**Джон У. Хауард III**

**«ДИСПЕТЧЕР, ПОСАДКА РАЗРЕШЕНА?»: КОММУНИКАТИВНЫЕ СБОИ В АВИАЦИОННОМ ДИСКУРСЕ** (реферат)

*Материал опубликован: John W. Howard, III. “Tower, Am I Cleared to Land?”: Problematic Communication in Aviation Discourse. // Human Communication Research. – July 2008. – Vol. 34, Number 3. – pp. 370-391.*

Автор данной статьи изучает проблемы, которые приводят к коммуникативному сбою, возникающему между пилотом и диспетчером управления воздушным движением (ATC). Современная авиация – это полностью организованная, контролируемая и управляемая человеком отрасль. Актуальность данного исследования обусловлена возросшим интересом исследователей к изучению влияния человеческого фактора в авиации на безопасность и эффективность работы.

Было выявлено, что коммуникативные сбои могут привести к гибели людей. Полет проходит в среде, наиболее сложной для эффективной коммуникации, где значительно увеличивается возможность коммуникативных сбоев. Ранее было доказано, что существуют языковые и неязыковые проблемы, способствующие возникновению коммуникативных сбоев. К языковым проблемам относятся: ссылки, повторения, подтексты, неясности, омофоны. К неязыковым проблемам относятся: цифры (наложение и одинаковое звучание), жалобы, усталость, нетерпение, отвлечения внимания.

Существует несколько факторов возникновения коммуникативных сбоев, например, использование двустороннего радио, усложняющего процесс коммуникации.

В авиационном дискурсе особое внимание уделяется регулированию синтаксиса, семантики и прагматики, правил воспроизведения символов.

В результате эксперимента по выявлению ошибок, приводящих к коммуникативным проблемам, было выдвинуто несколько гипотез.

Гипотеза 1: Сообщения между пилотом и диспетчером, отклоняющиеся от протокольной формы, скорее приведут к коммуникативному сбою, чем сообщения, не отклоняющиеся от нормы.

Гипотеза 2: С коммуникативным сбоем чаще сталкиваются пилоты, чем диспетчеры.

Гипотеза 3: С усложнением информации возрастает возможность возникновения коммуникативного сбоя.

Гипотезы 4а: Чем больше информации передается, тем выше возможность возникновения коммуникативного сбоя.

Гипотеза 4б: Отклонения от оптимально регламентированного количества информации увеличивает коммуникативные сбои.

Гипотеза 5: Чем крупнее аэропорт, тем меньше количество коммуникативных сбоев.

В исследовании использовались данные, полученные из 15 аэропортов США, что в общей сложности составило 15 часов 5 минут переговоров между 270 пилотами и 34 диспетчерами.

Автор приходит к выводу, что дальнейшее исследование данной проблемы улучшит эффективность коммуникации между пилотом и диспетчером.

**Реферат подготовила:**

**Сорокина Ирина,**

Волгоградский государственный педагогический университет (г. Волгоград)