

DOI: 10.12731/3033-5981-2025-17-3-527

EDN: HRGLWP

УДК 81'373



Научная статья |

Теоретическая, прикладная и сравнительно-сопоставительная лингвистика

## ОСОБЕННОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ СУБСТАНДАРТНОЙ ЛЕКСИКИ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ КОММУНИКАЦИИ АВИАСПЕЦИАЛИСТОВ (НА МАТЕРИАЛЕ АНГЛИЙСКОГО ЯЗЫКА)

*А.Г. Фомин, А.В. Андреешина*

### *Аннотация*

**Обоснование.** Актуальность исследования подтверждается необходимостью выявления и описания процессов, приводящих к изменению статуса языковой единицы субстандартного языка в англоязычной профессиональной коммуникации авиаспециалистов.

**Цель.** Выявить и описать функциональные особенности субстандартной лексики в профессиональной коммуникации авиаспециалистов на материале английского языка.

**Материалы и методы.** Методом целенаправленной выборки было отобрано 188 английских субстандартных лексических единиц (СЛЕ). В работе применялись методы классификационного, функционального и лексикографического анализа для определения статуса языковых единиц, их функций и динамики переходов между лексическими пластами.

**Результаты.** Установлено, что основу субстандартной лексики в англоязычной коммуникации авиаспециалистов составляют профессионализмы, обладающие меньшей экспрессивностью в сравнении с жаргонизмами. Субстандартная лексика в профессиональной коммуникации выполняет следующие функции: номинативную и функцию новизны, присущие каждой языковой единице, а также компрессивную, проявляющуюся в использовании сокращений, и эмотивную, которая реализуется через метафорически образованные слова. Две последние функ-

ции направлены на достижение прагматического эффекта, а именно на обеспечение быстрой коммуникации и придание речи эмоциональной окраски. Выявлены двунаправленные процессы: процесс детерминологизации, в результате которого образуются профессионализмы, и процесс терминологизации субстандартной лексики.

**Ключевые слова:** профессиональная коммуникация; субстандартная лексика, подъязык; профессионализмы; жаргонизмы; интержаргонизмы; интерпрофессионализмы

**Для цитирования.** Фомин, А. Г., & Андреяшина, А. В. (2025). Особенности функционирования субстандартной лексики в профессиональной коммуникации авиаспециалистов (на материале английского языка). *Russian Social and Humanitarian Studies / Российские социогуманитарные исследования*, 17(3), 143–169. <https://doi.org/10.12731/3033-5981-2025-17-3-527>

Original article | Theoretical, Applied and Comparative Linguistics

## FEATURES OF THE SUBSTANDARD VOCABULARY IN THE PROFESSIONAL COMMUNICATION OF AVIATION SPECIALISTS (BASED ON THE ENGLISH LANGUAGE)

*A.G. Fomin, A.V. Andreyashina*

### *Abstract*

**Background.** The relevance of this study is understood by the need to identify and describe the processes that alter the status of substandard language units in professional communication of aviation specialists.

**Purpose.** To identify and characterize functions of substandard lexical units used by English aviation professionals.

**Materials and methods.** A targeted selection process resulted in a corpus of 188 English substandard lexical units. Multiple methods were applied, including classification, functional, and lexicographical analysis to categorize these units, determine their functions and trace their migration across different lexical strata.

**Results.** The findings indicate that the substandard vocabulary of the aviation sublanguage is fundamentally comprised of professionalisms, which are less impressive, than jargonisms. The substandard vocabulary has several key functions: nominative and the novelty function, both inherent to each substandard lexical unit, as well as compressive function, manifested in contractions, and emotive one, expressed through metaphors. The study also revealed two countervailing processes: the determinologization, which gives rise to professionalisms, and the terminologization of substandard vocabulary.

**Keywords:** professional communication; substandard vocabulary; sublanguage; professionalisms; jargonisms; interjargonisms; interprofessionalisms

**For citation.** Fomin, A. G., & Andreyashina, A. V. (2025). Features of the substandard vocabulary in the professional communication of aviation specialists (based on the English language). *Russian Social and Humanitarian Studies*, 17(3), 143–169. <https://doi.org/10.12731/3033-5981-2025-17-3-527>

## Введение

Язык как объект лингвистических исследований всегда находится в центре внимания ученых, поскольку со временем он подвергается количественным и качественным изменениям. В настоящее время в научной среде особенно активно изучается профессиональная коммуникация.

Профессиональная коммуникация представляет собой специфическую модель, в рамках которой национально-культурные особенности коммуникантов находят отражение в вербальных средствах (лексические единицы, грамматические структуры) и невербальных средствах (жесты и интонация) [9, с. 26]. Профессиональное общение отличается от бытового общения тем, что в ней национальные особенности коммуникантов не просто присутствуют, но и являются системообразующим фактором, напрямую влияющим на эффективность и результат взаимодействия.

Специфика профессиональной коммуникации, пронизанная культурно-обусловленными элементами, требует рассматривать ее главный инструмент – язык – в качестве целостной системы.

Язык – сложная структура, все элементы которой находятся в тесной взаимосвязи и взаимозависимости. Его следует рассматривать не просто как совокупность лексических единиц и грамматических конструкций, а как целостную систему, включающую взаимодействующие подсистемы [16, с. 10].

Ю. В. Правиков, поддерживая данную точку зрения, утверждает, что язык – это система, структура которой содержит ряд частично перекрещивающихся подсистем, называемых подъязыками или субъязыками [14, с. 78-79].

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 [39, с. 79].

Синтаксис подъязыка обладает значительными отличиями от синтаксиса общелитературного языка. Это проявляется, в частности, в активном использовании эллиптических конструкций. Частотность употребления различных синтаксических структур также может кардинально различаться. Так, в технической литературе практически полностью отсутствуют вопросительные формы, стилистические инверсии и восклицания.

