

ОСОБЕННОСТИ НОМИНАЦИЙ ПРИЗНАКА «LEFT» В АНГЛОЯЗЫЧНОМ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОМ ДИСКУРСЕ

О. Г. Рудакова

Старооскольский филиал Воронежского государственного университета

Поступила в редакцию 19 апреля 2012 г.

Аннотация: статья посвящена исследованию концептуальных, структурно-семантических и прагматических особенностей номинаций признака «left» в англоязычном дорожно-транспортном дискурсе. Выявлено, что сущность семантики данных номинаций определяется пространственно-ориентационной концептуальной основой ЛЕ left, их прагматический аспект проявляется в репрезентации прескриптивного типа речевых актов и актуализации семиотической составляющей.

Ключевые слова: пространство, прилагательное, оппозитивная семантика, синтаксическая модель, концептуальный признак, прескрипция, знак-индекс.

Abstract: the article is devoted to the investigation of conceptual, pragmatic, structural and semantic nominative peculiarities of the «left» feature as represented in modern English traffic discourse. Space orientation as conceptual basis of the left lexeme semantics determines the semantic entity of the studied nominations. Pragmatic aspect of the studied nominations is realized in prescriptive speech acts and through semiotic constituent actualization.

Key words: space, adjective, opposition semantics, syntactic model, conceptual feature, prescription, index.

Процесс познания человеком окружающей действительности начинается с осознания пространства. Личные границы материального мира – это одни из первых пространственных барьеров на пути развития человека. Широкий круг исследований, посвященных проблеме пространственной ориентации человека, доказывает первостепенную роль локативных параметров в постижении личностью своего места в универсуме. Естественно поэтому выделение в современной науке целого ряда различных видов пространства, таких как физическое, мифологическое, религиозное, политическое, экономическое и др., исследование которых с лингвистических позиций актуально и перспективно.

Заслуживает внимания высказываемая исследователями идея об универсальных оппозитивных группах понятий, маркирующих в сознании человека противоположенные сферы существования, в том числе наличие двух противоположенных пространственных траекторий существования, первая из которых определяется как аксиологическая («Вертикаль»), а вторая – как физическая («Горизонталь») [1, с. 791].

Одной из важнейших оппозиций пространственной семантики, определяющей осмысление и восприятие человеком действительности, является противопоставление ПРАВЫЙ–ЛЕВЫЙ. Так, аксиологическая траектория противопоставления ПРАВЫЙ–ЛЕВЫЙ может быть репрезентирована (в качестве ве-

дущей) в религиозном пространстве («И поставит овец по правую сторону Его, а козлов – по левую...») (Евангелие от Матфея), в мифологическом (сюжетные линии общих индоевропейских мифов о борьбе «доброе» (правого) и «злого» (левого) начал, например, Правда и Кривда в славянской мифологии), в бытийном пространстве (традиция бросать соль через левое плечо, приоритет праворуких в общественном сознании). При обращении к «Вертикальному» (физическому) пространству актуализации противопоставления ПРАВЫЙ–ЛЕВЫЙ мы сталкиваемся с физическим движением, перемещением относительно центра. К таким областям относятся в первую очередь дорожно-транспортные ситуации (правостороннее и левостороннее движение), спорт, производство и др. Таким образом, актуальность рассмотрения базовых категорий ПРАВЫЙ–ЛЕВЫЙ очевидна с позиций общеполитической науки и с позиций лингвистики.

В английском языке противопоставление ПРАВЫЙ–ЛЕВЫЙ представлено антонимической парой *left / right*, которая способна репрезентировать две указанные семантические траектории. Для исследуемых единиц (*left / right*) характерна картина построения бинарного семантического пространства, причем один из членов оппозиции – *right* (в значительной части контекстов) имеет семантическую маркированность и выступает как эталонное представление. Обязательным условием оппозитивной семантики *left / right* является наличие центра.

Знаки *left / right* представляют в языке два лексико-грамматических класса – наречие и прилагатель-

ное, отличающиеся омонимичностью и проявляющиеся при переходе одной части речи (прилагательных *left / right*) в другую самостоятельную грамматическую категорию – наречия (*left / right*).

