

VAASAN YLIOPISTO

Humanistinen tiedekunta

Viestintätieteiden laitos

Kirsi Matikka

Yleiskielen ja ammattikielen suhde rajatussa kielenkäyttötilanteessa.

Yleiskielen merkitys lennonjohtajan työssä

Viestintätieteiden pro gradu -tutkielma

Vaasa 2008

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ	3
1 JOHDANTO	5
1.1 Tavoite	6
1.2 Tutkimusaineisto	8
1.3 Tutkimusmenetelmä	10
1.4 Aiempi tutkimus	13
2 AIRSPEAK KIELIJÄRJESTELMÄSSÄ	15
2.1 Kielenkäyttäjän monet valinnanmahdollisuudet	17
2.2 Puhuttu ja kirjoitettu kieli	21
2.2.1 Puhutun ja kirjoitetun kielen erot	22
2.2.2 Puhutun kielen yleisiä piirteitä	24
2.3 Yleiskieli ja erikoiskielet	26
2.3.1 Yleiskielen vaikea määriteltävyys	28
2.3.2 Erikois- ja ammattikielet	30
2.4 Airspeak ammattikielenä	32
2.4.1 Airspeakin käyttöympäristö	34
2.4.2 Airspeakin piirteet	35
2.5 Airspeak minilektinä	37
2.6 Airspeak keinotekoisena kielenä	39
2.7 Airspeak operationaalisenä kielenä	40
2.8 Yhteenveto	42
3 PUHEAKTITEORIA TUTKIMUKSEN APUVÄLINEENÄ	45
3.1 Lausumassa esiintyvät puheaktityypit	46
3.2 Illokutiivisten puheaktien luokittelu	48
3.2.1 Searlen illokutiivisten puheaktien luokittelukriteerit	51
3.2.2 Searlen luokittelu ja sen perustelut	54
3.3 Puheaktiteorian tuottamia sovelluksia	58

3.4 Lausumien luokitteluperusteet tässä tutkimuksessa	62
3.5 Yhteenveto	64
4 AIRSPEAK TODELLISESSA KIELENKÄYTTÖTILANTEESSA	67
4.1 Tutkimusaineisto ja sen ongelmallisuus	67
4.1.1 Lausuma ja puheakti	68
4.1.2 Lausumien luokittelu kielellisen ilmauksen mukaan	72
4.1.3 Lausumien luokittelu illokutiivisten puheaktien mukaan	73
4.2 Ammattikielisten lausumien sisältämät puheaktit	76
4.2.1 Representatiivit	77
4.2.2 Direktiivit	79
4.2.3 Luokittelemattomat puheaktit	84
4.2.4 Yhteenveto	88
4.3 Yleiskielisten lausumien sisältämät puheaktit	89
4.3.1 Representatiivit	91
4.3.2 Direktiivit	96
4.3.2.1 Käskyt	98
4.3.2.2 Kiellot	99
4.3.2.3 Luvat	101
4.3.2.4 Kysymykset	103
4.3.3 Komissiivit	105
4.3.3.1 Tarjoukset	106
4.3.3.2 Lupaukset	107
4.3.4 Luokittelemattomat puheaktit	108
4.3.5 Yhteenveto	109
4.4 Ammattikielisten ja yleiskielisten lausumien välinen suhde	111
4.5 Yhteenveto	114
5 POHDINTA	117
LÄHTEET	123

VAASAN YLIOPISTO**Humanistinen tiedekunta**

Laitos:	Viestintätieteiden laitos
Tekijä:	Kirsi Matikka
Pro gradu -tutkielma:	Yleiskielen ja ammattikielen suhde rajatussa kielenkäyttötilanteessa. Yleiskielen merkitys lennonjohtajan työssä
Tutkinto:	Filosofian maisteri
Oppiaine:	Viestintätieteet
Valmistumisvuosi:	2008
Työn ohjaaja:	Anita Nuopponen

TIIVISTELMÄ:

Tässä tutkimuksessa selvitettiin yleiskielen ja ammattikielen keskinäistä suhdetta rajatussa ammatillisessa kielenkäyttötilanteessa. Tutkimuksen kohteena oli lennonjohtajien ja lentäjien välisessä viestinnässä käytettävä ammattikieli, airtpeak. Tutkimusaineisto koostui lennonjohtajien puheenvuoroista, jotka oli nauhoitettu todellisissa ilmailukäyttötilanteissa kahdessa eri lennonjohdossa.

Yleiskielen esiintymisen selvittämiseksi tarkasteltiin puheenvuorojen sisältämien lausumien kielellistä ilmaisua, ja luokiteltiin lausumat tarkastelun perusteella ammattikielisiin ja yleiskielisiin lausumiin. Ammattikielisten ja yleiskielisten lausumien erottelun pohjana toimi Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) ja Ilmailulaitoksen julkaisemat standardifraseologian käyttöä koskevat määräykset ja oppaat. Yleiskielen merkityksen selvittämiseksi tarkasteltiin yleiskieltä sisältävien lausumien sisältämiä illokutiivisia puheakteja eli lennonjohtajien yksittäisille lausumille asettamia tavoitteita. Lausumien sisältämien illokutiivisten puheaktien luokittelu pohjattiin Searlen (1976, 1978) kehittämiin illokutiivisten puheaktien luokittelukriteereihin ja hänen niiden perusteella muodostamiin illokutiivisten puheaktien luokkiin.

Tutkimus osoittaa, että lennonjohtajat käyttävät yleiskieltä enemmän suomenkielisessä kuin englanninkielisessä ammativiestinnässä. Suomenkielisessä ammativiestinnässä yleiskielellä on kaksi roolia. Ensinnäkin yleiskieltä käytetään samaan tarkoitukseen kuin ammattikieltä, toisin sanoen ilmailukäyttötilanteiden johtamiseen. Toiseksi yleiskielen käyttö ilmentää lennonjohtajan työnkuvaan liittyvää palveluluonnetta. Ammattikielisten lausumien osuus kaikista lausumista on suuri, ja yleiskielellä paikataan ammattikielisiä ilmauksia yleensä tilanteissa, joihin ammattikielistä ilmausta ei ole olemassa. Vain muutamassa yleiskieltä sisältävässä lausumassa on kyse sosiaalisesta tai keskustelua ylläpitävästä tavoitteesta. Lennonjohtajat siis noudattavat ammattikielen käytölle asetettuja sääntöjä myös käyttäessään yleiskieltä ammatilliseseen viestintätarkoitukseen.

AVAINSANAT: yleiskieli, ammattikieli, airtpeak, lausuma, puheakti, koodi, koodinvaihto

1 JOHDANTO

Jatkuva ja yhä vain nopeutuva tekninen kehitys on vaikuttanut myös ammatteihin ja niiden yhteydessä tapahtuvaan viestintään. Tekninen kehitys asettaa vaatimukset ammattilaiselle erikoisosaamiselle, joka taas edellyttää kielen erikoistumista. Yleiskieli ei enää riitäkään takaamaan tehokasta ammatillista viestintää, vaan erikoistumisen aiheuttamat viestintäongelmat pyritään ratkaisemaan kehittämällä joko uusia ammattikieliä tai parantamalla vanhoja. Erikoistumisen johdosta on olemassa entistä enemmän erilaisia ammattikieliä, ja ammattikielten keskinäiset erot ovat entistä suuremmat (Gunnarsson 1993: 1).

Eräs teknisen kehityksen vaikutuksesta syntynyt ammattikieli on *airspeak*, joka on lennonjohtajien ja lentäjien välisessä viestinnässä käytettävä kieli. *Airspeak* syntyi tarpeesta saada tehokas viestintäväline ilmaliikennettä varten. Tekninen kehitys mahdollisti ilmaliikenteen kasvun, mikä edelleen herätti kysymyksen ilmaliikenteen turvallisuudesta. Ilma-alukset eivät voineet – eivätkä edelleenkään voi – liikkua taivaalla lentäjän mielen mukaan, vaan niiden liikkumista varten oli luotava tietyt säännöt ja toimintatavat. Näitä sääntöjä ja toimintatapoja ryhtyi kehittämään Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö, ICAO (International Civil Aviation Organization). Nykyään YK:n alainen ICAO sai alkusyöksensä vuonna 1944 Chicagossa solmitusta kansainvälisestä siviili-ilmailun yleissopimuksesta, ja tällä hetkellä järjestöllä on jäsenenään 190 valtiota (ICAO 2008a). Suomi liittyi ICAO:oon vuonna 1949 (Cessna Pilot Center 1990 osa 1: 1-1). ICAO:n määräyksiä koordinoi Suomessa Ilmailuhallinto (Ilmailuhallinto 2006a).

ICAO ryhtyi toisen maailmansodan jälkeen kehittämään toimintatapoja kasvavan ilmaliikenteen tarpeisiin. Kehitystyön seurauksena syntyivät lentosäännöt ja perustettiin ilmaliikennepalvelu (ICAO 2008a). Samalla tunnistettiin tarve kehittää standardoitu ja yksiselitteinen kielijärjestelmä lennonjohdon ja lentäjän välistä viestintää varten (Robertson 2001: viii). Tuloksena syntyi ilmaliikenteessä käytettävä ja englannin kieleen pohjautuva normitettu ammattikieli, *airspeak*. Huolimatta siitä, että englanninkielinen *airspeak* on käytössä kansainvälisessä ilmaliikenteessä, suurin osa ei-englanninkielisistä valtioista on kehittänyt oman maansa ilmailua varten siihen pohjautuvan omankielisen

ilmailukielensä (Robertson 2001: viii). Suomessakin on käytössä kaksi muotoa airspeakista, suomen- ja englanninkielinen. Airspeakin tehtävänä on taata tehokas ja selkeä viestintä lennonjohdon ja lentäjän välillä. Normituksen ja vakiintuneiden sanontojen ja termien tarkoituksena on minimoida sanojen merkityksiin ja tulkintoihin liittyvät epäselvyydet. Oikeanlaisia sanontoja ja termejä käytettäessä kaikilla osapuolilla on samanlainen käsitys siitä, mitä sanoma tarkoittaa.

Ammattikieliet eivät kuitenkaan toimi ilman yleiskieltä, vaan ne perustuvat yleiskielelle käyttäen yleiskielen sanoja ja rakenteita. Ammattikielen käyttäjällä on hallussaan kielen molemmat variantit, sekä ammatti- että yleiskieli. Hän käyttää kumpaakin varianttia tarpeensa mukaan: jos hän ei saa ilmaistua ammattitilanteessa tarkoitustaan ammattikielillä, hän voi turvautua yleiskieleen. Huolimatta ilmaliikenteen teknisestä ympäristöstä kieltä käyttää ihminen. Airspeak on ammattikieleksikin vahvasti normitettu kieli, jossa raja ammatti- ja yleiskielen välillä on selkeä. Näin ollen se tarjoaa erinomaisen tutkimusalustan, kun tarkastelun kohteena on ammattikielisten ja yleiskielisten elementtien välinen suhde ammatillisessa viestinnässä.

1.1 Tavoite

Tavoitteenani on selvittää sitä, millainen merkitys ja tehtävä yleiskielellä ja yleiskielisillä elementeillä on lennonjohtajien käyttämän normitetun ammattikielen rinnalla todellisissa ammatillisissa viestintätilanteissa. **Ammattikieli** tarkoittaa ammatilliseen viestintään käytettävää kieltä (Gunnarsson 1993: 5). Tässä työssä tutkimus kohdistuu ilmaliikenteessä lennonjohdon ja lentäjän välisessä viestinnässä käytettävään ammattikieleen, airspeakiin. Normitettu airspeak sisältää termejä sekä vakiomuotoisia sanoja ja sanontoja. Lähtökohtani tutkimukselle kuitenkin on, että airspeak sisältää normitettujen elementtien ohella myös **yleiskielisiä** elementtejä (tarkemmin ammatti- ja yleiskielen eroista luku 2.3). Tämän olen havainnut omissa aiemmissa ilmaliikenteen viestintää käsittelevissä seminaaritöissäni. Lennonjohtajien on myös useissa tutkimuksissa todettu poikkeavan airspeakin norminmukaisuudesta (esimerkiksi Cushing 1994; Eskelinen-Rönkä 2005). Lisäksi yleiskielen käyttöön antavat mahdollisuuden airspeakin käsikirjat:

esimerkiksi Ilmailulaitoksen julkaiseman Ilmailun VHF-radiopuhelinliikenne -oppaan (2004) alkusanoissa todetaan, ettei oppaassa ole sanontoja kaikkia mahdollisia tilanteita varten, joten käyttäjät joutuvat mukailemaan sanontoja tietyissä tilanteissa. Tutkimuskysymykseni onkin, millaisissa tilanteissa yleiskieltä ja sen elementtejä käytetään, ja mikä on yleiskielen funktio kyseisissä tilanteissa.

Tarkasteluni kohteena ovat lennonjohtajien **ammattillisissa viestintätilanteissa** lausutut puheenvuorot, joissa he antavat lentokoneita ohjaaville lentäjille ohjeita ja määräyksiä. Lennonjohtajien ammatilliseen viestintätilanteeseen vaikuttavat puheenvuoron aikana tapahtuva ilmaliikennetilanne, lentosäännöt sekä lentoturvallisuuden vaatimus. Myös puheen välittyminen radiopuhelimen kautta vaikuttaa viestintätilanteeseen. Tarkastelussani käytän apunani puheenvuoron taustatekijöitä eli tilannekontekstia saadakseni selville, mikä tehtävä yleiskielellä on. Ilmailun VHF-radiopuhelinliikenne -oppaan (2004) esimerkkien valossa *airspeak* tuntuu selkeältä, mutta kuten sanottu, kirja ei pysty antamaan valmista sanontaa jokaiseen käytännössä eteen tulevaan tilanteeseen. Vaikka *airspeak* perustuukin tiukkoihin normituksiin, vaikuttavat erilaiset tekijät käytetyn kielen valintaan, jolloin kieli saattaa käytännön tilanteissa poiketa normitetun *airspeakin* vaatimuksista. Tämän vuoksi otan lennonjohtajien puheenvuoroja tarkastellessani huomioon myös sen keskustelun kulun, johon tarkasteltava puheenvuoro kuuluu. Näin pystyn luomaan itselleni käsityksen käynnissä olevasta tilanteesta, vaikka en keskustelua varsinaisesti tutkikaan.

Näkökulmani kieleen on pragmaattinen. Pragmaattisen tutkimussuuntauksen mukaan kieltä käytetään aina jotakin tarkoitusta varten (Nikula 2000: 331). Tarkoitukseni ei ole arvioida, onko käytetty kieli oikeaa tai väärää, vaan kuvata, mikä merkitys yleiskielellä on lennonjohtajan työssä. Kaikki päätelmät ja pohdinnat olen tehnyt aineiston perusteella tukeutuen teoriaan ja tutkimusmenetelmiin.

1.2 Tutkimusaineisto

Tutkimusaineistoni koostuu lennonjohtajien puheenvuoroista. Puheenvuoro muodostuu saman puhujan puheesta, jonka voi selvästi rajata päättyvän esimerkiksi taukoon (Karls-son 2001: 123). Normitettu airspeak on keskustelumuotoista ammattikieltä, jossa lennonjohtaja ja lentäjä vuorotellen puhuvat oman puheenvuoronsa airspeakin määrämuo-toisuuden mukaisesti. Aineistooni kuuluvat puheenvuorot ovat tällaisten keskustelujen osia.

Aineistoni koostuu kahdeksan eri lennonjohtajan kahden kokonaisen vuorokauden (19.1.2005 ja 1.2.2005) aikana puhumista puheenvuoroista kahdesta eri lennonjohdosta, mikä antaa riittävän luotettavan perustan tutkimukselle. Tutkimusaineisto koostuu 1 179 lennonjohtajan puheenvuorosta. Näistä 726 eli 61,6 % kaikista puheenvuoroista on suomenkielisiä, ja ne esiintyvät 380 keskustelussa. Englanninkielisiä puheenvuoroja on 453 eli 38,4 % kaikista puheenvuoroista. Ne esiintyvät 262 keskustelussa.

Tämä tutkimus perustuu nauhoituksille, joiden kopiot sain CD-levyllä. Lennonjohtajat eivät etukäteen tiedäneet puheensa päätymistä tutkimuksen kohteeksi, vaan aineisto valittiin myöhemmin satunnaisotannalla. Toisin sanoen aineisto on autenttinen eikä erikseen tätä tutkimusta varten tehty. Kaikki ilmaliikenteessä käydyt lennonjohtajien ja lentäjien väliset keskustelut nauhoitetaan, ja nauhoituksia käytetään onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tapahtumien selvittelyssä sekä lentoturvallisuuden kehittämiseen (Ilmailulaki 2005). Tutkimusaineiston käyttöön on saatu lennonjohtajien ja Ilmailuhallinnon lupa. Aineistoa esittelevissä esimerkeissä lennonjohtajien henkilöllisyys on kuitenkin suojattu eli kaikki kutsumerkit ja paikannimet sekä muut tunnistamisen mahdolliset tekijät on poistettu. Tämä perustuu Lakiin radiotaajuuksista ja telelaitteista (2001), jonka 37 pykälän mukaan ”radioviestintä on luottamuksellista ja sitä saa vastaanottaa vain se, jolle se on tarkoitettu”.

Rajaan tutkimukseni koskemaan vain lennonjohtajien puheenvuoroja eli jätän lentäjien puheenvuorot kokonaan tarkastelun ulkopuolelle. Syynä rajaukseen on se, että Ilmailuhallinnolta saamani tutkimuslupa koskee vain lennonjohtajien puheenvuoroja. Rajauk-

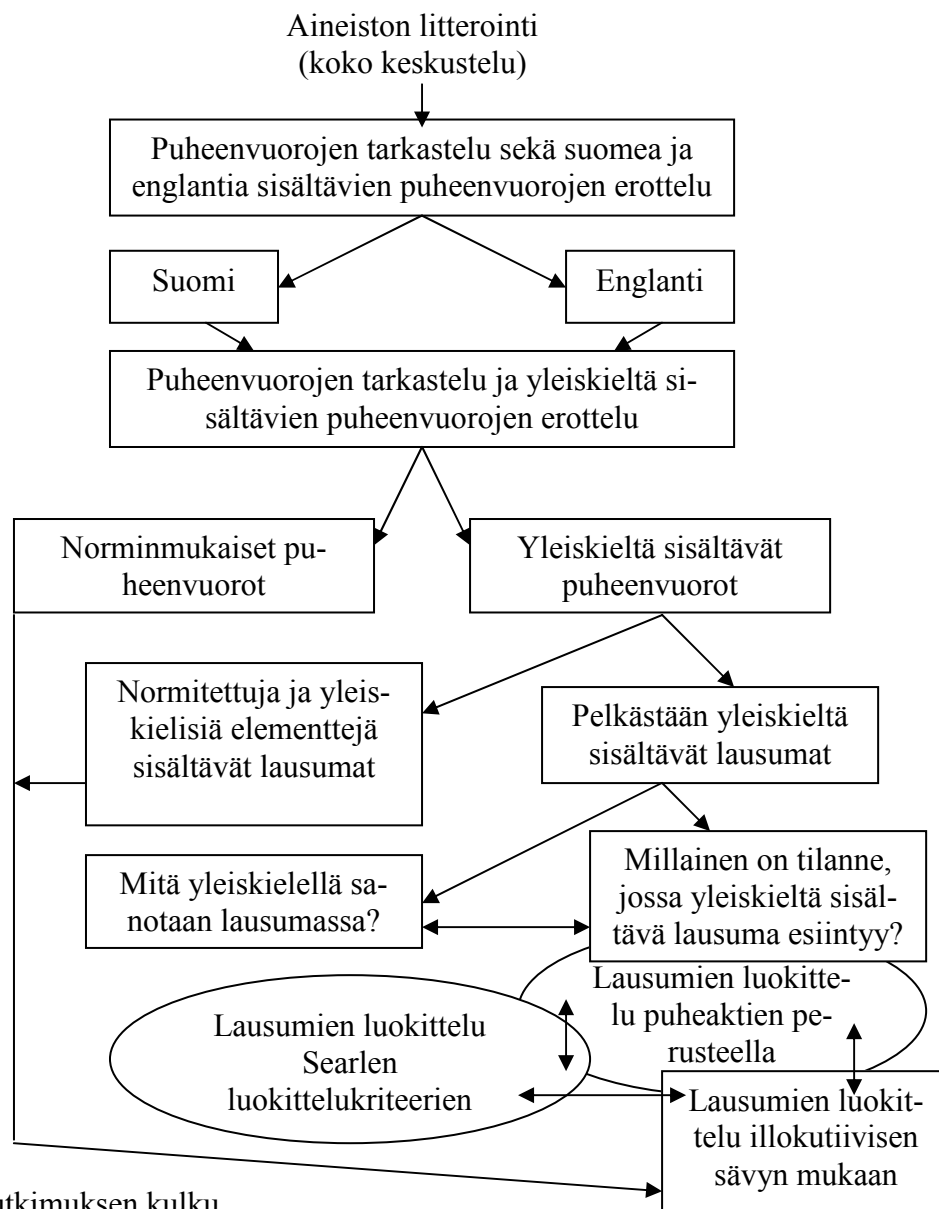
seen vaikuttaa myös se, että ammattikielen tutkimuksen kannalta lennonjohtajat voi käsitellä ammattikunnaksi ja ammatilliseksi diskurssiyhteisöksi erotuksena puheyhteisöstä.

