

Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
«Кемеровский государственный университет»

На правах рукописи



Магницкая Анастасия Вячеславовна

**Структурно-функциональные особенности подязыка авиации
(на материале русскоязычных и англоязычных профессиональных чатов)**

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

Диссертация на соискание ученой степени
кандидата филологических наук

Научный руководитель:
доктор филологических наук, профессор
Фомин Андрей Геннадьевич

Кемерово – 2026

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИССЛЕДОВАНИЯ ПОДЪЯЗЫКА	14
1.1. Подъязык как объект лингвистического исследования.....	14
1.1.1. Профессиональная коммуникация как основа изучения подъязыка.....	14
1.1.2. Функциональный подход к изучению подъязыка.....	16
1.1.3. Историко-лингвистический подход: динамика и законы развития подъязыка.....	19
1.1.4. Когнитивный подход к изучению подъязыка.....	28
1.2. Корреляция понятий «подъязык», «профессиональный подъязык», «специальный подъязык», «профессиональный язык», «специальный язык», «язык для специальных целей».....	31
1.3. Структура подъязыка: терминологическая и профессионально-жаргонная лексика.....	35
1.4. Способы образования специальной лексики верхнего регистра.....	44
1.5. Способы образования специальной лексики нижнего регистра.....	49
1.6. Функции специальной лексики верхнего и нижнего регистров.....	51
1.7. Специфика профессиональной коммуникации в интернет-чатах.....	55
Выводы по главе 1	60
ГЛАВА 2. РУССКАЯ И АНГЛИЙСКАЯ СПЕЦИАЛЬНАЯ ЛЕКСИКА ВЕРХНЕГО РЕГИСТРА ПОДЪЯЗЫКА АВИАЦИИ	63
2.1. Состав русской и английской специальной лексики верхнего регистра подъязыка авиации.....	63
2.2. Лексико-грамматическая характеристика русских и английских специальных языковых единиц верхнего регистра подъязыка авиации.....	69
2.3. Способы образования русской и английской специальной лексики верхнего регистра подъязыка авиации.....	81
2.4. Особенности функционирования русской и английской специальной лексики	

верхнего регистра подъязыка авиации.....	102
Выводы по главе 2.....	106
ГЛАВА 3. РУССКАЯ И АНГЛИЙСКАЯ СПЕЦИАЛЬНАЯ ЛЕКСИКА НИЖНЕГО РЕГИСТРА ПОДЪЯЗЫКА АВИАЦИИ.....	108
3.1. Состав русской и английской специальной лексики нижнего регистра подъязыка авиации.....	108
3.2. Лексико-грамматическая характеристика русских и английских специальных языковых единиц нижнего регистра подъязыка авиации	114
3.3. Особенности функционирования русской и английской специальной лексики нижнего регистра подъязыка авиации.....	126
3.4. Когнитивная метафора как имманентная характеристика профессиональной коммуникации авиаспециалистов.....	154
3.5. Модели детерминологизации русской и английской специальной лексики в подъязыке авиации	167
3.6. Модели терминологизации русской и английской субстандартной специальной лексики в подъязыке авиации.....	174
3.7. Стратификационные модели подъязыка авиации в русском и английском языках.....	178
Выводы по главе 3.....	182
ГЛАВА 4. СИНТАКСИС ПОДЪЯЗЫКА АВИАЦИИ В РУССКОМ И АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКАХ.....	185
4.1. Синтаксические особенности подъязыка авиации в русском языке	185
4.2. Синтаксические особенности подъязыка авиации в английском языке.....	191
Выводы по главе 4.....	195
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	197
СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ И УСЛОВНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ.....	201
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.....	202
СЛОВАРИ И СПРАВОЧНИКИ.....	219
ЯЗЫКОВОЙ МАТЕРИАЛ.....	222

ВВЕДЕНИЕ

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 подъязык авиации стандартизирован документами ИКАО и хорошо описан, гибридная устно-письменная форма коммуникации в реальном времени формирует новую среду для существования подъязыка. 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 социалингвистики: 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 CAT-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 Шарофа Рашидова, г. Самарканд).

Научные результаты исследования отражены в 4 публикациях: 3 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.

Во **введении** обосновывается актуальность исследования, формулируются его цель, задачи, объект и предмет, выдвигается научная гипотеза, определяется научная проблема. Характеризуются теоретико-методологическая база, методы и материал исследования, раскрываются научная новизна, теоретическая и практическая значимость работы, приводятся положения, выносимые на защиту.

В **первой главе** «Теоретико-методологические основы изучения подъязыка» рассматривается природа подъязыка и основные подходы к его изучению, уточняется понятийно-терминологический аппарат, анализируется структура подъязыка, способы образования и функции специальной лексики, а также специфика профессиональной коммуникации в интернет-чатах.

Вторая глава «Русская и английская специальная лексика верхнего регистра подъязыка авиации» посвящена составу, лексико-грамматической характеристике, способам образования, особенностям функционирования русских и английских специальных языковых единиц верхнего регистра подъязыка авиации.

В **третьей главе** «Русская и английская специальная лексика нижнего регистра подъязыка авиации» исследуются состав, лексико-грамматическая характеристика, способы образования, особенности функционирования русских и английских специальных языковых единиц нижнего регистра подъязыка авиации.

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

В **заключении** подводятся итоги проведенного исследования, формулируются основные выводы, подтверждается выдвинутая научная гипотеза и намечаются перспективы дальнейшего изучения подъязыка авиации

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИССЛЕДОВАНИЯ ПОДЪЯЗЫКА

1.1. Подъязык как объект лингвистического исследования

1.1.1. Профессиональная коммуникация как основа изучения подъязыка

Язык как объект лингвистических исследований всегда находился и продолжает находиться в центре внимания ученых, поскольку со временем он подвергается количественным и качественным изменениям. В настоящее время в научной среде особенно активно изучается профессиональная коммуникация, под которой понимается информационное воздействие в деловой среде посредством разных каналов связи [Кудинова, 2022, с. 253].

И. В. Зоткина рассматривает профессиональную коммуникацию как особую модель коммуникации, в которой национальные особенности собеседников проявляются через вербальные элементы (лексические единицы, грамматические структуры, речевые акты), невербальные элементы (жесты, интонацию, дистанцию и т.д.) и стратегию общения (начало разговора, окончание разговора, выражение мнения, сомнения и т.д.) [Зоткина, 2011, с. 26]. Профессиональное общение отличается от бытового общения тем, что в нем национально-культурные особенности коммуникантов не просто присутствуют, но и являются системообразующим фактором, напрямую влияющим на эффективность и результат взаимодействия.

Л. Хоффман дает определение профессиональной коммуникации на основе когнитивного подхода: «профессиональная коммуникация – обусловленный внутренними и внешними факторами процесс экстерииоризации и интериоризации систем знаний и когнитивных процессов, направленный на профессиональные события, который приводит к изменению систем знаний как у отдельного специалиста, так и в целых профессиональных сообществах» [Hoffman, 1993, p. 614].

Определение Л. Хоффмана акцентирует рассмотрение профессиональной

коммуникации как процесса предметно-ориентированной актуализации системы знаний, протекающей в двух взаимосвязанных направлениях – внешнем (вербализация) и внутреннем (усвоение). Определение объединяет когнитивный и социолингвистический подход, демонстрируя, что личное понимание и коллективное знание находятся в состоянии постоянного взаимовлияния именно благодаря коммуникации. Такой подход позволяет изучать профессиональную коммуникацию не просто как набор терминов, а как динамичную среду, в которой происходит непрерывное становление и трансформация знаний.

Отражая изменения технологических процессов и организационных аспектов трудовой деятельности, профессиональная коммуникация закономерно привлекает внимание исследователей. Она служит индикатором текущих трансформаций, происходящих в языке и речи, и подтверждает необходимость изучения языковой рефлексии. Языковая рефлексия, понимаемая как совокупность социально-оценочных метаязыковых высказываний, позволяет оценить текущее состояние языка, компетенции его носителей и зафиксировать происходящие изменения, в том числе характерные для профессиональной среды авиаспециалистов.

Профессиональная коммуникация имеет сугубо практическую направленность – достижение взаимопонимания между профессионалами, решение конкретных практических, рабочих вопросов и обмен умениями и навыками в какой-либо профессиональной сфере. Любая область знаний предполагает развитие, сопровождающееся появлением чего-то нового, требующего в той или иной мере языкового осмысления и закрепления. Поэтому возникает потребность использовать язык не только как средство коммуникации общества, но и как средство фиксации новых понятий путем образования новых слов или расширения значений, уже имеющих в арсенале, что находит отражение в специальных языковых подсистемах.

Таким образом, профессиональная коммуникация порождает и требует для своего существования особые языковые подсистемы – подязыки, которые становятся объектом нашего изучения.

1.1.2. Функциональный подход к изучению подъязыка

Язык как структура – сложное образование, составные части которого зависят друг от друга. Он понимается не как единый набор лексики и грамматических конструкций, а как структурная совокупность подсистем [Раскин, 2007, с.10].

Ф. де Соссюр, В. Матезиус, А. Мейе, М. Грамон, Д. Ферс и М. Холлидей полагают, что язык представляет собой систему, включающую определенное множество элементов подсистем, взаимосвязанных друг с другом [Firth, 1957; Grammont, 1933; Halliday, 1975; Mathesius, 1961; Meillet, 1903, 1921; Saussure, 1983].

Подъязык является одной из таких подсистем, которая обслуживает определенную сферу общения. В. Шмидт дает следующее определение подъязыку: «единство всех языковых средств, употребляемых в профессионально ограниченной области коммуникации с целью более точной передачи знаний в определенной сфере и достижения взаимопонимания между профессионалами в этой области» [Schmidt, 1968, p. 123]. Данное определение включает в себя цель коммуникации – успешное профессиональное общение.

Подъязык может быть рассмотрен с точек зрения разных подходов. Функциональный подход подъязыка обсуждается в работах таких авторов, как Р. Киттредж [Kittredge, 1982], Л. Л. Нелюбин [Нелюбин, 2003], М. В. Холодилова [Холодилова, 2009], А. Э. Мезит [Мезит, 2018], Л В. Прибытова [Прибытова, 2023].

Р. Киттредж определяет подъязык как функциональную и структурно обособленную разновидность естественного языка, используемую определенным сообществом специалистов для коммуникации в строго ограниченной предметной области, которая включает в себя специализированную лексику и особые синтаксические конструкции [Kittredge, 1982, p. 79].

Ключевым моментом данного определения является социально-функциональная характеристика: подъязык определяется через сообщество

специалистов и его предназначение – обслуживание коммуникации в строго ограниченной предметной области. Это прямо указывает на его роль как инструмента для специфических профессиональных задач. Подъязык включает в себя языковые особенности на лексическом уровне (употребление специализированной лексики) и на синтаксическом уровне (использование особых синтаксических конструкций).

М. В. Холодилова под подъязыком понимает один из вариантов реализации общенародного языка, используемого работниками отрасли в условиях официального и неофициального профессионального общения. В состав подъязыка входят кодифицированные специальные наименования (термины, номены, прототермины, терминонимы) и некодифицированные наименования, представленные профессионализмами [Холодилова, 2009, с. 9].

М. В. Холодилова фокусируется на внутренней структуре и функциональной реализации подъязыка. Она детализирует его лексический состав, разделяя его на кодифицированную и некодифицированную лексику, и указывает на сферы ее употребления – официальное и неофициальное общение.

А. Э. Мезит определяет подъязык как особую функционально-семиотическую подсистему, один из вариантов реализации общенародного языка, функционирующий в устной и письменной формах. Ключевым положением ее концепции выступает деление профессиональных подъязыков с функционально-стилистической точки зрения на два регистра: верхний (зона нормы) и нижний (зона узуса) [Мезит, 2018, с. 48].

Верхний регистр включает кодифицированную терминологию и терминосистему, выполняющие преимущественно когнитивную и коммуникативную функции. Нижний регистр представлен профессиональным просторечием и профессиональным жаргоном.

Л. В. Прибытова рассматривает подъязык как профессионально ограниченную форму существования языка, эффективно реализующуюся в устной и письменной коммуникации, представляет собой достаточно развитую функционально-семиотическую подсистему, которая включает в себя

кодифицированные и некодифицированные лексические единицы – средства языковой объективации фрагмента языковой картины мира (ЯКМ), ограниченного конкретной профессиональной сферой [Прибытова, 2023, с. 48-49].

Терминологическая система и профессиональный жаргон анализируются как два взаимодополняющих способа языкового моделирования действительности. Термины служат для объективного описания и классификации реалий профессиональной деятельности, отличаются строгостью, иерархичностью и отсутствием эмоциональной окраски. Жаргон, напротив, выполняет оценочно-экспрессивную функцию, отражает субъективное восприятие мира и часто строится на метафорах, метонимиях и звуковых ассоциациях.

Л. Л. Нелюбин считает, что подъязык – малая языковая подсистема, включающая в себя набор языковых единиц и структур, заданных тематически однородной областью социального или профессионального функционирования языка, обладающая функционально-стилистической направленностью и обслуживающая определенную предметную область [Нелюбин, 2003, с. 157]. Данный подход к определению предлагает комплексный и многоаспектный взгляд на феномен подъязыка. Во-первых, он акцентирует его функциональную природу, рассматривая подъязык не как изолированное явление, а как инструмент, порожденный и обслуживающий конкретную сферу человеческой деятельности – профессиональную или социальную. Это позволяет анализировать языковые явления в непосредственной связи с их коммуникативными задачами, что является ключевым для современной лингвистики. Во-вторых, данная дефиниция подчеркивает системный характер подъязыка. Это означает, что объектом исследования становится не просто набор отдельных специальных слов, а целостная структура, обладающая собственным набором языковых единиц и правил их сочетания. Такой подход позволяет выявить внутреннюю организацию подъязыка и описать его лексические, грамматические и синтаксические особенности, как взаимосвязанные элементы одной системы.

Таким образом, функциональный подход рассматривает подъязык как специализированную подсистему общенародного языка, включающую набор

языковых средств. Его уникальность определяется тем, что он формируется и используется конкретным профессиональным сообществом для коммуникации в строго ограниченной предметной области. Для решения этой задачи подъязык использует специфические языковые средства, включающие специализированную лексику и особые синтаксические конструкции. При этом лексика разделяется на кодифицированный и некодифицированный регистры, взаимодополняя друг друга и выполняя разные функции: кодифицированная лексика обеспечивает точность, а некодифицированная лексика служит для экспрессии профессиональной речи.

1.1.3. Историко-лингвистический подход: динамика и законы развития подъязыка

Рассмотрение структуры подъязыка и функции его составляющих приводит к необходимости изучения его в диахронической перспективе. Историко-лингвистический подход ориентирован на исследование динамики языковых образований, в рамках которого рассматриваются этапы становления, развития и преобразования.

В рамках историко-лингвистического подхода подъязык рассматривался в работах целого ряда ученых, среди которых: О. В. Фельде (Борхвальдт) [Борхвальдт, 2000; Фельде, 2013], Ю. В. Рождественский [Рождественский, 1990], Ф. де Соссюр [де Соссюр, 1976], Бодуэна де Куртенэ [Куртенэ, 1963], Хенцен [Henzen, 1965], Н. С. Валгина [Валгина, 2003], Г. И. Тираспольский [Тираспольский, 2011], М. Н. Крылова [Крылова, 2014], А. Ю. Ларионова [Ларионова, 2018], Я. Ю. Мукосеева [Мукосеева, 2022].

Наиболее полно теоретико-методологические основы исследования подъязыков с позиций исторического терминоведения представлены в трудах О. В. Фельде [Фельде, 2013]. Автор обосновывает необходимость исторического изучения подъязыков, которое остается недостаточно развитым по сравнению с синхронным анализом.

Диахронический анализ подъязыков сохраняет свою актуальность, поскольку

именно этот подход позволяет выявить их значительный этнокультурный потенциал, проследить эволюцию номинативных механизмов и раскрыть специфику восприятия и отражения действительности отдельными профессиональными сообществами [Фельде, 2013, с. 50].

О. В. Фельде определяет подъязык как функционально-семиотическую подсистему общенародного языка, используемую для фиксации, интерпретации и передачи специальных знаний. Подъязыки делятся на верхний уровень, который включает в себя терминологию и терминосистему, и нижний уровень, куда входит профессиональное просторечие и профессиональный жаргон [там же]. Профессиональное просторечие играет важную роль в эволюции подъязыка. Диахронически оно подвергалось процессу терминологизации и входило в состав терминологии определенной предметной области.

Исследование динамики подъязыка предполагает анализ факторов, предполагающих изменчивость специальной лексики. Причины, вызывающие преобразования в лексическом составе подъязыка, могут иметь как внутрисистемный характер, так и внешний. Способность к постоянной адаптации к внутренним и внешним условиям является ключевым свойством подъязыка, обеспечивающим его функциональную эффективность и возможность осуществления профессиональной коммуникации.

Ю. В. Рождественский выделяет три вида динамики языка: эволюцию (или простую смену состояний), развитие и совершенствование языка [Рождественский, 1990, с. 247].

Эволюция подъязыка – внутренне обусловленные изменения знаков на фонетическом, семантическом, графическом уровнях, не приводящие к значительному росту числа специальных наименований. В отличие от нее, развитие (прогресс) вызвано в основном внешними факторами и приводит к росту численного состава специальных лексических единиц. Совершенствование же представляет собой сознательное упорядочение терминологии, ее систематизацию, целенаправленное терминотворчество и создание терминосистемы.

Все изменения в языке вызваны действием как внешних, так и внутренних законов. Эволюционные процессы управляются исключительно внутренними законами.

Внутренние законы представляют собой имманентные закономерности развития языка, которые действуют независимо от воли человека и не поддаются рациональному человеческому объяснению. Их основная сфера влияния – фонетический и морфологический уровни (тогда как внешние законы преимущественно определяют изменения в лексике) [Крылова, 2014, с. 191].

Н. С. Валгина считает, что к внутренним законам относятся ***законы системности, аналогии, традиции, экономии речевых усилий, антиномий (противоречий)*** [Валгина, 2003, с. 13]. А. Ю. Ларионова поддерживает позицию Н.С. Валгиной и также относит указанные выше принципы к внутренним законам развития (эволюции) языка [Ларионова, 2018, с. 8]. К перечисленным законам добавляют еще *закон эмфазы*, основанный на естественном желании говорящего сделать свою речь как можно более экспрессивной [Тираспольский, 2011].

Законы системности пронизывают все языковые уровни – морфологию, лексику, синтаксис – причем эта системность проявляется как внутри каждого из уровней, так и в их взаимодействии. Так, сдвиг в значении слова способен повлиять на его синтаксические связи и даже на его форму, а новая синтаксическая сочетаемость, в свою очередь, способна изменить семантику (расширив или сузив ее). Нередко такие изменения представляют собой взаимозависимые процессы [Валгина, 2003, с. 15]. Например, термин ***гондола*** имеет разросшиеся синтаксические связи благодаря расширению своей семантики: ***гондола*** – гондола ж. венецианская шлюбка, лодка [Даль, 1903, с. 482]. С середины XX в. в связи с усилившимся развитием авиации ***гондола*** приобрела значение «корзина для пассажиров воздушного шара (авиационная)». Подвесное помещение для экипажа, пассажиров или механизма дирижабля (авиационная)» [Ушаков, 1935, с. 601]. Современное определение данного термина звучит следующим образом: ***гондола*** – тонкостенная конструкция удобообтекаемой формы для размещения различных агрегатов самолета, которые не могут быть

размещены внутри фюзеляжа и крыла. Это гондолы двигателей, шасси, топливных баков, полезной нагрузки и другие» [Данилин, 2012, с. 40]. С лингвистической точки зрения, здесь наблюдается расширение семантического поля термина, результатом которого стало появление нового значения. Это отчетливо проявляется в новых синтаксических контекстах: *гондолы двигателей, гондолы шасси, гондолы топливных баков, аэростата, гондола воздушного шара* и т.д. Таким образом, слово, изначально обладавшее специальным значением, становится широко употребительным, а семантические изменения в нем происходят благодаря расширению семантической сочетаемости.

Например, в подязыке авиации на материале английского языка наблюдается такое семантическое явление, как специализация значения у терминов. Например, *elevator* – a name for a mechanical lift (originally for grain) from 1787 [OED]. *Elevator* – a movable control surface, usually attached to the horizontal stabilizer of an aircraft, used to produce the nose up/down motion of an aircraft in the level flight known as pitch [Crocker, 2005, p. 82], руль высоты [Афанасьев, 1995, с. 495].

Мы видим, что слово “*elevator*” (руль высоты) имело значение «механический подъемник», но с течением времени оно сузилось до значения «руль высоты» (руль, расположенный в хвостовой части, отвечает за изменение тангажа). Как мы видим, два понятия имеют аналогичные функции, поэтому процесс сужения значения мотивирован. С лингвистической точки зрения, в данном случае произошло сужение семантического поля, что закрепилось в новых синтаксических контекстах: *elevator servo* – агрегат управления руля высоты, *elevator servo amplifier* – блок усилителя сервопривода тангажа, *elevator hydraulic actuator* – гидроусилитель руля высоты, *elevator horn* – кабанчик руля высоты и т.д. [Афанасьев, 1995, с. 111].

Закон традиции объясняется объективным стремлением языка к стабильности, «сохранности» уже достигнутого, приобретенного. Это проявляется в искусственном сдерживании естественного хода развития. Например, новые понятия в подязыке авиации называются через перенос

названия со старого известного предмета по сходству функций или формы. Например, **крыло** – изначально часть тела птицы. По традиции метафорического переноса по функциональному сходству это название было перенесено на часть самолета. В англоязычной профессиональной коммуникации закон традиции находит яркое отражение в термине **eyelid**, обозначающем створку регулируемого сопла реактивного двигателя [Дорошко, 1997, с. 43]. Створка регулируемого сопла уменьшает его диаметр, сжимая струю выходящих газов, за счет чего увеличивается скорость и стечение газов, увеличивает тягу). Закон традиции здесь проявился в том, что для наименования нового технического понятия в авиации было использовано уже существующее общеупотребительное слово **eyelid** (веко) на основе метафорического переноса по функциональному подобию: подобно тому, как веко регулирует поток света, защищая глаз, эта деталь регулирует поток реактивных газов.

Подчиняясь **закону аналогии**, каждый новый факт языка входит в систему, уподобляясь более употребительным языковым моделям. Например, в подъязыке авиации в процессе освоения некоторые заимствованные слова в русском языке начинают обрастать производными аналогично формам русских глаголов: **бинд** – **забиндить** (процесс привязки пульта управления к приемнику на дроне) [СБД]. В подъязыке авиации в английском языке закон аналогии проявляется в образовании терминов с помощью суффиксации. Например, **plumbing** – система трубопроводов [Дорошко, 1997, с. 81]. Таким образом, аналогия – важный элемент словообразования. Почти все сложные слова и производные, а также большая часть сращений образованы по принципу аналогии [Henzen, 1965, p. 14].

Далее рассмотрим **закон речевой экономии (экономии речевых усилий)**. Тенденция к экономии речевых усилий прослеживается на различных уровнях языка: в лексике, морфологии, словообразовании и синтаксисе. [Валгина, 2013, с. 19]. Тенденция к экономии языковых средств проявляется в подъязыке в появлении разнообразных сокращенных форм: **двиг** – двигатель, **сим** – авиасимулятор, **expo** – exponential.

Наиболее значительный потенциал в этом отношении сосредоточен в

синтаксисе, где словосочетания служат источником для образования новых слов. Например: *рядники* – рядные двигатели.

Антиномия кода и текста представляет собой противоречие между набором языковых единиц (код – совокупность фонем, морфем, слов, синтаксических единиц) и их использованием в связной речи (текст). Взаимосвязь здесь такова: расширение кода (увеличение количества языковых знаков), ведет к сокращению текста, построенного из этих знаков; и напротив, сокращение кода влечет за собой увеличение текста, поскольку отсутствующие элементы приходится передавать описательно с помощью оставшихся знаков.

Иллюстрацией взаимосвязи кода и текста может выступать соотношение термина и его дефиниции. Определение представляет собой развернутое описательное толкование термина, то есть текст, тогда как сам термин является элементом кода. Чем чаще в тексте используются термины без их пояснения, тем более кратким становится текст [Валгина, 2013, с. 21–22]. Например, в подъязыке авиации для обозначения понятий, явлений и предметов существуют специальные термины, которые используются профессионалами (например: *auxiliary power unit* – a small jet engine used to generate electrical power for air-conditioning, etc., when the aircraft is parked on the ground) [Афанасьев, 1995, с. 435]. Увеличение кода (то есть увеличение количества терминов), ведет к сокращению текста, так как описание заменяется одним термином. Это возможно благодаря наличию у специалистов общих фоновых знаний в предметной области.

Другой случай расширения кода – заимствование иноязычных слов для понятий, которые в русском языке можно выразить только описательно, используя двух- или трехсловные словосочетания: *лоллипон* – название серии 5.8. Fly FVP-антенн Lollipop от компании RUSH [СБПЛА]. В подобных ситуациях можно было бы отказаться от заимствований и не расширять код. Но в таком случае пришлось бы удлинять текст – из-за использования описательных конструкций, передающих указанные понятия.

Как правило, в подъязыках данная антиномия разрешается в пользу кода. Например, в профессиональных жаргонах, которые свойственны подобным

замкнутым сообществам, как правило, существует богатый, детализированный словарь для обозначения определенных реалий и видов деятельности (в подъязыке авиации на материале русского языка существует ряд профессионализмов для обозначения летательных аппаратов: *брeвно* – Ил -62, *паровоз* – Ту-154, *сигара* – Як-42 и т.д.).

Закон эмпазы заключается в стремлении говорящих достичь максимальной выразительности своих высказываний [Тираспольский, 2011, с. 73]. Если закон экономии опирается на инстинкт самосохранения, то закон эмпазы связан с инстинктивным желанием эмоционально выделить что-либо важное: экспрессивность речи усиливает воздействие на реципиента. Действием закона эмпазы обусловлены эмоциональная функция языка, а также обилие в нем лексических, стилистических и грамматических средств выразительности [Крылова, 2014, с. 193]. Например, в англоязычной профессиональной авиакоммуникации изобилуют метафорически мотивированные профессионализмы, которые способствуют эмоциональному воздействию на собеседника: *hawk circle* – орбитальный комплекс самолетов, ожидающих посадки на авианосец, *pinkie* – посадка, совершаемая в сумерках между официальным временем захода солнца (или восхода солнца) и настоящей темнотой.

Существенное влияние на развитие подъязыков в прошедшие века оказывали и экстралингвистические факторы, способствующие пополнению состава специальной лексики. Выделяется несколько внешних факторов, стимулирующих развития подъязыков: 1) прогресс науки и производства, обуславливающий появление новых объектов, нуждающихся в наименовании; 2) углубление первоначальных знаний, актуализирующее процессы терминологизации субстандартной лексики; 3) формирование новых подотраслей; 4) укрепление межотраслевых связей, в результате чего пополняется терминологический состав заимствованными из других отраслей терминами; 5) научно-техническая революция, приводящая к кардинальной перестройке производства и глубоким качественным и количественным изменениям в составе специальной лексики

[Фельде, 2013, с. 53].

О. В. Борхвальдт в своем исследовании, посвященном лексике золотопромышленности, считает, что под воздействием внешних законов языкового развития происходит количественное увеличение состава специальной лексики и постепенное усложнение подъязыка. Важнейшим условием существования подъязыка как средства профессиональной коммуникации, накопления и передачи научно-технического опыта является динамика входящей в его состав специальной лексики. Динамические процессы проявляются в трех формах – эволюции, развитии и совершенствовании словарного состава – и обеспечивали приспособление профессиональной подсистемы золотого промысла к постоянно изменяющимся условиям функционирования [Борхвальдт, 2000].

Историко-лингвистический подход использовался и в современном исследовании Я. Ю. Мукосеевой, которая проводила анализ формирования терминологии металлургического производства XVIII века на основе письменных исторических документов того периода. В качестве ключевых источников были выделены терминопорождающие тексты (путевые записки) и терминоиспользующие тексты (руководство по металлургии). Структурно-семантический анализ выявил ключевые особенности терминологии. В терминопорождающих текстах преобладают многословные терминологические единицы, в то время как в терминоиспользующих текстах доминируют однословные термины. Были выявлены различия в способах словообразования: в терминопорождающих текстах наиболее продуктивным оказались суффиксальный способ и субстантивация, а в терминоиспользующих – префиксально-суффиксальный и префиксальный способы [Мукосеева, 2022, с. 135–138].

Преобладание многословных единиц в путевых записках свидетельствует о том, что система понятий только складывалась. Авторы-исследователи, сталкиваясь с новыми объектами, не имели для них готовых названий и были вынуждены прибегать к развернутым описаниям. Наличие однословных терминов в терминоиспользующих текстах говорит о том, что ядро профессионального

языка уже сформировалось и начало стандартизироваться.

Терминопорождающие тексты фиксируют начальную стадию формирования терминов. Суффиксация и субстантивация – способы, тесно связанные с живой речью и процессом осмысления нового явления через знакомые языковые модели. Терминоиспользующие тексты оперируют уже сложившимися понятиями. Префиксально-суффиксальный и префиксальный способы характерны для систематизированного научного языка и указывают на то, что понятие уже прошло стадию первичного осмысления и интегрировано в логичную терминосистему.

Данное исследование вносит существенный вклад в развитие историко-лингвистического подхода к изучению подъязыков, оно интегрирует когнитивный, дискурсивный и корпусный методы, что позволяет реконструировать процесс терминообразования как динамическое явление, отражающее этапы освоения новой реальности. Ключевым вкладом является разработка и апробация критериев дифференциации типов исторических текстов на основе параметров условий создания, авторства и функциональной направленности.

Исследование демонстрирует, как социально-исторический контекст влияет на языковые процессы, формируя потребность в номинации. Работа также предлагает практический инструментарий для анализа исторических документов, который может быть применен к другим отраслевым терминосистемам, способствуя дальнейшим сравнительным исследованиям.

Таким образом, изучение подъязыка в исторической перспективе позволяет раскрыть его как сложную динамическую систему. Его развитие определяется действием внутренних языковых законов, таких как стремление к экономии, аналогии, эмфазы, а также внешних законов – закон зависимости подъязыка от социальных факторов. Историко-лингвистический подход показывает, как в процессе эволюции формируется специальная лексика, способная точно отражать знания и реалии конкретной профессиональной сферы.

1.1.4. Когнитивный подход к изучению подъязыка

Историко-лингвистический подход раскрывает внешние закономерности его формирования и трансформации во времени. Однако для понимания внутренних механизмов – того, как новые знания и реалии профессиональной сферы осмысляются, категоризируются и фиксируются в языке – необходим когнитивный подход, который рассматривает подъязык не просто как систему знаков, а как отражение специфической картины мира профессионального сообщества.

Подъязык в рамках когнитивного подхода рассматривался в работах Н. Р. Латыпова [Латыпов, 2007], Д. З. Гайнутдиновой [Гайнутдинова, 2012], А. В. Раздубев [Раздубев, 2013], А. Э. Буженинова [Буженинов, 2013], Э. В. Гафиятовой [Гафиятова, 2019].

Н. Р. Латыпов занимается анализом метафорической терминологии в подъязыках авиации на материале русского и английского языков. Метафора им рассматривается как одно из ключевых средств порождения нового знания. Метафора функционирует как механизм, который проецирует образ одной области действительности на другую, тем самым позволяя осмыслить и структурировать новое и сложное явление по аналогии с уже существующей и понятной системой концептов.

Языковая метафора является источником новых слов, способных выполнять, с одной стороны, характеризующую, с другой стороны, номинативную функции. При образовании когнитивной метафоры имеет место модификация элементов смысла в структуре значения языковой единицы, представляющая собой появление новых сем [Латыпов, 2007, с. 11].

Ключевые результаты исследования показали, что, несмотря на структурные различия языков, в них наблюдается значительный изоморфизм (сходство) в механизмах метафоризации. Он проявляется в универсальности базовых, когнитивных моделей и прототипических структур, а также в сходстве объектов и процессов профессиональной действительности. Наиболее продуктивными

источниками метафор в обоих языках стали следующие сферы: неживая природа, живые существа и артефакты. При этом однословные метафоры чаще всего представлены именами существительными, а многословные – субстантивными словосочетаниями.

В то же время выявлен алломорфизм (различия) в структурных и семантических характеристиках, характеризующийся количественными, а не качественными параметрами. Профессиональная лексика авиационного подязыка отражает черты образного мышления, основанного на визуальном сходстве предметов. Наиболее эффективным оказывается сравнение с хорошо знакомыми, наглядно воспринимаемыми предметами из окружающего мира. Таким образом, ключевым элементом модели образной номинации становится выбор сферы предметного соотнесения, который определяется социальным опытом номинатора.

А. В. Раздужевым специальное знание в области нанотехнологий было смоделировано с помощью фреймовой структуры. Так, согласно А. В. Раздужеву, верхнеуровневый фрейм NANOTECHNOLOGY включает 11 подфреймов (nanomaterials, nanostructures, nanodevices), которые, в свою очередь, делятся на слоты и подслоты. Наиболее вербализованными оказались подфреймы «Nanomaterials» и «Nanostructures» [Раздужев, 2013, с. 25].

А. Э. Буженинов исследовал подязык гомеопатии в английском и русском языке с применением категориального подхода. Автор выявил категориальный состав подязыка гомеопатии и установил, что категория «Состояние» является сложной гибридной структурой, вербализованной средствами разного уровня терминологизации. Также в работе А. Э. Буженинова описана специфическая категория «Препарат», в рамках которой категоризация и концептуализация специальных понятий осуществляется на узкоспециальном уровне. Выявлен высокий изоморфизм категориально-понятийного состава в русском и французском языках, при различиях в вербализации, обусловленными экстралингвистическими и типологическими факторами.

А. Э. Буженинов, используя категориальный подход, сформировал

определение для понятия «подъязык». По его мнению, подъязык представляет собой номинативную подсистему языка, ограниченную сферой конкретной профессиональной деятельности, в рамках которой профессиональные концепты выступают как средства отражения опыта и знания, в чем заключается когнитивная ценность как понятийной системы соответствующей области, так и языковых средств, которые ее вербализуют [Буженинов, 2013, с. 7-8].

Э. В. Гафиятова проводила исследование подъязыка лесного хозяйства в русском и английском вариантах языка как средства моделирования языковой личности. В работе применяется алгоритм построения типологической матрицы профессиональной языковой личности, которая включает инвентарь единиц (вербально-семантический уровень), тезаурус (когнитивный уровень), ценности и стереотипы поведения (мотивационный уровень).

Доказано, что англоязычная профессиональная коммуникация характеризуется большей детализацией и плотностью номинации, тогда как русскоязычная тяготеет к экономии языковых средств. Автор рассматривает подъязык как вариант манифестации национального языка, как систему, реализуемую в виде относительно гомогенных единиц, образующих иерархически организованную систему [Гафиятова, 2019, с. 9]. Автор также утверждает, что подъязык включает стандартные (термины) и субстандартные (профессионализмы, жаргонизмы) единицы, функционирующие в разных регистрах коммуникации.

Д. З. Гайнутдинова занималась исследованием подъязыка с применением системно-структурного и когнитивно-дискурсивного подходов и пришла к выводу, что основные механизмы метафорической номинации архитектурно-строительного подъязыка выделяются через три когнитивные модели: заимствование из сферы живой природы, неживой природы и из области артефактов. Проведенный сопоставительный анализ позволил установить различные типы межъязыковых соответствий и выявить лакуны, отражающие специфику терминообразования [Гайнутдинова, 2013, с. 8-20].

Таким образом, анализ различных подходов к подязыку позволил сформулировать его определение, которое способствовало достижению цели настоящего исследования: подязык представляет собой динамическую функционально-семиотическую подсистему общенародного языка, обслуживающую конкретную сферу профессиональной деятельности. Ключевыми его характеристиками являются:

- 1) Специализированный набор языковых средств и синтаксических структур.
- 2) Ориентация на определенную область знания.
- 3) Ориентация на определенную цель – обеспечение точной передачи информации и взаимопонимания между профессионалами.
- 4) Динамическая природа, обусловленная действием внутренних и внешних законов развития языка.
- 5) Способность отражать специфическую профессиональную картину мира и когнитивные механизмы ее формирования.

Таким образом, подязык, 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.

1.2. Корреляция понятий подязык, профессиональный подязык, специальный подязык, профессиональный язык, специальный язык, язык для специальных целей

В научной литературе для обозначения языковых подсистем, обслуживающих сферу профессиональной деятельности, применяется целый ряд терминов: *подязык, профессиональный подязык, специальный подязык, профессиональный язык, специальный язык, язык для специальных целей.*

Анализ существующих подходов позволяет выявить как широкую трактовку данных понятий, так и попытки их строгого разграничения. При этом значительная часть исследователей склоняется к синонимическому употреблению указанных терминов, что находит отражение в работах современных лингвистов.

Л. Л. Нелюбин определяет **профессиональный язык** как: 1) подсистему общенационального языка, обслуживающую определенную профессиональную сферу, включающую в себя профессиональный жаргон (речь моряков, военных, студентов и т.п.); 2) социолект языка конкретной профессиональной группы [Нелюбин, 2003, с. 171].

О. В. Фельде считает, что **«профессиональный язык»** – это подсистема национального языка, закрепленная за конкретной профессиональной сферой и используемая специалистами для коммуникации в рамках их специализации. О. В. Фельде также указывает на возможность использования префиксов «под-» или «суб-», присоединяющихся к слову «язык» для образования терминологических сочетаний «профессиональный подязык» и «профессиональный субязык», которые наиболее точно отражают вторичный характер подязыка по отношению к национальному языку [Фельде, 2015, с. 178]. Профессиональный язык используется для обозначения совокупности некодифицированных и кодифицированных профессиональных наименований [там же, с. 179].

Несмотря на различия в формулировках, оба исследователя сходятся в понимании профессионального языка как специализированной подсистемы общенародного языка, детерминированной профессиональной деятельностью, включающий в себя кодифицированную и некодифицированную специальную лексику.

Для описания подсистемы языка, обладающей конкретным набором специальных языковых средств, фигурирующих как в официальном, так и неофициальном дискурсе какой-либо предметной сферы М. И. Солнышкина предлагает термин **профессиональный подязык**. М. И. Солнышкина также подчеркивает, что профессиональный подязык не является самостоятельным

языком, поскольку его профессиональной лексики недостаточно для построения целостного высказывания. Входящий в его состав словарный запас охватывает не все темы, а только определенный круг вопросов, ограниченных профессиональной деятельностью [Солнышкина, 2006, с. 57].

Э. В. Гафиятова рассматривает **профессиональный подъязык** как исторически обусловленный вариант существования национального языка, включающий в себя стандартную и субстандартную специальную лексику, образующий профессионально-коммуникативную систему, аккумулирующую языковые средства конкретной профессиональной группы и выполняющую функцию обеспечения передачи профессиональной информации [Гафиятова, 2015, с. 70].

Анализ определений термина ***профессиональный (специальный) подъязык*** и ***профессиональный язык*** позволяет сделать вывод, что они выступают в качестве синонимов. Это объясняется тем, что оба термина обозначают функциональную подсистему национального языка, обладающую специализированным словарным составом (кодифицированная и некодифицированная лексика) и обслуживающую коммуникативные потребности определенного профессионального сообщества.

О. В. Фельде отмечает, что терминологические сочетания ***профессиональный подъязык (язык)*** и ***специальный подъязык*** являются синонимичными по отношению к терминологическим наименованиям ***специальный язык, язык для специальных целей*** (ЯСЦ) (пословный перевод английского термина ***Language for Special Purposes (LSP)***), ***профессиональная разновидность языка*** [Фельде, 2015, с. 179].

Специальный язык представляет собой функциональную подсистему, которую применяют специалисты в области науки и техники для профессиональной коммуникации в официальных и неофициальных ситуациях общения. Маркирующими элементами специального языка являются термины и профессиональные жаргонизмы [Жеребило, 2004, с. 108].

Профессиональный язык – это тот же национальный литературный язык, претерпевший значительные изменения в условиях профессиональной

коммуникации. Он содержательно редуцируется, становится в зависимости от области знания и предмета общения монотематичным, насыщается специальными словами и выражениями, использование которых предполагает компетентность. Его адекватное использование требует от собеседников перехода на профессиональный уровень общения [Виноградов, 1999, с. 276; Солнышкина, 2005, с. 25].

Э. А. Сорокина считает термин **язык для специальных целей** синонимичным терминам **подъязык, профессиональный подъязык, специальный подъязык, профессиональный язык, специальный язык** и дефинирует его как функциональную разновидность национального языка, представляющая собой многоуровневую систему языковых средств, используемую в определенной профессиональной области, включающую в себя кодифицированную и некодифицированную лексику [Сорокина, 2016, с. 169-170].

Общепринятое определение термина **LSP** (Language for Specific Purposes, **ЯСП**) заимствовано из формулировки **ESP** (English for specific purposes), предложенной П. Стривенсом в 1988 году, согласно которой ключевыми характеристиками такого языка являются: ориентация на конкретные потребности обучающего, связь содержания с определенными дисциплинами и профессиями, акцент на языковом уровне (синтаксисе, лексике, дискурсе) [Strevens, 1988, p. 1-2].

Таким образом, на основе данных определений можно сделать вывод, что термины **специальный подъязык, профессиональный подъязык, подъязык, профессиональный язык, специальный язык, язык для специальных целей (LSP), профессиональная разновидность языка** являются синонимами. А. Э. Мезит и М. Н. Андреева подтверждают эту мысль, называя все эти термины синонимами [Мезит, 2018, с. 5; Андреева, 2013, с. 6].

В нашей работе мы будем пользоваться термином «подъязык», так как он (по сравнению с терминами **профессиональный язык, специальный язык, язык для специальных целей (LSP), профессиональная разновидность языка**) 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.

1.3. Структура подъязыка: терминологическая и профессионально-жаргонная лексика

Установленная синонимичность базовых понятий позволяет перейти от вопросов терминологии к рассмотрению внутренней организации подъязыка. Ключевым аспектом здесь выступает его функционально-стилистическая стратификация, или, иными словами, проблема структурирования специальной лексики.

Функционально-стилистическая стратификация представляет собой распределение лексических единиц по стратам – функционально и стилистически обусловленным слоям, различающимся по степени кодифицированности (нормативности) и стилистическому статусу [Елистратов, 123, с. 2010].

Согласно структурно-функциональному подходу, в структуре подъязыка можно выделить два регистра: верхний, относящийся к зоне нормы, и нижний, соответствующий зоне узуса. Терминосистема образует верхний регистр, в то время как нижний регистр складывается из профессионального просторечия и профессионального жаргона [Мезит, 2018, с. 48].

Верхний регистр подъязыка формирует кодифицированную

(стандартизированную) специальную лексику [Мезит, 2020, с. 23]. Кодифицированная специальная лексика – это совокупность лексических единиц, которая соответствует установленным и зафиксированным нормам литературного языка. К основным видам стандартизированной лексики могут быть отнесены термины, номены, эпонимы.

Нижний регистр формирует субстандартную (некодифицированную) специальную лексику [там же, с. 23]. Г. В. Рябичкина и Е. В. Метельская подчеркивают, что субстандарт – «совокупность лексических единиц, относящихся к внелитературному пласту, представленному разговорным речевым регистром, просторечием, жаргонизмами, сленгизмами, арготизмами, вульгаризмами и другими языковыми категориями, выходящими за пределы литературного языка» [Рябичкина, Метельская, 2011, с. 7]. К основным видам некодифицированной лексики относятся профессиональное просторечие и жаргон.

Все эти пласты – от терминов до жаргонизмов – формируют особый лексический состав подъязыка, который в лингвистике принято обозначать термином «специальная лексика».

Специальная лексика включает в себя и жаргонные лексические единицы. Так, например, В. К. Ментруп пишет: «...в рамках специальной лексики мы можем выделить несколько основных слоев: первый слой – это научный язык... второй слой – это профессиональный разговорный язык... который состоит, прежде всего, из нестрого определенных профессиональных слов и жаргонизмов и служит преимущественно для повседневного общения людей, работающих в данной отрасли...» [Ментруп, 1983, с. 328].

Г. О. Винокур, который впервые поставил вопрос о необходимости разграничения термина и номена, под номенклатурой, в отличие от терминологии, понимал «систему совершенно абстрактных и условных символов, единственное назначение которой состоит в том, чтобы дать максимально удобные с практической точки зрения средства для обозначения предметов, вещей, без прямого отношения к потребностям теоретической мысли, оперирующей этими

вещами» [Винокур, 1939, с. 8]. Из определения следует, что функция номена заключается в обеспечении удобного практического обозначения предметов, что должно находить отражение в форме языковой единицы.

Аналогичная мысль находит отражение и в современных работах. Характеризуя форму номена, Г. Н. Александрова указывает на наличие в ней графемного и цифрового компонентов: графемная часть представляет родовую принадлежность объекта, а цифровая часть отражает основные технические параметры объекта [Александрова, 2006, с. 7].