Традиционной формой проявления семантики прилагательного в языке, в том числе английском, является атрибутивно-номинативный тип словосочетания (A+N), при этом знаки *left / right* приписывают соответствующие признаки описываемому объекту. Значительную роль в формировании семантики прилагательных *left / right* играет точка, относительно которой существительные получают свои характеристики. Семантику наречий *left / right* логично подвергнуть анализу через рассмотрение синтаксической функции указанных единиц.

Исследование функционирования единиц внутри различных коммуникативных ситуаций – один из классических приемов в рамках когнитивной науки. Эти ситуации варьируются в зависимости от задач участников коммуникации и подвергаются модификации, в результате чего появляются коммуникативные жанры (В. Б. Кашкин), типы языкового существования (Б. М. Гаспаров), дискурсы (В. И. Карасик) и др.

В настоящем исследовании мы, вслед за В. И. Карасиком, определяем коммуникативные ситуации как социолингвистические типы дискурсов. Такой подход дает возможность на основании социолингвистических признаков разграничить типы дискурсов в пределах одного вида – институционального и выделить в последнем один из его видов – дорожно-транспортный. Определение В. И. Карасика полностью согласуется с представлением о дорожно-транспортном типе дискурса иных авторов. Так, обозначая существенные свойства формально-смысловой структуры транспортного дискурса, А. И. Звягина выделяет «регламентированность целостной структурой ситуации общения в сфере транспорта в единстве онтологического, коммуникативного, методологического и аксиологического аспектов знания» [2, с. 60].

Изложенные положения в полной мере удовлетворяют содержанию категориальной базы нашего исследования и принимаются нами в качестве исходных. Рассматривая дорожно-транспортный дискурс с подобных позиций, следует, однако, обозначить, что основной задачей нашего исследования является не столько анализ дорожной коммуникативной ситуации как целостного феномена, сколько изучение того смыслопорождающего инструментария с репрезентантами оппозиции *left / right*, который задействован при решении задач в рамках транспортных ситуаций.

В силу ряда исторически обусловленных причин, лексическая репрезентация оппозиции *left / right* в дорожно-транспортном дискурсе Великобритании

происходит при официально регламентированной отмеченности стороны *left (left-hand driving law)*. Указанная норма четко транслируется прецедентным правом этого государства и отражается документально. Исходя из вышесказанного и оставаясь на позициях признания единства противопоставления *left / right* как категорий онтологических, а потому – взаимоопределяющих, на данном этапе исследования полагаем целесообразным отдельно рассмотреть семантически маркированный элемент исследуемой оппозиции – *left*.

Анализ 1030 случаев употребления лексемы *left* в различных англоязычных справочниках по безопасности дорожного движения показал, что во всех рассмотренных контекстах знак *left* предстает либо как прилагательное (35 % всего рассмотренного материала), входящее в структуру словосочетаний типа (A (Left)+(N) – *you will need extra road length to pass it and safely return to the left-hand side of the road; You are in the left-hand lane of a dual carriage way*) или в структуру многокомпонентных словосочетаний со сложными составными элементами (ПН+A(Left)+N+N) – *segregated left turn lanes*; (A(Left)+N+N+N) – *The left hand uphill lane*); либо как наречие, находящееся в постпозиции к глаголу (36 % – *if you are turning left; You have signalled that you intend to turn left*) или связанное с глаголом через предлог во фразеосочетаниях, номинирующих либо место действия (*drive on the left; safer to wait on the left*), либо направление действия (*driver must enter a roundabout by turning to the left; Move back to the left*). Отличительной чертой текстов дорожно-транспортной направленности оказалось присутствие значительного числа фразеосочетаний, являющихся знаками-индексами 29 % (“*turn left*” sign, “*GO RIGHT*” sign, “*No left-turning*” sign). Рассмотрим более подробно англоязычные репрезентации признака в данном типе дискурса.

В качестве прилагательного лексема *left* используется в 35 % контекстов. В зависимости от типа объекта прилагательное *left* реализует не прямое номинативное, а производно-номинативное значение, что непосредственно связано с характером исследуемой коммуникативной ситуации. Мы полагаем, что каждая из выявленных нами семем репрезентирует соответствующий концептуальный признак ментального образа LEFT.

