

На правах рукописи

НЕКРАСОВА Татьяна Николаевна

**ЛИНГВОСЕМИОТИКА
АВТОМОБИЛЬНОГО ПУТЕШЕСТВИЯ**

10.02.19 – теория языка

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата филологических наук

Волгоград — 2013

Работа выполнена в Федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего профессионального образования «Волгоградский государственный аграрный университет».

Научный руководитель – доктор филологических наук, профессор
Олянич Андрей Владимирович.

Официальные оппоненты: *Астафурова Татьяна Николаевна*, доктор филологических наук, профессор (ФГАОУ ВПО «Волгоградский государственный университет», зав. кафедрой профессиональной иноязычной коммуникации);

Буряковская Валерия Анатольевна, кандидат филологических наук, доцент (ФГБОУ ВПО «Волгоградский государственный социально-педагогический университет», доцент кафедры английской филологии).

Ведущая организация – ФГБОУ ВПО «Поволжская государственная социально-гуманитарная академия».

Защита состоится 24 октября 2013 г. в 10.00 час. на заседании диссертационного совета Д 212.027.01 в Волгоградском государственном социально-педагогическом университете по адресу: 400066, г. Волгоград, пр. им. В.И. Ленина, 27.

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке Волгоградского государственного социально-педагогического университета.

Текст автореферата размещен на официальном сайте Волгоградского государственного социально-педагогического университета: <http://www.vspu.ru> 20 сентября 2013 г.

Автореферат разослан 20 сентября 2013 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета
кандидат филологических наук,
доцент



Н.Н. Остринская

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Как известно, любая коммуникация носит потребностный характер: человек вступает во взаимодействие с другими членами социума, достигая определенных целей и решая задачи удовлетворения разнообразных нужд. Языковая личность – это Homo Consummatus, Человек потребляющий, когнитивно осваивающий окружающую его действительность. Различные семиотические структуры, образуемые в результате такого освоения, подвергаются утилизации: как отмечают Т.Н. Астафурова и А.В. Олянич, «...мы потребляем мир, его продукты в физиологическом смысле, а знаки, денотирующие их в языке и речи, <...> “потребляются” нами в ежедневной коммуникации» (Астафурова, Олянич 2012: 123).

Потребностная сфера бытия исследуется особым разделом коммуникативной лингвистики, который, вслед за Т.Н. Астафуровой и А.В. Оляничем, в данной работе именуется *лингвосемиотикой витальных потребностей*. В рамках этого направления сегодня осуществляется системное изучение процесса воплощения разнообразных типов потребностей в кластерах языковых и неязыковых знаков, выступающих как отдельные лексические номинации, языковые и речевые формулы, вербальные комплексы, способствующие формированию различных типов / видов текста / дискурса.

Представляемая диссертация выполнена в русле работ по лингвосемиотике витальных потребностей. В ней реализуется исследовательский алгоритм «знак → слово → текст / дискурс», предложенный Т.Н. Астафуровой и А.В. Оляничем для характеристики актуализации потребностей в особом типе интеракции – *общения участников автомобильного путешествия*. Данный алгоритм позволяет осуществить:

- описание качества знаков окружающей человека действительности, вовлекаемых в процесс общения в ходе передвижения на автомобиле;
- анализ значения этих знаков, т.е. анализ семантики лексических номинаций и иных вербальных комплексов (устойчивых словосочетаний, фразеологизмов, паремий), рефлектирующих различные виды потребностей в ходе автомобильного путешествия;
- исследование качеств коммуникативной среды и условий для актуализации значений знаков, соответствующих ряду потребностей, т.е. исследование собственно процесса специфического дискурсоразвертывания участников автомобильного движения.

Таким образом, **объектом** предпринятого диссертационного исследования избираются языковые и неязыковые знаки, вовлекаемые в коммуникативную интеракцию участников автомобильного путешествия; **предметом** изучения являются лингвосемиотические, прагматические и дискурсивные характеристики институционального и персонального общения участников автомобильного путешествия.

Актуальность диссертации обусловлена значимостью изучения и типологизации знаков, вовлекаемых социумом в различные виды и типы потребностной интеракции, формирующих соответствующее коммуникативное пространство и выступающих катализатором специальных типов текстообразования и дискурсоразвертывания. **Актуальным** представляется также лингвосемиотическое описание профессиональных и карнавальных аспектов различных специфических видов социального общения.

В основу работы положена следующая **гипотеза**: общение участников автомобильного путешествия поддерживается лингвосемиотической системой знаков институционального, потребностно-рекреативного и протестно-карнавального характера, при помощи которой социум выражает свое отношение к институтам, чьей задачей является регулирование и управление автомобильным движением как одним из важнейших модулей существования современного общества.

Цель работы – исследование и описание процессов актуализации вербальных и невербальных знаковых комплексов в институциональном и персональном видах общения участников автомобильного путешествия как представителей российской лингвокультуры.

Достижение поставленной цели предполагает решение следующих **задач**:

- дать характеристику знакам институционального, потребностно-рекреативного и протестно-карнавального характера, вовлекаемым в общение участниками автомобильного путешествия;
- описать лексико-семантическую систему номинаций, поддерживающих и формирующих интеракцию субъектов автомобильного путешествия;
- проанализировать и описать процессы текстообразования и дискурсоразвертывания в ходе автомобильного путешествия;
- выявить и охарактеризовать конститутивные признаки профессионального и любительского видов автомобильного дискурса;
- изучить природу и характер лингвосемиотической, текстовой и дискурсивной актуализации категории карнавальности в ходе общения участников автомобильного путешествия.

Материалом для исследования послужили следующие русскоязычные источники:

- Правила дорожного движения Российской Федерации (ПДД РФ) в редакциях 2005–2012 гг. для извлечения знаков топографического (рельеф местности, топология населенных пунктов) и институционального характера, регулирующих дорожное движение (около 1350 единиц);
- справочные издания (Волгин В.В. Энциклопедия водителя. М.: Равновесие, 2008. 2314 с.; Гейко Ю.В. Дураки, дороги и другие особенности национального вождения. М.: Рипол-классик, 2011. 427 с.), а также интернет-ресурсы (форумы, чаты и блоги) неформального общения авто-

мобилистов России для извлечения 1) номинаций-прагматонимов (специфических терминов) и сленгизмов профессионального и любительского общения автомобилистов; 2) текстов и дискурсивных образований, содержащих суждения, высказывания и оценки карнавального и протестного характера участников автомобильного путешествия, которые подвергались исследовательскому описанию (834 текстовых фрагмента; 672 термина и 430 лексических единиц-сленгизмов);

– тексты скриптов радиопередач «Гараж», «Парковка», «Проезжая часть» и «Проехали» радиостанции «Эхо Москвы» (автомобильный обозреватель Александр Пикуленко, 2009–2013 гг.) – более 600 текстовых фрагментов;

– тексты скриптов 430 выпусков телепередачи «Автоновости» программы «Вести-24» Российской радиотелевизионной государственной корпорации (2009–2013 гг.).

В диссертации использованы следующие **методы и приемы** научных исследований:

– *общенаучный описательный метод*, репрезентированный приемами типологизации, классификации, интерпретации, наблюдения и обобщения;

– методы *компонентного* и *контекстуального анализа* для уточнения семантической структуры словесных знаков и вербальных комплексов, вовлеченных в общение участников автомобильного путешествия;

– *семиотический анализ*, позволяющий выявить свойства и параметры лингвосемиотического пространства среды общения участников автомобильного путешествия;

– *семасиологический анализ* для верификации понятийного пространства исследуемого феномена формирования и бытования среды общения участников автомобильного путешествия;

– *количественный анализ* для статистической верификации получаемых лингвосемиотических данных.

