синтаксический способ (особенно аббревиация) более характерен для русскоязычного подъязыка (25%, 183 слова), в англоязычном подъязыке данным способом образовано 21% (167 слов) лексики. Метафоризация и метонимизация играют второстепенную роль в обоих языках. Выявление продуктивных способов словообразования специальной лексики верхнего регистра свидетельствует о том, что русская авиационная специальная лексика в значительной степени формировалась путем адаптации готовых наименований, тогда как английская развивалась за счет внутренних ресурсов языка, активно используя аффиксацию и словосочетания.

В параграфе 2.4. «**Особенности функционирования русской и английской специальной лексики верхнего регистра подъязыка авиации**» отмечается, что доминирующей функцией специальной лексики верхнего регистра в обоих подъязыках является номинативная, которая реализуется в 100% (720 слов в русском, 775 – в английском) проанализированных единиц и обеспечивает точное и однозначное обозначение ключевых понятий, объектов и процессов авиационной сферы. Второй по значимости выступает компрессивная функция, реализуемая через аббревиацию. В русскоязычной профессиональной коммуникации она характерна для 13% (98 единиц) лексики, в английском – для 11% (81 единица). Компрессивная функция служит инструментом экономии языковых средств и оптимизации профессиональной коммуникации, позволяя специалистам использовать лаконичные обозначения вместо громоздких описательных конструкций, что особенно актуально в условиях оперативного обмена информацией в интернет-чатах. Таким образом, специальная лексика верхнего регистра выполняет как базовую номинативную функцию, так и важную прагматическую функцию, обеспечивающую эффективность профессионального общения.

В выводах по главе 2 обобщаются результаты сопоставительного анализа русской и английской специальной лексики подъязыка авиации. Проведенный анализ русской и английской специальной лексики верхнего подъязыка авиации позволил выявить как универсальные структурно-функциональные характеристики, так и существенные межъязыковые различия, обусловленные лингвистическими и экстралингвистическими факторами.

В обоих языках ядро верхнего регистра подъязыка авиации составляют термины. Однако их удельный вес различен: в английском языке термины составляют 87%, тогда как в русском – 98%. В двух подъязыках выявлены также номены, эпонимы и коммерческие названия.

Установлено доминирование моносемантических и монологических единиц в обоих языках, что является маркером высокой степени терминологизации и соответствует принципу однозначности. Среди многословных специальных лексических единиц выявлено преобладание двухкомпонентных специальных лексических единиц, при этом наиболее продуктивными синтаксическими моделями являются “N + N” (Сущ. + Сущ.) и “A + N” (Прил. + Сущ.) в английском и «Прил. + Сущ.» и «Сущ. + Сущ.» в русском языке. Источники пополнения лексики также различны. В английском языке преобладает исконная лексика, в то время как в русском доминируют заимствования, главным образом, из английского языка. Это нельзя объяснить исключительно исторически или технологически. Несмотря на то, что отечественные разработки в области авиации были сопоставимы с западными или превосходили их, российская лексикография проявляла устойчивую склонность либо к заимствованию иностранной терминологии, либо к формированию терминов из греко-латинских корней («комбинирующихся форм») и гибридных конструкций. Следовательно, доминирование англоязычной терминологии (например, в сфере БПЛА) обусловлено не столько технологическим лидерством англоязычных стран, сколько внутренними особенностями развития русской технической терминологии.

Выявлены фундаментальные различия в продуктивности способов словообразования специальной лексики верхнего регистра. В русском языке доминирует семантический способ, в рамках которого ключевую роль играет заимствование. В английском языке ведущими являются синтаксический и морфологический способы, тогда как семантический занимает лишь четвертое место. Это свидетельствует о том, что русская авиационная специальная лексика в значительной степени формировалась путем адаптации готовых наименований, тогда как английская развивалась за счет внутренних ресурсов языка, активно используя аффиксацию и словосочетания.

Специальная лексика верхнего регистра в обоих языках реализует номинативную и компрессивную функции. Номинативная функция, направленная на точное и однозначное обозначение понятий, является доминирующей. Компрессивная функция, обеспечивающая экономию речевых усилий, наиболее ярко реализуется через аббревиацию, причем ее показатели в русском и английском языках сопоставимы.