Yhteisö on mikä tahansa ryhmä ihmisiä, jotka ovat yhdessä jonkin tarkoituksen vuoksi (Wardhaugh 1992: 1). Puheyhteisö yhdistää ihmiset, jotka ovat puheen välityksellä tekemisissä keskenään, ja joilla on samanlaiset tavat tulkita puhetta (Mesthrie, Swann, Deumerts & Leap 2000: 38). Kun puheyhteisöön kuulutaan Swalesin (1990: 24) mukaan sosiaalisin perustein, yhdistää diskurssiyhteisöön kuuluvia jäseniä funktionaaliset perusteet. Swales määrittelee diskurssiyhteisön ryhmäksi, jolla on yhteiset julkiset tavoitteet sekä yhteiset keinot ja tavat viestiä. Diskurssiyhteisön avulla levitetään tietoa, ja sillä on käytettävissään yksi tai useampi kielenkäyttötapa. Yhteisöllä on oma erityinen sanastonsa, joka on sen jäsenille tuttu. Jäsenet vaihtuvat yhteisön sisällä, ja lisäksi jäsenet voivat kuulua pienempiin erikoisyhteisöihin, jotka käyttävät kieltä omalla tavallaan. (Emt. 24–27.) Lennonjohtajat voidaan ajatella Swalesin määritelmän mukaiseksi diskurssiyhteisöksi, sillä lennonjohtajien yhteisöllä on yhteiskunnallinen julkinen tehtävä ilmailukenteen ohjaajana. Sillä on myös oma tapansa käyttää kieltä, jonka perustan muodostaa ammattikieli, joka myös sisältää erikoissanastoa. Yhteisön sisällä ja sen ulkopuolella levitetään alaan liittyvää tietoa. Jäsenet vaihtuvat ammattiin tulemisen ja sieltä poistumisen myötä; lisäksi jäsenet kuuluvat pieniin yksiköihin omassa työympäristössään, esimerkiksi oman lennonjohtoyksikkönsä henkilökuntaan.

Lennonjohtajien muodostaman diskurssiyhteisön ammatillinen aspekti muodostuu ammattiin johtavan koulutuksen suorittamisesta. Ammattikielen määrittelyn eräänä tekijänä monet tutkijat pitävät koulutusta, jonka avulla opitaan erikoisala ja siihen liittyvä kielenkäyttö (esim. Sager, Dungworth & McDonald 1980: 16, 68). Lennonjohtajat ovat koulutuksen saaneita ilmailualan ammattilaisia, joiden viestintää säätelevät ammatillisen yhteisön tavat ja säännöt, jotka ovat koko ammattikunnalle yhteisiä.

1.3 Tutkimusmenetelmä

Lähestyn työssäni kieltä pragmaattisesta näkökulmasta eli tarkastelen kieltä käyttäjän ja käyttötilanteen näkökulmasta. Pragmatiikka pitää kielenkäyttöä tavoitteellisena (Nikula 2000: 331, 339–340). Selvitänkin, miksi lennonjohtajat käyttävät kieltä niin kuin käyttävät analysoimalla lennonjohtajien puheenvuorojen sisältöä ja tehtävää. Sen perusteella pystyn päättämään, mikä merkitys yleiskielellä on lennonjohtajien ammatillisessa viestinnässä. Kuviossa 1 olen esittänyt analyysin kulun.



Kuvio 1. Tutkimuksen kulku

Kuviossa 1 olen havainnollistanut tutkimuksen kulun vaihe vaiheelta. Aloitan analyysiini litteroimalla eli kirjoittamalla CD:llä toimitetun aineiston paperille. Litteroin paperille koko keskustelun muodostaakseni itselleni kokonaiskuvan tilanteen tapahtumista, vaikka en keskustelua tutkikaan. Aineistoon kuuluvat puheenvuorot ovat osa keskustelua, eikä niiden merkitys ole sama, jos niitä tarkastellaan pelkästään irrallaan keskustelusta. Keskustelulla ja sen kululla on tärkeä merkitys tilannekuvan muodostamisessa ja puheenvuorojen kielivalintoja tarkasteltaessa.

Litterointitapana käytän kirjoittamista kirjoitusasun, en ääntämisen mukaan. Puhuttua kieltä tutkittaessa litterointi suoritetaan yleensä kuvaamalla kieli tarkasti niin, että kaikki puheeseen kuuluvat tauot, intonaatio, puheenvuorojen päällekkäisyys jne. tulevat ilmi litteraatiosta (ks. esim. keskustelunanalyysistä Have 1999; Heinonen, Korhonen, Mäntylä & Putkonen 2001). Omassa tutkimuksessani tärkeää on kuitenkin vain puheenvuorossa ilmaistu asia ja sen kielellinen ilmaisumuoto, joten jätän litteroinnissa huomioimatta puheessa esiintyvät muut piirteet. Näin ollen litteroinnissani esiintyy vain käyty kielellinen keskustelu.

Litteroituani aineiston käyn systemaattisesti läpi jokaisen aineistooni kuuluvan lennonjohtajan **puheenvuoron**. Jaan puheenvuorot ensimmäisessä vaiheessa kielen mukaan. Erottelen **suomenkieliset** puheenvuorot **englanninkielisistä**. Tämän jälkeen jatkan toiseen vaiheeseen ja erottelen kummallakin kielellä olevista puheenvuoroista toisistaan ne, jotka ovat **norminmukaisia** ja ne, jotka sisältävät **yleiskieltä**. Airspeak on hyvin määrämuotoinen kieli, ja sen raja yleiskieleen on tarkka. Käytän erottelussa apunani Ilmailulaitoksen julkaisemaa Ilmailun VHF-radiopuhelinliikenne -opasta (2004), joka on suomenkielinen opas normitetun airspeakin käyttöön.

Kolmannessa vaiheessa otan tarkemman tarkastelun kohteeksi yleiskieltä sisältävät puheenvuorot. Puheenvuoro voi sisältää yhden tai useampia **lausumia**. Lausuma (*utterance*) on puhutun kielen yksikkö, joka voi muodostua vain yhdestä sanasta, mutta myös yhdestä tai useammasta lauseesta. Kirjoitettuun kieleen verrattaessa lausuma on lähempänä virkettä kuin lausetta. (Kieli ja sen kieliopit 1994: 79.) Tarkastelen, miten paljon yleiskieltä lausumassa esiintyy. Erottelen tarkasteluni perusteella toisistaan lausumat,

jotka yhdistävät norminmukaisia ja yleiskielisiä elementtejä toisiinsa sellaisista lausumista, jotka muodostuvat pelkästään yleiskielisistä elementeistä. Pelkästään yleiskielisiä elementtejä sisältäviä lausumia nimitän **yleiskielisiksi lausumiksi**. Lausumia, jotka sisältävät joko pelkästään airspeakin normitettuja elementtejä tai yhdistävät normitettuja ja yleiskielisiä elementtejä, nimitän **ammattikieliseksi lausumiksi**.

Neljännessä vaiheessa otan tarkastelun kohteeksi puheenvuorojen sisältämät lausumat. Tarkastelen, millaisissa tilanteissa lausumat esiintyvät ja mitä niissä sanotaan, toisin sanoen, mikä on kyseisen lausuman funktio. Lausuman funktiota tarkastellessani otan avuksi **puheaktin** käsitteen. Puheaktiteorian mukaan puhuja suorittaa puhuessaan aina jonkin teon, puheaktin (*speech act*) (Searle 1978: 16; Verschueren 1999: 22). Lausuman sisältöön vaikuttaa haluttu puheakti. Puhuessaan lennonjohtaja tekee jotakin: neuvoo tai käskyy ilma-aluksen lentäjää, kysyy lentäjältä jotakin tai torjuu jonkin lentäjän esittämän pyynnön. Valittuun kielelliseen ilmaisuun vaikuttaa se, mitä lennonjohtaja haluaa lausumallaan tehdä, toisin sanoen millaisen puheaktin hän haluaa suorittaa. Erityisen tarkastelun kohteeksi otan yleiskielisten lausumien sisältämät puheaktit.

Jaan sekä ammattikieliset että yleiskieliset lausumat edelleen niiden funktioiden eli illokutiivisten puheaktien perusteella luokkiin. Luokkia muodostaessani tarkastelen puheaktien **illokutiivisia tavoitteita** (*illocutionary point*)¹, **propositionaalisen sisällön ja kielenulkoisen todellisuuden välistä suhdetta** (*direction of fit*) sekä **puhujan** eli lennonjohtajan **psykologista tilaa**, joita Searle (1976: 10–16) pitää puheaktien parhaina luokittelukriteereinä. Hän onkin muodostanut niiden perusteella viisi illokutiivisten aktien pääluokkaa, joita ovat **representatiivit** eli esitykset (*representatives*), **direktiivit** eli ohjaukset (*directives*), **komissiivit** eli sitoumukset (*commissives*), **ekspressiivit** eli mielenilmaukset (*expressives*) sekä **deklaratiivit** eli julistukset (*declaratives*). Pääluokille hän on listannut myös alaluokkia. Rakennan oman luokitteluni Searlen luokitteluun perustuen. Valotan Searlen luokittelua ja luokitteluperusteita sekä puheaktiteoriaa tarkemmin luvussa 3.

¹ Esim. käskyn illokutiivinen tavoite on saada vastaanottaja tekemään käsketty asia.

Searlen pääakteja koskeva luokitus ei ole riittävän tarkka omaa luokitteluani ajatellen, joten luokittelen aineistoon kuuluvien puheenvuorojen sisältämät lausumat edelleen alaluokkiin sen mukaan, mitä luokkia aineistossa esiintyy. Muodostan luokitukseni aineistoon kuuluvien puheaktien **illokutiivisten sävyjen** (*illocutionary force*) pohjalta. Lausuman sisältämä puheakti voi kuulua vain yhteen luokkaan. Ammattikielisten lausumien sisältämien puheaktien luokkia ovat **toteamukset, ohjeet, luvat, selvitykset, käskyt, kysymykset ja muut**. Yleiskielisten lausumien sisältämien puheaktien luokkia ovat **toteamukset, käskyt, kiellot, luvat, kysymykset, tarjoukset, lupaukset sekä muut**.

Yhdistän tutkimuksessani sekä määrällistä että laadullista analyysia. Määrällinen ote ilmenee työssäni lausumien kokonaismäärän sekä ammattikielisten että yleiskielisten lausumien määrän ilmaisemisessa lukuina. Laadullinen ote taas näkyy siinä, että analysoin ja kuvaan todellisessa tilanteessa käytettyä kieltä sekä pohdin tehtyjä kielenkäytövalintoja. Koska työni tutkimusaineisto on pieni, en pyri sen tuottamalla tuloksilla laajaan yleistettävyyteen. Lentokentät jo Suomen rajojen sisäpuolellakin eroavat toisistaan, joten tulosten laaja yleistettävyyden koskemaan kaikkia lennonjohtoyksiköitä olisi väärin. Toisaalta yleistyksien tuottaminen ei ole laadullisen tutkimuksen perusta, vaan tarkoituksena on tutkia pientäkin aineistoa tarkasti ja havainnoida siinä esiintyvät tärkeät seikat, jotka usein esiintyvät samanlaisina myös aineistoa laajemmin tarkastelemalla (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 1997: 181–182). Pyrinkin tutkimuksessani tuomaan ilmi uusia seikkoja yleiskielen merkityksestä ammattikielen rinnalla.

1.4 Aiempi tutkimus

Airspeakia on tutkittu inhimillisen tekijän näkökulmasta lähinnä englanninkielisissä maissa, mutta ei juurikaan Suomessa. Usein tutkinnan kohteena ovat lennonjohtajien ja lentäjien väliset kielestä johtuvat väärinymmärrykset, joita esimerkiksi Cushing (1994) kirjassaan kuvaa. Wyss-Bühlmann (2005) taas on tutkinut lennonjohtajien ja lentäjien välisten puheenvuorojen variaatioita ja keskustelujen yhteistyöstrategioita. Yksittäisten tutkijoiden lisäksi ilmailujärjestöt tekevät tutkimustyötä ilmailun eri osa-alueilla paran-

taakseen lentoturvallisuutta (esim. ICAO 2008b; Eurocontrol 2008; Flight Safety Foundation 2008).

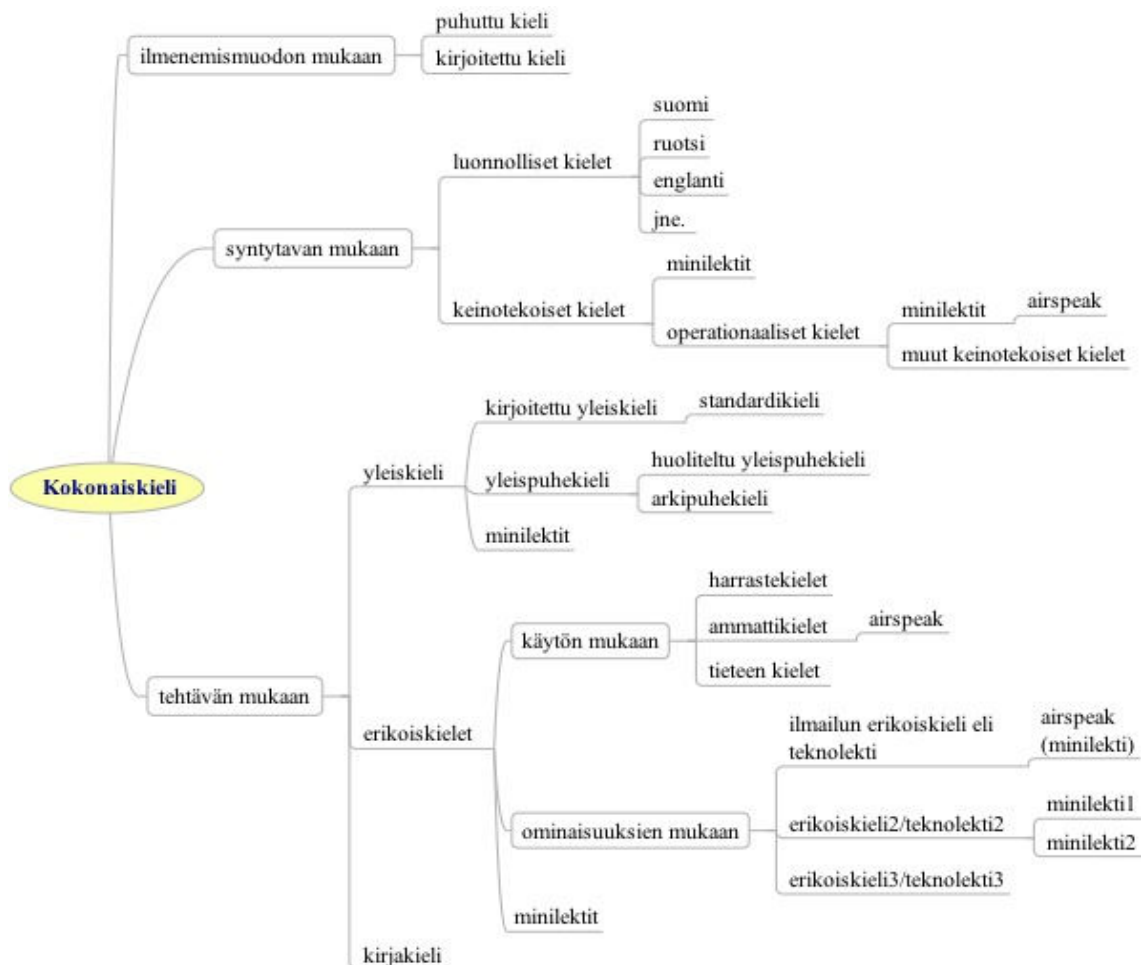
Suomessa Onnettomuustutkintakeskuksen tutkijat joutuvat joskus tutkinnan yhteydessä ottamaan kantaa tapauksessa käydyn radiopuhelinkeskustelun kulkuun (esim. Onnettomuustutkintakeskus 1998). Suomessa on valmistunut aiheesta muutamia opinnäytetöitä, kuten Oksmanin (1989) ja Pajusen (2002) pro gradu-työt sekä Eskelinen-Rönkän (2005) lennonjohtajien puheen ymmärrettävyyttä käsittelevä väitöskirja. Hannele Palukka ja Petra Auvinen (2007) ovat tutkineet ilmailuvuorovaikutusta. Heidän tutkimuksessan tarkastelun kohteena on lennonjohtajien ja lentäjien välisen vuorovaikutuksen lisäksi lennonjohtajien ja lentokoneen ohjaamomiehistön työpisteiden sisäinen vuorovaikutus.

Lennonjohtajia ja heidän ammittiaan on tutkittu Suomessa myös muusta näkökulmasta. Esimerkiksi Palukka (2003) on tutkinut lennonjohtajien ammatti-identiteettiä. Tällä hetkellä on käynnissä YTM Inka Koskelan yhteistyössä lennonjohtajia kouluttavan Avia Collegen kanssa vuonna 2006 aloittama nelivuotinen väitöskirjatutkimus, joka tarkastelee lennonjohtajien simulaatiokoulutuksessa tapahtuvaa vuorovaikutuksellista oppimista. Koskelan tutkimus on osa Tampereen yliopiston tutkimushanketta, joka koskee yhteistoiminnallista oppimista teknologiaympäristössä. Hankkeesta on odotettavissa myös muita raportteja. (Finavia 2006e.)

Airspeakia ei ole juurikaan tutkittu ammattikielenä, mihin lienee syynä aineiston saannin vaikeus. Muuten ammattikieliä on tutkittu runsaastikin (ks. ammattikielten tutkimuksen kehityksestä esim. Laurén & Nordman 1987; Gunnarsson 1993; ammattikielen tutkimuksia esim. Nordman 1992; Laurén 1993). Puhuttua ammattikieltä on tutkittu erityisesti keskustelunanalyysin avulla. Tällöin on kuitenkin yleensä keskitytty ammatillisissa viestintätilanteissa tapahtuvaan osanottajien väliseen vuorovaikutukseen.

2 AIRSPEAK KIELIJÄRJESTELMÄSSÄ

Luonnollinen kieli on moninainen ilmiö, joka muodostuu useista osajärjestelmistä. Luonnollinen kieli, kuten suomi, voidaan määritellä kieleksi, jota ei ole keinotekoisesti kehitetty, vaan joka on kehittynyt luonnollisesti aikojen kuluessa. Se omaksutaan lapsena sosiaalisessa elinympäristössä ja jota omaksumisen jälkeen käytetään päivittäisessä elämässä. (Karlsson 2001: 2.) Luonnollisen kielen osajärjestelmät ovat erilaisissa suhteissa toisiinsa. Joku osajärjestelmä muodostuu useasta pienemmästä osajärjestelmästä, kun taas joku osajärjestelmä voi yksinään olla iso kokonaisuus. Kuvioon 2 olen koonnut käsitejärjestelmäksi kielen osajärjestelmät. Käsitejärjestelmä ilmentää kielten osajärjestelmien paikan kokonaiskielijärjestelmässä sekä eri osajärjestelmien välisiä keskinäisiä suhteita.



Kuvio 2. Käsitejärjestelmä kielen osajärjestelmistä.