Степень разработанности проблемы. Проблема изучения лингвосемиотической актуализации витальных потребностей в различных типах и видах общения имеет довольно короткую историю. Вопросы бытования знаков и знаковых комплексов в потребностно ориентированном общении членов социума, а также степени их участия в соответствующих процессах текстообразования и дискурсоразвертывания решались в следующих аспектах.

1. Лингвосемиотическая, номинативная и дискурсивная актуализация потребности в физиологическом выживании исследована в работах, посвященных анализу англоязычных знаков территории и хабитата (Янушкевич 2009; Самохина 2010; Дорохова 2010; Астафурова, Олянич 2011); изучению англоязычных (Кацунова 2007; Захаров 2008; Земскова 2009; Янушкевич 2009; Ермакова 2011; Симакова 2011) и немецкоязычных (Головниц-

кая 2007; Головницкая, Олянич 2008) знаков глоттонии / гастрономии; выявлению сходств и различий актуализации глоттонических знаков в сопоставляемых лингвокультурах – русскоязычной и немецкоязычной (Реймер 2011), русскоязычной и тюркоязычных (Бараташвили 2011), русскоязычной, немецкоязычной и калмыцкоязычной (Боваева 2010); рассмотрению и научному анализу англоязычных и русскоязычных знаков охоты (Олянич 2006; Васильченко 2011; Астафурова, Олянич 2011); определению и описанию арсенала знаков протективной коммуникации, которые человек использовал для преодоления фобий и предрассудков, защиты от угрожающего внешнего воздействия со стороны природы, «чужого» социума, потусторонних «сил зла», а также для преодоления сакральных страхов и избегания «кары небесной» (Астафурова, Олянич 2006; Астафурова, Олянич 2008₁; Астафурова, Олянич 2008₃; Чернявская 2008).

2. Проблемы реализации потребности в самоактуализации и успешной коммуникации с помощью лингвосемиотических инструментов изучались в ракурсе выявления лингвосемиотической основы взаимоотношений членов социума, находящихся на разных уровнях его иерархии. Иными словами, рассматривалась лингвосемиотика власти и институциональной коммуникации как актуализация знаков обретения, укрепления, удержания и потери власти в тексте и дискурсе (Анненкова 2004; Астафурова, Олянич 2008₂); вовлечение в институциональное общение знаков судебного разбирательства, элиминации и разрешения социального конфликта, снятие легитимного дисбаланса (Медведева 2007); способ вербального и невербального воздействия на социум со стороны политического истеблишмента при помощи знаков театрализации и самопрезентации (Распаев 2007); как политическая манипуляция интенциями электората при помощи кластеров знаков чужой речи – цитат, афоризмов, паремий (Устинова 2011).

3. Наконец, потребности в самоактуализации (саморазвитии) в лингвосемиотическом аспекте рассматривались как основа для вербализации посредством вербальных и невербальных знаков англоязычной корпоративной университетской культуры – от коммуникации в диаде «обучающий – обучаемый» до общения в рамках студенческого братства (Кириллова 2010; Астафурова, Олянич 2013).

Методологическую базу исследования составили также работы как отечественных, так и зарубежных ученых в области лингвосемиотики (Н.Ф. Алефиренко, С.А. Аскольдов, Т.Н. Астафурова, Е.С. Кубрякова, Д.С. Лихачев, Н.Б. Мечковская, А.В. Олянич, И.А. Стернин, Е.И. Шейгал и др.), теории дискурса (Т. ван Дейк, В.И. Карасик, Г.Г. Слышкин и др.), аксиологической лингвистики (Е.В. Бабаева, Т.С. Есенова, Н.А. Красавский, Ю.С. Степанов и др.), культурологии и лингвокультурологии (С.Г. Воркачѳев, В.И. Карасик, В.А. Маслова, М.В. Пименова, В.П. Руднев), коммуникативной прагматики и жанроведения (М.М. Бахтин, В.Д. Бонда-

летов, Л.А. Введенская, Е.Н. Галичкина, В.В. Дементьев, М.А. Загибалова, Н.М. Колтунова, Н.В. Подольская, А.В. Суперанская, А.Е. Михневич и др.), кодированной коммуникации (Е.А. Редкозубова).

Научная новизна настоящего исследования заключается в комплексном лингвосемиотическом и дискурсивном анализе общения в автомобильном путешествии как феномена потребностной коммуникации, ранее не оказывавшегося в фокусе научного рассмотрения. Впервые к изучаемому материалу применяется исследовательский алгоритм «знак → слово → текст / дискурс», разрабатывается типология знаков и знаковых комплексов, вовлеченных в общение участников автомобильного путешествия.

Новым в работе является также рассмотрение характеристик текстообразования и дискурсоразвертывания в сфере участников автомобильного путешествия с учетом аксиологических элементов в их общении, сигнализирующих об отношении общества автомобилистов к институтам, регулирующим автомобильное движение, призванным обеспечивать его комфортность и безопасность (протестные и карнавальные оценки).

Теоретическая значимость диссертации заключается в пополнении научных представлений о следующем:

- лингвосемиотическом устройстве потребностно ориентированного общения;
- качестве, количестве и взаимодействии языковых и неязыковых знаков потребностного характера в дискурсивном взаимодействии участников специальных видов и типов коммуникации;
- закономерностях текстообразования и дискурсоразвертывания в условиях актуализации витальных потребностей социума;
- лингвосемиотических и дискурсивных способах регуляции взаимодействия членов общества с представителями социальных институтов.

Личным вкладом соискателя является лингвосемиотическое и дискурсивное изучение специфического типа социальной коммуникации – общения участников автомобильного путешествия, ранее не являвшегося сферой исследовательского интереса, для чего научному анализу подвергнуты вербальные и невербальные знаки, знаковые комплексы, текстовые и дискурсивные образования, вовлеченные в процесс автомобильного путешествия. Рассмотрение общения в ходе автомобильного путешествия с лингвокреативной и карнавальной позиций также может быть расценено как личный вклад соискателя в научную разработку проблемы.

Практическое значение исследования определяется тем, что его основные положения могут быть использованы в лекционных курсах по общему языкознанию и теории коммуникации, в спецкурсах по лингвосемиотике и лингвистике потребностей, социолингвистике, дискурсологии, некодифицированным формам общения и жанроведению. Данная диссертация является частью исследовательского проекта «Лингвосемиотика по

требностей» кафедры иностранных языков факультета сервиса и туризма Волгоградского государственного аграрного университета; ее результаты рекомендованы Ученым советом вуза к опубликованию в виде монографического издания.

На защиту выносятся следующие положения:

1. Автомобильное путешествие представляет собой социально значимый когнитивно-коммуникативный феномен, в ходе которого актуализируются витальные и духовные потребности общества в целом и его членов в отдельности, касающиеся перемещения в границах хабитата с различными потребительскими, деловыми и коммуникативно-рекреативными целями и получающие множественное и вариативное воплощение в языке и речи.

2. Интеракция участников автомобильного путешествия осуществляется при помощи широкого репертуара невербальных (иконических) знаков институционального (*топографические*, т.е. знаки рельефа местности и территорий; *регулятивы*, т.е. знаки управления автодвижением; *детерминативы*, т.е. знаки режима автомобильного движения) и потребностно-рекреативного (*ресурсонимы*, т.е. знаки обеспечения нормального функционирования автомобиля; *глуттонимы*, т.е. знаки гастрономического характера, и *рекреативы*, т.е. знаки отдыха и досуга в автомобильном путешествии) характера.