При этом в границах производно-номинативного значения центр оппозиции представлен либо центральной линией дороги (*the left-hand side of the road, Sweden had left-hand traffic*), либо осью транспортного средства (*a left-turn signal*), либо человеком.

Left как прилагательное также характеризуется пространственно-ориентационной семантикой. При этом знак приобретает дополнительные семы под

влиянием особенностей объектов, с именами которых они сочетаются. Поэтому необходимо представить те типы объектов, которые классифицируются в англоязычном дорожно-транспортном дискурсе по признаку *left*: 1) «пространство, расположенное по краям дороги и идентифицируемое при соотнесении его с центральной продольной линией дороги»: *You enter the left-hand side of the road*; 2) «пространство, расположенное по краям границ дороги и идентифицируемое при соотнесении его с центральной продольной линией дороги»: *Keep as close as you safely can to the left-hand edge of the road, Where possible*; 3) «сегмент пространства дороги, параллельный ее разделительной полосе»: *You must travel in the left-hand lane*; 4) «огни-поворотники, расположенные по левую сторону транспортного средства»: *Give a left-turn signal and slow down*; 5) «процесс изменения направления движения»: *Making a left turn*; 6) «транспортное средство»: *Left hand drive cars tend to be cheaper*; 7) «свод правил дорожного движения»: *Left-hand traffic from approximately 1734/ It is one of very few places to have changed from right to left side driving in the late twentieth century*; 8) «знак»: *Left turn arrow*.

Важным наблюдением представляется тот факт, что для знака *left* наиболее общей является сема – «локализация по горизонтали относительно выбранной точки отсчета». Она актуализируется во всех рассмотренных атрибутивно-номинативных сочетаниях дорожно-транспортного дискурса (общее число примеров – 347). Выявлены следующие наиболее частотные типы сочетаний: A(Left)+N – 229 (*You must drive on the left-hand side of the road in Ireland (20p); A broken white Yield line crossing the left-hand lane. 61); A(Left)+N+N – 75 (stop on the left hand side of the road and wait for a safe gap in the traffic. 17); If a left-turn slip lane is provided, you should use it; Traffic in right-hand lane of slip road joining the main carriageway has priority over left hand lane. 112); A(Left)+N+N+N – 8 (Left hand drive cars tend to be cheaper, but; The left hand uphill lane should be a continuation of the near side lane, with the widening to the right, so that. 37; Where a left turn slip road is provided outside the control of); N+A(Left)+N+N – 6 (Map type signs for roundabouts with priority left turn lanes. 3; The junction number should normally appear in the bottom left hand corner of the sign; Exceptionally, it may be placed in the top left hand corner); A+A(Left)+N – 4 (The sign to diagram 60 is an advance sign indicating a compulsory left or right turn.16; on the joining (additional) lane and on the original left lane of the main carriageway at the point they come together. 71); A+A(Left)+N+N – 3 (Where there is a significant left turn flow of motor vehicles, but cyclists travel straight ahead. 100; This also applies to multiple left and right turn lanes. 72; In figure 6–8 it was necessary to increase the width of the two left hand lanes*

to ensure that the wide single lane is not greater than twice the width of the narrowest lane (see figure 6–2). 76); PII+A(Left)+N+N – 5 (The parallel-sided version (diagram 1042.1) is used to indicate a segregated left turn lane (see paras 8.34 to 8.38). 27; Segregated left turn lanes may encourage higher speeds). Реже встречаются следующие модели: A+A(Left)+A+N – 1 (The sign to diagram 60 is an advance sign indicating a compulsory left or right turn.16); V+A(Left)+N – 1 (containing a keep left recommendation to regulate horse traffic); PII+A(Left)+N+N+N – 1 (at the end of an unsignalled left turn filter lane at a signalled junction); A(left)+PII+N – 1 (At left / right staggered junctions (see figure 7–3), the deceleration lengths will overlap. 46); A(Left)+PI+N – 1 (Left turning vehicles proceed without having to give way to others circulating on the roundabout. 58); A(Left)+N+N+N+N+N – 1 (Stop line should be placed a minimum of 1.5 min advance of the left hand side primary signal post, which); A(Left)+N+PI+N – 1 (The ampersand «&» is centred between the running rails and «BUS» needs to be offset, with the first letter outside the left hand running rail and the other two letters between the check rails.109); N+A(Left)+N+A+N – 1 (Bottom left hand square corner of panel etc should not cross this line. 44); A+A+A(Left)+N+N – 1 (In the example, the destination to the right has a relatively short name (Barford) and, with the extremely long left turn arm, the complete map type route symbol looks out of balance. 109); PI+A(left)+N+N – 1 (Turning left bus/tram/cycle lanes 1 junctions 182–183 one-way streets 143 roundabouts 186); N(left) – 1 (Changing from right-hand-drive to left-hand-drive in the USA).