Kuviossa 2 olen esittänyt kielen eri osajärjestelmien suhteet toisiinsa. Kuvion keskus eli pääkäsite on saksankielisessä erikoiskielen tutkimuksessa esiintyvä termi **kokonaiskieli** (*Gesamtsprache*)² (esim. Möhn & Pelka 1984: 14), jonka alakäsitteiksi kielen eri osajärjestelmät sijoittuvat. Puhuttu ja kirjoitettu kieli sekä yleiskieli ja erikoiskielet erotetaan kokonaisjärjestelmässä toisistaan. Tässä tutkimuksessa keskityn tarkastelemaan lennonjohdon ja lentäjien välillä käytettävää puhuttua ammattikieltä, **airspeakia**, joka voidaan kokonaiskielijärjestelmässä sijoittaa erikoiskielen alaiseksi osajärjestelmäksi.

Yleiskieli on luonnollisen kielen ydin (Bungarten 1993: 20). Se on merkittävin kielen osajärjestelmistä. Yleiskieli sisältää kaikille kieliyhteisön jäsenille tuttuja sanoja ja rakenteita. Yleiskielestä erotetaan **erikoiskielet**, joilla tarkoitetaan tieteen, ammattien ja harrastealojen kieliä. Erikoiskielille on ominaista niiden erikoisalaan liittyvä sanasto. (Haarala 1981: 9.) Erikoiskieli voi olla kirjoitettua tai puhuttua. Erikoiskielten sijoittumisesta kokonaiskielijärjestelmään ollaan montaa mieltä. Esimerkiksi Möhn ja Pelka (1984: 14, 141) pitävät paitsi yleiskieltä myös erikoiskieliä kokonaiskielen osajärjestelminä. Myös Hoffmann (1988: 21) sijoittaa erikoiskielet kokonaiskielen osajärjestelmiksi, kun taas Bungarten (1993: 31–32) näkee erikoiskielet itsenäisinä kielijärjestelminä. Kumpikin osajärjestelmä käyttää kuitenkin samoja elementtejä ja rakenteita, jotka esiintyvät kokonaiskielijärjestelmässä (Schröder 1990: 8). Tätä tukee muun muassa se tosiasia, että lukija, joka ei ymmärrä mitään lukemastaan erikoiskielisestä tekstistä, tunnistaa sen kuitenkin osaksi jotakin kokonaiskielijärjestelmää (Lehrberger 1982: 82), esimerkiksi suomeksi. Näin ollen sekä yleiskieltä että erikoiskieliä voidaan pitää saman kokonaiskielijärjestelmän osajärjestelminä.

Puhuttu ja kirjoitettu kieli voidaan käsittää saman kielen kahdeksi eri varieteetiksi (Halliday 2004: 34). Ne voidaan käsittää myös kielen kahdeksi eri tavalla ilmeneväksi olomuodoksi, joita käytetään toisistaan eroavissa viestintätilanteissa ja eri tarkoituksiin. Kummallakin on useita erilaisia osajärjestelmiä, joiden väliset rajat eivät aina ole selkeät. (Tiittula 1992: 9, 11.)

² *Gesamtsprache* voidaan suomentaa myös yhteiskieleksi.

Kielijärjestelmä sisältää myös erikoislaatuisia osajärjestelmiä. Tällaisia ovat esimerkiksi minilekit sekä keinotekoiset ja operationaaliset kielet. **Minilekit** (*minilekt*) ovat rajatun ryhmän käyttämiä tai rajatulla erikoisalalla käytettäviä erikoiskieliä (Laurén & Nordman 1987: 44–45; Nordman 1992: 23; Nordman 1994: 10, 23). **Keinotekoiset kielet** (*artificial languages*) – toisin kuin luonnolliset kielet – ovat kieliä, jotka ovat syntyneet tietoisien kehittelyn tuloksena. **Operationaaliset kielet** (*operational languages*) ovat eräs keinotekoisien kielten laji, jota käytetään ammattilaisten välisessä viestinnässä. Tarkasti ottaen edellä mainitut kielityypit kuuluvat käsittelemäni luonnollisten kielten muodostaman kielijärjestelmän ulkopuolelle, mutta koska monet niistä perustuvat luonnollisille kielille, ja koska ne liittyvät läheisesti myös airspeakin, on perusteltua huomioida ne tässä yhteydessä.

Seuraavaksi pohdin ensin kielenkäyttäjän mahdollisuuksia vaihdella kielen eri osajärjestelmien välillä (luku 2.1). Sen jälkeen tarkastelen tarkemmin kuviossa 2 esiintyviä kielen osajärjestelmiä sekä airspeakin paikkaa kokonaiskielijärjestelmässä ja suhdetta muihin kielen osajärjestelmiin. Tarkastelen puhuttua kieltä ja sen suhdetta kirjoitettuun kieleen (luku 2.2). Tämän jälkeen tarkastelen yleiskielen ja erikoiskielten välisiä eroja sekä erikoiskieliin kuuluvia ammattikieliä (luku 2.3), jonka jälkeen tarkastelen airspeakia ammattikielenä ja valotan sen ominaispiirteitä (luku 2.4). Lisäksi pohdin airspeakin suhdetta kielijärjestelmän erikoisiin osajärjestelmiin, minilekteihin (luku 2.5), keinotekoisiiin kieliin (luku 2.6) sekä operationaalsiin kieliin (luku 2.7).

2.1 Kielenkäyttäjän monet valinnanmahdollisuudet

Kieli tarjoaa käyttäjälleen laajan valinnanmahdollisuuksien joukon kolmen toisiinsa liittyvän ominaisuuden avulla. Näitä ominaisuuksia ovat kielen vaihtelevuus, neuvoteltavuus ja sopeutuvuus. Kielen vaihtelevuus ja sopeutuvuus antavat käyttäjälle mahdollisuuden valita monista kielen osajärjestelmistä käyttötarkoitukseen sopivimman. Kielen neuvoteltavuus kertoo siitä, että kielen käytön säännöt ovat joustavia eikä sen käyttöä rajoita tiukat ilmaisun muodon ja tehtävän suhdetta koskevat säännöt. (Verschueren 1999: 58–63.) Kieltä voidaan käyttää puhumiseen ja kuuntelemiseen, kirjoittamiseen ja

lukemiseen. Puhuttuja ja kirjoitettuja kieliä on useita eri lajeja. Jokaisella kielenkäyttäjällä on hallussaan useita eri kielivariantteja (Sager ym. 1980: 50), joten he voivat **varioida** eli vaihdella kielenkäyttöään kielten osajärjestelmien välillä tilanteen ja tarpeen mukaan. Kun puhutaan kielen käyttäjän hallussa olevista kielivarianteista, sanotaan hänellä olevan kielellinen repertuaari (*verbal repertoire*) (Trudgill 2000: 81).

Termillä **koodi** (*code*) voidaan viitata mihin tahansa viestintäjärjestelmään, jota kaksi tai useampi henkilö käyttää keskinäisessä viestinnässään (Wardhaugh 1992: 89). Eri kielivariantit voidaan näin ollen ajatella koodiksi, ja vaihtelua eri kielivarianttien eli koodien välillä **koodinvaihdoksi** (*code-switching*)³ (Verschueren 1999: 118–119). Osa tutkijoista määrittää koodinvaihdon kahden tai useamman eri kielen keskinäiseksi vaihteluksi (esim. Gardner-Chloros 1997), kun taas toiset pitävät koodinvaihtona myös saman kielen kahden eri variantin välistä vaihtelua (esim. Gumperz 1982: 59; Wardhaugh 1992: 89, 103; Trudgill 2000: 201).

Koodin valintaan vaikuttavat lähettäjä ja vastaanottaja (paitsi heidän persoonansa, myös heidän asenteensa aiheeseen, toisiinsa ja puhetilanteeseen), sanoman aihe ja tarkoitus, puhetilanne sekä viestintäväline (Cassirer 2003: 26–30). Koodinvaihto voi esiintyä osana yksittäistä lausetta tai puhuja voi keskustelussa sanoa koko puheenvuoronsa edeltävästä puheenvuorosta poikkeavalla koodilla (Gumperz 1982: 59–60). Tärkeintä on, että koodit voidaan erottaa toisistaan (Lappalainen 2001: 170). Omassa tutkimuksessani käsitän koodinvaihdon saman kielen kahden eri variantin eli osajärjestelmän – normitetun ammattikielen ja yleiskielen – väliseksi vaihteluksi. Koodien raja toisiinsa on selkeä ja niiden erottaminen on yksiselitteistä, sillä normitetulle aairspeakille on asetettu selkeä määrämuotoisuus, josta yleiskieli eroaa selvästi.

Gumperz (1982: 60–61) erottaa kaksi koodinvaihdon lajityyppiä: tilanteen mukaisen koodinvaihdon (*situational code-switching*) sekä keskusteluun liittyvän koodinvaihdon (*conversational code-switching*). Tilanteen mukaisessa koodinvaihdossa puhuja vaihte-

³ Koodinvaihdosta käytetään myös nimeä *tyylinvaihto* (*style-shifting*) (esim. Bell 2001; Ervin-Tripp 2001; Labov 2001).

lee koodien välillä aina kulloisenkin puhetilanteen mukaan, kun taas keskusteluun liittyvä koodinvaihto tapahtuu keskustelussa eivätkä sen käyttäjät aina tiedosta sitä itseään. (Emt.) Ervin-Trippin (2001: 47–49) luokittelussa puhuja vaihtelee tyylien (so. koodien) välillä kolmessa tapauksessa: jos puhetilanteeseen osallistujat vaihtuvat tai jos puhetilanne muuttuu, tai jos puhuja haluaa retorisin keinoin vaikuttaa esimerkiksi kuulijan tunteisiin. (Emt.) Ervin-Trippin luokittelussa esiintyvä osallistujien vaihto ja puhetilanteen muuttuminen vastaavat Gumperzin tilanteen mukaista koodinvaihtoa, kun taas retorisen vaihdon voi ajatella kuuluvan Gumperzin keskusteluun liittyvään koodinvaihtoon.

Koodinvaihto voi siis liittyä puhetilanteiden vaihteluun. Tiettyihin puhetilanteisiin liittyy usein tietty tapa käyttää kieltä. Tällaisia tilanteeseen liittyvää kielenkäyttötapaa eli tilanteen mukaista kielivarianttia kutsutaan rekisteriksi (*register*). Rekisterit voidaan erottaa toisistaan kolmen muuttujan avulla. Muuttujia ovat ala (*field*), sävy (*tenor*) ja tapa (*mode*). Ala määrittää kehyksen, jossa viestintä tapahtuu. Kehyksen osatekijöitä ovat esimerkiksi sanoman aihe, tarkoitus ja tyypillinen esitystapa. Sävy kertoo tilanteen osapuolten välisistä roolisuhteista. Tapa kuvaa sitä, millä tavalla viestitään, se voi olla esimerkiksi viestintäkanava. (Halliday 1984: 31–33; Halliday & Hasan 1986: 38–39, 41–43; Eggins 2004: 9, 90.) Esimerkiksi ammattikieli on oma rekisterinsä kielenkäyttäjän rekisterivarastossa. Jos rekisterin käsitettä vertaa yllä olevaan Gumperzin luokitteluun koodinvaihdosta, vastaa tilanteen seurauksena syntyvä rekisterin käyttö tilanteen mukaista koodinvaihtoa, sillä molemmat aiheutuvat puhetilanteen muutoksesta.

Tilanne on kielenkäytön tutkimuksen lähtökohta, sillä tilanne selittää kielenkäyttöä (Karihalme 1999: 9–10). Tilanteen yhteydessä puhutaan usein **kontekstista** (*context*). Kontekstista irrallisena puhe tai kirjoitus on merkityksetöntä, sillä ne täydentyvät vasta kontekstissaan. Suppeasti määriteltynä kontekstilla tarkoitetaan niitä kielen ulkopuolisia tekijöitä, jotka auttavat sanoman tulkinnessa (Kieli ja sen kieliopit 1994: 96). Fairclough (1997: 85) ymmärtää kontekstin laajemmin. Hän erottaa kontekstista kolme erilaista abstraktiotasoa: konteksti sisältää viestintätilanteen välittömän kontekstin, tilanteeseen liittyvien institutionaalisten toimintatapojen kontekstin sekä nämä molemmat sisäänsä sulkevan kulttuurisen kontekstin. (Emt.) Ammattikielen käyttäjän ammatillinen

osaaminen on osa kulttuurikontekstia (Karihalme 1999: 21). Ammattikunnalla on omat sääntönsä ja toimintatapansa, jotka opitaan ammattikoulutuksessa tai työpaikalla, ja ne vaikuttavat kielenkäyttötapoihin. Lisäksi ammattikielen käyttäjän kielenkäyttövalintoihin vaikuttaa hänen ammatillinen roolinsa ja asemansa (Sager ym. 1980: 83).

Etenkin puhuttu kieli on vahvasti sidoksissa käyttötilanteeseensa. Puhetilanne on helppo tunnistaa ja erottaa muista puhetilanteista, kun siihen liittyvät kielen ulkopuoliset rajat, kuten aika, paikka ja osallistujat, pysyvät samana. Puhetilanteen muuttuminen ja sen määrittelemine toiseksi puhetilanteeksi voi taas olla hyvinkin ongelmallista. Tutkijan pitää harkita, muuttaako puheenaiheen vaihto puhetilanteenkin kokonaan toiseksi. (Suojanen 1982: 26.) Entä muuttuuko puhetilanne, kun tilanteeseen tulee uusia osallistujia, kun osallistujat pysyvät samoina, mutta puhetilanteen paikka vaihtuu tai kun puhuja vaihtelee samassa puhetilanteessa useamman eri rekisterin välillä. Puhetilanteessa tapahtuva vaihtelu ei ole selitettävissä pelkästään kielen ulkopuolelta tulevilla vaikutteilla (Lappalainen 2001: 75–83, 159.) Puhujat vaihtelevat koodia myös omien tarkoitustensa mukaan (Trudgill 2000: 105).

Kun tarkastelee airspeakissa esiintyvää vaihtelua ammatti- ja yleiskielen välillä, täytyy pohtia tilanteen käsitettä, toisin sanoen sitä, muuttuuko tilanne, kun koodi vaihtuu toiseksi. Airspeakia ja sen käyttötilannetta voi tarkastella Hallidayn (esim. 1984: 31–33) rekisterimuuttujien avulla. Vaikka koodi muuttuukin ammattikielestä yleiskieleksi, airspeakin rekisterin sävy ja tapa pysyvät ennallaan, toisin sanoen muutoksia ei tapahdu osallistujien roolisuhteissa eikä sanoman välityskanavassa. Lennonjohtaja on edelleen se, joka kääkee ja antaa ohjeita lentäjälle, ja sanomien välitys tapahtuu edelleen radiopuhelimen välityksellä. Ala voi sen sijaan aiheuttaa pienen lii kahduksen: jos yleiskieltä ryhdytään käyttämään silloin, kun puheenaihe eroaa siitä, mitä on puhuttu aikaisemmin ammattikielellä, kyseessä voisi olla muutos rekisterin muuttujassa ala. Katsoisin kuitenkin, että puheenaiheen vaihto ei ole riittävä syy puhua rekisterien välisestä vaihtelusta, sillä lennonjohtajan viestinnän tarkoituksena on edelleen ilmaliikenteen ohjaaminen ja lentoturvallisuuden ylläpitäminen. Lisäksi airspeakin ominaisuutena on lupa yleiskielen käyttämiseen tarvittaessa, sillä ohjekirjat antavat siihen mahdollisuuden (esim. Ilmailun

VHF -radiopuhelinliikenneopas 2004). Näin ollen tässä työssä käsitän koodinvaihdon tapahtuvan airtpeak-nimisen rekisterin sisällä.

2.2 Puhuttu ja kirjoitettu kieli

Puhuttua ja kirjoitettua kieltä voi pitää kielen kahtena erilaisena ilmenemismuotona, jonka seurauksena ne myös eroavat toisistaan. Puhuminen ja kirjoittaminen eivät ole kielen kaksi eri vaihtoehtoista tapaa ilmaista sama asia; ennemminkin ne ovat kielen kaksi erilaista tapaa ilmaista eri asioita (Halliday 1990: xv). Puhuttua ja kirjoitettua kieltä on kuitenkin olemassa monia eri lajeja, jonka seurauksena raja puhutun ja kirjoitetun kielen välillä on välillä jyrkempi, välillä lievempi (Biber 1988: 36–37, 199; Halliday 1990: 32). Esimerkiksi etukäteen paperille kirjoitettu puhe on käytännössä lähempänä kirjoitettua tekstiä kuin ystäväysten välistä puhuttua keskustelua, samoin tekstiviestit ovat yleensä lähempänä puhuttua kieltä kuin esimerkiksi kirjoitettua lakikieltä.

Puhutun ja kirjoitetun kielen perustavanlaatuinen ero on niiden tuottamis- ja vastaanototavoissa. Kirjoitettu kieli muodostetaan kirjaimin ja kuvioin, ja se vastaanotetaan näköaistin avulla. Puhuttu kieli sen sijaan muodostetaan äänen avulla ja vastaanotetaan kuuloaistin avulla. (Tiittula 1992: 11; Niemikorpi 1996: 31.) Puhuttua kieltä pidetään usein kirjoitettua kieltä alempiarvoisena. Syynä tähän on se, että tutkijat tarkastelevat puhuttua kieltä usein kirjoitetun kielen sääntöjen perustalta. (Kieli ja sen kieliopit 1994: 76.) Halliday (1990: 90) esittää kolme syytä kirjoitetun kielen ylivoimaisuuteen puhutun kieleen nähden. Hänen mukaansa syynä ovat kirjallisten kulttuurien arvostus, puhutun kielen tutkimuksissa käytettävät litteraatiot sekä tutkijoiden aikaisempi keskittyminen akateemisten puheiden tutkimiseen. Kirjoitustaidon kehittyttyä kirjoitettua kieltä alettiin arvostaa puhuttua kieltä enemmän sen säilyvyyden vuoksi. Puhuttu kieli katoaa nopeasti, kun kirjoitettu kieli säilyy vuosisatojenkin ajan. Puhutun kielen litteraatioissa taas kuvataan tarkasti käyty kielellinen viestintä, ja mukaan otetaan kaikki puheessa esiintyneet tauot, epäröinnit, yskähdykset jne., mikä tekee litteraatiosta hankalan luetta- van. Lisäksi tutkijoiden aikaisempi keskittyminen akateemisiin puheisiin antoi vääran-

laisen kuvan puheesta, eroaahan akateeminen puhe täysin arkipäiväisestä puheesta. (Emt.)

Puhe on kuitenkin ihmisen ensisijainen kielimuoto. Puhe tulee ensin paitsi koko ihmiskunnan historiassa, myös yksilön henkilökohtaisessa historiassa (Biber 1988: 8; Karlsson 1995: 164). Puhutun kielen taidot opitaan tiedostamatta jo lapsena kieliyhteisön so-
sialistumisprosessissa. Toisin kuin puhutun kielen säännöt, kirjoitetun kielen säännöt on tietoisesti opeteltava erikseen. (Halliday 1990: xv, 2; Tiittula 1992: 12, 15–16.) Kaikilla kulttuureilla on käytössään puhuttu kieli, mutta joillakin kielillä ei ole olemassa kirjallista muotoa. Vaikka puhetta ja kirjoitusta kumpaakin voi käyttää melkein mihin tahansa viestinnälliseen tarkoitukseen, niitä ei kuitenkaan käytetä toistensa vaihtoehtoina. Tarpeen ja tarkoituksen mukaan niistä valitaan käyttöön vain toinen. Yleensä valinta tapahtuu tiedostamatta, sillä toinen vaihtoehtoista on tarkoitukseen toista sopivampi. Kielimuodoista kumpikaan ei ole ensisijainen tai toista parempi, vaan ne ovat kaksi erilaista järjestelmää. (Biber 1988: 7–8.)

2.2.1 Puhutun ja kirjoitetun kielen erot

Puhutun ja kirjoitetun kielen erot johtuvat niiden erilaisista käyttötilanteista sekä toisistaan eroavista tuottamis- ja tulkintaprosesseista (Tiittula 1992: 12). Yleisesti ajatellaan, että kirjoitettu kieli on rakenteellisesti huolellista, muodollista ja abstraktia, kun taas puhuttu kieli on konkreettista, kontekstiin sidottua ja rakenteellisesti yksinkertaista (Biber 1988: 5). Kirjoitetun kielen lauseita pidetään yleensä puhutun kielen lauseita kielelliseltä rakenteeltaan monimutkaisempina sekä leksikaalisesti tiheämpinä eli enemmän sanoja sisältävinä (Halliday 1990: 62–63, 87; Eggins 2004: 93). Puhutun kielen rakenne ei kuitenkaan ole kirjoitetun kielen rakennetta yksinkertaisempaa. Puhutun kielen yleiset piirteet, kuten esimerkiksi tauot ja toistot, tekevät siitä sekavan oloisen, mutta todellisuudessa puhuttu kieli on omalla tavallaan järjestäytyntä ja rakenteeltaan monimutkaista. (Tiittula 1992: 85; Kieli ja sen kieliopit 1994: 76–78.) Kun kirjoitettua kieltä koskevat kielenhuollon luomat säännöt, puhutulla kielellä on omat sääntönsä, jotka ovat usein tiedostamattomia, ja jotka huomataan vasta, kun niitä rikotaan. (Tiittula 1992: 48, 51–52).

