ОТЗЫВ ОФИЦИАЛЬНОГО ОППОНЕНТА
о диссертации Магницкой Анастасии Вячеславовны
«Структурно-функциональные особенности подъязыка авиации (на материале русскоязычных и англоязычных профессиональных чатов)», представленной на соискание ученой степени кандидата филологических наук по научной специальности 5.9.8. Теоретическая, прикладная и сравнительно-сопоставительная лингвистика (филологические науки)

Диссертационная работа А.В. Магницкой представляет собой законченное исследование неофициальной формы профессиональной коммуникации в области авиации, представленной в русско- и англоязычных профессиональных чатах.

Актуальность и научная ценность этой работы связана, в первую очередь, с направленностью на изучение форм профессиональной коммуникации, ранее не попадавших в фокус лингвистических исследований. В целом, говоря о степени изученности профессиональных подъязыков, можно констатировать последовательное и систематическое изучение «верхнего регистра» - кодифицированных терминосистем и «официальных» текстов – нормативной и технической документации. Обсуждая лингвистическую составляющую профессиональной коммуникации, речевых практик профессионалов, исследователи, как правило, говорят о стабильности жанровой системы отдельных разновидностей профессиональных дискурсов (Голованова 2013), ограничениях, налагаемых на отбор лексических и стилистических средств (Суперанская, Подольская, Васильева 2012). Однако обращение к текстовой реальности различных профессиональных дискурсов показывает широкое разнообразие форм и жанров, воплощающих различные «регистры» взаимодействия участников, в связи с чем встает вопрос о дискурсивных границах и гомогенности.

Если исходить из пресуппозиции лингвистического единства дискурса, то можно констатировать, что значительные пласты профессиональной коммуникации остаются за пределами исследовательского внимания. К таковым справедливо можно отнести неофициальные формы профессиональной коммуникации, составляющие ее «нижний регистр» и до недавнего времени практически недоступные для исследователей-лингвистов в силу профессиональной закрытости. Можно назвать лишь несколько работ, посвященных таким формам коммуникации (Е.И. Голованова, Д.В. Казакова). Расширение коммуникативного пространства за счет сети интернет, появление технологических площадок для неформального взаимодействия профессионалов предоставляет доступ к этим формам коммуникации и открывает новые перспективы для лингвистов, изучающих профессиональные подъязыки. Более того, полагаем, что обращение к этой проблемной области, сформированной на пересечении ряда активно развивающихся

направлений современной гуманитарной науки - различные аспекты социальных коммуникаций становятся ключевой проблематикой для социологии, психологии и лингвистики - вероятно, никогда не утратит своей значимости в связи с динамичностью культурных, социальных и языковых процессов. Исследование А.В. Магницкой направлено именно на такую, слабо исследованную зону профессионального подъязыка авиации, что делает эту работу, безусловно, актуальной.

В целом, можно констатировать, что исследование А.В. Магницкой раскрывает закономерности стратификации языковых средств в рамках профессиональной коммуникации и отвечает целям и задачам антропоцентрической парадигмы современных гуманитарных исследований. Таким образом, **актуальность** обсуждаемой диссертации определяется ее значительным вкладом в развитие целого ряда направлений современной лингвистики, а также в развитие наук гуманитарного цикла.

Основываясь на фундаментальных теоретико-методологических подходах и следуя разработанной системе методических процедур, автор достигает научных результатов, определяющих безусловную **новизну** исследования:

1) поставлена и решена задача описания языковой организации неофициальной профессиональной коммуникации авиации на материале русского и английского языков;

2) предложена модель исследования языковой организации указанной формы подъязыка авиации;

3) в исследовательское поле введен новый эмпирический материал, позволивший изучить ранее не исследованную форму профессиональной коммуникации в русском и английском языках;

4) выявлены и описаны параметры, определяющие специфику организации неофициальной профессиональной коммуникации авиации на лексическом, словообразовательном и грамматическом уровнях в исследуемых языках;

5) обозначены базовые источники и способы пополнения лексического состава исследуемой формы профессиональной коммуникации, описаны динамические процессы;

6) установлен системный характер процессов, в основании которых лежит экономия речевых усилий, оперативность и экспрессивность коммуникации, как прагматического механизма адаптации формальной профессиональной речи к новым условиям;

7) определены универсальные и уникальные динамические процессы в русском и английском подъязыке авиации.