3. Общение участников автомобильного путешествия поддерживается разветвленной системой вербальных знаков, актуализирующихся в интеракции в виде номинаций *профессионального* (лексемы и вербальные комплексы автомобильного обслуживания и обеспечения безопасного движения на автомобиле), *любительского некодифицированного* (лексемы-сленгизмы автомобильных брендов и субъектов автомобильного движения) и *протестно-карнавального* (протестно-смеховые номинации в ходе общения автомобилистов с институтами регулирования автодвижения) характера.

4. В ходе автомобильного путешествия интеракция его участников осуществляется в виде особого типа дискурса – автомобильного, результатом которого оказываются тексты профессионального и протестно-карнавального характера. Последние содержат протестно-смеховые знаки и знаковые комплексы, значения которых являются лингвосемиотической реализацией категории карнавальности, выступающей как оценка автомобильным сообществом деятельности институтов, осуществляющих регулирование и управление дорожного движения и призванных обеспечивать его безопасность для субъектов автомобильного путешествия.

Апробация работы. Результаты исследования обсуждались на методологическом семинаре «Лингвосемиотика потребностей» кафедры иностранных языков Волгоградской государственной сельскохозяйственной академии (2009–2011 гг.); научно-практической конференции «Аксиологи-

ческая лингвистика и лингвокультурология» в Волгоградском социально-педагогическом колледже (2010 г.); Международной научно-практической конференции «Социокультурное пространство вуза» в Волгоградском государственном аграрном университете (2013 г.); заседаниях кафедры иностранных языков Волгоградского ГАУ (2009–2013 гг.); Всероссийской конференции молодых ученых «Филология и журналистика в начале XXI века» в г. Саратове (2011 г.); IV Международной научной конференции «Актуальные проблемы современного знания» в г. Пятигорске (2011 г.); Международной научной конференции «Язык и репрезентация культурных кодов» в г. Самаре (2012 г.), на заседаниях научно-исследовательской лаборатории «Аксиологическая лингвистика» Волгоградского государственного социально-педагогического университета (2013 г.). По теме диссертации опубликовано 8 статей общим объемом 3,4 п.л., из них 3 – в изданиях, рекомендованных ВАК Минобрнауки России.

Структура работы. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка литературы и приложения.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

В первой главе «Семиотические аспекты институциональной и бытовой коммуникации в автомобильном путешествии» дается общая характеристика автомобильного путешествия как лингвосемиотического феномена институциональной и бытовой (потребностной) коммуникации; рассматриваются различные типы знаков вовлеченных в общение участников автомобильного путешествия – институциональные (*топографонимы*, т.е. знаки рельефа местности и территорий; *регулятивы*, т.е. знаки управления автодвижением; *детерминативы*, т.е. знаки режима автомобильного движения) и потребностно-рекреативные (*ресурсонимы*, т.е. знаки обеспечения нормального функционирования автомобиля; *глуттонимы*, т.е. знаки гастрономического характера, и *рекреативы*, т.е. знаки отдыха и досуга в автомобильном путешествии); выстраивается типология этих знаков.

Лингвосемиотический алгоритм исследования феноменов коммуникации (знак → слово → текст / дискурс) позволил описать автомобильную езду как коммуникативный феномен, в котором ключевыми являются три лингвосемиотические составляющие: пространство для реализации субъектами функций и интенций передвижения, включающее как само дорожное полотно, так и сопутствующие ему компоненты (ландшафт, рельеф местности, функциональные строения, система регулирования движения по полотну, службы обслуживания дорожного движения); субъекты, или участники дорожного движения, и инструмент дорожного движения – транспортное средство (легковой или грузовой автомобиль, мото-

цикл, мопед, автопоезд). Пространство для передвижения на транспортном средстве является институциональным объектом, находящимся в ведении государства и федеральной собственности; соответственно, движение в этом пространстве регулируется Правилами дорожного движения Российской Федерации (ПДД РФ), которые распространяются на всех участников. К последним относятся «лица, принимающие участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства» (ПДД РФ 2005-2012).

Дорожное полотно в зависимости от его федеральной или функциональной значимости имеет ряд официально зафиксированных номинаций, таких как *автомагистраль, главная дорога, дорога*. Институционально зафиксированы и дефинированы элементы дороги – *обочина, проезжая часть, разделительная полоса, полоса движения, прилегающая территория, тротуар, перекресток, пешеходный переход, железнодорожный переезд*. Неотъемлемым элементом семиозиса дороги является система визуальных знаков-детерминативов, обеспечивающая безопасное передвижение в автомобиле и состоящая из набора дорожных знаков, вертикальной разметки дорожных сооружений и горизонтальной разметки дорожного покрытия. Важно отметить, что иконографическая семиотика этой части системы обеспечения безопасности находится в тесном взаимодействии с цветосемиотикой: форма, граф и цвет несут информацию директивного, инструктивного, информативного и регулятивного характера.

Дорожный знак – техническое средство безопасности дорожного движения, стандартизированный графический рисунок, устанавливаемый у дороги для сообщения определённой информации участникам дорожного движения. Дорожные знаки делятся на восемь категорий – *предупреждающие знаки, знаки преимущественного права проезда, запрещающие и ограничивающие знаки, предписывающие знаки, знаки особых предписаний, информационные знаки, указатели направлений и информационно-указательные знаки; дополнительные знаки-таблички*.

Иконографическая семиотика *вертикальной разметки* представляет собой комбинацию полос; цветосемиотика – сочетания черного и белого цветов этих полос на дорожных сооружениях и элементах оборудования дорог. Функция вертикальной разметки – обозначить габариты сооружений и служить средством зрительного ориентирования. Как правило, вертикальной разметке подвергаются элементы дорожных сооружений (опор мостов, путепроводов, торцовых частей парапетов и т. п.), когда эти элементы представляют опасность для движущихся транспортных средств.

Иконографическая семиотика *горизонтальной разметки* представляет собой графические изображения (линии, стрелы, надписи и полосы на проезжей части), устанавливающие определенные режимы и порядок движения. Цветосемиотика горизонтальной разметки регулирует ее постоян-

ный или временный характер, а также приоритетное исполнение регулировки движения: постоянная разметка имеет белый цвет, ряд линий особого назначения – желтый; временные линии – оранжевый.

Горизонтальная разметка значительно функциональнее, чем вертикальная, поскольку ее семиотическими задачами являются такие, как разделение транспортных потоков противоположных направлений и обозначение границы полос движения в опасных местах на дорогах; маркировка границы проезжей части, на которые въезд запрещен; обозначение границы стояночных мест транспортных средств; локализация места, где запрещена остановка (применяется самостоятельно или в сочетании с соответствующим дорожным знаком; наносится у края проезжей части или по верху бордюра и т.д.).

Важным элементом пространственной семиотики автодороги является ее топография, визуально (в виде дорожных знаков) и вербально (в виде надписей) маркирующая общий маршрут движения. Топонимика маршрута – необязательно сугубо онимическая; она может носить институциональный характер, например, кроме дорожных знаков с наименованием населенного пункта сегодня на территории России введены пограничные транспаранты с обозначением административного статуса той территории, по которой пролегает участок дороги («городское поселение», «районное поселение», «сельское поселение» с указанием его исконного наименования – «Михайловское...», «Зимовниковское...» и т.п.). Вербально и визуально оформляются границы территорий с использованием пограничных стел («Краснодарский край», «Республика Калмыкия», «Волгоградская область»).