Вслед за Л. Л. Нелюбиным, в данном исследовании под подъязыком понимается языковая подсистема, включающая в себя набор языковых единиц и структур, обладающая функционально-стилистической направленностью и обслуживающая определенную предметную область [13, с. 157].

Таким образом, данный подход 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.

В структуру любого профессионального подъязыка входят кодифицированная и некодифицированная (субстандартная) лексика. Субстандартная лексика представляет собой набор языковых единиц, отклоняющихся от литературной нормы и употребляющихся главным образом в коммуникации.

Субстандартные лексические единицы – совокупность разговорных лексем, выходящих за пределы литературного языка [17, с. 7].

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. По мнению А. Э. Мезит, данная функция СЛЕ называется эмотивной (экспрессивной) [13, с. 23].

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 сокращения [8, с. 133].

Мы согласны с позицией С. А. Титаренко, который определяет все вышеуказанные функции как имплицитные (вторичные, второ-

степенные). Их реализация в высказывании обусловлена стремлением автора достичь с помощью сообщения желаемого прагматического эффекта; к эксплицитным (первичным, базовым) он относит номинативную функцию и функцию новизны [20, с. 118].

Основу любого высказывания формируют лексические единицы, которые служат носителями информации. Данная информация отражена в значении, которое проецирует ментальную репрезентацию объектов и явлений действительности и дает им названия. Поэтому номинативная функция носит фундаментальный, а не второстепенный характер, поскольку сама коммуникация не состоялась бы без процесса номинации лексемами явлений окружающей действительности.

Номинативная функция субстандартной лексики проявляется в четком и точном обозначении объектов или явлений, характерных для конкретной сферы деятельности.

Функция новизны также относится к базовой функции субстандартной лексики, поскольку данные лексемы служат постоянным источником обогащения литературного языка всевозможными способами [33, с. 195].

### **Материалы и методы**

Для выявления и описания функциональных особенностей англоязычной субстандартной лексики в профессиональной коммуникации авиаспециалистов методом целенаправленной выборки было отобрано 188 английских субстандартных лексических единиц (СЛЕ). Источниками языкового материала послужил англоязычный форум авиационной тематики на сайте AIRLINERS.NET: Civil Aviation.

В работе был использован ряд методов исследования: метод классификационного анализа, позволивший систематизировать отобранные языковые единицы и определить их статус, метод функционального анализа, обеспечивший выделение функций, выполняемых субстандартной лексикой; метод лексикографического анализа, примененный для проверки наличия лексической единицы в слова-

рях в целях рассмотрения процессов перехода лексики между пластами субстандартной и кодифицированной лексики.

### Результаты и обсуждения

Некодифицированная лексика в англоязычной профессиональной коммуникации включает профессиональное просторечие и профессиональный жаргон.

Профессиональное просторечие представляет собой некодифицированную, устную разновидность языка, обслуживающую сферу профессионального общения [21, с. 50]. В отличие от терминологии, данный пласт лексики функционирует в устной, неподготовленной профессиональной речи.

Основу профессионального просторечия в подъязыке авиаспециалистов составляют профессионализмы (93% из числа отобранных СЛЕ). С точки зрения семантико-функциональной характеристики, профессионализмы противопоставляются терминам, обозначая одно и то же явление профессиональной деятельности. Термины являются официальными элементами научного стиля литературного языка, тогда как профессионализмы отражают неформальную речь работников конкретной научно-производственной области [18, с. 399; 23, с. 175]. Например, *pinkie* – посадка, совершаемая в сумерках между официальным временем захода солнца (или восход солнца) и настоящей темнотой [24] (профессионализм), функционирует в устной коммуникации благодаря своей эмоциональной окраске, возникшей в результате метафорического переноса.

- 1) “Let’s wrap it up before sunset – I don’t wanna deal with a *pinkie* landing in this crosswind” [27].

В отличие от профессионализмов, термины, будучи кодифицированными лексическими единицами, используются не только в устной коммуникации, но и в научной литературе. Например, *gyroplane* – автожир, винтокрылый летательный аппарат (термин используется в научной литературе):

- 2) “Mathematical models of a *gyroplane* rotor have been carried out.” [37, с. 1].

Отсутствие словарной дефиниции является еще одной дифференцирующей чертой профессионализмов. Например, “*autopilot* (from Greek *autos* – self... and French *pilote* – chief, leader) – name of subsystem of stabilization as part of the automatic airborne control system supporting automatic stabilization in space and control of airplane for the purpose of saving of the given flight mode” [6, с. 6] (термин с дефиницией); *ground Joes* – лицо нелетного состава (профессионализм, не имеет дефиниции в словаре).

Профессионализмы, в отличие от стилистически нейтральных терминов, часто обладают экспрессивной окраской. Например, *thunder chickens* – вертолеты (профессионализм, экспрессивно окрашен); *helicopters* – flight vehicle being heavier than air with a vertical taking-off and landing [6, с. 28], термин, стилистически нейтрален:

- 3) “We’ve got a flight of *thunder chickens* on final approach, every one clear the active runway” [27].

В данном предложении использован профессионализм *thunder chickens*, который образован в результате метафорического переноса значения на основе подобия звука работы вертолета и грома. Слово *chickens* здесь используется в ироничном и шутливом контексте и показывает отношение специалиста к данному объекту.

- 4) “If you told me the airline would offer extra legroom and assigned seating? I would have needed an airlift via medical *helicopter* to the nearest trauma unit!” [27].

В предложении выше использован термин *helicopter*, стилистически нейтральный эквивалент эмоционально окрашенного слова *thunder chickens*.

Профессиональное просторечие в подъязыке авиаспециалистов включает также интерпрофессионализмы (1,5%). Интерпрофессионализмы – это профессионализмы, которые употребляются в нескольких профессиональных подъязыках [15, с. 50]. Например, *bear* – 1. Самолет Ту-95 (авиационной область). 2. Человек, который считает, что рыночные цены, особенно на акции, будут снижаться (банковское дело). 3. Игрок в карты, который постоянно блефует

(игры). 4. Человек, который проявляет силу или мужество (военная сфера) [38].