Все перечисленное позволяет говорить о **теоретической значимости** полученных результатов. В ходе исследования доказана результативность примененного методологического подхода, объединяющего достижения как общих методологических направлений (социо- и дискурсивная лингвистика, системно-структурный и функциональный подход), так и более частных теорий (профессиональная и межкультурная коммуникация, переводоведение).

На основе данных, полученных в ходе анализа одной из форм подъязыка авиации на русском и английском языках, доказана гипотеза о динамических процессах, определяющих развитие профессиональных подъязыков. Как представляется, предложенная модель может быть применена для анализа 1) других профессиональных областей; 2) на материале других языков.

Значение полученных результатов **для практики** подтверждается тем, что в диссертации определены возможности и перспективы их использования: 1) в научно-исследовательской работе для дальнейшего развития предложенной концепции, 2) в сфере высшего образования при подготовке учебных курсов по теории текста и дискурса, лингвопрагматике и лингвокультурологии, профессиональному языку, переводоведению, межкультурной коммуникации и др., 3) в практической переводческой деятельности, в т.ч. для развития технологий машинного перевода и искусственного интеллекта, работающих с профессиональным контентом.

Оценка **достоверности** результатов исследования выявила, что примененные теоретические подходы определяются фундаментальностью базовых методологических концепций: социолингвистики, лингвопрагматики, лингвокультурологии, переводоведения. Значительный объем вовлеченного в исследование материала (1054 специальных лексических единиц в русском языке и 976 – в английском; 2108 реплик в русском языке и 1952 – в английском) также позволяет сделать вывод о достоверности полученных результатов.

Личный вклад соискателя состоит в осуществлении исследования в целом: определении исследовательской проблемы, подборе теоретических источников и обосновании подходов к ее решению, формировании научного плана исследования, определении критериев и отборе релевантного эмпирического материала, осуществлении анализа теоретических и эмпирических данных, формировании исследовательской модели объекта, интерпретации полученных результатов и формулировании теоретических выводов, апробации результатов исследования. Необходимо отметить, однако, не очень высокую степень проработанности теоретических положений исследования.

В диссертации находят **обоснование** все положения, выносимые на защиту. Положения 1-2, характеризующие стратификационную модель подъязыка авиации, находят подтверждение в материале второй главы. Положения 3-5 аргументируются

в третьей главе, представляющей описание субстандартной лексики. Положение 6 доказывается содержанием частично второй, третьей и четвертой главы.

В ходе знакомства с диссертационной работой возникли вопросы и некоторые замечания.

Во-первых, у нас возник вопрос, имеющий с нашей точки зрения, принципиальный характер и связанный с определением объекта исследования и привлеченным эмпирическим материалом: насколько полно материал русско- и англоязычных профессиональных авиационных чатов («Авиаболталка» и «DJI Lab» в телеграмм-канале; “Civil Aviation” и “Technical Operations” на сайте airliners.net) отражает весь подъязык авиации? Как представляется, в данном случае можно говорить лишь о форме подъязыка, одном из видов профессиональной коммуникации. Полагаем, что подъязык авиации, охватывающий все формы профессиональной коммуникации, обязательно получает отражение в терминологических словарях, различных нормативных и технических текстах, официальных формах профессиональной коммуникации в виде нормированного взаимодействия, например, между пилотом и диспетчером. И в этой связи мы просим более последовательно и четко обозначить понимание термина «профессиональный подъязык». Уточнить, как описывался подъязык авиации? Использовались ли терминологические словари и профессиональные тексты, или в фокусе был только материал чатов?

Второй вопрос связан с пониманием терминов «метафора», «языковая метафора» и «когнитивная метафора». Как мы полагаем, эти термины относятся к разным методологическим направлениям и обозначают явления, хотя и сходные, но все же различающиеся. В работе на стр. 28 эти понятия интерпретируются следующим образом: «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]». Какой подход избирает автор в понимании термина «метафора»?