Следующий тип специальной лексики верхнего регистра представляют *терминонимы (или эпонимы)*. Эпоним – это имя собственное, которое стало именем нарицательным для обозначения класса объектов, явлений или понятий.

Поскольку центральное место в составе специальной лексики верхнего регистра составляют термины, стоит уточнить дефиницию этого понятия, которая варьируется не только в различных науках, но и внутри лингвистики. Это можно обосновать тем, что при истолковании понятия «термин» выделяются его разные признаки.

Проблематике определения термина посвящены работы многих исследователей в области лингвистики, среди которых: В. П. Даниленко [Даниленко, 1977], А. Д. Хаютин [Хаютин, 1972], Г. Рондо [Rondeau, 1981], Р. Коцурек [Kocourek, 1982], Б. Де Бессе [Bessé, 1990], Дж. К. Сагер [Sager, 1990], А. С. Герд [Герд, 1991], А. А. Реформатский [Реформатский, 1996], Х. Суонуutti [Suonutti, 1997], Б. Н. Головин и Р. Ю. Кобрин [Головин, Кобрин, 1987], К. Валеонтис и Е. Манцари [Valeontis, Mantzari, 2006], Р. Либер [Lieber, 2009], П. Фабер [Faber, 2012], А. В. Суперанская [Суперанская, 2012], С. В. Гринев-Гринеvич [Гринев-Гринеvич, 2008].

Так, например, А. Д. Хаютин дает следующую дефиницию понятию «термин»: «Термин – слово или словесный комплекс, соотносящийся с понятием определенной организованной области познания (науки, техники), вступающий в системные отношения с другими словами и словесными комплексами и образующий вместе с ними в каждом отдельном случае и в определенное время

замкнутую систему, отличающуюся высокой информативностью, однозначностью, точностью и экспрессивной нейтральностью» [Хаютин, 1972, с. 81]. По мнению ученого, к терминам относятся однокомпонентные и многокомпонентные единицы, относящиеся к замкнутой системе в определенный этап времени. В своем определении А. Д. Хаютин отмечает экспрессивную нейтральность термина.

В. П. Даниленко считает, что термин – это «слово или словосочетание специальной сферы употребления, являющееся наименованием специального понятия и требующее дефиниции» [Даниленко, 1977, с. 15]. В данной дефиниции указывается, что термин представляет собой слово, употребляющееся в специальной предметной области, выражающее специальные понятия и требующее дефиницию. Упоминаются структурные типы термина: термин может быть не только однокомпонентным, но и многокомпонентным (МКТ), то есть может быть представлен как в виде слова, так и в виде словосочетания.

А. С. Герда считает, что термин – это «единица конкретного естественного или искусственного языка (чаще слово или словосочетание), существовавшая ранее или специально созданная и обладающая специальным терминологическим значением» [Герд, 1991, с. 1-4].

Р. Коцурек считает, что посредством значения термин связывается с референтом, который он представляет и о котором мы говорим [Kosourek, 1982, p. 82].

По словам А. А. Реформатского, «термины – это специальные лексические единицы, ограниченные особым назначением, стремящиеся быть однозначными как точное выражение понятий и названия вещей» [Реформатский, 1996, с. 61].

Б. Н. Головин и Р. Ю. Кобрин определяют термин более детально: «термин – это слово или словосочетание, за которым закреплено специальное значение, номинирующее и образующее определенное понятие и используемое в процессе познания объектов определенной предметной области» [Головин, Кобрин, 1987, с. 5]. В данной дефиниции подчеркивается когнитивная функция термина. Термин – это инструмент мышления, с помощью которого человек исследует,

систематизирует и углубляет знания о предметной области.

Когнитивную функцию термина подчеркивала и Х. Суонуути: «Термины – выражения, используемые для обращения к понятиям, а определения – это утверждения, описывающие понятия» [Suonuuti, 1997, p. 12]. В данном определении когнитивная функция термина проявляется в его фундаментальной роли как смыслового моста между языком и мышлением.

П. Фабер согласна с Х. Суонуути и утверждает, что «термины – лишь верхушка айсберга, а под водой кроется понятийная область, которая представляет собой имплицитную информацию, содержащуюся в тексте. Чтобы эксплицировать эту информацию и понять текст, написанный на специальном языке, необходимо разобраться с понятиями, которые стоят за терминами» [Faber, 2012, p. 13].

К. Валеонтис и Е. Манцари также упоминают в своем определении связь термина с понятием: «Термины – это языковые обозначения понятий, представляющие собой единицы знания, составляющие ментальные представления об объектах, то есть сущностях во внешнем мире. Понятия также определяются посредством связей с другими понятиями, а также с помощью определений, которые представляют собой описательную номинацию понятий» [Valeontis, Mantzari, 2006, p. 1].

Во всех определениях подчеркивается связь термина с понятием. Понятие всегда считалось центральным элементом терминологической теории [Pitch, 2011, p. 8]. Понятия, относящиеся к определенной области специализации, представляют собой ментальные конструкции, которые помогают структурировать объекты в реальном мире. Эти объекты могут быть конкретными или абстрактными сущностями.

Связь термина с понятием фиксирует дефиниция, хотя и только лингвистическими средствами; в то же время она создает связь с другими понятиями внутри структуры знания [Sager, 1990, p. 21–22].

Связь термина и понятия подробно рассматривал С. В. Гринев-Гриневич. По его мнению, основная функция термина проявляется в номинации специального

понятия [Гринев-Гриневич, 2008, с. 30]. Термин отличается от иных лексических единиц именно своей строгой связью с определенным научным либо специализированным понятием, основное назначение термина состоит в выражении специализированных понятий. Само понятие выступает формой мыслительного представления, посредством которой выделяются ключевые характеристики предметов и явлений окружающего мира [Стожок, 2011, с. 79]. Термины и соответствующие им понятия играют важную роль в научной коммуникации и систематизации знания.

Г. Рондо рассматривает термин с точки зрения знаковой системы языка: «термин является лингвистическим знаком в том смысле, в каком он определен Ф. де Соссюром» [Rondeau, 1981, p. 21]. То есть термин – это лингвистический знак, состоящий из означаемого и означающего.

Б. Де Бессе развивает позицию Г. Рондо, конкретизируя его определение, делая акцент на структурных особенностях термина и его неразрывной связи с профессиональной сферой употребления: «термин определяется как означающее, состоящее из одного слова (простой термин) или нескольких слов (сложный термин), которое обозначает понятие в рамках определенной области» [Bessé, 1990, p. 90].

Р. Либер также отмечает связь термина с предметной областью, в которой он употребляется: «термин – это слово, которое приобретает значение лишь в рамках строго определенного контекста, основанного на специально сформулированном для него определении» [Lieber, 2009, p. 108].

Итак, приведенные определения позволяют выделить еще один ключевой признак термина – его принадлежность к определенной специальной области [Гринев-Гриневич, 2008, с. 28].

Помимо вышеописанных признаков, С. В. Гринев-Гриневич выделяет такой признак термина, как содержательная точность, то есть значение термина должно быть точным и ограниченным. Точность значения специального слова объясняется тем, что понятие специального языка имеет четкие границы, которые создает дефиниция. На дефинированности (наличии определения у термина)

базируется критерий терминологичности, который позволяет определить разницу в дефиниции одинаковых лексических форм, фигурирующих и в предметной области, и в обиходной речи. В неспециальных словарях отмечены лишь внешние признаки предмета или явления, в то время как в специальном словаре указаны специфические признаки. Например, *threshold* – 1. the floor of entrance [CD]; 2. the beginning of the runway that indicates the point where it is possible to touch down [Crocker, 2005, p. 232]; *баумак* – 1. закрытая обувь – ботинки или полуботинки [БСТРЯ]; 2. узел или деталь, являющаяся опорой, наконечником или стыковым элементом [Данилин, 2012, с. 22].

Относительная независимость от контекста и моносемия – еще один ключевой признак термина, отличающий его от общеупотребительной лексики [Гринев-Гриневиц, 2008, с. 28]. А. А. Реформатский объяснял контекстуальную независимость специальных слов тем, что они относятся к определенной терминосистеме, что и заменяет контекст [Реформатский, 1996, с. 115].

Для данного исследования релевантно определение А. В. Суперанской, рассматривающей термин как лексическую единицу, употребляющуюся в определенной предметной области и в конкретных условиях; словесное обозначение понятия, включенное в систему понятий конкретной предметной области, для своего правильного понимания нуждающуюся в специальной дефиниции [Суперанская и др., 2012, с. 14].

Данное определение помогает достичь цели настоящего исследования, так как при отборе терминов для анализа учитывались признаки, приведенные в определении А. В. Суперанской: отнесенность термина к определенной специальной области, связь термина с понятием, включенность данного понятия в систему понятий определенной предметной области и наличие дефиниции, которая создает четкие границы понятия специального языка и таким образом придает значению термина точность. Наличие дефиниции у термина также обуславливает и такие признаки термина, как однозначность и независимость от контекста.

А. А. Реформатский фактически уподобляет контекст и понятие

терминологического поля [Реформатский, 1996, с. 52]. В. М. Лейчик считает, что понятие «терминополе» совпадает с понятием «терминосистема» [Лейчик, 2009, с. 200]. Л. А. Морозова же разграничивает эти два понятия, утверждая, что терминополе входит в терминосистему: «Терминополе – это унифицированная по системному основанию многоуровневая классификационная структура, объединяющая термины одной предметной области» [Морозова, 2004, с. 275].

О вхождении терминополей в терминосистему говорит Д. А. Разоренов: «Терминологическая система представляет собой лингвистическую упорядоченность терминов, обслуживающих определенное терминополе» [Разоренов, 2006, с. 19]. Таким образом, понятие «терминосистема» шире понятия «терминополе».

Терминосистема представляет собой упорядоченное множество терминов, которое адекватно отражает систему понятий определенной специальной сферы. Между этими понятиями существует обязательная и неотъемлемая связь, а совокупность отношений внутри данной системы предопределяет их структуру [Кияк, 1989, с. 11].

Ключевое различие между терминологией и терминосистемой, согласно В. М. Лейчику и Р. Ю. Кобрину, заключается в степени упорядоченности. Терминология складывается стихийно, тогда как терминосистема представляет собой результат сознательного упорядочения – она формируется искусственно, превращая разрозненные термины в организованную структуру с четко зафиксированными связями, которые находят отражение в отраслевых словарях [Лейчик, 2009, с. 106-116; Кобрин, 2003, с. 38-39].

Профессиональное просторечие – это особая функционально-семиотическая область языка для специальных целей, границы которой открыты на всей их протяженности [Фельде, 2010, с. 49]. Оно включает в себя профессиональные языковые единицы, обладающие определенным функциональным назначением и представляющие собой открытую подсистему, которая характеризуется возможностью включения в себя новых профессиональных языковых единиц. Носителями профессионального просторечия в разговорной речи являются все

представители отрасли, вне зависимости от образовательного ценза или должности.

К профессиональному просторечию относятся *профессионализмы и интерпрофессионализмы* [Мезит, 2018, с. 49], [Фельде, 2015, с. 181-182]. Под термином «профессионализм» понимаются полуофициальные слова, распространенные в разговорной речи людей какой-либо профессии, но не являющиеся строгим обозначением понятия [Калинин, 1978, с. 134].

По мнению О. В. Фельде, профессионализмы – это «стилистически маркированные слова, реже – словосочетания, называющие представления и формирующиеся понятия какой-либо области профессиональной деятельности, используемые в устной речи специалистов в условиях полуофициального или неофициального общения на профессиональные темы» [Фельде, 2015, с. 181].

Еще одной разновидностью профессионального просторечия являются интерпрофессионализмы, то есть неcodифицированные наименования, характерные для устной формы бытования двух или более подязыков [Фельде, 2010, с. 50].

Профессиональный жаргон представляет собой ограниченный по употреблению сегмент разговорной речи, характеризующийся наличием особой профессиональной лексики, окрашенной юмористической или ироничной экспрессивностью. Основная функция профессионального жаргона – коммуникативная, он применяется представителями определенных социальных и профессиональных групп исключительно в профессиональном взаимодействии [Хомяков, 1971, с. 39]. К профессиональному жаргону относятся профессиональные жаргонизмы и профессиональные интержаргонизмы [Мезит, 2018, с. 49].

Жаргонизмы – специальные наименования, обладающие яркой, обычно сниженной стилистической окраской, так что их «ненормативность» ясно осознается говорящими или пишущими [Борхвальдт, 2000, 160].

Представители одной профессии могут употреблять жаргон, «если для обозначения специальных явлений нет названия в стандартной лексике, или же

если имеющиеся названия для данных понятий слишком сложные для восприятия» [Малюга, 2010, с. 12].

Интержаргонизмы – жаргонизмы, имеющие аналогичное значение в разных профессиональных языках [Мезит, 2018, с. 68]. Они появляются из-за схожих условий труда, задач или используемых инструментов в разных профессиях, что приводит к аналогичному образному переосмыслению понятий.

На основе проведенного анализа можно сделать вывод о том, что структура подязыка 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.

1.4. Способы образования специальной лексики верхнего регистра

Изучение специальной лексики включает анализ способов ее образования. Этот процесс позволяет выделить продуктивные модели словообразования, которые активно используются в конкретной профессиональной сфере.

С. В. Гринев-Гриневиц утверждает, что значительная часть специальной лексики формируется путем семантических способов, а именно через изменение значений существующих слов. Этот процесс называется терминологизацией, когда слово из общего лексического фонда становится специальным термином благодаря приобретению нового узкого значения в профессиональной сфере [Гринева-Гриневиц, 2008, с. 125]. Например, английское слово *brass*, изначально означающее материал («латунь»), приобретает специальное техническое значение в сочетании *brass sleeve* («латунная втулка»), так же как и русское слово *конфигурация* изначально имело значение «внешнее очертание, а также взаимное расположение каких-либо предметов или их частей», а затем это слово приобрело специальное техническое значение в словосочетании *конфигурация самолета* –

сочетание положений механизации крыла, шасси, внешних подвесок и других частей и агрегатов самолёта, определяющее его внешние очертания [Данилин, 2012, с. 78].

По мнению В. П. Даниленко, семантический способ является одним из первых способов терминообразования. Также этот способ образования имеет особый смысл, так как он помогает удовлетворить все растущие нужды в новых терминах [Даниленко, 1977, с. 98].

Метафоризация, метонимия, специализация значения и перенос терминов из одной терминосистемы в другую являются семантическими способами образования специальной лексики [Гринева-Гринева, 2008, с. 124].

Человеческое сознание способно анализировать, выделяя элементы и признаки целостных объектов. Например, летательный аппарат разделяется на фюзеляж, крылья, оперение и хвостовую часть [Берестнев, 2002, с. 97]. Вторая когнитивная способность разума человека, в основе которой лежат механизмы метафоризации – умение сравнивать разные объекты мысли, проводить аналогию между ними, находить сходство, основываясь на их особенностях, и объединять их в классы [там же]. Так, на основании сравнения количества крыльев на самолете можно выделить монопланы, бипланы и трипланы. Сравнивая самолеты по назначению, мы выделим военные и гражданские летательные аппараты. Аналогичным образом можно находить сходство и между разнородными предметами [там же]. По существу, анализ и сравнение лежат в основе метафор, включая сходство по внешнему виду, процессу, функции («функциональные переносы») и проч. Например, *юбка* / *skirt* (предмет одежды) и *юбка поршня* / *piston skirt* сходны по внешней форме. Таким образом, если два понятия подобны по какому-либо признаку, то можно наименованием одного понятия назвать и другое понятие. Это и определяет языковую метафору.

М. Б. Казачкова в своей монографии «Профессиональный язык как отражение профессиональной культуры» считает, что лексические единицы авиационного подъязыка отражают черты образного мышления, которое основано на внешнем подобии предметов. Отождествление с находящимся в поле зрения

наглядно-образным предметом является самым действенным. Таким образом, главной составляющей модели метафоризации является выбор области предметного сравнения. Лексический состав, описывающий множество объектов мысли профессиональной деятельности гражданской авиации, невероятно метафоричен, при этом сложные понятия эксплицируются с помощью более понятных и простых физических наименований [Казачкова, 2010, с. 52-59].

Приведем пример метафорического переноса: *skin* – the natural outer layer that covers a person [CD] → *skin* – the outer layer of a body, or an outer layer of an aircraft [Crocker, 2005, 210], *skin* – обшивка (фюзеляжа) [Афанасьев, 1995, с. 197] Мы видим, что метафоризация произошла на основе сходства функции «покрытие чего-либо» и «защита от внешних воздействий». В русском языке в результате метафорического переноса у слова *шайба* развилось новое значение – небольшой тяжелый резиновый диск для игры в хоккей [БТСРЯ] → *шайба* – деталь для уплотнения и установки болта, винта и т.п. [Афанасьев, 1995, с. 463]. Метафоризация произошла на основе внешнего сходства двух сравниваемых предметов. Помимо анализа и сравнения, человеческий ум обладает способностью к синтезу — объединению отдельных компонентов в единое целое. Например, осознавая концепт аэропорта, мы интегрируем образы самолетов, взлетно-посадочных полос, таможенных пунктов, экипажей, пассажиров и т. п., формируя комплексное представление всей инфраструктуры.

Сочетание способностей к анализу и синтезу лежит в основе создания метонимий, включая синекдоху («часть – целое», «целое – часть»), а также «причина – следствие», «действие – результат», «инструмент – действие/деятель», «признак – предмет». Человек одновременно воспринимает объект как целостность и выделяет его внутренние компоненты. Думая о самолете, он объединяет мысленно сам воздушный аппарат и сопутствующие ему элементы: аэропорт, пассажиров, бортпроводников, пилотов, выстраивая между ними при этом многочисленные атрибутивные, каузальные, инструментальные, локативные и прочие ассоциации. Такие ассоциации формируют метонимии. Примером может служить выражение «“Победа” улетела в Москву», где название компании

заменяет рейс конкретного самолета, направляющегося туда.

В связи с этим употребляется термин «смежность понятий» – установление человеком близких связей между его представлениями об элементах и характеристиках действительности (явлениях, объектах, людях, процессах, признаках). Человек может соплагать эти представления в пространстве и времени и связывать их в каком-либо отношении. К смежности представлений относится и преобразование понятий, содержащихся в нашем сознании, в одно целое. Так, например, на время полета летный состав, cabinный экипаж и пассажиры могут рассматриваться как одно целое с летательным аппаратом [Берестнев, 2002, с. 121-122].

Е. С. Кубрякова отмечает, что ко всем ментальным манипуляциям, связанным с обработкой, переработкой и фиксацией мозгом различных данных, фактов и знаний, поступающих к людям всевозможными способами, относится термин «когниция», точнее когнитивные операции и процедуры [Кубрякова, 1997, с. 81]. Когнитивные способности помогают нам трансформировать и упорядочивать получаемую информацию, устанавливать связи между различными ее фрагментами.

Все вышеперечисленное демонстрирует особую когнитивную способность человеческого сознания, объясняющую природу первотропов (метафоры, метонимии, иронии). Она выражается в феномене «сдвига»: перенесении наименования одного объекта на другой, расположенный в иной когнитивной рубрике, при наличии устойчивых ассоциативных связей между этими объектами. В случае метонимии сдвиг касается объектов, которые определяются как смежные (связанные какими-либо отношениями или образующие некое целое) [Берестнев, 2002, с. 122].

Рассмотрим метонимическую модель «действие – результат действия». Здесь результатом действия является материал, имеющий вязкую, сыпучую или жидкую консистенцию [Голованова, 2014, с. 108]: *priming* – 1. Процесс нанесения грунтовочного состава. → 2. Нанесенный слой грунта [Афанасьев, 1995, с. 59]; *шпаклевка* – 1. Процесс выравнивания поверхности шпаклевочной массой. → 2.

Слой шпаклевки, нанесенный на поверхность [БТСРЯ]. Аналогичная модель наблюдается и при обозначении обработки твердых поверхностей: *lining / covering* – облицовка (операция), а также облицовка (результат, «средство действия») [Афанасьев, 1995, с. 191]; *облицовка* – 1. Облицевать → 2. Результат такого действия [БТСРЯ].

Заимствование терминов из разных терминологий также является семантическим способом образования [Гринев-Гриневиц, 2008, с. 127]. Это – проявление своеобразного развития семантической структуры слова и его полисемии. Такого рода заимствование бывает двух типов. Первый тип – это заимствование терминосистемой какой-либо профессиональной области лексических единиц общеупотребительной лексики. Второй тип – заимствованию терминов других специальных областей. Г. Рондо заимствования из общеупотребительного языка и из других терминосистем именует внутренними или внутриязычными. Внешние же заимствования – это заимствования из других языков [Суперанская и др., 2012, с. 212]. Например, термин *нос самолета* образован путем заимствования слова *нос* из общеупотребительной лексики в терминосистему авиации. Аналогично, в термине *tail unit* слово *tail* перешло из обиходного английского языка в авиационную терминологическую систему. Термины *демпфер* и *damper* (демпфер) были заимствованы из области автомобилестроения. Все рассмотренные примеры иллюстрируют явление внутреннего заимствования.

Примеры внешнего заимствования (заимствования из других языков) – это, в частности, *плунжер* (плунжер), *fuselage* (фюзеляж), *föhr* (ветер) [Данилин, 2012, с. 112].

Термины образуются и с помощью морфологических средств. К морфологическим способам терминообразования относят суффиксацию (*sealing* – уплотнение, *подсечка*) [Данилин, 2012]; префиксацию (*дестабилизатор*, *restoration* – восстановление) [там же].

Синтаксический способ заключается в формировании составных терминов, которые бывают двухкомпонентными и многокомпонентными. К

двухкомпонентным терминам относятся следующие примеры: *air mass* (воздушная масса), *воздушный десант*, а к многокомпонентным терминам – *flyover noise measurement* (измерение шума при полете), *доводка летательного аппарата*.

Под морфолого-синтаксическим способом понимают разные способы создания однословных терминов из словосочетаний. Лексические формы проходят процесс морфологических и синтаксических трансформаций. Эти способы включают в себя: эллипсис, словосложение, аббревиацию [Гринев-Гриневиц, 2008, с. 146]. Например, термин *air-oil cooler* – *air oil* (масло-воздушный теплообменник) образован по способу эллипсиса, *database* (база данных) и *курсовертикаль* образованы по способу словосложения, термины *JRCC* (joint rescue coordination centre) и *АСУУ* (авиационная система устойчивости и управляемости) [Афанасьев, 1995, с. 9]. Все три случая показывают, что итогом процесса словообразования является сокращение протяженности слова без нарушения его способности функционировать в качестве цельнооформленной единицы [Гринев-Гриневиц, 2008, с. 146].

Таким образом, изучение способов образования специальной лексики позволяет выделить продуктивные модели, среди которых ведущую роль играют семантические способы (терминологизация, метафоризация, метонимизация, заимствования). 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).

1.5. Способы образования специальной лексики нижнего регистра

Специальная лексика нижнего регистра характеризуется особыми способами словообразования.

Самым распространенным способом образования специальной лексики нижнего регистра являются иноязычные заимствования. Большая часть русской

специальной лексики нижнего регистра заимствовалась из английского языка [Харькова, Амирханова, 2016, с. 162]. Например, *джет* – реактивный самолет (jet), *жпс* – GPS.

Особое внимание привлекает тот факт, что заимствованные из английского языка специальные лексические единицы нижнего регистра подъязыка авиации демонстрируют высокую степень морфологического освоения. Так, англицизмы, интегрируясь в русский язык, не только адаптируются к его фонетико-графической системе (*пауэрбанк* – от powerbank – зарядное устройство), но и активно вовлекаются в деривационные процессы, подчиняясь словообразовательным моделям русского языка [там же, с. 162] (*бетка* – конфигуратор (клиент прошивки Betaflight для компьютера).

К механизмам пополнения специальной лексики нижнего регистра относится также метафоризация [Сосновская, 2011, с. 18].

Например, профессионализм *утенок* для обозначения истребителя СУ-34 является ярким примером метафоризации неcodифицированной авиационной лексики. Метафорический перенос произошел на основе внешнего сходства форм: характерная приплюснутая и расширенная часть носовая часть фюзеляжа самолета вызывает ассоциацию с клювом утки.

Профессионализм *wind slicer* (самолет, способный к быстрому и эффективному полету, рассекающему воздух, подобно лезвию). Метафоризация в данном профессионализме произошла на основе функционального сходства. Самолет, способный к быстрому и эффективному полету, уподобляется острому лезвию, которое легко и точно разрезает материал. Ключевой признак – способность минимизировать сопротивление и преодолевать воздушную среду с высокой скоростью и малыми затратами энергии – переносится с действия режущего инструмента на действие летательного аппарата. Таким образом, метафора строится на аналогии процесса: как лезвие рассекает плотную субстанцию, так и самолет «рассекает» воздушный поток, что подчеркивает его аэродинамическое совершенство, скорость и эффективность.

Аффиксация – еще один способ образования специальной лексики нижнего

регистра. Поскольку русский язык относится к языкам синтетического типа, аффиксация представляет собой высокопродуктивное в нем явление [Харькова, Амирханова, 2016, с. 162] (*движок* – двигатель).

Аббревиация также относится к способам образования специальной лексики нижнего регистра. Например, ППЛ – от Private Pilot License – PPL лицензия частного пилота. Рассмотренная лексическая единица образуется из алфавитных названий начальных букв слов, входящих в исходное словосочетание [там же].

Еще одним способом словообразования специальных лексических единиц нижнего регистра является фонетическая мимикрия, суть которой заключается в звуковом уподоблении одной лексемы другой. В. В. Химик обозначает этот способ термином «ассоциативно-фонетическая мимикрия», и определяет его как замену иноязычной лексической единицы (прототипа) русским словом «на основе случайного внешнего звукового сходства при полном несовпадении смысловых значений» [Химик, 2000, с. 85]. Например, *мишка* – ми-6.

Усечение является не менее важным способом образования специальной лексики нижнего регистра. Усечение – способ словообразования, при котором в производное слово входит лишь какая-то часть производящего, причем производящее тождественно производному по семантике [Земская и др., 1981, с. 82]. Например, *самоль* – самолет, *curr* – current (вход внешнего датчика).

Таким образом, ключевыми способами образования специальной лексики нижнего регистра являются иноязычные заимствования, метафоризация, аффиксация, аббревиация, усечение и фонетическая мимикрия.

1.6. Функции специальной лексики верхнего и нижнего регистра

Не вызывает сомнения тот факт, что специальная лексическая единица верхнего регистра, как и любая лексическая единица, выполняет номинативную функцию, поскольку она призвана называть предметы либо операции, совершаемые этими предметами, порожденные процессом познания объективной реальности и человеческой деятельности. Специфика специальной лексической

единицы верхнего регистра в этом смысле сводится к тому, что при помощи специальной лексики верхнего регистра принято называть понятия, а также признаки либо свойства этих понятий, как и операции в узкоспециальных областях науки и человеческой деятельности: экономика, финансы, производство и пр. Следовательно, можно говорить о том, что данная лексика обладает номинативной функцией, неся в себе часть специального знания, без чего невозможно представить себе процесс человеческого познания и деятельности в специальных сферах [Финикова, 2012, с. 98].

Сигнификативная функция языковых единиц неразрывно связана с описанной выше номинативной функцией [Конецкая, 1984, с. 27, Абдурахманова, 2020, с. 9, Гулина, 2017, с. 118]. Тесная связь двух функций позволяет некоторым исследователям рассматривать их в единстве. Например, в авиации, термин *эшелон* (стандартизированная высота полета, измеряемая в сотнях метров, привязанная к стандартному атмосферному давлению (1013,25 гПа) и используемая для вертикального разделения воздушных судов в крейсерском полете) [Данилин, 2012, с. 204] реализует богатое содержание понятия и выполняет сигнификативную (номинативную) функцию.

– «А если на практике, если *tas* на *эшелоне* будет в 4 раза выше чем у земли, при отказе (если предположить оптимальные скорости) на *эшелоне* будет в 4 раза интенсивнее снижение? Как-то не похоже на правду» (Авиаболталка, 17.12.2022) (здесь и далее примеры представлены в оригинальном написании, включая возможные орфографические и пунктуационные ошибки).

Так же, как и термин *ejector* (эжектор) [Данилин, 2012, с. 200] реализует номинативную (сигнификативную функцию), обозначая техническое понятие в авиации. В авиационной области сигнификативная функция терминов достигает максимальной степени точности, однозначности и обязательности.

– “There are always attempts at aftermarket fuel burn reduction. Here is a modified *ejector*/thrust reverser for the MD-80. Personally, I thought too late” (Civil Aviation, June 14, 2022).

Некодифицированная (субстандартная) лексика играет ключевую роль, так

как она выполняет функцию эмоциональной выразительности речи специалистов. Эмоциональная выразительность является неотъемлемым компонентом профессиональной коммуникации, так как способствует не только трансляции фактов, но и формированию групповой идентичности, снятию психологического напряжения, экспрессивной оценке рабочей ситуации и укреплению связей внутри коллектива. А. Э. Мезит такую функцию субстандартной лексики называет эмотивной (экспрессивной) и утверждает, что она проявляется в выражении эмоций говорящего [Мезит, 2020, с. 23]. Например, профессионализмы *wingless wonders* (лицо нелетного состава) и коряга (Ан-24) выполняют эмотивную функцию благодаря своей метафорической природе.

– “Before the new flight simulator was approved for training, it had to be thoroughly tested by the wingless wonders in the engineering department” (Civil Aviation, October 12, 2021).

– «Да на той коряге, борт 46-й. До Архангельска» (Авиаболталка, 12.03.2023).

Некодифицированная лексика выполняет также компрессивную функцию (функцию экономии языковых средств), которая выходит на первый план, поскольку в условиях профессиональной деятельности скорость информационного обмена является критически важным показателем. Она реализуется через редукцию языковой формы и направлена на экономию речевых усилий и оптимизацию коммуникативного процесса. Ключевыми средствами реализации данной функции являются аббревиация и усечение [Захарченко, 2009, с. 133]. Например, *acro mode* – acrobatic mode, *rega* – регистрация.

– «Приедут на площадку и спросят.. *rega* есть?» (Авиаболталка, 15.03.2025).

В данном предложении профессионализм *rega* выполняет компрессивную функцию, поскольку сокращенная форма от слова *регистрация* экономит временные и языковые ресурсы в условиях профессиональной коммуникации. Так же как и профессионализм *acro mode* – acrobatic mode (ручной режим работы для опытных пилотов, который обычно используют для гонок и для выполнения фигур высшего пилотажа) в следующем предложении:

– “Before attempting the acrobatic sequence, the pilot made sure the drone was switched to *acro mode* for full manual control” (Civil Aviation, September 9, 2021).

Мы разделяем мнение С. А. Титаренко, который все вышеописанные функции именуется имплицитными (вторичными, второстепенными), так как их реализация в высказывании полностью зависит от интенций автора достичь посредством передаваемого сообщения конкретного прагматического эффекта; к эксплицитным (первичным, базовым) он относит номинативную функцию и функцию новизны [Титаренко, 2021, с. 118].

Номинативная функция носит фундаментальный, а не второстепенный характер, поскольку сама коммуникация не состоялась бы без процесса номинации лексемами предметов и явлений.

Номинативная функция субстандартной лексики проявляется в четком и точном обозначении объектов или явлений, характерных для конкретной сферы деятельности. Например, *вуп* – крошечный квадрокоптер (tinywhoop), *plastic bug* – воздушное судно.

– «Про симы фпв. Если хотите *вуп* – с них начать 100% обязательно. Например Лифтофф. Но надо аппу фпвшную прикупить - можно самую простую. Например радиомастер покет. Иначе вуп не зайдёт. Аппа и к пк подключить и дальше нормальная годится» (Авиаболталка, 24.09.2025).

“The pilots affectionately called their new, lightweight composite trainer aircraft a *plastic bug* for its small size and unique appearance on a tarmac” (Civil Aviation, November 12, 2020).

Функция новизны субстандартной лексики также должна быть рассмотрена в качестве базовой, поскольку новаторство данных слов заключается в их способности непрерывно обогащать литературный язык всевозможными способами [Plag, 2004, p. 195]. Например, *снец* – специалисты, *admiral's barge* – вертолет или самолет, используемый для транспортировки флага.

– «Это нужен *снец* в помощи настройки всего дрона и программы» (Авиаболталка, 01.01.2026).

– “The admiral's barge, a specially configured helicopter, was always on standby

for the commander's immediate transit to the flagship" (Civil Aviation, July 13, 2021).

1.7. Специфика профессиональной коммуникации в интернет-чатах

Исследование любого подъязыка невозможно без анализа среды, в которой он формируется и функционирует в своей наиболее динамичной и адаптивной форме. Для современного профессионального сообщества авиаспециалистов такой средой стали закрытые тематические чаты и форумы. Именно здесь профессиональное общение, сохраняя высокую информативную плотность и предметную точность, закономерно трансформируется под влиянием ключевых условий цифрового общения.

Интернет-чаты – это неофициальные сообщества, материалы в которых публикуются различными пользователями, достоверность информации не гарантируется. Коммуникация в них имеет яркую эмоциональную окрашенность, характеризуется высокой личностной включенностью.

Коммуникация в интернет-чатах позволяет участникам интернет-взаимодействия восполнить недостаток информации, узнать различные точки зрения, личностные оценки, отсутствующие в официальных сообществах. Данное общение представляет собой полифункциональный инструмент, ориентированный на эффективную и перспективную коммуникативную интеракцию в различных сферах социальной жизни человека.

Чат как формат цифровой коммуникации не вписывается в традиционную дихотомию способов передачи информации (устный / письменный). Правильнее будет его рассматривать как гибридный жанр, синтезирующий в себе черты как устной, так и письменной речи. По сути, это новая форма речевой деятельности, характеризующаяся компьютерно-опосредованным типом общения, который сочетает письменные и устные элементы. Участники диалога набирают текст на клавиатуре и читают ответы на мониторе, однако их коммуникативное поведение строится по модели непосредственного межличностного взаимодействия в реальной жизни. Сообщения составляются так, чтобы подчеркнуть разговорные

свойства языка. Объединение письменных и устных средств общения формирует новое коммуникативное пространство, значительно расширяющее возможности взаимодействия участников [Подгорная, Демиденко, 2014, с. 4].

В профессиональных интернет-чатах, как специфической разновидности устно-письменной речи, каждое сообщение является сетевым продуктом, существующим в виртуально-реальной среде и обладающим уникальными чертами на лексическом, грамматическом и прагматическом уровнях. Восприятие профессиональной информации в цифровой среде напрямую зависит от коммуникативной и когнитивной деятельности адресата, его профессионального опыта и фоновых знаний. Этот тип интеракции сочетает высокую степень стандартизованности и речевую спонтанность, что закономерно ведет к отклонениям от строгих литературных норм. Данный тип онлайн-общения характеризуется явной эмоциональностью и предельной вовлеченностью участников чата в процесс общения [Crystal, 2004, p. 5-9].

Профессиональное общение в интернет-чатах характеризуется набором ключевых экстралингвистических параметров:

1) Профессиональное общение в интернет-чатах характеризуется интерактивностью (непрерывное общение, наличие устойчивой обратной связи), которая является системообразующей чертой, обеспечивающей динамичный обмен репликами в режиме, близком к реальному времени. Это создает у участников эффект «живого диалога», где содержание беседы формируется совместно.

2) Гипертекстуальность (металинеарность) структурирует корпус текстов в чате, позволяя пользователям мгновенно переходить по ссылкам к смежным информационным ресурсам (статьям, видео). Этот параметр обеспечивает глубину контекста и возможность верификации и сопоставления данных.

3) Открытость (способность любого человека стать участником профессионального чата) являющаяся одним из ключевых параметров профессиональной коммуникации в чатах, проявляется в способности любого участника выразить свое мнение.

4) Креолизованность проявляется в активном использовании мультимедийных иконических знаков (эмодзи, видео, вариации шрифтов), которые дополняют вербальный текст эмоциональными и смысловыми оттенками, упрощая восприятие информации.

5) Повышенная эмоциональность текста является еще одной важной чертой общения в профессиональных чатах. Эмоциональность достигается через вербальные (экспрессивная лексика) и невербальные (эмодзи, заглавные буквы) средства, открыто демонстрирующие личное отношение адресанта.

6) Условность коммуникации, искусственно созданная интернет-средой, стирает временные и пространственные границы. Общение может продолжаться неограниченно долго, а географическое положение участников перестает быть значимым фактором [Ширяева, Гончарова, 2023, с. 120-123].

Помимо экстралингвистических черт, коммуникация в профессиональных интернет-чатах обладает рядом языковых особенностей.

На лексическом уровне профессиональная коммуникация в чатах характеризуется:

1) Активным использованием метафор, придающих речи эмоциональную окраску, характерную для онлайн-общения (*медведь* – Ту 95, *sky wagon* – прочный летательный аппарат).

2) Употреблением профессионализмов, которые также насыщают речь экспрессией (*эпоксидка* – эпоксидная смола, *burning and turning* – работающий вертолет).

3) Использованием аббревиатур как основным механизмом компрессии текста. Это позволяет в условиях быстрого обмена сообщениями мгновенно обозначать сложные многословные понятия [Пешкова и др., 2024, с. 113] (*АДП* – аэродромный диспетчерский пункт, *AFIS* – aerodrome flight information service).

4) Наличием усеченных форм лексики, функциональное назначение которой – экономия временных ресурсов в условиях интернет-общения (*керос* – керосин, *hexa* – hexacopter). Поскольку взаимодействие в чатах происходит в письменном виде, и темп набора сообщений достигает высокой скорости, сопоставимой с

темпом устной речи, одним из ключевых признаков профессионального онлайн-общения становится активное использование слов с различными типами сокращений, которые не встречаются в устной речи. Кроме того, нестандартное написание применяется для облегчения процесса набора, снижения физической нагрузки на руку, а следовательно – для ускорения самого процесса коммуникации [Подгорная, Демиденко, 2014, с. 4].

На синтаксическом уровне выделяют следующие нормы разговорной речи в профессиональных интернет-чатах:

- 1) Доминирование эллиптических предложений [Перевезенцева, 2014, с. 85]:
 - «Вопрос – а как деревянный планер проверяется? Лонжероны и т.п.?
 - Путем тестфлайта (Авиаболталка, 12.01.2025).
 - “The engine change on the 737 is taking longer. We won’t have both bays free by 18:00.
 - “The A320 – to the remote stand” (Civil Aviation, March 15, 2021).

Эллиптические предложения, характеризующиеся намеренным пропуском грамматически обязательных, но легко восстанавливаемых из контекста элементов, служат инструментом оптимизации коммуникации. Их основная задача – достижение максимальной смысловой емкости при минимальной языковой форме, что помогает экономить время и речевые усилия, а также акцентировать внимание адресата на важной информации.

- 2) Использование простых предложений [там же, с. 85]:
 - «Отвагой не восхищаюсь, и в условиях обледенения не летаю, но вот в тумане ночью пару раз садиться приходилось
 - Благодарю за обратную связь, Иван» (Авиаболталка, 06.11.2022).
 - “Ground crew reports a hydraulic leak near the main landing gear. Leak is significant.
 - “Don’t attempt engine start” (Civil Aviation, September 30, 2024).

Функция простых предложений в профессиональной коммуникации в интернет-чатах заключается в обеспечении мгновенной ясности и исключении двусмысленности.

3) Парцелляция является еще одной особенностью профессионального общения в интернет-чатах. Парцелляция – способ речевого членения единой синтаксической структуры, то есть предложения, при котором она воплощается не в одном, а в нескольких интонационно смысловых, речевых единицах, то есть фразах [Полидовец, 2020, с. 107]:

– «Небольшие мультикоптеры делятся информацией между собой, помогая облетать объекты впереди и следовать заданному всем маршруту.

– Кстати. А вопрос кто на какую высоту взлетал?» (DJI Lab, 09.05.2022).

– “Looking at the discrepancy log for that A320. Pilots reported a fluctuating fuel injection. Only on the left side. Intermittent.

– Could be the sensor” (Civil Aviation, July 12, 2021).

Парцелляция выполняет эмоционально-выделительную функцию, связанную с усилением эмоционально-оценочных смыслов в высказывании.

Таким образом, анализ специфики интернет-чатов как среды общения профессионалов позволяет сделать вывод, что данный жанр представляет собой уникальный гибрид устно-письменной коммуникации, ставший естественной и высокоадаптивной средой для формирования и динамичного развития современного профессионального подязыка. Ключевые экстралингвистические параметры цифрового взаимодействия в сочетании с соответствующими языковыми особенностями напрямую способствуют выполнению основных функций профессионального подязыка: обеспечению оперативной, точной, но при этом эмоционально окрашенной коммуникации между специалистами.

ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ 1

Анализ точек зрения различных исследователей на подъязык позволил сформулировать его следующее определение: профессиональный подъязык представляет собой функционально-семиотическую подсистему общенародного языка, обслуживающую конкретную сферу профессиональной деятельности. Ключевыми его характеристиками являются специализированный набор языковых средств и структур, ориентация на определенную область знания и цель – обеспечение точной передачи информации и взаимопонимания между профессионалами.

Исследование подъязыков осуществляется в рамках нескольких научных подходов.

Функциональный подход рассматривает подъязык как вариант реализации общенародного языка, обладающий собственной структурой, которая стратифицируется на два регистра: верхний (кодифицированная терминология и терминосистема) и некодифицированная (профессиональное просторечие и жаргон).

Историко-лингвистический подход подчеркивает динамичность подъязыков, изучая их эволюцию под воздействием как внутренних (системность, аналогия, экономия), так и внешних законов (научно-технический прогресс, социальные изменения).

Когнитивный подход раскрывает роль подъязыка в структурировании профессионального знания, где метафора и другие когнитивные механизмы служат инструментами осмысления и номинации новых понятий, формируя профессиональную языковую картину мира.

В работе термины «подъязык», «профессиональный подъязык», «специальный подъязык», «профессиональный язык», «специальный язык», «язык для специальных целей (LSP)» в современной лингвистической традиции используется как синонимичные. Данный вывод основан на том, что все эти понятия обозначают одну и ту же лингвистическую реальность –

специализированную функциональную разновидность национального языка, обслуживающую коммуникативные потребности профессионального сообщества.

В нашей работе мы будем пользоваться термином «подъязык», так как он 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.

Структура профессионального подъязыка представляет собой сложную систему, основанную на функционально-стилистической стратификации его лексического состава. Центральным организующим принципом является разделение на два регистра: верхний (кодифицированный) и нижний (некодифицированный). Верхний регистр включает терминосистему, а также сопутствующие единицы: номены, эпонимы, термины. Ядро этого регистра составляют термины, определяемые как лексические единицы, обладающие дефиницией, соотнесенные с понятием в рамках определенной научной или профессиональной области и входящие в систему этих понятий. Ключевыми признаками термина являются содержательная точность, относительная независимость от контекста, моносемия и принадлежность к конкретной терминосистеме.

Нижний регистр формируется профессиональным просторечием и профессиональным жаргоном. Профессиональное просторечие включает профессионализмы и интерпрофессионализмы. Профессиональный жаргон представлен жаргонизмами и интержаргонизмами, для которых характерна яркая, часто сниженная и шутливо-ироническая экспрессивная окраска.

Формирование специальной лексики верхнего регистра происходит за счет различных способов словообразования. Широко используются семантический (терминологизация, метафоризация, метонимизация, заимствования),

морфологический, морфолого-синтаксический и синтаксический способы словообразования.

Ключевыми способами образования специальной лексики нижнего регистра являются иноязычные заимствования, метафоризация, аффиксация, аббревиация, усечение и фонетическая мимикрия.

Функциональный спектр лексики профессионального подязыка разнообразен. Кодифицированная лексика выполняет номинативную функцию, являясь инструментом обозначения понятий, субстандартная лексика, наряду с номинативной функцией, реализует эмотивную и компрессивную функции, что способствует оперативности коммуникации.

Оба регистра находятся в отношениях взаимодополнения, обеспечивая гибкость и эффективность профессиональной коммуникации в различных ситуациях.

В современную цифровую эпоху наиболее наглядной и динамичной средой, где данная двухуровневая структура подязыка реализуется в полной мере, являются профессиональные интернет-чаты. Они представляют собой гибридный канал коммуникации, где слились признаки устной и письменной речи, создав условия для развития живого профессионального подязыка. Экстралингвистические характеристики цифровой среды – интерактивность, гипертекстуальность и креолизованность – обуславливают возникновение специфических языковых черт, таких как компрессия лексики, эллипсис и парцелляция. Этот комплекс средств в совокупности обеспечивает эффективное выполнение ключевых функций профессионального подязыка, создавая основу для коммуникации, которая одновременно оперативна и экспрессивно насыщена.