Часто в семиозисе дороги обнаруживаются сакральные знаки, указывающие на религиозно-национальную специфику той территории, по которой проходит автомагистраль: так, на границе Волгоградской области и Республики Калмыкия можно увидеть лотос – ее национальный символ, а также буддийское ритуальное капище; приверженность российских территорий православной вере семиотизирована обязательным православным крестом на въезде в поселение и на выезде из него.

Топография дороги передает ее географические параметры: обязательными являются такие топографонимы, как знаки сужения дороги, ее расширения, уклона и подъема, наличия крутых поворотов; обозначается характер рельефа местности с указанием оврагов, балок, естественных водных преград (ручей, ерик, река, озеро) и близлежащих искусственных водоемов (водохранилище).

Непременным компонентом семиотики движения по автомагистрали являются знаки, предупреждающие об особом характере движения при форс-мажорных обстоятельствах, делающих движение небезопасным. Это такие знаки-детерминативы, как ограничение скорости при гололеде, в ме-

стах, где дорогу могут переходить домашние животные. Это указатели на аварийно-опасные участки, дистанции пути, на которых ведутся строительные и восстановительные работы; указатели схода снежных лавин, камнепадов и т.д. В городе к таким знакам относятся знаки-предупреждения о близости к дороге образовательных учреждений.

Среди дорожных знаков потребностно-рекреативного типа, информирующих о возможности поддержки комфортного движения по автомагистрали, назовем знаки стоянки для отдыха водителей и пассажиров («гостиница»), получения медицинской помощи («медпункт»), питания («ложка и вилка» – знаки, указывающие на близость кафе или столовой). К знакам-ресурсникам, обеспечивающим техническое обслуживание транспортного средства, отнесем знаки заправки транспортных средств топливом (АЗС, АГЗС) и знаки автомастерских. Семиозис автомобильного путешествия складывается из разнообразного репертуара вербальных и невербальных знаков самого разного качества и характера. Эти знаки репрезентируют большое количество тематических сфер, среди которых выделяется особая сфера – глuttonия (от лат. *gluttonāre* – есть, питаться, поглощать пищу), понимаемая нами как «система знаков, характеризующих пищевой процесс в целом, добычу пищи, ее первичную обработку, а также собственно процессы приготовления и потребления пищи» (Олянич 2007:336).

Участники автомобильного путешествия – туристы, представители разных профессий, совершающие деловую поездку («командировочные»), пассажиры пригородных и междугородных автобусных маршрутов, профессиональные водители многотонных товарных автопоездов («дальнобойщики»), прочие категории совершающих автомобильный вояж – все они нуждаются в питании. Трасса предоставляет такие услуги в многочисленных пунктах общественного питания, располагающихся по всей ее длине, но, главным образом, на коллективных стоянках в переломных точках дороги. Знаки-имена придорожных заведений питания являются особыми онимами – именами собственными. Их прагматическая сущность (вербально-визуальное воздействие, потребностный потенциал и рекламная аттракция) заставляет нас отнести данные единицы к *знакам-прагматонимам*, т.е. разряду онимов, в котором «объединены различные категории имён собственных, имеющие денотаты в прагматической сфере деятельности человека, связанные с практической, предметной областью» (Суперанская 1999).

Знак-прагматоним рассматриваемой сферы эксплуатируется его создателем для достижения ряда прагматических целей, при этом структура знака и заложенные в него номинативные свойства используются для а) извлечения прибыли, б) привлечения клиентов максимальной привлекательностью придорожного заведения, в) победы в борьбе с конкурентами, ко-

торых у каждой точки питания на трассе немало: например, в мордовском селе Умёт, расположенном на федеральной трассе М-5 «Москва – Челябинск», насчитывается более 200 заведений придорожного общепита! Недаром водители дали этому селу шутовское наименование «Шашлыкоград».

Перечисленные цели детерминируют креативную деятельность создателя товарного знака придорожного заведения общепита – его вывески. Коммуникативный и аттрактивный потенциал вывески заключается в ее лингвосемиотической природе. С одной стороны, это вариант «чистого» знака, маркирующего локус места определенного предназначения, *знака иконического*, в «Правилах дорожного движения РФ» официально обозначенного на местности дорожным знаком сервиса «Пункт питания». С другой же – это *знак-креолизованный текст*, денотирующий триаду взаимосвязанных коммуникативных сообщений, а именно: предназначение места (пункт питания); статусные характеристики как хозяина (например, пол, национальность, происхождение, социальное положение, религиозные предпочтения и др.), так и самого заведения (столовая, закусочная, кафе, ресторан при мотеле и т.п.); глуттонические предпочтения, вкусы, образовательный уровень и степень радушия хозяина (специализация кухни, начитанность, склонность к юмору, креативность и т.п.).

В подтверждение сказанному приведем пример такого знака-креолизованного текста – вывески самого популярного из умётских точек общепита придорожного кафе «Морддоналдс». Ее семиотика носит креативный характер и основана на 1) аллюзивной креолизации (использованы фирменные красный цвет и желтая буква М, представляющие собой торговый знак популярных американских ресторанов сети быстрого обслуживания «Макдоналдс»); 2) интенциональной семантической импликации, во-первых, ингерентно имплицирующей высокую степень амбиций хозяина заведения, ставящего себя на уровень владельца мирового бренда, а во-вторых, подчеркивающей стремление хозяина повысить статус самого заведения; 3) вербальной креативности владельца заведения, остроумно использующего в названии каламбур, основанный на телескопическом словообразовании (бленде); в номинации объединены формативы локуса «Морд-» – от «Мордовия» и торговой марки американского ресторана «-доналдс» («Макдоналдс»).

Лингвосемиотическая креативность владельцев придорожных заведений, разумеется, неодинакова, и ее уровень зависит от интеллектуального потенциала языковой личности хозяина точки общественного питания на трассе. Нами было проанализировано более 300 знаков-прагматонимов обозначенной сферы; в результате оказалось возможным выстроить их типологию, в которую вошли следующие знаки:

1) *прагматонимы-прецеденты* – знаки из таких прецедентных сфер, как всемирная и российская история («Веселый Роджер», «Ермак», «Гуляй-

поле»); русскоязычный эпос («Садко»); русская и советская проза («Фрегат Паллада», «Тихий Дон», «Вечный зов»); русская народная сказка, авторские сказ и поэтическое сказание («Три медведя», «Каменный цветок», «Лукоморье»); детская литература (советская – «Три пестряка»; зарубежная – «Русалочка»); мифология (античная – «Одиссей»; библейская – «Ковчег»); ближневосточная – «Тысяча и одна ночь», «Шахерезада»); зарубежный литературный детектив («Баскервиль»); советский кинематограф («Госпожа Удача», «Место встречи изменить нельзя»); музыкальные персоналии и произведения («Малиновый звон», «Белый лебедь», «Моцарт»);

2) *прагматонимы-автомобилизмы* – а) знаки связи с дорогой, автомобилем, трассой («Бумер», т.е. автомобиль BMW, «Колесо», «Магистраль», «Дорожное», «Трасса», «Транзит», «Автопорт», «Дилижанс», «Скорость», «Дальнобойщик», «Регион-69», «Автостоловая», «Таёжная-Придорожная», «Путь», «Шлях», «Старый шлях», «Подорожник»); б) знаки, «навеянные» романтикой коммуникации водителей-«дальнобойщиков», – «Бригадир» (*жарг.* грузовой автомобиль КамАЗ), «Алка» (*жарг.* прицеп-рефрижератор), «Крокодил» (*жарг.* грузовой автомобиль КрАЗ), «Отсечка» (*жарг.* принудительное ограничение оборотов двигателя); знаки отрицательной аксиологии ряда точек придорожного общепита, рефлектирующей плохое качество обслуживания клиентов, приготовленной пищи («рыгаловка», «тошнилровка», «отстойник», «помойник», «козладерка»);