Представим выявленную нами совокупность концептуальных признаков, репрезентированных в профессионально-ориентированной семантике *left*, которая проявляется в конкретных условиях дорожно-транспортного дискурса:

– «локализация по горизонтали относительно выбранной точки отсчета»: *You must drive on the left-hand side of the road in Ireland / Traffic in both lanes is moving slowly and traffic in the left-hand lane is moving more quickly / Keep as close as you safely can to the left-hand edge of the road / Treat each lane change as a separate manoeuvre. Stay in the left-hand lane long enough to adjust;*

– «способ изменения траектории движения»: *On left turns watch out for cyclists / The diagrams show how the markings can be used for: diverging traffic, for example where channelling traffic taking a left turn away from traffic going straight ahead / Making a left turn; Signal left / Respecting other road users: waiting until a vehicle has started its left-hand turn / Left turn arrows should not be used on;*

– «готовность / намерение совершить изменение положения на горизонтальной плоскости в сторону

левой руки адресата / водителя»: *Check your mirrors well in advance for traffic following behind you. Give a left-turn signal and slow down / Use your mirrors and give a left-turn signal well before you turn left;*

– «приоритетная сторона дорожного движения»: *Have all changed from left- to right-hand traffic, as they all share borders with former French colonies, which drive on the right / Sweden had left-hand traffic / From then on, any part of the world which was at some time part of the British Empire was thus left hand and any part colonised by the French was right hand / This European division, between the left- and right-hand nations remained fixed for more than 100 years, until after the First World War;*

– «способ управления транспортным средством с приоритетом левой стороны»: *Left hand drive cars tend to be cheaper, but often only because of artificially inflated prices for the equivalent right hand drive models;*

– «указание направления при локализации по горизонтали относительно выбранной точки отсчета»: *The sign with the left-pointing arrow should be at the top.*

Выявленные в ходе исследования регулярные синтаксические модели определили необходимость их рассмотрения с позиций прагматической лингвистики. В результате такого подхода семантика знака *left* раскрывается наиболее полно. Кроме того, ярко проявляется национальная специфика англоязычных текстов дорожно-транспортной направленности, что для изучения английской лингвокультуры более чем обоснованно.

Формальные и содержательные особенности контекстов внутри дорожно-транспортного дискурса носят в своем большинстве императивный характер. По своим прагматическим характеристикам они могут быть соотнесены с прескриптивными ДРА (по классификации Е. И. Беляевой [3, с. 16]). Такой ракурс анализа контекстов, ставящий в центр внимания исследователя иллокутивный аспект высказывания, представляется наиболее логичным для анализа семантики знаков омонимичной природы. Таким образом, семантика знака *left* как наречия раскрывается через призму соответствующего контекста. Как правило, семантический фокус значения предложения сосредоточен на глаголе, выражающем действие, которое адресант инициирует при актуализации речевого акта. Кроме того, в самом знаке *left* изначально инкорпорирована и семантика места.