ГЛАВА 2. РУССКАЯ И АНГЛИЙСКАЯ СПЕЦИАЛЬНАЯ ЛЕКСИКА ВЕРХНЕГО РЕГИСТРА ПОДЪЯЗЫКА АВИАЦИИ

2.1. Состав русской и английской специальной лексики верхнего регистра подъязыка авиации

Нижний и верхний регистры, находясь в отношениях функционального взаимодополнения, создают целостную систему профессионального общения. Эта системность проявляется в составе специальной лексики подъязыка авиации.

В состав русской и английской специальной лексики верхнего регистра подъязыка авиации входят *термины, номены, эпонимы* и *торговые марки*. Исходя из анализа нашего материала (1054 специальных лексических единиц в русском языке и 962 – в английском), основными единицами верхнего регистра являются *термины*. **759 из 775 (98%)** английских лексических единиц в подъязыке авиации имеют статус *терминов*. В русском языке выявлено **631 из 720 (87%)** терминологических единиц. Например,

1) – «Не знаю как насчет 1500 метров, но СП-30 на *кок винта* и вал редуктора 600 метров спокойно наматывает, при этом оператор должен успеть обрезать трос, парашютист успеть отцепиться.

– Да кто же из париков сейчас то вылезет))) -15 на улице)))» (Авиаболталка, 15.02. 2021).

2) – “..... in cases of safety, maintenance considerations, exceptional airtraffic conditions, adverse weather, technical faults in *air traffic control* systems or declared emergencies at other airports or where Runway 10L/28R length is required for a specific aircraft type”.

– “Also worth mentioning ORK's 16/34 is longer than DUB's 16/34 of 6,798ft... think the runway at ORK is a welcome distraction from the market not being fully viable” (Civil Aviation, July 17, 2025).

В данных примерах лексические единицы *кок винта* и *air traffic control* являются терминами по признакам, выделенным А. В. Суперанской [Суперанская,

2012, с. 14]:

1. Данные лексические единицы относятся к определенной сфере (область авиации).

2. Рассматриваемые термины обладают словарной дефиницией. Например, *кок винта* – (от франц. *sosop* – оболочка) деталь удобообтекаемой конической или полусферической формы, прикрывающая втулку винта турбовинтового двигателя, входную втулочную часть вентилятора двухконтурного компрессора турбореактивного двигателя для плавного разделения линий тока на входе в двигатель и уменьшения лобового сопротивления [Данилин, 2012, с. 74]; *air traffic control* – a service operated by appropriate authority (such as the FAA in the US) to promote the safe, orderly, and expeditious flow of air traffic [MDT].

Еще один вид специальных лексем верхнего регистра – *номены*, представляющие собой профессиональные обозначения лиц, предметов или явлений, включающие в свой состав графемный (буквенный) и цифровой компоненты и выполняющие функцию их однозначной идентификации. [Ходакова, 2012, с. 412], например: *XT60* – разъем, соединяющий батарею и соответствующий слот. Графемный компонент используется в номенклатурном словосочетании для реализации различных целей: идентификации положения номена среди однородных единиц, указания на его тематическую принадлежность, а также репрезентации основных конструктивных параметров обозначаемого объекта [Мезит, 2015, с. 287-288]. Например, *X8* – a type of multicopter that has 8 motors, but in a quadcopter like arrangement where motors are one above the other [ASE]. *X8* – тип мультикоптера, который имеет 8 двигателей, имеющих расположение такое же, как у квадрокоптера. X8 имеет форму X, что отличает его от других типов коптера, как например, имеющих форму Y:

- “What’s the alternative? Octocopter?”
- “We are thinking of X8. It has eight motors, but the footprint is almost as compact as a quadrocopter...” (Technical/Operations, January 21, 2023).

Цифровая часть номена показывает основные технические характеристики

объекта [Мезит, 2015, с. 288]. Например, *Y6* – a type of multicopter drone that is like a double decker tricopter, where it has 3 pairs of motors stacked vertically [ASE]. *Y6* – мультикоптер, имеющий форму Y, с 6 двигателями, на что указывает цифра 6 в названии.

- «Это уже для профи дрон, кто зарабатывает на этом».
- «*Y6* хотел собрать, потом передумал, корешанчик взялся, и что то затихло дело» (DJI Lab, 30.09.2025).

Номены в русском языке представлены в количестве 75 лексических единиц (10%), в английском языке – 11 (1,4%).

Особую разновидность специальной лексики, занимающую промежуточную позицию между терминами и номенами, представляют *терминонимы (или эпонимы)*, имена собственные, ставшие названиями предмета, явления или понятия. Например, *число Рейнольдса* (по имени англ. физика С. Рейнольдса; 1842-1912), *эффект Доплера* (в честь австрийского физика К. Доплера), *петля Нестерова* (в честь русского летчика П. Н. Нестерова).

- «Это будет иметь значение для очень высоких скоростей. На которых АОН не летает.)».
- «Всё так, вы просто написали на любой скорости. Так да, на любой скорости АОН, верно. *Число Рейнольдса* грубо говоря отношение скорости к вязкости» (Авиаболталка, 26.02.2021).

Следует отметить, что эпоним, наряду с собственно терминологическим содержанием, несет в себе историко-культурный компонент – информацию о лице или месте, связанном с обозначаемым объектом или явлением. Такие термины именуются ассоциативными, поскольку они актуализируют в профессиональном сознании ассоциативные ряды, отсылающие к именам собственным [Мезит, 2015, с. 288]. Например, *Pitot tube* – a device that consists of a tube having a short right-angled bend which is placed vertically in a moving body of fluid (such as air) with the mouth of the bent part directed upstream and that is used with a manometer to measure the velocity of fluid flow [MWD]. Трубка Пито – устройство для измерения полного давления набегающего потока воздуха а, следовательно, и скорости летательного

аппарата. Свое название этот предмет получил по имени французского инженера Анри Пито, который изобрел ее в XVIII веке.

– “It's a four-pole double-throw switch, feeding some 6-8 different items before the relays further divide the signals”.

– “One may as well claim that the FDR doesn't record airspeed; it records a converted value based on the digital quantization of an air pressure transducer attached to a particular *pitot tube*” (Technical/Operations, April 21, 2023).

В подъязыке авиации в русском языке насчитывается **9 эпонимов (терминонимов) (1,2%)**, в английском – **4 (0,5%)**.

В рассматриваемой части стратификационной модели подъязыка авиации можно выделить еще один вид специальной лексики – **коммерческое название**. Статистические данные показывают, что в русском языке торговые названия представлены в количестве **5 из 720 (0,6%)**, тогда как в английском языке – лишь **1 из 775 (0,1%)**.

Как отмечает Е. С. Кара-Мурза, «коммерческие имена – это особый функциональный, т. е. речевой класс объектов, который базируется на языковом феномене имен собственных (онимов) и применяется в разных сферах социальной коммуникации (деловой, рекламной, политической) в индивидуализирующей функции. Она проявляется как пучок функций более конкретных – отличительной и информативной, психологической и рекламной, охранной и гарантийной» [Кара-Мурза, 2008, с. 285].

Ключевым свойством коммерческих названий является их принадлежность к именам собственным. Проиллюстрируем это на примере использования торговой марки **DJI** в подъязыке авиации. Торговое название **DJI** обозначает крупного производителя дронов [ASE].

– «Ну если дома пробовал спутники найти, то это была плохая затея).

– «Хотя у меня *dji* не находит, а пятерка находит 4-6 спутников» (DJI Lab, 17.06.2025).

В данном примере торговое название **dji** выполняет функцию **индивидуализации продукта**, выделяя продукт среди аналогов. DJI указывает на

определенный класс дронов, который производит компания DJI. Кроме того, автор противопоставляет данную модель дронов другому бренду («пятерка»). Также название не требует уточнений: все участники коммуникации понимают, о чем идет речь – есть ответная реакция – «3s находит 5-7 но не использует, этаж крайний». Данная торговая марка фиксирует уникальность продукта, так как в сознании автора DJI характеризуется определенными характеристиками. Предложение «DJI у меня не находит спутники» говорит о том, что автор подразумевает особенности именно этой торговой марки.

Названия торговых марок задуманы именно для «индивидуализации» продукта. На второй план выходят такие факторы названий товаров, как способность остаться в памяти клиента, благозвучие, экспрессивность или способность названия вызывать те или иные ассоциации. Названия товаров, таким образом, относятся, как минимум, к периферийной области имен собственных» [Koss, 1990, p. 106].

Важным доказательством проприальных (то есть связанных с именами собственными) свойств торговых марок является то, что они «служат в некотором роде ярлыками для своих предметов, но семантически остаются пустыми» [Stoll, 1999, p. 111].

Однако, коммерческие названия, как правило, описывают не один объект, а целую линейку продуктов, производимой определенной компанией [Исянов, 2008, с. 964]. Например, торговая марка **DJI** охватывает целую серию продуктов: *DJI Phantom* (серия квадрокоптеров), *DJI Mavic* (компактные дроны), *DJI Inspire* (профессиональные модели), *DJI Avata* (FPV-дроны). Таким образом, название **DJI** не указывает на конкретный товар, а объединяет множество устройств и технологий под одним брендом. Это подтверждает тезис К. Р. Исянова о том, что коммерческие наименования часто обозначают не отдельный предмет, а целую продуктовую линейку.

Коммерческие названия, как и имена собственные обозначают уникалы, что и создает общность между этими двумя категориями. Однако между ними существует значительное различие. Если одно и то же имя собственное может

обозначать разных уникатов (это относится, прежде всего, к личным именам, которые могут совпадать у различных людей), то для коммерческих названий наименование разных уникатов одним и тем же именем запрещено на законодательном уровне [Engel, 2004, p. 273]. Использование коммерческих названий является юридически фиксированным. Оно подобно наименованиям литературных произведений, фильмов, имен деятелей искусств, строго регламентируется законодательством о товарных знаках [Platen, 1997, p 29].

Таблица 1.

Состав русской специальной лексики верхнего регистра подъязыка авиации

Всего проанализированных русских специальных лексических единиц верхнего регистра – 720.

Языковая единица	Количество	Проценты
Термины	631	88%
Номены	75	10%
Эпонимы	9	1,2%
Коммерческие названия	5	0,6%

Таблица 2.

Состав английской специальной лексики верхнего регистра подъязыка авиации

Всего проанализированных английских специальных лексических единиц верхнего регистра – 775.

Языковая единица	Количество	Проценты
Термины	759	98%
Номены	11	1,4%
Эпонимы	4	0,5%
Коммерческие названия	1	0,1%

Как видно из таблиц, русская и английская специальная лексика верхнего регистра подъязыка авиации имеет схожую структурную организацию. В обоих языках доминируют термины, составляющие 88% русской и 98% английской выборки. Это подтверждает их роль как основного инструмента для точного и однозначного обозначения понятий, что является критически важным требованием для обеспечения безопасности и эффективности в авиационной сфере. Оставшуюся долю занимают номены, эпонимы и коммерческие названия.

2.2. Лексико-грамматическая характеристика русских и английских специальных языковых единиц верхнего регистра подъязыка авиации

Количественный и структурный анализ позволил установить состав и иерархию специальных лексических единиц верхнего регистра подъязыка авиации. Однако для определения системных закономерностей, понимания источников формирования и обоснования функциональных особенностей языковых единиц необходимо перейти к анализу их лексико-грамматических свойств.

Главным источником английской специальной лексики верхнего регистра подъязыка авиации является **исконно английская лексика (444 языковые единицы от общего числа отобранных языковых единиц – 775) (57%): *nipple*** (ниппель), ***rudder*** (руль управления), ***throttle*** (дроссель) [Данилин, 2012]:

– “During the pre-flight check, we noticed the pressure in the left main landing gear tire is dropping slowly. The valve core in the inflation *nipple* might be faulty or have some debris in it”.

– “Understood. I’ll apply some soap solution to the tire valve *nipple*” (Technical/Operations, October 19, 2025).

Английская специальная лексика верхнего регистра подъязыка авиации включает в себя также и лексику, **имеющую иноязычное происхождение (331 лексическая единица, 43%)**. В рассматриваемом подъязыке субстандартная лексика представлена словами с **латинскими корнями (223 слово, 67%)** –

capacity (мощность) от латинского слова *capacitas*; **французскими** (65 слов 19%) – *bomb* от французского слова *bombe*, **греческими** (33 слово, 10%) – *pneumatic* (пневматический) от греческого слова *pneuma*; **греческими + латинскими** (5 слов, 1,5%) – **meteorological** (метеорологический) – от греческого *meteoron*, латинского *logia*; **немецкими** (2 слова, 0,6%) – *dampeners* (формованные резиновые детали, используемые для минимизации вибрации, передаваемой по беспилотнику) от немецкого слова *dämpfer*.

– “Wow!! Thank you guys for the responses. As I stated in my initial post, I would most likely be quickly in over my head and it is so. When I go onto a flight deck I can understand the systems that are mostly on the overhead panel such as the electrical, *pneumatic*, and hydraulics, and fuel. I can somewhat "see" the routing from the panel to those systems from working with them in maintenance”.

– “The overhead panel is designed that way on purpose, with somewhat logical system paths in many cases” (Technical/Operations, October 18, 2025).

Главным источником русской специальной лексики верхнего регистра подъязыка авиации является лексика, имеющая иноязычное происхождение – **51% (366 слов)**. В рассматриваемом подъязыке русская лексика верхнего регистра представлена словами с **английским происхождением** (177 слов, 48%) – *бустер* от английского слова *booster*; **латинским** (51 слово, 14%) – *дефлектор* от латинского слова *deflecto*; из **французского** (70 слов, 19%) – *глиссирование* от французского слова *glissement*; **греческим** (12 слов, 3%) – *магнитометр* от греческих слов *magnetis* и *metreo*; **греческим и латинским** (11 слов, 3%) – *стратосфера* от латинских слов *stratum* и *spharia*; **итальянским** (3 слова, 0,8%) – *гондола* от итальянского слова *gondola*, **греческим и французским** (1 слово, 0,2%) – *автопилот* от греческого слова *autos* и от французского *pilote*.

– «Я чот читал что тело человека не может быстрее примерно двухсот падать, типа физика, масса тела и сила притяжения»

– «Рекорд в свободном падении - более 600 км/ч. И это без экзотики типа *стратосферы*. С обычных 4-х км» (Авиаболталка, 17.08.2021).

Русская специальная лексика верхнего регистра подъязыка авиации включает

в себя также и **исконно русские слова** (354 слов, 49%). Например, *воздушное движение* (воздушные суда (летательные аппараты), находящиеся в полете или движущиеся по площади маневрирования аэродрома) [СБПЛА], *оболочка* (эстетическое/функциональное покрытие, используемое для улучшения сопротивления элементам, а иногда и для улучшения аэродинамики) [ДМ].

– «Вооо! Тогда смысл плана?! Т.е. подача нескольких планов в одной точке ни как не спасает от столкновений в этой точке. В этом и бредовость, двое подали план с перехлестом в одной точке, система не предупредила, двое на здоровье встретились в этой точке. Ценность плана ничемна в таком случае, и смысл его так же сомнителен, безопасность недостигнута».

– «Например для органов орвд, чтобы тоже в курсе были, про эти полеты)). И могли других участников *воздушного движения* про них предупредить))» (Авиаболталка, 04.12.2021).

Таким образом, в подъязыке авиации главным источником русской специальной лексики верхнего регистра является лексика, имеющая иноязычное происхождение. Источником английской кодифицированной лексики является исконно английская лексика. Такую разницу нельзя обосновать, исходя из исторической и технологической реальности. Российское и советское авиастроение развивалось как самостоятельная и инновационная система, внесшая фундаментальный вклад в мировую аэродинамику (Н. Е. Жуковский, С. А. Чаплыгин и др.) и авиаконструирование (И. И. Сикорский, А. Н. Туполев, А. И. Поликарпов, П. О. Сухой, А. С. Яковлев и др.). На протяжении XX века отечественная авиация шла вровень с западной или опережала ее (ср. первый в мире тяжелый бомбардировщик «Илья Муромец» (1913), истребитель И-16 (1934), реактивный пассажирский лайнер Ту-104 (1956), сверхманевренный Су-27 (1977), гиперзвуковые самолеты в СССР и Российской Федерации («Буран» и прочие экспериментальные проекты). При этом наивысшие прорывы были достигнуты в советский период за счет внутренних научных и инженерных ресурсов – как в ЦАГИ, так и на ведущих конструкторских бюро. Поэтому нельзя утверждать, что подъязык авиации в русском языке сформировался за счет

заимствований из-за «догоняющего» характера развития отрасли.

Тем не менее, повышенное количество заимствованных терминов в подъязыке авиации (как и других специальных подъязыках науки и техники) по сравнению, скажем, с английским языком, действительно, имеет место. Вероятно, это связано с установившейся в России тенденцией воспринимать иностранные заимствования как особенно продуктивные в терминологическом плане и применять их взамен исконных способов терминообразования. Вместе с тем, русскоязычная терминосистема глубоко интегрировала в себя заимствованные элементы, а ключевые понятия формировались внутренними словообразовательными средствами, то есть можно сказать, что российская авиационная отрасль создала собственную независимую терминологическую базу.

Анализ семантической структуры позволяет разделить специальную лексику верхнего регистра на **моносемантические** и **полисемантические наименования**.

В подъязыке авиации в русском языке преобладают **моносемантические** специальные лексические единицы (**699** слов, **97%**) (слова, имеющие лишь одно лексическое значение). Л. В. Пуртова утверждает, что «слова, имеющие одно лексическое значение, называются однозначными или моносемантическими, а способность слов выступать лишь в одном значении называется однозначностью или моносемией» [Пуртова, 2015, с. 289]. Например, ***шаг винта*** – это угол установки лопастей воздушного винта, который можно изменять в полете для достижения наивысшего коэффициента полезного действия [АПСТ].

– «Ну если ***шаг винта*** меньше то может чуток плавнее будет».

– «И газу нужно будет давать побольше)» (DJI Lab, 09.01.2025).

В подъязыке авиации на материале английского языка также преобладают моносемантические специальные лексические единицы – **742** слова (**96%**). Например, ***adapter*** – set of devices which clone one device with another [Данилин, 2012, с. 6].

– “Here is the video. The FMS is shown at 00:40”.

– “Those were unique to BA, they had 16 747-200 aircraft modified under a

supplemental type certificate to allow for a modified flight management computer (FMC) interface with the autopilot. The modification incorporated a Honeywell FMC, and a Honeywell data *adapter* unit. The modified British Airways 747-200 airplanes had been in use since 1984” (Technical/Operations, September 27, 2025).

В подъязыке авиации встречаются также **полисемантические слова** (имеющие несколько значений), общее количество которых составляет **21 слово, 3%** в русском языке и **33 слова, 4%** в английском языке: *редуктор* – (от лат. *reductor* – отводящий назад, приводящий обратно) – 1) зубчатая или гидравлическая передача, предназначенная для уменьшения угловых скоростей и соответственно увеличения вращающих моментов; 2) прибор для понижения давления жидкости или газа в системе и для поддержания рабочего давления в емкости [Данилин, 2012, с. 137]; *impulse* (from Latin *impulsus* - shock, jolt) – 1) sudden and fast disappearing raise of some parametre in system (pressure, temperature, voltage, current, etc.); 2) measure of mechanical motion (the same, as quantity of motion), equal for the particle to product of mass of this point on its velocity. Impulse unity in SI-system - kilogrammemetre per second (kg m/s) [Данилин, 2012, с. 64].

Полисемантические лексические единицы позволяют языку адаптироваться к различным контекстам. Одно и то же слово может использоваться в разных значениях в зависимости от ситуации, что делает язык более гибким и динамичным.

Например, в предложении ниже полисемантический термин *редуктор* используется в коммуникации в 1-м значении:

– «В масляный демпфер лили синтетику для *редукторов* и коробок для авто. Вот они более менее работали»

– «А понижающий редуктор?» (Авиаболталка, 22.12.2022).

Использование термина *редуктор* в первом значении подтверждается связью с масляным демпфером, который часто интегрируется с механическими редукторами. Использование слова *синтетика* в значении синтетического масла указывает на применение масла в зубчатых передачах, а не в системах регулировки давления.

В следующем предложении термин **редуктор** используется во 2-м значении, на что указывает проверка давления в psi (фунтах на кв. дюйм), характерная для гидросистем.

– «При проверке топливной системы выявили неисправность *редуктора* давления в магистрали – параметры упали до 2.5 psi вместо штатных 4.8 psi, требуется срочная замена перед вылетом»

– «Будем смотреть» (Авиаболталка, 09.08.2021).

В английском языке термин *impulse* также меняет свое значение в зависимости от контекста. Например, его первое значение реализуется в следующем контексте:

– “Also, as happens in the 787-9 and -10 when have you flaps deployed you also get a slight downward defection in the aileron which is not visible in the pictures (but could have been due to other reasons such as aileron deflection to start a turn)”.

– “The ailerons are controlled by fast-moving hydraulic servo actuators which do not preserve their position after a crash (they can “go limp” when hydraulic pressure drops away or can be shoved into a different position by a sudden hydraulic *impulse* during the crash)” (Civil Aviation, July 25, 2025).

В данном случае *hydraulic impulse* означает резкий скачок давления в гидравлической системе, вызванный ударом при аварии.

Однако в следующих предложениях термин *impulse* используется во 2-м значении, на что указывают числовые значения:

– “During the ejection sequence, the pilot’s seat generates an *impulse* of approximately 120 kg·m/s to ensure sufficient moment for clearing the aircraft’s tailfin.”

– “To counteract this *impulse*, the aircraft stability augmentation system automatically adjusts the control surfaces to maintain trajectory” (Civil Aviation, May 6, 2021).

Таким образом, в подъязыке авиации на материале русского и английского языков моносемантические профессиональные единицы преобладают над полисемантическими, что свидетельствует о высокой степени терминологизации

и точности в этой сфере, что и характерно для технических подъязыков, где точность и отсутствие двусмысленности играет ключевую роль.

Изучение семантической структуры лексических единиц верхнего регистра позволяет выделить **лексико-тематические группы**, в которые они объединяются. Согласно определению Л. М. Васильева, лексико-тематическая группа определяется как класс лексем, объединенных общей тематической областью [Васильев, 1971, с. 106].

В результате анализа языкового материала, отобранного из интернет-чатов, было установлено, что в подъязыке авиации в русском языке доминируют следующие лексико-тематические группы: «**Летательные аппараты и их типы**» – *Boeing 737 Max, DJI Mavic 4 Pro* (93 слова, 13%), «**Системы управления и навигации**» – *регулятор, инвертор* (29 слов, 4%), «**Аэродинамика и механика полета**» – *аэронавигация, бафтинг* (41 слово, 6%), «**Конструкции и детали самолета**» – *дренаж баков, динамометр* (76 слов, 11%), «**Двигатели и топливная система**» – *дизель, инжектор* (69 слов, 10%), «**Авиационная инфраструктура**» – *аэродром, перрон* (22 слов, 3%), «**Экипаж и персонал**» – *летчик, парашютист* (21 слово, 3%), «**Сертификация и характеристики**» – *летная годность, ИКАО* (19 слов, 3%), «**Процессы и режим полета**» – *скороподъемность, скорость* (42 СЛЕ, 6%), «**БПЛА**» – *коптер, мультикоптер* (39 слов, 5%), «**Системы управления и связи БПЛА**» – *стики, гироскоп* (21 слово, 3%).

Подъязык авиации в русском языке формируется вокруг ключевых лексико-тематических групп, что отражает технологические, нормативные и операционные реалии отрасли. Доминирование лексико-тематических групп «Летательные аппараты и их типы», «Конструкции и детали самолета» объясняется тем, что данные области занимают центральное место из-за необходимости точной идентификации техники и ее узлов. Высокая частотность групп «Аэродинамика и механика полета», «Двигатели и топливная система», «Процессы и режим полета» объясняется их ролью в обеспечении безопасности полетов. Активное использование лексики групп «БПЛА», «Системы управления

и связи БПЛА» отражает стремительный рост этого сегмента. Лексико-семантические группы «Авиационная инфраструктура» и «Сертификация и характеристики» связаны с жестким регулированием отрасли.

В подязыке авиации в английском языке выделены следующие ключевые лексико-тематические группы: **“Unmanned vehicles”** (Беспилотные летательные аппараты) – *hexacopter* (гексакоптер) (18 слов, 2%), **“Control and Navigation”** (Системы управления и навигации) – *GNSS* (global navigation satellite system – глобальная навигационная спутниковая система) (27 слов, 3,4%), **“Performance Metrics”** (Летно-технические характеристики) – *payload* (полезная нагрузка) (24 слова, 3%), **“Aircraft types”** (Типы летательных аппаратов) – *hydroplane* (гидросамолет) (24 слова, 3%), **“Propulsion system”** (Силовые установки) – *combustion chamber* (камера сгорания) (90 слов, 12%), **“Aerodynamics”** (Аэродинамика) – (48 слов, 6%), **“Aviation devices”** (Авиационное оборудование и приборы) – *hydraulic actuator* (гидроусилитель) (47 слов 6%), **“Atmospheric science”** (Атмосферные явления) – *katabatic* (катабатический) (25 слов, 3%), **“Aircraft components”** (Конструктивные элементы летательного аппарата) – *rib* (нервюра) (42 слова, 5%), **“Human resources”** (Экипаж и авиационный персонал) – *pilot* (пилот) (20 слов, 2,5%).

Доминирование указанных лексико-тематических групп в английском авиационном языке можно объяснить рядом факторов, связанных с особенностями профессиональной деятельности, техническими требованиями и актуальными трендами в авиационной области. Например, доминирование лексико-тематической группы **“Unmanned vehicles”** объясняется увеличением популярности беспилотных летательных аппаратов. Преобладание лексико-тематической группы **“Control and Navigation”** указывает на важность управления и навигации для безопасных и эффективных полетов. Активное использование лексики групп **“Performance Metrics”** отражает необходимость оценки технических характеристик летательных аппаратов для их эффективного применения.

Лексико-тематическая группа **“Aircraft types”** охватывает широкий спектр

конструкций самолетов и их вариаций. Каждая категория имеет свои уникальные характеристики, предназначение и эксплуатационные особенности. Это разнообразие требует широкое использование специальной лексики на данную тематику. Двигательная система (Propulsion system) является ключевой составляющей летательных аппаратов. Она включает в себя различные виды двигателей и их составляющих, необходимые для безопасного полета. Преобладание специальных лексических единиц, входящих в лексико-тематическую группу “Atmospheric science” можно обосновать тем, что метеорологические явления важны для пилотов и инженеров. Знание и понимание данных аспектов помогает обеспечить безопасные полеты.

Знание различных частей, из которых состоят летательные аппараты (Aircraft components), необходимо для их проектирования, обслуживания и ремонта. Лексико-тематическая группа “Aircraft devices” охватывает различные устройства и инструменты, используемые в авиации. Знание этих устройств необходимо для обеспечения безопасной эксплуатации и эффективного функционирования летательных аппаратов. Аэродинамика (Aerodynamics) является важной подотраслью авиации, поскольку она определяет, как воздух взаимодействует с поверхностью самолета. Аэродинамические характеристики влияют на подъемную силу, сопротивление и стабильность полета. Человеческий фактор также играет важную роль в обеспечении безопасности полетов, поэтому лексико-тематическая группа “Human resources” доминирует в рассматриваемой коммуникации.

Сравнительный анализ лексико-тематических групп подязыка авиации в русском и английском языках позволил выяснить, что ядро специальной лексики верхнего регистра в подязыке авиации в обоих языках формируют лексико-тематические группы, описывающие летательные аппараты, их конструктивные элементы, силовые установки и аэродинамику, управление и навигацию. Ключевое отличие заключается в том, что самой крупной лексико-тематической группой в русском языке выступает «Летательные аппараты и их типы», которая делает акцент на идентификации и классификации конкретных моделей

самолетов, тогда как в английском доминирует лексико-тематическая группа «Силовые установки». Данное различие указывает на различную профессиональную фокусировку. Русскоязычный подъязык в большей степени ориентирован на объект (что за аппарат?), в то время как англоязычный – на внутренний процесс (как он работает и что приводит его в движение?).

Далее рассмотрим грамматическую характеристику специальной лексики верхнего регистра, начав с анализа ее формы. В подъязыке авиации среди специальных лексических единиц верхнего регистра выделяют **моноксемные (однословные)** и **полилексемные (многословные)** слова. Моноксемные лексические единицы – термины, которые состоят из одного слова. К полилексемным лексическим единицам относятся словосочетания [Гринев-Гриневич, 2008, с. 121].

В подъязыке авиации в русском языке насчитывается **489** из **720 (68%)** моноксемных кодифицированных лексических единиц и **231 (32%)** полилексемных лексических единиц.

В русском языке доминируют **моноксемные** специальные лексические единицы. Например, **насос, корпус, ракета** [ДМ].

– «Посмотри, у них на **корпусе** обычно надпись есть».

– «А, все нашел» (DJI Lab, 23.08.2025).

В подъязыке авиации среди русских полилексемных терминов были выделены двухкомпонентные термины – **190 (26%)** (**аэродинамические гребни, ребра жесткости**), трехкомпонентные – **32 (4%)** (**критический угол атаки, компрессор низкого давления**), четырехкомпонентные – **9 (1%)** (**DJI Mavic 3 Pro** – профессиональный дрон с тремя камерами, **DJI Mini 2 SE** – легкий беспилотник) [ДМ]:

– «Ну тут дело не двигателях, свалить можно и 4-х двигательный, и планер... исход будет +/- одинаковый».

– «Присмотрелся, согласен. Это не разнотяг из-за отказа. Это перегруз и **критический угол атаки**» (Авиаболталка, 13.10.2025).

В подъязыке авиации в английском языке насчитывается **479** из **775 (62%)**

монологических кодифицированных лексических единиц и **296 (38%)** полилексемных.

В рассматриваемом подязыке на материале английского языка доминируют **монологические** специальные лексические единицы. Например, *composition* – состав, смесь, *torsion* – кручение.

– “That is a lot of 787 seats without any WiFi. I don't think we've heard any updates on the plans for Starlink on the Dreamliners”.

– “The delay in wifi on the 787 is due to the composite skin. Supposedly, Starlink needs "proprietary" information on the skin *composition* from Boeing, and Boeing is unwilling to give that information to Starlink. It seems plausible, but again, it came from a FA so who knows if it's accurate” (Civil Aviation, August 27, 2025).

В подязыке авиации среди английских полилексемных специальных лексических единиц были выделены двухкомпонентные специальные лексические единицы – **255 (33%)** (*propelling nozzle* – сопло), **38** трехкомпонентных (**5%**) (*internal combustion engine* – двигатель внутреннего сгорания) **3 (0,3%)** четырехкомпонентных (*International Civil Aviation Organization* – Международная организация гражданской авиации) [Данилин, 2012]:

– “The principle is that as the aircraft move forward the ram air reduces the depression in the inlet, thereby increasing the mass airflow. As this occurs, with a set EPR (Engine Pressure Ratio), the EGT (Exhaust Gas Temperature) would reduce. Therefore at this point the FADEC automatically introduces more fuel to give higher thrust and 'recover' the lost EGT, and as a result more thrust occurs”.

– “The engine pressure ratio (EPR) is the total pressure ratio across a jet engine, measured as the ratio of the total pressure at the exit of the *propelling nozzle* divided by the total pressure at the entry to the compressor” (Civil Aviation, September 20, 2020).

Таким образом, преобладание двухкомпонентных лексических единиц верхнего регистра, характерное как для английского, так и для русского языков, обусловлено оперативностью коммуникации, поскольку двухкомпонентные слова имеют оптимальную длину для передачи информации.

В составе монологических специальных лексических единиц можно выделить

простые (**корневые** термины), **аффиксальные** и **сложные**. Простые термины – это термины, основа которых соответствует корню. Аффиксальные термины представляют собой термины, состоящие из корня и аффиксов. К сложным терминам относят термины, включающие в свой состав не менее двух корневых морфем [Гринев-Гриневиц, 2008, с. 121].

В подъязыке авиации в русском языке встречается **108 простых** специальных лексических единиц (**15%**) (**триммер**, (гаечный) **ключ**, **луч** (у дронов)), **66 сложных** (**9%**) (**грузоподъемность**, **ремонтпригодность**, **долговечность**), **аффиксальных** – **123** (**17%**) (**консервация**, **прошивка**, **сваливание**).

– «...Хочешь купить и смотришь – так, три года без **консервации** летали по 10 часов в год, со стоянкой на улице – звоночек».

– «По-моему, это почти нереально контролировать» (Авиаболталка, 04.11.2021).

В английском языке простые специальные лексические единицы составляют **9% (71 слово)** (***azimuth*** – азимут, ***console*** – консоль, ***spar*** – лонжерон) [Данилин, 2012], **8% (98 слов)** – **сложные** (***swashplate*** – автомат перекоса, ***astronavigation*** – астронавигация, ***aeroelasticity*** – аэроупругость) [там же], **26% (202 слова)** – **аффиксальные** (***longevity*** – долговечность, ***hermetization*** – герметизация, ***bending*** – гибка [там же]:

– “Only a 737 to fill rather than an A330. And covers off DPS and KUL in one flight. If they were to move to WSI they would have a space to themselves without MH and D7.”.

– “The problem with OD is that they don't have a track record of ***longevity*** in new markets - they could launch WSI, but would they pull out soon thereafter?” (Civil Aviation, August 18, 2025).

В подъязыке авиации в русском языке преобладают простые специальные лексические единицы, в английском языке доминируют аффиксальные специальные слова.

Таким образом, формальные, синтаксические и семантические

характеристики специальной лексики верхнего регистра подъязыка авиации демонстрируют его системность и направленность на точность и экономию языковых средств.

2.3. Способы образования русской и английской специальной лексики верхнего регистра подъязыка авиации

Для полного понимания устройства данного подъязыка необходимо рассмотреть и сам процесс создания специальных лексических единиц.

В подъязыке авиации русские и английские специальные лексические единицы верхнего регистра образованы семантическим, морфологическим, синтаксическим, морфолого-синтаксическим способами словообразования.

Семантический способ словообразования является **первым** по продуктивности в подъязыке авиации **в русском языке** – **303** специальных единиц от всей выборки (**42%**) образованы данным способом.

В подъязыке авиации в **английском языке семантический способ** является **четвертым** по продуктивности – **131** СЛЕ (**17%**) образовано данным способом.

Самый распространенный тип семантического словообразования специальных лексических единиц в двух языках – **заимствование**.

«Заимствование – процедура перенесения слова из одного языка в другой, а также непосредственно сам компонент, перенесённый с одного языка в иной» [Шелестюк, Будейко, 2023, с. 65].

В подъязыке авиации в английском языке **87 (11%)** специальной лексики верхнего регистра являются заимствованиями. В русском языке в подъязыке авиации заимствовалось **279** специальных лексических единиц (**39%**).

Например, термин *friction* (трение) от французского *friction* (натираение), *dome* (колпак, обтекатель) от французского *le dôme* (купол) (OED), *vent* (вентиляционное (дренажное) отверстие) от французского *le vent* (ветер) [Фомин, Андреяшина, 2023б, с. 178], *gloria* (глория) от итальянского *gloria*, *albedo* (альбеда) от латинского *albedo* [Данилин, 2012].

– “Color me impressed, not only did UAL18 from MXP (777) just land on 29, they exited at U instead of the highspeed W2. That's a lot of plane to slow down in 4500 ft”.

– “777 is easy to stop. Massive tires=massive *friction*” (Civil Aviation, April 20, 2020).

В русском языке следующие специальные лексические единицы образовались в результате заимствования: *DJI FPV* – дрон от компании DJI для полетов от первого лица, *PID* – алгоритм, используемый полетным контроллером для стабилизации дрона и точного отклика на команды, *LiHV* – литий-полимерный аккумулятор высокого напряжения, *DJI air* – серия камерных дронов для аэросъемки, *RTH* – функция «возврат домой» у дронов, *yaw* – рыскание, *walksnail* – производитель системы Avatar, *betaflight configurator* – программа, с помощью которой можно производить настройки прошивки [СБПЛА].

– «На какой дрон?»

– «*Mavic mini 2*» (DJI Lab, 02.07.2025).

– «А как это сделать?»

– «Паять руками, остальное в *betaflight configurator*» (DJI, 22.04. 2025).

Как видно из примеров, в подъязыке авиации русские специальные лексические единицы верхнего регистра заимствуются из английского языка с сохранением англоязычного написания.

Данные заимствования называются иноязычными вкраплениями. Слова и выражения, принадлежащие иному языку (не языку оригинала) и представленные либо в иноязычной графике, либо в транскрибированном виде без морфологической адаптации, определяются в исследованиях отечественных лингвистов как иноязычные вкрапления [Влахов, Флорин, 1980, с. 263].

Изначально сохраняя англоязычную графическую форму, данные лексемы со временем проходят полную фонетико-морфологическую ассимиляцию, приобретая устойчивые русифицированные варианты. Например, термин *betaflight configurator* перешел в разряд профессионализмов и приобрел форму *бетафлайт*, впоследствии и форму *бета*, а затем *бетка*. Несмотря на свое англоязычное происхождение, профессионализм полностью интегрирован в

систему русского языка, что проявляется в его способности к активному участию в словообразовательных процессах по правилам русского языка посредством присоединения суффикса.

По мнению В. В. Карповой, иноязычные вкрапления можно считать начальным этапом заимствования, поскольку неосвоенная иноязычная лексика располагается на периферии принимающей языковой системы [Карпова, 1977, с. 165-174]. В большом лингвистическом словаре отмечается, что «на первых ступенях заимствования слова чужого языка могут употребляться в текстах заимствующего языка в качестве иноязычных вкраплений, сохраняя свой иноязычный облик» [ЛЭС, 1998, с. 158-159].

Это подтверждает мысль Е. В. Шелестюк и В. Э. Будейко о том, что «в настоящее время попустительство внедрению латиницы в кириллические тексты привело к восприятию такого положения как нормального, латинский шрифт в кириллических текстах воспринимается людьми, даже не знающими как следует английского языка, как должное» [Шелестюк, Будейко, 2023, с. 77].

В русском языке встречается такой тип заимствования, как *транслитерация, транскрипция, транскрипция + транслитерация, сопровождаемые морфологизацией (флексиями, реже – суффиксацией)*.

При транслитерации графологические единицы исходного языка заменяются графологическими единицами языка перевода. В процессе транслитерации текста каждая буква в исходном языке заменяется на соответствующую букву в переводном языке на основе традиционно установленного набора правил [Фомин, Андреяшина, 2023а, с. 123]. 64 русскоязычных специальных единиц верхнего регистра (9%) образованы в результате транслитерации.

Например, *гарнитура* – от французского *garniture*, *блистер* – от английского *blister*.

– «Почитал теорию, пришел к выводу что нужно настраивать так чтобы классно видеть центр, и жертвовать краями если что».

– «Там то изображение в очках не сильно то большое, у меня был *oculus quest 2*, честно я думал в г3 за эти деньги не хуже, в *vr гарнитуре* на все поле зрения изображение» (DJI Lab, 21.06.2025).

Способ транскрибирования представляет собой воспроизведение звучания лексических единиц оригинала. Данный способ широко используется для передачи на язык перевода имен собственных, географических названий и различных единиц специального знания. Например, *ротакс 912* – от английского *Rotax 912*. В подъязыке авиации в русском языке насчитывается **22** специальных лексических единиц (**3%**), образованных способом транскрибирования.

– «Да зачем в *Ротакс 912* подливать масло?! Он его не жрет от слова совсем!»

– «Согласна, в час по чайной ложке, но все-таки жрет, так что иногда надо» (Авиаболталка, 04.10.2025).

Транскрипция с элементами транслитерации проявляется в транслитерации редуцированных гласных, непроизносимых согласных, двойных согласных. Например, *спойлер* – от английского *spoiler*, *кронштейн* – от немецкого *krangstein*. **28** слов (**4%**) являются заимствованными в результате транслитерации с элементами транскрипции.

– «Точно по пластику, сам удивился, с другой стороны тяга ровно посередине дырки, а с этой прилежит на пластике, пластик вроде на месте. Выработки нет вроде никакой на тяге, даже краска на месте».

– «К чему тяга крепиться и *кронштейны* бы заодно посмотреть» (Авиаболталка, 28.10.2024).

Таким образом, подъязык авиации в русском языке характеризуется значительно более высоким процентом заимствованных терминов по сравнению с англоязычной коммуникацией. Это свидетельствует о том, что русскоязычные специалисты чаще прибегают к использованию иностранных слов и терминов. Прямое использование англоязычных терминов в русском подъязыке авиации объясняется тем, что английский язык является основным языком технических авиационных документов.

В настоящее время английский язык является основным донором заимствованных специальных лексических единиц в подязыке авиации в русском языке (**192** заимствованных слов были заимствованы из английского языка). В сложившейся за последние 35 лет конъюнктуре, западные страны, где английский язык является рабочим языком, играли важную роль в пассажирской и коммерческой авиационной индустрии, включая производство самолетов, разработку технологий и формирование стандартов. С 1990-х гг. многие термины и концепции приходили именно из этих стран. Например, в данном примере, отобранном из русскоязычной профессиональной коммуникации авиаспециалистов, используется заимствованный из английского языка номен *Cessna 182*, обозначающий легкий американский самолет.

– «Хочу спросить знающих людей - во сколько примерно обходится полет вдвоем, на условной *Cessna 182* из Питера в Краснодарский край (Краснодар, Сочи, Геленджик)? С топливом, взлетом/посадкой, парковкой?»

– «Себестоимость летного часа тысяч 14 с топливом и всеми отчислениями и резервами. Скорость 260 км/ч можно заложить. Взлет-посадка и парковка будет сильно зависеть, в какой аэропорт: АОН или большой» (Авиаболталка, 14.10.2021).

Кроме того, в русском языке представлено большое количество номенов из лексико-тематической группы «БПЛА» и «Системы управления и связи БПЛА», которые заимствовались в результате транслитерации из английского языка или же сохранили английское написание. Например, в данном русском диалоге используется сохранивший английское написание номен *DJI Mavic 3 Pro*, обозначающий дрон бренда DJI.

– «Кто может подсказать, где в Москве можно DJI mavic 3 отремонтировать.....хотя б по себе стоимости услуг».

– «я у него *dji Mavic 3 pro* ремонтировал, в Перово» (DJI Lab, 21.04.2025).

В английском языке **76** специальных лексических единиц (**10%**) являются заимствованными, причем **31** (**4%**) из них заимствованы из французского языка, поскольку Франция занимала передовые позиции в авиации в начале XX века.

После Второй мировой войны английский язык сменил французский как язык авиации. Именно поэтому заимствование не является продуктивным способом авиационного терминообразования в английском языке.

Внутри специальной лексики, появившихся в результате семантических процессов, отдельную группу составляют *метафоры*.

Модель метафорического переноса *неодушевленное – одушевленное* является нетипичным для двух подязыков.

Модель переноса *с одушевленного на неодушевленное* используется в глагольном словообразовании в английском языке. Например, *to bleed – to lose blood from the body as a result of injury or illness* [OESD] → *to bleed* – to allow (fluid or gas) to escape from a closed system through a valve [там же], *to bleed* – отводить (газ, жидкости). Например,

- “Bird is burned in the engine, then *bleed air* from the engine to the cockpit.”
- “OK, looks like it's other reasons after a bird strike that can cause smoke in the cockpit” (Civil Aviation, December 31, 2024).

Данная модель также используется в субстантивных словообразованиях. Например, *arm – each of the two upper limbs of the human body from the shoulder to the hand* [OESD] → *arm* – a device similar in a function to a human arm, operating as a lever [Crocker, 2005, с. 22], рычаг, плечо [Дорошко, 1997, с. 9]. *Joint – is where two or more bones come together like the knee, hip, elbow, or shoulder* [MD] → *joint* – the place at which two or more things are joined together [Crocker, 2005, p. 129].

- “...NTSB has public called for a 25 hour CVR recording length”.
- “Based on this image and the United picture, it looks as if that bracket is also part of the hinge, and not just the load alleviating springs correct? If so, those loose bolts seems pretty damning. The *joint* looks primarily loaded in shear” (Civil Aviation, January 9, 2024).

Модель переноса значения *с одушевленного на неодушевленное* в варианте русского языка наблюдается исключительно в субстантивных словообразованиях. Например, *мертвый* – такой, который умер, лишился жизни (противоп.: живóй) [БТСРЯ] → *мертвая петля* – фигура высшего пилотажа, также известная как

«Петля Нестерова» [Афанасьев, 1995, с. 146], *горло* – передняя часть шеи, заключающая в себе начало пищевода и дыхательных путей [БТСРЯ] → *горло реактивного сопла* – самое узкое сечение (минимальное проходное сечение) внутри реактивного сопла, то есть участок, где площадь канала достигает своего минимума [Афанасьев, 1995, с. 200], *хвостовое оперение* – перьевой покров, расположенный на хвостовом отделе позвоночника птицы [БТСРЯ] → один из основных компонентов конструкции летательного аппарата, расположенный в хвостовой части фюзеляжа [Афанасьев, 1995, с. 205].

– «Да лан вам завидовать подумаешь на топ виртуальном поршне *мёртвые петли* крутишь и над алешками (на сленге – новички) доминируешь»).