Puhuttu kieli ei ole niin tiivistä kuin kirjoitettu kieli, vaan sen lauseet ja virkkeet ovat lyhyempiä ja yksinkertaisempia, mutta ne ovat kieliopillisesti monimutkaisempia kuin puhutun kielen lauseet. Lauseiden välisiä yhteyksiä on vaikeampi ymmärtää. (Halliday 1990: 62–63, 87; Tiittula 1992: 66, 85; Kieli ja sen kieliopit 1994: 76–78; Eggins 2004: 92.) Puhutun kielen lauseet sisältävät kuitenkin sellaisia muotoja ja rakenteita, joita ei esiinny kirjoitetussa kielessä, kuten esimerkiksi kahdennuksia⁴ ja limittäisrakenteita⁵ (Kieli ja sen kieliopit 1994: 76–78). Puhuttu kieli ei myöskään ole sanastoltaan niin vaihtelevaa kuin kirjoitettu kieli (Tiittula 1992: 66). Kirjoitettu kieli esittää asiat staattisesti eli paikallaan pysyvinä ilmiöinä, kun taas puhuttu kieli esittää ne dynaamisina prosesseina ja tekemisenä. Puhutun kielen dynaamisuutta ilmentää sekin, että siinä esiintyy kirjoitettua kieltä enemmän verbejä. Kirjoitetussa kielessä sitä vastoin esiintyy enemmän substantiiveja. (Halliday 1990: 81, 93–94.)

Puhuttu kieli on dialogista, ja se sisältää yleensä kaksi tai useampia osanottajia. Kirjoitettu kieli tuotetaan usein yksinäisyydessä, ja se on yleensä monologista. Toisin kuin kirjoitettu kieli, puhuttu kieli on kontekstiin ja puhehetkeen tiukasti sidottua. Puhetilanteessa osanottajat ovat yleensä samassa fyysisessä ympäristössä (poikkeuksena esimerkiksi puhelinkeskustelu) eli konteksti on kummallekin sama. (Tiittula 1992: 12, 37–38; Kieli ja sen kieliopit 1994: 77, 113; Eggins 2004: 92–93.) Kirjoitettua kieltä käytettäessä on otettava huomioon sen riippumattomuus kontekstista, ja pyrittävä kirjoittamaan selvästi, jotta lukija ymmärtäisi sanoman (Tiittula 1992: 12, 38; Kieli ja sen kieliopit 1994: 114; Häkkinen 1994: 118).

Puhuttu kieli tuotetaan ja vastaanotetaan samanaikaisesti. Tuottamis- ja vastaanottoprosessin yhtäaikaisuuden sekä puheen dialogisuuden vuoksi puhe tuotetaan yleensä ilman suurempaa etukäteissuunnittelua. Joskus puhuttua kieltä on mahdollista suunnitella, esimerkiksi kirjoittamalla juhlapuhe etukäteen, mutta esimerkiksi spontaanin keskustelun suunnittelu ei ole mahdollista, koska puheenvuorojen on sovittava toisiin puheenvuoroihin ja keskustelun kontekstiin. Puhuessaan puhuja voi huomioida kuulijan reakti-

⁴ Kahdennus on rakenne, jossa samaan tarkoitteeseen viitataan kahdesti (Kieli ja sen kieliopit 1994: 77). Esim. *Se oli vihainen se asiakas.*

⁵ Limittäisrakenne sisältää kaksi persoonamuotoista verbiä (Kieli ja sen kieliopit 1994: 78). Esim. *Se lähtee pois täältä juoksee.*

ot ja palautteet, ja tehdä tarvittaessa puheeseensa korjauksia, jotka kaikki ovat kuulijan kuultavissa. Puhe katoaa nopeasti, eli se on vain hetken kuulijan kuultavissa. Kirjoittaja taas voi suunnitella kirjoituksensa etukäteen ja kirjoittaa tekstinsä tarvittaessa moneen kertaan. Tehdyt korjaukset eivät ole lukijan nähtävissä. (Tiittula 1992: 12, 27–28, 38; Kieli ja sen kieliopit 1994: 76–77; Eggins 2004: 92–93.)

Puhuttua ja kirjoitettua kieltä käytetään erilaisissa konteksteissa ja eri tarkoituksiin, vaikka niiden kontekstit ja tarkoitukset menevätkin osittain päällekkäin (Halliday 1990: 93). Niiden väliset kieliopilliset erot eivät ole sattumanvaraisia, vaan seurausta eroista viestintätavassa (Eggins 2004: 94). Puhutun ja kirjoitetun kielen erojen vuoksi niitä on paras tarkastella omassa käyttöyhteydessään (Tiittula 1992: 102). Tosin uudet tekniset viestintävälineet ovat sekoittaneet puhutun ja kirjoitetun kielen rajoja. Monologisena pidetty kirjoitettu kieli on muuttumassa yhä enemmän dialogiseksi ja jopa vuorovaikutteiseksi erilaisten reaaliaikaisten internet- ja chat –televisio-keskustelupalstojen myötä. Puhuttu kieli taas on nykyvälineillä helppo nauhoittaa kuunneltavaksi, jolloin se kadottaa dialogisuutensa.

Vaikka lennonjohtajien keskustelussa puhumat puheenvuorot eivät voi täysin olla etukäteen suunniteltuja, puoltaa airspeakin määrämuotoisuus ja kirjallinen käyttöopas jonkin-tasoista etukäteissuunnittelua. Lentäjä noudattaa lentäessään tiettyjä sääntöjä ja toimintatapoja, ja lennon vaiheet – nousu, lento ja lasku – ovat jokaisen lennon kohdalla samat. Lennonjohtaja tietää, mitä sanoa missäkin lennon vaiheessa; esimerkiksi ilma-aluksen lähestyessä lentokenttää on olemassa tietyt sanonnat, joita lennonjohtaja käyttää (ks. Ilmailun VHF-radiopuhelinliikenne -opas 2004: 61–65). Airspeakilla käytävän keskustelun kulkiessa normaalisti samojen sanontojen ja sanojen käyttö muodostuu ammatilliselle ainakin jonkinasteiseksi rutiiniksi.

2.2.2 Puhutun kielen yleisiä piirteitä

Puhutussa kielessä kontekstilla on tärkeä merkitys. Lausumat ovat kontekstin muovaamia eikä niitä ei voi ymmärtää ilman sitä kontekstia, jossa ne esiintyvät. Toisaalta lausumat myös muokkaavat kontekstia. (Drew & Heritage 1997: 18.) Yhteinen konteksti ja

osallistujien yhteinen tieto täydentävät puhujan puheenvuoroa ja auttavat kuulijaa tulkitsemaan sen. Puhuja voi käyttää pronomineja eikä hänen tarvitse välttämättä sanoa kaikkea. (Kieli ja sen kieliopit 1994: 76–77, 114.) Puhe voi siksi olla hajanaista sekä sisältää vaillinaista lauseita ja korjauksia kontekstissa tapahtuvien muutosten mukaisesti. Puheeseen syntyy taukoja, toistoa, katkoksia, uusia aloituksia jne. (Tiittula 1992: 19, 26–30; Niemikorpi 1996: 141.) Puhutussa kielessä esiintyy usein irrallisia aineksia, kuten partikkeleita, joilla on kuitenkin tärkeä merkitys keskustelun kulussa (Tiittula 1992: 57–65; Kieli ja sen kieliopit 1994: 80.) Esimerkiksi sanonta *Jaa niinkö* voidaan tulkita keskustelussa palautteeksi ja jatkamista kannustavaksi ei-kieliopilliseksi, irralliseksi ainekseksi. Puheen hajanaisuutta vähentävät kontekstin lisäksi prosodiikka, kuten esimerkiksi puheen intonaatio ja rytmi, sekä paralingvistiset keinot, kuten esimerkiksi äänenkorkeuden vaihtelut, äänensävy ja puhenopeus (Halliday 1990: 30–32, 48; Tiittula 1992: 13, 21–23, 43). Lisäksi puheen tulkinnassa auttaa sen monikanavaisuus. Puhuttua kieltä tukevat ilmeet ja eleet, jotka auttavat kuulijaa tulkitsemaan puhuttua. (Tiittula 1992: 44.)

Puhutun kielen perusmuoto on kasvokkain tapahtuva keskustelu (Sager ym. 1980: 104; Tiittula 1992: 38). Keskustelut voidaan jakaa kahdenlaisiin keskusteluihin, institutionaalisiin ja arkipäiväisiin. Niiden välinen raja ei kuitenkaan ole aina selvä. Institutionaalisuus ei tarkoita samaa kuin muodollisuus, vaikka institutionaaliset keskustelut ovatkin tarkasti säänneltyjä. Institutionaalisisessa keskustelussa sekä tilanteella että kielenkäytöllä on omat sääntönsä, ja keskustelulla on tavoite. (Kieli ja sen kieliopit 1994: 96, 128.) Institutionaalisuus ilmenee usein myös keskustelun osanottajista. Kun keskustelun toinen osapuoli on virallinen, yhteiskunnallista tehtävää hoitava ja julkista toimintaa tai palvelua tarjoava taho, puhutaan institutionaalisisesta keskustelusta. (Peräkylä 1997: 179; Raevaara, Ruusuvoori & Haakana 2001: 12.) Airspeak on keskustelumutoista puhuttua kieltä, joka ei kuitenkaan tapahdu kasvokkain, vaan radiopuhelimen välityksellä. Airspeakin avulla käyty keskustelu on myös institutionaalista keskustelua. Airspeak on normitettu kieli, jonka puheenvuorojen rakenne, samoin kuin käyttötilanne ovat määritellyt. Lennonjohtajan lentäjän kanssa käymällä keskustelulla on tavoite: ohjata ilmailiikennettä ja taata lentoturvallisuus. Lisäksi lennonjohtajat voidaan katsoa julkista palvelua tarjoavaksi tahoksi.

Ilmailun radiopuhelinliikenteen perustuminen niin sanotulle simplex -liikenteelle aiheuttaa omat rajoituksensa lennonjohtajien ja lentäjien väliselle viestinnälle. Simplex -liikenteessä puhujien on puhuttava vuorotellen. Jos kaksi puhujaa puhuu yhtä aikaa, menevät lähetykset päällekkäin. Tällöin vastaanottaja kuulee vain sitä lähempää lähetettyä viestiä eikä välttämättä aina sitäkään. Kun tavallisessa keskustelussa on mahdollista tehostaa viestiä ja helpottaa sen tulkitsemista ilmeillä ja eleillä, jää radiopuhelimen välityksellä käydyssä keskustelussa kaikki puhutun kielen tulkitsemista helpottavat eleet ja ilmeet pois. Lisäksi airspeakin ohjeissa kehoitetaan puhumaan tasaisella äänellä (Ilmailun VHF -radiopuhelinliikenne 2004: 9), jolloin myös asioiden selventävä korostaminen ja äänenpainojen käyttö jää pois. Näin ollen lennonjohtajan sanoman muodostaminen samoin kuin lentäjän tulkinta siitä nojaavat vain kielelliseen materiaaliin.

2.3 Yleiskieli ja erikoiskielet

Yleiskielen ja erikoiskielten välistä suhdetta vaivaa samanlainen ongelma kuin puhutun ja kirjoitetun kielen välistä suhdetta. Myöskään yleiskielen ja erikoiskielten välille ei ole vedettävissä selkeää rajaa (Haarala 1981: 10; Schröder 1990: 9). Eri erikoiskielet eroavat yleiskielestä eriasteisesti (Sager ym. 1980: 65). Yleiskieltä on olemassa useita variaatioita, samoin kuin on olemassa säännöiltään ja piirteiltään sekä erikoistumiseltaan eriasteisia erikoiskieliä (Gotti 2003: 25). Erikoiskielen erikoistumisen asteeseen vaikuttaa erikoisalan alakohtaisten ominaisuuksien lisäksi myös viestijät ja heidän välinen yhteinen tietonsa. Asiantuntijoiden välisessä viestinnässä käytetään eritasoisesti erikoistunutta kieltä kuin asiantuntijan ja maallikon välisessä viestinnässä. (Sager ym. 1980: 64–65; Gotti 2003: 26.) Esimerkiksi ruoanlaittoa harrastavan ryhmän käyttämä kieli on alakohtaisten piirteidensä osalta hyvinkin lähellä yleiskieltä, kun taas matemaattisten tieteiden kielen ominaisuudet vievät sen kauemmaksi yleiskielestä. Toisaalta matemaattisten tieteiden tutkimustuloksia voidaan esitellä lähempänä yleiskieltä olevalla yksinkertaisemmalla kielellä, jota myös alaa tuntemattomat ymmärtävät.

Syynä yleiskielen ja erikoiskielten rajan hämäryyteen on erikoiskielten perustuminen yleiskielelle (Klute 1975: 6; Sager ym. 1980: 69; Haarala 1981: 9; Niemikorpi 1996:

27). Erikoiskielet käyttävät yleiskielen rakenteita ja sanastoa. Niiden erottamiseksi toisistaan voidaan käyttää apuna niiden erilaisia viestintätilanteita, käyttötarkoituksia ja oppimistapaa. Yleiskieltä ja erikoiskieliä eroteltaessa on otettava huomioon koko viestintätilanne ja siinä käytetyn kielen tehtävät (Sager ym. 1980: 19; Schröder 1990: 9). Niitä käytetään erilaisissa tilanteissa ja erilaisiin tehtäviin. Yleiskieltä käytetään joka-päiväisten, yleisten asioiden viestinnässä, kun taas erikoiskielen tärkein tehtävä on tiedon välittäminen (Laurén & Nordman 1987: 31). Yleiskielen käyttö tapahtuu yleistiedon varassa, ja sen käyttö opitaan tiedostamatta jokapäiväisessä elinympäristössä. Erikoiskielen ymmärtäminen taas vaatii erikoistietoa. Erikoistietoa ja siihen liittyvää erikoiskieltä opiskellaan tietoisesti yleiskielen avulla. Erikoiskieltä käytetään viestintätilanteissa tietoisemmin kuin yleiskieltä. (Sager ym. 1980: 16–17, 64, 68–69.)

Erikoiskielen tärkein tehtävä on tiedon välittäminen. Sen vuoksi erikoiskieli sisältää termejä. Kun yleiskielisten sanojen merkitys muodostuu niiden käyttökontekstissa, erikoiskielisten termien merkitys on käyttökontekstista riippumaton ja tarkkaan rajattu (Haarala 1981: 15). Yleiskielen monimerkityksiset sanat tuottaisivat ongelmia erikoisalan viestinnässä. Erikoiskielten sisältämät termit ovatkin silmiinpistävin ero yleiskielen ja erikoiskielten välillä (Sager ym. 1980: 184–185; Haarala 1981: 9; Niemikorpi 1996: 76). Erikoiskielet voivat erota yleiskielestä myös kieliopilliselta rakenteeltaan (Sager ym. 1980: 184–185; Haarala 1981: 9). Useille erikoiskielille on tunnusomaista nominaalistuminen⁶ ja passiivin käyttö (Sager ym. 1980: 184–185).

Huolimatta niiden välisistä eroista yleiskieli ja erikoiskielet ovat jatkuvassa vuorovaikutuksessa keskenään. Erikoiskielten kieliopillisia ominaisuuksia ja rakenteita siirtyy yleiskieleen. Yleiskielessä näkyy nominaalistumista ja lyhentämistä sekä tekijän häivyttämistä. (Möhn & Pelka 1984: 141–150.) Sanat ovat kuitenkin tärkein siirtyvä elementti. Yleiskielinen sana voidaan ottaa erikoiskieleen termiksi (Haarala 1981: 15; Gotti 2003: 54). Toisaalta taas erikoiskielinen termi saattaa menettää erikoiskielisen merkityksensä ja siirtyä yleiskielen sanaksi. Joskus sana voi kuulua kumpaankin kielijärjes-

⁶ Nominaalistuminen tarkoittaa sellaisten sanojen muuttamista nomineiksi, jotka eivät niitä normaalisti ole (Eggins 2004: 94). Nominat ovat sanaluokiltaan substantiiveja, adjektiiveja, numeraaleja tai pronomineja. Esim. virke *Kun olin syönyt, lähdin ulos* voidaan nominaalistaa muotoon *Syötyäni lähdin ulos*.

telmään. (Haarala 1981: 9–10.) Esimerkiksi yleiskielestä tuttu sana *lentokone*, joka saa yleiskielisen merkityksensä käyttöyhteydessään, on saanut ilmailumääräyksessä (2006) tarkkarajaisen määritelmän: ”Moottorin voimalla kulkeva ilmaa raskaampi ilma-alus, joka saa pääasiallisen nostovoimansa kunkin lentotilan aikana kiinteinä pysyviin ilma-aluksen pintoihin vaikuttavista aerodynaamisista reaktioista.”

2.3.1 Yleiskielen vaikea määriteltävyys

Useat tutkijat ovat yrittäneet pohtia yleiskielen olemusta ja sen piirteitä (ks. esim. Möhn & Pelka 1984: 140–153; Hoffmann 1985: 48–52; Niemikorpi 1996: 35–38). Yleiskielelle on löydetty joitakin yleisiä piirteitä. Tällaisia piirteitä ovat vakiintunut rakenne, kaikille yleiskielen käyttäjille tuttu ja ymmärrettävä sanasto sekä virkerakenteen selkeys (Koivusalo 1979a: 220; Koivusalo 1979b: 11–15; Haarala 1981: 9; Hoffmann 1985: 48; Kieli ja sen kieliopit 1994: 220). Yleiskieli muodostaa kieliyhteisön jäsenten kielellisen repertuaarin yhteisen osan (Haarala 1981: 9; Koivusalo 1997: 52). Sitä osaavat kaikki, mikä takaa onnistuneen viestinnän kieliyhteisön jäsenten välillä (Bungarten 1993: 20).

Yleiskielellä käsitellään arkipäivän asioita (Möhn & Pelka 1984: 141; Koivusalo 1997: 52). Sitä käytetään myös julkisuudessa, kuten joukkotiedotusvälineissä. Se noudattaa sille määriteltyjä normeja, ja kielenhuolto kohdistuu siihen. (Ikola 1972: 18–19; Koivusalo 1997: 25, 89.) Yleiskieli jakautuu kirjoitetuksi ja puhutuksi yleiskieleksi (Ikola 1972: 18; Koivusalo 1979a: 219; Sajavaara 2000: 80).

Puhuttua yleiskieltä voidaan nimittää yleispuhekieleksi (Koivusalo 1979a: 219; Tiittula 1992: 46; Hiidenmaa 2005: 6). Yleispuhekieli on erilaista kuin kirjoitettu yleiskieli, mutta yleensä sekin noudattaa kirjakielen normeja (Koivusalo 1997: 25). Yleispuhekieli voi kuitenkin olla myös noudattamatta kirjakielen normeja. Tällöin se on äänteellisesti ja muodoltaan vapaampaa kuin kirjoitettu yleiskieli, mutta ei kuitenkaan sisällä murteellisia ilmaisuja. (Niemikorpi 1996: 37; Hiidenmaa 2005: 6.) Normien noudattamattomuutta yleispuhekielessä ilmentävät esimerkiksi i:n katoaminen jälkitavussa (esim. punanen pro punainen), t:n assimiloituminen (esim. tiennykkään pro tiennytkään), n:n heittyminen (esim. sitte pro sitten, me mennään pro me menemme) (Niemikorpi 1996:

37). Toisaalta esimerkiksi Tiittula (1992: 46–47, 50) sallii yleispuhekielelle normituksesta huolimatta myös murteisen ja käyttäjästä johtuvan vaihtelun. Hän kuvaa yleispuhekieltä erilaisten yleiskielen ja murteiden piirteiden muodostamana jatkumona, josta käyttäjät poimivat niitä käyttöönsä kukin omalla tavallaan. Yleispuhekielen tutkijan onkin määriteltävä tarkastelun kohteensa tutkimustarkoituksensa mukaan. (Emt.)