Таким образом, специальная лексика верхнего регистра, будучи частью стратификационной модели подязыка авиации, представляет сложно организованную систему, структурные и словообразовательные особенности которой отражают как сходства, так и различия в русском и английском языках.

Глава 3 «Русская и английская специальная лексика нижнего регистра подязыка авиации» посвящена сопоставительному анализу

русской и английской специальной лексики нижнего регистра, а также особенностям ее функционирования в подъязыке авиации.

В параграфе 3.1. «Состав русской и английской специальной лексики нижнего регистра подъязыка авиации» представлен анализ состава нижнего регистра русской и английской специальной лексики подъязыка авиации на материале 334 русских и 201 английской субстандартной лексической единицы (далее – СЛЕ). Доминирующим компонентом в обоих языках выступают профессионализмы (82%, 272 СЛЕ в русском, 76%, 154 СЛЕ в английском), что объясняется их практической ценностью как относительно формальных и менее экспрессивных средств профессиональной коммуникации. Интерпрофессионализмы представлены в меньшем объеме (12%, 41 СЛЕ в русском, 15%, 30 СЛЕ в английском), тогда как жаргонная лексика, отличающаяся выраженной эмоционально-оценочной окраской, занимает незначительную долю (жаргонизмы – 4%, 14 СЛЕ в русском и 5%, 11 СЛЕ в английском; интержаргонизмы – 2%, 7 СЛЕ в русском и 3%, 6 СЛЕ в английском языке). Профессионализмы в двух языках характеризуются как вторичные наименования, лишенные словарной фиксации и дефиниции, но обладающие экспрессивностью, что противопоставляет их терминам.

В параграфе 3.2. «Лексико-грамматическая характеристика русских и английских специальных языковых единиц нижнего регистра подъязыка авиации» устанавливается, что главным источником формирования специальной лексики нижнего регистра в обоих языках выступают исконно русские и английские единицы. В семантическом аспекте выявлено доминирование моносемантических единиц (85%, 285 СЛЕ в русском и 80%, 161 СЛЕ в английском), что свидетельствует о стремлении субстандартной лексики к однозначности. Лексико-тематическая классификация показала, что в обоих языках наиболее многочисленной является группа «Наименование пилотируемых летательных аппаратов» / «Name of manned aircraft» (38% 129, СЛЕ в русском, 43%, 87 СЛЕ в английском), однако русскоязычный подъязык характеризуется большим разнообразием лексико-тематических групп, детально классифицирующих аспекты управления, технического состояния и беспилотной авиации. В структурном отношении преобладают молексемные СЛЕ (87%, 291 СЛЕ в русском и 53%, 106 СЛЕ в английском), среди которых доминируют производные лексемы, что подтверждает открытый характер подъязыка и его словообразовательный потенциал. Анализ синтаксических моделей многословных единиц выявил преобладание модели «Прилагательное + Существительное» (5%, 16 СЛЕ) в русском подъязыке и модели “Noun + Noun” (30%, 56 СЛЕ) в английском.

В параграфе 3.3. «Особенности функционирования русской и английской специальной лексики нижнего регистра подъязыка авиации» выявлены сходства в способах словообразования в обоих языках. Метафоризация является самым продуктивным способом словообразования

(46%, 155 СЛЕ в русском языке и 88%, 177 СЛЕ в английском). В русском и английском языках используются морфологический (12%, 39 СЛЕ в русском языке и 8%, 17 СЛЕ в английском) и морфолого-синтаксический способ (6%, 21 СЛЕ в русском языке и 0,4%, 1 СЛЕ в английском), хотя их продуктивность в двух языках разнится.

Выявлены и различия в способах словообразования в двух языках: в английском языке в семантический способ словообразования входит метонимизация (2%, 5 СЛЕ), в русском – заимствование (12%, 104 СЛЕ).

Заимствованные слова русскоязычные авиаспециалисты часто подвергают фонетической девиации в целях создания языковой игры. В английском языке языковая игра на фонетическом уровне представлена только в виде ономотопии.