– «Прям база данных сети магнит!» (Авиаболталка, 19.02.2021).

В вышеуказанном контексте использован термин *мертвая петля*, который представляет собой результат метафорического переноса: прилагательное «мертвая» в сочетании с существительным «петля» приобретает значение «замкнутая», «не имеющая выхода». Слово «мертвая» привнесло значение фатальности, неизбежной гибели, поскольку изначально считалось, что любой, кто попытается совершить этот маневр, неминуемо погибнет.

В следующем примере, отобранном из русскоязычного авиачата, используется термин-метафора *хвостовое оперение*, метафоризация которого основана на внешнем сходстве и функциональном подобии хвостового оперения птицы и самолета.

– «*Хвостовое оперение* находится в тени мотора и фюзеляжа, если оно принудительно не обдувается пропеллером то не работает».

– «Это зависит от скорости. Но в тени работает хреново, это да» (Авиаболталка, 13.02. 2021).

В английском языке терминов, образовавшихся по модели *одушевленное* – *неодушевленное* насчитывается **16 (2%)** терминов от всей выборки, в русском языке – **13(2%)**.

Итак, если оба предмета подобны по какому-либо признаку, то можно наименованием одного предмета назвать другие. В этом и заключается суть

метафорического переноса.

Как видно из примеров, в рассматриваемом подъязыке метафоризация значения слов общеобиходного языка происходит по принципу внешнего сходства, а также на основе сходства функций называемых предметов. Например, на основе **внешнего сходства** образуются следующие авиационные термины: ***apron*** – бетонированная площадка под ангаром, ***кулачок*** – деталь неправильной формы, которая вращается на оси вала и управляет открытием и закрытием клапанов двигателя.

– “Looks like the preparation for the T5 rebuilt will be heading to the Northside, specifically T1. The T1 ***apron*** will be undergoing survey related to the T5 project according to the LAWA calendar.”

– “Pretty sure for T1 it is either B6 and NK. The survey probably has to do with putting Airbus aircraft at T1 since there have only been Boeing there before.” (Civil Aviation, 12 May 2025).

В общеобиходном языке слово ***apron*** обозначает фартук, в авиации же это термин, обозначающий бетонированную площадку под ангаром, возник в результате метафоризации значения общеобиходного слова на основе внешнего сходства, так как площадка перед ангаром визуальнo напоминает фартук – она примыкает к ангару, как передник к одежде.

– «Лайк рассчитан на серьезные перегрузки по перегреву. Не по охлаждению, переохладить его резким пикированием очень даже просто, тогда трескаются цилиндры, при этом он еще и работает. У меня работал уже на сбритых ***кулачках*** распредвала. Знаю людей лично, которые дотягивали до аэродрома с одним разрушенным цилиндром».

– «На электро стартер переведите))))» (Авиаболталка, 08.12.2020).

В подъязыке авиации в русском языке встречается термин ***кулачок***, который имеет значение «деталь неправильной формы, которая вращается на оси вала и управляет открытием и закрытием клапанов двигателя». В авиации выступы на деталях (кулачки) напоминают пальцы, сжатые в кулак. В результате подобия двух предметов произошел перенос значения.

По **сходству функций** образован следующий термин: *accessories* (вспомогательные агрегаты).

– “It may be semantics, but legally, one interpretation may absolve the airline and crew vs. either having some level of culpability and therefore financial responsibility? (It always seems to come down to money...)”

– “‘Shut down’ is normally used for explicit crew actions; ‘failure’ is usually the term used when it’s due to damage. This may be a translation thing, or just a poor word choice. Engine failure may lead to a subsequent engine shut down. ‘Failures’ often continue to burn fuel and provide some or all *accessories* (e.g. Ryanair 4102, US 1549), but not significant thrust” (Civil Aviation, January 27, 2025).

Исходное значение слова *accessories* – аксессуары, дополнительные принадлежности, функция этого предмета – дополнять образ. В авиации *accessories* означает вспомогательные агрегаты двигателя (генератор, топливный насос, гидронасос, компрессор), они являются частью основного механизма (как например, поршни, коленвал двигателя). Функция вспомогательных агрегатов – дополнять основной предмет, то есть двигатель, подобно тому как аксессуары дополняют образ.

В русском языке пример термина, возникшего в результате метафорического переноса на основе сходства функций – **крыло**. Крылья птиц создают подъемную силу, позволяющую им лететь, как и на самолете функция крыльев – обеспечивать самолет подъемной силой.

– «Можно ли как-то протолкнуть вперед **крыло** после подъема? Обычно, как только встает крыло Я отпускаю а ряды, но сам почти не могу продвинуться вперед».

– «Можно. Взять нормальное **крыло**, например”» (Авиаболталка, 29.06.2023).

Подсчитано, что в русскоязычной авиационной коммуникации насчитывается **20 (3%)** термина, возникших в результате метафоризации. В англоязычной – **5% (38)** терминов. В английской авиационной терминологии наблюдается большая доля метафорических терминов по сравнению с русской.

Метонимия – еще один семантический способ образования терминов в

подъязыке авиации.

Метонимия в языке представляет собой перенос наименования с одного понятия на другое, то есть осознанное или неосознанное перемещение его из одной когнитивной рубрики в другую. Чаще всего перекаатегоризация названий затрагивает главную рубрику профессиональной сферы – группу процессов (действий) [Голованова, 2011, с. 104-105]. В подъязыке авиации в русском языке выявлено **2** случая метонимизации (**0,2%**), в английском – **6** (**0,7%**).

В подъязыке авиации выделяется несколько типов метонимических моделей. Например, в англоязычной коммуникации выявлен **1** термин, образовавшийся по метонимической модели «действие → инструмент действия»: *Fairing* – the process of improving the flow of air over a surface → a device to improve the flow of air over a surface [Crocker, 2005, p. 93], (уменьшение лобового сопротивления). *Fairing* – обтекатель [Афанасьев, 1995, с. 197], способствует уменьшению лобового сопротивления.

– “Interesting that a bit of the paintwork on the fuselage also comes down with the flaps”.

– “Got to admit, I've never noticed that on any other aircraft before. It looks like the flap has in Inboard lip spoiler that forms part of the wingroot *fairing*?” (Civil Aviation, March 4, 2025).

2 термина в английском языке образовались по метонимической модели «действие – результат действия».

Efflux – the flowing out of a substance of particle → the material that is flowing out [OESD], истечение [Дорошко, 1997, с. 37] → реактивная газовая струя [Марасанов, 1996, с. 26].

– “If the fan size is increased, then this same shaft horsepower delivers more propulsive efficiency. This is a free gift resulting from the reduction in the speed of the fan *efflux* which interacts more powerfully with the local air.”

– “If the A35K gets the software update like A359 how would it perform?”(Civil Aviation, March 4, 2024).

В русскоязычной профессиональной коммуникации выявлено **4** термина,

образовавшихся по данной модели. Например, **обмотка** – действие по знач. глаг. обмотать – обматывать → система проводников в электрической машине, трансформаторе и т.д; **закупорка** – действие по знач. глаг. закупоривать → блокировка какого-либо канала, **впуск** – действие по знач. глаг. *впускать* → результат этого действия, **тяга** – действие по глаголу тянуть → сила, с помощью которой осуществляется перемещение чего-либо [GM].

– «Потемнений нет на **обмотках**?».

– «Хз вроде нет. Меня смущает тот факт что лучи задние менял Я. Точнее менял их не в сборе а только пластик. Все антенны перепайвал. Может что и не так....» (DJI Lab, 14.11.2024).

– «На крейсерском режиме плавает оборот одного из двигателей».

– «Есть подозрение на **закупорку** топливного фильтра» (Авиаболталка, 12.01.2024).

2 англоязычных термина образовались по метонимической модели «**действие – объект действия**»: **Plumbing** – the process of fuel supply with the help of pipeline system → a pipeline system. **Plumbing** – обеспечение подачи (например, топлива) с помощью системы трубопроводов → система трубопровода [APCGA].

– “So funny, the last of the 180Y seaters! Wonder how long before they are converted to 177. I’d imagine with **plumbing** and O2mask etc it’s not a quick installation.”

– “Hopefully we see OGD, E, F and G soon build some decent schedule growth, I think that’s it for this FY!” (Civil Aviation, April 25, 2025).

Таким образом, в подязыке авиации в двух языках наблюдается практически одинаковое количество терминов-метонимий (в русскоязычной – **6** терминов (**0,7%**), в русском – **2** термина (**0,7%**)). Столь малое количество специальной лексики, образованной посредством метонимии, объясняется приоритетом точности над образностью. Главная функция специальной лексической единицы – обеспечить однозначную идентификацию понятия. Метонимия, будучи переносом по смежности, сохраняет некоторую долю образности.

Синтаксический способ словообразования является **первым** по

продуктивности в **англоязычной коммуникации** (270 специальных слов, 35%) и **третьим в русскоязычной** (125 слов, 17%). Под синтаксическим способом понимается создание терминов-словосочетаний.

При рассмотрении русских многословных субстандартных профессиональных лексических единиц можно выделить следующие синтаксические модели: **существительное + существительное** (41 слово, 6%) (*разбег самолета, дренаж баков*), **прилагательное + существительное** (67 слов, 9%) (*силовая установка, зарядное устройство*), **прилагательное + прилагательное + существительное** (4 слова, 0,5%) (*вспомогательная силовая установка, беспилотное воздушное судно*), **прилагательное + существительное + существительное** (3 слова, 0,3%) (*продольная ось самолета, критический режим полета*), **существительное + существительное + существительное** (3 слова, 0,3%) (*триммер руля высоты, режим работы двигателя*), **существительное + прилагательное + существительное** (1 слово, 0,1%) (*командир воздушного судна*).

– «Однако, интересно. Почитаю подробно, спасибо за интересный материал. А каков порядок цены?»

– «штатная комплектация с дизельной **силовой установкой** 450\$ думаю с максимумом опций не дороже 500\$» (Авиаболталка, 17.10.2021).

Наиболее удобные в употреблении считаются **двухкомпонентные словосочетания**, так как многокомпонентные термины слишком громоздкие и неудобные в использовании [Гринев-Гриневиц, 2008, с. 144].

Доминирование модели **существительное + существительное** в русском языке свидетельствует о том, что особое значение в рассматриваемом подязыке придается элементу принадлежности или функции, а модель **прилагательное + существительное** акцентирует свойства объектов.

В английском языке выделяются следующие синтаксические модели: атрибутивное словосочетание с именем существительным в функции препозитивного определения **Noun + Noun** (124 слова, 16%) (*control levers* – командные рычаги управления, *tail rotor* – рулевой винт вертолета, (**Adjective +**

Noun (57 терминов, 7%) (*aerodynamic resistance* – аэродинамическое сопротивление, *brushless motor* – бесщеточный двигатель), **Ving + Noun** (17 терминов, 2%) (*flying vehicle* – летательный аппарат, *shearing force* – перерезывающая сила), **Noun + of + Noun** (8 терминов, 1%) (*angle of inclination* – угол наклона, *field of view* – поле зрения), **Noun + Noun + Noun** (12 терминов, 1,5%) (*Ground control station* – система управления полетом дрона), **Adjective + Noun + Noun** (16 терминов, 2%) (*National airspace system* – национальная система управления воздушным пространством), **Noun + Ving** (10 терминов, 1,2%) (*aircraft handling* – наземное обслуживание воздушного судна), **Ved + Noun** (1 термин, 0,1%) (*controlled airspace* – контролируемое воздушное пространство), **Adjective + Noun + Noun** (2 термина, 0,2%) (*international standard atmosphere* – стандартная международная атмосфера).

– “Can anyone explain the reason why landing on 20 at SOU from the north entails having to do a loop around Winchester every time?”

– “It's to remain in *controlled airspace* on approach to 20.” (Technical/Operations, February 21, 2025).

Наиболее продуктивной моделью в подъязыке авиации на материале английского языка является модель **N + N (Noun + Noun)** (124 слова, 16%), атрибутивное словосочетание с именем существительным в функции препозитивного определения: *glide path* – глиссада, *oil change* – замена масла.

– “That's like getting a free oilchange because your mechanic didn't tighten the lug nuts when they changed your tires; you can't buy groceries or gas with a gift certificate for an *oil change*”.

– “We have agreed to a financial compensation from Pratt & Whitney relating to operational disruptions during the 2023-2024 period.” (Civil Aviation, March 25, 2025).

Еще одной распространенной структурной моделью является модель **A + N (Adjective + Noun)** (то есть атрибутивное словосочетание с именем прилагательным в функции препозитивного определения [Гринев Гриневич, 2008, 136]) (57 терминов, 7%): *aerial photography* – аэрофотосъемка, *barometric altimeter* – барометрический высотомер.

– “I would like to start a part 135. What single engine plane would be the easiest to convert to part 135 VFR and what plane would be easiest to maintain? Cessna, Cirrus, Mooney, Beech craft or Piper? Thank you!”.

– “Depends what your goal is, "Part 135 VFR" is pretty general. Are you looking to run sight seeing tours, *aerial photography*, on demand charter or something else?” (Technical/Operations, 27.10.2021).

Доминирование синтаксической модели **N + N** объясняется тем, что при использовании данной модели не требуется согласования между существительными, что делает процесс терминообразования легче.

Синтаксическая модель **A + N** доминирует наряду с **N + N**, так как она позволяет четко обозначить свойства предметов. **A** также прилагательное выступает классификатором, обозначая подкласс объектов или устройства.

Далее следует рассмотреть **морфологическое словообразование**, которое в **английском языке** является **вторым** по продуктивности (**207** специальных слов, **27%**), а в **русском** – **четвертым** (**109**, **15%**).

Один из первых способов образования терминов морфологическим образом считается конверсия. Данный способ образования не встречается в русском языке, но свойственен английскому терминообразованию [Гринев-Гриневич, 2008, с. 129]. **Конверсия** – это способ образования нового слова путем перехода основы в другую часть речи. При этом новые слова получают лексико-грамматические свойства данной части речи [Хисамова, Ибатулина, 2019, с. 80]. С помощью конверсии образуются следующие **5** терминов (**0,5%**): *shutoff* (выключение), *slip* (скольжение), *flap* (закрылок), *waggle* (неустойчивое состояние в полете, раскачивание воздушного судна), [Марасанов, 1996]:

– “Does anyone think it yawned right slightly immediately after takeoff? Given the amount of data that modern airplanes download, I'll bet Boeing knows a lot that they are not yet sharing.

– “It does look like there was a small amount of wing *waggle* going on” (Civil Aviation, January 14, 2025).

В подязыке авиации в английском языке выявлены случаи **усечения** (**1**

термин, **0,1%**) и **усечения + суффиксации** (1 термин, **0,1%**): *craft* – от слова *aircraft* и *modding* – от слова *modification*.

Наиболее распространенным путем образования русских и английских специальных слов верхнего регистра подъязыка авиации является **суффиксация**: в **англоязычном языке 200 слов (26%)**, образованных посредством суффиксации, в **русском – 72 слова (10%)**.

В рассматриваемой англоязычной профессиональной коммуникации самым распространенным суффиксом является суффикс **-tion (-sion)**, который используется для описания процессов в авиации – **53 термина (7%)**. Например, *advection* – адвекция, *injection* – инъекция, *restoration* – восстановление.

– “However this means a big burden is on the pilot to understand when and where IMC conditions may arise and to avoid getting himself in positions where the conditions go IMC and he's not prepared for IFR flightAgreed.

– “The boundary from VMC to IMC (minima) is a difficult decision point.” for a pilot. Especially for someone piloting low. To the contrary of many, SoCal does experience minima much more than many otherwise know. Especially in downtown Los Angeles and the San Fernando Valley. It is not a natural phenomenon like *advection* or radiation fog.” (Civil Aviation, February 4, 2020).

Суффикс **-er (-or)** является вторым по распространенности для образования авиационных терминов (**42 термина, 5%**) и используется для обозначения инструмента или устройства в авиации. Например, *adapter* – адаптер, *transmitter* – передатчик, *blister* – блистер.

– “Why do the A330 new-build/purpose-built freighters (vs. P2F conversions) have that large *blister* that the nose gear extends thru?”

– “I believe it’s so that the front landing gear can be mounted lower, to allow for a flat cargo section on the ground. PAX A330 have a nose down attitude unless I’m mistaken” (Civil Aviation, May 6, 2024).

Третьим по распространенности суффиксом, служащим для образования английских авиационных терминов, – **-ing (22 термина, 3%)**. Как правило,

данный суффикс обозначает процессы или результат действия: *venting* (вентиляция), *icing* (обледенение):

– “Thanks to its partnership with United, Archer said its future passengers can book air taxi flights in NYC as an “add-on” to their existing itinerary. As an example, the eVTOL developer said a customer would be able to take a Midnight eVTOL, which is designed to transport four passengers plus a pilot, from a vertiport downtown to the Newark Airport in less than ten minutes, then go through security.”

– “Performance during bad weather? What restrictions with regards to *icing*/visibility (note – I see they blended fixed wing and rotor requirements for eVTOLs) that would limit operations and how does that affect the business case?” (Civil Aviation, April 18, 2025).

Доминирование суффикса **-tion (-sion)** может быть объяснено тем, что авиация – это сфера, насыщенная сложными процессами, действиями и состояниями. Суффикс **-tion (-sion)** служит для образования отглагольных существительных, которые подходят для называния этих абстрактных понятий.

В подязыке авиации распространенным суффиксом для образования русских специальных слов является суффикс **-ация (8 слов, 1%)**: *амортизация, деривация, навигация*. Данный суффикс обозначает процесс, действие или результат действия.

– «Условно сейчас он 18 стоит, а когда часы закончатся хорошо если за 8 уйдёт. 26 тыс/час только по *амортизации*».

– «Чудес не бывает ...» (Авиаболталка, 13.03.2025).

Кроме данного суффикса, распространенным суффиксом является также **-к (8 слов, 1%)**: *контровка, крутка, пицалка, колодка, рулежка*. Данный суффикс используется для обозначения конкретного действия, технологической операции

Еще одним распространенным суффиксом для образования терминов является **-атор (-ятор) (7 слов, 1%)**. Например, *аккумулятор, стабилизатор, коммутатор*. Данный суффикс обозначает предмет или устройство, предназначенное для выполнения определенного действия.

– «С флаттером борются противофлаттерными грузами в носке крыла (аналогом того яблока в пакете)».

– «В Эвекторе нет тяжёлых элементов в *стабилизаторе*, чтобы сдвинуть его центр масс назад. Если бы шарниры какие были, серво, то понятно. Ладно, проехали. Скучно уже» (Авиаболталка, 30.07.2025).

Морфолого-синтаксический способ словообразования является **третьим** по продуктивности в **англоязычной** профессиональной коммуникации (**167** терминов, **21%**).

В английском языке такой тип морфолого-синтаксического способа словообразования, как **словосложение** доминирует (**91** термин, **12%**): *autorotation* – авторотация, *aeronavigation* – аэронавигация.

– “Sure thing, it only resolves part of equation, it will delay some traffic and increase workload. But why not consider it another brick on safety wall?”

– “Keep in mind that helicopter at this altitude must have enough velocity to allow for soft landing in case of an engine failure. *Autorotation* requires either airspeed or altitude. Low energy state is not as bad for a helicopter as for a jet, but still not good” (Civil Aviation, February 2, 2025).

Следующий тип морфолого-синтаксического терминообразования в английском языке – **аббревиация**. **76** специальных лексических единиц (**10%**) образованы данным способом: *UAV* – Unmanned Aerial Vehicle – БПЛА, *CoG* – Center of Gravity – центр тяжести.

– “Is it actually confirmed it was a private drone? Power companies and others are flying drones to assess damage. In our area they are locating downed lines because we are without power for 3 days and counting.”

– “Power companies and the like should (and IME do) coordinate their *UAV* activities with the air boss on any emergency operation.” (Civil Aviation, February 11, 2025).

В подъязыке авиации в русском языке **морфолого-синтаксический способ** является **вторым** по продуктивности (**183** специальных лексических единиц, **25%**). Больше всего специальных лексических единиц образовалось в результате

аббревиации (117 терминов, 16%). В подязыке встречаются как русские аббревиатуры, так и английские: *ЗУ* – зарядное устройство, *ЛВС* – легкое воздушное судно, *АОН* – авиация общего назначения, *KV* – маркировка мотора, обозначающая минимальные обороты, на которых он может функционировать в режиме заданного напряжения, *SDK* – Software Development Kit (комплект для разработки ПО), *ABS* – Acrylonitrile Butadiene Styrene (тип пластика для 3D-печати), *ROI* – region of interest (зона интереса). Причем англоязычные аббревиатуры преобладают (**32 аббревиатуры из 53**) и относятся к сфере БПЛА.

– «Да, там моторы с большим *kv*».

– «Больше оборотов на 1 вольт» (DJI Lab, 14.01. 2025).

Доминирование англоязычных аббревиатур в сфере БПЛА объясняется тем, что беспилотные авиационные технологии сегодня приобретают все большую популярность и, по иронии, соответствующая терминология вновь заимствуется из западной технической номенклатуры – несмотря на то что первые разработки в этой области велись именно в СССР (1920 гг.), а к 1980-м годам советская армия уже эксплуатировала разведывательно-ударные комплексы с усовершенствованными двигателями и авионикой – Ту-300 «Коршун», «Пчела-60С», «Шмель», а также беспилотные вертолеты Ка-37 и Ка-137. Однако после распада СССР отечественная авиастроительная отрасль пережила глубокий кризис и резкое сокращение финансирования. Лишь в 2000-х годах разработки БПЛА возобновились – появились такие аппараты, как «Орлан-10» (с 2010 г.) и «Орион» (первый полет – 2016 г.). Тем не менее массового серийного производства отечественных БПЛА долгое время не было, в отличие от англоязычных стран, где такие системы производились и экспортировались на глобальном уровне.

Кроме того, важно, что при получении зарубежных технологий термины зачастую заимствуются вместе с оборудованием, что дополнительно закрепляет использование англоязычной терминологии.

Еще одним морфолого-синтаксическим способом образования терминов является словосложение (**66** слов, **40%**) [Гринев-Гриневиц, 2008, с. 146]. Например, *аэросъемка, авиабаза, радиосвязь*:

– «Если у вас во флайтплане стоит что есть *радиосвязь*, диспетчер обязан вас пинговать (выяснять вы там живы, летите?) согласно диспетчерскому ФАП. ПСС, панимаишь».

– «Алексей, все так. Только не все пилоты понимают, что значит “пинговать”, т.к. айти литературу не читают» (Авиаболталка, 31.05.2021).

Таким образом, проведенный анализ русского и английского словообразования в подъязыке авиации позволил выявить ключевые сходства и различия в формировании терминологии.

Представим таблицу словообразовательных моделей специальной авиационной лексики в русском и английском языках.

Таблица 3.

Частотность словообразовательных моделей русской специальной лексики верхнего регистра подъязыка авиации

Всего проанализированных русских специальных лексических единиц верхнего регистра – 720.

Способы образования		Количество специальных лексических единиц верхнего регистра		Проценты	
Семантический	Заимствование	303	279	42%	39%
	Метафоризация		20		3%
	Метонимизация		4		0,5%
Морфолого-синтаксический		183		25%	
Синтаксический		125		17%	
Морфологический		109		15%	

Таблица 4.

Частотность словообразовательных моделей английской специальной лексики верхнего регистра подъязыка авиации

Всего проанализированных английских специальных лексических единиц верхнего регистра – 775.

Способы образования		Количество специальных лексических единиц верхнего регистра		Проценты	
Синтаксический		270		35%	
Морфологический		207		27%	
Морфолого-синтаксический		167		21%	
Семантический	Заимствование	131	87	17%	11%
	Метафоризация		38		5%
	Метонимизация		6		0,7%

Семантический способ оказался наиболее продуктивным в русскоязычной авиакоммуникации, тогда как в английском языке он является четвертым по продуктивности.

В подъязыке авиации доминирует **заимствование** как способ семантического словообразования русской специальной лексики.

Большая часть терминов пришла в терминологию русского языка из **английского**. Кроме того, в подъязыке авиации большое количество терминов из лексико-семантической группы «Дроностроение», которые заимствовались в результате транслитерации с английского языка или же сохранили английское написание. В результате доминирования заимствованных терминов в российской лексикографии семантический способ терминообразования по типу заимствования и морфологического освоения является самым продуктивным в подъязыке авиации русского языка.

Синтаксический способ лидирует в английском языке, однако в русском языке он занимает третье место. В обоих языках преобладают модели N + N (Сущ. + Сущ.) и A + N (Прил. + Сущ.), что обеспечивает краткость и точность терминов.

Морфологический способ занимает второе место в английском языке и четвертое место в русском.

Второе место по продуктивности в русском языке занимает **морфолого-синтаксический способ**. Данный способ более характерен для русского языка, особенно в сфере БПЛА, где активно заимствуются англоязычные аббревиатуры. В английском языке этот способ менее продуктивен (третье место).

Терминообразование в авиации отражает не только лингвистические процессы, но и технологические, исторические и культурные факторы. Изначально русская терминология характеризовалась строгими правилами формирования понятий и выражала высокую степень кодифицированности. В Российской империи и Советском Союзе создание специализированных терминов было процессом продуманным и систематизированным, направленным на достижение точности и однозначности значений. Хотя в течение XX века появлялись отдельные заимствования из английского языка, главным образом в технических науках и авиации, основной объем специальной терминологии оставался русскоязычным и создавался с соблюдением жестких норм и стандартов.

Однако обмен технологиями и технологическое соревнование привело к увеличению числа заимствованных терминов. В настоящее время сложилась ситуация, когда русская терминология стала более гибкой, с высокой долей семантических преобразований и заимствований, на фоне ее английский язык демонстрирует большую стабильность и стандартизацию в формировании профессиональной терминологии, служащей основой международной коммуникации в научно-технической среде. Развитие БПЛА и цифровых технологий продолжает влиять на терминологию, усиливая роль англоязычных заимствований в русском языке.

Таким образом, выявленная асимметрия в продуктивности базовых способов словообразования в подязыке авиации между русским и английским языками проявляется в том, что каждый язык опирается на разные доминантные механизмы образования.

2.4. Особенности функционирования русской и английской специальной лексики верхнего регистра подязыка авиации

Механизмы формирования – это лишь инструмент, который обретает свое полное значение лишь в процессе функционирования лексики для решения конкретных задач профессиональной коммуникации.

Специальные лексические единицы верхнего регистра в английском и русском языках выполняют **номинативную функцию**, которая проявляется в точном и однозначном обозначении ключевых понятий, объектов и процессов в рамках авиационной профессиональной сфере. Данная функция является фундаментальной, поскольку обеспечивает саму возможность существования и развития специального знания, фиксируя его в четко определенных языковых формах.

Например, в следующем примере термин ***фреза*** выполняет номинативную функцию:

– «Пробовали дисковые ***фрезы***, выровнять подход - если просто земля - ровняет. Если как сейчас, с травой, то еще хуже получается»

– «На реа писали рельсу катают джилом» (Авиаболталка, 14.06.2021).

В данном отрывке разговора говорящий сталкивается с конкретным объектом – режущим многолезвийным инструментом в виде тела вращения с зубьями для фрезерования. Ему необходимо назвать данный предмет, чтобы ввести его в дискурс и сделать темой обсуждения. Слово выступает в роли ярлыка, имени для сложного технического понятия.

– “I know this is kind of off topic but when you said if you connect two motors they will turn together, is that AC motors only or also true for DC. I understand the AC,

but am befuddled why that would work with DC too. Thanks! Please ignore if this is too off topic”.

– “DC motors can be connected together because the field alternation is created by the commutator for brushed motors, or by a stepper function on **brushless motors**” (Technical/Operations, February 12, 2024).

В примере выше использован термин *brushless motor* (a brushless motor has permanent magnets which rotate around a fixed armature eliminating problems associated with connecting current to the moving part. The brushless motors are far more efficient and durable than brushed motors [MDT]), который является иллюстрацией реализации номинативной функции. Его основная задача – не просто назвать объект, а точно и однозначно идентифицировать конкретный класс двигателя.

В русском языке данную функцию выполняют **720** специальных лексических единиц верхнего регистра (**100%**), в английском языке – **775** (**100%**).

Специальная лексика верхнего регистра в подъязыке авиации выполняет также компрессивную функцию, которая реализуется посредством использования аббревиатур. В подъязыке авиации в русском языке данную функцию реализуют **98** слов (**13%**), в английском – **81** слово (**11%**).

Современная лингвистика признает аббревиацию одним из наиболее продуктивных и активно используемых механизмов компрессии текста. Этот способ словообразования выполняет ключевую функцию сжатия текста, обеспечивая экономное выражение смысла. Особую актуальность аббревиация приобретает в условиях роста количества громоздких лексических новообразований, которые часто оказываются неудобными в повседневном употреблении. Благодаря аббревиации сложные термины и названия получают более краткую, емкую форму без потери исходного значения, что делает их удобными для использования в профессиональной коммуникации [Костюшкина, Шагланова, 2015, с. 26-27].

Суть языковой экономии в отношении аббревиатур состоит в компрессии средств выражения и обобщенном восприятии смыслового содержания новых

языковых единиц, в повышении коммуникативной функции языка. Аббревиация сокращает материальную оболочку коммуникативных единиц, что напрямую способствует увеличению скорости передачи информации [там же, 27].

- «Есть другие дроны.. котрые рэд возят. и *фпв* с комодой».
- «Другие дроны тоже не могут стабилизировать камеру на скоростях выше 100 км/час» (Авиаболталка, 13.02.2021).

Например, аббревиатура **ФПВ** от английского слова *FPV (First Person View)* выполняет функцию экономии языковых и речевых усилий, поскольку вместо описательной конструкции *полет от первого лица* используется аббревиатура **ФПВ**. Это сокращает материальную оболочку языковой единицы, что значительно ускоряет процесс написания и чтения сообщения.

- “That was my first thought. The **IMU** calibration passed all its automated checks. But you know how sensitive those units can be. Even a tiny offset in one of the accelerometers can throw off the entire gravity vector calculation”.

– “Absolutely! The **IMU** is the heart of the stabilization system. If it thinks it is moving when it is not, the flight control computers get garbage data. Let`s isolate it. Can you hook up the test ring and monitor the raw data from the **IMU`s** gyro while I rock the fuselage?” (Technical/Operation, September, 29, 2025).

В вышеприведенном примере аббревиатура **IMU** выполняет компрессивную функцию, проявляющуюся в экономии времени и речевых усилий. Вместо того чтобы каждый раз произносить *Inertial Measurement Unit* (инерциальный измерительный блок), специалисты используют аббревиатуру. Подобное «сворачивание» терминов ускоряет передачу информации, делает диалог более динамичным и сосредоточивает внимание на сути проблемы.

Представим рассмотренные функции специальной лексики верхнего регистра в виде таблиц.

Таблица 5.

Функции русской специальной лексики верхнего регистра

Всего проанализированных русских специальных лексических единиц – 720.

Функция	Процент	Количество специальных лексических единиц верхнего регистра
Номинативная	100%	720
Компрессивная	13%	98

Таблица 6.

Функции английской специальной лексики верхнего регистра

Всего проанализированных английских специальных лексических единиц – 775.

Функция	Процент	Количество специальных лексических единиц верхнего регистра
Номинативная	100%	720
Компрессивная	1%	81

Таким образом, номинативная функция специальных лексических единиц верхнего регистра является доминирующей в двух языках (**100%** в двух языках). Данная функция реализуется в каждой языковой единице, так как основная функция любого слова – называть, обозначать явление, предмет, понятие. Специальная лексическая единица дает название конкретному понятию в рамках определенной сферы.

Еще одной функцией рассматриваемой лексики в двух языках является такая прагматическая функция, как компрессивная, то есть функция языковой экономии, которая реализуется посредством аббревиации **98** слов (**13%**) в русском, в английском – **81** слов (**11%**).

Компрессия выступает ключевым инструментом оптимизации профессиональной коммуникации, позволяя специалистам оперировать сложными понятиями с помощью лаконичных обозначений.

ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ 2

Проведенный анализ русской и английской специальной лексики верхнего регистра 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, что подтверждает ориентацию профессиональной коммуникации на точность и однозначность. Однако их удельный вес различен: в английском языке термины составляют 98%, тогда как в русском – 87%. В двух подъязках 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. Морфолого-синтаксический способ высокопродуктивен в двух языках.

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 ПОДЪЯЗЫКА АВИАЦИИ

3.1. Состав русской и английской специальной лексики нижнего регистра подъязыка авиации

Если верхний регистр, с его кодифицированной и строго нормированной лексикой, формирует официальный каркас подъязыка авиации, то нижний регистр представляет собой ее живой, экспрессивный слой. Он отражает неформальные отношения внутри профессионального сообщества и служит важным инструментом групповой идентификации.

Для описания состава нижнего регистра как части стратификационной модели подъязыка авиации методом целенаправленной выборки с подтверждением статуса каждой отобранной языковой единицы в словарях жаргонизмов и сленгизмов было проанализировано **334** русских субстандартных лексических единиц (СЛЕ) и **201** английская СЛЕ.

Нижний регистр подъязыка авиации состоит из профессионального просторечия и профессионального жаргона. Маркирующими единицами профессионального просторечия являются профессионализмы и интерпрофессионализмы. Единицами профессионального жаргона являются профессиональные жаргонизмы и профессиональные интержаргонизмы.

Доминирующими языковыми единицами среди профессионального просторечия в русском языке являются **профессионализмы (82%, 272 единиц из числа отобранных СЛЕ)**. Данные языковые единицы представляют собой полуофициальные слова, бытующие в разговорной речи людей определенной специальности, обладающие эмоциональной окраской.

В английском языке ядро профессионального просторечия также составляют **профессионализмы (76%, 154 единиц)**. Преобладание профессионализмов в двух языках обусловлено тем, что данный пласт лексики является менее эмоциональной окрашенным и в этой связи более формальным, нежели

жаргонизмы, часто имеющие отрицательный экспрессивный оттенок.

Профессионализмы, в отличие от терминов, являются неофициальными наименованиями (вторичными по своему статусу) и фигурируют исключительно в разговорной речи [Сердобинцева, 2012, с. 399], например: *кончик* – хвост самолета [CA] (профессионализм); *music* – создание помех радиолокационной системы [ASPS] – обладают эмоциональной окраской и поэтому используются в устной речи.

– «Тот самолет приземлился прям на *кончик*...»

– «Неужели ты заметил, а я не увидел, сильно пострадал хвост?» (DJI Lab, 21.06.2020).

В рассматриваемом примере профессионализм *кончик* является вторичным наименованием, поскольку он заменяет термин *хвост самолета*, который используется во втором предложении. Профессионализм возник в результате метафорического переноса: анатомическое название нижней части позвоночника (копчик) переносится на заднюю часть самолета, создавая образное сравнение. Такой прием придает слову эмоциональную окраску, делая речь более экспрессивной и неформальной, что и характерно для разговорной профессиональной речи авиаспециалистов.

– “We need to adjust the radar settings; the *music* from the nearby aircraft is causing significant interference.”

– “The technician said that it can compromise our detection capabilities.” (Civil aviation, June 1, 2021).

В англоязычном примере используется профессионализм *music*, представляющий собой вторичное наименование, заменяющее технический термин *radio interference*. Перенос значения возник благодаря метафорическому сравнению: посторонние сигналы, создающие помехи в радиолокационном оборудовании, ассоциируются с фоновым шумом, напоминающим музыку. Данный профессионализм придает высказыванию образность и экспрессию, характерную для разговорной речи специалистов, в данной случае авиатехников.

Термины, в отличие от профессионализмов, являются первичными

наименованиями, они лишены экспрессии и функционируют не только в разговорной речи, но и в научной литературе. Например,

– «...изготовление *лонжеронов* лопастей методом намотки позволяет получить монолитную конструкцию без швов и соединений» [Попов и др., 2014, с. 6].

– “Development of the internal-combustion *engine* took place largely during the nineteenth century” [Wild, Kroes, 2014, p. 1].

Ключевое различие между профессионализмами и терминами заключается в отсутствии у первых словарной фиксации и дефиниций. Это означает, что термины выполняют номинативную и дефиниционную функции (требуя строгой однозначности в рамках конкретной терминосистемы), в то время как профессионализмы ограничиваются исключительно номинативной функцией – то есть служат средством точного обозначения предмета или явления [Сердобинцева, 2012, с. 399]. Например, профессионализм *фронт* – «грозовое облако» [СА] – не сопровождается развернутой дефиницией. Напротив, термин *кленка* определяется как «технологический процесс соединения деталей посредством заклёпок, выполняемый вручную с помощью пневматических или электрических молотков, а также на клёпочных прессах» [Данилин, 2012, с. 73]. *Blue and smellies* – униформа авиамехаников [Казачкова, 2010, с. 73] (профессионализм), не имеет дефиниции; *disturbance* – action onto the system which changes state of its movement. For example, in aeromechanics are air gust, release of cargo, act of the pilot. [Данилин, 2012, с. 33].

Профессионализмы служат средством быстрой и удобной коммуникации внутри профессионального сообщества, не претендуя на нормативность и точность, присущую терминам. Таким образом, отсутствие словарной фиксации подчеркивает их неофициальный характер.

Экспрессивность профессионализмов, противостоящая точности и стилистической нейтральности терминов, выступает еще одним их отличительным признаком [Прохорова, 1973, с. 117]. Данной позиции придерживается и Е. Н. Сердобинцева, которая утверждает, что

профессионализмы не просто идентифицируют объект, а характеризуют его и отражают отношение говорящего к нему [Сердобинцева, 2012, с. 400]. Например, **желторотик** (желтый самолет), профессионализм, экспрессивно окрашен; ср. неэкспрессивный термин **муфта**; **warthog** – an amber visual landing aid that the pilot uses to adjust aircraft relative position to a desired final approach glidescope [ASPS], профессионализм, экспрессивно окрашен; **dampening** – демпфирование [Данилин, 2012, с. 46].

Отличительной особенностью **интерпрофессионализмов** является употребление лексических единиц в ряде подязыков. В русском языке интерпрофессионализмы представлены в количестве **12% (41 единица)**. Например, **бочина** – крыло самолета в авиационной области; боковая часть автомобиля в автомобильной области; **свисток** – реактивный самолет в авиационной области; врун в воровском жаргоне, **вентилятор** – устройство охлаждения БМВ в автомобильной области, винтовой двигатель в авиационной области, **горбатый** – Боинг 747 в авиационной области, автомобиль ЗАЗ-965 в автомобильной области [ИЭСЯ].

– «Не!... вы только посмотрите!))))) Самолеты ему скушна».

– «Ну этот **свисток** согласен, скушен)) Тыкнул кнопку – он взлетел! оттыкнул кнопку – он сел)))» (Авиаболталка, 29.04.2022).

В английском языке интрепрофессионализмы занимают **15% (30 СЛЕ)** от всей субстандартной лексики: **blinder** (1. Tu – 22 [Казачкова, 2010, 24]; 2. Something (such as athletic play) that is dazzlingly excellent or remarkable; 3. Either of two flaps on a horse`s bridle to keep it from seeing objects at its sides [MWD]), **platform** (1. The landing site on the aircraft carrier [Казачкова, 2010, 36]; 2. Extremely high heel [UD]). **rookie** (1. A first-year participant in a professional sport [MWD]; 2. A young, unexperienced pilot [Казачкова, 2010, 36]), **boat** (1. Any Navy ship regardless of size [ASPS]; 2. A large car [MWD]), **crate** (1. Dilapidated old car; Dilapidated old airplane [MWD]).

– “The **blinder** in Hangar 3 needs new hydraulics before the next sortie, the port-side system`s leaking badly”

– “Yeah, I saw the puddle. Let’s patch it up quickly” (Technical/Operations, July 2, 2021).

В нижний регистр подъязыка авиации включены также профессиональные **жаргонизмы**, «разновидность языка, применяемая определёнными социальными группами, объединёнными общей профессией, интересом, возрастом или социальным статусом» [Алиева, 2024, с. 525].

Жаргон – это средство сознательного обособления группы, иногда с элементами «тайного языка» (криптолалия), что особенно актуально для закрытых профессиональных сообществ.

От других разновидностей профессиональной лексики профессиональные жаргонизмы отличаются тем, что их значение всегда содержит негативные эмоционально-оценочные оттенки (коннотативный компонент: насмешка, неодобрение, уничижение), в связи с чем им свойственна ярко выраженная разговорная окраска, то есть стилистическая сниженность: **козел** – название эволюций самолета, когда касание земли происходит передними шасси [Данилин, 2012, с. 73], **баба** – Ту-154 [Казачкова, 2010, с. 66], **корова** – Ми-6 [САЖ], **bogey** – an unidentified aircraft, especially: one not positively identified as friendly and so assumed to be hostile [MWD], **goat** – козел, отскок самолета от взлетно-посадочной полосы после касания шасси при посадке [Данилин, 2012, с. 73].

– «Не собираюсь лезть в размышления о высшей математике отскоков от полосы. И каждый год мы видим красивый прогрессирующий козел с третьим разрушающим».

– «Это прогрессирующий **козел**, а не каждый козел такой» (Авиаболталка, 03.02.2022).

– “That was almost a **goat**. Felt like we bounced like halfway down the runway.”

– “Gusty crosswind didn’t help. At least the gear held – could’ve been a prop strike” (Civil Aviation, March 20, 2023).

В подъязыке авиации в русском языке насчитывается **4% (14 единиц)** жаргонизмов, в английском – **5% (11 единиц)**.

Профессиональные жаргонизмы противопоставляются терминам по тем же

признакам, что и профессионализмы.

В нижнем регистре русской и английской специальной лексики подъязыка авиации фигурируют и профессиональные **интержаргонизмы**. В русскоязычном профессиональном подъязыке насчитывается **7** единиц (**2%**), имеющих статус интержаргонизмов, в английском – **6** (**3%**). Например, *морда* – передняя часть автомобиля / передняя часть самолета [ИЭСЯ], *puke* – 1. A pilot. [Казачкова, 2010, с. 29]; Vomit [UD].

– «Остается незамеченным, но весьма привлекателен. при этом, ничуть не уступает цессне 182, а в чем-то даже превосходит».

– «Морда красивая у него» (Авиаболталка, 16.10.2021).

– “That puke in the King Air left the parking brake again.”

– “Should we start leaving the chocks until the engines are running?” (Civil Aviation, January 10, 2025).

Для наглядности представим таблицу структуры русской и английской специальной лексики нижнего регистра подъязыка авиации.

Таблица 7.

Состав русской специальной лексики нижнего регистра подъязыка авиации

Всего проанализированных русских специальных лексических единиц нижнего регистра – 334.

Языковая единица	Количество	Проценты
Профессионализмы	272	82%
Интерпрофессионализмы	41	12%
Жаргонизмы	14	4%
Интержаргонизмы	7	2%

Таблица 8.

Состав английской специальной лексики нижнего регистра подъязыка авиации

Всего проанализированных специальных лексических единиц нижнего регистра – 201.

Языковая единица	Количество	Проценты
Профессионализмы	154	76%
Интерпрофессионализмы	30	15%
Жаргонизмы	11	5%
Интержаргонизмы	6	3%

Таким образом, в русском и английском языках в нижнем регистре подъязыка авиации, как части стратификационной модели, доминируют профессионализмы. Преобладание данного типа субстандартной лексики объясняется их практической ценностью в профессиональной коммуникации: данный пласт лексики является менее экспрессивным и в этой связи более формальным, нежели жаргонизмы, часто имеющие отрицательную эмоциональную окраску, что делает их оптимальным средством общения в профессиональной среде.

3.2. Лексико-грамматическая характеристика русских и английских специальных языковых единиц нижнего регистра подъязыка авиации

Определив состав специальной лексики нижнего регистра подъязыка авиации, мы заложили основу для понимания ее структурной организации. Однако для выявления системных закономерностей, понимания источников формирования и объяснения функциональных особенностей языковых единиц необходимо перейти к ее лексико-грамматическому анализу.

Представим характеристику авиационной субстандартной лексики в двух языках на лексическом и грамматическом уровнях языка, начав с рассмотрения

источников ее формирования.

Основу русской субстандартной лексики в подъязыке авиации составляют исконно русские слова. Они переходят из пласта общеупотребительной лексики, подвергаясь семантической специализации (**59%, 200 СЛЕ**): *восьмерка* (фигура пилотажа, которая выполняется пилотом во время полета самолета. Она представляет собой два круга, соединенных в середине, что создает визуальный эффект цифры «8».) и т. д., *мясо* – самолеты ОКБ Мясищева [САЖ].

– «Я, конечно, не профессионал, но они сделали учебное упражнение в воздухе – *восьмерка*, потом выполнили прямо линейный горизонтальный полет и разворот. А что там померещилось другим, не знаю».

– «Вы сноб :)» (Авиаболталка, 14.11.2020).