Yleiskieltä pohdittaessa on otettava kantaa myös käsitteisiin kirjakieli, standardikieli ja arkikieli, jotka menevät usein yleiskielen kanssa päällekkäin. Kirjakieli on niistä useimmiten esiintyvä, ja sille on esitetty monenlaisia määritelmiä. Häkkinen (1994: 17–18) pitää kirjakieltä tietoisien kehittelyn tuloksena syntyneenä kirjoitettuna yleiskielen muotona, kun taas Koivusalo (1979a: 217–218; 1979b: 15) ja Niemikorpi (1996: 7) käsitteävät kirjakielen kirjoitetuksi norminmukaiseksi kieleksi, joka voidaan jakaa edelleen yleiskieleen ja erikoiskieliin. Kun Koivusalo ja Niemikorpi pitävät kirjakieltä kirjoitettuna kielenä, laajentaa Sajavaara (2000: 79–80, 84) käsitteen koskemaan myös puhuttua kieltä, vaikka kirjakielen perustana hänen mukaansa onkin kirjoitettu kielimuoto sekä sen tietoinen normitus ja kehitys. Hän pitää kirjakieltä yleiskieltä laajempänä käsitteenä, jonka ei tarvitse täyttää yleiskielelle asetettua vaatimusta sanaston tuttuudesta. Sajavaaran mukaan kirjakieleen sisältyvät kaikki kaunokirjallisuuden kielet ja tieteen erikoisaloihin liittyvät kielet sekä kaikki niiden välille asettuvat kielimuodot. (Emt.)

Itse yhdyin Sajavaaran näkemykseen kirjakielen kirjoitetusta ja puhutusta olomuodosta. Käsitän kirjakielen, yleiskielen ja erikoiskielet kielijärjestelmässä toistensa kanssa rinnakkaisiksi käsitteiksi, joilla on sekä kirjoitettu että puhuttu muoto. Yleiskieltä pidän omia normejaan noudattavana kielenä, joka sisältää tuttuja sanoja, ja joka puhuttaessa ei ole tiukasti normeihinsa sidottu. Myös kirjakieli on norminmukaista kieltä, ja sen normeja on noudatettava myös puhuttaessa. Suurin ero kirjakielen ja yleiskielen välillä on kuitenkin se, että kirjakieli voi sisältää sanoja, jotka eivät ole kaikille tuttuja. Erikoiskielikin sisältää yleiskielestä poikkeavia sanoja, mutta se ei aina täytä kirjakielelle asetettuja normeja. Erikoiskielinen puhe voi sisältää esimerkiksi erikoisalan kieleen liittyvää slangia. Slangi eroaa kirjakielestä paitsi normien osalta myös syntytapansa perusteella. Kun kirjakieli kehitetään tietoisesti, slangia voi syntyä myös luonnollisessa kanssakäymisessä (Laurén & Nordman 1987: 38). Toisaalta kaikki kirjoitettu kieli ei ole kirjakiel-

tä; esimerkiksi tätä tutkimusta varten tekemäni aineiston litteraatio ei täytä kirjakielelle asetettuja vaatimuksia, vaikka se erikoiskieltä onkin.

Standardikieleksi käsitetään yleensä yleiskielen kirjallinen muoto (Koivusalo 1979b: 15; Niemikorpi 1996: 36). Se on kielimuoto, jota käytetään kirjallisissa joukkoviestimissä, ja jota opetetaan kouluissa (Sajavaara 2000: 85). Tiittula (1992: 46) pitää kuitenkin normitetun kirjallisen yleiskielen lisäksi standardikielenä normitettua puhuttua yleiskieltä, jota käytetään julkisuudessa ja joka eroaa yleispuhekielestä. Toisin sanoen tutkijoiden mielestä standardikieli on yhtä kuin yleiskieli; tutkijasta riippuen siihen luetaan joko pelkästään kirjallinen muoto tai sekä kirjallinen että puhuttu muoto.

Yleiskielen ja erityisesti yleispuhekielen yhteydessä puhutaan usein myös arkisesta puhekielestä eli arkipuhekielestä. Huoliteltua yleispuhekieltä ja arkipuhekieltä käytetään eri tilanteissa (Karlsson 1995: 168). Arkipuhekieltä käytetään jokapäiväisessä elämässä ja yksityisyyden piiriin kuuluvassa elämässä, ja siinä esiintyy enemmän vaihtelua kuin yleispuhekielessä (Ikola 1972: 19). Koivusalo (1997: 25) käyttää samasta kielimuodosta nimitystä yksityiskieli. Karlsson (1995: 168) taas erottaa määritelmässään toisistaan huolitellun yleiskielen ja arkipuhekielen. Aikaisemmin totesin yleispuhekielellä olevan kaksi muotoa: norminmukaisen yleispuhekielen sekä yleispuhekielen, joka on normeista vapaampaa. Huoliteltu yleiskieli on näkemykseni mukaan norminmukaisen yleispuhekielen synonyymi, kun taas arkipuhekieli vastaa normeista vapaampaa yleispuhekielen muotoa.

2.3.2 Erikois- ja ammattikielet

Erikoiskieli on aina sidoksissa johonkin erikoisalaan (Sager ym. 1980: 63–69; Möhn & Pelka 1984: 26). Erikoiskielen tehtävänä on täyttää erikoisalan viestinnän tarpeet (Haarala 1981: 11; Möhn & Pelka 1984: 26). Erikoiskielen tarkoitus on taata tehokas viestintä erikoisalan sisällä, joten hyvän erikoiskielen ominaisuutena on täsmällisyys, tarkkuus ja helppokäyttöisyys (Haarala 1981: 11). Kielenkäyttäjien samanlaiset kielenkäyttötavat ja samanlainen kielen ymmärtäminen takaavat nopean ja tehokkaan viestinnän erikoisalalla. Erikoiskieli kehitetään tietoisesti (Niemikorpi 1996: 10).

Erikoiskielten määrittelyperusteena voidaan pitää eri tekijöitä. Erikoiskielet voidaan määrittellä suhteessa yleiskieleen. Tällöin erikoiskielet ovat erilaisten tiede-, ammatti- ja harrastealojen kieliä, joilla on yleiskielestä poikkeava sanasto (Haarala 1981: 9). Määrittelyn perustana voi olla myös kielenkäyttäjien asiantuntijuus ja kielenkäyttötilanne. Kun kieltä käyttävät jonkin erikoisalan asiantuntijat keskinäisessä viestinnässään, on kyse erikoiskielestä (Sager ym. 1980: 68–69; Laurén & Nordman 1987: 31–32). Gotti (2003: 24) mukaan erikoiskieltä määrittää kolme tekijää. Hänen mukaansa kielenkäyttötilanteen täytyy liittyä erikoisalaan, ja siihen osallistuvien on oltava kyseisen erikoisalan asiantuntijoita. Kielellä pitää myös olla erityinen tehtävä kyseisessä kielenkäyttötilanteessa. (Emt.)

Erikoiskieliä on useita erilaisia. Erikoiskielet eroavat toisistaan eriasteisesti (Sager ym. 1980: 65; Laurén & Nordman 1987: 35). Niillä on kuitenkin yleisiä yhteisiä piirteitä, jotka erottavat ne yleiskielestä. Erikoiskielillä on tietyt sanastolliset ja kieliopilliset ominaisuudet, jollaisia ovat muun muassa termit, virkkeiden ja lauseiden vaillinaisuus, nominaalisuus, lauseiden yleiskieltä monimutkaisempi ja pidempi rakenne, persoonan häivyttäminen sekä passiivin käyttö. (Gotti 2003: 33–36, 67–102; ks. myös Niemikorpi 1996: 43–46.) Vaikka erikoiskielet käyttävät eriasteisesti erikoiskielten leksikaalisia ja syntaktisia ominaisuuksia, yhteistä niille on kuitenkin tarkan merkityksen omaavat termit (Laurén 1993: 57).

Erikoiskielet muodostuvat useista pienemmistä erikoiskielikokonaisuuksista. Eräs tällainen kokonaisuus on ammattikielien. Gunnarssonin (1993: 5) ammattikielen määrittelyssä korostuu kielenkäyttötilanne, jolla täytyy olla ammatillinen luonne. Ammattikieltä käytetään työelämässä joko ammattilaisten keskinäisessä viestinnässä tai ammattilaisten ja muiden välillä. Ammattikieli voi olla kirjoitettua tai puhuttua. (Emt.) Puhutun kielen yleisin muoto on ammatillisissakin tilanteissa keskustelu. Ammattikeskustelu käydään ammatitilanteessa ja sillä on ammattitoiminnan määrittämä tavoite (Karihalme 1999: 116). Puhutun ammattikielen laji on myös ammattislangi. Se voi kehittyä sekä tietoisesti että tiedostamatta (Laurén & Nordman 1987: 38). Se on joustava kielimuoto, joka muuttuu käyttäjien tarpeiden mukaan. Yleensä slangin tehtävänä on olla ryhmän sisäinen kieli, joka yhdistää ryhmän jäseniä toisiinsa ja erottaa heidät ryhmän ulkopuoli-

sista. Ammattislangin käyttäjillä on kuitenkin jo kielen ulkopuolinen yhdistävä tekijä eli työ, jolloin ammattislangin tehtävä on olla tehokkaaseen ammatilliseen viestintään käytettävä väline. (Niemikorpi 1996: 39–40, 144.)

Ammattikieliet liitetään nykyään lähemmäksi kirjoitettua kuin puhuttua kieltä, vaikka ammattikielten historiallisessa kehityksessä puhe onkin ollut ensisijainen muoto (Laurén & Nordman 1987: 10; Gunnarsson 1993: 1–2). Toisaalta kirjoitetun ammattikielen ensisijainen asema voi johtua tutkimussuuntauksista: kirjoitetun ammattikielen tutkiminen on ollut helpompaa jo aineiston saatavuudenkin osalta. Airspeak on puhuttua, keskustelumuotoista ammattikieltä, jonka perusta on kuitenkin kirjoituksessa. Airspeakin käyttöä varten on olemassa kirjalliset ohjeet siitä, mitä sanotaan, miten sanotaan ja missä tilanteessa mitäkin sanotaan. Airspeakin määrittelyssä viestintätilanteella on tärkeä merkitys. Toisena osapuolena on aina ammattilainen, lennonjohtaja, vaikka lentäjä voikin olla ammattilaisen ohella harrastaja. Ilmailuharrastajankin on kuitenkin täytynyt suorittaa tietty koulutus ennen ilma-aluksen ohjaimiin pääsemistä. Koulutuksen avulla hän omaa erikoistietoa ilmailussa käytettävästä kielestä. Näin ollen voidaan airspeakista puhua myös ilmailun erikoiskielenä, joka opitaan koulutuksen avulla ja jota käytetään asiantuntijoiden – lennonjohtajan ja lentäjän – välisessä viestinnässä.

2.4 Airspeak ammattikielenä

Airspeak on ilmaliikenteessä käytettävä ammattikieli, joka perustuu ICAO:n määrittämiin normituksiin ja jota käytetään radiopuhelimen välityksellä. Suomen alueella tapahtuvassa ilmaliikenteessä käytetään joko suomen- tai englanninkielistä airspeakia. Suomessa ei ole olemassa virallista tilastoa lentokenttien kielijakaumasta; yleissääntönä on, että englantia käytetään enemmän suurilla ja kansainvälisillä lentokentillä (Nyberg 2007). Lennonjohtojen, joiden alueella on kansainvälistä ilmaliikennettä, edellytetään käyttävän englanninkieltä silloin, kun ilmaliikenteessä on mukana sellainen ilma-alus, jonka lentäjä ei osaa kyseisen maan kieltä (Tarkkanen 1991: 9; Ilmailun VHF - radiopuhelinliikenne 2004: 6). Lisäksi Suomessa pyritään käyttämään englanninkieltä myös suomalaisten lentäjien kanssa keskusteltaessa silloin, kun lennonjohdon radiotaa-

juudella on kansainvälistä ilmaliikennettä ja suomalainen lentäjä kykenee käyttämään englantia. Silloin mahdollisimman moni samalla alueella lentävä ymmärtää sanomanvaihdon, mikä lisää lentoturvallisuutta. (Tarkkanen 1991: 9.)

Airspeakin käyttöä varten on määrätty tarkat säännöt, joita muutetaan tarvittaessa. Muutoksen syynä voivat olla tekniset uudistukset tai onnettomuuksissa ja vaaratilanteissa ilmitulleet radiopuhelinliikenteen epäselvyydet. Muutokset ovat maailmanlaajuisia. Oikeat radiopuhelinliikennemenetelmät julkaistaan Suomessa Lennonjohtajan käsikirjassa ja Ilmailun VHF-Radiopuhelinliikenne -oppaassa. (Onnettomuustutkintakeskus 1998.) Suomenkielisen airspeakin käännöksistä ja kehityksestä vastaa Ilmailulaitos Finavia (Nyberg 2007).

Vuoden 2006 alussa tapahtuneen Ilmailulaitoksen tehtävien jakamisen jälkeen Suomen ilmailusta on vastannut kaksi tahoja: Ilmailuhallinto ja Ilmailulaitos Finavia (Finavia 2006a). Liikenne- ja viestintäministeriön alainen Ilmailuhallinto vastaa ilmailun viranomaistoiminnasta, ja sen tehtävänä on antaa kansallisia ilmailumääräyksiä ja -ohjeita, myöntää ilmailulupia sekä valvoa Suomessa tapahtuvaa ilmailutoimintaa. Se tekee muun muassa tarkastuksia lennonjohtoyksiköihin ja valvoo lennonjohtajien koulutusta. Lisäksi se osallistuu lentoturvallisuuden parantamiseen tähtäävään kansainväliseen yhteistyöhön. (Ilmailuhallinto 2006a.) Valtion omistama Ilmailulaitos Finavia taas on ilmailun liiketoimintaa harjoittava laitos, joka ylläpitää Suomen 25 lentoasemaa⁷(Finavia 2006d). Se tarjoaa myös ilmaliikennepalveluja, joita ovat lennonjohto-, ilmaliikenteen neuvonta-, lentotiedotus- ja hälytyspalvelut (Finavia 2006c).

Ilmailulaitos Finavian koulutusyksikkö Avia College kouluttaa lennonjohtajat ja -tiedottajat. Eurooppalaisten viranomaisvaatimusten mukainen lennonjohtajakoulutus kestää kolme vuotta. Opintoihin sisältyy teoriaopintoja, lentokoulutusta, lennonjohdosimulaattorikoulutusta sekä työssä oppimista. Ilmailukieltä opiskellaan erityisesti *Radiopuhelinliikenteen säännöt ja määräykset* -opintojaksossa, mutta radiopuhelinliikenteen ollessa olennainen osa lennonjohtajan työtä, ilmailukieltä opiskellaan myös monen

⁷ Suomessa on Ilmailulaitoksen hallinnoimien lentoasemien lisäksi kaksi kunnallista lentoasemaa, Mikeli ja Seinäjoki (Finavia 2006d).

muun opintojakson yhteydessä. Ilmailukieli opiskellaan sekä suomen- että englanninkielisenä. (Finavia 2006b.) Kun lennonjohtajaoppilas on suorittanut koulutuksensa hyväksytysti, myöntää Ilmailuhallinto hänelle lennonjohtajan lupakirjan (Ilmailuhallinto 2006b). Suomessa työskentelee noin 300 lennonjohtajaa (Finavia 2006c).

2.4.1 Airspeakin käyttöympäristö

Suomen ilmatila on jaettu ilmaliikennettä varten valvottuun ja valvomattomaan ilmatilaan (Finavia 2007). Valvotussa ilmatilassa ilma-aluksen lentäjän on oltava radioyhteydessä lennonjohtoon, jotta tämä tietäisi ilma-aluksen liikkeitä (Tarkkanen 1991: 30). Lennonjohtoyksiköitä on erilaisia: lähi-, lähestymis- ja aluelennonjohtaja. Lähilennonjohto sijaitsee lentoasemalla. Sen tehtävänä on johtaa lähteviä ja laskeutuvia ilma-aluksia lentoaseman lähialueilla sekä estää maassa liikkuvien ilma-alusten yhteentörmäykset esteiden tai maa-ajoneuvojen kanssa. Lähestymislennonjohto taas järjestää ilmassa olevat ilma-alukset ilmatilassa turvamääräysten mukaisesti. Joillakin isoimmilla lentoasemilla on erillinen lähestymislennonjohto, pienemmillä lentoasemilla lähi- ja lähestymislennonjohto on yhdistetty. Aluelennonjohtajan vastuulla taas on muu valvottu ilmatila, joka ei kuulu minkään lentoaseman vastuulle. Aluelennonjohto johtaa lentoreiteillä tapahtuvaa ilmaliikennettä. Suomen aluelennonjohtajat ovat Etelä-Suomen lennonvarmistuskeskus Tampereella ja Pohjois-Suomen lennonvarmistuskeskus Rovaniemellä. Lennonjohtoyksiköillä on omat radiotaajuutensa, joilla ne käyvät keskustelua alueellaan lentävien ilma-alusten lentäjien kanssa. (Suomen lennonjohtajien yhdistys 2006.)

Lennonjohtoyksikön päätehtävä on johtaa lentoliikennettä ja estää ilma-alusten yhteentörmäykset (Finavia 2006c). Tätä tehtävää varten lennonjohto ja ilma-alus käyvät radiopuhelinkeskustelua, jossa lennonjohtaja antaa ohjeita ja käskyjä sekä lennonjohtoselvityksiä, joita ilma-aluksen lentäjän on noudatettava. Myös muiden ilma-alusten lentäjät seuraavat radiopuhelinkeskustelua ja saavat niiden avulla kuvan sen hetkisestä ilmaliikennetilanteesta.

2.4.2 Aairspeakin piirteet

Aairspeak on keskustelumuuotoinen ammattikieli. Lennonjohtaja ja lentäjä käyvät sen avulla keskustelua, jonka rakenne, ilmaisu ja sanasto ovat vahvasti normitettuja. Normituksen tarkoitus on vähentää kielestä aiheutuvaa monimerkityksisyyttä ja väärinymmärtämistä, sillä normituksen avulla saavutettu yksiselitteinen ja täsmällinen kieli takaa tehokkaan viestinnän lennonjohdon ja lentäjän välillä. Kun molemmilla on sama käsitys käytetyistä ilmaisuista, mahdollisuudet väärinymmärtämiseen pienenevät.

Lennonjohdon ja lentäjän väliselle radiopuhelinliikenteelle on määritelty yhteydenottoon, ylläpitoon ja yhteydenpidon lopettamiseen liittyvät toimet (Tarkkanen 1991; Ilmailun VHF -radiopuhelinliikenne 2004). Aairspeak koostuu vakiosanoista ja -sanonnoista, joilla on tarkasti määritellyt merkitykset. Lisäksi aairspeakissa on annettu ohjeet aakkosten ja numeroiden ääntämiseen. Normitettuja ilmauksia on käytettävä aina kun se on mahdollista. Toisaalta normitettu kieli ei tarjoa valmista sanontaa jokaista mahdollista tilannetta varten. Tällaisissa tilanteissa voi käyttää yleiskieltä saadakseen sanomansa perille. (Tarkkanen 1991: 10–11, 13–15, 19, 39–82; Ilmailun VHF -radiopuhelinliikenne 2004: johdanto, 3, 7–9, 16–19, 34–141.)

Väärinymmärrysten estämiseksi aairspeakin piirteisiin kuuluu myös niin sanotut takaisinluvun sekä takaisinluvun kuuntelemisen ja sen kuittauksen vaatimukset. Kun lennonjohtaja antaa sanomassaan selvityksiä lentäjälle, on lentäjän toistettava saamansa sanoma joko kokonaan tai osittain. Lentäjän on toistettava kaikki lennonjohdon antamat selvitykset ja ohjeet, jotka koskevat lentoreittiä, lentoonlähtöä tai laskua, kiitotiellä tai sen lähialueella liikkumista sekä lentokorkeutta, -nopeutta ja -suuntaa. Lisäksi lentäjän on toistettava annettu tutkakoodi sekä käytössä oleva korkeusmittariasetus ja siirtopinta. Lennonjohtajan on edelleen kuunneltava lentäjän toistama sanoma ja korjattava mahdolliset virheet. Kun lentäjä lukee sanoman takaisin oikein, lennonjohtaja vahvistaa sen oikein luetuksi. (Tarkkanen 1991: 23–24, 27; Ilmailun VHF -radiopuhelinliikenne 2004: 19.)