Функциональный анализ русских и английских СЛЕ подъязыка авиации выявил преобладание номинативной функции (334 СЛЕ, 100% в русском языке и 187 СЛЕ, 100% в английском) и функции новизны (334 СЛЕ, 100% в русском языке и 187 СЛЕ, 100% в английском). Следующая по частотности следует эмотивная функция (207 СЛЕ, 66% в русском языке и 182 СЛЕ, 90% в английском).

В русском языке она реализуется посредством разных приемов, включая метафоризацию (46%, 155 СЛЕ), такие морфологические средства, как суффиксация (3%, 9 СЛЕ), усечение (5%, 18 СЛЕ), усечение + суффиксация (3,5% 12 СЛЕ), морфолого-синтаксические приемы (эллипсис + усечение + суффиксация (4%, 15 СЛЕ), эллипсис + суффиксация (0,2%, 1 СЛЕ), аббревиация + суффиксация (0,2%, 1 СЛЕ), усечение + словосложение (0,2%, 1 СЛЕ), эллипсис + усечение + словосложение + суффиксация (0,2%, 1 СЛЕ), эллипсис + усечение + словосложение (0,2%, 1 СЛЕ)), фонетическую девиацию (7%, 18 СЛЕ)).

В английском языке эмотивная функция реализуется через метафоризацию (88%, 177 СЛЕ), метонимизацию (2%, 5 СЛЕ), ономотопию (0,5%, 1 СЛЕ).

Компрессивная функция, демонстрирующая важность экономии языковых средств и времени в условиях коммуникации, является последней по продуктивности в подъязыке авиации на материале русского и английского языков (162 русских СЛЕ, 46% и 18 английских СЛЕ, 9%).

В русском языке компрессивную функцию выполняют специальные лексические единицы нижнего регистра, образованные посредством морфолого-синтаксических приемов (эллипсис + усечение + словосложение + суффиксация (0,2%, 1 СЛЕ), эллипсис + усечение + словосложение (0,2%, 1 СЛЕ), усечение + словосложение (0,2%, 1 СЛЕ), аббревиация + суффиксация (0,2%, 1 СЛЕ), эллипсис + суффиксация (0,2%, 1 СЛЕ), эллипсис + усечение (0,2%, 1 СЛЕ)), морфологических (усечение (5%, 18 СЛЕ), суффиксация 3%, 9 СЛЕ), усечение + суффиксация (3,5%, 12 СЛЕ)). В русскоязычном подъязыке заимствованные единицы, осваиваемые через транскрипцию (6%, 22 СЛЕ), транслитерацию (12%, 41 СЛЕ), их комбинацию (транскрипция +

транслитерация (3,5% 12 СЛЕ)), а также транслитерацию + усечение (0,5%, 2 СЛЕ), транслитерацию + усечение + суффиксацию (0,2%, 1 СЛЕ), транскрипцию + суффиксацию (0,8%, 3 СЛЕ), транслитерацию + суффиксацию (1%, 4 СЛЕ), транскрипцию + словосложение (0,2%, 1 СЛЕ), транскрипцию + эллипсис (2%, 8 СЛЕ), транслитерацию + эллипсис (0,5%, 2 СЛЕ), транскрипцию + словосложение (0,2%, 1 СЛЕ) выполняют компрессивную функцию, обеспечивая экономию языковых средств и времени.

В английском языке компрессивная функция реализуется лишь через усечение (8%, 17 СЛЕ) и усечение + эллипсис (0,5%, 1 СЛЕ).

Таким образом, субстандартная лексика выполняет самые разнообразные функции, которые тесно связаны между собой: номинативную, функцию новизны, эмотивную, компрессивную. Все эти функции в совокупности оправдывают цель использования некодифицированной лексики в речи авиаспециалистов – сделать общение доступным, приближенным к стилю профессиональной разговорной речи, а также более выразительным, эмоционально напряженным, иногда шутливым.

Параграф 3.4. «Когнитивная метафора как имманентная характеристика профессиональной коммуникации авиаспециалистов» отражает анализ метафорически образованных СЛЕ (46%, 121 СЛЕ в русском и 87%, 150 СЛЕ в английском), который показал, что в обоих языках доминирует артефактная метафора (31%, 49 СЛЕ в русском языке, 33,5%, 55 СЛЕ – в английском), преимущественно со сферой-источником «Предметы домашнего обихода» (82%, 14 СЛЕ англоязычной лексики и 87%, 20 СЛЕ русскоязычной). Это подтверждает, что физический опыт и взаимодействие с реальными объектами домашнего обихода служат основой для формирования знаний в профессиональной коммуникации авиаспециалистов.