3) *прагматонимы-имена собственные* – личные имена владельцев заведений или поваров («У Татьяны», «У Даши», «У Наташи», «У Петра», «У Василича», «У Михалыча», «У Петровича»); чаще всего встречаются знаки, денотирующие имя хозяйки заведения или жены владельца («Татьяна», «Ирина», «Юлиана», «Ольга», «Диана», «Анастасия», «Кристина», «Катюша») и диминутивные формы женских имен собственных («Люси», «Натали»);

4) *прагматонимы псевдонегативной оценки*, привлекающие клиентов своей шуточной формой, например, денотирующей качества личности хозяйки, скорее всего, не имеющие места («Ленивая Вера», «Шальная Тося», «Вредная кухарка»);

5) *прагматонимы-этнонимы* – знаки-имена владельцев, которые являются выходцами из стран СНГ, главным образом из Закавказья и Средней Азии («Сандро», «Нико», «Серго», «У Сано», «У Саида», «У Зураба», «Гиля» (татарская кухня), «У Луизы Пак» (корейская кухня), «У тети Суанны» (армянская кухня), и знаки-этнонимы, такие как «Узбекская кухня», «Корейская пельменная», «Чайхана “У верблюда”», «Горы Армении», «Генацвале» (грузинская кухня), «У хохлушки», «Лаззат» (традиционная узбекская кухня), «Славянка», «Чивис» (татарская кухня), «Бухара», «Гора» (армянская кухня), «Беларуская хата», «Вайнах» (чеченская кухня), «Аранзал» (калмыцкая кухня), «Баракат» (кавказская кухня).

Среди исследуемых знаков-прагматонимов обнаружены также:

а) *знаки институционального типа*, денотирующие иерархов власти («Фараон», «Монарх», «Ночь султана»), статус государственной территории («Империя»), старинные названия субъектов Российской Федерации («Ичкерия» – древнее название Чеченской Республики) и исторических территорий, на которых располагались дворцы иерархов («Ахтамар» – по названию острова на озере Ван в Турции, в 900-х гг. н.э. являвшегося локусом резиденции армянских царей Арцрунидов); знаки, связанные с государственным строем бывшего Советского Союза (кафе «СССР») и даже с руководством современной России (кафе «Белый дом» и даже кафе «В.В.П.» с портретом В.В. Путина в креолизационном секторе вывески);

б) *знаки-глуттонимы*, денотирующие процесс потребления пищи («Есть!»), густальный акт («Попробуй!»), обильность потребления пищи и удовлетворенность от процесса потребления («Обжорка», «Сытый папа», «Сытый путник»), обозначение одобрительной густальности («Вкусно!», «Ням-ням!»), основного подаваемого блюда или продукта («Шашлык у обочины», «Шаурма», «Пончик и блинчик», «Мясной смак»); инструментов питания, потребления алкоголя и приготовления пищи («Ложка», «Вилка и ложка», «Казан», «Мангал», «Черпачок», «Чекушка», «Рюмочка»);

в) *знаки хабитата*, денотирующие предметные, образные и ценностные семантические признаки дома, домашнего уюта, теплоты отношений родных, друзей и родственников, дружелюбия и гостеприимства («Домашняя еда», «Уют», «У камина», «На огонёк», «Старый друг», «У мамы», «Как у мамы», «Кормилица», «Пельмени мамы Лены», «У няни», «Домашний очаг», «Родны кут», «У брата», «У дяди Жоры»), извечной тоски путешественника, долгое время проводящего в дороге («Вдали от дома», «Ностальжи»).

Во второй главе «Лексико-семантическая система интеракции субъектов коммуникации в автомобильном путешествии» представлена типология языковых знаков и знаковых комплексов, репрезентированных в общении участников автомобильного путешествия как лексические номинации *профессионального* (номинации автомобильного обслуживания и обеспечения безопасного движения на автомобиле), *любительского некодифицированного* (сленгизмы автомобильных брендов и самих участников автомобильного движения) и *карнавального* (протестные номинации в ходе общения автомобилистов с институтами регулирования автодвижения) характера.

К *номинациям профессионального типа* относятся лексические единицы терминологического характера, семантика которых отражает устройство автомобиля, его части и детали, функционирование и техническое обслуживание. Это вербалии или вербальные номинативные комплексы, в которых автомобиль представлен как:

– сложная техническая система (ср.: *система пассивной безопасности, система питания топливом, система зажигания, система смазки, система охлаждения, система выпуска отработавших газов, система отопления, вентиляции и кондиционирования, система центрального впрыска, система рециркуляции отработавших газов, система вентиляции картера, система полного привода, система активного рулевого управления, система экстренного торможения, система запуска двигателя, система управления двигателем, система контроля давления в шинах, система климат-контроля, система смазки с сухим картером, системы комфорта и т.п.*);

– конструкционный комплекс из различных материалов (*металлический кузов, резиновые колеса, стальной коленчатый вал, металлические шасси, пластмассовая панель управления, кожаные кресла, бензиновый двигатель, дизель, тормозные колодки, бензонасос, бензобак, стеклоочистители, пневматическая подвеска, рулевой привод, ремни безопасности и т.п.*);

– объект технико-легислативного обслуживания (*пройти сервис*, т.е. сменить отработанные детали после определенного количества километров пробега; *встать на ТО*, т.е. пройти обязательный технический осмотр, предусмотренный законодательством; *застраховать по ОСАГО*, *застраховать по КАСКО*, т.е. застраховать автомобиль на условиях государственной и коммерческой программ страхования).

В интеракции субъектов автомобильного путешествия – как профессионалов, так и любителей – значительное место занимают лексические единицы сленгизованного типа, относящиеся к некодифицированной лексике. В целом язык автодороги максимально образен, метафоричен, сленгизован и стилистически снижен: прежде всего, это касается трех коммуникативных дорожных ситуаций: дискурсивных дескрипций марок машин; дискурсивных дескрипций частей автомобилей и оценки их функционирования; дискурсивных дескрипций и оценки поведения участников дорожного движения, оценки управления ими транспортным средством.

Образность и метафоричность наименований автомобилей иностранных марок (разг. «иномарка») в сленгизованном дискурсе российских автомобилистов обеспечиваются разными способами: звукоподражательным сходством фоноформативов названий автомобильных брендов (например, Audi – авдотья, Audi a8 – авоська, Audi a6 – шоха; BMW – бимер, бумер, бэха; Citroen – ситро; Chevrolet Lacetti – лача; Chery Tiggo – тигренок; Jeep – джипарь, джипер; Cherokee – широкий, чирик; Isuzu – зузу, сузучка; Mu – муха; Honda Prelude – прелка; Hyundai Tuscon – тушканчик; Lexus – леха, алексей, лехус; Mazda – маздень; Mazda3 – матрешка; Mazda Luce – люська; Mitsubishi – митсубон, митсу; Pajero – поджарый, пейджер, пыжик, пажерик; Diamante – демон, дима; Mercedes – ме-

рин, барбос, барбарис (Brabus); Wingroad – виноград; Cefiro – кефир, цифирь; Laurel – лаврик, лавр; Terrano – терранозавр; Opel – жопель, орел; Peugeot – пыжик, пыж, пеугеот, пивживот; Porsche – паршивец, поршивец; Renault Logan – лохань; Saab – собака; Subaru Legacy – легаська, люси; Corolla – корова; Corolla Ceres – цирроз; Land Cruiser – крузак, кукурузер, грузак; Land Cruiser Prado – прадик, прадед; Suzuki Escudo – паскуда; Volkswagen – корчваген); сходством человеческого облика, облика животного или образа материального объекта с логотипом или дизайнерским оформлением автомобиля (Audi – авдогтя, яйца, властелин колец, четыре кольца; BMW – вентилятор; Ford – голубой овал; Mercedes E-class – очкастый, глазастый, пучеглазый; Mercedes Gelendwagen – кубик, квадрателло; Prius Hybrid – примус; Celica – лупатка); по параметрам управления или по внешнему виду, не удовлетворяющему «знатоков» (Crown 1992 г. – туповоз; Crown – сугроб; Mark II – чемодан, черноотстой).