Субстандартная лексика включает также профессиональные жаргонизмы, относящиеся к профессиональному жаргону (5%). Профессиональные жаргонизмы – это субстандартные лексические единицы, фигурирующие в речи профессиональных групп или социальных прослоек, поставленных в особые условия жизни и общения» [19, с. 48]. Например, *Forever Fucking Gone* – ракетноноситель. Фраза *Forever Gone* указывает на основную функцию ракетноносителя – выводить спутники или другие объекты в космос, где они «навсегда уходят» из видимости земли. Это может символизировать окончательную потерю связи с объектом после его запуска. Профессионализм содержит сильный эмоциональный элемент – *fucking*. Использование ненормативной лексики придает названию агрессивный характер, что отражает силу и мощь ракетноносителя.

Профессиональные жаргонизмы – некодифицированные лексемы оценочного характера, выражающие отношение профессиональной группы к явлениям трудовой деятельности, функционирующие как стилистически сниженные дублиеты кодифицированной лексики [1, с. 526]. Для профессиональных жаргонизмов свойственен ряд дифференцирующих признаков, включающих стилистическую сниженность, наличие коннотативного компонента в лексическом значении и пейоративную окраску [21, с. 160]. Например, *goat* (козел, отскок самолета от взлетно-посадочной полосы после касания шасси при посадке) – жаргонизм, имеет негативную эмоциональную окраску. Метафорика рассматриваемого жаргонизма строится на образном сравнении. Упругое и неконтролируемое отскакивание самолета от полосы ассоциируется с поведением животного – козла, известного своими резкими, прыгучими движениями. Использование именно этого образа передает высокую степень риска и неудачной посадки.

К субстандартной лексике подъязыка авиаспециалистов, наряду с другими разновидностями, относятся интержаргонизмы (0,5%). Интержаргонизмы – жаргонизмы, имеющие аналогичное значе-

ние в разных профессиональных языках [11, с. 68]: *puke* – пилот (в авиационной сфере); акт продажи ценной бумаги или другого актива, несмотря на то, что это будет сделано в убыток (в финансовой сфере).

Таким образом, мы представили полную характеристику структуры субстандартной лексики авиационного подъязыка и выяснили, что его основу формируют профессионализмы.

Для полного понимания ее роли необходимо рассмотреть функции, которые она выполняет.

Основной функцией англоязычной субстандартной лексики в профессиональной коммуникации авиаспециалистов выступает номинативная функция, которая заключается в наименовании предметов и явлений. Данная функция является эксплицитной (базовой), так как она реализуется в каждой языковой единице [20, с. 117].

Выполняя номинативную функцию, субстандартные лексические единицы образуют вторичную систему, где профессиональные реалии получают свои наименования, сосуществующие со стандартами кодифицированного языка [10, с. 159].

- 5) “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” [27].

В данном предложении профессионализм **Doctor fog** заменяет лексему литературного языка *meteorologist*. Это подтверждает мысль Ю. В. Лаптевой о том, что некодифицированная лексика является вторичной лексической системой, в которой субстандартные слова являются заменителями литературных слов.

Функция новизны, являющаяся еще одной эксплицитной функцией, проявляется в момент употребления лексических или семантических новообразований в процессе коммуникации [2, с. 176; 21, с. 244].

- 6) “Yeah, I heard that unit’s been **sick** all week. The new part finally came in, so we’ll get it fixed” [27].

В данном примере профессионализм **sick** (в неисправном состоянии) образован в результате антропоморфной метафоры 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 слаженную работу – устройство функционирует с перебоями, некорректно или просто выходит 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 лексику иным, профессионально-специфическим значением, способствуя обогащению языка специалистов.

Имплицитные (вторичные) функции СЛЕ в профессиональной коммуникации авиаспециалистов – это функции, реализация которых связана с коммуникативными намерениями говорящего достичь посредством использования определенных СЛЕ конкретного прагматического эффекта [20, с. 118]. Имплицитными в рассматриваемом подязыке являются компрессивная и эмотивная функции.

Эмотивная функция некодифицированной лексики заключается в том, что она помогает выразить эмоции, чувства и личную оценку говорящего, придавая общению более яркий и живой характер.

Субстандартная лексика не только называет предметы и явления, но и выражает отношение коммуникантов к ним. Оценочный компонент значения придает лексике эмоциональную окрашенность. В подязыке авиаспециалистов СЛЕ, выполняющие эмотивную функцию, делятся на:

- 1) лексемы, характеризующиеся положительной оценкой;
- 2) лексемы, характеризующиеся отрицательной оценкой

В исследуемом подязыке выявлены субстандартные лексические единицы, характеризующиеся положительной оценкой. Положительную экспрессивную окрашенность придают профессиональным наименованиям метафоры: *hawk* (летательный аппарат), *pirate* (пилот).

- 7) “Its MMO is 82. Above 80. You have to watch it because the auto-throttles are so slow that it will quickly over speed if it starts

accelerating or in chop – especially if another *hawk* is nearby causing wake turbulence ” [27].

В вышеприведенном примере используется метафорически преобразованный профессионализм *hawk*. Метафоризация значения произошла на основе сходства летательного аппарата, характеризующегося быстротой и эффективностью работы, с ястребом – хищной птицей, обладающей мгновенной реакцией и острым зрением. Метафора влияет на положительное восприятие, создавая образы скорости, эффективности и мастерства, что является желаемыми качествами для летательных аппаратов, особенно в контексте военной авиации.

Отрицательную экспрессивную окрашенность имеют профессионализмы-прономинанты, образованные в результате метафорического переноса: *gomer* – неопытный противник в воздушном бою.