В английском языке дополнительно значима сфера «Тип транспортного средства» (82%, 13 СЛЕ), что связано с основной функцией авиации – перемещением.

Природоморфная метафора занимает второе место (26%, 41 СЛЕ в русском языке и 30%, 47 СЛЕ в английском), среди ее разновидностей доминирует зооморфная метафора со сферой-источником «Птицы» (11 СЛЕ 32% в русском языке, 24 СЛЕ, 52% в английском) как естественным символом полета. Также зафиксированы антропоморфная метафора (17%, 27 СЛЕ в русском языке, 13,8%, 22 СЛЕ в английском) и социоморфная метафора (2%, 4 СЛЕ в русском и 12 %, 20 СЛЕ в английском); в английском языке дополнительно зафиксированы онтологические метафоры вместилища (5,6% ,5 СЛЕ) и ориентационные метафоры (0,6%, 1 СЛЕ).

Таким образом, главным источником метафоризации в подязыке авиации выступают образы птиц, предметов быта и транспорта (только в английском языке), что объясняется их функциональной близостью к летательным аппаратам.

Когнитивная метафора является имманентной характеристикой профессиональной коммуникации, обеспечивая эффективный обмен информацией и реализуя эмотивную функцию.

В параграфе 3.5. «**Модели детерминологизации русской и английской специальной лексики в подъязыке авиации**» представлен анализ процесса детерминологизации – процесса перехода специальной лексики из кодифицированного слоя (термины, номены, торговые марки) в субстандартный слой.

Выявлены межъязыковые различия в механизмах трансформации кодифицированной лексики. В английском языке доминирующим, и по существу, единственным словообразовательным приемом, обеспечивающим переход специальных лексических единиц верхнего регистра в нижний, является усечение. В отличие от этого, в русском языке наблюдается значительное разнообразие применяемых лингвистических механизмов, включая комплекс морфологических, морфолого-синтаксических, семантических способов словообразования, а также фонетических трансформаций. Дополнительным дифференцирующим фактором выступает источник перехода специальной лексики: если в английском языке субстандартные лексические единицы формируются исключительно из терминологического пласта (19 слов, 10%), то в русском языке база для их образования существенно шире и включает, помимо терминов (74 слова, 21%), также номены (22 слова, 6%) и торговые марки (31 слово, 8%).

Процесс детерминологизации специальной лексики ярко иллюстрирует живой, динамичный характер профессионального языка, постоянно адаптирующегося к практическим нуждам его носителей.

В параграфе 3.6. «**Модели терминологизации русской и английской субстандартной лексики в подъязыке авиации**» рассматривается процесс терминологизации – перехода субстандартных лексических единиц подъязыка авиации в кодифицированный слой, явления, значительно менее распространенного, чем детерминологизация.

Установлено, что среди субстандартной лексики подъязыка авиации в английском языке насчитывается 6 (0,7%) лексем, перешедших в терминосистему авиации из разряда профессионализмов, в русском языке – 3 (0,4%). Переход субстандартной лексики в пласт стандартного языка обусловлен несколькими причинами: высокой частотностью употребления, отсутствием нейтрального эквивалента для выражения понятия и прагматической необходимостью – удобством использования в устной коммуникации.

Процесс терминологизации жаргонной лексики, который был выявлен только в английском языке, носит исключительный, а не системный характер, поскольку жаргон обладает яркой эмоциональной окраской (чаще всего отрицательной), которая препятствует его интеграции в терминологический аппарат.

Таким образом, для стратификационной модели подъязыка авиации русского и английского языков характерна двусторонняя миграция лексики: как из стандартного пласта лексики в субстандартный, так и в обратном направлении. При этом процесс перехода лексики из субстандарта в стандартный пласт языка носит ограниченный характер, затрагивая меньший объем лексических единиц.