Анализ примеров показывает, что русская субстандартная лексика обладает метафорической мотивированностью и служит инструментом активизации языковой рефлексии, то есть оценки языковых фактов. Метафора строится на установлении сходства между объектами или явлениями (сходства по функции, по внешнему признаку, по расположению, форме и т. д.). Профессионализм *восьмерка* (фигура пилотажа) – результат метафорического переноса наименования по визуальному сходству с цифрой 8. В основе переноса лежит идентичная форма, ведь траектория полета при выполнении этого элемента повторяет очертания цифры 8.

Специальная русскоязычная авиационная лексика нижнего регистра включает в себя лексику, имеющую иноязычное происхождение (**134 СЛЕ, 40%**). Среди всей русской специальной лексики нижнего регистра слова английского происхождения составляют **83% (111 слов)**. Например, *теканам* – самолет от итальянского производителя самолетов Теспат, *оверхолл* – процесс тщательного осмотра, разборки, ремонта и сборки самолета или его основных компонентов, таких как двигатели, шасси и системы авионики, *слинг* – это цельнометаллический самолет Sling TSi с низким расположением крыла и трехколесным шасси домашней сборки.

– «Это во столько типовой борт со свежими *оверхоллами* реально обойдется

тут на круг».

– «Кстати, а что так сокаты не жалуют? По мне прикольный самолет. И летает хорошо» (Авиаболталка, 09.03.2022).

В варианте русского языка некодифицированные лексемы имеют также **французское происхождение (7 слов, 2%)** – *батон* (Ил-86), **испанское (1 слово, 0,2%)** – *аллигатор* (Ка-52), **греческое (2 слова, 0,5%)** – *гидрашка* (гидравлическое масло) [GM].

Таким образом, русская специальная лексика нижнего регистра объединяет в себе лексические единицы, различающиеся по своему происхождению. Среди русской субстандартной лексики доминируют исконно русские лексемы, заимствованные из общелитературного языка и переосмысленные метафорически. Это говорит о гибкости русской словообразовательной системы, способной переосмысливать общеупотребительные слова для номинации технических понятий [Фомин, Андреяшина, 2024, с.171].

Главным источником английской субстандартной лексики выступает исконно английская субстандартная лексика (**70%, 139 СЛЕ**). Например, *dusty* – небольшой, старый, изношенный самолет, *sky king* – высококвалифицированный, выдающийся пилот, *wingman* – пилот, летящий в строю с другим самолетом, обеспечивающим поддержку и защиту:

– “You are flying with a real *sky king* today.”

– “No kidding?” [Civil Aviation, February 20, 2025].

Специальная английская лексика нижнего регистра подъязыка авиации включает в себя также и **лексику, имеющую иноязычное происхождение (75 СЛЕ, 37%)**. Английская специальная лексика нижнего регистра в значительной степени представлена словами французского происхождения – **56 СЛЕ (29%)**. Например, *cabane* – кронштейн, *pirate* – пилот, *orange* – летчик-наблюдатель:

– “The vibration damper’s *cabane* is cracked – see those stress marks near bolt holes.”

– “That’s the third ones this month” (Civil Aviation, January 2, 2024).

Англоязычная субстандартная лексика включает также слова **греческого**

происхождения (8 СЛЕ, 4%): *hexa* – гексакоптер; **итальянского** (2 СЛЕ, 1%): *squawk* – код, который пилот вводит в транспондере для идентификации своего самолета на радаре [OED].

Таким образом, английская специальная лексика нижнего регистра объединяет в себе лексические единицы, различающиеся по своему происхождению. Как выяснилось в ходе анализа, среди английской субстандартной лексики доминируют исконно английские лексемы. Это связано с тем, что исконно английская лексика часто обладает высокой семантической гибкостью, что делает ее более подходящей для создания новых значений.

Анализ семантической структуры позволяет разделить английскую и русскую субстандартную лексику в подъязыке авиации на **моносемантические и полисемантические наименования**.

В подъязыке авиации в английском языке выделяются **моносемантические** СЛЕ (80%, 161 слово), то есть лексические единицы, имеющие лишь одно значение: *green parrot* – самолет или вертолет, используемый для транспортировки флага, *black bird* – самолет SR71A.

– “You ever work on the *Black Bird*’s fuel system? That thing leaked like a sieve until it hit Mach 3”.

– “Yeah, titanium nightmare. Whole airframe expanded midflight.” (Civil Aviation, February 12, 2023).

Русские **моносемантические** СЛЕ занимают 85% (285 СЛЕ): *твинновость* – наличие самолета двух двигателей, *пушка* – тепловая пушка.

– «Смотря какая цель стоит. Если понтowo летать, то да, лицензия, самолет, все дела. У меня стояла цель летать. Летаю на стрингах и не обламываюсь. На все про все 500 тыс руб».

– «Тут вот были рассказы как в морозы с *пушками* замораживаются, греют, масло меняют... А я крайний раз летал, подали вертолeтик, дверку придержали, симпатная девушка к месту подачи проводила. С-сервис. Я так то не искатель сервиса такого, пишу прост чтоб контраст был понятен» (Авиаболталка, 17.03.2023).

Помимо **моносемантических** наименований в подъязыке авиации встречаются и полисемантические профессиональные лексические единицы, общее количество которых составляет **15% (49 СЛЕ)** в русском языке и **12% (40 СЛЕ)** в английском: *гидрик* – гидрокомпенсатор и гидросамолет, *тушка* – основной корпус БПЛА и самолет Ту [FPV]; *ramrod* – 1. Задание штурмовика. 2. Уничтожить наземную цель; *fitter* – самолет С-7. 2. Самолет С-27. 3. Самолет С-20. 4. Самолет С-22; *to scramble* – 1. поднимать в воздух (об истребителях). 2. Быстро взлетать [ASPS].

Все значения слов при этом между собой, так или иначе, связаны, образуя сложное семантическое единство, которое называется семантической структурой профессиональной лексической единицы [Пуртова, 2015, с. 299]. Так, например, семантическая структура профессионализма *горшок* состоит из двух значений, объединенных общей семой «цилиндрическая форма» – 1. цилиндр; 2. поршень. Семантическая структура профессионализма *ramrod* состоит из двух значений – 1. Задание штурмовика; 2. Уничтожить наземную цель, объединенных общей семой «боевая цель».

Анализ семантической структуры русской и английской субстандартной лексики в подъязыке авиации показал, что большинство СЛЕ являются **моносемантическими**, тогда как полисемантические встречаются значительно реже. Подобное распределение указывает на явно выраженное стремление некодифицированных лексем к однозначности. Эти единицы отличаются точностью и четкостью в передаче понятий, что в целом является характерной чертой профессиональной коммуникации в исследуемой области.

Отражая определенным образом те или иные «отрезки действительности», слова связаны между собой. Благодаря данной связи лексические единицы объединяются в группы, называемые тематическими [Сердобинцева, 2011, с. 15].

Отобранные русские субстандартные специальные наименования можно разделить на следующие лексико-тематические группы: «**Наименования частей ЛА (45 СЛЕ, 13%)**», «**Наименование пилотируемого ЛА (38% 129, СЛЕ)**» (*большая тушка* – Ту-154), «**Наименование БПЛА (22 СЛЕ, 6%)**» (*мавик аир 2*

– дрон Mavic Air 2), «Силовая установка» (18 СЛЕ, 5%) (*сердце* – мотор, лопатка – лопасть), «Наименование субъектов» (11 СЛЕ, 3%) (*сапог* – пилот военно-транспортной авиации), «Наименование погоды» (11 СЛЕ, 3%) (*чехол* – погода ниже минимума), (*лапы* – части самолета), «Наименование оснащения самолета» (10 СЛЕ, 3%) (*баранка* – штурвал), «Настройка и управление» (10 СЛЕ, 3%), «Оснащение ЛА» (10 СЛЕ, 3%) (*виста* – цифровая видеоподсистема Caddx Vista), «Действия, относящиеся к ЛА» (8 СЛЕ, 2%) (*давать ногу* – выпускать шасси), «Компоненты БПЛА» (9 СЛЕ, 3%) (*пигтейл* – коаксиальный кабель), «Режим и функции» (7 СЛЕ, 2%) (*фейк-жипс* – подделка GPS-сигнала), «Фигуры высшего пилотажа» (6 СЛЕ, 2%) (колокол – фигура высшего пилотажа) «Программное обеспечение и приложение» (6 СЛЕ, 2%) (Джиго 4 – DJI Go 4 (мобильное приложение для работы с контентом, который поступает с бортовой камеры дронов DJI любительских и профессиональных серий), «Аккумуляторы и питание» (5 СЛЕ, 1%) (*батка* – батарея), «Техническое обслуживание» (3 СЛЕ, 1%) (*обнова* – обновление).

Исходя из нашего материала, самыми многочисленными лексико-тематическими группами в русском языке являются «*Наименования пилотируемого ЛА*», «*Наименования БПЛА*», «*Наименования частей ЛА*», «*Силовая установка*». Это обусловлено тем, что в основу обсуждения авиаспециалистов входят именно данные темы. Ключевую роль в авиационной профессиональной сфере играют именно разные виды летательных аппаратов (пилотируемых и беспилотных), их части, силовые установки.

Изучение семантической структуры субстандартных английских лексических единиц позволяет выделить следующие лексико-тематические группы: «Name of manned aircraft» (Наименование пилотируемых ЛА) (43%, 87 СЛЕ) (*metal bird* – летательный аппарат), «Crew and staff» (Экипаж и персонал) (17%, 34 СЛЕ) (*airy-fairy* – сотрудник военно-воздушных сил), «Aviation operations and maneuvers» (Авиационные операции и маневры) (12%, 25 СЛЕ) (*to bank* – выполнять вираж, вводить в вираж, кренить), «UAV structural elements and systems» (Структурные элементы и системы БПЛА) (6%, 12 СЛЕ) (*prop* –

propeller), «**Structural elements and systems of manned aircraft**» (Структурные элементы и системы пилотируемых ЛА) (4%, 9 СЛЕ) (*cabane* – кабанчик) «**Name of unmanned aircraft**» (Наименование БПЛА) (1%, 2 СЛЕ) (*quad* – quadcopter).

Наиболее многочисленной лексико-тематической группой в рассматриваемом подязыке выступает группа «**Name of manned aircraft**» (Наименование пилотируемого ЛА). Это может быть обусловлено тем фактом, что авиация как область требует высокой степени специализации. Наименование различных типов летательных аппаратов (самолеты, вертолеты и т.д.) является основой для понимания и работы в этой сфере. Эти наименования необходимы для четкого различия между различными типами и классами аппаратов, что критически важно для безопасности и эффективности. Продуктивность лексико-тематической группы «**Crew and staff**» (Экипаж и персонал) свидетельствует о ключевой роли человеческого фактора в авиационной сфере. Особое место занимает и лексико-тематическая группа «Авиационные операции и маневры» “**Aviation operations and maneuvers**”, что обусловлено повышенным вниманием к действиям, выполняемым летательными аппаратами.

Сравнительный анализ лексико-тематических групп русской и английской субстандартной лексики в авиации выявляет общие закономерности. В обоих языках доминирует группа «Наименование пилотируемого ЛА», что указывает на потребность в неформальной, зачастую эмоциональной номинации основного объекта профессиональной деятельности – самолета. Однако, наряду с общими чертами, выявлены и существенные различия. Русский подязык отличается большим разнообразием и специфичностью групп, детально классифицирующих аспекты управления и технического состояния: в нем отдельно выделены группы «Настройка и управление», «Режим и функции», «Действия, относящиеся к ЛА», «Техническое обслуживание», а также присутствуют уникальные для русской классификации группы, такие как «Наименование погоды» и «Фигуры высшего пилотажа». В русском языке тема БПЛА оказывается семантически богаче («Наименование БПЛА», «Компоненты БПЛА», «Программное обеспечение»),

что может отражать активное освоение дронов.

Далее представим характеристику функционирования русской авиационной субстандартной лексики на синтаксическом уровне, начав с рассмотрения ее формальной структуры, по которой субстандартные лексические единицы делятся на:

1) **однословные (монологемные) лексические единицы (291 СЛЕ, 87%):** *виар* (VR -Virtual Reality), *скайренджер* – «Sky Ranger» – легкий одномоторный, двухместный многоцелевой самолет общего назначения;

2) **многословные (полилексемные) профессиональные наименования (43 СЛЕ, 13%).** Многословные (полилексемные) лексические единицы различны по количественному составу и имеют следующие названия:

а) **двухкомпонентные:** *одномоторный пистон* – одномоторный поршневой самолет, *сингл турбопроп* – самолет с одним турбовинтовым двигателем (34 СЛЕ, 10%);

б) **трехкомпонентные:** *пайпер арроу 3* – Piper Arrow 3 (модель легкого самолета) (7 СЛЕ, 2%);

в) **четырёхкомпонентные:** *бедная граница запуска двигателя* – перевод двигателя из нерабочего состояния в состояние установившейся самостоятельной работы при минимальном объеме топлива в камерах сгорания (2 СЛЕ, 0,5%).

В варианте английского языка **однословные** лексические единицы представлены в количестве **53% (106 СЛЕ):** *section* (два самолета, действующих совместно как техническая единица), *heater* – ракета Sidewinder, работающая на источниках тепла. Многословные (полилексемные, например, *paddle foot* – лицо нелетного состава, *cloud hopper* – небольшой летательный аппарат, способный летать на малых высотах) составляют **47% (95 СЛЕ)** и делятся на:

а) **двухкомпонентные**, которые состоят из двух компонентов (**44%, 89 СЛЕ**): *aerial barge* – большой грузовой самолет, способный перевозить значительные грузы, *sky taxi* – небольшое воздушное судно, используемое для перевозок на короткие расстояния, обычно выполняющие функцию воздушного такси;

б) **трехкомпонентные**, которые состоят из трех лексических элементов (5 СЛЕ, 2%): *blue-water-ops* – полеты авианосцев за пределы досягаемости наземных баз или полей;

в) **четырёхкомпонентные** (1 СЛЕ, 0,5%): *Martin Baker fan club* (человек, который катапультируется с самолета).

В подъязыке авиации в двух языках преобладают **однословные** СЛЕ. Это связано с необходимостью экономить время при обмене профессиональной информацией между специалистами. Например, профессионализм *рядники*, используемый в целях экономии времени в следующем предложении, является однословным и заменяет двухкомпонентный термин *рядный двигатель*.

– «Какая тема горячая снова)) на сравниваемых мотоциклах какие обороты максимальные, и на каких оборотах 75-80 процентов мощности выдается?»

– «Смотря какой движок. *Рядники* выдают пик мощности в диапазоне 6-11 тысяч оборотов. V-образники 3-7 тысяч. Вот например у меня два мотоцикла BMW K1600GT и Ducati MTS1200. На БМВ рабочие обороты 6-9 тысяч, на дукати 4-8...» (Авиаболталка, 08.12.2020).

В этой связи рассмотрим морфологическую структуру отобранных однословных языковых единиц. Среди **однокомпонентных** английских субстандартных лексических единиц можно выделить:

1) **непроизводные** СЛЕ (26%, 52 СЛЕ): *soup* – плохая видимость; *sick* – оборудование в исправном состоянии

2) **производные** СЛЕ (19%, 37 СЛЕ): *basement* – ангарная палуба авианосца; *carrier* – авианосец, большой военный корабль, способный нести и запускать самолеты

3) **сложные** СЛЕ (21 СЛЕ, 11%): *firebar* – самолет Я-28, *airlift* – перевозка людей или предметов снабжения воздушным транспортом, особенно в чрезвычайных ситуациях или при проведении логистических операций.

Среди однословных русских субстандартных лексических единиц **непроизводные** СЛЕ преобладают (130 СЛЕ, 38%): *рыло* – нос самолета. **Производные** лексические единицы составляют 37% (124 СЛЕ): *дырка* –

иллюминатор, *слойка* – слоистые облака. **Сложные** лексические единицы – **8% (26 СЛЕ)**: *спиртовоз* – Миг-25.

В подъязыке авиации доминируют непроизводные русские и английские СЛЕ:

– “Forecast says we’ll hit *soup* at 10,000 feet. You good with holding until it clears?”

– “No point punching through that glop without at least 3 miles visibility” (Civil Aviation, August 20, 2025).

– «Да я там посмотрел – на *рыле* вмятины большие. Надо еще обшивку проверить».

– «Ага, и датчики угла атаки заодно» (Авиаболталка, 30.01. 2024).

Преобладание непроизводных субстандартных лексем подтверждает, что подъязык авиации является открытой языковой системой, поскольку непроизводные лексемы обладают деривационными возможностями, способствующими пополнению лексического состава подъязыка.

При рассмотрении составных английских субстандартных профессиональных лексических единиц можно выделить следующие модели:

1) **Noun + Noun**: *mini-boss* – помощник воздушного босса (**56 СЛЕ**) **30%**;

2) **Adjective + Noun**: *hard deck* – безопасная высота (**13 СЛЕ**) **7%**;

3) **Participle I + Noun**: *flying coffin* – старый и устаревший самолет (**8 СЛЕ**) **7,4%**;

4) **Verb + Preposition**: *to shut down* (выключать мотор), *to bang out* (катапультироваться) – (**4 СЛЕ**) **3,7%**;

Анализ структурных типов английской составной лексики нижнего регистра подъязыка показал, что преобладает структурная модель “**Noun + Noun**”, которая является атрибутивным словосочетанием, поскольку имя существительное, находящееся в препозиции, выступает в роли определения и характеризует и уточняет значение постпозитивного имени существительного.

– “Those *thunder chickens* are already spinning up. Looks like 101st is heading

out before the weather closes in”

– “Just hope they don’t wake up every SAM site within 50 clicks” (Civil Aviation, August 12, 2024).

Преобладание структурной модели “**Noun + noun**” свидетельствует о том, что особое значение в рассматриваемом подязыке придается описательному элементу различных предметов и явлений.

При рассмотрении русских составных субстандартных лексических единиц можно выделить следующие модели:

1) **прилагательное + существительная (16 СЛЕ, 5%):** *крылатый богатырь* – авиатор, *маленький физкультурник* – миг-23.

2) **существительное + существительное (8 СЛЕ, 2%):** *бог погоды* – синоптик, *джи флай* – приложение для управления дронами;

3) **глагол + существительное (2 СЛЕ, 0,5%):** *клевать носом* – задевать носом землю.

4) **числительное + существительное (2 СЛЕ, 0,5%):** *три топора* – Боинг 777.

Таким образом, среди составных русских СЛЕ преобладает структурная модель «**Прилагательное + существительное**»:

– «Так пролетая на таких скоростях и с таким мизерным эшелонированием и обосраться можно со страха. А если давление у кого то выставлено не правильно, то все будут собирать останки в радиусе 100 км как минимум.... разметет мама не горюй. Все таки отважных пацаны на *белых лебедях* летают.....»

– «Насколько безгранично небо, а насколько все равно все летают по узким “дорогам”» (Авиаболталка, 14.02. 2022).

Это объясняется тем, что в данной профессиональной среде ключевую роль играет детальное описание объектов и процессов. Имена прилагательные не только фиксируют параметры и отличительные черты предметов, но и способны передавать эмоции – через них говорящий выражает свое восприятие и личное отношение к обсуждаемому в процессе общения.

Таким образом, исследование показало, что русскоязычная и английская

некодифицированная лексика подъязыка авиации обладает четкой системной и структурной организацией, что доказывается возможностью ее описания на разных языковых уровнях (лексическом, морфологическом и синтаксическом). Возможность изучения субстандартной лексики на разных языковых уровнях позволяет рассматривать подъязык авиации как языковую подсистему, достигшую высокой степени сформированности.

И русский, и английский языки черпают субстандартные лексические единицы преимущественно из собственной языковой базы – исконных слов. В обоих языках подобные единицы в основном заимствуются из литературного языка.

Выделенные лексико-тематические группы задают смысловые границы профессиональной деятельности. В английском языке центральное место занимают три компонента: названия управляемых летательных аппаратов, люди (члены экипажа и персонал) и авиационные операции. Именно эти аспекты составляют ядро авиационной профессиональной сферы.

В подъязыке авиации в русском языке большая роль отводится пилотируемым летательным аппаратам, их частям и силовым установкам, а также БПЛА. Данные темы являются ключевыми для русскоязычных авиаспециалистов.

В русском языке доля однословных субстандартных лексических единиц достигает 87%, в английском – 55%. Это свидетельствует о том, что специалисты стремятся к экономии языковых и временных усилий. Среди монологемных единиц преобладают непроеизводные (корневые) слова. Их наличие доказывает, что авиационный подъязык представляет собой открытую систему, поскольку непроеизводные слова дают больший потенциал для создания новых слов.

Исследование семантической структуры показало, что в нижнем регистре подъязыка авиации в русском и английском подъязках моносемантические СЛЕ значительно преобладают над лексемами полисемантическими. Из этого следует, что даже неофициальная лексика стремится к точности и однозначности.

3.3. Особенности функционирования русской и английской специальной лексики нижнего регистра подъязыка авиации

Формальные и семантические характеристики специальных лексических единиц обретают свое практическое значение только в живой профессиональной коммуникации. Следовательно, для формирования комплексной картины подъязыка авиации необходимо обратиться к изучению особенностей функционирования специальной лексики.

Субстандартная лексика, бытующая в речи авиаспециалистов, в первую очередь, выполняет номинативную функцию, то есть называет явления действительности. Номинативная функция является базовой или эксплицитной, так как она проявляется в каждой субстандартной лексической единице (334 русских СЛЕ (100%) и 201 английская (100%)) выполняют данную функцию.

Выполнение субстандартной лексикой номинативной функции указывает на то, что она образует вторичную лексическую систему, в рамках которой явления окружающей действительности получают названия, которые существуют параллельно с общелитературными стандартами.

– “It’s a matter of weather the A359 for EK ends up on the East coast of Australia – *Doctor Fog* might have the final say on that, especially in terms of a WLG service, where weather patters could make it the most likely option”

– “True. The ULTH range is impressive” (Civil Aviation, July 11, 2025).

В данном предложении профессионализм *Doctor fog* заменяет лексему литературного языка *meteorologist*, что доказывает тот факт, что некодифицированная лексика является вторичной лексической системой, в которой субстандартные слова являются заменителями литературных слов.

– «Второй двигатель на *двухмоторнике* нужен, в случае отказа одного двигателя долететь до места катастрофы)) На больших пассажирских два двигателя это да, но там в случае отказа одного, компьютер рулит, пилоту только немного подправлять куда лететь. На маленьком, без компьютеров, нужно самому уметь справлять и это не так просто как кажется».

– «Посмотри на дс-3 страховку)» (Авиаболталка, 24.08.2021).

В русскоязычном примере также использован профессионализм **двухмоторник** (двухмоторный самолет), выполняющий номинативную функцию, выступая точным, лаконичным и стилистически окрашенным средством для обозначения класса двухмоторных самолетов. Этот профессионализм не только называет объект, но и задает контекст беседы, обеспечивая точное и быстрое взаимопонимание между участниками диалога.

Еще одной эксплицитной (базовой) функцией субстандартной лексики в подъязыке авиации является **функция новизны**. Функцию новизны выполняет все русские и английские СЛЕ в подъязыке авиации (**100%**).

– “Yeah, I heard that unit’s been **sick** all week. The new part finally came in, so we’ll get it fixed”.

– “Good. Let’s get this bird off the MEL and back in the air”. (Civil Aviation, September 11, 2025).

В данном примере профессионализм **sick** (в неисправном состоянии) относится к антропоморфной метафоре. Перенос значения происходит на основе функционального подобия организма человека и предмета в авиации. В организме человека болезнь нарушает его нормальное функционирование – организм ослаблен и не может выполнять задачи в полную силу. Так же и у оборудования, неисправность нарушает его нормальное функционирование – устройство работает с перебоями, некорректно или просто вышло из строя. Оба предмета имеют общий признак – неспособность корректно выполнять свою основную функцию. Данный семантический неологизм, возникший в результате метафорического переноса, выполняет функцию новизны, поскольку наделяет существующую лексему иным, профессионально-специфическим значением, способствуя обогащению языка специалистов.

– «Не удержался, пролез таки через машину».

– «Пытался **мавик айр** 2 просунуть.. Совсем впритык.. Побоялся лопасти ломать)))» (DJI Lab, 22.10.2024).

В данном диалоге профессионализм **мавик айр** (дрон Mavic Air) выполняет

функцию новизны, так как он является неологизмом, возникшим в языке как прямая реакция на появление инновационного технологического продукта – компактного складного дрона DJI Mavic Air. Профессионализм не просто называет объект, а выступает языковым маркером технологического прорыва, обозначая целый класс устройств, принципиально изменивших представление о возможностях аэросъемки.

Имплицитно в рассматриваемом подъязыке могут быть выражены такие функции, как **компрессивная, эмотивная**.

Имплицитные функции субстандартных лексических единиц зависят от их способа словообразования. Поэтому для выявления функций СЛЕ, необходимо, в первую очередь, проклассифицировать субстандартную лексику по способам образования.

В исследуемом материале, отобранном из подъязыка авиации, в двух языках преобладает **семантический способ** образования субстандартных лексических единиц. В английском языке этим способом образовано **182** СЛЕ из 201 (**90%**), тогда как в русском – **259** из 334 (**77%**). В рамках семантического способа значительную роль играет метафоризация: в русском языке **155** СЛЕ (**46%**) являются **метафорически образованными**, в английском – **177** СЛЕ (**88%**).

В основе метафорических переносов лежит сенсомоторный опыт человека, то есть сенсорное взаимодействие человека с окружающей действительностью. Это могут быть зрительные ощущения формы, размера, внешнего вида, цветовых характеристик, пространственная ориентация и т.д. Метафорические переносы образуются по принципу уподобления человеческим сознанием свойств одних предметов свойствам других по их сходству [Бучина, 2003, с. 12-13]. Так, например, на основе подобия по внешнему признаку метафорический перенос произошел в следующем слове: **ведро** – сопло.

– «Смотри, как ведро на этом Ту-154 подплавилось».

– «Что будешь делать с этим?» (Авиаболталка, 10.05.2020).

На основе визуального сходства между самолетом и «резкой» облаков произошла метафоризация значения профессионализма **cloud cutter** (летательный

аппарат, способный летать на больших высотах). Сходство визуального образа оправдано тем, что в процессе полета самолета через облака может создаваться впечатление, что он «разрезает» облака. Этот образ вызывает ассоциации с динамикой и движением, что делает метафорическое производное ярким и экспрессивным, а также подчеркивает мощь и скорость самолета.

– “The pilot called that hypersonic prototype a real *cloud cutter*.”

– “Tell us about it” (Civil Aviation, August 10, 2020).

В русском и английском языках метафорически мотивированная субстандартная лексика выполняет **эмотивную** функцию, которую А. Э. Мезит определяет как функцию оценки говорящим профессиональной сферы [Мезит, 2018, с. 53].

Английские метонимически образованные слова также выполняют эмотивную функцию. Например, *Martin Baker Fan Club* – человек, который катапультируется. Ключевой принцип метонимии – перенос названия по смежности (ассоциативной связи). Человек, который катапультировался, – это тот, кто на собственном опыте оценил продукт компании **Martin Baker** (производитель катапультных кресел) и тем самым «вступил» в клуб ее «поклонников».

В английском языке выявлено **5 СЛЕ (2%)**, образованных посредством **метонимизации**.

Эмотивная функция отвечает за передачу в значении слова оценочных оттенков, которые возникают у человека при переживании эмоций, и отражает его субъективное восприятие обсуждаемого объекта.

Наличие оценочного смысла у слова определяет наличие эмоциональной окраски. В теории выразительных средств близкие по выразительности слова объединяются в две группы:

- 1) слова, характеризующиеся **положительной оценкой**;
- 2) слова, характеризующиеся **отрицательной оценкой** [Хефни, 2023, с. 23].

В исследуемом подязыке на материале английского и русского языка СЛЕ-метафоры имеют **положительную экспрессивную окрашенность**: *hawk*

(летательный аппарат), *ласточка* – Як-52.

– “Did you see that new *hawk* they just added to the fleet?”

– “Really?” (Civil Aviation, September 23, 2021).

В вышеприведенном предложении используется метафорически преобразованный профессионализм *hawk*. Метафоризация значения произошла на основе подобия летательного аппарата, который обладает такими характеристиками, как быстрота и эффективность, с хищной птицей, ястребом, которая известна своим острым зрением и способностью быстро реагировать на изменения, происходящие в окружающей среде. Метафора влияет на положительное восприятие, создавая образы скорости, эффективности и мастерства, что является желаемыми качествами для летательных аппаратов, особенно в контексте военной авиации.

– «Из Яков самый классный Як-52»

– «Опять же, 52 по состоянию очень разные. Один может лететь «как утюг» не поворачивая, а другой *ласточка* – летит стабильно, ровно. Ручка как пушинка – за ней, по движению мысли, все четко, ровно» (Авиаболталка, 08.09.2021).

Профессионализм *ласточка* (Як-52) обладает положительной окраской, так как данная метафора исключительные летные качества самолета, создавая яркий положительный образ. Ласточка, известная своей грандиозностью, маневренностью и легкостью полета становится удачным сравнением для описания идеального самолета. В отличие от негативного сравнения с утюгом, передающего смысл тяжеловесности и неуклюжести, образ ласточки вызывает ассоциации с легкостью.

Отрицательную экспрессивную окрашенность в англоязычной профессиональной коммуникации специалистов имеют профессионализмы-прономинанты, возникшие в результате *метафорического переноса*: *gomer* – противник в воздушном бою.

– “I heard about that *gomer* we faced yesterday. He had no clue what he was doing”.

– “Yeah, total clown – kept wobbling like a seagull in crosswinds” (Civil Aviation,

October 20, 2020).

Слово **gomer** заимствовано из старого телевизионного шоу “Gomer Pyle”, в котором главный персонаж, Гомер Пайл, изображается как добродушный, но неуклюжий и простоватый работник заправки, который позже становится морским пехотинцем. Его образ наивного «простака» прочно закрепился в массовой культуре. Летчики перенесли это прозвище на новичков, а затем и на противников в воздухе, с оттенком пренебрежительного отношения или для создания психологического дистанцирования.

Выражение **отрицательной** насмешливой экспрессивной окраски в подъязыке авиации на материале русского языка относится к наименованию летательных аппаратов и его составляющих: **толстяк** – дрон DJI FPV, **жопка** – хвост летательного аппарата.

– «**Толстяк** хорош, но удар может не пережить. И камера слабовата».

– «Не подскажите, DJI FPV, как он вообще в пользовании может кто пользовался» (DJI Lab, 15.08.2025).

Дрон DJI FPV получил прозвище «Толстяк» среди авиаспециалистов из-за своей заметно большой массы и габаритов по сравнению с типичными самодельными гоночными дронами.

Еще один способ семантического словообразования СЛЕ – **заимствование (104 субстандартных лексических единиц, 31%)**.

Русская субстандартная лексика образована **транскрипцией (22 СЛЕ, 6%)**. Например, **диджиай** – торговая марка DJI, **сингл энджин** – самолет с одним двигателем (от английского *single engine*), **пайлот** – пилот (от английского *pilot*).

– «Тут еще вопрос опыта владения личным мульти энджин и **сингл энджин!** Его эксплуатационных расходов и обслуживания...».

– «Вот тут абсолютно согласен! Деньги рулят» (Авиаболталка, 22.02.2021).

12%, 41 СЛЕ в русской профессиональной коммуникации образованы в результате **транслитерации** (**леды** – светодиодная подсветка LED, **бинд** – процедура связи двух приемопередающих устройств, одно из которых стоит на дроне, **пистон** – поршневой двигатель, **джи** – обозначение для FPV от компании

DJI).

– «У меня пока только dji rc2 пульт. На frv только посматривать стала. Хочется))))»

– «Начинайте с симуляторов. Можно конечно и аквилу за дорого сначала, можно и **джи**. А можно радиомастер покет елрс, для симуляторов подойдет и потом нормальная аппа. Дешево». (DJI Lab, 30.05.25).

В подъязыке авиации наблюдается такой способ словообразования русских СЛЕ, как **транскрипция + транслитерация (12 слов, 3,5%)**. Например, **тейлдрагеры** – самолеты с хвостовой опорой, от английского taildraggers, **мультиэнджин** – самолет с несколькими двигателями, от английского multi-engine:

– «Но большинство почему-то за Циррус...какие у них аргументы?»

– «Для маршрутов нужен **мультиэнджин** или еще лучше трубопроп. С нормальной кабиной, как у м350. Надуваемый и всепогодный» (Авиаболталка, 22.02.2021).

Русская субстандартная лексика, образованная через транскрипцию, транслитерацию и транскрипцию с элементами транслитерации, выполняет **компрессивную функцию**, которая проявляется в экономии языковых средств и речевых усилий, поскольку авиационная отрасль развивается под сильным влиянием английского языка, многие слова легче заимствовать, нежели подбирать русские аналоги. Например, в следующем примере, отобранном из авиационного чата, использован заимствованный англицизм **сингл**:

– «С поставками у всех беда, я когда хотел **сингл** полгода назад ни у кого не было ничего раньше 23го, даже у Робинса с цесснами».

– «Притом, что у всех очереди на 2 года! Пилатус уже +250кевро и поставка на конец 23го.» (Авиаболталка, 17.01.2022).

Профессионализм **сингл** (от английского *single*) обозначает *одномоторный самолет*, о чем свидетельствуют упомянутые марки производителей – *Робинсон (Robinson)*, *Цессна (Cessna)* и *Пилатус (Pilatus)*, специализирующихся на малой авиации (легкомоторных самолетах). **Сингл** – заимствованная форма из

английского языка *single* (в значении один) – указывает на наличие одного моторного двигателя. Вместо использования русскоязычного варианта – одномоторный самолет – автор текста решил применить англицизм в целях экономии времени, которая так важна в условиях профессиональной коммуникации.

Такая языковая практика особенно характерна для профессиональной разговорной речи, где важна скорость коммуникации. Краткие заимствованные с помощью транскрипции и транслитерации формы оказываются более релевантными в условиях оперативного обмена информацией, чем их полные описательные эквиваленты.

2 (0,5%) профессионализма образованы по модели **транскрипция + усечение**. Например, *фичи* – дополнительные функции (от английского features), *кэпы* – капитаны воздушного судна (от английского captains).

– «Да да, я вспомнил про эту *фичу*, с доп питанием. Не, мне хватит и этого.»

– «Почему "доп"? В штатную дырку боксера вставляется. Да и в TX12 тоже» (DJI Lab, 02.08.2025).

2 профессионализма, 0,5% образованы по модели **транслитерация + усечение слова**. Например, *бета* – конфигуратор Betaflight для дронов:

– «Что за *бета* можно полное название и для чего это по?:)».

– «*Бета* - их новое приложение под Мини3 и Мавики3 (ентерпрайс)» (DJI Lab, 27.07.2023).

Данные англицизмы, образованные через транслитерацию/транскрипцию с усечением, выполняют важную функцию – они служат инструментом языковой экономии (**компрессивная функция**) (**4 профессионализмов, 1%**), позволяя сокращать длинные СЛЕ до более коротких, удобных в употреблении форм. Например, *кросс* – приемник или передатчик на протоколе радиосвязи “Crossfire”.

– «У меня все на *кроссе*, по этому, если я буду вдруг делать под пульт джи, то буду менять настройки.»

– «Ну по крайней мере я теперь знаю с кем консультироваться по *бетке*» (DJI Lab, 21.02.2025).

Усечение особенно ценно в условиях оперативного профессионального общения, где важна скорость передачи информации без потери смысла.

Стоит заметить, что усеченные заимствованные формы органично встраиваются в русскую языковую систему и легко подчиняются правилам русской грамматики, приобретая способность склоняться и образовывать новые слова, как в примере выше: «У меня все *на кроссе*..» и «...я теперь знаю с кем консультироваться *по бетке*».

Заимствованное слово *кросс* склоняется по правилам русского языка и, согласуясь с предлогом «по» принимает окончание предложного падежа «-е». Англицизм полностью адаптировался к русской языковой системе на грамматическом уровне.

Англицизм – *бетка* – производное слово на базе английского *betaflight*, образовано путем заимствования в русский язык в результате транслитерации, усечения до основы *бета*, с последующим добавлением русского уменьшительно-ласкательного суффикса «-к-». В контексте «*по бетке*» слово демонстрирует полную грамматическую адаптацию: оно согласуется с предлогом *по*, принимая характерное для дательного падежа окончание «-е», что подтверждает его органическое вхождение в русскую морфологическую систему.

Данная субстандартная лексическая единица, образованная по модели **транслитерация + усечение + суффиксация** выполняет две функции: **компрессивную**, поскольку сокращенная форма экономит языковые средства и **эмотивную**, так как суффикс -к придает слову положительную эмоциональную окраску.

Эти два примера иллюстрируют типичные для профессионального просторечия трансформационные процессы заимствований: от фонетического освоения до полной грамматической интеграции с сохранением семантической связи с лексической единицей языка-донора.

Такую адаптацию называют грамматической адаптацией заимствований. «Если лексическая адаптация связана с появлением новых предметов и явлений, которых раньше не существовало, то грамматическая адаптация связана с

изменением формы иноязычного слова, с приспособлением заимствования к грамматическим нормам и закономерностям языка-реципиента» [Наньин, 2023, с. 393].

3 русских СЛЕ (0,8%) образованы в результате **транскрипции + суффиксации**. Например, профессионализмы *минька* в значении дрон *Mini*, *гоупрошка*, *гоупроха* в значении камера дронов *GoPro* образованы в результате заимствования из английского языка (транскрипция) с элементами суффиксации:

– «Всем привет. Подскажите пожалуйста ктонибудь покупал на drone tweaks приложение FCC DJI fly? Дело в том что у меня новая *Минька* У меня была FCC DJI fly версии 1.6.9 при подключении к новой миньке пишет что устройство не поддерживается, я вот думаю если я куплю на этом сайте это будет новая версия FCC DJI fly, просто не хочется деньги на ветер кидать, спасибо большое за помощь».

– «Будет новая версия» (DJI Lab, 14.07.2021).

Авиаспециалисты используют рассмотренные адаптированные под русский язык заимствования в целях придать словам фамильярный, эмоционально-оценочный оттенок. (**эмотивная функция**). Уменьшительно-ласкательные суффиксы *-шка*, *-к*, *-ха* придают словам положительную эмоциональную оценку.

4 профессионализма, **1%** образованы способом **транслитерация + суффиксация** *армить* – приводить двигатель в режим готовности (от английского *arm*), *дизармить* – приводить двигатель в отключенное положение (от английского *arm*), *забиндить* – успешно проводить бинд устройств (от английского *bind*), *законнектировать* – подключить (от английского *connect*):

– «Какой выбрать?»

– «Без разницы, в симуляторе они выполняют вторичную роль. Можно *забиндить* их на арм/дизарм, рестарт и тд» (DJI Lab, 02.08.2025).

Функция данных лексических единиц заключается в экономии времени и языковых ресурсов.

Анализ данных лексических единиц, заимствованных с помощью транслитерации или транскрипции из английского языка, с последующими

преобразованиями на морфологическом уровне, показал, что в современном подъязыке авиации на материале русского языка английские заимствования активно участвуют в словообразовательном процессе. Наблюдается создание дериватов на базе англицизмов, что способствует формированию словообразовательных гнезд, разнообразных по количеству и составу производных, сравните: *гоупро* (камера на дроне GoPro) – *гоупроха* – *гоупрошка*, *мини 2* (дрон DJI Mini 2) – *минька* – *миник*, *арм* (приведение моторов дронов в режим готовности с вращением или без вращения моторов на холостых оборотах) – *армить* – *дизармить*.

Проникая в сферу субстандартной лексики и функционируя в ней, англицизмы активно развиваются, образуя новые лексемы по моделям современного русского языка, замещая вакансии. Этот процесс позволяет встраивать иноязычные вкрапления в русскую языковую систему, тем самым обогащая лексический состав языка.

В рассматриваемом подъязыке встречаются СЛЕ заимствованные из английского языка в результате **транскрипции с элементами морфолого-синтаксического словообразования** (3%, 9 слов). 8 профессионализмов (2%) являются результатом **транскрипции и эллипсиса**. Эллипсис – сокращение терминологического словосочетания, при котором один из его компонентов опускается, а смысл всего словосочетания сосредоточивается одним словом [Гринев-Гриневич, 2008, с. 146]. Например, профессионализм *макс 4т* является результатом не только транскрипции, но и опущения нескольких слов, так как полное название обозначаемого дрона – Autel Max 4TXE:

– «Ребята, а пользуется ли ктонибудь аутелями еао *Макс 4т* или еще какой модификацией?».

– «Нет, это в других группах пользователи таких дронов» (DJI Lab, 27.06.2025).

1 профессионализм (0,2%) образован по модели **транскрипция + словосложение**, то есть соединение в одном слове двух или более корневых морфем: *пропстрайк* – ситуация, когда пропеллер сталкивается с каким-то

объектом и останавливается (от английского *propeller strike*):

– «В Штатах насколько я знаю страховки на тэйлдрагеры сиильно выше чем на классику».

– «Потому что можно клюнуть носом на взлете или посадке с пропстрайком?» (Авиаболталка, 30.01.2022).

Встречаются случаи и **транслитерации с элементами морфолого-синтаксического образования (эллипсиса)** (0,5%, 2 слова). Например, *виста* – цифровая видеоподсистема *Caddx Vista*, *мини 2* – дрон *DJI Mini 2*. В двух профессионализмах наблюдается результат процесса транслитерации с последующим опущением одного элемента из названия:

– «Ну если верить дрон хаку, то на *мини 2* можно сделать анлок высоты и нфз».

– «*мини 2* выше 500м поднимать очково же) а если порыв и перевернет его?)» (DJI Lab, 31.07.2025).

В профессиональной коммуникации, хоть и в малом количестве, встречаются случаи **буквального заимствования** профессионализмов из английского языка (в англоязычном написании) с **элементами эллипсиса** (4 профессионализма, 1%). Например, *air 2* - сокращенная форма от *DJI Air 2s*:

– «Ну и собсна несколько критична разница Air 2 и air 2s, для любителя. Сам для себя пока летаю)».

– «У 2s больше матрица (1 дюйм vs 1/2). Датчики сверху есть» (DJI Lab, 10.07.2025).

Главная задача рассмотренных профессионализмов – **экономить языковые средства**. Эллипсис позволяет сокращать длинные термины до удобных в использовании форм без потери смысла. Например, в профессионализм *пипистрел* (самолет *Pipistrel*) в следующем предложении представляет собой яркий пример лингвистической компрессии, характерной для подъязыков. Данная лексема образована транслитерацией исходного термина с одновременным применением эллипсиса – опущением родового понятия *самолет*. Подобная номинативная стратегия демонстрирует действие принципа экономии языковых

средств, когда редуцированная форма лексической единицы языка-реципиента сохраняет свою референциальную функцию благодаря общему когнитивному пространству участников чата. Успешность данной коммуникации подтверждается ответной репликой собеседника, использующего разговорный эквивалент *леталка*, что свидетельствует о правильной интерпретации профессионализма:

– «У *нипистрела* батарейка на 1ч +30 резерв, за этот час вряд ли маршрут 230км сделаешь, а если где то сядешь - зарядятся 4-5 ч такое себе дело».

– «все зависит от электроники, как она будет электроны движку подовать это надо с производителем леталки обсуждать» (Авиаболталка, 15.10.2021).

Как видно из примеров, главный источник заимствованных СЛЕ – английский язык (**100 СЛЕ из 104 (95%)**), однако, встречаются также субстандартные лексические единицы, заимствованные из **немецкого языка**: *мессеры, мессершмидт* (самолет Messerschmitt) *вебасто* (воздушный отопитель от компании Webasto, которая производит воздушные отопители); **латинского**: *аурус* (самолет, разработанный производителем *Aurus*).

Русские СЛЕ, образованные **морфологическим словообразованием** составляют **12% (39 СЛЕ)** от общего числа СЛЕ и **17 СЛЕ (8%)** в англоязычном языках. Данный способ словообразования является вторым по продуктивности в двух вариантах языка.

В русскоязычной коммуникации к морфологическому способу словообразования относится **усечение, усечение + суффиксация, суффиксация**. В англоязычной коммуникации – только **усечение**.

18 профессионализмов в русском языке (**5%**) образовано в результате **усечения слова**. Например, *пропы* – пропеллеры, *разрабы* – разработчики, *аппа* – аппаратура:

– «Но в целом я бы тоже топил за турбопроп. Если бы нк стоило вокруг него все конских денег и каприщное ТО».

– «Большое преимущество *пропа* что он на керосине» (Авиаболталка, 21.10.2021).

В английском языке усечение представлено следующими примерами: *caps* – capacitors (electrical components that are soldered onto ESCs' power pads or your battery connector), *ACC* – accelerometer (a chip found on flight controllers that measures acceleration forces in a specific direction), *baro* – barometer (a small pressure sensor that is used to measure air pressure to determine altitude changes):

– “Per the report yeah, the minima were *baro* - but I'm more questioning why that's the case if there is a more accurate radar available. Basically, why don't the LNAV/VNAV procedures use radar under 2500 feet if available? Good...”.