Автомобилям отечественных марок обладатели иномарок присваивают презрительные номинации, как правило, обусловленные плохим качеством продукции российского автопрома. В целом отечественные авто собирательно номинированы как «ведра»; немногочисленные бренды – в зависимости от их фонологического сходства с образом предмета, субъекта, явления (ВАЗ – таз, тазик; семейство 2108(9) – зубило; УАЗ – козел, буханка; Волга – баржа), социальных предпочтений, обусловленных невысоким доходом населения (Ока – инвалидное кресло, пенсионерка, дачница), предпочтений определенных асоциальных групп населения (Семейство 2108-9 – Пацаномобиль).

Сленгизмы-дескрипции частей автомобилей, как правило, представляют собой функциональную метонимию или содержат (обычно негативную) оценку их функционирования: галстук, удавка – буксирный трос; zenки – фары; зеркало – зеркало заднего вида; золотая ручка – грузовик с подъемной стрелой (кран); кочерга – ручная коробка передач; колено – колечатый вал; клю-клю – сигнализация с пульта; кенгурятник, бабушкоотбойник, кенгурин – металлическая жесткая дуга, укрепленная перед бампером, чаще ставится на внедорожниках, встречается также на микроавтомобусах, универсалах; лапти, ласты – широкие колеса; мослы – дворники; рука друга, рука дружбы – шатун, пробивший блок цилиндров; рога – зеркала заднего вида, вынесенные на переднюю часть капота и этим отличающиеся от «ушей» – зеркал у боковых передних стекол; соответственно все автомобили делятся на «рогатые» и «ушастые»; фетиш – низкопробный тюнинг, как правило, китайский).

Дескрипции и оценки поведения участников дорожного движения, оценки управления ими транспортным средством в дискурсе автомобилистов характеризуются, как правило, иронической или денигративной тональностью: ни один участник дорожного движения не упустит момента

прокомментировать поведение другого, считая при этом себя единственным и неповторимым профессионалом. Неопытный участник дорожного движения для водителя со стажем – «чайник, лох педальный», малолитражка, посмевшая обогнать обладателя шикарного авто, в сердцах именуются «чилитрой», а неказистый автомобиль, сделавший попытку совершить то же самое, – «шарабаном». Для «продвинутых» водителей небольшие по размерам автомобили – «капсулы смерти», поскольку чаще всего именно этот тип авто покупает молодежь и попадает в аварии из-за бесшабашного управления; пешеходы, не соблюдающие правила перехода через проезжую часть, – «кегли».

Протестно-карнавальные номинации в речи водителей отличаются явной гендерно-дискриминационной направленностью: водители-мужчины в России абсолютно не толерантны по отношению к водителям-женщинам, что рефлексировано в массе денигративно-ироничных эпитетов: «обезьяна с гранатой», «автобарби», «корова на льду», «испуганная кошка» и т.п. В таком дискурсе мифологизируется тезис о том, что женщина, управляющая автомобилем, представляет собой опасность на дороге.

В **третьей главе** «Профессиональные и карнавальные аспекты текстообразования и дискурсоразвертывания в ходе общения участников автомобильного путешествия» дается характеристика автомобильного дискурса, выявляются и описываются его конститутивные признаки в их профессиональной и любительской некодифицированной экспликации; рассматривается категория карнавальности применительно к общению участников автомобильного путешествия; анализируется лингвосемиотическая специфика профессионального и карнавального текстообразования и дискурсоразвертывания в ходе автомобильной поездки.

Типизируя выделяемый нами автомобильный дискурс, отметим, что считаем этот коммуникативный феномен относящимся к институционально-персональному типу интеракции. *Под автомобильным дискурсом предлагается понимать дуальный коммуникативный феномен, в котором осуществляются: 1) речевое взаимодействие персон – участников дорожного движения, подчиняющихся или намеренно не подчиняющихся институционально одобренным федеральным правительством России Правилам поведения на участках передвижения транспортных средств; взаимодействие, состоящее в обмене языковыми знаками; 2) актуализация сугубо семиотического (невербального) подчинения / неподчинения регулятивным правилам передвижения по дорожному полотну, отраженным в знаках дорожного движения. В случае ситуации неподчинения правилам дорожного движения можно говорить также о дискурсе намеренного препятствования обеспечению безопасности в автомобильной поездке.*

Конститутивные признаки автомобильного дискурса, как и любого другого типа дискурса, включают участников в их статусно-ролевых и ситуационно-коммуникативных амплуа, сферу общения и коммуникативную среду, мотивы, цели, стратегии, канал, режим, тональность, стиль и жанр общения, тексты как «знаковое тело общения» (Карасик 2000:8).

К участникам автомобильного дискурса следует отнести ряд категорий персон, вовлеченных в автомобильную коммуникацию и ситуацию дорожного движения, которые считаем необходимым определить как их сферу общения и коммуникативную среду. В эти категории входят водители автомобилей и прочих транспортных средств; пассажиры автотранспорта; пешеходы; животные, участвующие в движении или создающие ему помеху; институционалы-регуляторы дорожного движения (дорожная полиция, сотрудники патрульно-постовой службы государственной инспекции безопасности дорожного движения – ГИБДД; военные – сотрудники военной государственной инспекции – ВАИ – те, кто регулируют движение транспорта Министерства обороны РФ; работники сферы услуг для обеспечения технической безопасности движущегося средства – пунктов автосервиса, шиномонтажа, бензозаправок; работники придорожного сервиса – пунктов питания, торговли, обеспечения комфортного ночлега, служащие медпунктов; работники дорожных служб, следящие за сохранностью дорожного полотна, занимающиеся его ремонтом и отвечающие за его надлежащее состояние.