Так, функционируя как наречие (36 % всего массива изученных контекстов), знак *left* естественным образом приобретает семантику пространственной ориентации. Семантика «*направление движения*» имплицитна (*Go left, turn left*). Общая концептуальная структура семантики всех рассмотренных репрезен-

таций *left* – «локализация по горизонтали относительно выбранной точки». При этом активизируются следующие концептуальные признаки:

– «сторона осуществления движения»: *Make sure you drive your vehicle far enough to the left to allow traffic to safely pass / Keep as near to the left as is safe to do so / keep well to the left on right-hand bends;*

– «способ осуществления движения»: *You are allowed to overtake on the left / You may overtake on the left when / Where possible, leave room for other vehicles to pass on the left / If the queue on your right is moving more slowly than you are, you may pass on the left;*

– «направление движения»: *You have signalled that you intend to turn left / Watch for flashing amber arrows that allow you to proceed to the left if / no traffic is approaching from the right / sign to diagram 610 should indicate that traffic should pass to the left;*

– «указание направления»: *A green arrow pointing to the left means / Where a sign to diagram 606 pointing to the left / Once you've finished overtaking, move back to your left and / Move to left (one lane) / should be located to the left of the gap;*

– «огни-поворотники, расположенные по левую сторону транспортного средства»: *Signal left and approach in the left-hand lane / on the roundabout and continue signalling left to leave / Exit Check mirrors and indicate left when you have passed exit (c) before the one you want to take;*

– «нахождение в пространстве»: *... a continuous line is on the left of a broken line or of another continuous line, shall be so driven as to keep the first mentioned continuous line on the right hand or off side of the vehicle; line is on the left of road line;*

– «принцип движения, с приоритетом стороны противоположенной правой стороне»: *Anomalous regions of left-driving countries drove on the right and had to change to the left for similar reasons as Canada did to the right / 2 billion drive left third of the world drives on the left / «walk left, stand right».*

Прескриптивный тип речевых актов, обозначенный ранее, достаточно широко представлен в рассмотренных примерах дорожно-транспортного дискурса. Так, из всех случаев употребления лексемы *left* 27 % могут быть охарактеризованы как прескриптивные акты с использованием модальных глаголов (*should* – 206 контекстов (*Large groups of people walking together should use a footway*); *can* – 29 (*As soon as you can do so safely, take up a position just left of the middle of the road;* *Keep as close as you safely can. 105*); *must* – 40 контекстов (*You must normally overtake on the right*)). Обращает на себя внимание тот факт, что прескриптивные речевые акты с глаголом *should* (семантически значительно менее категоричным, чем *can* и *must*) преобладают в массиве исследуемых контекстов, что объяснимо экстралинг-

вистическими факторами, а именно прецедентным правом Великобритании.

Следующей отличительной особенностью административно-транспортного англоязычного дискурса является его наполненность семиотическими кодами визуального характера (29 % рассмотренного материала). Дорожные знаки и стоящие за ними значения представляют собой единое целое. Референциальный потенциал таких кодов очень узок. Для настоящего исследования указанные знаки представляют значительный интерес в связи со сложным характером взаимодействия формы знака и его денотата, которые, по сути, находятся в отношениях пространственной и временной смежности. Лексическое значение единицы *left* дублируется явлением визуальной коммуникации в виде дорожного указателя. «Индексальный знак – это такой знак, который привлекает внимание к означаемому им объекту каким-то безотчетным образом» [4, с. 153]. Всякий индексальный знак доносит до референта определенное сообщение, понимание которого основывается либо на базе соглашения, либо на основании предыдущего опыта. В случае с *left* индексальным знаком содержание визуального сообщения идентично ситуации правил дорожного движения и семантически распределяется по следующим областям (общая концептуальная основа – «локализация по горизонтали относительно выбранной точки»):

– «направление движения»: *the «no left turn» and «no right turn» signs should be mounted; «move to left» is omitted; the «no left turn»;*

– «сторона осуществления движения (действия)»: *the «turn left» and «turn right» signs; varied to LOOK LEFT with the symbols facing right;*

– «характеристика стороны относительно имеющегося центра»: *«LEFT»; «RIGHT» may be varied to «LEFT» and the cycle symbol reversed.*

Обобщая проиллюстрированный материал дорожно-транспортного дискурса с репрезентантами противопоставления *left / right*, отметим: трактовка любых видов знаков дорожно-транспортного дискурса отличается однозначностью. Вариативность интерпретации знаков в подобной ситуации недопустима, что и иллюстрирует преобладание производно-номинативных значений в семантике исследуемой лексемы *left*. Для данного типа дискурса характерно использование профессионально-ориентированного массива лексики, функционирующей сообразно принципам и нормам английского языка: омонимичности некоторых адвербальных и адъективных единиц, приоритету атрибутивно-номинативной связи внутри терминологического сочетания, разной прагматической нагруженности директивных единиц, контекстуальной детерминированности семантики прилагательных и наречий. Обозначенные особенности на-