- 8) “Plus Neptune is moving on from its Afro fleet to an A-319 firetanker, which is oddest of all since that particular aircraft doesn’t have a cargo conversion available. Even a *gomer* could tell you that trying to turn aa short-haul airliner into a firefighting rig without the right mods is a losing battle” [27].

Слово *gomer* заимствовано из старого телевизионного шоу “Gomer Pyle, U.S.M.C”, в котором главный персонаж, Гомер Пайл, изображался как неуклюжий и не слишком сообразительный морской пехотинец. В авиационном подъязыке это имя стало метафорически использоваться для обозначения противника, который рассматривается как менее опытный в воздушном бою. Таким образом, субстандартная лексическая единица *gomer* образовалась в результате метафорического переноса на основе сходств характеристик (неопытность или некомпетентность) двух сравниваемых объектов.

В исследуемом подъязыке встречается лексика с вульгарной окраской (*Fucking National Guard* – Национальная воздушная гвардия).

- 9) “This is correct. They are just demoing the old building to get it out of the way. *The Fucking National Guard* no longer is at the airport.” [27].

В данном предложении использование жаргонного слова *Fucking* усиливает эмоциональную окраску высказывания. В данном случае оно сигнализирует о раздражении, связанном с задержками, вызванными Национальной гвардией. Это слово служит для подчеркивания недовольства и может указывать на то, что собеседник считает действия этой группы неэффективными. Другая причина использования данного жаргона может заключаться в том, что в некоторых кругах существует определенное предвзятое мнение о Национальной гвардии как о менее профессиональной или менее подготовленной по сравнению с регулярными вооруженными силами.

В профессиональной коммуникации авиаспециалистов СЛЕ с отрицательной оценкой больше (17,5%), чем СЛЕ с положительной (12,3%). Это обосновывается тем, что работа в авиации часто связана с высоким уровнем стресса и ответственностью. В таких условиях специалисты могут использовать более жесткий язык, чтобы выразить недовольство по поводу определенных ситуаций, связанных с безопасностью или эффективностью.

В профессиональной коммуникации авиаспециалистов *эмотивную* функцию выполняют метафорически мотивированные субстандартные лексические единицы, поскольку метафора, основанная на переносе значения, создает яркие и запоминающиеся образы и передает эмоциональную оценку.

Метафорические переносы основаны на сходстве между двумя различными предметами, тем самым создавая богатство и выразительность языка. Это может быть схожесть по форме, внешнему виду, размеру, функциям, цветовым характеристикам и т.д. Так, например, на основе визуального сходства между самолетом и «резкой» облаков произошла метафоризация значения профессионализма *cloud cutter* (летательный аппарат, способный летать на больших высотах). Визуальное сходство оправдано тем, что в процессе полета самолета через облака может создаваться впечатление, что он их «разрезает».

- 10) “I’m just making sure I understand, but your guess at this point is that they have found a flaw that is based on the design of the

aircraft – something even *a cloud cutter* couldn't overcome an altitude – and this will be a very bad thing for Boeing?" [27].

Кроме того, в подязыке авиаспециалистов были выявлены случаи метафоризации, произошедшей на основе сходства функций: *driver* (пилот летательного аппарата). Общеупотребительное слово *driver* обозначает человека, который управляет транспортным средством. Так как пилот, который управляет самолетом, выполняет аналогичную функцию, метафорический перенос значения является оправданным.

- 11) "You know, being a good *driver* up there isn't just about flying the plane. It's all about reading the conditions and making quick decisions" [27].

Еще одна не менее важная функция, которую выполняют профессиональные наименования в речи авиаспециалистов – компрессивная функция (функция экономии времени), средствами реализации которой является аббревиация и сокращения.

- 12) "I'm assuming the *helo* crew probably doesn't know the profile for RJs typically doing this circle to land either" [27].

В данном предложении профессионализм *helo* реализует компрессивную функцию за счет такого лингвистического приема, как сокращение (*helo* – helicopter).

Лексические единицы, выполняющие функцию экономии языковых средств, относятся к лексико-тематической группе «БПЛА» и «Конструктивные элементы и системы БПЛА». Это можно объяснить тем, что новые системы и компоненты БПЛА появляются очень быстро, а сокращения позволяют оперативно вводить лексические единицы в профессиональный оборот, избегая громоздких описаний.

- 13) "I need some data to do a T/O analysis. So more the RWY data and stuff. At these conditions what are the min rwy lengths needed to have the normal *obst* clearance etc..." [27].

В данном примере используется профессионализм *obst*, приспособленный к условиям устной коммуникации, являющийся более кратким вариантом термина *obstacle* и полученный в результате усечения.

В подъязыке авиаспециалистов **10%** специальной лексики составляют профессионализмы, образованные путем сокращения терминологических единиц. Этот процесс обусловлен прагматической необходимостью – потребностью в быстром и эффективном обмене профессиональной информацией. Подобные лексические единицы представляют собой результат перехода терминов в субстандартный слой языка, в разряд профессионализмов. Изначально научные термины подвергаются сокращению, утрачивая свой формальный статус, но сохраняя семантическую связь с исходным понятием.

Данные профессионализмы являясь наименованиями, соотносимыми с терминами, представляют собой результат их словообразовательных изменений. Трансформация, связанная с приспособлением единиц к условиям устной групповой коммуникации, приводит к созданию более кратких вариантов терминов. Таким образом, ключевым фактором возникновения сокращенных лексических единиц выступает стремление авиаспециалистов к языковой экономии [5, 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.

14) “Feasible and accurate acoustic modeling of external and internal aircraft environments is essential for designing low-noise multi-*propeller* aircraft” [32, с. 1]

15) “... 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 [27].