Между всеми участниками автомобильного дискурса выявлены семиотические взаимосвязи. В центре взаимодействия располагается водитель как основной субъект дорожного движения. Его потребностям подчинена активность всех остальных участников дискурса. Инспекторы ГИБДД осуществляют управление, контроль и регулирование дорожным движением в целом, а водители, пешеходы и другие участники движения – упряжные животные и те, которые препятствуют безопасному передвижению (стада овец, коров, лошади и пр.) – оказываются объектами, в отношении которых эти персоны-институционалы исполняют репрессивно-регулятивную функцию. В их дискурсе доминируют *знаки-лимитаторы* / *знаки-рестриктивы* (1), *знаки-пермиссивы* (2) и *знаки-регулятивы* / *знаки-директивы* (3); *знаки-репрессивы* (4) – как вербальные, так и невербальные. Приведем примеры:

(1) вербальные – *«Водитель, проезд запрещен! Скорость движения на этом участке дороги ограничена 40 км в час – ведутся строительные работы на мосту»*; невербальные – все знаки с красной запрещающей окантовкой;

(2) вербальные – *«Покажите Ваши права и страховку. Спасибо, все в порядке, проезжайте – счастливого пути»*; невербальные – дорожные знаки без ограничительной окантовки, например, знак с тремя черными полосами, перечеркивающими белое поле («конец всех ограничений»);

(3) вербальные – *«доедете до поворота, далее проезжайте метров сто, поверните направо и на втором светофоре снова поверните – увидите гостиницу»*; невербальные – указательные жесты постового регулировщика, совершаемые при помощи указательных движений полосатой палочкой, сигнализирующих о направлении движения;

(4) вербальные – *«Вы пересекли двойную сплошную линию; за это полагается очень большой штраф»*; *«Алкометр показал запределное количество алкоголя; Вам придется попроситься с правами надолго»*; невербальные – предписание в течение трех лет иметь на заднем стекле наклейку с восклицательным знаком на желтом фоне, сигнализирующем о том, что водитель трижды был инициатором дорожно-транспортного происшествия. В советское время за пьянство за рулем с автомобиля снимали номерные знаки или выдавали знак с литерой «Р». Кроме того, за любое нарушение правил дорожного движения в СССР на специальном талоне компостером пробивались отверстия, сигнализовавшие о наличии нарушения; после трех нарушений отбирались права на год, после чего водителя заставляли пересдавать экзамен по вождению.

Пешеходы, пассажиры и животные прямо или косвенно также являются как объектами институционального контроля и управления со стороны сотрудников ГИБДД, так и субъектами, обременяющими водителей ответственностью за обеспечение их необходимыми мерами безопасности. Первые в дискурсе российских водителей получают статус «перманентного врага» и потенциального источника опасности. Приведем примеры суровых апелляций водителей к пешеходам: (1) *«Бабка, куда прешь!!!?»*; (2) (Подростку, который переходит дорогу и одновременно разговаривает по сотовому телефону) *«Слышь, безмятежный! Оторви ухо от мобильного! Жить надоело!?»*; (3) (Женщине, перебегающей дорогу в неположенном месте) *«Дама, в травмопункт не подвезти? Или, может, сразу на кладбище подбросить?»*. Заметим также, что в огромном количестве наблюдаемых коллизий водителей и пешеходов дискурс участников дорожного движения изобиловал *знаками-денигративами* и *обсценной лексикой*.

Пешеходы-нарушители оказываются клиентами репрессивного дискурса сотрудников ГИБДД, содержащего знаки-репрессивы (*«Вам надлежит заплатить штраф за пересечение дороги в неположенном месте!»*); в то же время водители, пересекающие пешеходную полосу в момент, когда пешеход вступил в зону зебры еще у тротуара, непременно будут остановлены инспектором и оштрафованы. Пассажир, находящийся в транспортном средстве, обязан быть пристегнут ремнем безопасности во время движения. В противном случае он также оказывается объектом репрессивных мер со стороны ГИБДД, что отражается в дискурсе последних: *«Почему Вы не пристегнуты? Пассажирам положено пристегни-*

ваться. Вам придется уплатить штраф – 500 рублей. Он придет на адрес вашего водителя».

Репрессивно-регулятивная функция работников ГИБДД в отношении домашних животных, мешающих безопасному передвижению автомобилистов по трассе, перемещаясь по ней или переходя через нее (отдельные животные – коровы, лошади, стада коз и отары овец), осуществляется косвенно и транспонируется на пастухов и владельцев животных. Репрессивные меры поддерживаются обычно законодательно-ориентированным дискурсом, когда инспектор или комиссар дорожной полиции, приезжающий в случае ситуации ДТП, спровоцированного животными, объясняют процедуру юридического рассмотрения наезда и его последствий. Работники дорожных служб наделены функциями обеспечения безопасности дорожного движения поддержанием качества дороги и ее охраны. В российском автомобильном дискурсе они оказываются мишенью наиболее эмоциональных оценок негативного характера, исходящих от автомобилистов. Знаками-денигративами награждаются ненадлежащие действия этих участников дорожного движения по обеспечению качества дорожного полотна.

Автодорожная магистраль в России – это зона риска для жизни, социальных коллизий и конфликтов как с властью в лице дорожной полиции, с криминалом, так и между самими участниками дорожного движения. Несмотря на то, что у нас все больше появляется автомобильных дорог с покрытием мирового качества и с четко работающими системами их обслуживания, состояние большинства российских автодорог по-прежнему плачевно: и сегодня актуальны как приписываемый Н.В. Гоголю апокриф «У России две напасти – дураки и дороги», так и песенный образ «Эх, дороги! Ямы да ухабы!».

Коррупционированность дорожных полицейских, грабеж на трассах, дорожный автосервис, «подставы» и «лохотрон» на дорогах, почти полное отсутствие комфорта в придорожном обслуживании, обилие неграмотных и некомпетентных водителей, за взятку получивших права и не умеющих толком водить машину, – таковы обстоятельства, избавиться от которых мечтают опытные и цивилизованные водители. Привычным способом критики такого положения дел остается юмор. Так в автомобильном общении возникает лингвосомиотическое явление карнавальности¹ – фе-

¹ Под карнавализацией коммуникации / интеракции, вслед за М.М. Бахтиным, понимают идею «инверсии двоичных противопоставлений», т.е. переворачивание смысла бинарных оппозиций: «Когда народ выходит на карнавальную площадь, он прощается со всем мирским перед долгим постом, и все основные оппозиции христианской культуры и все бытовые представления меняются местами» (Руднев 1997: 232). Стержневой категорией карнавализации, по М.М. Бахтину, является смеховое начало. Карнавальный феномен смеха связан с собственно комической оценкой действительности. Его сущность в том, что «он представляет собой синтез эмоций и рефлексии. Этот тип получил наименование “смеха ума”» (Колтунова 2011:16).

номена, обладающего также лингвопсихологическими, лингвокультурными и социокультурными свойствами. Этот феномен, будучи внедрен в когнитивную сферу человеческого сознания, становится прекрасной панелью исследования поведенческих стратегий социума в ситуациях экстремального столкновения с агрессивной реальностью.

К карнавальности на автодороге не имеют прямого отношения институционалы – сотрудники ДПС (дорожно-постовой службы) и патрульные дорожной полиции (ГИБДД – государственной инспекции дорожного движения). Они оказываются объектами карнавальности: водители и другие участники дорожного движения семиотически высмеивают, прежде всего, коррумпированное поведение полицейских. Обычно этот «грех гаишника» визуализируется в наклейках на заднем стекле автомобиля или в муляжах дорожных знаков, нелегально расставляемых водителями, раздраженными коррупционным беспределом полицейских. Так, нам встретился дорожный знак, индицирующий появление поста ДПС через 500 м, на котором изображена свинья, поедающая «зелень» – доллары – из кормушки.

Общественные объединения автомобилистов распространяют по трассе и расставляют на улицах городов муляжи дорожных знаков протестной семиотики («псевдознаки»): все они имеют красную (запретительную) окантовку, а в поле самого знака помещается значимый образ явления, которое находится в фокусе протеста. Например, неоправданное подорожание бензина в стране отобразено в знаке, где присутствует фигура водителя возле автомата бензоколонки, наставившего заправочный пистолет себе в висок.

В семиотике водительского осуждения отмечены также протестные знаки неодобрения нарушения правил дорожного движения и пренебрежительного отношения к негласному водительскому этикету. Обычно это осуждение семиотически рефлексировано в наклейках на задних стеклах автомобилей, задних бамперах и в дорожных «псевдознаках». Неодобрение семиотизировано в иронической визуальной форме, при этом в качестве нарушителей обычно выступают образы мало почитаемых в народе животных – осла, козла и свиньи, креолизирующие текст наклейки, который содержит суть нарушения.