– “Good question. I'm assuming RNP requires using baro minima for some reason...” (Civil Aviation, July 11, 2022).

Усечение как способ словообразования обусловлен рядом социальных факторов: в основе порождения новых единиц для коммуникативных целей лежит принцип экономии и новизна способа описания обозначаемого по сравнению с исходным наименованием. Отличительной особенностью этого пласта слов является их ориентация на прагматический аспект (экономия времени и достижение эмоционально-оценочного эффекта).

Данные профессионализмы характеризуются таким функциональным назначением, как по новому охарактеризовать уже известный предмет и удовлетворять прагматические потребности специалистов, так как использование сокращенного профессионализма позволяет специалистам быстрее и проще коммуницировать. В условиях, где важна скорость и точность, такие сокращения помогают экономить время.

9 русскоязычных профессионализмов (3%) образованы путем **суффиксации**. Например, *мигарь* – самолет фирмы Миг, *элка* – самолет группы Л, *Т-ка* – самолет в модификации Т:

– «Даже не исполнительный, а взлет именно».

– «Дай угадаю... а заходящая *элка* еще отказалась на мрд перейти) сказала выполнить не могу - Заход)))? А потом увидев борт отвернула?)» (Авиаболталка, 25.10.2022).

Усечением + суффиксацией образованы 12 профессионализмов (3,5%) в

русском языке. Например, *мотодвижок* – мотодвигатель, *глушак* – глушитель, *дельтик* – дельтаплан.

– «Инерциалка не поможет, когда *глушак* спамит гпс, геопозиция уже потеряна к тому моменту, как пора было уже врубить инерциалку. Но я чисто из общих соображений, как оно в гармине я не знаю».

– «Похоже на правду. У меня тоже такое же подозрение было, что гпс как бы есть, но ложный» (Авиаболталка, 05.05.2025).

Морфолого-синтаксический способ образования занимает третье место по продуктивности в русском словообразовании СЛЕ, где этим способом образована **21** СЛЕ, что составляет **6%** от общего числа. В английском языке морфолого-синтаксический способ занимает также третье место, но является непродуктивным способом словообразования, поскольку зафиксирована лишь **1** СЛЕ (**0,4%**) образованная данным способом.

В русскоязычной коммуникации к данному типу словообразования относятся такие приемы словообразования, как *эллипсис* + *усечение* + *суффиксация* (15 СЛЕ, 4%) – *оппозитник* (оппозитный двигатель), *эллипсис* (*универбация*) + *усечение* (1 СЛЕ, 0,52%) – *оппозит* (оппозитный двигатель), *эллипсис* + *суффиксация* (1 СЛЕ, 0,2%) – *апашка* (установка наземного электропитания АПА на шасси), *аббревиация* + *суффиксация* (1 СЛЕ, 0,2%) – *СЛГизация* (процесс получения сертификата летной годности), *усечение* + *словосложение* (1 СЛЕ, 0,2%) – *спассистема* (спасательная система), *эллипсис* + *усечение* + *словосложение* (1 СЛЕ, 0,5%) – *липо* (литий-полимерный аккумулятор), *эллипсис* + *усечение* + *словосложение* + *суффиксация* (1 СЛЕ, 0,5%) – *липошка* (литий-полимерный аккумулятор):

– «Я бы там семерочку на *липошках* погонял бы)».

– «Вот тоже хотелось семерочку или даже чего побольше. Ветер очень сильный был» (DJI Lab, 08.07.2025).

В англоязычной профессиональной коммуникации профессионализм *pirep* (pilot reports) – a real-time report submitted by a pilot during flight, detailing actual weather conditions encountered [FD] (донесение пилота о погоде) – образован в

результате **усечения + эллипсиса**:

– “To Pu752 I would ask: As an ATR-72 driver and knowing the history of icing upsets in his/her aircraft, would a SIGMET of severe icing be of concern enough to alter the planning and/or execution of the flight?”

– “It really depends, usually **PIREPS** are more reliable...” (Civil Aviation, August 14, 2024).

Субстандартные лексические единицы, образованные морфолого-синтаксическим и морфологическим способом, выполняют **компрессивную** функцию, проявляющуюся в экономии языковых средств и времени. Те субстандартные лексемы, к которым добавлены суффиксы, выполняют еще и эмотивную функцию, поскольку данные суффиксы имеют уменьшительно-ласкательное значение. Таким образом, подобные словообразовательные средства не только сокращают высказывания, но и придают ему экспрессивную окраску.

В результате **фонетической девиации** [Барт, 2012, с. 59] (отклонение от нормы в произношении) образовались – **18** профессионализмов, **7%**, что делает его четвертым по продуктивности способом словообразования. М.

Фонетическая девиация – результат использования приемов **языковой игры** на фонетическом уровне, заключающийся в преднамеренном нарушении фонетических норм языка.

Языковая игра представляет собой особую форму речевого поведения, при которой говорящий намеренно нарушает системные связи в языке с целью создания комического эффекта [Данилевская, 2011, с. 657, Лебедева, 2014, с. 52].

М. В. Барт относит фонетическую девиацию к **каламбурному способу словообразования** [там же, с. 58]. Например, профессионализм **еродром**, который обозначает аэродром и **ероплан** в значении аэроплан:

– «Эх какие были времена. А сейчас в этот **ероплан** не одну нормальную телку не затащишь».

– «У тебя простите ероплан совсем не того класса))) купи как Мурат, они и запрыгнут)))» (Авиаболталка, 16.08.2021).

В двух профессионализмах произошел сдвиг в фонетике, а именно

субституция, которая понимается как **замещение** [Ярцева, 2002, с. 138]. Языковая игра на фонетическом уровне проявляется в том, что в авиационных некодифицированных лексемах происходят спорадические замены звуков, которые вызывают эффект юмора. В данном случае произошла замена непрецедентных гласных *э* на *е*.

Авиаспециалисты в русской коммуникации также используют такой узуальный, игровой фонетический прием, как **метатеза** – взаимная перестановка звуков или слогов в пределах слова [Ярцева, 2002, с. 296], например, **жиджик** – дрон DJI:

– «Я бы с удовольствием скайдио купил, будь он на нашем рынке и по вменяемой цене. Он по актив трекингу уделывает **жиджики**».

– «а кроме эктив трека какие еще плюсы у скайдио?» (DJI Lab, 16.12.2021).

В жаргонной лексике часто встречается искусственное переименование, лишенное семантической мотивировки и опирающееся на фонетическое сходство исходного и нового слова. Данное явление, свойственное жаргонным системам, обычно служит юмористическим и словесно-игровым целям [Журавлева, 1982, с. 67].

В научной литературе это явление получает различные обозначения: фонетическая мимикрия, или омофонизация жаргонной лексики [Лихолитов, 1997, с. 45], внешняя (или звуковая) метафора [Москвин, 2006, с. 130].

Фонетическая мимикрия – прием звукового уподобления, при котором иноязычная лексема изменяет свою звуковую оболочку, уподобляясь другому слову на основе фонетического сходства при сохранении значения [Гридина, 1996, с. 62]. Данным способом образовано **15 СЛЕ, 4%** (**бобик** – Boeing, **арбуз** – Airbus).

Яркий пример – профессионализм **джидайский**, который обозначает принадлежность к торговой марке *DJI*, но при этом имитирует звучание слова «джедайский (от слова «Джедаи» – рыцари из «Звездных войн»).

– «У **джидайского** пульта говорят хват под углом, что типа как то не комфортно».

– «Мне норм» (DJI Lab, 06.02.2024).

Этот прием создает ассоциативную связь между брендом и культурным концептом: DJI, как и Джедаи, ассоциируется с передовыми технологиями и силой.

Данный процесс можно рассматривать и как внешнюю (звуковую) метафору, так как сходство звучания придает слову новый смысл и дополнительные коннотации. Сознательная игра с узнаваемостью и образами наделяет профессионализм экспрессивностью.

Данная субстандартная лексическая единица, образованная фонетической мимикрией, усиливает эмоциональную окраску слов и создает дополнительные культурные ассоциации. Это очень важно в разговорной речи, где необходимо сделать информацию максимально яркой и запоминающейся.

Главным же является то, что данная англизированная субстандартная языковая единица подтверждает ранее указанный факт, что англицизмы в русском подязыке авиации проявляют словообразовательный потенциал русского языка. Заимствованные слова активно образуют производные на русской почве, становясь объектом сознательного словотворчества авиаспециалистов.

Искусственному переименованию на основе фонетической близости слов могут подвергаться **не только заимствованные слова**, но и лексемы **русского происхождения**: *кашка* (Ка-26), *какашка* (Ка-26), *парик* (парашют), *вертушка* (вертолет), *сушки* (самолеты Су):

– «На *парике* не знаю как, на дельте, при обрыве троса, особенно если низко надо шустренько реагировать».

– «Примерно как и при отказе двигателя, видимо)» (Авиаболталка, 10.12.2020).

В данном примере профессионализм *парик* в значении *парашют* выполняет эмотивную функцию, которая реализуется механизмом фонетической мимикрии. Профессионализм *парик* и термин *парашют* обладают фонетическим сходством при сохранении семантических различий, которые нивелируются только в узком авиационном контексте.

В подъязыке авиации на материале русского языка есть случаи трансформации номена в имя собственное: *Аннушка* (Ан-2) с помощью фонетической мимикрии. Замена имени нарицательного именем собственным происходит на основе языковой игры на фонетическом уровне. Данный профессионализм имеет положительную эмоциональную окраску, поскольку женское имя *Аннушка* отражает народную любовь к самолету, а суффикс *-шк* автоматически вызывает теплые и нежные эмоции по отношению к данному объекту:

– «Вот как берегут *Аннушку* в Швеции» (ответ на видео) (Авиаболталка, 23.02.2022).

СЛЕ, образованные посредством фонетической девиации, выполняют **эмотивную функцию**, так как их использование является инструментом воздействия на адресата речи. «Стремление номинаторов реализовать свой лингвокреативный потенциал, достичь комического эффекта в акте номинации в соответствии с общей тенденцией к карнавализации речи проявляется в создании шуточных лексических номинаций с использованием приема фонетической мимикрии» [Андреев и др. 2023, с. 45].

Языковая игра на *фонетическом уровне* в подъязыке авиации на материале английского языка представлена таким приемом как **ономатопея (звукоподражание)** (1 профессионализм). Данное явление заключается в воспроизведении звуков окружающей действительности фонетическими средствами конкретного языка [Воронин, 1990, с. 136].

– “Use *boola-boola* when lock onto a drone, just to keep things clear and light”
– “Copy that. Engaging boola-boola is not a bad idea” (Civil Aviation, October 21, 2022).

В предложении выше использован ономатоп *boola-boola* (радиосвязь, осуществляемая пилотом, сбивающим беспилотник), который выполняет эмотивную функцию и является результатом языковой игры на фонетическом уровне в виде ономатопеи, так как данное субстандартное слово имитирует звук, который возникает при переговорах по радиосвязи.

В англоязычной профессиональной коммуникации **ономатопея** является непродуктивным способом образования СЛЕ, так как только **1** профессионализм (**0,4%**) образован посредством данного способа.

Таким образом, для наглядности представим все способы образования СЛЕ в русском языке в виде таблицы.

Таблица 9.

Частотность словообразовательных моделей русских СЛЕ в подязыке авиации

Всего проанализированных русских субстандартных лексических единиц – 334.

Способы образования		Количество СЛЕ		Проценты	
Семантический	Метафоризация	259	155	77%	46%
	Заимствование		104		12%
Морфологический	Усечение	39	18	12%	5%
	Усечение + суффиксация		12		3,5%
	Суффиксация		9		3%
Морфолого-синтаксический	Эллипсис + усечение + суффиксация	21	15	6%	4%
	Эллипсис + усечение		1		0,2%
	Эллипсис + суффиксация		1		0,2%
	Аббревиация + суффиксация		1		0,2%
	Усечение + словосложение		1		0,2%
	Эллипсис + усечение + словосложение		1		0,2%
	Эллипсис + усечение + словосложение + суффиксация		1		0,2%

Продолжение *таблицы 9.*

Фонетическая девиация	Фонетическая мимикрия	18	15	5%	3%
	Замещение		2		0,5%
	Метатеза		1		0,2%

В русскоязычной коммуникации преобладает семантический способ словообразования, в который входит метафоризация и заимствование. Метафоризация является наиболее продуктивным способом пополнения русской специальной лексики нижнего регистра. Лексемы-метафоры обладают ярко окрашенной положительной и отрицательной оценкой.

Значительное количество СЛЕ образовано в результате заимствования из английского языка. Практически все (**100 СЛЕ из 104 (95%)**) рассматриваемые лексические единицы, образованные в результате заимствования, имеют **англоязычное** происхождение. Из **104** проанализированных заимствованных слов **44 (42%)** относятся к лексико-тематическим группам, связанным с БПЛА. Такое значительное количество заимствований свидетельствует не только об актуальности данной темы, но и о технологическом лидерстве англоязычных стран в области разработки и производстве дронов в определенный период времени.

Несмотря на иноязычное происхождение рассматриваемых слов, они полностью интегрированы в систему русского языка, что проявляется в их способности к склонению и активному участию в процессах словообразования по правилам русского языка посредством присоединения русских морфем – суффиксов (-к, -шк, -х, -ик, -ить). Данный факт свидетельствует о высокой степени их адаптации к русскоязычной лингвистической системе.

Основная функция таких заимствований носит компрессивный характер, поскольку участники чатов, минуя этап поиска русскоязычных эквивалентов, непосредственно используют англоязычные формы, подвергая их транслитерации, транскрипции или сохраняя в оригинальном виде. Помимо

компрессивной функции, данные СЛЕ выполняют также эмотивную функцию, поскольку суффиксы придают им экспрессивный характер.

Такие же функции выполняют и некодифицированные лексемы, образованные морфологическим способом, который является вторым по продуктивности, и морфолого-синтаксический способ образования, занимающий третье место по распространенности.

Вторым по продуктивности способом словообразования русских СЛЕ является морфологический способ (**12%, 39 СЛЕ**), в который входит усечение (**5%, 18 СЛЕ**), усечение + суффиксация (**3,5%, 12 СЛЕ**) и суффиксация (**3%, 9 СЛЕ**).

Третьим по продуктивности способом образования русских специальных лексических единиц нижнего регистра выступает морфолого-синтаксический способ (**6%, 21 СЛЕ**), который включает эллипсис + усечение + суффиксацию (**4%, 15 СЛЕ**), эллипсис + усечение (**0,2%, 1 СЛЕ**), эллипсис + суффиксацию (**0,2%, 1 СЛЕ**), аббревиацию + суффиксацию (**0,2%, 1 СЛЕ**), усечение + словосложение (**0,2%, 1 СЛЕ**), эллипсис + усечение + словосложение (**0,2%, 1 СЛЕ**), эллипсис + усечение + словосложение + суффиксацию (**0,2%, 1 СЛЕ**).

Последним по продуктивности способом словообразования является фонетическая девиация (**5%, 18 СЛЕ**), которая придает словам юмористический характер, что позволяет словам выполнять функцию языковой игры. В фонетическую девиацию входят такие словообразовательные приемы, как фонетическая мимикрия (**3%, 5 СЛЕ**), замещение (**0,5%, 2 СЛЕ**) и метатезы (**0,2%, 1 СЛЕ**).

Представим все способы образования английских субстандартных лексических единиц в виде таблицы.

**Частотность словообразовательных моделей английских СЛЕ в
подъязыке авиации**

Всего проанализированных английских субстандартных лексических единиц – 201.

Способы образования		Количество СЛЕ		Проценты	
Семантический	Метафоризация	18	177	90	88%
	Метонимизация	2	5	%	2%
Морфологический		17		8%	
Морфолого-синтаксический		1		0,4%	
Ономатопея		1		0,4%	

В английском языке самым продуктивным способом словообразования СЛЕ является семантический способ словообразования (**90%, 182 СЛЕ**), в который входит метафоризация (**88%, 177 СЛЕ**) и метонимизация (**2%, 5 СЛЕ**). Самым распространенным способом пополнения английской специальной лексики нижнего регистра является метафоризация, которая приводит к созданию метафорически мотивированных субстандартных лексем, обладающих яркой экспрессивной окраской.

Эмоционально окрашенные слова появляются и в результате процесса метонимизации, которая является непродуктивным способом семантического словообразования, но не менее важным, так как слова-метонимии выполняют эмотивную функцию, делающую речь авиаспециалистов яркой и образной.

Следующим по распространенности следует морфологический способ словообразования (**8%, 17 СЛЕ**), отвечающий за сокращение слов. Усеченные формы выполняют компрессивную функцию в коммуникации авиаспециалистов.

Такой же функцией обладают и СЛЕ, сформировавшиеся морфолого-синтаксическим способом (**0,4%, 1 СЛЕ**), который является непродуктивным в рассматриваемом подъязыке. К непродуктивному способу относится и ономатопея (звукоподражание) (**0,4%, 1 СЛЕ**).

Таким образом, в подъязыке авиации на материале двух языков выявлены

сходства в способах словообразования: в обоих языках метафоризация является самым продуктивным способом пополнения специальной лексики нижнего регистра. Это свидетельствует о том, что профессионалы авиационной сферы мыслят образно, перенося значение слов из общеупотребительной сферы в профессиональную для более наглядного и фигуративного обозначения понятий, явлений и предметов в авиации. В русском и английском языках для образования специальной лексики нижнего регистра используются морфологический и морфолого-синтаксический способы.

Выявлены и различия в способах словообразования в двух языках: в английском языке в семантический способ словообразования входит метонимизация, в русском – заимствование. Метонимизация позволяет создавать новые слова, опираясь на ассоциативные связи между понятиями, что характерно для английского языка. В подъязыке авиации на материале русского языка заимствование английских слов является распространенной практикой.

Заимствованные слова русскоязычные авиаспециалисты часто подвергают фонетической девиации в целях создания языковой игры, поэтому в профессиональной русской авиационной лексике используется такой способ образования слов, как фонетическая девиация. В английском языке языковая игра на фонетическом уровне представлена только в виде ономотопеи.

Ниже представим таблицу, отражающую особенности функционирования русских СЛЕ в подъязыке авиации

Таблица 11.

Особенности функционирования русских СЛЕ в подъязыке авиации

Всего проанализированных русских субстандартных лексических единиц – 334.

Способ образования СЛЕ	Функция СЛЕ	Количество	Проценты
Метафоризация	Номинативная, эмотивная, функция новизны	155	46%

Транслитерация	Компрессивная, номинативная, функция новизны	41	12%
Транскрипция	Компрессивная, номинативная, функция новизны	22	6%
Транслитерация + транскрипция	Компрессивная, номинативная, функция новизны	12	3,5%
Транскрипция + усечение	Компрессивная, номинативная, функция новизны	2	0,5%
Транслитерация + усечение + суффиксация	Компрессивная, эмотивная, номинативная, функция новизны	1	0,2%
Транскрипция + суффиксация	Эмотивная, компрессивная, номинативная, функция новизны	3	0,8%
Транслитерация + суффиксация	Компрессивная, номинативная, функция новизны	4	1%
Транскрипция + эллипсис	Компрессивная, номинативная, функция новизны	8	2%
Транскрипция + словосложение	Компрессивная, номинативная, функция новизны	1	0,2%
Транслитерация + эллипсис	Компрессивная, номинативная, функция новизны	2	0,5%
Англоязычное написание + эллипсис	Компрессивная, номинативная функция новизны	4	1%

Усечение	Компрессивная, номинативная, функция новизны	18	5%
Суффиксация	Компрессивная, эмотивная, номинативная, функция новизны	9	3%
Усечение + суффиксация	Компрессивная, эмотивная, номинативная функция новизны	12	3,5%
Эллипсис + усечение	Компрессивная, номинативная, функция новизны	1	0,2%
Эллипсис + усечение+ суффиксация	Компрессивная, эмотивная, номинативная, функция новизны	15	4%
Эллипсис + суффиксация	Компрессивная, эмотивная, номинативная, функция новизны	1	0,2%
Аббревиация + суффиксация	Компрессивная, эмотивная, номинативная, функция новизны	1	0,2%
Усечение + словосложение	Компрессивная, эмотивная, номинативная, функция новизны	1	0,2%
Эллипсис + усечение + словосложение	Компрессивная, эмотивная, номинативная, функция новизны	1	0,2%
Эллипсис + усечение + словосложение + суффиксация	Компрессивная, эмотивная, номинативная, функция новизны	1	0,2%
Фонетическая девиация	Эмотивная, номинативная, функция новизны	18	7%

Таким образом, функциональный анализ русских СЛЕ в подъязыке авиации выявил преобладание **номинативной функции (334 СЛЕ, 100%)** и **функции**

новизны (334 СЛЕ, 100%). Следующая по частотности следует **эмотивная функция (207 СЛЕ, 66%).** 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**)).

Несмотря на то, что негативные эмоции у человека выражаются сильнее, нежели положительные, в подъязыке авиации на материале русского языка наименований с отрицательной оценкой намного меньше, чем с положительной, **11,6% (39 СЛЕ)** – отрицательно окрашенные субстандартные лексические единицы, **23% (77 СЛЕ)** – положительно окрашенные).

Компрессивная функция (162 СЛЕ, 46%), демонстрирующая важность экономии языковых средств и времени условиях коммуникации, является последней по продуктивности в подъязыке авиации на материале русского языка. **Компрессивную функцию** выполняют русские 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**), транскрипцию + усечение (**0,5%, 2 СЛЕ**), транслитерацию + усечение + суффиксацию (**0,2%, 1 СЛЕ**),

транскрипцию + суффиксацию (**0,8%, 3 СЛЕ**), транслитерацию + суффиксацию (**1%, 4 СЛЕ**), транскрипция + 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.

Представим таблицу, отражающую особенности функционирования английских СЛЕ в подъязыке авиации

Таблица 12.

Особенности функционирования английских СЛЕ в подъязыке авиации

Всего проанализированных английских субстандартных лексических единиц – 201.

Способ образования специальной лексики нижнего регистра	Функция СЛЕ	Количество	Проценты
Метафоризация	Эмотивная, номинативная, функция новизны,	177	88%
Метонимизация	Эмотивная, номинативная, функция новизны,	5	2%
Усечение	Компрессивная, номинативная, функция новизны	17	8%
Усечение + эллипсис	Компрессивная, номинативная, функция новизны	1	0,5%
Ономатопея	Эмотивная, номинативная, функция новизны	1	0,5%

Функциональный анализ английских СЛЕ подъязыка авиации выявил преобладание **номинативной функции (187 СЛЕ, 100%)** и **функции новизны (187 СЛЕ, 100%)**. За ними по частотности следует **эмотивная функция (182 СЛЕ, 90%)**. В английском языке эмотивная функция реализуется через метафоризацию

(88%, 177 СЛЕ), метонимизацию (2%, 5 СЛЕ), оноματοпею (0,5%, 1 СЛЕ).

Английских СЛЕ с отрицательной оценкой больше (34 СЛЕ, 17%), чем СЛЕ с положительной (13%, 27 СЛЕ). Это обосновывается тем, что работа в авиации для авиаспециалистов часто связана с высоким уровнем стресса и ответственностью. В таких условиях специалисты могут использовать более жесткий или прямолинейный язык, чтобы выразить фрустрацию или недовольство по поводу определенных ситуаций, связанных с безопасностью или эффективностью

Компрессивная функция (18 СЛЕ, 9%) является последней по продуктивности. В английском языке компрессивная функция реализуется лишь через усечение (8%, 17 СЛЕ) и усечение + эллипсис (0,5%, 1 СЛЕ).

Такое распределение функций отражает ключевые коммуникативные потребности авиаспециалистов: выражение эмоционально-оценочного отношения к профессиональной действительности при сохранении лаконичности высказывания.

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 выразительным и оперативным.

3.4. Когнитивная метафора как имманентная характеристика профессиональной коммуникации авиаспециалистов

Эмоциональная насыщенность речи в профессиональной коммуникации авиаспециалистов достигается с помощью метафорических субстандартных лексических единиц, выполняющих эмотивную функцию. Это происходит потому, что метафора активизирует целый комплекс чувственных ассоциаций и оценок.

В исследуемом материале, отобранном из профессиональной коммуникации

авиаспециалистов в английском и русском языках, встречаются метафорически переосмысленные субстандартные слова – **46%** из всех отобранных СЛЕ в русском языке и **87%** в английском языке.

Метафорически переосмысленные слова – лексические единицы, у которых новое (производное, вторичное) значение возникает в результате переноса наименования с одного объекта на другой на основе их сходства.

В русскоязычной профессиональной коммуникации примером метафорически переосмысленного слова служит профессионализм *кадушка* – фигура пилотажа:

– «А что будет если на цессне бочку крутануть?»
– «Бочка и будет))). *Кадушка* скорее... но лучше не надо... не для этого они»
(Авиаболталка, 03.02.2021).

В диалоге выше используется профессионализм *кадушка*, который образовался в результате метафорического переноса на основе сходства по форме и характеру движения. Так как вращение самолета вокруг своей оси будет напоминать вращение массивной деревянной кадучки.

В англоязычной профессиональной коммуникации авиаспециалистов примером метафорически переосмысленного слова служит профессионализм *stovepipe* – скоростной реактивный самолет.

– “Just had a bogey blip east og 25. Gone in 4 secs. *Stovepipe* for sure”
“Yeah, you don’t catch those. They punch through and you are just watching exhaust” (Civil Aviation, July 12, 2023).

В диалоге выше используется профессионализм *stovepipe* – скоростной реактивный самолет, который образовался в результате метафорического переноса на основе сходства по внешнему виду и характеру функционирования. Труба (stovepipe) имеет вытянутую цилиндрическую форму, схожую с реактивным двигателем. Из сопла реактивного двигателя вырывается раскаленная струя газа с сильным шумом и пламенем. Визуально и акустически это напоминает работающую печную трубу.

Все проанализированные примеры показывают, что обыденная понятийная

система метафорична. Это проявляется в нашей способности думать об одной ментальной области через призму другой и обнаруживать подобное – способности, проясняющей суть когнитивной метафоры.

Метафоризация строится на взаимодействии двух структур знаний – когнитивной структуры «источника» и когнитивной структуры «цели». В ходе этого процесса определенные фрагменты области-цели организуются по образцу и подобию области-источника [Лакофф, 2004, с. 9].

Когнитивная метафора – метафора, которая отражает специфику человеческого мышления и познания. Она возникает не как риторический прием украшения речи, а как результат соотнесения неизвестного с известным и служит инструментом категоризации предметов и явлений окружающей действительности [Лаврова, 2015, с. 295]. В отличие от простой метафоры, служащей стилистическим приемом для украшения речи, когнитивная метафора является фундаментальным инструментом мышления.

Когнитивная метафора формируется в процессе взаимодействия двух ментальных (концептуальных, когнитивных) пространств – пространства-цели и пространства-источника. Под ментальным пространством понимается совокупность языковых и неязыковых знаний, хранящихся в долговременной памяти и отражающих представления человека о предметах и явлениях действительности. Эти представления складываются в ходе познания мира на основе сенсорно-моторного, культурно-социального и индивидуального опыта. Синонимичным обозначением ментального пространства выступает термин «концепт». Пространство-цель представляет собой концепт, который подвергается переосмыслению, тогда как пространство-источник – концепт, служащих средством осмысления целевого концепта [там же, 2015, с. 1].

Например, в русском языке профессионализм *колдун* (ветроуказатель) является ярким примером когнитивной метафоры. Она возникает не как стилистическое украшение, а как фундаментальный инструмент человеческого мышления, служащий для осмысления и категоризации профессиональной реальности. В данном случае происходит взаимодействие двух ментальных

пространств. Пространством-целью выступает концепт «Ветроуказатель» – техническое устройство, чья функция по определению направления и силы ветра критически важна. Пространством-источником становится укорененный в культурном опыте концепт «Колдун» – фигура, обладающая тайными знаниями и способностью предсказывать события и взаимодействовать со стихийными, невидимыми силами.

В процессе метафорического переноса ключевые признаки из источника проецируются на цель, формируя новое понимание. Ветроуказатель, подобно колдуну, «предсказывает» поведение воздуха. Таким образом, когнитивная метафора «ВЕТРОУКАЗАТЕЛЬ – ЭТО КОЛДУН» категоризирует технический объект, помещая его в знакомую антропоморфную категорию, что облегчает его ментальное усвоение.

- «Для чего на самом деле нужен *колдун*»
- «А вот для чего нужна атомная станция» (Авиаболталка, 06.02.2022).

Использование профессионализма *whale* в качестве названия для крупного реактивного самолета служит наглядной иллюстрацией использования когнитивной метафоры в английском языке. Ее цель не украшение речи, а осмысление и категоризации технического объекта. В основе этого процесса лежит сопоставление двух областей знания. Пространством-целью выступает сфера авиационной техники, а именно концепт «Большой реактивный самолет». Пространством-источником становится домен живой природы, представленный концептом «Кит» (“Whale”). В ходе метафорического переноса характерные черты кита – его размеры, масса – проецируются на самолет. В результате технический объект осмысливается через природный образ: самолет предстает как «воздушный кит» – огромный, мощный.

- “The whale in the far hangar is doing engine runs before handover to the customer”.
- “Yeah, impressive bird. A large jet aircraft like that is always a complex and beautiful project” (Technical / Operations, June 12, 2021).

Анализ отобранных единиц позволил проклассифицировать метафоры

согласно классификации А. П. Чудинова, которая признана в качестве основания для категоризации метафор по сфере-источнику [Чудинов, 2003, с. 77]. Классификация, предложенная А. П. Чудиновым, базируется на семантическом принципе классификации метафор. Согласно данной классификации, человек представляется центром мира, а картина этого мира – антропоцентрической: мир основывается на человеческих окружающих его реалиях.

Критерием для распределения метафор по классам служит сфера источника (исходная понятийная область), из которой заимствуются образы для описания другой области.

Артефактные метафорические единицы составляют самую большую группу – **33,5% (55 СЛЕ)** в английском языке и **31% (49 СЛЕ)** в русском языке. Артефактная метафора – тип метафоры, в которой предметы и явления объективной действительности представлены в ассоциативной связи с миром вещей, созданных руками человека [Калашникова, 2017, с. 335]. Понятийные сферы (концепты) «Дом» (**31%, 17 СЛЕ**) и «Транспорт» (**31%, 17 СЛЕ**) являются доминирующими источниками метафорической экспансии в подъязыке авиации в английском языке. Источником метафоризации субстандартной русской авиационной лексики, как показал анализ, чаще всего являются такая понятийная сфера, как «Дом» (**47%, 23 СЛЕ**).

Тот факт, что понятийная сфера «Дом» как источник метафоризации преобладает в двух языках, можно объяснить тем, что эта сфера хорошо знакома каждому человеку, она детально структурирована. Кроме того, дом – это основная, наиболее естественная и комфортная сфера существования человека и его семьи. Дом – это важнейший культурный концепт в человеческом сознании, это традиционный для славянской культуры источник метафорической экспансии [Чудинов, 2001, с. 154].

Внутри сферы *дом* выделяется фрейм «*Предметы обихода*» (**82%, 14 СЛЕ** англоязычной лексики и **87%, 20** русскоязычной) в качестве источника метафоризации. Предметы домашнего обихода переосмысляются в авиационных лексемах-метафорах, образуя новые номинации. Например, в профессионализме

scissors («ножницы», фигура пилотажа).

- “That fighter jet pulls off a perfect *scissors* maneuver during the airshow.”
- “When we were training, our instructor explained how to use the scissors technique to avoid a tailing aircraft – it really helps in dogfights!” (Civil Aviation, November 22, 2022).

Внутри фрейма «Предметы обихода» в русском языке можно выделить слот «Кухонные принадлежности» (10 СЛЕ, 50%): *мясорубка* – винтовой двигатель.

- «Слышал, на старом Ан-2 *мясорубку* поменяли?»
- «Да, ту самую, что 20 лет лопасть месила»))» (Авиаболталка, 02.06.2025).

Внутри фрейма «Предметы обихода» в английском языке выделяется слот «Кухонные принадлежности» (6 СЛЕ, 43%) и «Обстановка в доме» (мебель) (6 СЛЕ, 43%): *litter aircraft* – самолет, предназначенный для перевозки раненых и больных, *desk pilot* – нелетный состав:

- “The *litter aircraft* for tomorrow’s medical mission is prepped and already on apron 3.”
- “I’ll run the final system check” (Civil Aviation, November 13, 2021).

Метафоризация СЛЕ через образы предметов домашнего обихода обусловлена стремлением к упрощению коммуникации, созданию наглядных образов, достижения эмоционального эффекта.

Еще одной доминирующей понятийной сферой в английском языке является «Транспорт». Причина этого заключается в том, что транспорт как концепция охватывает множество способов передвижения, что делает его универсальным источником метафор. В авиации, где основная функция заключается в перемещении людей и грузов, использование метафор из сферы транспорта позволяет легко объяснять и понимать сложные процессы и технологии. Кроме того, сфера транспорта включает в себя не только авиацию, но и другие виды передвижения, такие как железнодорожный, автомобильный и морской транспорт. Это создает возможности для взаимопонимания и обмена лексикой между различными подотраслями, что способствует более эффективной коммуникации и обмену опытом.

Внутри сферы «*Транспорт*» выделяется фрейм «*Тип транспортного средства*» (82%, 13 СЛЕ).

Внутри фрейма «*Тип транспортного средства*» выделяется слот «*Водный транспорт*» (6 СЛЕ, 43%) и «*Наземный транспорт*» (7 СЛЕ, 41%). Например, в профессионализме *sky train* (воздушное судно, используемое для проведения воздушно-десантных операций, таких как высадка парашютистов или доставка) произошел перенос названия из сферы источника «железнодорожный транспорт» в сферу области «авиационный транспорт» на основе функционального подобия.

– “The *sky train* was crucial during the exercise last week; it managed to drop all the paratroopers exactly on target without any issues!”

– “I’ve always wanted to fly in a sky train; it must be an incredible experience to see the ground from that perspective while doing a drop!” (Civil Aviation, September 12, 2024).

Природоморфная метафора является второй по распространенности в русском и английском языках. В английском языке насчитывается 30% (47) природных метафор, в русском языке – 26% (41).

Заключается она в том, что человек анализирует понятия области авиации, сравнивая их с живой и неживой природой [Чудинов, 2001, с. 132]. В рамках природоморфной метафоры в подъязыке авиации выделяется зооморфная метафора, в качестве которой применяются зоонимы – наименования животных, насекомых, земноводных, пресмыкающихся, рыб, птиц, паукообразных и др.

Зооморфная метафора выделена в английском языке на основании понятийной сферы «*Мир животных*» (46 СЛЕ, 98%) и включает слоты «*Птицы*» (24 СЛЕ, 52%) и «*Млекопитающие*» (15 СЛЕ, 33%). Например, *hog* (тяжело загруженный самолет), *silver bird* (самолет серебристого цвета), *falcon* (воздушное судно).

– “My memories of AA from my youth were that the silver bird was truly something special in the air”.

– “Bingo, your memories are that of your youth. AA was never particularly great but nostalgia is powerful” (Civil Aviation, September 10, 2023).

Зооморфная метафора выделена и в русском языке на основании понятийной сферы «*Мир животных*» (34 СЛЕ, 83%) и включает слоты «*Птицы*» (11 СЛЕ 32%) и «*Млекопитающие*» (9 СЛЕ, 26%). Например, *грач* – Су -25, *утконос* – Миг-27:

Большая часть субстандартной авиационной лексики, источником метафоризации которой является животный мир, относится к слоту «Птицы», так как птицы являются естественными символами полета, что делает их идеальными метафорами для описания самолетов и авиационных операций. Использование этого слота помогает быстро и наглядно передать идеи, связанные с полетом, маневрированием и динамикой.

Антропоморфная метафора (13,8%, 22 СЛЕ в английском) (17%, 27 СЛЕ в русском) – это метафора, в которой окружающая действительность представлена в ассоциативной связи с человеческими формами и качествами. В рамках антропоморфной метафоры в английском языке выделяется морбиальная метафора (13,6%, 3 СЛЕ), в соответствии с которой образно используется лексика, обозначающая раны и болезни общества [Чудинов, 2001, с. 68]. Например, *dead heading* – ситуация, когда пилоты летят в качестве пассажира.

– “Otherwise, I’d much prefer *dead-heading* crew get ‘upgrade’, so they will arrive relaxed and rested when they arrive for work”.

– “They should be riding in coach if it means making sure a loyal customer is up front” (Civil Aviation, 03.02.2023).

В русском языке выделяется физиологическая метафора, в результате которой образовано 17 СЛЕ (62%). Внутри физиологической метафоры выделяется фрейм «Части тела» – 12 СЛЕ (70%) и слот «Лицо» – 6 СЛЕ (50%): *глаза* – стекло.

– «Проверь глаза перед вылетом».

– «не учи ученого)» (Авиаболталка, 09.09.2022).

Социоморфная метафора в английском языке представлена в количестве 20 СЛЕ (12,5%). К данному типу метафоры относятся лексемы, связанные с социальной сферой, с жизнью человека в социуме. В основе данной метафоры

лежит понятийная сфера «*Профессиональная деятельность человека*» (60%, 9 СЛЕ). Например, *cloud surfer* – летательный аппарат, способный плавно и грациозно скользить сквозь облака.

- “This airplane is a real *cloud surfer*...
- The wing design is incredible” (Civil Aviation, 04.01.2025).

В подязыке авиации в русском языке к социоморфной метафоре относятся 4 СЛЕ (2%). Например, **стиляга** – Ту-134:

- «**Стиляга** наш опять красуется».
- «да уж внешность-то сохранил, а движок...» (Авиаболталка, 10.12.2021).

Проведенный анализ наглядно демонстрирует, что когнитивные метафоры обладают свойством системности. Эта системность, во-первых, проявляется в их иерархической организации: сферы-источники («Дом», «Природа») порождают целые сети связанных понятий через фреймы («Предметы обихода», «Мир животных») и слоты («Кухонные принадлежности», «Птицы»). Во-вторых, она подтверждает основной постулат когнитивной лингвистики о том, что когнитивные метафоры, которыми мы пользуемся, – это не просто слова, служащие целью украшения речи, а концепты, которые структурируют наше мышление, восприятие и деятельность. Именно в этом смысле они живы и фундаментальны для сообщества авиаспециалистов.

Рассмотренные выше примеры представляют собой отражение метафорических понятий системного типа, которые структурируют деятельность и мышление авиаспециалистов (Например, концепт «Природа», фрейм «*Мир животных*», слоты «*Птицы*» и «*Млекопитающие*»: **hog** (тяжело загруженный самолет), **silver bird** (самолет серебристого цвета), **falcon** (воздушное судно), **грач** – Су -25, **улконос** – Миг-2). Они «живы» в наиболее фундаментальном смысле: это и есть те метафоры, которыми живут профессионалы в области авиации.

В рассматриваемой профессиональной коммуникации доминирует артефактная метафора. Это означает, что сферой-источником, из которого заимствуются образы для описания авиационной области (сферы-цели), выступают физические объекты. Это подтверждает первичность манипуляции с

материальными объектами, указывая на то, что физический опыт и взаимодействие с реальными объектами служат основой для формирования знаний, понятий и абстрактных идей в профессиональной коммуникации авиаспециалистов.

В подязыке авиации в английском языке нами выявлены также *онтологические метафоры*. В рассматриваемой коммуникации встречается *онтологическая метафора вместилища* (5,6%, 5 СЛЕ), согласно которой поле зрения воспринимается как вместилище. Эта метафора мотивирована тем, что когда мы смотрим на некоторую территорию (земельный участок, пол и т. п.), поле зрения определяет границу того, что мы видим. Мы проецируем нашу собственную ориентацию «внутри – снаружи» на другие физические объекты, ограниченные поверхностями. Мы также представляем их себе как вместилища с внутренней частью и внешней поверхностью. Поскольку ограниченное физическое пространство – это ВМЕСТИЛИЩЕ, а наше поле зрения связано с ограниченным физическим пространством, то мы естественно приходим к метафорическому концепту VISUAL FIELDS ARE CONTAINERS/ПОЛЯ ЗРЕНИЯ – ЭТО ВМЕСТИЛИЩА [Лакофф, 2004, с. 55].

Например, *to bale out* (прыгать из погибающего воздушного судна) является примером онтологической метафоры вместилища. Действительно, данная фраза подразумевает, что человек или объект находится вне определенного пространства (самолета). Это соответствует концепции вместилища, где «воздушное судно» воспринимается как контейнер, в пределы которого помещены люди, которые «выбрасываются» из него, как «тюки». Данное выражение действительно является примером онтологической метафоры вместилища, так как оно использует концепцию пространства.

– “When you lose engine power, you need *to bale out*.”

– “I hate the thought of *bailing out*” (Civil Aviation, March 8, 2022).

Еще одним классом концептуальных метафор являются *ориентационные метафоры* (0,6%, 1 СЛЕ), образующие систему концептов относительно других систем для фиксирования опыта пространственной ориентации в мире: «верх –

низ», «внутри – снаружи», «глубокий – мелкий» и т. д. В исследуемом материале выявлена одна ориентационная модель «верх – низ». В частности, она представлена ориентационной метафорой ВОЗНИКНОВЕНИЕ ОРИЕНТИРОВАНО НАВЕРХ, ИСЧЕЗНОВЕНИЕ – ВНИЗ [Карташова, 211, с. 621]. Например, в профессионализме *to shut down* (выключать мотор) метафора представлена ориентационной метафорой ИСЧЕЗНОВЕНИЕ – ВНИЗ.

- “Did you finish working on the engine?”
- Almost! I just need *to shut down* the motor first to check a few things (Civil Aviation, November 10, 2023).

Таким образом, проведенное исследование показало, что одной из особенностей профессиональной коммуникации авиаспециалистов является использование метафорической субстандартной лексики. Это демонстрирует экспрессивность профессиональной речи.

Представим таблицы на основании источников метафоризации субстандартной лексики.

Таблица 13.

Типы метафоры в подъязыке авиации в русском языке

Всего проанализированных русских метафорических субстандартных лексических единиц – 121.

Тип метафоры	Проценты	Количество СЛЕ
Артефактная метафора	31%	49
Природоморфная метафора	26%	41
Антропоморфная метафора	17%	27
Социоморфная метафора	2%	4

Таблица 14.

Типы метафоры в подъязыке авиации в русском языке

Всего проанализированных английских метафорических субстандартных лексических единиц – 150.

Тип метафоры	Проценты	Количество СЛЕ
--------------	----------	----------------

Артефактная метафора	33,5%	55
Природоморфная метафора	30%	47
Антропоморфная метафора	13,8%	22
Социоморфная метафора	12,5%	20
Онтологическая метафора	5,6%	5
Ориентационная метафора	0,6%	1

Анализ источников метафоризации субстандартной лексики показал, что артефактная метафора наиболее частотна в русском и английском языках (**31%, 49 СЛЕ** в русском языке, **33,5%, 55 СЛЕ** – в английском). Доминирующей сферой-источником являются физические объекты, а именно предметы домашнего обихода, а в английском языке еще и тип транспортного средства.

Доминирование сферы-источника «Предметы домашнего обихода» (**82%, 14 СЛЕ** англоязычной лексики и **87%, 20** русскоязычной) в русскоязычной и англоязычной профессиональной коммуникации авиаспециалистов подтверждает первичность манипуляции с материальными объектами, существующими в доме, указывая на то, что физический опыт и взаимодействие с реальными объектами домашнего обихода служат основой для формирования знаний, понятий и абстрактных идей в профессиональной коммуникации авиаспециалистов.

Доминирование сферы-источника «Тип транспортного средства» в английском языке (**82%, 13 СЛЕ**) объясняется тем, что в авиации, где основная функция заключается в перемещении людей и грузов, использование названий из сферы транспорта позволяет легко объяснять и понимать сложные процессы и технологии.

В подязыке авиации также преобладает природоморфная метафора (**26%, 41 СЛЕ** в русском языке и **30%, 47 СЛЕ** в английском). В рамках природоморфной метафоры выделяется зооморфная метафора. Сфера-источник «Птицы» (**11 СЛЕ 32%** в русском языке, **24 СЛЕ, 52% в английском**) преобладает в двух языках. Птицы являются естественными символами полета. Они способны свободно

перемещаться в воздухе, что делает их идеальными метафорами для описания летательных аппаратов и авиапроцессов. Птицы олицетворяют многие характеристики, связанные с авиацией, такие как маневренность, скорость и грация.

В двух языках используется антропоморфная метафора (17%, 27 СЛЕ в русском языке, **13,8%, 22 СЛЕ**), сферой-источником которой выступает человек, и социоморфная метафора, к которой относятся лексемы, связанные с социальной сферой, с жизнью человека в социуме (**2%, 4 СЛЕ** в русском и **12%, 20 СЛЕ** в английском), а в английском языке дополнительно зафиксированы онтологические метафоры вместилища (5,6% ,5 СЛЕ) и ориентационные метафоры (0,6%, 1 СЛЕ).