Анализ приведенных примеров наглядно демонстрирует процесс трансформации терминологической лексики в профессиональной коммуникации авиаспециалистов. Если в научной литературе (пример 14) используется полная терминологическая форма *propeller*, то в разговорной речи (пример 15) мы наблюдаем ее сокращенный вариант *prop*. Кроме того, в англоязычных авиаци-

онных словарях терминов лексема *prop* отсутствует, в отличие от ее терминологического заменителя: “propeller – air-screw, device for thrust force obtaining in air medium” [6, 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 [34].

16) “The analysis in the article made it possible to characterize in detail possible *modifications* in the functioning of aircraft engines, based both on the current state of technical knowledge and on the anticipated directions of its development, which has not been a frequent issue in comprehensive research so far.” [26, с. 1].

17) “...or broader Polaris 2.0 and more? The sUA “coffin” business seats on the HDs are long in the tooth, and I’ve long thought any future *mod* of the HDs will likely include replacing them with standard domestic First recliners. Since the 787-10 has replaced the HDs on ORD-HNL, IAH/DEN-Hawaii ...” [27].

Данные примеры также показывают процесс перехода термина (*modifications*) в разряд профессионализмов (*mod*). В научной литературе используется полная форма, что и характерно для официального стиля изложения, а в разговорной речи наблюдается использование сокращенной формы – *mod*. Слова-сокращения, имеющие функцию экономии языковых и временных ресурсов, используются в разговорной речи и приобретают статус профессионализмов.

Данное языковое явление отражает динамику развития специальной лексики: термины, используемые в нормативных документах, подвергаются компрессии в условиях профессионального общения, переходя в разряд профессионализмов, неформальных, но общепринятых в профессиональной среде лексических единиц. Данный переход обусловлен потребностью в эффективной коммуникации без потери смысла, стремлением к языковой экономии в условиях высокого темпа профессионального взаимодействия и формированием групповой языковой идентичности авиаспециалистов.

Подобные профессионализмы, сохраняя семантическую связь с исходными терминами, приобретают новый коммуникативный статус – они становятся маркерами профессиональной принадлежности, оставаясь при этом за пределами кодифицированной лексики. Этот процесс ярко иллюстрирует живой, динамичный характер профессионального языка, постоянно адаптирующегося к практическим нуждам его носителей.

В рассматриваемом подязыке также встречается 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.

Ярким примером терминологизации субстандартной лексики служит лексема *tail-dragger* – same as tail-wheel aircraft (самолет с хвостовым колесом) [39, с. 228].

В словаре Дэвида Крокера “Dictionary of Aviation” (2005 г.) данная лексическая единица маркирована как “informal”, что свидетельствует о ее изначальной принадлежности к профессионализмам с эмоциональной окраской, полученной в результате метафорического переноса [29, с. 228].

Примечательно, что в более ранних лексикографических источниках (“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 [27;39].

В англо-русском авиационном словаре 1941 года встречается только лексическая единица *tail drag* в значении «груз, прикрепленный к корме дирижабля при стоянке на мачте» [7, с. 272].

В современных словарях *tail-dragger* фиксируется без помет “slang” или “informal”, что подтверждает терминологический статус данного слова: “*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” [33].

Употребление данного слова в научных текстах без кавычек также подчеркивает его устоявшийся терминологический статус:

18) “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” [31, с. 1].

О закреплении рассматриваемой лексической единицы в терминосистеме свидетельствует появление системы производных терминов: **tail-dragger configuration, tail-dragger aircraft, tail-dragger landing**.

Среди субстандартной лексики подъязыка авиаспециалистов насчитывается 3% профессионализмов, перешедших в кодифицированный слой языка. Переход профессионализмов в разряд официальных терминов обусловлен несколькими причинами: высокой частотностью употребления, отсутствием нейтрального эквивалента для выражения понятия, а также прагматической необходимостью – удобством использования в устной коммуникации.

### Заключение

1. Субстандартная лексика в подъязыке авиаспециалистов включает профессионализмы, интерпрофессионализмы, жаргонизмы, интержаргонизмы.

2. В исследуемом подъязыке профессионализмы преобладают и составляют 93% от общего числа всех отобранных СЛЕ, поскольку данный пласт лексики является менее экспрессивным и, в этой связи, более формальным, нежели жаргонизмы, часто имеющие отрицательную эмоциональную окраску.

3. Субстандартная лексика выполняет самые разнообразные функции, которые тесно связаны между собой: номинативную, эмотивную, компрессивную и функцию новизны. Все эти функции в совокупности оправдывают цель использования некодифицированной лексики в речи авиаспециалистов в английском языке – сделать

общение доступным, приближенным к стилю профессиональной разговорной речи, а также придать ему выразительность и эмоциональную насыщенность.

4. Основываясь на отобранном языковом материале и не экстраполируя выводы, отмечаем, что 10% терминологических единиц, подвергшихся сокращению, переходит в разряд профессионализмов. Подвергаясь процессу детерминологизации, сокращенные слова ускоряют коммуникацию, обеспечивая оперативность передачи профессиональной информации. Процесс детерминологизации демонстрирует способность профессионального подязыка к непрерывной эволюции в соответствии с практическими требованиями коммуникации.

5. Субстандартная лексика может подвергаться процессу терминологизации. В рассматриваемом подязыке лишь малая часть профессионализмов перешла в разряд терминов (3%). Это можно объяснить тем фактом, что большинство профессионализмов обладает экспрессивной окраской, что может помешать процессу терминологизации.

### *Список литературы*

1. Алиева, П. Ш. (2024). Языковая природа и социальная релевантность профессиональных жаргонизмов. *Мир науки, культуры, образования*, 3(106), 525–527. <https://doi.org/10.24412/1991-5497-2024-3106-525-527>
2. Афанасьева, Г. И. (1995). *Русско-английский сборник авиационно-технических терминов*. Москва: Авиаздат, 640 с.
3. Берестнев, Г. И. (2002). *Семантика русского языка в когнитивном аспекте*. Калининград: Изд-во КГУ, 157 с.
4. Борхвальдт, О. В. (2000). *Лексика золотопромышленности в аспекте исторического терминоведения русского языка* (диссертация на соискание учёной степени доктора филологических наук). Красноярск, 517 с.
5. Голованова, Е. И. (2019). Является ли профессионализм дублетом термина? *Вестник Курганского государственного университета*, 1(52), 120–124.