Третий вопрос возник в связи с применяемыми в исследовании методами, так как, к сожалению, в тексте работы не всегда разъяснены методические процедуры. На стр. 72 читаем: «В подъязыке авиации в русском языке преобладают моносемантические специальные лексические единицы (699 слов, 97%) (слова, имеющие лишь одно лексическое значение)». Вопрос следующий: как именно

определялась моно- и полисемантичность единицы, ведь речь идет об анализе контекстов?

Четвертый наш вопрос связан с пониманием производности языковых единиц, в частности, с не вполне понятным его использованием в работе. А именно, на стр. 81 сказано: «Самый распространенный тип семантического словообразования специальных лексических единиц в двух языках – ***заимствование***». При этом тут же дано определение из вторичного источника: «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], – ясно указывающее на иной процесс – перенесение. Это, безусловно, процесс пополнения словарного запаса языка, но не образование нового слова, хотя деривация на основе заимствованных элементов - вполне стандартный способ образования собственно русской лексики. Может ли быть отнесено заимствование к производным единицам – вопрос неоднозначный.

Далее на стр. 122 при характеризации лексического состава субстандартных единиц читаем: «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*». Возникает закономерный вопрос: почему единица *рыло*, образованная в данном случае путем семантической деривации от слова общенационального языка, квалифицируется как непроизводная? А образованное ровно таким же способом *слойка* – как производное? И какое место в этой системе занимает понятие «сложная лексическая единица» (*спиртовоз*), она производная или нет?

В работе есть еще один аспект, заставляющий задуматься о понятии производности. Характеризуя процесс детерминологизации на стр. 169, автор комментирует и иллюстрирует его как: «…переход 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***». Не совсем ясно, почему образование новой лексемы обозначено как переход? В терминологических лингвистических словарях «детерминологизация» определяется следующим образом: «Потеря термином специального значения в результате употребления его в общенародном языке, где его зачастую используют в контекстах, ему не свойственных»[1]. Очевидно, что в определении речь идет не об образовании профессионализма от термина, а о трансформации семантики термина без изменения его формы. В этой связи мы

[1] Жеребило Т.В. Словарь лингвистических терминов. Изд. 5-е, испр. и доп. – Назрань: ООО «Пилигрим», 2010. – 486 с.

просим пояснить, как понимается в работе «заимствование», «производность» и «детерминологизация»?

Пятый вопрос вызвал термин «функция новизны», представленный на стр.127 диссертации, обозначенный в работе как «эксплицитная (базовая) функция субстандартной лексики в подъязыке авиации». Мы просим дать детальное разъяснение этого понятия, так как ранее оно нам не встречалось. Использовалось ли оно ранее, или это понятие впервые вводится автором в научный оборот?

В качестве замечаний выскажем следующее:

1. Полагаем, что обосновывать актуальность рецензируемого исследования «…стремительной цифровизацией профессиональной коммуникации…» не совсем точно, так как профессиональная коммуникация существует столько же, сколько существует профессия, в том числе и ее неофициальные формы. Вопрос здесь, скорее, в доступности этих данных для лингвистов.

2. Положения, выносимые на защиту, не полностью соответствуют цели и задачам, не отражают детализированные данные сопоставительного анализа, не дают описания моделей перехода русской и английской специальной лексики из одного регистра в другой.

3. Реферативный обзор работ в первой главе очевидно фрагментарен, неполон и не всегда позволяет проследить логику автора, так как определение, данное в более ранней работе, может быть приведено позже. Например, на стр.25 цитируется работа О.В. Фельде (2013), а в следующем абзаце - работа О.В. Борхвальд (2000).

4. Отметим при этом последовательные случаи некорректного цитирования: значимые для работы понятия определяются по очевидно вторичным источникам. В последующих главах даются дефиниции общеизвестных терминов, не требующих определения. Например, на стр.72 читаем: «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]». Таким же образом определяются понятия «заимствование», «инверсия» и под.