Таким образом, в подязыке авиации в русском и английском языках образы птиц, предметов домашнего обихода и транспорта (только в английском языке), а также ассоциации, связанные с ними, выступают главным источником метафоризации субстандартной лексики. Это можно объяснить функциональной близостью птиц, транспорта с летательными аппаратами. Образы птиц, например, берутся за основу для описания полета и маневрирования самолетов, так как птицы инстинктивно используют аэродинамические принципы, которые также применимы к летательным аппаратам. Сравнение функций различных типов транспорта и самолетов показывает, что они выполняют одинаковые функции – перемещение грузов и людей. Образы бытовых предметов служат основой для описания объектов или явлений в авиации, что подтверждает первичность манипуляции с материальными объектами.

Таким образом, когнитивная метафора воспринимается и понимается всеми участниками чата, что способствует более эффективному обмену информацией между специалистами. Метафора является имманентной характеристикой профессиональной коммуникации и играет важную роль в формировании знаний, восприятии и интерпретации информации. Она глубоко встроена в язык авиаспециалистов и является частью их представлений о мире и их мышления в целом, реализуя при этом эмотивную функцию.

3.5. Модели детерминации русской и английской специальной лексики в подязыке авиации

Помимо эмотивной функции, проявляющейся в использовании когнитивной метафоры, ключевую роль в подязыке авиации играет функция, отвечающая за экономию языковых средств и времени, – *компрессивная*, так как она является определяющей в трансформации специальной лексики верхнего регистра в субстандартный слой языка. Рассмотрим пример использования профессионализма *helo* в англоязычной профессиональной коммуникации:

– “I `m assuming the *helo* crew probably doesn` t know the profile for RJs typically doing this circle to land either” (Civil Aviation, February 17, 2025).

– “Yeah, no kidding. They are just focused on their own low-level ops” (Civil Aviation, February 17, 2025).

В данном предложении использован профессионализм *helo*, в котором воплощается функция компрессии (экономии языковых средств) за счет такого лингвистического приема, как усечение (*helo* – helicopter).

Описанный выше процесс обусловлен прагматической необходимостью – потребностью в быстром и эффективном обмене профессиональной информацией. Подобные преобразованные лексические единицы представляют собой результат перехода терминов или иных специальных лексем верхнего регистра в субстандартный слой языка, в разряд профессионализмов. Изначально научные термины подвергаются морфологическим и морфолого-синтаксическим преобразованиям, утрачивая свой формальный статус, но сохраняя семантическую связь с исходным понятием.

Данные профессионализмы заменяют термины и представляют собой результат их деривационных изменений, направленных на адаптацию к условиям устной коммуникации. Другими словами, именно эти единицы непосредственно коррелируют с терминами и представляют их более краткий вариант. В этих наименованиях проявляется стремление к языковой экономии [Голованова, 2019, с. 121].

Примечательно, что такие профессионализмы:

1) широко распространены в разговорной речи, но отсутствуют в научной литературе в силу своей неформальной природы;

2) не фиксируются в терминологических словарях и не имеют дефиниции;

3) имеют экспрессивную окраску, в случае добавления суффикса к усеченным формам (только в русском языке).

– “Feasible and accurate acoustic modeling of external and internal aircraft environments is essential for designing low-noise multi-*propeller* aircraft” [Luo et al, 2025, p. 1].

– “... one of the av accidents sites can tell us why he landed there? Clearly it's an engine out situation, but why? Actually, there were 2 F bombs. *Prop* was not spinning” (Civil Aviation, May 1, 2025).

Анализ приведенных примеров наглядно демонстрирует процесс трансформации терминологической лексики в подъязыке авиации. Если в научной литературе используется полная терминологическая форма *propeller*, то в разговорной речи мы наблюдаем ее сокращенный вариант *prop* (в научной литературе сокращенная форма *prop* не встречается). Кроме того, в англоязычных авиационных словарях термин лексема *prop* отсутствует, в отличие от ее терминологического заменителя: “propeller – air-screw, device for thrust force obtaining in air medium” [Данилин, 2012, с. 127]. Лексема *prop* зафиксирована только в англоязычном авиационном словаре сленга: “*Prop (Propeller)* – this is the propeller of the drone. This is the spinny blade like thing that helps keep a quadcopter in the air, or propel a fixed wing aircraft forward [ASE].

– «Завод был основан в 1941 году на юге Перми близ железнодорожной станции Бахаревка и стал специализироваться на выпуске агрегатов регулирования для моторов и *карбюраторов* для самолетов» [Хренов, 2024, с. 97].

– «Надо изучить вопрос дренажа *карба* на ротаксе. Трубочки сбоку – они к ресиверу, для выравнивания давления» (Авиаболталка, 04.02.2021).

Примеры выше также показывают процесс перехода термина (*карбюратор*) в разряд профессионализмов (*карб*). В научной литературе используется полная

форма, что и характерно для научного стиля изложения, а в разговорной речи наблюдается использование сокращенной формы – *карб*. Полная форма (термин) *карбюратор* имеет дефиницию в толковом словаре русского языка: «**Карбюратор** – прибор, создающий и дозирующий горючую смесь из распыленного жидкого топлива и воздуха для питания бензинового двигателя внутреннего сгорания» [GM].

Дефиниция его преобразованной формы не зафиксирована в словарях. Значение в данном случае легко определяется по контексту, поскольку используется слово *ротакс*, которое обозначает двигатель, а карбюраторы находятся в двигателе.

Так как целью сокращения слов служит экономия языковых и временных ресурсов, слова-сокращения используются в разговорной речи и приобретают статус профессионализмов.

Рассмотренный пример выше представляет собой процесс перехода лексической единицы из разряда терминов в разряд профессионализмов в результате такого словообразовательного процесса, как усечение. Однако, в подъязыке авиации на материале русского языка выявлены и другие способы словообразования, наделяющие кодифицированные лексические единицы эмоциональной окраской и позволяющие ей приобретать статус профессионализма. Например, термин *двигатель* перешел в разряд профессионализмов посредством такого способа словообразования, как усечение + суффиксация (*движок*), за счет которого воплощается эмотивная и компрессивная функции.

– «Можно было и *движок* выключить, но из-за внимания на торможении пилот не сообразил сразу что произошло» (Авиаболталка, 10.02.2022).

Лексическая единица *движок*, используется исключительно в разговорной речи, в научной авиационной литературе такое слово отсутствует, используется лишь его терминологический аналог:

«В конце XIX века в автомобилестроении был изобретен *двигатель* внутреннего сгорания основанный на микровзрывах внутри цилиндра, энергия

которого толкала поршень с шатунно-шарнирным механизмом, а тот в свою очередь приводил во вращение коленчатый вал» [Кузьменко, 2022, с. 129].

Данная лексическая единица не зафиксирована в толковых словарях, следовательно отсутствует дефиниция, хотя у термина она имеется: *«двигатель – устройство, преобразующее один вид энергии в другой»* [Данилин, 2012, с. 43].

Еще одна ключевая особенность профессионализма *движок*, подтверждающая его статус, – это суффикс *-ок*, который дает слову эмоциональную окраску, отсутствующую в терминах.

Стоит заметить, что в русском языке лексика переходит в разряд профессионализмов не только из разряда терминов. Существуют случаи перехода из разряда номенов или торговых марок. Например, *мавик мини 2* (профессионализм) – Mavic Mini 2 (номен), *пилатус* (профессионализм) – самолет шведской компании Pilatus (торговая марка):

- «Ну в видео с *пилатусом* еще придется повернуть лопасти во флюгер (на видео четко видно что они зафлюгированы). Ну и пожарные у полосы намекают что не все так просто)» (Авиаболталка, 01.05.2022).

В русскоязычной профессиональной коммуникации выявлено **127** профессионализма (**46%**), перешедших в субстандартный пласт из разряда специальной лексики верхнего регистра.

Представим следующие модели детерминологизации русской специальной лексики в подъязыке авиации:

Таблица 15.

Модели детерминологизации русской специальной лексики в подъязыке авиации

Всего проанализированных русских субстандартных лексических единиц – 334.

Специальная лексика верхнего регистра	Специальная лексика нижнего регистра	Способ образования специальной лексики нижнего регистра	Кол-во	Проценты

Продолжение *таблицы 15.*

Термины →	Профессионализмы	Заимствование	19	6%
		Усечение	17	5%
		Усечение + суффиксация	14	4%
		Эллипсис + усечение + суффиксация	6	2%
		Заимствование + эллипсис	5	1%
		Заимствование + суффиксация	3	1%
		Усечение + эллипсис	2	0,5%
		Эллипсис + суффиксация + усечение	2	0,5%
		Замещение	2	0,5%
		Заимствование + усечение	2	0,5%
		Эллипсис	1	0,2%
		Аббревиация + суффиксация	1	0,2%
Номены →	Профессионализмы	Заимствование + эллипсис	10	3%
		Заимствование	7	2%
		Фонетическая мимикрия	5	1%
Торговые марки →	Профессионализмы	Заимствование + эллипсис	13	4%
		Заимствование	12	3%
		Фонетическая мимикрия	4	1%
		Заимствование + усечение	1	0,2%
		Метатеза	1	0,2%

Таким образом, в подъязыке авиации русские профессионализмы переходят из разряда терминов (**74 СЛЕ, 27%**) посредством разных способов словообразования: заимствование, усечение, усечение + суффиксация, эллипсис + усечение + суффиксация, заимствование + эллипсис, заимствование + суффиксация, усечение + эллипсис, эллипсис + суффиксация + усечение, фонетическая девиация, заимствование + усечение, эллипсис, аббревиация + суффиксация.

31 профессионализма (**9%**) является результатом перехода из разряда торговых марок посредством заимствования + эллипсиса, заимствования, фонетической мимикрии, заимствования + усечения, фонетической мимикрии.

22 профессионализма (**6%**) перешло из разряда номенов в результате заимствования + эллипсиса, заимствования, фонетической мимикрии.

Представим модель детерминологизации английской специальной лексики в подъязыке авиации.

Таблица 16.

Модель детерминологизации английской специальной лексики в подъязыке авиации

Всего проанализированных английских субстандартных лексических единиц – 201.

Специальная лексика верхнего регистра	Специальная лексика нижнего регистра	Способ образования специальной лексики нижнего регистра	Количество	Проценты
Термины →	Профессионализмы	Усечение	19	10%

В английском языке **19 (10%)** профессионализмов перешли из разряда терминов в результате усечения.

Таким образом, в стратификационной модели подъязыка авиации русского и английского языков, которая включает в себя кодифицированную и

некодифицированную лексику, возможен переход лексических единиц из стандартного пласта в субстандартный.

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, то в русском языке база для их образования существенно шире и включает, помимо терминов, также номены и торговые марки.

Явление перехода кодифицированной лексики в субстандартную отражает динамику развития специальной лексики: специальные лексические единицы верхнего регистра, используемые в нормативных документах, переходят в разряд профессионализмов, неформальных, но общепринятых в профессиональной среде лексических единиц. В русском и английском языках данный переход обусловлен потребностью в эффективной коммуникации без потери смысла, стремлением к языковой экономии, в то время как в русском языке еще и стремлением к эмоциональной выразительности речи в условиях высокого темпа профессионального взаимодействия.

Подобные профессионализмы, сохраняя семантическую связь с исходными терминами, приобретают новый коммуникативный статус – они становятся маркерами профессиональной принадлежности, оставаясь при этом за пределами кодифицированной лексики. Процесс детерминологизации специальной лексики ярко иллюстрирует живой, динамичный характер профессионального языка, постоянно адаптирующегося к практическим нуждам его носителей [Фомин,

3.6. Модели терминологизации русской и английской субстандартной лексики в подъязыке авиации

В рассматриваемых подъязыках встречается также процесс терминологизации субстандартной лексики. Зародившись как профессионализмы, субстандартные лексические единицы постепенно теряют экспрессивность, получают широкое распространение и в итоге, закрепившись в словарях и научной литературе, переходят в разряд официальных терминов. Такой переход чаще всего связан с возникновением новых реалий и отсутствием в языке терминов для их обозначения, заменой существующего понятия в целях упрощения коммуникативного процесса и стремлением к упрощению коммуникативного процесса [Животкова, 2014, с. 169].

Ярким примером терминологизации субстандартной лексики служит лексема *tail-dragger* – *same as tail-wheel aircraft* (самолет с хвостовым колесом) [Crocker, 2005, p. 228].

В словаре Дэвида Крокера Dictionary of Aviation (2012) данная лексическая единица маркирована как “informal”, что свидетельствует о ее изначальной принадлежности к профессионализмам с эмоциональной окраской, полученной в результате метафорического переноса, что является признаком профессионализма: “*tail-dragger* – noun same as tailwheel aircraft (informal)” [Crocker, 2005, p. 235].

Примечательно, что в более ранних лексикографических источниках (Aircraft Year Book for 1954 года, Dictionary of Aviation 1911 года, Dictionary of Aeronautical terms 1991 года, Webster’s Third New International Dictionary of the English Language Unabridged 1986 года, Cambridge International Dictionary of English 1995 года) этот термин отсутствует, что подтверждает его относительно позднее вхождение в терминосистему авиации [Smith, 1954, Morris, 1911, Crane, 1991, Webster, CIDE, 1995].

В *англо-русском авиационном словаре 1941 года* встречается только лексическая единица *tail drag* в значении «груз, прикрепленный к корме дирижабля при стоянке на мачте» [Дубошин, 1941, с. 272].

В современных словарях *tail-dragger* фиксируется без помет *slang* или *informal*, что подтверждает его терминологический статус: “tail dragger,” also known as a tailwheel aircraft, is a fixed-wing aircraft that has its main landing gear located forward of the center of gravity, causing the tail to be lower than the nose when on the ground, resulting in the tail resting on the runway [NGD].

В научных текстах данное слово употребляется без кавычек, что подчеркивает его устоявшийся терминологический статус: “Automatic landing of unmanned, high-altitude long-endurance aircraft, characterized by large wingspans, very low wing loading and – here – by a *tail-dragger* configuration, requires control strategies that differ from classical Autoland systems” [Laabs et al., 2023, p. 1].

О закреплении рассматриваемой в терминосистеме лексической единицы свидетельствует появление системы производных терминов [Голованова, 2019, с. 121]: *tail-dragger configuration, tail-dragger aircraft, tail-dragger landing*.

В русскоязычной профессиональной коммуникации ярким примером перехода лексической единицы из разряда профессионализмов в разряд терминов является лексема *горка*.

Лексическая единица «*горка*» выделена кавычками в «Иллюстрированном авиационном словаре для молодежи» 1964 года: «*ГОРКА* – фигура пилотажа, представляющая собой кратковременное движение самолета по восходящей траектории без крена» [ИАСМ, 1964, 85], а также в «Англо-русском авиационно-космическом словаре» А. М. Мурашкевича 1974 года: «pull-up ~ маневр резкого кабрирования, *горка*; маневр вывода из пикирования или прерывания захода на посадку» [Мурашкевич, 1974, с. 247].

В более поздний период слово *горка* еще употребляется с кавычками в научной литературе: «Заметность цели при этом может подчеркиваться не только ее контрастным цветом, но и углом падения солнечных лучей или тенями, выдающими замаскированный объект. Перед целью ракета делает “*горку*”»

[Терещенков и др., 2007, с. 29].

В «Кратком русско-английском толковом словаре по авиации» А. И. Данилина 2012 года это слово употребляется уже без кавычек: «Горка – крутой набор высоты с разгона» [Афанасьев, 1995, с. 757], «ГОРКА – фигура простого пилотажа. Неустановившийся крутой подъем самолета по прямой траектории» [Данилин, 2012, с. 39].

В данный момент используется без кавычек в научной литературе: «К фигурам сложного пилотажа относятся: боевой разворот, пикирование и *горка* с углами более 45°, переворот, бочка, полубочка, петля Нестерова, петля в наклонной плоскости, полупетля, поворот на горке, переворот на горке» [Аведян, 2024, с. 72].

В представленном исследовании подъязыка авиации на материале английского языка был выявлен 1 случай перехода жаргонизмов в терминологический пласт.

Метафорически образованный жаргон *belly* сначала использовался в разговорной речи авиаспециалистов:

1) “....the gliders and truck them back to the airport. Thinking there had to be a more efficient way they came up with the idea of mounting a hook on the *belly* of the airplane that would snag a rope that was tied to the glider. The idea was that the DC-3 would fly over snag the rope with the hook” (Civil Aviation, April 17, 1999).

В настоящее время данное жаргонное слово фиксируется в научной литературе:

2) “The influence of maneuvering process on aerodynamic characteristics of aircraft belly inlet was studied.” [Binbin et al, 2025, p. 2].

Также данная лексическая единица отсутствует в толковых словарях более старых изданий (Dictionary of Aeronautical terms 1991 года, Dale Crane, Dictionary of Aviation, David W. Wragg, 1911 года), что подтверждает статус жаргонизма *belly* в подъязыке авиации раннего периода [Crane, 1991, p. 61].

Научный анализ текстовых источников середины XX века демонстрирует характерное графическое маркирование лексической единицы *belly* кавычками,

что служит важным свидетельством ее статуса жаргона в указанный период.

3) “The ship had been fueled the evening before, except for the droppable “**belly**” tanks, under the pilot's supervision. Overnight the left main tank had drained into the “**belly**” tank” [Fitts, 1947, p. 385].

На данный момент лексическая единица *belly* зафиксирована в толковом словаре без кавычек и без пометы “informal” или “slang” и за ней закреплена дефиниция: *Belly* – “This is the area located in the bottom of the plane where your luggage is stored” [CAT]. Таким образом, жаргонизм перешел в терминосистему авиации и уже не воспринимается как метафора, поскольку метафорический образ является стертым.

Переход данного наименования в терминологический статус отмечен появлением системы производных терминов: *belly landing* – an emergency landing of an aircraft when the wheels have not come down, *belly flop* - noun same as belly landing [Crocker, 2005, p. 31], *aircraft belly container* (for lower cargo/baggage compartment) – грузовой самолетный контейнер (профилированный по форме багажного отсека) [Афанасьев, 1995, с. 132].

Представим модели терминологизации русской и английской субстандартной лексики в подъязыке авиации.

Таблица 17.

Модель терминологизации русской субстандартной лексики в подъязыке авиации

Нижний регистр	Верхний регистр	Количество	Проценты
Профессионализмы →	Термины	3	0,4%

Таблица 18.

Модели терминологизации английской субстандартной лексики в подъязыке авиации

Нижний регистр	Верхний регистр	Количество	Проценты
Профессионализмы →	Термины	6	0,7%
Жаргонизмы →	Термины	1	0,1%

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 нейтральной 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.

3.7. Стратификационные модели подъязыка авиации в русском и английском языках

Проведенный анализ состава, функций специальной лексики, а также динамики ее перехода между пластами дал возможность создать стратификационные модели двух подъязиков.

Так, в русском языке стратификационная модель имеет вид, представленный ниже в таблице 19:

Таблица 19.

Стратификационная модель подъязыка авиации в русском языке

Состав специальной лексики верхнего регистра			
<i>Верхний регистр</i>	<i>Количество / проценты</i>	<i>Нижний регистр</i>	<i>Количество / проценты</i>
Термины	637 (88%)	Профессионализмы	272 (82%)
Номены	75 (10%)	Интерпрофессионализмы	41 (12%)
Эпонимы	9 (1,2%)	Жаргонизмы	14 (4%)
Коммерческие названия	5 (0,6%)	Интержаргонизмы	7 (2%)
Переход стандартной лексики в субстандарт			
<i>Верхний регистр</i>	<i>Нижний регистр</i>	<i>Количество / проценты</i>	
Термины (карбюратор) 	Профессионализмы (карб)	74 (27%)	
Коммерческие названия (DJI) 	Профессионализмы (жиджик)	31 (9%)	
Номены (DJI Go 4) 	Профессионализмы (Джигго 4)	22 (6%)	
Переход субстандартной лексики в кодифицированный слой языка			
<i>Нижний регистр</i>	<i>Верхний регистр</i>	<i>Количество / проценты</i>	
Профессионализмы (горка, фигура пилотажа) 	Термины (горка, фигура пилотажа)	3 (0,5%)	

В подъязыке авиации в английском языке стратификационная модель имеет вид, представленный ниже в таблице 20:

Таблица 20.

Стратификационная модель английского подъязыка авиации

Состав специальной лексики верхнего регистра			
<i>Верхний регистр</i>	<i>Количество / проценты</i>	<i>Нижний регистр</i>	<i>Количество / проценты</i>

Термины	758 (98%)	Профессионализмы	154 (76%)
Номены	11 (1,4%)	Интерпрофессионализмы	30 (15%)
Эпонимы	4 (0,5%)	Жаргонизмы	11 (5%)
Коммерческие названия	1 (0,1%)	Интержаргонизмы	6 (3%)
Переход стандартной лексики в субстандарт			
<i>Верхний регистр</i>	<i>Нижний регистр</i>	<i>Количество / проценты</i>	
Термины (propeller) 	Профессионализмы (prop)	19 (10%)	
Переход субстандартной лексики в кодифицированный слой языка			
<i>Нижний регистр</i>	<i>Верхний регистр</i>	<i>Количество / проценты</i>	
Профессионализмы (tail-dragger – самолет с хвостовым колесом посадки) 	Термины (tail-dragger – самолет с хвостовым колесом посадки)	6 (0,7%)	
Жаргонизмы (belly – нижняя часть самолета) 	Термины (belly – нижняя часть самолета)	1 (0,1%)	

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 подъязыках 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).

Между моделями в двух языках наблюдаются существенные различия. В русском языке детерминологизации подвергаются не только термины, но и номены и коммерческие названия, тогда как в английском языке аналогичный процесс затрагивают лишь термины, причем их количество существенно меньше, чем в русском. Прагматической основой данного процесса в обоих языках служит стремление коммуникантов к компрессии речи и повышению ее экспрессивности.

Еще одно различие касается процесса терминологизации. В английском языке в кодифицированный слой могут переходить не только профессионализмы, но и отдельные жаргонизмы. В русском языке этот путь характерен исключительно для профессионализмов. Главным условием терминологизации является высокая частотность употребления субстандартной лексики, которая впоследствии закрепляет ее в нормативных документах и словарях.

Таким образом, созданные стратификационные модели наглядно демонстрируют структуру английской и русской специальной лексики в подъязыке авиации, а также показывают процессы перехода лексических единиц между кодифицированным и некодифицированным пластами.

ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ 3

Проведенное исследование русской и английской некодифицированной лексики в подъязыке авиации позволило выявить его четкую структурную организацию и системный характер. Английская и русская субстандартная лексика состоит из профессионализмов, интерпрофессионализмов, жаргонизмов и интержаргонизмов. Большую часть 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 являются моносемантическими. Данные СЛЕ демонстрируют тенденцию к однозначности и точности в подъязыке авиации. Лексико-тематические группы очерчивают ключевые информационные поля профессиональной деятельности: в обоих языках центральное место занимают пилотируемые летательные аппараты.

Структурный анализ выявил преобладание однословных СЛЕ, что продиктовано необходимостью экономии речевых усилий и времени в условиях профессионального общения. Среди них доминируют непроеизводные слова, которые свидетельствуют об открытости подъязыка, обладающего значительным словообразовательным потенциалом. В подъязыке авиации на материале русского языка преобладает структурная модель «Прилагательные» + «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 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 переосмысленные субстандартные лексические единицы выполняют преимущественно эмотивную функцию, выражая оценку говорящего и придавая речи экспрессивную окраску. При этом в русскоязычной коммуникации метафорические СЛЕ чаще всего имеют положительную коннотацию, тогда как в английском языке отмечается более высокая доля единиц с отрицательной оценкой. 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 непродуктивна 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 деэкспрессивизации и закрепляется в нормативных документах.

ГЛАВА 4. СИНТАКСИС ПОДЪЯЗЫКА АВИАЦИИ В РУССКОМ И АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКАХ

4.1. Синтаксические особенности подъязыка авиации в русском языке

Язык профессиональных сообществ в интернете активно трансформируется, стремясь к максимальной оперативности и емкости высказывания. Эта тенденция наглядно проявляется в синтаксисе, где на первый план выходят различные синтаксические особенности высказываний.

Из рассмотренных особенностей подъязыка авиации в русском языке наиболее показательной и количественно подтвержденной является высокая доля простых предложений.

- «Хорошо обдувает.
- Схватиться за воздухозаборник... Ух явно 9 жизней у парашютиста» (Авиаболталка, 11.12.2022).

В рассматриваемом диалоге в первой реплике используется простое, односоставное, определенно-личное предложение «Хорошо обдувает», которое придает речи лаконизм и динамичность. Во второй реплике встречается инфинитивная конструкция «Схватиться за воздухозаборник», которая несет эмоциональный заряд и выделяется особой напряженностью. В подъязыке авиации в русском языке насчитывается **27% (569)** простых предложений.

Еще одной особенностью письменной коммуникации в русскоязычных профессиональных интернет-чатах является эллипсис (**23% (484)** предложений)). Эллипсис – это стилистическая фигура, состоящая в намеренном пропуске какого-либо члена предложения, который подразумевается из контекста [Голуб, 2010, с. 21]:

- «А здесь есть парапланеристы? Нужен совет по нормальной школе..
- «есть» (Авиаболталка, 24.11.2020).

В рассматриваемом диалоге реплика «есть» представляет собой пример эллипсиса в русскоязычной онлайн-коммуникации авиаспециалистов.

Отвечающий опускает практически все компоненты предложения, которые были вербализованы в предыдущей реплике, оставляя лишь один компонент – сказуемое «есть», которое в данном контексте выполняет функцию подтверждения наличия парапланеристов в сообществе. Полная форма («Да, здесь есть парапланеристы») была бы избыточной для спонтанного диалога, где скорость обмена репликами имеет первостепенное значение. Данный прием выполняет компрессивную функцию, которая проявляется в максимальном сжатии информации при сохранении общего смысла.

При эллипсисе нет необходимости «восстанавливать» пропущенные члены предложения, так как смысл ясен из контекста. Добавление уточняющих слов лишило бы эти конструкции легкости и экспрессии, присущей им в интернет-коммуникации.

Еще одной синтаксической особенностью, активно формирующей разговорную и экспрессивную тональность профессионального общения, является инверсия. «Нарушение обычного порядка следования членов предложения, в результате которого какой-нибудь элемент оказывается выделенным и получает специальные коннотации эмоциональности или экспрессивности, называется инверсией» [Арнольд, 2002, с. 179]. В русскоязычных авиационных чатах инверсия как стилистический прием встречается в **19%** предложений (**400**):

– «Я с полярками очень хорошо знаком по зеркалке, знаю как и когда их применять, так что можно считать что дорос) но вот в фирмах вообще не разбираюсь.

– Фильтр нужен для правильной выдержки и моушенблюра, но с дронов обычно снимают довольно далеко от объектов и моушенблюр особо не нужен, только если река какая в кадре...» (DJI Lab, 15.04.2022).

В первой реплике использована инверсия «Я с полярками очень хорошо знаком...». Нейтральный порядок слов предполагал бы конструкцию: «Я очень хорошо знаком с полярками...». В данном случае имеет место нарушение стандартной схемы «Подлежащее + сказуемое + дополнение». Сначала идет дополнение «с полярками», а уже потом обстоятельство степени «очень хорошо»

и сказуемое «знаком». Таким образом, порядок изменен на: «Подлежащее + дополнение + обстоятельство + сказуемое».

Инверсия резко выделяет ключевой объект – полярики (поляризационные фильтры). Этот стилистический прием приобретает особую значимость в рамках общего высказывания, так как создает основу для дальнейшего противопоставления, которое возникает далее: «...с поляриками знаком, но вот в фирмах не разбираюсь».

Инверсия использована для логического выделения темы, придания речи естественной разговорной окраски и усиления контраста между частями высказывания.

Парцелляция – еще один стилистический прием, реализуемый на синтаксическом уровне с целью придания высказыванию свойств живой речи. Его сущность заключается в том, что содержание высказывания реализуется не в одной, а в двух и более интонационно-смысловых единицах (парцеллятах), следующих одна за другой после разделительной паузы. На письме интонационный раздел разделяется точкой [Калинин, 2005, с. 13]. Данный прием активно функционирует в современной интернет-коммуникации, в том числе в профессиональных дискурсах, выступая маркером экспрессивности и разговорного колорита. Это наглядно демонстрируют примеры из русскоязычных и англоязычных авиационных чатов.

– «Ну вот так я и думал! Пойду паять в гараж)))))) может есть у кого оригинал – это ж круто дорого! И вообще! Я тут у серьезных людей спрашивал о ненужном, а про спаяй сам я и сам могу додуматься))))))».

– Я в этом не силён. Два провода спаять могу, да резистор по схеме к диоду воткнуть. На этом мои полномочия всё» (Авиаболталка, 06.06.2022).

В первой реплике фраза «И вообще!» является типичным парцеллятом, который не присоединяется союзом к предыдущему контексту, а служит обобщающим эмоциональным восклицанием, подводящим черту под предшествующим рассуждением.

В русскоязычном подъязыке насчитывается **15% (316)** предложений,

содержащих парцелляцию.

Таким образом, парцелляция служит эффективным средством интонационно-смыслового структурирования высказывания, выделения ключевых тезисов и усиления субъективной оценки в условиях цифровой коммуникации, где письменная речь стремится к максимальной приближенности к устному диалогу.

Сложные предложения также являются одной из особенностей подъязыка авиации. Так, в русскоязычном подъязыке насчитывается **9% (189)** сложных предложений.

– «Я планера люблю, но не на столько, чтобы 24/7 читать, какие они охрененные и совершенство человеческого творения.

– кстати о вершинах творения. Кто знает, где можно полетать на реактивном самолете типа Л-29, но не за 100500 миллионов за минуту?)» (Авиаболталка, 14.12.2020).

В рассматриваемом русскоязычном диалоге участники чата используют сложноподчиненные предложения: «люблю не настолько, чтобы читать 24/7, какие они охрененные...», «Кто знает, где можно полетать на реактивном самолете...».

В профессиональной коммуникации в интернет-чатах сложные предложения выполняют ряд важных функций. Их использование позволяет говорящему не просто перечислять факты, а выстраивать сложные смысловые и логические связи между событиями и идеями, выражая причинно-следственные отношения, уступки и цели. Это делает профессиональную речь не только более информативной, но и более обоснованной и убедительной.

Еще одной синтаксической особенностью подъязыка авиации являются вводные слова и словосочетания, используемые с целью привлечь внимание собеседника и, как правило, функционирующие в разговорном стиле. В русском языке используется **4% (84 предложения)**, содержащих вводные слова и конструкции.

– «Скажите, рлс “дон” дрон увидит?

– На рябиковке не взлетай, на океанской, на срв, на жбв короче нигде не

взлёт» (DJI Lab, 02.01.2024).

Во второй реплике использовано вводное слово «короче», обобщающее перечисление, подводящее итог и выполняющее функцию привлечения внимания к запрету.

Еще одним элементом разговорной речи авиаспециалистов являются повторы. Повтор, или реприза, представляет собой стилистическую фигуру речи, заключающуюся в повторении звуков, слов, морфем, синонимов или синтаксических конструкций в условиях их достаточной пространственной близости [Арнольд, 2002, с. 200]. В исследуемом корпусе в русском языке было выявлено **3% (66 предложений)**, содержащих повторы.

– «Классный ангарчик. Ух и гаек Вы там накрутились)) ПО 2 ваще класс – хотел бы постоять рядом.

– А чем он класс, чот восхищается народ а я не понимаю, биплан как биплан. Я стоял рядом) с двумя разными вроде даж))» (Авиаболталка, 21.03.2023).

В рассмотренном диалоге встречается повтор «биплан как биплан», который обладает функцией – выражение обыденности, отсутствие уникальности. Конструкция «Сущ. + как + сущ.» – устойчивое разговорное клише, которое выражает, что предмет ничем не примечателен, является типичным представителем своего класса.

Таким образом, проведенный анализ позволяет сделать вывод о том, что синтаксис подязыка авиации, функционирующего в цифровой среде, представляет собой динамичную и экспрессивную систему, ориентированную на эффективность и приближенность к устному общению. Синтаксические особенности служат не только целям экономии речевых усилий, но и становятся мощным инструментом передачи эмоциональных оценок, логического структурирования мысли и создания атмосферы профессионального сообщества. Количественное распределение основных рассмотренных явлений наглядно демонстрирует их значимость в формировании специфического стиля профессиональной интернет-коммуникации.

Синтаксические особенности подязыка авиации в русском языке

Всего проанализированных русских предложений – 2108 (100%).

Синтаксические особенности	Проценты	Количество предложений
Простые предложения	27%	569
Неполные предложения (эллипсис)	23%	484
Инверсия	19%	400
Парцелляция	15%	316
Сложные предложения	9%	189
Вводные слова и конструкции	4%	84
Повторы (реприза)	3%	66

Таким образом, синтаксис подязыка 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%) и служат для построения логических связей и делают высказывание более обоснованным и убедительным. Вводные слова (4%) и повторы (3%), являющиеся менее доминирующими элементами речи, 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.

4.2. Синтаксические особенности подязыка авиации в английском языке

Доминирующей синтаксической особенностью подязыка авиации в английском языке является использование простых предложений. В подязыке авиации в английском языке насчитывается **29% (566 предложений)**.

- “Engine start switch on panel C2.
- Inspection and possible inspection is needed” (Civil Aviation, 27 June, 2025).

В примере выше использован пример простого номинативного (назывного) предложения “Engine start switch on panel C2”. Этот стилистический прием обеспечивает быструю передачу информации, мгновенно концентрируя внимание на ключевых фактах – объекте и его локации.

Еще одной синтаксической особенностью подязыка авиации в английском языке выступает эллипсис (**26% (507)**, предложений).

- “We can’t fix the old biplane in time for the show.
- The monoplane – to the hanger” (Civil Aviation, September 29, 2023).

В данном примере во второй реплике пропущено сказуемое. Эллиптические предложения служат эффективным средством усиления эмоциональности речи, придавая высказываниям особый динамизм. Соответствующие им полные предложения значительно уступают в экспрессии.

В англоязычном подязыке авиации используется также парцелляция, которая служит для эмоционально окрашенной передачи технической проблемы и ее оценки.

- “Trying to rebuild that old wing section. The leading edge just won’t hold shape. All down to ribs, apparently. Warped beyond use.
- Tell me about it. Ribs are the worst. A total pain.” (Civil Aviation, September, 5, 2024].

В первой реплике единая мысль (“Trying to rebuild that old wing section. The leading edge just won’t hold shape. All down to ribs, apparently. Warped beyond use”) намеренно разбита на 4 парцеллята. Каждый фрагмент добавляет новый элемент в диагностику проблемы, показывая ход размышления специалиста и придавая

описанию динамичность и выразительность. Реакция собеседника построена по схожему принципу нарастающей экспрессии через дробление фразы.

В подъязыке авиации в английском языке насчитывается содержащих **19% (370 предложений)**, содержащих парцелляцию.

В англоязычных авиационных чатах инверсия как стилистический прием встречается в **12% предложений (234)**:

– “Got a real mystery on our hands with this injector. Fluid pressure are reading normal, yet the burn pattern is all over the place. Seen this before you have?

– A real puzzle, that injector is. Yeah, reminds me of the A6 incident. Not the hardware, but the sequencing controller it usually is. Run the full diagnostic we should before we even touch it” (Civil Aviation, June 13, 2021).

“A real puzzle, that injector is” – это классический пример инверсии. Нейтральный порядок выглядел бы следующим образом: “That injector is a real puzzle”. Вынесение именной части составного сказуемого (“A real puzzle”) в начало предложения формирует эмоциональную оценку проблемы, акцентируя внимание на ее сложности, а не просто на объекте.

Сложные предложения также являются одной из особенностей подъязыка авиации. Так, **9% (175)** предложений в английском являются сложными.

– “While the recurring issue with the bleed valve is logged, what concerns me is that we keep seeing these faults whenever the aircraft operates in high humidity, which suggests a deeper environmental sealing problem.

– I agree, and although the temporary fix holds for now, we should push for a design review because if the root cause isn’t addressed, we’ll face the same delays every rainy season” (Civil Aviation, November 12, 2021).

В рассматриваемом англоязычном примере встречаются сложносочиненное предложение (“I agree, and we should push for a design review...”) и сложноподчиненные предложения (“...although the temporary fix holds for now...” “...although the temporary fix holds for now”, “because if the root cause isn’t addressed...”, “While the recurring issue with the bleed valve is logged...”, “which suggests a deeper...”, “...that we keep seeing these faults...”, “whenever the aircraft

operates in high humidity”).

В профессиональной коммуникации в интернет-чатах сложные предложения решают ряд значимых задач. Они позволяют участнику диалога не ограничиваться констатацией фактов, а устанавливать смысловые и логические связи между явлениями – выражать причину, следствие, цель, уступку, условие. Благодаря этому высказывание становится не только более емким, но и более аргументированным, убедительным.

Другой синтаксической чертой подъязыка авиации являются вводные слова и словосочетания. Они служат для привлечения внимания собеседника и характерны преимущественно для разговорной речи. В английском языке доля предложений с вводными конструкциями составляет **3% (58 единиц)**.

– “So, I’ve been reviewing the telemetry from yesterday’s test. Basically, we’re seeing a sustained, low-amplitude oscillation in the yaw axis around 0.5 Hz. The motion is characterized by a very consistent repetition, almost sinusoidal.

– Interesting. 0.5 Hz, you say?” (Civil Operation, October 29, 2025).

В данном примере в первой реплике использовано вводное слово “basically”. Оно выполняет функцию обобщения и перехода к сути сообщения, структурируя мысль специалиста.

Еще одной синтаксической особенностью подъязыка авиации в английском языке являются повторы. В исследуемом корпусе англоязычных реплик было выявлено **2% (42 предложения)**, содержащих повторы.

– “Hey, got a write-up from the crew. They’re reporting a sticky throttle, a really sticky throttle on the captain’s side during the descent.

– Check the throttle.” (Civil Aviation, April 23, 2021).

В первой реплике использован повтор “...a sticky throttle, a really sticky throttle...”. Первое упоминание (“a sticky throttle”) констатирует факт неисправности, взятый из технического отчета. Повтор с добавлением усилителя “really” переводит речь из нейтрального регистра в оценочно-эмоциональный. Специалист не просто передает информацию, а выражает свое отношение: проблема не просто существует, она серьезная.

Синтаксические особенности подязыка авиации в английском языке

Всего проанализированных английских предложений – 1952 (100%).

Синтаксические особенности	Проценты	Количество предложений
Простые предложения	29%	566
Неполные предложения (эллипсис)	26%	507
Парцелляция	19%	370
Инверсия	12%	234
Сложные предложения	9%	175
Вводные слова и конструкции	3%	58
Повторы (реприза)	2%	42

Таким образом, синтаксис англоязычного подязыка авиации в интернет-чатах представляет собой сбалансированную систему, в которой доминируют краткие конструкции (простые предложения (29%), эллипсис (26%)), обеспечивающие оперативность, но при этом активно используются экспрессивные приемы (парцелляция (19%), инверсия (12%), повторы (2%)), позволяющие специалистам выражать 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.

ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ 4

Проведённый сравнительно-сопоставительный анализ синтаксиса подъязыка авиации в русском и английском языках позволяет сделать ряд существенных выводов. Синтаксис данного профессионального подъязыка в условиях цифровой среды формирует функционально-экспрессивную систему. Ее основными векторами развития являются стремление к оперативности, лаконичности и максимальной приближенности письменной речи к устному общению. Это достигается за счет целенаправленного и частотного использования набора специфических синтаксических особенностей.

Количественные данные объективно подтверждают иерархию значимости этих особенностей. В обоих языках доминирующим явлением выступают простые предложения (27% в русском и 29% в английском) и эллипсис (неполные предложения) (23% в русском и 26% в английском), что однозначно указывает на экономию речевых усилий как на базовый принцип коммуникации. Пропуск структурно-предсказуемых элементов предложения возможен благодаря общему профессиональному контексту и фоновым знаниям участников общения.

Далее в иерархии следуют средства экспрессивного синтаксиса: инверсия и парцелляция. Инверсия является универсальным инструментом логического и эмоционального выделения. Парцелляция выступает ключевым приемом для интонационно-смыслового членения мысли. Инверсия встречается в 19% русских и в 12% английских предложений, в то время как парцелляция используется в 15% русских и в 19% английских предложений.

Менее частотные, но прагматически значимые элементы – сложные предложения (9% в русском и английском языках), вводные слова (4% в русском языке и 3% в английском языке) и повторы (3% в русском и 2% в английском). Все перечисленные приемы выполняют важные функции. Сложные предложения используются для выстраивания логических связей. Вводные слова и повторы служат для привлечения внимания и передачи субъективной оценки.

Таким образом, 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 подязык адаптирует грамматические ресурсы языка для формирования стиля, отвечающего задачам профессиональной коммуникации в цифровую эпоху.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Подъязык авиации в русском и английском языках представляет собой стратификационную модель, состоящую из двух взаимосвязанных и взаимовлияющих регистров – верхнего (кодифицированной лексики) и нижнего (субстандартной лексики). В стратификационных моделях подъязыка авиации в кодифицированный пласт восходят термины, номены, эпонимы, торговые марки. Пласт некодифицированной лексики включает профессионализмы, интерпрофессионализмы, жаргонизмы и интержаргонизмы.

Межъязыковое сравнение выявило как универсальные, так и дифференцирующие особенности русского и английского языков. Универсальным является ядро каждого регистра: в верхнем – это термины, в нижнем – профессионализмы. Это подчеркивает общую для профессиональных сообществ тенденцию к точности и однозначности, с одной стороны, и экспрессивной и быстрой коммуникации – с другой. Однако способы реализации этой потребности различны. Подъязык авиации на материале английского языка опирается исключительно на внутренние ресурсы языка (синтаксический и морфологический способ словообразования специальной лексики верхнего регистра, метафоризация специальной лексики нижнего регистра, которая делает речь эмоционально окрашенной и выполняет эмотивную функцию, усечение специальной лексики нижнего регистра, способствующее экономии времени и тем самым реализующее компрессивную функцию).

Русский язык характеризуется также значительной зависимостью от англоязычных заимствований (верхний и нижний регистр). Заимствованные из английского языка в субстандартный пласт лексики единицы, обеспечивая экономию языковых средств и времени, служат реализации компрессивной функции. Добавление суффиксов к заимствованным основам одновременно придает лексемам эмоционально-оценочный оттенок, совмещая компрессивную и эмотивную функции. Помимо заимствований, русский язык также использует внутренние ресурсы словопроизводства (метафоризация СЛЕ, морфологические и

морфолого-синтаксические способы словообразования – усечение, суффиксация, эллипсис) для реализации компрессивной и эмотивной функций.

Таким образом, главная цель авиаспециалистов в русскоязычной и англоязычной профессиональной коммуникации – донести профессиональную информацию, выражая эмоционально-оценочное отношение к профессиональной действительности при сохранении лаконичности высказывания.

Данным коммуникативным потребностям отвечает процесс детерминологизации, в ходе которого специальные лексические единицы верхнего регистра трансформируются в профессионализмы посредством различных словообразовательных приемов. В результате их применения кодифицированная лексика, подвергаясь различным словообразовательным трансформациям и приобретая экспрессивную окраску, теряет статус кодифицированной лексики и переходит в слой субстандартной.

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 способы *усечения* и *усечение + эллипсиса*. 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. Ключевым фактором их трансформации выступает прагматическая необходимость – стремление к языковой экономии, быстрому обмену информацией и эмоциональной выразительности профессиональной речи.

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.

В подъязыке авиации в двух языках терминологизация субстандартной лексики демонстрирует существенно меньшую продуктивность. Данная диспропорция объясняется наличием экспрессивной окраски, которая препятствует их интеграции в кодифицированный слой лексики.

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.

Таким образом, подъязык авиации – сложная система, представляющая собой стратификационную модель, включающую в себя два лексических пласта: кодифицированную (стандартную) и некодифицированную лексику (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. 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.

Тот же комплекс прагматических потребностей – экономия, оперативность и экспрессия – определяет и специфику синтаксиса данного подъязыка, для которого характерны доминирование эллиптических конструкций, активное использование инверсии и парцелляции, которые в совокупности служат ключевым механизмом адаптации формальной профессиональной речи под нормы цифровой коммуникации.