6. Данилин, А. И. (2012). *Краткий русско-английский словарь по авиации*. Самара: Самарский государственный аэрокосмический университет им. С. П. Королёва (национальный исследовательский университет), 208 с.
7. Дубошин, В. Н. (1941). *Англо-русский авиационный словарь*. Москва: Гостехиздат, 316 с. Получено с: [https://rusneb.ru/catalog/000199\\_000009\\_005239577/](https://rusneb.ru/catalog/000199_000009_005239577/) (дата обращения: 09.08.2024)
8. Захарченко, Т. Е. (2009). *Английский и американский сленг*. Москва: Изд-во АСТ, 133 с.
9. Зоткина, И. В. (2011). *Профессиональная коммуникация языковой подготовки дипломатов* (автореферат диссертации на соискание учёной степени кандидата педагогических наук). Москва, 28 с. Получено с: <https://www.dissercat.com/content/professionalnaya-kommunikatsiya-yazykovoipodgotovki-diplomatov> (дата обращения: 07.06.2025)
10. Лаптева, Ю. В. (2012). Функции молодёжного сленга (на материале французского языка). *Вестник МГОУ*, 1, 158–161. Получено с: <https://thelib.net/1783459-funkcii-molodezhnogo-slenga-na-materiale-francuzskogo-jazyka.html> (дата обращения: 07.06.2025)
11. Мезит, А. Э. (2018). *Подъязык и профессиональная языковая картина мира работников гидроэнергетической отрасли (функциональный и лексикографический аспект)* (диссертация на соискание учёной степени кандидата филологических наук), 249 с.
12. Мезит, А. Э. (2020). Некодифицированная лексика в языке гидроэнергетиков. *Вестник Томского государственного университета*, 453, 20–28. <https://doi.org/10.17223/15617793/453/3>
13. Нелюбин, Л. Л. (2003). *Толковый переводческий словарь*. Москва: Флинта, 318 с.
14. Правиков, Ю. В. (2007). Феномен подъязыка в культуре в контексте понятий национального, литературного и искусственного языка. *Аналитика культурологии*, 7. Получено с: <https://analiculturolog.ru/journal/archive/item/1600-феномен-подъязыка-в-культуре-в-контексте-понятий-национального-литературного-и-искусственного-языка.html> (дата обращения: 05.05.2025)

- 
15. Прибытова, Л. В. (2023). Субстандартная лексика в подязыке угледобывающей отрасли. *Филология: научные исследования*, 9, 47–59. <https://doi.org/10.7256/2454-0749.2023.9.43478>
  16. Раскин, В. (2007). *К теории языковых систем*. Москва: Эдиториал УРСС, 14 с.
  17. Рябичкина, Г. В., & Метельская, Е. В. (2011). *Словарь субстандартной лексики (жаргон, арг, сленг) русского и английского языков*. Астрахань: Издатель: Сорокин Роман Васильевич, 156 с.
  18. Сердобинцева, Е. Н. (2012). Профессионализмы в системе специальной лексики и системе национального языка. *Известия ПГПУ им. В. Г. Белинского*, 27, 396–401.
  19. Сворцов, Л. И. (1972). Профессиональные языки, жаргоны и культура речи. *Русская речь*, 1, 48–59.
  20. Титаренко, С. А. (2021). Полифункциональность субстандартной лексики в процессе коммуникативного акта (на материале английского языка). *Гуманитарные и социальные науки*, 89(6), 115–122. <https://doi.org/10.18522/2070-1403-2021-89-6-115-122>
  21. Фельде, О. В. (2010). Русское профессиональное просторечие в свете теории LSP (Language for special purposes). *Вестник Читинского государственного университета*, 9(66), 48–52.
  22. Эльканова, Б. Д. (2019). Социальные функции американского сленга. В *Современные технологии: проблемы инновационного развития. Сборник статей Международной научно-практической конференции* (с. 243–246). Получено с: <https://elibrary.ru/xmscan> (дата обращения: 09.03.2025)
  23. Юсупова, Л. Г. (2016). Особенности профессиональной лексики и её отличие от терминов. *Достижения вузовской науки*, 21, 175–178.
  24. Aviation slang. Получено с: <https://sierrahotel.net/pages/aviation-slang-pilot-slang> (дата обращения: 09.04.2025)
  25. Acronyms and slang Explained. Получено с: <https://www.dronetrest.com/t/fpv-jargon-buster-acronyms-and-slang-explained/9867> (дата обращения: 04.03.2025)
  26. Brodzik, L., Prokopowicz, W., Ciupek, B., & Frackowiak, A. (2025). Minimizing the environmental impact of aircraft engines with the use