В параграфе 3.7. «Стратификационные модели подъязыка авиации в русском и английском языках» утверждается, что в подъязыке авиации в русском и английском языках стратификационные модели отражают распределение лексики по двум лексическим стратам – кодифицированному (стандартному) и некодифицированному (субстандартному) пластам языка. В состав стандартного слоя в двух подъязках входят термины, номены, эпонимы и коммерческие названия. Субстандартный пласт образуют профессионализмы, интерпрофессионализмы, жаргонизмы и интержаргонизмы. Разработанные модели демонстрируют процессы миграции лексических единиц между этими стратами, включая два разнонаправленных процесса: детерминологизацию (переход единиц из стандартного слоя в субстандартный) и терминологизацию (переход из субстандарта в стандарт).

В выводах по главе 3 представлены итоги комплексного анализа русской и английской специальной лексики нижнего регистра подъязыка.

Большую часть русской и английской субстандартной лексики занимают профессионализмы. Будучи менее экспрессивными, чем жаргонизмы, они остаются оптимальным средством для эффективной профессиональной коммуникации.

На лексическом уровне анализ показал, что основным источником формирования субстандартной лексики в обоих языках является исконная лексика, подвергаемая метафорическому переосмыслению. Подавляющее большинство субстандартных лексических единиц в обоих языках является моносемантическими. В обоих языках центральное место занимает лексико-тематическая группа «Пилотируемые летательные аппараты».

Структурный анализ выявил преобладание однословных СЛЕ, что продиктовано необходимостью экономии речевых усилий и времени в условиях профессионального общения. В подъязыке авиации на материале русского языка преобладает структурная модель «Прилагательное» + «Существительное», на материале английского языка – “Noun + Noun”. Данные модели подчеркивают важность описательного элемента.

Анализ функционирования субстандартной лексики в подъязыке авиации выявил сложную систему взаимосвязанных функций. Базовыми для всех без исключения субстандартных лексических единиц являются номинативная функция и функция новизны. Данные функции доминируют в русском и английском языках, поскольку они реализуются в каждой СЛЕ.

Второстепенные функции СЛЕ напрямую зависят от способов их словообразования. Доминирующим способом словообразования в обоих

языках является семантический, в рамках которого ведущую роль играет метафоризация. Метафорически образованные субстандартные лексические единицы выполняют преимущественно эмотивную функцию, выражая оценку говорящего и придавая речи экспрессивную окраску. В обоих языках данная функция является третьей по продуктивности.

Ключевым различием между двумя языками в рамках семантического способа словообразования является второй по продуктивности способ образования СЛЕ. В английском языке это метонимизация, которая, хоть и непродуктивная количественно, но обогащает подязык за счет ассоциативных связей. В русском же языке вторым по продуктивности способом словообразования является заимствование. Заимствованные единицы, осваиваемые через транскрипцию, транслитерацию и их комбинации, выполняют компрессивную функцию, обеспечивая экономию языковых средств и времени.

Морфологические и морфолого-синтаксические способы словообразования (усечение, суффиксация, эллипсис) также служат реализации компрессивной функции. Примечательно, что в русском языке эти способы часто сочетаются, а добавление суффиксов к усеченным или заимствованным основам одновременно придает лексемам эмоционально-оценочный оттенок, совмещая компрессивную и эмотивную функции. Компрессивная функция является последней по продуктивности в обоих языках.

Уникальной чертой подязыка авиации в русском языке является активное использование языковой игры, которая не только усиливает эмоциональную функцию, но и способствует культурной ассоциативности и языковой рефлексии авиаспециалистов.

Имманентной характеристикой профессиональной коммуникации является когнитивная метафора. Анализ выявил преобладание артефактной, зооморфной метафоры в двух языках. Это означает, что образы птиц, бытовых предметов, а также ассоциации, связанные с ними, выступают источником метафоризации субстандартной лексики авиаспециалистов в двух языках.

Стратификационная модель подязыка авиации в русском и английском языках, предполагающая его деление на кодифицированный (стандартный) и некодифицированный (субстандартный) пласты, позволяет наглядно описать динамику лексики. В частности, в русском и английском языках в рамках этой модели фиксируется активный процесс перехода кодифицированных единиц в слой некодифицированной лексики (детерминологизация), инициируемый потребностью авиаспециалистов в компрессии и придании речи эмоциональной окраски. Обратный процесс – терминологизация субстандартной лексики – встречается реже в двух языках и характерен для некодифицированной лексики, которая со временем проходит процесс дезэкспрессивизации и закрепляется в нормативных документах.

