

УДК 377

А. Е. Кругликов

*аспирант кафедры педагогики, психологии и философии
Краснодарского государственного института культуры (Россия)*

ОСОБЕННОСТИ КОММУНИКАЦИОННОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ В ПРОЦЕССЕ ВЕДЕНИЯ АВИАЦИОННОГО РАДИООБМЕНА

Коммуникационное взаимодействие в авиации между субъектами авиационной системы в рамках производства полетов осуществляется посредством радиообмена на основе использования технических средств радиосвязи. Такое речевое взаимодействие должно обеспечивать надежность передачи актуальной профессиональной информации, адекватность ее понимания всеми участниками, оптимизацию продолжительности речевого контакта для принятия решений и выполнения конкретных действий. Одной из проблем в данной области является возникновение коммуникационных сбоев, которые зачастую становятся причинами авиационных происшествий и инцидентов.

A. E. Kruglikov

Features of communication interaction in the process of conducting aviation radio exchange

Communication interaction in the radio has a number of specific features. Firstly, it is impossible to implement channels of nonverbal interaction (gestures, facial expressions, etc.) in it, which have a significant informative value in the daily communicative practice of people. Secondly, since certain functions and related roles are assigned to the participants of the radio exchange, a conflict of roles may arise in difficult situations when one or both interacting persons are dissatisfied with the incoming information, its assessments, as well as the communicative behavior and actions of each other. For effective communication, it is necessary that the systems of meanings of interacting persons coincide and are understood identically. Therefore, a regulated system of speech messages has been adopted in aviation, designed to maximally coordinate the meanings of radio exchange participants. Thirdly, the communications of the pilot and the flight control specialist almost always take place against the background of a time limit, which is due not only to their official nature, but also to the high speed of the aircraft and the change of situation. Therefore, not only the inadequacy of assessments and recommendations, but also their delay in time often causes various aviation accidents. Fourth, the dialogue of radio exchange participants is often complicated by a variety of terrestrial interference, which requires a certain ear training to determine useful information from the general background.

Основные требования к радиообмену между экипажами воздушных судов и наземными службами регламентируются руководящими документами различных министерств и ведомств.

Радиообмен как вербальное взаимодействие обладает некоторыми характерными свойствами, которые связаны прежде всего с тем, что он фиксируется техническими средствами объективного контроля и сторонними наблюдателями и опосредуется комплексом материально-технических, социокультурных, социально-психологических и психологических условий, на фоне которых он развертывается.

Коммуникационное взаимодействие в радиоэфире зависит от субъективного опыта, феноменологических особенностей сознания взаимодействующих в ситуации субъектов, так как его содержание неизбежно домысливается и достраивается сквозь призму имеющегося у них опыта и накопленного «банка» когнитивных схем.

Радиообмен между летчиком и специалистом управления полетами сочетает в себе как служебный, так и оперативный виды коммуникации. Первый вид жестко регламентирован профессиональными правилами, стандартными речевыми нормами, терминами, фразами и речевыми оборотами, то есть установленной фразеологией. Кроме того, служебный вид коммуникации преимущественно связан с установленным порядком действий на различных этапах полета. Оперативный вид коммуникации не имеет столь жесткой регламентации, но, несмотря на достаточно высокую степень произвольности, тоже должен иметь четкий, краткий и понятный всем участникам взаимодействия формат.

В содержательном плане информация, получаемая и обсуждаемая в ходе радиообмена, в своей преобладающей части сопрягается с такими вопросами, как объект управления, его специфические особенности, текущее состояние и прогнозы его динамики при определенных условиях; управленческие действия и связанные с ними угрозы; положение в пространстве относительно других объектов; состояние и характеристики окружающей среды; координаты времени, а также с некоторыми другими вопросами, связанными с управлением воздушным движением [1].

Информация, не имеющая прямого отношения к этим темам, запрещена в радиообмене. В ходе коммуникативного взаимодействия при радиообмене обычно максимально нивелируются личностные маркеры его субъектов, крайне редко используются высказывания фатического характера, что побуждает участников сконцентрировать внимание не на форме сообщения, а на его содержании [1].

Анализ ряда авиационных катастроф показывает, что достаточно часто речевые и психологические проблемы участников коммуникации в радиоэфире становятся основными их причинами. Практика показывает, что на фоне переживаемого дефицита времени и психологического стресса в процессе

радиообмена между его участниками могут возникать различные коммуникационные сбои, например:

несовпадения в восприятии информации, поступающей от участников радиообмена и приборов;

различия между участниками в интерпретациях, оценках степени опасности и в понимании причинно-следственных связей, определяющих сущность профессиональной ситуации;

неточности, неоднозначность в понимании участниками используемых в ходе радиообмена профессиональных терминов, терминологических словосочетаний, а также смысловых контекстов запросов и команд;

недооценка важности информации, предупреждений и команд.