- of sustainable aviation fuel (SAF) and hydrogen. *Energies*, 18(3), 472. 21 p. <https://doi.org/10.3390/en18030472>
27. Cambridge International Dictionary of English (1995). New York: Cambridge University Press, 1804 p.
28. Civil Aviation. Получено с: [https://www.airliners.net/forum/search.php?keywords=IMU&fid\[0\]=3](https://www.airliners.net/forum/search.php?keywords=IMU&fid[0]=3) (дата обращения: 05.03.2025)
29. Crocker, D. (2005). *Dictionary of Aviation*. London: Bloomsbury Publishing Plc, 254 p.
30. Kittredge, R. (1982). Sublanguages. *American Journal of Computational Linguistics*, 8(2), 79–84. Получено с: <https://aclanthology.org/J82-2006/> (дата обращения: 05.03.2025)
31. Laabs, B., Luckner, R., Paul, R., & Block, N. (2023). Total energy control for the automatic landing of UAS with large aspect ratio and low wing loading. В *Proceedings of the 10th Aerospace Europe Conference (EUCASS)* (pp. 1–15). <https://doi.org/10.13009/EUCASS2023-949>
32. Luo, L., Huang, X., & Zhang, T. (2025). External and interior acoustics simulation for multi-propeller aircraft based on URANS + FW-H and acoustic-solid coupling. *Chinese Journal of Aeronautics*, 38(7), 31. <https://doi.org/10.1016/j.cja.2025.103453>
33. New Generation Dictionary. Goong.com. Получено с: <https://goong.com/word/tail-dragger-meaning/> (дата обращения: 02.02.2025)
34. Pierce, R. M. (1911). *Dictionary of Aviation*. New York: The Baker & Taylor Company, 266 p.
35. Plag, I. (2004). Syntactic category information and the semantics of derivational morphological rules. *Folia Linguistica*, 58(3/4), 193–226.
36. Smith, T. (1954). *Aircraft Year Book for 1954*. Washington: The Lincoln Press, 472 p.
37. Somov, Y. I., & Polyntsev, O. Y. (2005). Nonlinear dynamics and robust control of a gyroplane rotor. *IFAC Proceedings Volumes*, 38.1, 97–102.
38. Thesaurus.com. Получено с: <https://www.dictionary.com/browse/bear> (дата обращения: 09.04.2025)
39. Webster's Third New International Dictionary of the English Language Unabridged: With Seven Language Dictionary (1986). Chicago: Encyclopædia Britannica, 1136 p. Получено с: <https://archive.org/details/>

webstersthirdnew0000unse\_c1v0/page/n7/mode/2up?q=tail-dragger  
(дата обращения: 04.03.2025)

### *References*

1. Alieva, P. Sh. (2024). The linguistic nature and social relevance of professional jargonisms. *World of Science, Culture, Education*, 3(106), 525–527. <https://doi.org/10.24412/1991-5497-2024-3106-525-527>
2. Afanasyeva, G. I. (1995). *Russian-English collection of aviation technical terms*. Moscow: Aviazdat, 640 p.
3. Berestnev, G. I. (2002). *Semantics of the Russian language in the cognitive aspect*. Kaliningrad: KSU Publishing House, 157 p.
4. Borkhvaldt, O. V. (2000). *Vocabulary of gold mining in the aspect of historical terminology of the Russian language* [Doctoral thesis in Philological Sciences]. Krasnoyarsk, 517 p.
5. Golovanova, E. I. (2019). Is a professionalism a doublet of a term? *Bulletin of Kurgan State University*, 1(52), 120–124.
6. Danilin, A. I. (2012). *Concise Russian-English dictionary of aviation*. Samara: S. P. Korolev Samara State Aerospace University (National Research University), 208 p.
7. Duboshin, V. N. (1941). *English-Russian aviation dictionary*. Moscow: Gostekhizdat, 316 p. Retrieved from [https://rusneb.ru/catalog/000199\\_000009\\_005239577/](https://rusneb.ru/catalog/000199_000009_005239577/) (accessed: 09.08.2024)
8. Zakharchenko, T. E. (2009). *English and American slang*. Moscow: AST Publishing House, 133 p.
9. Zotkina, I. V. (2011). *Professional communication in language training of diplomats* [PhD thesis abstract in Pedagogical Sciences]. Moscow, 28 p. Retrieved from <https://www.dissercat.com/content/professionalnaya-kommunikatsiya-yazykovoi-podgotovki-diplomatov> (accessed: 07.06.2025)
10. Lapteva, Yu. V. (2012). Functions of youth slang (based on French language material). *Bulletin of Moscow Region State University*, 1, 158–161. Retrieved from <https://thelib.net/1783459-funkcii-molodezhnogo-slenga-na-materiale-francuzskogo-jazyka.html> (accessed: 07.06.2025)

11. Mezit, A. E. (2018). *Sublanguage and professional linguistic worldview of hydropower industry workers (functional and lexicographic aspect)* [PhD thesis in Philological Sciences], 249 p.
12. Mezit, A. E. (2020). Non-codified vocabulary in the language of hydropower engineers. *Bulletin of Tomsk State University*, 453, 20–28. <https://doi.org/10.17223/15617793/453/3>
13. Nelyubin, L. L. (2003). *Explanatory translation dictionary*. Moscow: Flinta, 318 p.
14. Pravikov, Yu. V. (2007). The phenomenon of sublanguage in culture in the context of concepts of national, literary, and artificial language. *Analytics of Culturology*, 7. Retrieved from <https://analiculturolog.ru/journal/archive/item/1600-феномен-подъязыка-в-культуре-в-контексте-понятий-национального-литературного-и-искусственного-языка.html> (accessed: 05.05.2025)
15. Pribytova, L. V. (2023). Substandard vocabulary in the sublanguage of the coal mining industry. *Philology: Scientific Research*, 9, 47–59. <https://doi.org/10.7256/2454-0749.2023.9.43478>
16. Raskin, V. (2007). *Toward a theory of language systems*. Moscow: Editorial URSS, 14 p.
17. Ryabichkina, G. V., & Metelskaya, E. V. (2011). *Dictionary of substandard vocabulary (jargon, argot, slang) in Russian and English*. Astrakhan: Publisher: Sorokin Roman Vasilyevich, 156 p.
18. Serdobintseva, E. N. (2012). Professionalisms in the system of special vocabulary and in the system of the national language. *Proceedings of Penza State Pedagogical University named after V. G. Belinsky*, 27, 396–401.
19. Skvortsov, L. I. (1972). Professional languages, jargons, and speech culture. *Russian Speech*, 1, 48–59.
20. Titarenko, S. A. (2021). Polyfunctionality of substandard vocabulary in the communicative act (based on English language material). *Humanities and Social Sciences*, 89(6), 115–122. <https://doi.org/10.18522/2070-1403-2021-89-6-115-122>
21. Felde, O. V. (2010). Russian professional vernacular in the light of LSP (Language for Special Purposes) theory. *Bulletin of Chita State University*, 9(66), 48–52.