Вот примеры таких креолизованных «псевдознаками» текстов: «*Посмотри на спидометр!*» (в красной запретительной окантовке знака – изображение свиньи, «летающей» на всех парах); «*Соблюдай дистанцию!*» (в красной запретительной окантовке знака – изображение осла, на всем ходу врезающегося в свинью сзади); «*Внимание! Лихач на дороге!*» (в красной запретительной окантовке знака – перечеркнутое изображение козла, катающегося на скейтборде).

Отношения между неопытными водителями и автомобилистами со стажем разновекторны. С одной стороны, у вторых постоянно раздраже-

ние по поводу молодежи, лихачествующей на дорогах; оно семиотизировано при помощи креолизованного прецедентного текста запретительно-псевдознака: прецедентность обеспечена изображением утят – племянников Скряги Мак-Скруджа, героя американского мультфильма, известных своим скандальным поведением; они несутся на огромной скорости в автомобиле. Надпись над изображением также прецедентна, поскольку содержит аллюзию на известный дорожный знак «*Осторожно, дети!*», обычно помещаемый перед зданием образовательного учреждения. С другой стороны, креативная ирония новичков направлена против опытных водителей, обычно их оскорбляющих за неспешную и осторожную езду вербально (при помощи непечатных выражений) и сугубо семиотически (например, при помощи неприличного жеста, свойственного американцам и перенятого нашими водителями, – средний палец, поднятый вверх как невербальный аналог известного обценного выражения). Обидчикам предназначена наклейка-псевдознак «*Еду, как могу!*» с изображением улитки.

Наконец, женщина за рулем пытается снять негативную реакцию едущего позади нее опытного водителя при помощи наклейки на заднем стекле авто в виде шутливой знака-предупреждения с изображением туфли на шпильке и надписью под ним – «*Осторожно! За рулем инфузория!*» (аллюзия-упоминание самого примитивного существа – инфузории-туфельки).

Карнавализация в автомобильной коммуникации – это парафраз, жаргонизация словообразования, креативность лексическая, синтаксическая и семантическая (смысловая). Последняя проявляется в виде остроумных афоризмов и парадоксальных высказываний. Так, Юрий Гейко, водитель с многолетним стажем, автоэксперт, журналист и писатель, являет собой прекрасный пример подобного творчества. Следующий текст содержит такие остроумные парадоксы, либо основанные на параллельных конструкциях (ПК), логической градации (ЛГ), либо представляющие собой оппозитивные силлогизмы (ОС) (подчеркнуты и маркированы соответствующими аббревиатурами): «Нам кажется, что дороги жизни выбираем мы сами. Бывает и наоборот – они выбирают нас (ПК). А вот дороги на земле мы не выбираем – это точно. И если из пункта «А» нам надо в пункт «Б», то мы едем именно по той дороге, которая между ними проложена. Я вывел такой закон: качество дорог в любой стране обратно пропорционально степени воровства в ней. Чем лучше дороги, тем меньше в стране воруют. И чем хуже дороги, тем больше в стране воруют (ЛГ). Давным-давно, еще студентом, я спросил своего кумира Владимира Бубнова, шестикратного чемпиона Союза, участника международных супермарафонов: – А есть какое-то самое-пресамое главное правило, чтобы ездить без аварий? – Есть, – ответил он мгновенно. – Думай за дураков (ОС). Тогда я не очень это правило понял, но

теперь знаю, что, находясь за рулем, вы должны быть готовы к самым нелогичным и неожиданным действиям любого объекта из тех, что вас окружают» (Гейко 2011: 324).

В **заключении** исследования подводятся основные итоги работы и намечаются перспективы, которые видятся в дальнейшей разработке проблем знакообразования, речевой креативной деятельности (текстовой и дискурсивной) в этнолингвокультурологическом и сопоставительном плане – на данных об организации автомобильного движения в иных этно- и социокультурных лингвосомиотических пространствах.

Основные положения диссертационного исследования отражены в следующих публикациях автора:

*Статьи в рецензируемых изданиях, рекомендованных
ВАК Минобрнауки России*

1. Некрасова, Т.Н. Лингвосомиотическая специфика карнавальной интеракции в автомобильном путешествии по России / Т.Н. Некрасова // Вестн. Волгогр. гос. ун-та. Сер. 2. Языкознание. – 2013. – Вып. 1 (17). – С. 68–73 (0,4 п.л.).

2. Некрасова, Т.Н. Лингвосомиотика предрассудка в российском автомобильном путешествии / Т.Н. Некрасова // Филологические науки. Вопросы теории и практики.– 2013. – № 8(26). – С. 140–148 (0,4 п.л.).

3. Некрасова, Т.Н. Участники российского автомобильного дискурса как его базовый конститутивный признак (лингвосомиотический аспект) / Т.Н. Некрасова // Филология и человек. – 2013. – № 4. – С. 78–86 (0,4 п.л.).

*Статьи в научных журналах, сборниках научных трудов
и материалов научных конференций*

4. Некрасова, Т.Н. Сленгизмы в коммуникации русскоязычных участников автомобильного путешествия / Т.Н. Некрасова // Профессиональная коммуникация: проблемы гуманитарных наук: сб. науч. тр. – Вып. 4 (1): Филология, лингвистика, лингводидактика. – Волгоград: ИПК ВГСХА «Нива», 2010. – С. 162–173 (0,5 п. л.).

5. Некрасова, Т.Н. Лингвосомиотика автодороги: гендерный аспект / Т.Н. Некрасова // Проблемы современной лингвистики: сб. науч. тр. / под ред. Н.А. Красавского. – Волгоград: «Колледж», 2010. – Вып. 3. – С. 10–18 (0,4 п.л.).

6. Некрасова, Т.Н. Лингвосомиотические характеристики текстообразования и дискурсоразвертывания в коммуникации участников автомобильного путешествия / Т.Н. Некрасова // Профессиональная коммуникация: проблемы гуманитарных наук: сб. науч. тр. – Вып. 5 (1). Филоло-

гия, лингвистика, лингводидактика. – Волгоград: ИПК ВГСХА «Нива», 2011. – С. 156–168 (0,5 п. л.).

7. Некрасова, Т.Н. Лингвoseмиотика глyттонии в автомобильном путешествии / Т.Н. Некрасова, А.В. Олянич // Дискyрс, социyм, креативность: кол. моногр. / отв. ред. М.Ю. Олешков. – Ниж. Тагил: НТГСПА, 2012. – С. 107–116 (0,4 п.л.).

8. Некрасова, Т.Н. Поведенческий, лингвoseмиотический, дискурсивный и социокультурный аспекты интеракции участников дорожного движения / Т.Н. Некрасова // Социокультурное пространство вуза: материалы междунар. науч.-практ. конф. – Волгоград: ИПК ВолГАУ «Нива», 2013. – С. 26–34 (0,4 п.л.).

НЕКРАСОВА Татьяна Николаевна

ЛИНГВОСЕМИОТИКА АВТОМОБИЛЬНОГО ПУТЕШЕСТВИЯ

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата филологических наук

Подписано к печати 13.08.13. Формат 60x84/16. Бум. офс.
Гарнитура Times. Усл. печ. л. 1,4. Уч.-изд. л. 1,5. Тираж 110 экз. Заказ .

Издательство ВГСПУ «Перемена»
Типография Издательства ВГСПУ «Перемена»
400066, Волгоград, пр. им. В. И. Ленина, 27