Поэтому эффективность радиообмена прямо связана со способностью участников взаимодействия в эфире понять «изнутри» складывающуюся профессиональную ситуацию.

Взаимодействие в радиоэфире связано со стандартными и нестандартными профессиональными ситуациями на различных этапах полета и может включать несколько структурных компонентов: цели; ценности; субъекты взаимодействия; стратегии и тактики взаимодействия; устойчивые дискурсивные формулы речи, включающие «свернутые» профессиональные обозначения; материал общения и его тематика; типы коммуникативных ситуаций и, наконец, коммуникативные функции [2; 3]. Анализируя стратегии и тактики взаимодействия в радиоэфире, следует подчеркнуть, что преобладающее количество сообщений имеют формат информативных и императивных грамматических конструкций. Однако их выбор и понимание взаимодействующими субъектами определяется именно избираемыми речевыми стратегиями и тактиками.

Летчик и специалист управления полетами в процессе общения запрашивают, получают, уточняют, проверяют информацию, а также тем или иным способом подтверждают действия друг друга. При этом взаимодействующие стороны пользуются закрепленным стандартами комплексом лексических, грамматических, синтаксических, стилистических и фонетических средств, в совокупности образующих язык-код радиообмена, использованием которого обеспечивается четкость, сжатость сообщения во времени, его понятность и однозначность интерпретации для всех представителей профессиональной субкультуры. В качестве основной следует признать стратегию радиообмена в целях обеспечения контроля безопасности полета. Она реализуется через набор локальных стратегий: контроля времени, высоты, скорости, местоположения, условий полета и др.

Радиообмен в ситуациях возникновения неожиданных и плохо прогнозируемых условий полета, связанных с состоянием технических устройств,

приборов управления и навигации самолета, осложняющими полет факторами окружающей среды, а кроме того, с ошибками пилотирования, нередко обретает характер нестандартного речевого взаимодействия.

В нестандартных ситуациях, связанных с определенными угрозами и сопровождающихся психологическими переживаниями, в содержание сообщения могут включаться ненормированные экспрессивно насыщенные лексические единицы, отрицательно влияющие на понимание участниками радиообмена друг друга. Кроме того, эмоциональные состояния участников радиообмена в нестандартных ситуациях способны провоцировать у них неверные интерпретации сообщений и возникающих угроз, ошибочность решений и реакций или, наоборот, их отсутствие, задержку, несвоевременность и непоследовательность в условиях, когда они остро необходимы.

Таким образом, коммуникационное взаимодействие в радиоэфире имеет ряд специфических черт. Во-первых, в нем невозможно реализовать каналы невербального взаимодействия (жесты, мимика и др.), которые имеют весомое информативное значение в повседневной коммуникативной практике людей. Несмотря на институциональный характер взаимодействия в радиоэфире, его участникам далеко не всегда удается преодолеть имеющиеся различия в убеждениях, ценностях, оценках, культурных стереотипах и др. Во-вторых, поскольку за участниками радиообмена закрепляются определенные функции и связанные с ними роли, то в сложных ситуациях может возникнуть конфликт ролей, когда один или оба взаимодействующих лица оказываются неудовлетворенными поступающей информацией, ее оценками, а также коммуникативным поведением и действиями друг друга. Для эффективной коммуникации необходимо, чтобы системы значений у взаимодействующих лиц совпадали и понимались тождественно. Поэтому в авиации принята регламентированная система речевых сообщений, призванная максимально согласовать смыслы участников радиообмена [4]. В-третьих, коммуникации летчика и специалиста управления полетами практически всегда протекают на фоне лимита времени, что связано не только со служебным их характером, но и с высокой скоростью движения воздушного судна и сменой обстановки. Поэтому не только неадекватность оценок и рекомендаций, но и их запаздывание во времени часто становится причиной различных авиационных происшествий. В-четвертых, диалог участников радиообмена часто осложняется разнообразными эфирными помехами, что требует определенной натренированности слуха для определения полезной информации из общего фона.

1. Карасик В. И. Язык социального статуса. М. : ИЯЗ, Перемена, 1992. 329 с.

[Вернуться к статье](#)

2. Прохожай И. Н. Когнитивно-прагматические и психолингвистические особенности дискурса радиообмена при выполнении международных полетов : автореф. дис. ... канд. филол. наук : 10.02.19 / СГУ им. Н. Г. Чернышевского. Саратов, 2011. 25 с. [Вернуться к статье](#)

3. Прохожай И. Н. Радиообмен как особый вид институционального дискурса // Известия Саратов. ун-та. 2011. Т. 11. Сер. Филология. Журналистика. Вып. 3. С. 54–59. [Вернуться к статье](#)

4. Ковтун Е. В. Радиообмен в профессионально-речевой деятельности авиационных операторов // Молодые ученые в инновационном поиске: материалы междунар. науч. конф., 29 мая 2013 г. Минск : МГЛУ, 2014. С. 218–224. [Вернуться к статье](#)