Radiopuhelinliikenteessä lennonjohdoilla on omat kutsumerkkinsä. Lennonjohdon kutsumerkki muodostuu yleensä paikan ja kyseisen lennonjohtoyksikön tarjoaman palvelun mukaisesta nimestä (Tarkkanen 1991: 16–17; Ilmailun VHF -radiopuhelinliikenne 2004: 11–12). Esimerkiksi Helsingin lähilennonjohdon kutsumerkki on suomeksi *Helsingin torni* ja englanniksi *Helsinki tower*. Myös ilma-aluksilla on omat kutsumerkkinsä (ks. esim. Tarkkanen 1991: 17; Ilmailun VHF -radiopuhelinliikenne 12–13).

Radiopuhelinsanoma muodostuu yleensä kutsusta ja tekstistä eli sanoman sisällöstä. Kutsu sisältää kutsuttavan ja lähettävän aseman kutsumerkit, ja teksti varsinaisen asian. (Tarkkanen 1991: 16; Ilmailun VHF -radiopuhelinliikenne 2004: 14.) Tätä olen havainnollistanut esimerkissä 1.

- (1) Finnair 813 – Helsingin rullaus – käynnistys hyväksytty.
 Finnair 813 – Helsinki ground – start up approved. (Tarkkanen 1991: 90.)

Esimerkissä 1 olen esittänyt kutsun ja tekstin sisältävän radiopuhelinsanomana sekä suomeksi että englanniksi. *Finnair 813* on kutsuttavan aseman eli ilma-aluksen kutsumerkki, kun taas *Helsingin rullaus/Helsinki ground* on kutsuvan aseman eli lennonjohtoyksikön kutsumerkki. *Käynnistys hyväksytty/start up approved* on sanoman tekstiosan eli asia. Sen mukaan lennonjohto antaa ilma-alukselle käynnistysluvan.

Kun radioyhteys aloitetaan, käytetään täydellisiä kutsumerkkejä (Tarkkanen 1991: 20; Ilmailun VHF -radiopuhelinliikenne 2004: 13). Kun radioyhteys lennonjohdon ja lentäjän välillä on jo muodostunut eikä sekaantumisen vaaraa ole, kutsumerkit voidaan lyhentää. Lennonjohto voi lyhentää kutsumerkkinsä jättämällä pois joko paikan tai palvelun nimen (Ilmailun VHF -radiopuhelinliikenne 2004: 11, 15.) Ilma-alus ei kuitenkaan saa lyhentää kutsumerkkiään ennen kuin lennonjohto on käyttänyt sitä kutsussaan lyhennettynä. Kun kaksipuolinen radioyhteys on jatkuvaa, voidaan kutsumerkit jättää kokonaan pois. Lennonjohtoselvityksiä annettaessa on kuitenkin aina mainittava sen ilma-aluksen kutsumerkki, jota kyseinen selvitys koskee. (Tarkkanen 1991: 21–22; Ilmailun VHF -radiopuhelinliikenne 2004: 15.) Näin on tehty esimerkissä 2.

- (2) Finnair 813 – rullaa odotuspaikalle – aika 21.
 Finnair 813 – taxi to holding point – time 21. (Tarkkanen 1991: 90.)

Esimerkissä 2 on esitetty sanoma niin ikään sekä suomeksi että englanniksi. *Finnair 813* on kutsuttavan aseman eli ilma-aluksen kutsumerkki. Kutsuja eli lennonjohtaja on jättänyt oman kutsumerkkinsä pois, koska yhteys lennonjohdon ja ilma-aluksen lentäjän välillä on jo muodostunut. Sanoma *rullaa odotuspaikalle – aika 21/taxi to holding point – time 21* on sanoman asia. Näistä *rullaa odotuspaikalle/taxi to holding point* on lennonjohdon antama selvitys, joka antaa ilma-alukselle luvan rullata odotuspaikalle odotamaan kiitotielle pääsyä. Tällainen selvitys vaatii maininnan siitä, mitä ilma-alusta selvitys koskee, joten lennonjohtajan on aloitettava sanoma kutsuttavan aseman tunnuksella eli ilma-aluksen kutsumerkillä *Finnair 813*.

Edellä esitetyt esimerkit edustavat radiopuhelinsanomia yksinkertaisimmillaan. Yleensä radiopuhelinsanoma sisältää useampia asioita, jotka kaikki vastaanottajan täytyy muistaa. Puheen kautta vastaanotettu sanoma kuullaan vain kerran ja se pysyy sanatarkasti vastaanottajan muistissa vain hetken (Tiittula 1992: 19). Radiopuhelinliikenne vaatii osallistujiltaan tarkkaavaisuutta, sillä kaikki kasvokkain tapahtuvassa keskustelutilanteessa mukana olevat ja usein selventävät ilmeet ja eleet ovat pois käytöstä. Lisäksi radiopuhelinliikenteen perustuminen simplex-liikenteelle aiheuttaa omat rajoituksensa lennonjohdon ja lentäjän väliselle viestinnälle. Simplex-liikenteessä puhujien on puhuttava vuorotellen (ks. luku 2.2.2).

2.5 Airspeak minilektinä

Kielijärjestelmän käsite ”erikoiskielet” jakautuu edelleen yksittäisten erikoisalojen erikoiskieliksi. Tällaista yksittäistä asiantuntijoiden käyttämää erikoiskieltä kutsutaan teknolektiksi (*teknolekt*) (Laurén & Nordman 1987: 33; Nordman 1992: 9; Nordman 1994: 20–21). Puhutaan esimerkiksi ilmailun erikoiskielestä eli ilmailun teknolektistä tai taloustieteen erikoiskielestä eli taloustieteen teknolektistä. Teknolektien tapaisia, mutta vielä rajatumpia kielimuotoja ovat minilektit, joita käyttävät jotkin tarkasti rajatut ryhmät

tai joita käytetään hyvin rajatuilla erikoisaloilla. Minilekti voi olla itsenäinen kokonaisuus joko erikoiskielen sisällä tai ulkopuolella, mutta se voi olla osana jotakin tiettyä erikoiskieltä. (Laurén & Nordman 1987: 43–45; Nordman 1992: 22–23; Nordman 1994: 10, 23.) Esimerkiksi pörssissä viestintä tapahtuu minilektillä, joka on osa taloustieteen erikoiskieltä. Erikoiskielten ulkopuolisesta minilektistä käy esimerkiksi lehdissä esiintyvät voimisteluohjeet. Ilmailun erikoiskieleen lukeutuva normitettu airspeak taas on esimerkki erikoiskielen sisäisestä itsenäisestä minilektistä.

Miniletin tarkoituksena on taata nopea ja tarkka viestintä, jonka vuoksi siitä on pyritty poistamaan kaikki epämääräisyys ja väärinymmärryksen mahdollisuudet (Laurén & Nordman 1987: 53). Tehokkaan viestinnän takaamiseksi minilektit ovat kieliä, joiden sisältö, käyttötarkoitus ja käyttötilanne ovat hyvin tarkasti rajattuja. Mitä erikoistuneempi minilekti on kyseessä, sitä tarkemmat ovat sitä koskevat käytösäännöt. Jäsenen tunnistamat yhteiset kaavat kielenkäytössä helpottavat sanoman muodostusta ja ymmärtämistä. (Nordman 1994: 37.) Minilektillä on yleensä pieni sanasto, ja sanoille on määritelty tarkka, kontekstista riippumaton merkitys (Lehrberger 1982: 85; Laurén & Nordman 1987: 47, 51; Nordman 1994: 37). Minilektin sanasto liittyy sen erikoisalaan, ja sisältää siten usein termejä. Sillä voi kuitenkin olla myös yleiskieltä lähellä oleva sanasto, kuten edellä mainituilla voimisteluohjeilla. Kaikki kielenkäyttäjät käyttävät sanoja samalla tavalla. (Nordman 1994: 37–38, 42–45.)

Myös minilektin lauseiden rakenne ja muoto on säädelty, ja ne toistuvat säännönmukaisesti samanlaisina (Lehrberger 1982: 83–84, 90–94, 102; Laurén & Nordman 1987: 43–45, 51; Nordman 1994: 37–38). Kaavamaiset lauserakenteet poikkeavat yleensä normaalista yleiskielen lauserakenteesta, mutta ovat silti käyttäjilleen loogisia. Lauserakenteet ovat usein yksinkertaisia ja vaillinaisia eikä niiden välillä ole käytetty kielellisiä sidoskeinoja. Niissä käytetään paljon käskymuotoisia verbejä, passiivia ja muita persoonattomia ilmaisuja. Joskus lauseet perustuvat itsenäisille sanonnoille. Yksinkertaistettu rakenne keskittyy olennaisen tiedon välittämiseen ja jättää turhan informaation pois. Minilektin käyttäjillä on kielenkäyttötilanteessa paljon yhteistä tietoa, joten kaikkea ei tarvitse sanoa. (Nordman 1994: 37–42, 63.)

Minilekit voidaan jaotella tarkoitustensa perusteella, ja jaottelun perusteella syntyneillä minilekteillä on kaikilla omat ominaispiirteensä. Erilaisia minilektejä ovat raportit (kuten säätiedotukset), ohjeet (kuten neuleohjeet) sekä teknisesti välitetyt keskustelut (kuten aairspeak). Raportit ovat yleensä kirjoitettuja viestejä, jotka on tarkoitettu luettavaksi. Ohjeet voivat olla joko kirjoitettuja tai puhuttuja viestejä, jotka edellyttävät vastaanottajalta jonkinlaisia toimia. Teknisesti välitetyt keskustelut ovat sekä kirjoitettuja että puhuttuja. Toisin kuin raporteissa ja ohjeissa, teknisesti välitettyjen keskustelujen avulla tapahtuva viestintä on vuorovaikutteista, ja vaatii myös vastaanottajalta toimintaa. Minilekit voivat olla joko tiedottavia tai ohjaavia. Raportit ovat tiedottavia minilektejä, kun taas ohjeet ovat ohjaavia minilektejä. Teknisesti välitettävissä keskusteluissa yhdistyvät sekä tiedottavat että ohjaavat elementit. (Laurén & Nordman 1987: 56–58; Nordman 1994: 30, 47–48, 117.)

Minilekit voivat syntyä luonnollisesti tai ne voidaan tietoisesti kehittää. Yleensä ne syntyvät luonnollisesti sen sisällön tai tehtävän pohjalta, joka niillä on. (Laurén & Nordman 1987: 57; Nordman 1994: 47.) Luonnollisesti syntynyt minilekti on esimerkiksi aikaisemmin mainitut voimisteluohjeet. Tietoisesti kehitetystä minilektistä käy esimerkiksi normitettu aairspeak. Normitetun aairspeakin sisältämille termeille ja sanonnoille on määritelty tarkat merkitykset. Sen lauserakenne on normaaliin lauserakenteeseen verrattuna vaillinaista ja yksinkertaistettua. Käyttäjilleen se on kuitenkin looginen ja selkeä viestintäväline, sillä heillä on koulutuksen mukanaan tuomaa yhteistä tietoa kielen käyttötavoista ja -tilanteista. Se toimii tehokkaana viestintävälineenä ilmailiikenteessä. Minilektien luokittelussa aairspeak kuuluu teknisesti välitettyihin keskusteluihin sisältäen sekä tiedottavia että ohjaavia elementtejä. Tiedottavia osia ovat esimerkiksi lennonjohtajien lentäjille antamat tuulitiedot, kun taas ohjeet ja käskyt ovat ohjaavia osia.

2.6 Aairspeak keinotekoisena kielenä

Luonnolliset kielet syntyvät itsestään. On kuitenkin olemassa kieliä, jotka syntyvät tietoisesta kehittelystä tuloksena. Tällaisia kieliä kutsutaan keinotekoisiksi kieliksi. Luonnol-

lisen ja keinotekoisien kielen raja menee siinä, missä kieli menettää kykynsä kuvata itseään kielenä (Sager ym. 1980: 68; Sager 1993: 891).

Keinotekoisia kieliä on kahdenlaisia: ne voivat joko perustua luonnollisiin kieliin tai olla täysin riippumattomia niistä. Luonnolliset kielet ovat ensisijaisesti puhuttuja kieliä, ja niiden kirjoitettu muoto perustuu puhutulle muodolle. Keinotekoiset kielet taas ovat ensisijaisesti kirjoitettuja kieliä. Vaikka niitä käytettäisiinkin puhumalla, puhuttu muoto perustuu kirjoitettuun muotoon. Keinotekoisien kielen käytöstä on tehty tarkat säännöt ja sanoille on annettu tarkat määrittelyt monimerkityksisyyden poistamiseksi. Säännöt ja merkitykset ovat pysyviä eivätkä ne muutu kuin tietoisella muuttamisella. (Sager ym. 1980: 41, 68; Sager 1993: 890–892.)

Keinotekoisia kieliä käytetään asioiden ja ilmiöiden kuvaamiseen, luokitteluun ja määrittämiseen. Niistä on poistettu luonnollisen kielen ominaisuudet, joilla arvotetaan asioita tai ilmiöitä, ilmaistaan ja herätetään tunteita tai hoidetaan sosiaalisia suhteita. (Sager ym. 1980: 41.) Erikoiskieliä kehitetään tietoisesti täyttämään erikoisalan viestinnän tarpeet, joten ne ovat aina keinotekoisia kieliä (Niemikorpi 1996: 10). Keinotekoisien kielten keinotekoisuuden aste vaihtelee. Esimerkiksi edellä mainitut minilekit voivat olla keinotekoisia, mutta nekin eriasteisesti: normitettu *airspeak* on keinotekoisempaa kuin voimisteluohteet. Normitettu *airspeak* on keinotekoinen kieli, joka on kehitetty täyttämään ilmailuviestinnän tarpeet. Sitä käytetään ensisijaisesti ohjaamaan ja määrittämään, ja sen ilmaisuille on määritelty tarkat merkitykset. Normitettua *airspeakia* ei sen sijaan käytetä asioiden arvottamiseen tai tunteiden ilmaisemiseen.

2.7 *Airspeak* operationaalisen kielenä

Eräs keinotekoisien kielten laji on operationaaliset kielet, joita käytetään tehostamaan ammattilaisten välistä viestintää. Operationaalisen kielen tärkein tehtävä on taata ongelmaton viestintä omassa toimintaympäristössään, joten niitä on yksinkertaistettu sääntöjen avulla (B. Johnson 1992: 126; Bréus 2002: 461). Operationaalisten kielten tehokkuus ja yksiselitteisyys saavutetaan antamalla ilmauksille ja fraaseille tarkat merkityk-

set, jotka eivät ole riippuvaisia kontekstista tai intonaatiosta. Lisäksi kielen käyttötavoille annetaan säännöt, joiden pitää olla säännönmukaisia ja helposti opittavia. Operationaalisen kielen pitää pystyä myös sulauttamaan fraseologiansa ymmärrettäväksi radiopuhelimen välityksellä, sillä radiopuhelin on useimmiten operationaalisten kielten viestintäväline. (E. Johnson 1994: 739; E. Johnson 2000: 4–5, 12.) Minilektit, jotka ovat teknisesti välitettyjä keskusteluja, ovat usein myös operationaalisia kieliä (Nordman 1994: 30, 48, 117).

Operationaalisten kielten käytössä tilannekonteksti täydentää sen, mitä kielellisestä ilmauksesta puuttuu. Toisin sanoen sitä, mikä on jo selvää tilannekontekstin avulla, ei tarvitse kielellisesti sanoa. Tilannekontekstin vahva mukanaolo mahdollistaa kielen keskittymisen vain välttämättömään tietoon. (Bréus 2002: 471–472.) Operationaalisten kielten tilannekontekstia kutsutaan operationaaliseksi kontekstiksi (*operational context*). Operationaalinen konteksti on toimintatilanne, jossa ammattilaiset suorittavat heille määrättyjä tehtäviä. Tehtävät sisältävät yleensä ihmisten, tavaroiden, kulkuneuvojen ja yhä enenevässä määrin myös tiedon siirtämistä paikasta toiseen. Tällaisissa tilanteissa viestitään yleensä teknisen laitteen avulla, mutta viestintä voi tapahtua myös kasvokkain. (E. Johnson, Garner, Hick & Matthews 1993: 5.) Airspeakia käytetään lentotoiminnassa, jossa lennonjohdon ammattilaiset ohjaavat ilma-alusta siirtymään paikasta toiseen, ja viestintävälineenä toimii radiopuhelin.

Operationaalisisessa kontekstissa tapahtuvaa operationaalisilla kielillä tapahtuvaa viestintää kutsutaan operationaaliseksi viestinnäksi (*operational communication*). Operationaalinen viestintä sisältää piirteitä, joiden perusteella se eroaa arkipäivän viestinnästä. Operationaalisisessa viestinnässä välitettävät sanomat sisältävät enemmän kuin kielellisestä ilmaisusta on suoraan nähtävissä. Lisäksi sanomat voivat sisältää myös eikielellisiä muotoja, kuten visuaalisia merkkejä, symboleja jne. Viestinnällä on myös selvä päämäärä ja viestinnän epäonnistumisen seuraukset voivat olla vakavia. Operationaalinen viestintä palvelee rajatun erikoisalan toimintoja ja viestintään osallistuvat ovat osa järjestäytyntä toimintaa tai organisaatiota. Viestinnän tukema toiminta onnistuu parhaiten, kun siihen osallistuvilla on yhteinen päämäärä. Viestinnässä käytettävä väline, esimerkiksi radiopuhelin, vaikuttaa sanomien muotoon. Operationaalinen viestintä

saattaa myös tapahtua samanaikaisesti muun toiminnan kanssa, joka on usein fyysistä toimintaa, joka vaatii keskittymistä. Yhtäaikainen resurssien käyttö sekä viestintään että fyysiseen toimintaan muodostaa tarpeen selvälle ja helposti käytettävälle operationaalille kielelle. (E. Johnson ym. 1993: 6–10.)

Normitettu airtpeak on rajatun erikoisalan tarpeisiin kehitetty kieli, jonka ilmaukset eivät välttämättä vastaa niiden sanakirjamerkityksiä. Puheen avulla saadun tiedon lisäksi lennonjohtajat saavat ilma-aluksen liikkeistä tietoa esimerkiksi tutkan avulla. Kielellinen viestintä tapahtuu radiopuhelimen välityksellä, mikä asettaa viestinnälle omat rajoituksensa: radiopuhelinkeskustelun pitää olla tarkemmin säänneltyä kuin normaalin kasvokkain tapahtuvan keskustelun. Viestintä tapahtuu ilmaliikennetoiminnassa ja sille on osoitettavissa päämäärä, johon kaikki viestintään osallistuvat pyrkivät. Toiminnan päämäärä on lentoturvallisuus, jonka epäonnistuminen voi olla tuhoisaa. Lentoturvallisuutta palvelee myös toiminnan järjestäytyneisyys ja lennonjohdon rooli ilmaliikenteen ohjaajana. Samanaikaisuus merkitsee sitä, että viestinnän ohessa saatetaan joutua tekemään myös muuta, esimerkiksi lennonjohtaja puhuessaan lentäjälle seuraa muuta ilmaliikennettä. Siten airtpeak on myös operationaalinen kieli.

2.8 Yhteenveto

Tässä luvussa olen tarkastellut luonnollisen kielen eri osajärjestelmiä. Kielenkäyttäjällä on käytössään useita erilaisia kielivariantteja, koodeja. Käyttäjä voi vaihdella eri koodien välillä valitsemalla niistä tarkoitukseensa ja tilanteeseen parhaiten sopivimman. Koodit eroavat toisistaan ja ovat erilaisissa suhteissa keskenään, vaikka niiden välille ei aina ole helppo vetää selvää rajaa. Ne eroavat toisistaan esimerkiksi ilmenemismuotonsa, syntytapansa ja tehtävänsä mukaan. Ilmenemismuotonsa perusteella toisistaan erotetaan puhuttu ja kirjoitettu kieli. Kun puhe ilmenee ääninä, ilmenee kirjoitettu kieli graafisina kirjaimina. Ne eroavat toisistaan myös tuottamisprosessissaan: puhuttu kieli tuotetaan ja vastaanotetaan samanaikaisesti, kun taas kirjoitettu kieli tuotetaan yleensä eri paikassa ja eri aikaan kuin se vastaanotetaan.