прямую коррелируют с семантической нагруженностью знака *left*, обеспечивая его способность актуализировать специфические производно-номинативные значения в рамках анализируемой профессиональной сферы деятельности человека. *Left*-прилагательное характеризуется наибольшей уникальностью семантических конститuentов. Практически все зафиксированные значения реферируют к транспортной ситуации и не актуальны вне ее пределов. *Left*-наречие отмечается большей дискурсивной валентностью, что закономерно проистекает из универсальной особенности комплетивной связи глаголов движения (преобладающих в дорожно-транспортном дискурсе) и параметрических наречий.

Еще одной особенностью исследованного корпуса контекстов является наличие в нем «знаков-индексов». Семантика лексемы *left* в этом типе контекстуального окружения носит ориентационный характер и совпадает с центральными значениями *left*-прилагательного / *left*-наречия.

Подвергнув один из элементов оппозиции *left / right* анализу сквозь призму коммуникативной ситуации дорожно-транспортного дискурса, мы можем сделать вывод о том, что семантика знака *left* в описываемых условиях разворачивается исключительно в пределах производно-номинативного значения и транслирует при этом физическую («Горизонталь») траекторию существования человека. Наличие иного ракурса интерпретации исследуемого параметра (аксиологического – «Вертикали») неестественно для данного типа дискурса.

ЛИТЕРАТУРА

1. Языковая картина мира и системная лексикография / В. Ю. Апресян, Ю. Д. Апресян, Е. Э. Бабаева и др. ; отв. ред. Ю. Д. Апресян. – М. : Языки славянских культур, 2006. – 912 с. (Studia philologica).
2. Звягина А. И. Транспортный дискурс : определение, характеристика и языковое оформление / А. И. Звягина // Вестник Челябинск. гос. ун-та. – 2009. – № 43. Филология. Искусствоведение. Вып. 39. – 181 с.
3. Беляева Е. И. Грамматика и прагматика побуждения / Е. И. Беляева // Английский язык. – Воронеж : Изд-во ВГУ, 1992. – 168 с.
4. Эко У. Отсутствующая структура : введение в семиологию / У. Эко ; пер. с итал. В. Г. Резник и А. Г. Погоняйло. – СПб. : Симпозиум, 2004. – 544 с.

ИСТОЧНИКИ ПРИМЕРОВ

1. History Of Left- And Right-Side Driving [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://i18nguy.com/driver-side.html>
2. Rules of the Road. – Road Safety Authority, 2008. – 228 p.
3. The Motor Vehicles (Driving Licences) Regulations. – UK : The Stationery Office Limited, 1996. – 93 p.

4. The Official highway code For Northern Ireland. – Surrey, 2008. – 158 p.
5. Traffic Signs Manual. – London : TSO, 2004. – Chapter 5. – 159 p.
6. Traffic Signs Manual. – London : TSO, 2008. – Chapter 3. – 184 p.
7. Traffic Signs Manual. – London : TSO, 2008. – Chapter 4. – 78 p.
8. United States road symbol signs. – Washington, 2002. – 9 p.

Старооскольский филиал Воронежского государственного университета

Рудакова О. Г., преподаватель кафедры иностранных языков СФ «ВГУ», аспирант кафедры английской филологии

E-mail: aksinjah@mail.ru

Тел.: 8-920-560-15-42

9. Which side of the road do they drive on? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.brianlucas.ca/roadside/#TheRuleOfTheRoad>

СЛОВАРИ

Англо-русский автомобильный словарь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://amastercar.ru/articles/raznoe_car_7.shtml

Sary Oskol branch of Voronezh State University

Rudakova O. G., EFL Teacher, Foreign Languages Department, Post-graduate Student of the English Philology Department

E-mail: aksinjah@mail.ru

Tel.: 8-920-560-15-42