В главе 4 «Синтаксис подъязыка авиации в русском и английском языках» рассматриваются синтаксические особенности подъязыка авиации.

В параграфе 4.1. «Синтаксические особенности подъязыка авиации в русском языке» утверждается, что синтаксис подъязыка авиации в русском языке характеризуется доминированием простых предложений (27%), эллиптических конструкций (23%), инверсии (19%) и парцелляции (15%). Простые предложения и эллиптические конструкции служат основой для максимально оперативного обмена информацией. Инверсия и парцелляция выступают ключевыми средствами экспрессивного выделения и интонационного оживления письменной речи. Сложные предложения встречаются реже (9%), служат для построения логических связей и делают высказывание более обоснованным и убедительным. Вводные слова (4%) и повторы (3%) выполняют важные прагматические функции по организации общения и передачи субъективных оценок. Совокупность этих особенностей показывает, что техническая точность органично сочетается с живой, эмоционально окрашенной манерой общения, что является прямой адаптацией профессионального общения к условиям цифровой среды.

В параграфе 4.2. «Синтаксические особенности подъязыка авиации в английском языке» устанавливается, что синтаксис англоязычного подъязыка авиации в интернет-чатах представляет собой сбалансированную систему, в которой доминируют краткие конструкции (простые предложения (29%), эллипсис (26%)), обеспечивающие оперативность. При этом активно используются экспрессивные приемы (парцелляция (19%), инверсия (12%), повторы (2%)), позволяющие специалистам выразить эмоциональное отношение к техническим вопросам. Сложные предложения (9%) и вводные конструкции (3%) занимают скромное по объему, но стратегически важное место, обслуживая логическую аргументацию и структурирование диалога. Распределение синтаксических особенностей отражает базовый принцип профессиональной интернет-коммуникации: максимальная скорость обмена информацией при сохранении возможности для эмоциональной и логической оценки обсуждаемых ситуаций.

В выводах по главе 4 отмечается, что синтаксис подъязыка авиации представляет собой гибридную модель, в которой техническая точность и стремление к эффективности сочетаются с живой, эмоционально окрашенной манерой изложения. Выявленные особенности и их количественное распределение наглядно демонстрируют, как подъязык адаптирует грамматические ресурсы языка для формирования стиля, отвечающего задачам быстрой, точной и межличностно-ориентированной коммуникации в цифровую эпоху.

В заключении подводятся итоги диссертационной работы.

Подъязык авиации – сложная система, представляющая собой стратификационную модель, включающую в себя два лексических пласта: кодифицированную (стандартную) и некодифицированную (субстандартную) лексику. Граница между данными пластами является зоной динамического

перехода лексических единиц из стандартного пласта языка в субстандартный (детерминологизация), а сама трансформация инициируется прагматической необходимостью – стремлением авиаспециалистов к языковой экономии, быстрому обмену информацией и эмоциональной выразительности профессиональной речи.

В подъязыке авиации на материале русского языка ключевыми словообразовательными приемами, преобразующими кодифицированную лексику в субстандартную, являются: *заимствование*, *усечение*, *эллипсис* + *усечение* + *суффиксация*, *заимствование* + *эллипсис*, *усечение* + *суффиксация*. В английском языке представлены лишь следующие способы: *усечение* и *усечение* + *эллипсис*. Эти трансформации связаны с приспособлением единиц к условиям устной групповой коммуникации, что проявляется в создании более кратких и эмоционально окрашенных вариантов специальной лексики верхнего регистра.

Разница в количестве словообразовательных приемов в двух языках обусловлена экстралингвистическими факторами. Значительная часть профессионализмов в русском языке образовалась путем заимствования англоязычных терминов. Поскольку русский язык выступает реципиентом английской авиационной специальной лексики, он вынужден оперативно осваивать иноязычные лексические единицы. Это порождает в русском языке пласт заимствований с последующей грамматической адаптацией (*усечение*, *суффиксация*). В то же время подъязык на материале английского языка не использует заимствования, требующие грамматической адаптации, что и объясняет меньшее разнообразие словообразовательных моделей.