Syntyvän mukaan erotellaan toisistaan luonnolliset ja keinotekoiset kielet. Luonnolliset kielet syntyvät itsestään ajan kuluessa, keinotekoiset kielet taas kehitetään tietoisesti jotakin tarkoitusta varten. Tehtäviensä perusteella kielet erotellaan yleiskieleen ja erikoiskieliin, joita ovat eri tieteenalojen, harrasteiden ja ammattien käyttämät kielet. Yleiskieltä käytetään jokapäiväisessä viestinnässä, kun taas erikoiskieliä käytetään tietystä tarkoitusta varten. Yleiskieli käyttää tuttuja sanoja ja selkeitä rakenteita. Erikoiskielet käyttävät hyväkseen yleiskielen sanoja ja rakenteita, mutta sen lisäksi niillä on oma erityinen alaansa liittyvä sanasto. Erikoiskielen tärkein tehtävä on välittää tietoa tarkasti ja tehokkaasti. Vaikka yleiskieli ja erikoiskielet erotellaankin toisistaan, ne ovat jatkuvassa kanssakäymisessä keskenään, ja niiden välillä liikkuu elementtejä, esimerkiksi sanoja, kielityypistä toiseen. Eräs erikoiskielten muoto on ammattikieli, jota käytetään ammattilaisten välillä ammatillisissa viestintätilanteissa.

Erikoiskieliä – ja siten myös ammattikieliä – voi pitää eräänä keinotekoisien kielten muotona, koska ne on kehitetty tietoisesti jonkin alan viestintää varten. Kielijärjestelmä sisältää myös erikoisuuksia, jotka ovat yleensä keinotekoisia kieliä, kuten minilektejä ja operationaalisia kieliä. Minilektit ovat kieliä, joita käyttää tarkasti rajattu ryhmä tai jota käytetään tarkasti rajatulla alalla. Operationaalinen kieli taas on kieli, jota käytetään toimintatilanteessa, kuten ilmaliikenteessä.

Kielellisten valintojen, koodien, valintaan vaikuttaa aina konteksti, joka sisältää varsinaisen kielenkäyttötilanteen lisäksi myös taustalla muut kielenkäyttöön vaikuttavat tekijät. Kun kyseessä on ammattikieli, sen käyttöön ja valintoihin vaikuttavat ammatillisen tilanteen lisäksi myös kaikki ammatilliseen toimintaan kuuluvat säännöt ja käytänteet. Ne opitaan koulutuksessa, ja ne ovat kielenkäyttäjän valintojen taustalla usein tiedostamatta. Ne on myös huomioitava silloin, kun ammattikieli otetaan tarkastelun kohteeksi. Airspeakia tarkasteltaessa on siten huomioitava paitsi ilmaliikenteen tapahtumat, myös lennonjohtajien ammattitoimintaa ohjaavat säännöt. Käytettävä kieli on tiukasti normitettua ja normituksia on noudatettava. Toisin sanoen lennonjohtajien ammatillinen kielenkäyttö on institutionaalistunutta kielenkäyttöä, jolla on määrämuotoinen rakenne ja joka pyrkii johonkin tavoitteeseen, tässä tapauksessa säilyttämään ja ylläpitämään lentoturvallisuutta.

Tämän luvun perusteella on tullut ilmi, että airspeak on moneen kielen eri osajärjestelmään sijoittuva kielimuoto. Se on puhuttua keskustelumuotoista ammattikieltä, jota käytetään lennonjohtajien ja lentäjien välisessä viestinnässä. Sillä on puhutusta muodostaan huolimatta perustansa kirjoitetuissa normeissa, jotka säätelevät sen käyttöä. Sitä käytetään radiopuhelimen välityksellä, jolloin kaikki kasvokkaisessa viestintätilanteessa tulkintaa helpottavat ilmeet, eleet yms. jäävät pois. Lisäksi airspeakia käytettäessä on puhuttava mahdollisimman tasaisella äänellä, joten myös äänen avulla tapahtuva tulkinnan helpottuminen jää pois. Keskustelun määrämuotoisuus ja norminmukainen rakenne kuitenkin erottavat lennonjohdon ja lentäjän välisen radiopuhelinkeskustelun tavallisesta keskustelusta, sillä määrämuotoisuuden ja norminmukaisen rakenteen käyttö keskustelussa auttaa puheenvuoron suunnittelussa etukäteen.

Airspeakin tietoinen kehittäminen tekee airspeakista myös keinotekoisen kielen. Sitä käytetään ilmaliikenteen ohjaamisen eli toiminnallisissa tilanteissa, joten se on myös operationaalinen kieli. Lauserakenteiden kaavamaisuus ja vajanaisuus sijoittavat sen kielijärjestelmässä ammattikielen lisäksi myös minilektiksi, ennen kaikkea minilektin teknisesti välitetyn keskustelun muodoksi radiopuhelinvälitteisyytensä perusteella.

3 PUHEAKTITEORIA TUTKIMUKSEN APUVÄLINEENÄ

Kun kielenkäyttäjä käyttää kieltä, hänellä on jokin tarkoitus; hän voi esimerkiksi haluta vastaanottajan tekevän jotain. Kielellä on toisin sanoen funktio. (Tiittula 1992: 33.) Lennonjohtajien ammatillisissa viestintätilanteissa käyttämän kielen funktion perustan muodostaa kielen ammatillinen luonne, jonka mukaan viestinnän on oltava tarkkaa ja selkeää. Lennonjohtajan käyttämä kieli saa varsinaisen funktionsa käyttötilanteessaan: lennonjohtaja voi *käskää* lentäjää, esimerkiksi lentämään tiettyyn ohjaussuuntaan, tai hän voi *kysyä* lentäjältä jotakin, esimerkiksi tämän lentämän ilma-aluksen senhetkistä lentokorkeutta.

Kielen eri funktioita ovat luokitelleet muun muassa Jakobson (1979: 29), Möhn ja Pelka (1984: 6–8) sekä Halliday (2004). Kielen funktioita luokittelee ja selittää myös pragmaattisen tutkimussuuntauksen alaan kuuluva puheaktiteoria. Puheaktiteorian perusoletuksena on, että puhuja suorittaa aina puhuessaan jonkin kielellisen teon eli puheaktin (Searle 1978: 16; Verschueren 1999: 22). Esimerkiksi kysymällä puhuja suorittaa *tiedon hankkimisen* puheaktin. Puheaktiteoria pitää puheaktia pienimpänä ihmisten välisen viestinnän yksikkönä. (Searle, Kiefer & Bierwisch 1980: vii.) Jokaisella puheaktilla on tarkoitus, joka muodostuu puhujan arvioimista tilannetekijöistä, sen ajallisista ja tilaan liittyvistä tekijöistä, mutta myös puhujan ja kuulijan välisestä suhteesta (Sager ym. 1980: 23).

J.L. Austinin vuonna 1962 [1980] julkaistu teos *How to Do Things with Words* antoi alkusysäyksen puheaktiteorialle. Kun siihen asti oli keskitytty tarkastelemaan kielellisten lausumien totuusarvoja (Leiwo, Luukka & Nikula 1992: 18–19; ks. myös Austin 1980: 1–4), huomioi Austin (1980: 3, 6), että oli olemassa myös lausumia, joiden totuusarvoja ei kannattanut pohtia. Hän nimesi tällaiset lausumat performatiiveiksi (*performatives*) erotukseksi konstatiiveista (*constatives*). Konstatiivit olivat lausumia, jotka kuvasivat jotakin esittämällä väitteen, josta voitiin arvioida, onko se totta vai ei. Performatiivinen lausuma taas tuli nähdä kielellisenä toimintana, toisin sanoen performatiivit olivat lausumia, jotka eivät kuvanneet tai raportoineet tekemistä, vaan olivat itsessään tekemistä. (Emt. 5–6.) Performatiivinen lausuma oli helposti tunnistettavissa sil-

loin, kun siinä sanottiin suoraan, mitä oltiin tekemässä käyttämällä performatiiviverbiä (Austin 1980: 61, 63). Performatiiviverbejä ovat esimerkiksi verbit ”kastaa”, ”julistaa” ja ”tutkia”.

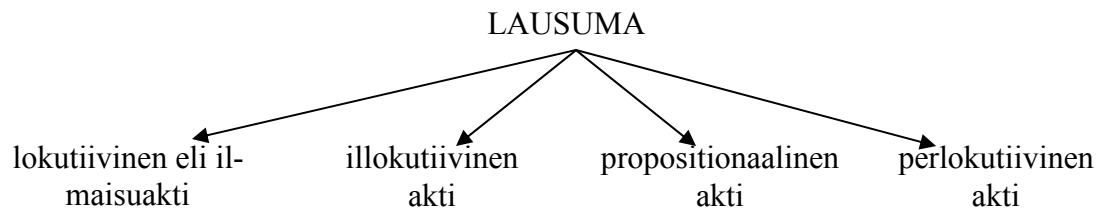
Performatiivinen lausuma vaatii kuitenkin onnistuakseen sopivat tilannetekijät ja osallistajat. Oikean henkilön on lausuttava oikeat sanat oikeille vastaanottajille. Onnistuminen vaatii usein myös kielellisen toiminnan lisäksi muuta toimintaa. (Austin 1980: 8–9, 14–15.) Esimerkiksi lapsen kastamisen voi suorittaa vain siihen oikeutettu henkilö, useimmiten pappi, jonka täytyy suorittaa tietyt rituaalit ja lausua tietyt sanat, jotta toimitus olisi pätevä ja siten myös onnistunut. Onnistunut performatiivinen lausuma muuttaa kielenulkoisen todellisuuden vastaamaan sanottua.

Austin (1980) ei kuitenkaan ollut tyytyväinen tekemäänsä jakoon konstatiiveihin ja performatiiveihin, vaan jatkoi teoriasa kehittämistä. Austinin ajatuksia muokkasi myös John Searle, jolla on Austinin ohella ollut tärkeä merkitys puheaktiteorialle (esim. Verschueren 1999: 22–23; Nikula 2000: 332–333). Sekä Austin (1980) että Searle (1976) ovat erotelleet lausumassa esiintyviä puheaktityyppejä ja luokitelleet puheakteja. Pohdin seuraavassa Austinin ja Searlen teorioita, ja muodostan niitä yhdistellen omaa tutkimustani varten apuvälineen, jonka avulla selvitän, miksi lennonjohtajat käyttävät ammatillisissa viestintätilanteissaan kieltä niin kuin käyttävät. Lennonjohtajat käyttävät kieltä jotakin tarkoitusta varten. Lennonjohtajien kielenkäytön tarkoituksella on kuitenkin ammatillinen perusta. Lennonjohtajien ammatillisissa viestintätilanteissa käyttämään kielen ja sen funktioihin vaikuttavat monet tekijät, kuten sen hetkinen ilmaliikennetilanne, lentoturvallisuuden vaatimus, lennonjohtajien ammatillinen rooli, radiopuhelimen toimiminen viestintävälineenä jne.

3.1 Lausumassa esiintyvät puheaktityypit

Austin ja Searle tarkastelivat lausumien sisältämiä puheakteja. Lausuma voi muodostua useasta puhutusta lauseesta tai vain yhdestä puhutusta sanasta (Kieli ja sen kieliopit 1994: 79). Sekä Austin (1980: 94, 98–101) että Searle (1978: 23–25, 29–30, 46–47)

erottivat lausumasta erilaisia puheaktityyppejä, jotka olen esittänyt yhdistettynä kuviossa 3.



Kuvio 3. Lausuman sisältämät puheaktityypit Austinia ja Searlea yhdistellen.

Kuvioon 3 olen koonnut Austinin ja Searlen lausumasta erottelemat puheaktityypit. Austin erotti lausumasta lokutiivisen, illokutiivisen ja perlokutiivisen puheaktin. **Lokutiivinen akti** eli lokuutio (*locutionary act*) viittaa lausuman kielelliseen muodostamiseen, siihen miten asia sanotaan. **Illokutiivinen akti** eli illokuutio (*illocutionary act*) käsittää ilmauksen funktion. **Perlokutiivinen akti** eli perlokuutio (*perlocutionary act*) taas kuvaa sitä vaikutusta, joka lausumalla on kuulijaan. (Austin 1980: 94, 98–101.) Esimerkiksi lausuman ”Avaisitko ikkunan?” lokuutio on kysymysmuotoinen lause, illokuutio pyyntö avata ikkuna ja perlokuutio kuulijan reaktio, esimerkiksi ikkunan avaaminen. Uuden jaottelunsa perusteella Austin (emt.: 145–147) tuli siihen tulokseen, että lausumat eivät ole pelkästään konstatiivisia tai performatiivisia, vaan ne sisältävät sekä konstatiivisia että performatiivisia ominaisuuksia. Kaikki lausumat ovat siten sekä sanomista että tekemistä.

Searlen (1971: 263–264) mukaan lokutiivisen ja illokutiivisen puheaktin välille ei voida vetää todellista rajaa, vaan lokutiivinen akti on illokutiivisen aktin alalaji. Searle (1978: 23–25, 29–30, 46–47) muodosti oman luokittelunsa ja erotti lausumasta kolme puheaktia: ilmaisuakti, propositionaalinen akti sekä illokutiivinen akti. Oman luokituksensa lisäksi hän hyväksyi kuitenkin Austinin käsityksen perlokutiivisestä aktista, joka kuvaa illokutiivisen aktin vaikutuksia kuulijaan. Hän kuitenkin huomautti, ettei kaikilla lausumilla ole perlokutiivista vaikutusta. **Ilmaisuakti** (*utterance act*) viittaa käytettyihin sanoihin ja lauseisiin, ja se vastaa Austinin luokittelun lokutiivista aktia. **Propositio-**

naalinen akti (*propositional act*) on lausuman sisältö, joka viittaa tai väittää jotakin kielenulkoisesta todellisuudesta. **Illokutiivinen akti** (*illocutionary act*) viittaa kuten Austinin luokittelussakin lausuman funktioon, joita ovat esimerkiksi toteaminen, kysyminen, käskeminen, lupaaminen jne. Lausuman sisältämät puheaktit eivät ole toisistaan riippumattomia, vaan ne ovat kokonaisaktin osia, jotka suoritetaan yhtä aikaa. Propositionaaliset aktit eivät kuitenkaan voi esiintyä yksinään: ei voida viitata tai väittää jotakin kielen ulkopuolisesta todellisuudesta ilman kielellistä väittämistä, kysymistä tai jotakin muuta illokutiivista aktia. Toisaalta taas ilmaisuaktin voi suorittaa ilman propositionaalista tai illokutiivista aktia, sillä sanoja voidaan lausua tarkoittamatta mitään. (Emt.)

Tässä tutkimuksessa tarkastelen aineistoon kuuluvien lennonjohtajien puheenvuorojen sisältämien lausumien illokutiivisia ja lokutiivisia eli ilmaisuakteja sekä niiden välistä suhdetta lennonjohtajien ammatillisessa viestinnässä. Tarkastelen lausuman tehtävän ja kielellisen ilmaisun välistä suhdetta, toisin sanoen sitä, millainen tehtävä on yleiskielisillä ilmauksilla lennonjohtajien käyttämässä ammatillisessa viestinnässä. Lausumassa esiintyviä puheaktityyppejä ei voi erottaa toisistaan, vaan ne ovat riippuvaisia toisistaan, sillä lausuman tehtävä vaikuttaa sen kielelliseen ilmaisuun: kun lennonjohtaja ei pysty ilmaisemaan haluamaansa funktiota eli puheaktia normitetulla ammattikielellään, hän käyttää yleiskieltä. Kun tarkastelen lausuman illokutiivista ja lokutiivista puheaktia, tulee huomioitua myös lausuman propositionaalinen akti eli lausuman sisältö, joka viittaa johonkin kielenulkoisessa todellisuudessa esiintyvään asiaan tai tapahtumaan. Lausuman perlokutiivinen akti eli vaikutus lentäjään jää kokonaan tämän tutkimuksen ulkopuolelle.

3.2 Illokutiivisten puheaktien luokittelu

Sekä Austin (1980) että Searle (esim. 1976) keskittyivät tarkastelemaan lausumien sisältämiä illokutiivisia puheakteja, jotka sisältävät lausuman ”voiman”, tehtävän, joka lausumalla on tilanteessa. Lausuman voimaa kutsutaan **illokutiiviseksi sävyksi**, joita yhdellä lausumalla voi olla useita erilaisia. Illokutiivisen sävyn lisäksi lausumalla on sen sisällöstä johtuvia loogisia seuraamuksia ja presuppositioita. Lausuman sisällöstä johtu-

vat loogiset seuraamukset (*entailments*) ovat muotoa ”p:stä seuraa q”. Presuppositio (*presupposition*) viittaa lausuman taustalla oleviin perusoletuksiin, ja ne vaikuttavat lausuman tulkintaan (Austin 1980: 47–51, 98–102.) Presuppositioiden olemassaolo voidaan osoittaa kieltämällä lauseen pääväite: presuppositio jää voimaan, vaikka lauseen pääväite kielletään (Karlsson 2001: 241). Lausuman sisällöstä johtuvien seuraamusten ja presuppositioiden ero on siinä, että seuraamukset johtuvat lausuman sisällöstä, mutta kuulijalla on presuppositioita (Yule 1996: 25). Esimerkiksi lausuman ”Kirjani ovat pöydällä” sisällöstä johtuva looginen seuraamus on ”Pöydällä on kirjoja”. Ei voida sanoa, että ”Kirjani ovat pöydällä, mutta pöydällä ei ole mitään”. Lausuman presuppositio taas on, että minulla on kirjoja. Presuppositio siitä, että minulla on kirjoja, säilyy, vaikka lausuman muuttaisikin muotoon ”Kirjani eivät ole pöydällä”. Lausuman illokutiivinen sävy taas voi olla *pyyntö*, että kuulija siirtäisi kirjat jonnekin muualle, *lupa* kuulijalle lainata niitä, *toteamus* jne. Oikean illokutiivisen sävyn eli lausuman tehtävän tulkinta tapahtuu tilannetekijöitä, puhujan tarkoitusta ja arkitietoa yhdistämällä (Karlsson 2001: 241). Sanomatta kuulijalle välittyvät lausumasta johtuvat loogiset seuraukset ja presuppositiot ovat myös apuna lausuman tulkinnassa (Yule 1996: 25–26).

Austin jakoi lausumat niiden illokutiivisten sävyjen perusteella viiteen luokkaan, joita ovat verdiktiivit, eksersitiivit, komissiivit, behabitiivit ja ekspositiivit. Samalla hän listasi jokaisessa luokassa tyypillisimmän esiintyviä verbejä. Verdiktiivit (*verdictives*) voivat olla paitsi tuomion tai päätöksen julistamisia, myös arviointeja tai hyväksymisiä, ja niissä esiintyviä verbejä ovat esimerkiksi ”tuomita” tai ”analysoida”. Eksersitiivit (*exercitives*) ilmaisevat valtaa ja oikeuksia, ja ne koskevat esimerkiksi nimittämisiä, äänestämisiä, käskemisiä, neuvomisia, varoituksia jne. Niissä esiintyy esimerkiksi verbit kuten ”komentaa” ja ”rukoilla”. Komissiivit (*commissives*) liittyvät lupaamiseen tai muunlaiseen sitoutumiseen, joihin liittyvät esimerkiksi verbit ”taata” ja ”suostua”. Behabitiivit (*behabitives*) ovat sosiaaliseen käyttäytymiseen liittyviä lausumia, kuten anteeksi-pyyntöjä, onnitteluja ym. Behabitiivisen luokan esimerkiverbejä ovat ”kiittää” ja ”tuntea myötätuntoa”. Ekspositiivit (*expositives*) ovat lausumia, jotka liittyvät väittelyn tai keskustelun kulkuun, esimerkiksi verbit ”väittää” ja ”otaksua” kertovat ekspositiivisesta lausumasta. (Austin 1980: 151–164.)

Searle (1976: 7–10) ei ollut tyytyväinen Austinin luokitteluun, jonka suurimpana heikkoutena hän piti selvän ja johdonmukaisen luokitteluperusteen puuttumista. Searle piti Austinin luokittelua ennemminkin englanninkielessä esiintyvien illokutiivisten verbien luokitteluna, tosin hänen mukaansa kaikki Austinin luokittelussa esiintyvät verbit eivät aina ole illokutiivisiakaan. Epäselvyys illokutiivisten aktien ja verbien välillä johtaa eri luokkien päällekkäisyyteen ja luokkien sisäiseen epäyhtenäisyyteen. Monet Austinin eri luokkiin listaamista verbeistä eivät täytä luokalle asetettuja vaatimuksia, ja osuvat kahden kilpailevan luokan välimaastoon. (Emt.)