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 подъязыками для выявления общих и специфических закономерностей.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ И УСЛОВНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ

АПСТ – Авиация – понятный словарь терминов
АРСГА – Английско-русский словарь по гражданской авиации
БТСРЯ – Большой толковый словарь русского языка
ДМ – Дрономания
ИАСМ – Иллюстрированный авиационный словарь для молодежи
ИЭСЯ – Интерактивная энциклопедия современного языка
ЛЭС – Лингвистический энциклопедический словарь
СА – Словарь авиасленга (длиннопост)
САЖ – Словарь авиационного жаргона (сленга)
СБПЛА – Словарь по БПЛА, FPV, дронам
СЛЕ – Субстандартная лексическая единица
ЯСЦ – Язык для специальных целей
ASE – Acronyms and Slang Explained
ASPS – Aviation Slang – Pilot Slang
CAM – Common Aviation Terms
CD – Cambridge dictionary
CIDE – Cambridge International Dictionary of English
DC – Dictionary. com
FD – The Free Dictionary
FPV – Словарь FPV-шника
GM – Gufo. Me
MD – Medical dictionary
MDT – MyDearDrone: Drone Terminology Guide
MWD – Merriam-Webster Dictionary
NGD – New Generation Dictionary
OED – Online Etymology Dictionary
OESD – Oxford English and Spanish dictionary
UD – Urban Dictionary

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Абдурахманова, М. У. Термин как номинативная единица языка [Текст] / М. У. Абдурахманова // *Universum: филология и искусствоведение*. – 2020. – № 9 (76). – С. 7-10.
2. Аведян, В. Л. Методика преподавания дизайн урока РКИ по методике Flipped Class (на примере обучения курсантов института военно-воздушных сил им. маршала А. Ханферянца военной академии им. В. Саргсяна МО РА) [Текст] / В.Л. Аведян // *Проблемы современной русистики*. – 2024. – № 14 (18). – С. 63-80.
3. Александрова, Г. Н. Соотношение знаковой структуры и функций терминологических и квазитерминологических языковых единиц [Текст]: автореферат дис. ... канд. филол. наук: 10.00.00 / Александрова Галина Николаевна. – Самара, 2006. – 25 с.
4. Алиева, П. Ш. Языковая природа и социальная релевантность профессиональных жаргонизмов [Текст] / П. Ш. Алиева // *МНКО*. – 2024. – № 3 (106). – С. 525-527.
5. Андреев, В. К. Динамика лексикона молодежных субкультур (по материалам интернет-форумов) [Текст] / В. К. Андреев, С. О. Дмитриева, Т. Г. Никитина // *Вестник ВолГУ. Серия 2: Языкознание*. – 2023. – № 2. – С. 36-47.
6. Андреева, М. И. Структурно-семантический анализ эмотивов в профессиональных подъязыках [Текст] / М. И. Андреева // *Сопоставительная лингвистика*. – 2013. – № 2. – С. 5–7.
7. Анисимова, А. Г. Методология перевода англоязычных терминов гуманитарных и общественно-политических наук [Текст]: автореферат. дис. ... д-ра филол. наук: 10.02.20 / Анисимова Александра Григорьевна. – М., 2010. – 50 с.
8. Антончик А. Г., Федотова У. А. Продуктивность сокращений в англоязычной авиационной терминологии / А. Г. Антончик, У. А. Федотова // *Ученые записки Санкт-Петербургского университета технологий управления и экономики*. – 2020. – № 4 (72). – С. 6-65.
9. Арнольд, И. В. Стилистика. Современный английский язык: Учебник

для вузов [Текст] / И.В. Арнольд. – М.: Флинта: Наука, 2002. – 384 с.

10. Афанасьева, М. П. Семантические особенности сленговых единиц (на материале китайского языка) [Текст] / М. П. Афанасьева // Филологические науки. Вопросы теории и практики. – 2019. – № 2. – С. 91-94.

11. Ахманова, О. С. Словарь лингвистических терминов [Текст] / под ред. О. С. Ахмановой. – М.: Облиздат, 2004. – 569 с.

12. Барт, М. В. Графические и фонетические девиации в современном русском словообразовании (на материале компьютерного жаргона) [Текст] / М. В. Барт // Вестник Сыктывкарского университета. Серия гуманитарных наук. – 2012. – № 1. – С. 58-67.

13. Баженов, Е. В. Специальная лексика и терминообразование в сфере организации воздушного движения в гражданской авиации в русском и английском языках [Текст] / Е. В. Баженов // Litera. – 2019. – №3. – С. 75-87.

14. Берестнев, Г. И. Семантика русского языка в когнитивном аспекте [Текст]: учеб. пособие для студентов вузов, обучающихся по направлению 520300 и специальности 021700 – «Филология» / Г. И. Берестнев. – Калининград: Изд-во КГУ, 2002. – 157 с.

15. Борхвальдт, О. В. Лексика золотопромышленности в аспекте исторического терминоведения русского языка [Текст]: автореферат дис. ... д-ра филол. наук: 10.02.01 / Борхвальдт Ольга Викторовна – Томск, 2000. – 56 с.

16. Буженинов, А. Э. Подъязык гомеопатии в категориальном освещении: на материале русского и французского языков [Текст]: автореф. дис. ... канд. филол. наук: 10.02.20 / Буженинов Александр Эдуардович. – Екатеринбург, 2013. – 23 с.

17. Бучина, Г. А. Роль метафоры в структурировании и функционировании лексики ограниченного употребления (на материале военной лексики в русском и английском языках [Текст]: автореферат дис. ... канд. филол. наук: 10.02.19 / Бучина Галина Анатольевна. – Саратов, 2003. – 18 с.

18. Валгина, Н. С. Активные процессы в современном русском языке [Текст]: учеб. пособие для студентов вузов / Н. С. Валгина. – М.: Логос, 2003. –

304 с.

19. Васильев, Л. М. Теория семантических полей [Текст] / Л. М. Васильев // Вопросы языкознания. – 1971. – № 5. – С. 105–113.
20. Виноградов, С. И. Культура русской речи [Текст] / С. И. Виноградов. – М., 1999. – 560 с.
21. Винокур, Г. О. О некоторых явлениях словообразования в русской технической терминологии [Текст] / Г. О. Винокур // Тр. МИИФЛИ. – М., 1939. – Т. 5. – С. 420.
22. Влахов, С. И. Непереводимое в переводе [Текст] / С. И. Влахов. – М.: Р. Валент, 2009. – 360 с.
23. Гайнутдинова, Д. З. Термин-метафора архитектурно-строительного подъязыка: системно-структурный и когнитивно-дискурсивный подходы [Текст]: автореферат дис. ... канд. филол. наук: 10.02.19 / Гайнутдинова Дина Завдатовна. – Белгород, 2012. – 21 с.
24. Гафиятова, Э. В. Профессиональный подъязык лесного хозяйства как полевая двухуровневая структура [Текст] / Э. В. Гафиятова // Вестник Череповецкого государственного университета. – 2015. – № 2 (63). – С. 67–71.
25. Гафиятова, Э. В. Профессиональный язык как средство моделирования языковой личности: на материале русского и английского вариантов профессионального языка лесного хозяйства [Текст]: автореферат дис. ... д-ра филол. наук: 10.02.20 / Гафиятова Эльзара Васильевна. – Казань, 2019. – 53 с.
26. Герд, А. С. Значение термина и научное знание [Текст] / А. С. Герд // Научно-техническая информация. – 1991. – № 10. – С. 1–4.
27. Гильманова, Л. Р. Функции молодежного сленга в китайском, русском и башкирском языках [Текст] / Л. Р. Гильманова // МНКО. – 2024. – № 1 (104). – С. 498-501.
28. Голованова, Е. И. Введение в когнитивное терминоведение [Текст] / Е. И. Голованова. М: ФЛИНТА, 2014. 222 с.
29. Голованова, Е. И. Является ли профессионализм дублетом термина?

[Электронный ресурс] / Е. И. Голованова // Вестник Курганского государственного университета. – 2019. – № 1 (52). – С. 120-123. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/yavlyaetsya-li-professionalizm-dubletom-termina> (дата обращения: 29.06.2025).

30. Голованова, Е. И. Профессиональный дискурс, субдискурс, жанр профессиональной коммуникации: соотношение понятий [Текст] / Е. И. Голованова // Вестник Челябинского государственного университета. Серия: Филология. Искусствоведение. – 2013. – Вып. 73. – С. 32–35.

31. Головин, Б. Н. Лингвистические основы учения о терминах [Текст]: учеб. пособие для филол. спец. вузов / Б. Н. Головин, Р. Ю. Кобрин. – М.: Высш. шк., 1987. – 103 с.

32. Голуб, И. Б. Стилистика русского языка [Текст]: учеб. пособие. – М: Рольф; Айрис-Пресс, 1997. – 448 с.

33. Гридина, Т. А. Языковая игра: стереотип и творчество [Текст] / Т. А. Гридина. – Екатеринбург: Урал. ГПИ, 1996. – 214 с.

34. Гринев-Гриневич, С. В. Терминоведение [Текст] / С. В. Гринев-Гриневич. – М.: Академия, 2008. – 304 с.

35. Гулина, В. В. Функции юридических терминов [Электронный ресурс] / В. В. Гулина // Форум молодых ученых. – 2017. – № 3 (7). – С. 118-120. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/funktsii-yuridicheskikh-terminov> (дата обращения: 03.10.2025).

36. Даниленко, В. П. Русская терминология. Опыт лингвистического описания [Текст] / В.П. Даниленко. – М., 1977. – 246 с.

37. Данилевская, Н. В. Стилистический энциклопедический словарь русского языка [Текст] / Н. В. Данилевская; под ред. М. Н. Кожинной. – 2-е изд., стереотип. – М.: Флинта: Наука, 2011. – 696 с.

38. Дубкова, Ю. С. Жаргонизмы в сфере авиации как явление вторичной номинации [Текст] / Ю. С. Дубкова // Гуманитарная парадигма. – 2024. – №4 (31). – С. 15-20.

39. Елистратов, А. А. К проблеме стилистической стратификации

спортивной лексики [Текст] / А. А. Елистратов // Челябинский государственный университет. – 2010. – № 1(5). – С. 122–127.

40. Жеребило, Т. В. Словарь лингвистических терминов [Текст] / Т. В. Жеребило. – Магас: Изд-во ИнГУ, 2004. – 155 с.

41. Животкова, И. А. К вопросу о терминообразовании [Текст] / И. А. Животкова // Вестник МГУКИ. – 2014. – № 4 (60).

42. Журавлев, А. Ф. Технические возможности русского языка в области предметной номинации [Текст] / А. Ф. Журавлев; под ред. Д.Н. Шмелева // Способы номинации в современном русском языке. – М.: Наука, 1982. С. 67.

43. Захарченко, Т. Е. Английский и американский сленг [Текст] / Т. Е. Захарченко. – М.: Изд-во АСТ, 2009. – 133 с.

44. Земская, Е. А., Китайгородская, М. В., Ширяев, Е. Н. Русская разговорная речь: Общие вопросы. Словообразование. Синтаксис [Текст] / Е. А. Земская, М. В. Китайгородская, Е. Н. Ширяев. – М.: Наука, 1981. – 276 с.

45. Зоткина, И. В. Профессиональная коммуникация языковой подготовки дипломатов [Текст]: автореферат. дис. ... канд. пед. наук: 13.00.08 / Зоткина Ирина Владимировна. – М., 2011. – 28 с.

46. Исянов, К. Р. Коммерческие названия как промежуточные категории между именами собственными и нарицательными на примере немецкого и русского языков [Текст] // Вестник Башкирск. ун-та. – 2012. – №2. – С. 963-966.

47. Казкенова, А. К. Производность / непроизводность как функциональная характеристика слова. На материале современного русского языка [Текст] // Мир русского слова, 2006. – № 4. – С. 50-55.

48. Казачкова, М. Б. Профессиональный язык как отражение профессиональной культуры: монография [Текст] / М. Б. Казачкова. – М.: Оргсервис – 2000, 2010. – 112 с.

49. Калашникова, Л. А. Метафора в заголовках статей современных французских СМИ [Текст] / Л. А. Калашникова // Форум молодых ученых. – 2017. – № 7 (11).

50. Калинин, А. В. Лексика русского языка [Текст] / А. В. Калинин. – М.,

1978. – 232 с.

51. Калинин, А. Н. Синтагматика и синтаксис парцелированных конструкций в современном английском языке [Текст] / А. Н. Калинин. – Самара: СГПУ, 2005. – 183 с.

52. Карпова, В. В. Неосвоенная иноязычная лексика и ее стилистическое использование в романе М. Горького «Жизнь Клима Самгина» [Текст] / В. В. Карпова // Проблемы диахронического анализа грамматического строя русского языка. – 1977. – С.165 – 174.

53. Карташова, А. В. Когнитивная метафора в научном тексте (на примере текстов ядерной энергетики) [Текст] / А. В. Карташова // Вестник науки Сибири. – 2011. – № 1 (1). – С. 617–622.

54. Кара-Мурза, Е. С. Новые времена — новые имена. Коммерческое имя как риторическая и маркетинговая проблема [Текст] / Е. С. Кара-Мурза // М. В. Ломоносов и современные стилистика и риторика: сборник статей. – М.: Флинта: Наука, 2008. – С. 282–303.

55. Кияк, Т. Р. Лингвистические аспекты терминоведения [Текст]: учеб. пособие / Т. Р. Кияк. – Киев: Уч.-метод. кабинет по высш. обр. при Минвузе УССР, 1989. – 104 с.

56. Конецкая, В. П. О системе лексики [Текст] / В. П. Конецкая // Вопр. языкознания. – 1984. – № 1. – С. 26-35.

57. Кобрин, Р. Ю. О понятиях «терминология» и «терминологическая система» [Текст] / В. А. Татаринов // История отечественного терминоведения. – М.: Моск. лицей, 2003. – Т. 3. – С. 35–40.

58. Костюшкина, Г. М. Компрессия информации как проявление закона экономии в языке (на материале текстов рекламы) [Текст] / Г. М. Костюшкина, Е. А. Шагланова // Вестник Московского государственного лингвистического университета. Гуманитарные науки. – 2015. – № 3 (714). – С. 23-39.

59. Кошелева, О. Н. Лексико-семантические и словообразовательные аспекты профессионального подязыка предметной сферы «Компьютерные технологии» (на материале английского и немецкого языков) [Текст]: автореферат

дис. ... канд. филол. наук: 10.02.19 / Кошелева Ольга Николаевна. – Ставрополь, 2012. – 23 с.

60. Крылова, М. Н. Язык как динамическая система [Текст] / М. Н. Крылова // Модели, системы, сети в экономике, технике, природе и обществе. – 2014. – №1 (9). – С. 189-193.

61. Кубрякова, Е. С. Язык и знание: На пути получения знаний о языке. Части речи с когнитивной точки зрения [Текст] / Е. С. Кубрякова. – М.: Языки славянской культуры, 2004. – 560 с.

62. Кудинова, Г. Ф. Современная профессиональная коммуникация [Текст] / Г. Ф. Кудинова // Вестник Башкирского государственного педагогического университета им. М. Акмуллы. – 2022. – № 1-3 (62). – С. 253–255.

63. Кудинова, Т. А. К вопросу о природе однокомпонентного и многокомпонентного термина (на материале английского подъязыка биотехнологий) [Текст] / Т. А. Кудинова // Вестник Пермского университета. Российская и зарубежная филология. – 2011. – № 2 (14). – С. 58–62.

64. Кузьменко, Ф. С. Эволюция авиационных двигателей / Ф. С. Кузьменко // Кронос. – 2022. – №11 (73). – С. 128-132.

65. Лаврова, Н. А. Когнитивная метафора как способ представления знания в языке и как основополагающий принцип человеческого мышления [Текст] / Н. А. Лаврова // Преподаватель XXI век. – 2015. – № 1. – С. 294-307.

66. Лакофф, Дж. Метафоры, которыми мы живем [Текст] / Дж. Лакофф, М. Джонсон; пер. с англ.; под ред. и с предисл. А. Н. Баранова. – М.: Едиториал УРСС, 2004. – 256 с.

67. Ларионова А. Ю. Динамические языковые процессы: в помощь будущему редактору: учебно-методическое пособие для студентов вуза, обучающихся по направлению подготовки 42.03.03 – Издательское дело [Текст] / А. Ю. Ларионова. – Екатеринбург: Изд-во Урал. ун-та. – 2018. – 199 с.

68. Латыпов, Н. Р. Особенности межъязыкового изоморфизма метафорической номинации: на материале русского и английского вариантов

профессионального подъязыка авиации [Текст]: дис. ... канд. филол. наук: 10.02.20 / Латыпов Нияз Растамович. – Казань, 2007. – 158 с.

69. Лебедева Е. Б. Уточнение понятия «Языковая игра» в лингвистике [Текст] // Язык и культура. – 2014. – №4 (28). – С. 48-63.

70. Лейчик, В. М. Терминоведение: предмет, методы, структура [Текст] / В. М. Лейчик. – М.: Либроком, 2009. – 254 с.

71. Лихолитов, П. В. Компьютерный жаргон [Текст] / П. В. Лихолитов; под ред. В. Г. Костомарова // Русская речь. – 1997. – № 3. – С. 45–51.

72. Малюга, Е. Н. Англоязычный профессиональный жаргон в деловом дискурсе [Текст] / Е. Н. Малюга // Научный Вестник Воронежского государственного архитектурно-строительного университета. – 2010. – № 14. – С. 11–17.

73. Медведева, Е. П. Лингвокультурологические особенности функционирования языка для специальных целей в сфере международного воздушного права (на материале английского и русского языков) [Текст]: дис. ... канд. филол. наук: 5.9.8 / Медведева Екатерина Павловна. – Москва, 2025. – 245 с.

74. Мезит, А. Э. Некодифицированная лексика в языке гидроэнергетиков [Текст] / А. Э. Мезит // Вестник Томского государственного университета. – 2020. – № 453. – С. 20–28.

75. Мезит, А. Э. Специальная лексика подъязыка гидроэнергетической отрасли в стратификационном аспекте [Текст] / А. Э. Мезит // Вестник КГПУ им. В. П. Астафьева. – 2015. – № 2 (32). – С. 286-289.

76. Мезит, А. Э. Подъязык и профессиональная языковая картина мира работников гидроэнергетической отрасли: функциональный и лексикографический аспекты [Текст]: дис. ... канд. филол. наук: 10.02.01 / Мезит Анна Эдуардовна. – Красноярск, 2018. – 249 с.

77. Ментруп В. К проблеме лексикографического описания общенародного языка и профессиональных языков [Текст] // Новое в зарубежной лингвистике. М.: Прогресс. – 1983. – Вып. 14. – С. 301-333.

78. Миньяр-Белоручева, А. П. История становления языка для

специальных целей [Текст] / А. П. Миньяр-Белоручева // Актуальные проблемы теоретической и прикладной лингвистики: материалы Международной научной конференции, Челябинск, 10–13 декабря 2007 года. – Челябинск: Изд-во ЮУрГУ, 2007. – Ч. 1. – 30 с.

79. Москвин, В. П. Стилистика русского языка: теоретический курс [Текст] / В. П. Москвин. – Ростов н/Д.: Феникс, 2006. – 413 с.

80. Морозова, Л. А. Терминознание: основы и методы [Текст] / Л. А. Морозова. – М.: Прометей, 2004. – 143 с.

81. Мукосеева, Я. Ю. Терминология металлургического производства XVIII века: на материале путевых записок П. С. Палласа, И. И. Лепехина, И. П. Фалька и руководства по металлургии В. де Геннина [Текст]: дис. ... канд. филол. наук: 10.02.19 / Мукосеева Яна Юрьевна. – Пермь, 2022. – 159 с.

82. Наньин, Л. Словообразовательная адаптация заимствований в современном русском языке [Текст] // Преподаватель XXI век. – 2023. – № 3 (2). – С. 391-397.

83. Нелюбин, Л. Л. Толковый переводческий словарь [Текст] / Л. Л. Нелюбин. – М., 2003. – С. 157.

84. Перевезенцева, Ю. С. Лексические и синтаксические особенности английской интернет-коммуникации (на примере микроблога Твиттер (Twitter)) [Текст] // Приволжский научный вестник. – 2014. – №9 (37). – С. 84-87.

85. Перфильева, А. В. Лексика глиноземной промышленности в мотивологическом аспекте [Текст]: автореф. дис. ... канд. филол. наук: 10.02.01 / Перфильева Анастасия Владимировна. – Абакан, 2010. – 22 с.

86. Петров, В. В. Семантика научных терминов [Текст] / В. В. Петров. – Новосибирск: Наука. – 1982. 127 с.

87. Пешкова, Н. П., Вахитова, Г. В., Ибатуллина, Н. С. Юридический текст в профессиональной интернет-коммуникации (на материале интернет-комментариев юристов-профессионалов) [Текст] / Н. П. Пешкова, Г. В. Вахитова, Н. С. Ибатуллина // Социальные и гуманитарные науки. Отечественная и зарубежная литература. Серия 6: Языкознание. – 2025. – №2. – С. 99-116.

88. Писарик, О. И. Появление и корреляция понятий «подъязык» и «язык для специальных целей» [Текст] / О. И. Писарик // Современное педагогическое образование. – 2020. – С. 183–187.
89. Подгорная, Е. А. Демиденко К. А. Лингвистические характеристики интернет-чатов как вида коммуникации [Текст] // Концепт. – 2014. – № 9. – 6 с.
90. Полидовец, Н. И. Некоторые особенности использования парцелляции в интернет-коммуникации [Текст] // Вестник Самарского университета. История, педагогика, филология. – 2020. – №1. – С. 106-111.
91. Попов, Ю. О. Новое поколение материалов и технологий для изготовления лонжеронов лопастей вертолета [Текст] / Ю. О. Попов, Т. В. Колокольцева, А. В. Хрульков // Авиационные материалы и технологии. – 2011. – № S2. – С. 5–9.
92. Прибытова, Л. В. Субстандартная лексика в подъязыке угледобывающей отрасли [Текст] / Л. В. Прибытова // Филология: научные исследования. – 2023. – № 9. – С. 47–59.
93. Прохорова, В. Н. Актуальные проблемы современной русской лексикологии [Текст] / В. Н. Прохорова. – М.: Изд-во Моск. ун-та, 1973. – 117 с.
94. Пуртова, Л. В. Слова односложные или моносемантические. Сущность полисемии [Текст] / Л. В. Пуртова // Экономика и социум. – 2015. – № 1-4 (14). – С. 298-304.
95. Раздудев, А. В. Современный английский подъязык нанотехнологий: структурно-семантическая, когнитивно-фреймовая и лексикографическая модели [Текст]: дис. ... канд. филол. наук: 10.02.04 / Раздудев Алексей Валерьевич. – Пятигорск, 2013. – 241 с.
96. Раздудев, А. В. Современный английский подъязык нанотехнологий: структурно-семантическая, когнитивно-фреймовая и лексикографическая модели [Текст]: автореферат дис. ... канд. филол. наук: 10.02.04 / Раздудев Алексей Валерьевич. – Пятигорск, 2013. – 32 с.
97. Разоренов, Д. А. Термин в современном художественном произведении: на материале английского языка [Текст]: автореферат дис. ... канд.

филол. наук: 10.02.04 / Разоренов Дмитрий Александрович. – М., 2006. – 157 с.

98. Раскин В. К теории языковых систем [Текст] / В. Раскин. – М.: Эдиториал УРСС, 2007. – 14 с.

99. Реформатский, А. А. Введение в языковедение [Текст] / А. А. Реформатский. – М.: Аспект Пресс, 1996. – 536 с.

100. Рождественский, Ю. В. Лекции по общему языкознанию [Текст] / Ю. В. Рождественский. – М., 1990. – 380 с.

101. Рябичкина, Г. В. Словарь субстандартной лексики (жаргон, арг, сленг) русского и английского языков [Текст] / Г. В. Рябичкина, Е. В. Метельская. – Астрахань: Сорокин Роман Васильевич, 2011. – 156 с.

102. Сабилова, С. Г. Семантический диапазон предтерминов экономического дискурса таджикского, английского и русского языков [Электронный ресурс] / С. Г. Сабилова // Вестник Педагогического университета. – 2021. – № 6 (95). – С. 113-117. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/semanticheskiiy-diapazon-predterminov-ekonomicheskogo-diskursa-tadzhikskogo-angliyskogo-i-russkogo-yazykov> (дата обращения: 03.10.2025).

103. Сердобинцева, Е. Н. Профессионализмы в системе специальной лексики и системе национального языка [Текст] / Е. Н. Сердобинцева // Известия ПГПУ им. В. Г. Белинского. – 2012. – № 27. – С. 396–401.

104. Солодилова, И. А. Оценочность и эмотивность в семантике слова [Текст] / И. А. Солодилова, И. В. Шепеля // Вестник Оренбургского государственного университета. – 2015. – № 11 (186). – С. 172–178.

105. Сорокина, Э. А. Язык для специальных целей как средство общения [Текст] / Э. А. Сорокина // Вестник ЧелГУ. – 2016. – № 4 (386). – С. 169-172.

106. Соссюр, Ф. де. Труды по языкознанию [Текст] / Ф. де Соссюр; ред. А.А. Холодович. – М.: Прогресс, 1977. – 696 с.

107. Сосновская, А. А. Метафоризация компьютерного сленга (на материале английского языка) [Текст] / А. А. Сосновская // Изв. Саратов. ун-та. Серия: Филология. Журналистика. – 2011. – №1. – С. 18-22.

108. Солнышкина, М. И. Профессиональный морской язык [Текст] / М. И. Солнышкина. – М., 2005. – 255 с.
109. Солнышкина, М. М. Тезаурус профессионального языка и его пополнение [Текст] / М. М. Солнышкина // Вестник ВолГУ. Серия 2: Языкознание. – 2006. – № 5. – С. 57–61.
110. Стожок, Е. В. Термин, понятие и значение / Е. В. Стожок // Омский научный вестник. – 2011. – С. 79-81.
111. Суперанская, А. В. Общая терминология: вопросы теории [Текст] / А. В. Суперанская, Н. В. Подольская, Н. В. Васильева. – М.: Либроком, 2012. – 248 с.
112. Суюнбаева, А. Ж. Интернационализмы в составе авиационной терминологии [Текст] / А. Ж. Суюнбаева // Вестник ЧелГУ. – 2016. – № 4 (386). – С. 46-49.
113. Терещенков, Е. В. Основы авиационной техники и практической аэродинамики / Е. В. Терещенков, А. М. Матвеев, В. А. Мещеряков; под общ. ред. В. А. Мещерякова. – Ульяновск: УВАУ ГА, 2007. – 109 с.
114. Тираспольский, Г. И. Структурно-морфемные типы языка: опыт экспликации [Текст] // Человек культура образование. – № 2. – 2011. С. 91-97.
115. Титаренко, С. А. Полифункциональность субстандартной лексики в процессе коммуникативного акта (на материале английского языка) [Текст] / С. А. Титаренко // Гуманитарные и социальные науки. – 2021. – № 6. – С. 115-121.
116. Титаренко, С. А. Лингвопрагматический потенциал английской субстандартной лексики: на материале английского сленга [Текст]: автореферат дис. ... канд. филол. наук: 10.02.04 / Титаренко Сергей Александрович. – Волгоград, 2022. – 23 с.
117. Фельде, О. В. Профессиональные подязыки и терминологии русского языка как объекты научного изучения [Текст] / О. В. Фельде // Вестник Томского государственного педагогического университета. – 2015. – № 4 (157). – С. 178–184.
118. Фельде, О. В. Языки для специальных целей в историко-

лингвистическом аспекте [Текст] / О. В. Фельде // Вестник БГУ. – 2013. – № 10. – С. 50-56.

119. Финикова, И. В. Функциональный спектр терминологических единиц [Текст] / И. В. Финикова // Вопросы когнитивной лингвистики. – 2012. – № 1. – С. 98-101.

120. Фомин, А. Г., Андреяшина А. В. Особенности перевода английских терминов терминосистемы «Авиация» (на материале канадского сериала «Mayday») [Текст] / А. Г. Фомин, А. В. Андреяшина // Чтения имени А.С. Дембовецкого: сб. ст. II Междунар. науч.-практ. конф. – Могилев: Белорусско-Российский университет, 2023а. – С. 119–124.

121. Фомин, А. Г., Андреяшина А. В. Особенности образования английских терминов терминополья «Силовые установки в авиастроении» [Текст] / А. Г. Фомин, А. В. Андреяшина // Вестник Нижегородского государственного лингвистического университета им. Н.А. Добролюбова. – 2023б. – № 2 (62). – С. 171–190.

122. Фомин, А. Г., Андреяшина А. В. Особенности функционирования субстандартной лексики в профессиональном подязыке авиаспециалистов (на материале русского языка) [Текст] / А. Г. Фомин, А. В. Андреяшина // Crede Experto: транспорт, общество, образование, язык. – 2024. – № 4 (43). – С. 164-185.

123. Фомин, А. Г., Андреяшина А. В. Особенности функционирования субстандартной лексики в профессиональной коммуникации авиаспециалистов (на материале английского языка) [Текст] / А. Г. Фомин, А. В. Андреяшина // Russian Social and Humanitarian Studies / Российские социогуманитарные исследования. – 2025. – № 17 (3). – С. 143-169.

124. Харьковская, Е. В., Амирханова, К. М. Способы словообразования в молодежном сленге русского языка [Текст] / Е. В. Харьковская, К. М. Амирханова // Филологические науки. Вопросы теории и практики. – 2016. – № 10-1 (64). – С. 161-163.

125. Хаятин, А. Д. Термин, терминология, номенклатура [Текст]: учеб. пособие / А. Д. Хаятин // М-во высш. и сред. спец. образования УзССР. Самарк.

гос. ун-т им. Алишера Навои. – Самарканд. 1972. – 129 с.

126. Хефни, Х. А. Х. Зооморфизмы как эмотивные эталоны в современной русской лингвокультуре (на фоне арабской лингвокультуры) [Текст]: дис. ... канд. филол. наук: 5.9.5. / Хефни Халфалла Абдельхафиз Хафиз. – 2023. – 346 с.

127. Хисамова, В. Н. Словосложение, конверсия и аббревиация как способы образования химической терминологии в английском языке [Текст] / В. Н. Хисамова, Л. М. Ибатулина // Казанский лингвистический журнал. – 2019. – С. 75–83.

128. Ходакова, А. Г. Термины и номены [Текст] / А. Г. Ходакова // Вестник Нижегородского университета им. Н. И. Лобачевского. – 2012. – № 4-1. – С. 411-416.

129. Холодилова, М. В. Лексика русской лесопильной промышленности: полипарадигмальный подход [Текст]: автореферат. дис. ... канд. филол. наук: 10.02.01 / Холодилова Марина Владимировна. – Красноярск, 2009. – 18 с.

130. Хомяков, В. А. Введение в изучение слэнга – основного компонента английского просторечия [Текст] / В. А. Хомяков. – Вологда: ВГПИ, 1971. – 104 с.

131. Хренов, В. В. Проблема отправки на экспорт в КНДР продукции предприятий оборонной промышленности города Пермь в 1959–1964 гг. / В. В. Хренов // Modern Oriental Studies. – 2024. – № 1. – С. 94-109.

132. Чудинов, А. П. Россия в метафорическом зеркале: Когнитивное исследование политической метафоры (1991—2000) [Текст]: монография / Урал. гос. пед. ун-т. – Екатеринбург, 2001. – 238 с.

133. Чудинов, А. П. Метафорическая мозаика в современной политической коммуникации: монография [Текст] / А. П. Чудинов // Урал. гос. пед. ун-т. – Екатеринбург, 2003. – 248 с.

134. Шелестюк, Е. В., Будейко, В. Э. Языковое развитие: трактовки понятия и аспекты [Текст] / под ред. А. Г. Фомина // Знак, язык и дискурс в динамике и статике. – Кемерово, 2023. – С. 51-90.

135. Ширяева, Т. А., Гончарова, Е. А. Свойства сетевой коммуникации как основы нового формата профессионального общения [Текст] / Т. А. Ширяева,

Е.А. Гончарова // Научная мысль Кавказа. – 2023. – №2 (114). – С. 117-124.

136. Эльканова, Б. Д. Социальные функции американского сленга [Текст] / Б. Д. Эльканова // Современные технологии: проблемы инновационного развития: сб. ст. Междунар. науч.-практ. конф. – 2019. – С. 243–246.

137. Binbin X. et al. Influence of Maneuvering Process on Performance Characteristics of Belly Inlet of Aircraft [Электронный ресурс] / X. Binbin // 33rd Congress of the International Council of the Aeronautical Sciences. – Stockholm. – 2022. – 10 p. – Режим доступа: https://www.icas.org/icas_archive/ICAS2022/data/papers/ICAS2022_0834_paper.pdf (дата обращения: 25.05.2025).

138. Catford, J. C. A linguistic theory of translation [Текст] / J. C. Catford. – Oxford: Oxford University Press, 1965. – 103 p.

139. Chadwick, J. C. Aviation Engines [Текст] / J. C. Chadwick – New York: Edwin N. Appleton, Inc., 1919. – 95 p.

140. Crystal D. Language and the Internet [Текст] / D. Crystal – N.Y.: Cambridge University Press, 2004. – 272 p.

141. de Bessé, B. La définition terminologique [Текст] / B. de Bessé // La définition. – Paris: Larousse, 1990. – P. 252-260.

142. Engel, U. Deutsche Grammatik. Neubearbeitung [Текст] / U. Engel. – München: Hueber, 2004. – 488 p.

143. Faber, P. A cognitive linguistics view of terminology and specialized language [Текст] / P. Faber. – Berlin: Walter de Gruyter, GmbH & Co. KG, 2012. – 324 p.

144. Firth, J. Papers in Linguistics [Текст] / J. Firth. – London. Oxford University Press, 1957. – 233 p.

145. Fitts, P. H. Analyses of factors contributing to 460 “pilot’s error” experiences in operating aircraft controls [Текст] / P. H. Fitts, R. E. Jones (Memorandum Report TSEAA-694-12). – Ohio: Aero Medical Laboratory, Aero Materiel Command, 1947. – P. 1–27.

146. Grammont, M. Traité de phonétique avec 179 figures dans le texte [Текст]

/ M. Grammont. – Paris: Librairie Delagrave, 1933. – 480 p.

147. Halliday M. A Learning How to Mean. Explorations in the Development of Language [Текст] / M. Halliday. – N.Y.: Elsevier, 1975. – 164 p.

148. Henzen, W. Deutsche Wortbildung / W. Henzen – Tübingen: Max Niemeyer Verlag, 1965. – 334 p.

149. Kittredge, R. Sublanguages [Текст] / R. Kittredge // American Journal of Computation, 8(2), 1982. – 79–84 p.

150. Kocourek, R. La langue française de la technique et de la science [Текст] / R. Kocourek – Wiesbaden: Brandstetter Verlag, 1982. – 259 p.

151. Koesler, M. Les faux amis ou les trahisons du vocabulaire anglais: conseils au traducteur [Текст] / M. Koesler, J. Deroquigny. – Paris, 1928. – 387 p.

152. Koss, G. Namenforschung: eine Einführung in die Onomastik [Текст] / G. Koss– Tübingen: Narr, 1990. – 134 p.

153. Laabs, B., Luckner, R., Paul, R., N. Block. Total Energy Control for the Automatic Landing of UAS with Large Aspect Ratio and Low Wing Loading [Текст] / B. Laabs, R. Luckner, R. Paul, N. Block // Proceedings of the 10th Aerospace Europe Conference (EUCASS). – 2023. – P. 1-15.

154. Lieber, R. The Oxford handbook of compounding [Текст] / R. Lieber, P. Štekauer. – Oxford: Oxford University Press, 2009. – 108 p.

155. Luo, L. External and interior acoustics simulation for multi-propeller aircraft based on URANS + FW-H and acoustic-solid coupling [Текст] / L. Luo, X. Huang, T. Zhang // Chinese Journal of Aeronautics. – 2025. – 31 p.

156. Mathesius, V. Obsahový rozbor současné angličtiny na základě obecně lingvistickém [Текст] / Mathesius V. – Prague: Nakl. Československé akademie věd, 1961. – 279 p.

157. Meillet, A. Introduction à l'étude comparative des langues indeuropéennes [Текст] / Meillet A. – Paris: Hachette, 1903. – 516 p.

158. Meillet, A. Linguistique historique et linguistique générale [Текст] / A. Meillet– Paris: La Société de linguistique de Paris, 1921. – 356 p.

159. Pitch, H. The science of terminology: history and evolution [Текст] / H.

Pitch // Terminology. – Vilnius: Lietuvių kalbos institutas, 2011. – P. 6–27.

160. Plag, I. Syntactic category information and the semantics of derivational morphological rules [Текст] / I. Plag *Folia Linguistica*, № 58 (3/4). – 2004. –P. 193–226.

161. Platen, C. Ökonomie: zur Produktnamen-Linguistik im Europäischen Binnenmarkt [Текст] / C. Platen – Tübingen: Narr, 1997. – 243 p.

162. Rondeau, G. Introduction à la terminologie [Текст] / G. Rondeau – Montréal: Centre éducatif et culturel, 1981. – 248 p.

163. Sager, J. C. A practical course in terminology processing [Текст] / J. C. Sager – Amsterdam; Philadelphia: John Benjamins Publishing Company, 1990. – 254 p.

164. Saussure, F. Course in general linguistics [Текст] / Saussure F. – London: Bloomsbury Academic, 1983. – 288 p.

165. Schmidt, W. Deutsche Sprachkunde [Текст] / W. Schmidt. – Berlin: Akademie-Verlag, 1968. – 240 p.

166. Smith, T. Aircraft Year Book for 1954 [Текст] / T. Smith. – Washington D.C.: The Lincoln Press, Inc., 1955. – 474 p.

167. Stoll, K.-U. Markennamen: sprachliche Strukturen, Ähnlichkeit und Verwechselbarkeit. Ein Beitrag zur forensischen Linguistik des Markenrechts [Текст] / K.-U. Stoll – Frankfurt am Main: Peter Lang, 1999. – 246 p.

168. Strevens, P. ESP after twenty years: a re-appraisal / P. Strevens – ESP: State of the Art. – 1988. – P. 13.

169. Suonuuti, H. Guide to terminology [Текст] / H. Suonuuti – Helsinki: Tekniikan Sanastokeskus, 1997.

170. Valeontis, K. The linguistic dimension of terminology: principles and methods of term formation [Текст] / K. Valeontis, E. Mantzari // 1st Athens International Conference on Translation and Interpretation “Translation: Between Art and Social Science”. – Athens, 13-14 October 2006. – P. 13–14.

171. Wild, W. T. Aircraft Powerplant [Текст] / W. T. Wild, J. M. Kroes. – New York: McGraw-Hill Education, 2014. – 749 p.

СЛОВАРИ И СПРАВОЧНИКИ

1. Англо-русский авиационно-космический словарь [Текст] / Под общ. ред. А. М. Мурашкевича. – М.: Воениздат, 1974. – 1336 с.
2. Афанасьев, Г. И. Русско-английский сборник авиационно-технических терминов [Текст] / Г. И. Афанасьев. – 4-е изд. – М.: «Авиаиздат», 1995. – 640 с.
3. Большой толковый словарь русского [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://gramota.ru/biblioteka/slovari/bolshoj-tolkovyj-slovar> (дата обращения: 09.05.2024).
4. Даль, В. И. Толковый словарь живого великорусского языка [Текст] / В. И. Даль. – Т. 1. – М.: т-во М. О. Вольф, 1903. – 906 с.
5. Данилин, А. И. Краткий русско-английский толковый словарь по авиации: электрон. учеб. пособие [Текст] / А. И. Данилин. – Самара: Самар. гос. аэрокосм. ун-т им. С. П. Королева (нац. исслед. ун-т). 2012. – 208 с.
6. Дорошко, С. М. Авиационные силовые установки (англо-русский терминологический словарь) [Текст] / С. М. Дорошко. – М.: АСПОЛ, Аргус, 1997. – 192 с.
7. Дрономания. Терминология дронов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://dronomania.ru/faq/dron-svoimi-rukami-urok-1-terminologiya.html?utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2F (дата обращения: 09.05.2024).
8. Дубошин, В. С. Англо-русский авиационный словарь [Текст] / Сост.: В. Н. Дубошин, В. С. Котов, Б. И. Шифрин. – М.: Гостехиздат, 1941. – 316 с.
9. Интерактивная энциклопедия современного языка. Жаргон. Ру. – URL: <https://jargon.ru/> (дата обращения: 01.07.2025).
10. Лингвистический энциклопедический словарь [Текст] / Гл. ред. В. Н. Ярцева. – М.: Большая Российская энциклопедия, 1998. – 685 с.
11. Лингвистический энциклопедический словарь [Текст] / под ред. В. Н. Ярцевой. – 2-е изд., доп. – М.: Большая Российская энциклопедия, 2002. – 709 с.

12. Марасанов, В. П. Английско-русский словарь по гражданской авиации [Текст] / В. П. Марасанов. – М.: Скорпион-Россия. 1996. – 560 с.
13. Мурашкевич, А. М. Англо-русский словарь по авиационному оборудованию и бортовым системам [Текст] / А. М. Мурашкевич. – М.: НВК-Инвест, 2003. – 651 с.
14. Словарь авиасленга (длиннопост) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://pikabu.ru/story/slovar_aviaslenga_dlinnopost_1571287 (дата обращения: 31.10.2025).
15. Словарь авиационного жаргона [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://old.z25t.ru/stats/46-slovar-aviacionnogo-zhargona-slenga.html> (дата обращения: 31.10.2025).
16. Словарь по БПЛА, FPV, дронам [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ноц59.рф/slovar-bpla> (дата обращения: 31.10.2025).
17. Словарь FPV-шника [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://propwashservice.com/ru/community/glossarium> (дата обращения: 31.10.2025).
18. Справочник по терминологии в оборонной сфере [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://dictionary.mil.ru/dictionary/Terminy-vozdushno-desantnyh-vojsk/item/141874/> (дата обращения: 31.10.2025).
19. Ушаков, Д. Н. Толковый словарь русского языка [Текст]: в 4 т. / Д. Н. Ушаков. – Л.: Императорская академия наук, 1935. – 828 с.
20. Шавров, В. Б., Маликов Н. А., Метелкин И. И. Иллюстрированный авиационный словарь для молодежи [Текст] / В. Б. Шавров, Н. А. Маликов, И. И. Метелкин. – М.: ДОСААФ, 1964. – 454 с.
21. Acronyms and Slang Explained [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.dronetrest.com/t/fpv-jargon-buster-acronyms-and-slang-explained/9867> (дата обращения: 25.05.2025).
22. Aviation Slang – Pilot Slang [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://sierrahotel.net/pages/aviation-slang-pilot-slang> (дата обращения: 31.10.2025).
23. Cambridge dictionary [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://dictionary.cambridge.org/> (дата обращения: 01.07.2025).

24. Cambridge International Dictionary of English [Электронный ресурс] / Ed. Paul Procter. – New York: Cambridge University Press, 1995. – 1804 p. – Режим доступа: <https://archive.org/details/cambridgeinterna0000unse> (дата обращения: 01.07.2025).
25. Crocker, D. Dictionary of Aviation [Текст] / D Crocker. – 2nd ed. – London: Bloomsbury Publishing Plc., 2005. – 254 p.
26. Crane, D. Dictionary of Aeronautical Terms [Текст] / D. Crane. – 2nd ed. – Newcastle, Wash.: Aviation Supplies & Academics, 1991. – 661 p.
27. Dictionary. com. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.dictionary.com/browse/blinder> (дата обращения: 25.05.2025).
28. Pierce, R. M. Dictionary of Aviation [Текст] / R. M. Pierce. – New York: The Baker & Taylor Company, 1911. – 266 p.
29. Gufo. Me [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://gufo.me/dict/vasmer/баклан?ysclid=me6so5jfu0336599244> (дата обращения: 31.10.2025).
30. Medical dictionary [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://medicaldictionary.thefreedictionary.com/> (дата обращения: 20.05.2021).
31. Merriam-Webster Dictionary [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.merriam-webster.com/> (дата обращения: 31.10.2025).
32. MyDearDrone: Drone Terminology Guide [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://mydeardrone.com/guide/terminology/> (дата обращения: 31.10.2025).
33. New Generation Dictionary. Goong. Com [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://goong.com/word/tail-dragger-meaning/> (дата обращения: 31.10.2025).
34. Online Etymology Dictionary [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.etymonline.com/> (дата обращения: 31.10.2025).
35. Oxford English and Spanish dictionary [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.lexico.com> (дата обращения: 31.10.2025).
36. The Free Dictionary [Электронный ресурс]. – Режим доступа:

<https://www.dictionary.com/> (дата обращения: 31.10.2025).

37. Urban Dictionary [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.urbandictionary.com/> (дата обращения: 31.10.2025).

38. Webster's Third New International Dictionary of the English Language Unabridged: with Seven Language Dictionary [Текст] / ed. by P. B. Gove. – Springfield: Merriam-Webster Inc., 1986. – 1136 p.

39. Wragg, D. W. Dictionary of Aviation [Текст] / D. W. Wragg. – Reading: Osprey Publishing, 1973. – 300 p.

ЯЗЫКОВОЙ МАТЕРИАЛ

1. Авиаболталка [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://t.me/aviaforfun> (Дата обращения: 25.05.2025).

2. Civil Aviation [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.airliners.net/forum/search.php?keywords=IMU&fid%5B0%5D=3> (дата обращения: 25.05.2025).

3. DJI Lab [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://t.me/djilab> (дата обращения: 25.05.2025).

4. Technical/Operations [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.airliners.net/forum/viewforum.php?f=5> (дата обращения: 31.10.2025).