5. При всем богатстве материала, представленного в работе, оговорим недостатки, связанные с его оформлением. Не всегда удается понять, какой именно фрагмент приведенного контекста выступает иллюстрацией для заявленного положения, так как в тесте он не выделен, в некоторых случаях приведенный контекст очевидно противоречит сказанному ранее. Например, на стр. 58 положение об использовании простых предложений иллюстрируется сложносочиненным предложением с противительным союзом.

6. Не всегда ясна логика представления данных в аналитической части диссертации. Например, не ясным представляется перечень ключевых лексико-тематических групп на стр. 76 диссертации. Более того, вызывают вопросы и комментарии к перечню. А именно: в данном перечне наиболее количественно представленной является группа Propulsion system (силовые установки) (90 слов, 12%), однако в комментарии указывается: «…доминирование лексико-тематической группы “Unmanned vehicles” (Беспилотные летательные аппараты) объясняется увеличением популярности беспилотных летательных аппаратов. Преобладание лексико-тематической группы “Control and Navigation” (Системы управления и навигации) указывает на важность управления и навигации для безопасных и эффективных полетов». Однако эти группы оставляют 18 слов, 2% и 27 слов, 3,4% соответственно, то есть это далеко не самые крупные группы. Почему они обозначены как доминирующие, остается загадкой.

7. Полагаем, что характеристика синтаксической организации исследуемой формы подъязыка авиации не может быть произведена без апелляции к некоторой фоновой форме речи. Возникает впечатление, что описанная в четвертой главе работы синтаксическая организация вполне соответствует либо синтаксису русской разговорной речи, либо синтаксису устно-письменной формы речи (Мечковская, 2006, Кронгауз, 2013) и не является специфичной именно для подъязыка авиации.

Несмотря на вопросы и высказанные замечания считаем, что исследование А.В. Магницкой может быть признано состоявшимся, полученные диссертантом результаты представляют научную ценность. Они прошли необходимую апробацию: на конференциях международного и всероссийского уровня, научных семинарах, в 5 публикациях, среди которых 4 – в изданиях, входящих в перечень ВАК РФ. Автореферат диссертации отражает ее содержание.

Диссертационная работа **Магницкой Анастасии Вячеславовны** соответствует паспорту научной специальности **5.9.8. Теоретическая, прикладная и сравнительно-сопоставительная лингвистика (филологические науки)** в п. 7. Социальная вариативность языка, п. 9. Лингвистика языка и лингвистика речи. Речевая деятельность и использование языка, п. 15. Контрастивная лингвистика и лингвистическая типология.

Все сказанное позволяет заключить, что диссертация «**Структурно-функциональные особенности подъязыка авиации (на материале русскоязычных и англоязычных профессиональных чатов)**» представляет собой научно-квалификационную работу, в которой на основании выполненных автором исследований разработаны теоретические положения, совокупность которых можно квалифицировать как научное достижение, и соответствует требованиям, изложенным в пунктах **9–14** действующего «Положения о

присуждении ученых степеней», утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 24.09.2013 № 842. Автор диссертации, **Магницкая Анастасия Вячеславовна**, заслуживает присуждения искомой ученой степени кандидата филологических наук по специальности **5.9.8. Теоретическая, прикладная и сравнительно-сопоставительная лингвистика (филологические науки)**.

Официальный оппонент:
доктор филологических наук (специальность 10.02.01 – Русский язык, 10.02.19 – Теория языка), профессор,
профессор кафедры русского языка Федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Национальный исследовательский Томский государственный университет».
Почтовый адрес (рабочий): 634050, г. Томск, проспект Ленина, дом 36
Телефон (рабочий): **(382-2) 52-98-52**
Эл. почта (рабочая): **rector@tsu.ru**
Официальный сайт организации: **www.tsu.ru**.

С основными трудами Мишанкиной Н.А. можно ознакомиться на сайте: https://www.elibrary.ru/author_items.asp?authorid=386273

Против включения персональных данных, заключенных в отзыве, в документы, связанные с защитой указанной диссертации, и их дальнейшей обработки не возражаю.

Мишанкина Наталья Александровна _____

Подпись Н. А. Мишанкиной удостоверяю

Ученый секретарь НИ ТГУ Татьяна Юрьевна Осипова
18.11.2026