Обратный процесс – переход специальной лексики из субстандарта в стандартный пласт языка (терминологизация) – наблюдается реже и характерен для кодифицированной лексики, которая проходит процесс деэкспрессивизации и закрепляется в кодифицированных источниках.

Аналогичные прагматические потребности – экономия языковых средств, скорость коммуникации и экспрессивность – находят отражение не только в лексическом составе, но и в синтаксисе. Синтаксис подъязыка авиации представляет собой адаптивную систему, ориентированную на устное общение. Доминирование простых предложений и эллиптических конструкций служит основным механизмом компрессии высказывания. Инверсия и, особенно, парцелляция выступают ключевыми инструментами экспрессивного выделения информации, эмоциональной оценки и интонационного оживления письменного текста. Таким образом, синтаксические особенности функционируют в едином русле с лексическими трансформациями: *усечение термина* и *эллипсис члена предложения* преследуют одну цель – лаконичность; *метафоризация субстандартной лексики* и *инверсионный порядок слов* работают на усиление экспрессии. Это подтверждает, что подъязык авиации формируется как целостная коммуникативная система, где все уровни языка согласованно обслуживают специфические потребности профессионального сообщества.

Перспективным представляется расширение исследования в направлении анализа других жанров профессиональной коммуникации (например, радиопереговоров «земля – борт») для получения более полного представления о подъязыке авиации как целостной коммуникативной системе, функционирующей в разных условиях общения. Также актуален сопоставительный анализ материала других языков для проверки универсальности предложенной стратификационной модели и сопоставительный анализ подъязыка авиации с другими подъязками для выявления общих и специфических закономерностей.

Работы, опубликованные по теме диссертации

Статьи в журналах, включенных в Перечень рецензируемых научных изданий, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук, на соискание ученой степени доктора наук:

1. Фомин А. Г., **Андреяшина (Магницкая) А. В.** Особенности образования английских терминов терминополья «Силовые установки в авиастроении» // Вестник Нижегородского государственного лингвистического университета им. Н. А. Добролюбова. – 2023. – № 2 (62). – С. 171-190. – DOI 10.47388/2072-3490/lunn2023-62-2-171-190 (0,97 п.л., в т.ч. автора – 0,48 п.л.).

2. Фомин А. Г., **Андреяшина (Магницкая) А. В.** Особенности функционирования субстандартной лексики в профессиональном подъязыке авиаспециалистов (на материале русского языка) // Международный информационно-аналитический журнал «Crede Experto: транспорт, общество, образование, язык». – 2024. – № 4 (43). – С. 164-185. – DOI 10.51955/2312-1327_2024_4_164 (1,07 п.л., в т.ч. автора – 0,53 п.л.).

3. Фомин А. Г., **Андреяшина (Магницкая) А. В.** Особенности функционирования субстандартной лексики в профессиональной коммуникации авиаспециалистов (на материале английского языка) // Russian Social and Humanitarian Studies / Российские социогуманитарные исследования. – 2025. – № 17 (3). – С. 143-169. – DOI 10.12731/3033-5981-2025-17-3-527 (0,80 п.л., в т.ч. автора – 0,40 п.л.).

4. **Андреяшина (Магницкая) А. В.** Языковые особенности профессиональной коммуникации в авиационных русскоязычных интернет-чатах // Актуальные проблемы филологии и педагогической лингвистики. – 2026. – № 2. – С. 67-75. – DOI 10.29025/2079-6021-2026-2-67-75 (1,05 п.л.).

Статьи в прочих научных изданиях:

5. Фомин А. Г., **Андреяшина (Магницкая) А. В.** Особенности перевода английских терминов терминосистемы «Авиация» (на материале канадского сериала «Mayday») // Чтения имени А. С. Дембовецкого: сб. ст. II Междунар. науч.-практ. конф. (Могилев, 27 апр. 2023 г.). – Могилев: Беларус.-Рос. ун-т, 2023. – С. 119-124. – ISBN 978-985-492-293-5 (0,25 п.л., в т.ч. автора – 0,13 п.л.).