22. Elkanova, B. D. (2019). Social functions of American slang. In *Modern Technologies: Issues of Innovative Development. Proceedings of the International Scientific and Practical Conference* (pp. 243–246). Retrieved from <https://elibrary.ru/xmscan> (accessed: 09.03.2025)
23. Yusupova, L. G. (2016). Features of professional vocabulary and its difference from terms. *Achievements of University Science*, 21, 175–178.
24. *Aviation slang*. Retrieved from <https://sierrahotel.net/pages/aviation-slang-pilot-slang> (accessed: 09.04.2025)
25. *Acronyms and slang explained*. Retrieved from <https://www.dronetrest.com/t/fpv-jargon-buster-acronyms-and-slang-explained/9867> (accessed: 04.03.2025)
26. Brodzik, L., Prokopowicz, W., Ciupek, B., & Frackowiak, A. (2025). Minimizing the environmental impact of aircraft engines with the use of sustainable aviation fuel (SAF) and hydrogen. *Energies*, 18(3), 472. 21 p. <https://doi.org/10.3390/en18030472>
27. *Cambridge International Dictionary of English*. (1995). New York: Cambridge University Press, 1804 p.
28. *Civil Aviation*. Retrieved from [https://www.airliners.net/forum/search.php?keywords=IMU&fid\[0\]=3](https://www.airliners.net/forum/search.php?keywords=IMU&fid[0]=3) (accessed: 05.03.2025)
29. Crocker, D. (2005). *Dictionary of aviation*. London: Bloomsbury Publishing Plc, 254 p.
30. Kittredge, R. (1982). Sublanguages. *American Journal of Computational Linguistics*, 8(2), 79–84. Retrieved from <https://aclanthology.org/J82-2006/> (accessed: 05.03.2025)
31. Laabs, B., Luckner, R., Paul, R., & Block, N. (2023). Total energy control for the automatic landing of UAS with large aspect ratio and low wing loading. In *Proceedings of the 10th Aerospace Europe Conference (EUCASS)* (pp. 1–15). <https://doi.org/10.13009/EUCASS2023-949>
32. Luo, L., Huang, X., & Zhang, T. (2025). External and interior acoustics simulation for multi-propeller aircraft based on URANS + FW H and acoustic solid coupling. *Chinese Journal of Aeronautics*, 38(7), 31. <https://doi.org/10.1016/j.cja.2025.103453>
33. *New Generation Dictionary*. Goong.com. Retrieved from <https://goong.com/word/tail-dragger-meaning/> (accessed: 02.02.2025)

34. Pierce, R. M. (1911). *Dictionary of aviation*. New York: The Baker & Taylor Company, 266 p.
35. Plag, I. (2004). Syntactic category information and the semantics of derivational morphological rules. *Folia Linguistica*, 58(3/4), 193–226.
36. Smith, T. (1954). *Aircraft year book for 1954*. Washington: The Lincoln Press, 472 p.
37. Somov, Y. I., & Polyntsev, O. Y. (2005). Nonlinear dynamics and robust control of a gyroplane rotor. *IFAC Proceedings Volumes*, 38.1, 97–102.
38. *Thesaurus.com*. Retrieved from <https://www.dictionary.com/browse/bear> (accessed: 09.04.2025)
39. *Webster's Third New International Dictionary of the English Language Unabridged: With Seven Language Dictionary*. (1986). Chicago: Encyclopædia Britannica, 1136 p. Retrieved from [https://archive.org/details/webstersthirdnew0000unse\\_c1v0/page/n7/mode/2up?q=tail-dragger](https://archive.org/details/webstersthirdnew0000unse_c1v0/page/n7/mode/2up?q=tail-dragger) (accessed: 04.03.2025)

### ДАННЫЕ ОБ АВТОРАХ

**Фомин Андрей Геннадьевич**, профессор, профессор кафедры переводоведения и лингвистики

*Кемеровский государственный университет*

*ул. Красная, 6, г. Кемерово, 650000, Российская Федерация  
andfomin67@mail.ru*

**Андреяшина Анастасия Вячеславовна**, преподаватель; соискатель

*Новосибирский государственный технический университет;*

*Кемеровский государственный университет*

*ул. Карла Маркса, 20, г. Новосибирск, 630073, Российская Федерация; ул. Красная, 6, г. Кемерово, 650000, Российская Федерация  
Хрулях99@mail.ru*

### DATA ABOUT THE AUTHORS

**Andrey G. Fomin**, D.Sc. of Philology, Professor, Professor of the Department of Translation Studies and Linguistics

*Kemerovo State University*  
*6, Krasnaya Str., Kemerovo, 650000, Russian Federation*  
*andfomin67@mail.ru*  
*SPIN-code: 5774-7041*  
*ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2742-7747>*  
*Researcher ID: B-5240-2019*  
*Scopus Author ID: 57204806354*  
*Academia.edu: <https://independent.academia.edu/AndreyFomin9>*  
*ResearchGate: <https://www.researchgate.net/profile/Andrey-Fomin>*

**Anastasiya V. Andreyashina**, lecturer; applicant

*Novosibirsk State Technical University; Kemerovo State University*  
*20, Karl Marx Str., Novosibirsk, 630073, Russian Federation; 6,*  
*Krasnaya Str., Kemerovo, 650000, Russian Federation*  
*Xpylyax99@mail.ru*  
*SPIN-code: 6716-0584*  
*ORCID: <https://orcid.org/0009-0000-7794-4737>*

Поступила 29.09.2025  
После рецензирования 20.10.2025  
Принята 30.10.2025

Received 29.09.2025  
Revised 20.10.2025  
Accepted 30.10.2025