

UDC 1 (091) +16 + 17

KNOWLEDGE OF BEING AND KNOWLEDGE OF VALUE: EMPIRICAL KNOWLEDGE AND A-PRIORI ONE IN EPISTEMIC MODAL LOGIC (Logical Squares and Hexagons of Opposition of Mixed Modalities Containing Epistemic, Alethic and Axiological Ones)

Vladimir Lobovikov,

Institute of Philosophy and Law,
Ural Branch of the Russian Academy of Sciences,
Yekaterinburg, Russia,
E-mail: vlobovikov@mail.ru

Annotation

For the first time in the logical-philosophical literature the paper submits an attempt to construct such a universal conceptual scheme which has a room for both: the evaluative indifference of the empiricism of «Treatises» of Hume and Wittgenstein, and the rationalistic apriorism and optimism of Leibniz and Hegel. The author has constructed and discussed a graphic representation of the mentioned universal conceptual scheme by means of logical squares and hexagons of opposition of a-priori knowledge and empirical one. The paper submits an attempt to give precise definitions of a-priori knowledge and of empirical one by means of specific compositions of epistemic, alethic, and axiological modalities.

Key words:

Wittgenstein, Hegel, Leibniz, Hume. epistemic-logic, knowledge, a-priori, empirical, fact, value, logical-square. logical-hexagon.

ЭНЦИКЛОПЕДИЯ «ДИСКУРСОЛОГИЯ»

Статьи

А.В. Олянич

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ДИСКУРС

Автомобильный дискурс – дуальный коммуникативный феномен, относящийся к институционально-персональному типу интеракции. В нём осуществляются: а) речевое взаимодействие персон-участников дорожного движения, подчиняющихся или намеренно не подчиняющихся институционально одобренным федеральным правительством любой страны Правилам поведения на участках передвижения транспортных средств; взаимодействие, состоящее в обмене языковыми знаками; б) 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.

Сегодня дискурсология уже сформировала определенное представление о конститутивных признаках дискурса как коммуникативного феномена; можно сказать, что в современном языкознании выработана хорошо «работающая» модель такого – признакового – изучения дискурса, обладающая вполне мощной объяснительной силой. Эта модель положена в основу концепции дискурсивной теории, автором которой является проф. В.И. Карасик; приведем алгоритм структуризации такой модели изучения дискурсивных феноменов, им выработанный: конститутивные признаки дискурса <...> включают участников, условия, способы и материал общения, т.е. людей в их статусно-ролевых и ситуационно-коммуникативных амплуа, сферу общения и коммуникативную среду, мотивы, цели, стратегии, канал, режим, тональность, стиль и жанр общения, знаковое тело общения (тексты и/или невербальные знаки).

Итак, в центре модели располагаются участники – агенты и клиенты автомобильного дискурса, определяющие его институционально-персональный статус. Речь идет о модели российского автомобильного дискурса: его национальная / этническая специфика детерминирует все последующие рассуждения. К участникам автомобильного дискурса следует отнести следующие категории персон, вовлеченных в автомобильную коммуникацию и ситуацию дорожного движения: 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 существуют определенные 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 дорожного движения 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, знаки-пермиссивы и знаки-регулятивы / знаки-директивы; знаки-репрессивы* – как вербальные, так и невербальные.

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. Пешеходы-нарушители оказываются клиентами репрессивного дискурса сотрудников ГИБДД, содержащего знаки-репрессивы; 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.

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.

Работники автосервисных услуг, являясь полноправными участниками автомобильной коммуникации, исполняют функцию обеспечения безопасности дорожного движения качественным ремонтом транспортного средства. Это профессионалы технического обслуживания и ремонта автомобилей, сотрудники бензиновых АЗС (автозаправочных станций) и газовых АГЗС (автогазо-заправочных станций), автомобильных моек, работники шиномонтажа и регулировки развала-схождения колесных пар, квалифицированно предоставляющие услуги

по контролю давления в шинах, сезонной смены шин (летних на зимние с шипами и наоборот). Работники придорожного сервиса обеспечивают витальные потребности участников дорожного движения. Речь идет о таких потребностях, как нужда в ночлеге и размещении, отправление естественных надобностей, потребностях в отдыхе, сне, о глуттонических (еда) и вакхических (алкоголь) потребностях.

Среди важнейших конститутивных признаков автомобильного дискурса наличествует признак *хронотопа*. Дорога – это именно то самое пространство, на котором разворачивается все автомобильное путешествие. Надо также обратить внимание на то, что все пространство, пересекаемое автодорогой, является топической частью рассматриваемого дискурса. *Хронос* автомобильного путешествия, как правило, короток: обычно он измеряется сутками. На большее по времени путешествие автомобилисты отваживаются крайне редко. Речь идет об обычных пяти-шести часах, проводимых в дороге. *Топос* автомобильного путешествия разнообразен: это местности, через которые осуществляют проезд участники автомобильного путешествия.

Автомобильная коммуникация принципиально состоит из двух типов текстов, порождаемых автомобильным дискурсом – текстов карнавално-рекреативного и профессионального характера. 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. 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!». Коррупционность дорожных полицейских, грабеж на трассах, дорогий 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 – вот те обстоятельства, избавиться от которых мечтают опытные и цивилизованные водители. Что же пока им остается делать?

Только смеяться – над ситуацией, над жизнью, над собой и над другими... Так в автомобильном общении возникает лингвосомиотическое явление карнализации – феномена, обладающего также лингво-психологическими, лингво-культурными и социокультурными свойствами. Этот феномен, будучи внедрен в когнитивную сферу человеческого сознания, становится прекрасной панелью исследования поведенческих стратегий социума в ситуациях экстремально-го столкновения с агрессивной реальностью. Карнавальность в автомобильном дискурсе актуализируется при помощи псевдо-дорожных

знаков, украшающих автомобиль, а также текстов в жанрах дорожной байки и анекдота, героями которых выступают, главным образом, институционалы, неумелые водители, «дальнобойщики» и водители-женщины.

Литература:

1. Карасик В.И. О типах дискурса // Языковая личность: институциональный и персональный дискурс: Сб. науч. тр. Волгоград: Перемена, 2000. – С. 5–20.
2. Олянич А.В., Некрасова Т.Н. Лингвосомиотика автомобильного путешествия: монография. – Волгоград: Волгоградский ГАУ, 2013. – 160 с.

ВАКХИЧЕСКИЙ ДИСКУРС

Вакхическая лингвокультура представляет собой систему коммуникативных знаков, связанных с производством и потреблением алкоголя, тематически организованных в виде концептосферы «Питие», дискурсивно представленных как совокупность коммуникативных жанров и ритуальных действий, фиксирующих этнокультурный опыт поведения языковых личностей и социальных институтов применительно к производству и хранению спиртного, оценке качества, дегустации, застольным традициям, ритуалам и обычаям распития спиртных напитков. Концептосфера «Питие» представляет собой сложный социокультурный и этнокультурный феномен, тематически организованный в виде лингвосомиотической системы, включающей 1) питейные знаки, 2) знаки-локативы, 3) знаки-инструментативы, 4) знаки-персоналии, 5) знаки-квалификаторы, 6) дегустационные знаки (цвет, аромат и вкус).

Вакхический дискурс является сложным жанровым образованием и включает в себя застольный, производственный, ритуальный и другие дискурсивные жанры, взаимосвязанные друг с другом. Лингвосомиотическая система вакхического дискурса представлена вербальными и невербальными знаками, выполняющими иконическую, директивную, квалификационно-оценочную и презентационную функции. Анализ вакхических знаков, вакхических номинаций, лингвосомиотических особенностей питейных традиций и предпочте-

ний в различных культурах, предопределяет поиск сходств и различий, касающиеся семиотики их бытования в пространстве вакхического дискурса. Ключевыми понятиями, детерминирующими определение специфики и содержания вакхического дискурса являются: *вакхическая культура* – обширная область человеческой деятельности, которая проявляется в различных сферах и порождает такие феномены, как производство и хранение спиртного, оценка качества, дегустация, застольные традиции, ритуалы и обычаи распития спиртных напитков; *вакхическая коммуникация* – общение, связанное с традициями производства спиртного, правилами хранения, искусством виноделов, культурой потребления и подачей спиртного; *вакхические номинации* – лингвистические знаки вакхической культуры, рефлектирующие процессы производства и потребления спиртного, традиции и ритуалы застолья, питейные предпочтения.

Потребление спиртного – не просто физиологический процесс, но есть также система ценностей, реализующаяся в традициях, застолье, ритуалах, преемственности культуры, в праздниках, играх. Она имеет универсальный характер для любой лингвокультуры, учитывающей этнические, исторические, социокультурные питейные предпочтения этносов. Вакхическая культура – одна из наименее изолированных частей национальной культуры любого этноса. Она создается национальной общностью