Searlen (1978: 29–30) mukaan illokutiivinen akti muodostuu lausuman illokutiivisesta sävystä ja **propositionaalisesta sisällöstä** eli propositiosta (*propositional content, proposition*), joka tarkoittaa lausuman kontekstista riippumatonta merkitystä. Esimerkiksi lausuman ”Kylläpä tänään on kylmä ilma” propositio on ”Tänään on kylmä ilma”, mutta sen illokutiivinen sävy on tilanteesta riippuen *pyyntö* (lisätä lämmitystä), *kehotus* (pukea tarpeeksi lämpimiä vaatteita ylle), *toteamus* tms. Kaikilla lausumilla ei kuitenkaan ole propositionaalista sisältöä, kuten esimerkiksi lausumalla ”Hurraa!”.

Searle (1978: 63, 66–67) määritteli illokutiivisille puheakteille neljä ehtoa, joiden on täytyttävä, jotta puheakti olisi onnistunut. Näitä **sopivuusehtoja** (*felicity conditions*)⁸ ovat propositionaaliseen sisältöön liittyvät ehdot, valmistavat ehdot, vilpittömyysehdot sekä perusehdot. **Propositionaaliseen sisältöön liittyvät ehdot** (*propositional content rule*) asettavat rajoituksia puheaktin merkitykselle, esimerkiksi pyynnön on viitattava tulevaisuudessa tapahtuvaan toimintaan, kun taas onnittelu edellyttää jotakin kuulijaan liittyvää tapahtumaa, toimintaa jne. **Valmistavat ehdot** (*preparatory rules*) viittaavat puheaktin tilannetekijöissä esiintyviin ehtoihin. Edellä mainitussa pyynnössä valmistavat ehdot liittyvät siihen, että kuulija eli pyydetty ei todennäköisesti tekisi pyydettyä asiaa ilman pyytämistä, että hän pystyy suorittamaan pyydetyn asian, ja että myös puhuja uskoo kuulijan pystyvän siihen. Onnittelussa onnittelun aiheuttava tapahtuma tai syy on tärkeää kuulijalle, ja puhuja uskoo, että näin on. **Vilpittömyysehdot** (*sincerity rule*) liittyvät puhujan vilpittömiin tarkoituksiin, esimerkiksi pyynnössä puhuja todella haluaa

⁸ Suomenkieliläisessä kirjallisuudessa käytetään myös termiä onnistuneisuusehdot.

kuulijan tekevän pyydetyn asian. Onnittelussa puhuja on iloinen onnittelun aiheuttavasta tapahtumasta. **Perusehdot** (*essential rule*) määrittävät itse illokutiivista aktia: kun puhujan esittämä pyyntö on puhujan yritys saada kuulija tekemään jotakin, onnittelu on mielihyvän ilmaus onnittelun aiheuttavasta tapahtumasta. (Emt.)⁹

Puheaktien sopivuusehtojen ohella Searle (1976: 10) määritteli akteille luokitteluperusteet, jotka koostuvat aktin illokutiivisesta tavoitteesta, lausuman suhteesta kielenulkoiseen todellisuuteen sekä puhujan ilmaisemasta psykologisesta tilasta. Näiden peruskriteerien avulla akteissa esiintyvät muut ominaisuudet, kuten valta- ja diskurssisuhteet, asettuvat automaattisesti oikeille paikoilleen. Luokitteluperusteidensa avulla Searle muodosti viisi illokutiivisten aktien luokkaa, joita ovat representatiivit, direktiivit, komissiivit, ekspressiivit ja deklaratiiivit. **Representatiivit** (*representatives*) ovat puheakteja, joissa puhuja esittää uskomuksensa johonkin asiaan. **Direktiiveissä** (*directives*) puhuja taas haluaa kuulijan tekevän jotakin. **Komissiiveissa** (*commissives*) puhuja ilmaisee halunsa tehdä jotakin, kun taas **ekspressiiveissä** (*expressives*) puhuja ilmaisee tunteitaan. **Deklaratiivit** (*declaratives*) aiheuttavat muutoksen kielenulkoisessa todellisuudessa. (Emt.: 10–16.) Representatiivi on esimerkiksi jonkin tosiasian toteaminen, direktiivi käsky tehdä jotakin, komissiivi lupaus jostakin tulevaisuudessa tehtävästä asiasta, ekspressiivi kiitoksen ilmaiseminen ja deklaratiiivi virkaan nimittäminen. Seuraavassa tarkastelen Searlen määrittelemiä luokitteluperusteita ja hänen niiden perusteella muodostamaansa illokutiivisten puheaktien luokittelua, joihin pohjaan myös oman tutkimukseni.

3.2.1 Searlen illokutiivisten puheaktien luokittelukriteerit

Illokutiivisia puheakteja luokitellessaan Searle (1976: 2) huomasi niissä 12 tekijää, joiden perusteella ne eroavat toisistaan. Näistä parhaana luokitteluperusteena hän piti illokutiivisen puheaktin funktiota, **illokutiivista tavoitetta**. Illokutiivinen tavoite on se, mitä puhuja haluaa lausumallaan saavuttaa, ja joka vastaa sopivuusehtojen perusehtoa. Il-

⁹ Searlen sopivuusehtoja on myös kritisoitu. Esim. Allwoodin (1977:7–10) mukaan sopivuusehdot eivät ole puheaktiin liittyviä ominaisuuksia, vaan ne liittyvät itse viestintätilanteeseen.

Illokutiivinen tavoite on eri asia kuin illokutiivinen sävy. Illokutiivinen tavoite muodostaa osan illokutiivisesta sävystä. (Emt.: 2–3.) Esimerkiksi varoituksen illokutiivinen tavoite on sama kuin uhkauksen, mutta niiden illokutiivinen sävy on erilainen.

Illokutiivisesta tavoitteesta seuraa toinen tärkeä illokutiivisten puheaktien luokitteluperuste, joka on illokutiivisen puheaktin **propositionaalisen sisällön ja kielenulkoisen todellisuuden välinen suhde**. Toiset illokutiiviset puheaktit pyrkivät illokutiivisen tavoitteensa avulla saamaan propositionaalisen sisältönsä (eli sanat) vastaamaan kielenulkoista todellisuutta, toiset illokutiiviset puheaktit taas saamaan kielenulkoisen todellisuuden vastaamaan propositionaalista sisältöään. (Searle 1976: 3–4.) Esimerkiksi toteamus pyrkii saamaan illokutiivisen puheaktin propositionaalisen sisällön vastaamaan kielenulkoista todellisuutta toteamalla tuossa todellisuudessa esiintyvän tosiasian. Sodan julistaminen taas muuttaa kielenulkoisen todellisuuden vastaamaan illokutiivisen puheaktin propositionaalista sisältöä.

Kolmas tärkeä tekijä illokutiivisten puheaktien luokittelussa on **puhujan ilmaisema psykologinen tila** eli hänen asenteensa illokutiivisen puheaktin propositionaaliseen sisältöön, mikä samalla vastaa sopivuusehtojen vilpittömyysehtoa. Yleensä puheaktia suorittaessaan puhuja ilmaisee kyseisen illokutiivisen puheaktin propositionaalista sisältöä kohteen tuntemaansa asennetta, arvoa tms. Tämä pätee silloinkin, kun puhuja ei ole vilpittön, sillä vilpillisyydestään huolimatta hän ilmaisee jotakin asennetta suhteessaan propositionaaliseen sisältöön. On kielellisesti epäsopivaa sanoa ”Lupaan tehdä sen, mutta minulla ei ole aikomustakaan tehdä sitä.” Illokutiivisen puheaktin suorittamisessa ilmaistu psykologinen tila vastaa puheaktin vilpittömyysehtoa, jota hyväksikäyttämällä voi päästä melko pitkälle luokittelussa. Sen perusteella psykologisen tilan ”uskomus” alle kerääntyvät esimerkiksi toteamukset, huomautukset, selitykset, olettamukset, päätelmät jne., ja ”aikomuksen” alle kuuluvat esimerkiksi lupaukset ja uhkaukset. (Searle 1976: 4.)

Kolmen edellä mainitun, ja myös tärkeimpänä illokutiivisten puheaktien luokitteluperusteena pitämänsä tekijän lisäksi Searle (1976: 5–7) huomioi muutamia muita luokitteluun vaikuttavia tekijöitä, joista muutama sana seuraavaksi. Puheaktit eroavat toisistaan

ensinnäkin **illokutiivisen sävyn** suhteen. (Emt.) Illokutiivinen sävy on erilainen esimerkiksi lausumassa ”Pyydän, että siivoat huoneesi” kuin lausumassa ”Käsken sinua siivoamaan huoneesi”. Ensimmäisen lausuman illokutiivinen sävy on pyyntö, jälkimmäisen käsky, mutta niiden illokutiivinen tavoite on sama: saada kuulija siivoamaan huoneensa. Illokutiivinen sävy on tärkeä tekijä, kun puheakteja halutaan luokitella pääluokkia tarkempiin luokkiin.

Illokutiiviseen sävyyn saattaa vaikuttaa osanottajien väliset valtasuhteet. Ne ovat eräs valmistelevien ehtojen laji, ja ne voivat olla erilaisia eri puheakteissa. Ne viittaavat puhujan ja kuulijan erilaisiin asemiin, joiden perusteella rakenteeltaan pyynnöltä näyttävä lausuma voi illokutiiviselta sävyltään ollakin käsky. Kun asemaltaan ylempi pyytää alaistaan tekemään jotakin, kyseessä on mitä todennäköisimmin käsky, kun taas toisinpäin toimittaessa kyse on yleensä pyynnöstä. (Searle 1976: 5.) Esimerkiksi airspeakin puheaktien tarkastelussa on huomioitava lennonjohtajien ammatin ja työn luoma asema, joka vaikuttaa lennonjohtajien lausumien luokitteluun: lennonjohtaja yleensä esimerkiksi káskee eikä pyydä.

Luokitteluperusteissa esiintyvä toinen valmistelevien ehtojen laji on erot tavassa, joilla lausuma puhetilanteessa liittyy osallistujiin. Puheaktien pitäisi heijastaa puhujan ja kuulijan tilannetta. Puhujan ei ole sopivaa onnitella, kun kuulija on menettänyt läheisensä ja odottaa suruvalitteluja. Illokutiiviset puheaktit eroavat myös siinä, miten ne suhtautuvat muihin tilanteessa esiintyviin tekijöihin. Esimerkiksi eräitä performatiiviverbejä käyttäviä ilmauksia, kuten ”vastaan” ja ”väitän” käyttävät lausumat on helppo yhdistää keskustelussa esiintyviin muihin lausumiin. Samanlainen tehtävä on eräillä ilmauksilla kuten ”kuitenkin” ja ”siten”. (Searle 1976: 5.)

Erot lausumien propositionaalisissa sisällöissä vastaavat eroja propositionaalisen sisällön ehdoissa, ja ne siten rajoituksia puheaktin merkitykselle. Niinpä ero esimerkiksi ennustuksen ja selostuksen välillä on, että ennustuksen täytyy käsitellä tulevaisuutta, kun taas selostus voi käsitellä myös menneisyyttä. Lisäksi puheaktit voivat erota toisistaan suoritustavaltaan. Toisaalta joidenkin puheaktien onnistuneeseen suorittamiseen vaaditaan kielenulkoista instituutiota, ja yleensä myös puhujan tai kuulijan erityistä asemaa

tällaisessa instituutiassa. Tällaisia puheakteja ovat esimerkiksi kastaminen ja sodanjulistaminen, jotka voi suorittaa onnistuneesti vain henkilö, jolla onnistumisen edellyttämä asema instituutiassa. (Searle 1976: 5–6.)

Illokutiiviset puheaktit eroavat myös sen suhteen, käytetäänkö niissä performatiivista verbiä vai ei. Lisäksi illokutiiviset puheaktit eroavat esitystyyliltään. Esimerkiksi ilmoittamisen ja uskoutumisen aktit voivat olla samanlaisia illokutiiviselta tarkoitukseltaan tai propositionaaliselta sisällöltään, mutta niiden esitystyylit saattaa olla erilainen. (Searle 1976: 6–7.)

3.2.2 Searlen luokittelu ja sen perustelut

Searle (1976: 10–21) jakoi määrittelemiensä luokittelukriteerien avulla illokutiiviset puheaktit viiteen luokkaan: puhujan uskomuksia välittäviin representatiiveihin, kuulijaa aktivoimaan pyrkiviin direktiiveihin, puhujan halua ilmaiseviin komissiiveihin, puhujan tunnetilaa ilmaiseviin ekspressiiveihin sekä kielenulkoisessa todellisuudessa muutoksen aiheuttaviin deklaratiiveihin. Hän muodosti luokat käyttäen perusteena puheaktien illokutiivista tavoitetta, sanotun suhdetta kielenulkoiseen todellisuuteen sekä puhujan psykologista tilaa. (Emt.)

Representatiivit ilmaisevat puhujan uskomuksia; toisin sanoen puhuja esittää proposition, esimerkiksi toteamuksen, jonka uskoo olevan totta. Näin ollen puhujan psykologinen tila on uskominen (*belief*, B). Uskominen voi olla eriasteista: puhuja voi *ehdottaa* tai *väittää*, mutta ne voidaan kuitenkin sijoittaa representatiivien jatkumolle, jonne ei sovi esimerkiksi pyytäminen. Suhteessa kielenulkoiseen todellisuuteen representatiivi pyrkii sovittamaan kielellisen ilmaisunsa eli sanansa kielenulkoisen todellisuuden mukaisiksi. Representatiiveista voidaan tarkastella niiden totuusarvoja. Yksinkertaisimmin representatiivi voidaan tunnistaa tarkastelemalla sen propositionia totuusarvojen suhteen: voiko lausuman sisällön määritellä todeksi tai epätodeksi. Totuusarvojen tarkasteleminen ei kuitenkaan ole riittävä perusta representatiivin määrittelylle. (Searle 1976: 10–11.)

Direktiivit ovat puhujan yrityksiä saada kuulija tekemään tulevaisuudessa jotakin, joka voi olla kielellistä tai ei-kielellistä. Puhujan psykologinen tila on halu (*want*, W) saada kuulija tekemään jotain, ja se voi tapahtua eriasteisesti: puhuja voi *kehottaa* tai *vaatia* kuulijaa tekemään jotakin. Suhde kielenulkoiseen todellisuuteen on direktiiveissä päinvastainen verrattuna representatiiveihin: direktiiveissä kielenulkoisen todellisuus pyritään saamaan mukautumaan sanojen mukaiseksi. Esimerkiksi kysymykset ovat eräs direktiivien alaluokka, koska ne ovat puhujan yrityksiä saada kuulija vastaamaan eli suorittamaan puheakti. (Searle 1976: 11.)

Komissiivit Searle (1976: 11) määrittelee illokutiivisiksi puheakteiksi, joiden tarkoituksena on sitouttaa puhuja johonkin tulevaisuudessa tapahtuvaan toimintaan. Puhujan psykologinen tila on aikomus (*intention*, I). Suhde kielenulkoiseen todellisuuteen on samanlainen kuin direktiiveissä: komissiiveissa pyritään saamaan kielenulkoisen todellisuus sopimaan sanojen mukaiseksi. (Emt.)

Ekspressiiveissä puhuja ilmaisee tunteitaan eli psykologista tilaansa esimerkiksi kiittämällä, onnittelemalla, pyytämällä anteeksi jne. Ekspressiivit liittyvät puhujan sisäisten tunteiden ilmaisemiseen eikä niillä näin ollen ole suhdetta kielenulkoiseen todellisuuteen. (Searle 1976: 12–13.). Puhuja voi onnitella kuulijaa hyvästä koulumenestyksestä, mutta myös syntymäpäivän johdosta. Puhuja ei kuitenkaan voi onnitella kuulijaa jonkin kolmannen henkilön ominaisuuksista, esimerkiksi kolmannen henkilön syntymäpäivän johdosta.

Deklaratiivien tärkein luokitteluun vaikuttava ominaisuus on se, että deklaraatiivin onnistunut suorittaminen muuttaa niissä viitattujen objektien asemia tai olosuhteita, toisin sanoen onnistunut deklaraatiivi muuttaa kielenulkoisen todellisuuden vastaamaan lausuman propositionaalista sisältöä. Esimerkiksi jos suoritetaan deklaraatiivinen illokutiivinen puheakti, jossa henkilö A nimitetään puheenjohtajaksi, onnistunut puheaktin suoritus johtaa henkilön A nimitykseen puheenjohtajaksi. Näin kielenulkoisen todellisuus on muuttunut vastaamaan sanoja. (Searle 1976: 13–14.)

Deklaratiivin onnistuminen vaatii yleensä kielenulkoisen instituution mukanaoloa. Kielenulkoisia instituutioita ovat esimerkiksi kirkko, tuomioistuimet, valtio jne. Puhujalla tai kuulijalla täytyy olla erityinen asema tällaisessa instituutiossa, jotta deklaraatiivi olisi onnistuneesti suoritettu. (Searle 1976: 14.) Esimerkiksi Suomessa tasavallan presidentti nimittää kielenulkoisen institutionaalisen asemansa perusteella virkoihinsa muun muassa presidentin kanslian kansliapäällikön ja esittelijät sekä oikeus- ja apulaisoikeuskanslerin (Suomen tasavallan presidentti 2008), ja nimitys on pätevä vain tasavallan presidentin tekemänä. Ainoan poikkeuksen puhujan tai kuulijan institutionaalisen aseman vaatimaan sääntöön Searle (1976: 14–15) toteaa olevan kieltä koskeissa tai yliluonnollisia asioita käsittelevissä deklaraatiiveissa. Kun kuka tahansa puhuja sanoo esimerkiksi määrittävänsä tai nimittävänsä jonkin asian joksikin, kyseessä on deklaraatiivi siitä huolimatta, ettei puhujalla tai kuulijalla ole asemaa kielenulkoisessa instituutiossa. Yliluonnollinen deklaraatiivi on esimerkiksi Jumalan sanoma ”Tulkoon valkeus”. (Emt.)

Deklaratiivin tarkoitus on saada sanat ja kielenulkoisen todellisuus vastaamaan toisiaan. Niinpä suhde sanojen ja kielenulkoisen todellisuuden välillä kulkee kumpaankin suuntaan: toisissa deklaraatiiveissa pyritään saamaan kielenulkoisen todellisuus sanojen mukaiseksi, toisissa taas sanat kielenulkoisen todellisuuden mukaiseksi. Deklaraatiivien ollessa kiinteästi yhteydessä kielenulkoisen todellisuuden ja sanojen väliseen suhteeseen, ei puhujalla oleteta olevan minkäänlaista psykologista tilaa, kuten halua, aikomusta tms. (Searle 1976: 15.)

Luokittelun perusteena Searle (1976: 10–16) käyttää ensisijaisesti puheaktien illokutiivista tavoitetta, sanojen suhdetta kielenulkoiseen todellisuuteen sekä puhujan psykologista tilaa. Hän toteaa esimerkiksi, että komissiiveilla ja direktiiveillä on samanlainen suhde kielenulkoiseen todellisuuteen, mutta niiden illokutiivinen tavoite on erilainen, mikä antaa perusteen kahden eri luokan muodostamiselle. Komissiiveihin luettavan lupauksen illokutiivinen tavoite on sitouttaa puhuja johonkin tulevaisuudessa tapahtuvaan toimintaan, kun taas direktiiveihin kuuluvan pyynnön illokutiivinen tavoite on yrittää saada kuulija tekemään jotakin. Lupaus ei ole puhujan pyyntö saada itsensä tekemään jotakin, eikä pyynnön tarkoitus ole sitouttaa tai pakottaa kuulija tekemään jotakin. (Emt.)

Searlen luokittelu ja sen perustelut ovat kohdanneet myös kritiikkiä. Esimerkiksi Mey (1996: 169–170) pitää Searlen luokittelua lähes samanlaisena kuin Austinin luokittelua. Searle on koonnut suuren määrän eri luokitteluperusteita rakentaakseen johdonmukaisen luokittelun, mutta hän ei kuitenkaan käytä niitä kaikkia järjestelmällisesti luokittelua suorittaessaan. Searle myös tarkastelee vain yhden lausuman puheaktia kerrallaan. Myös Verschueren (1999: 24) kritisoi Searlen luokitteluperusteita, jotka perustuvat vain puheaktin illokutiiviseen tavoitteeseen, sanojen suhteeseen kielenulkoiseen todellisuuteen sekä puhujan psykologiseen tilaan. Valitsemalla tarkasteluun muita kriteereitä, luokittelu saattaisi muodostua erilaiseksi. Verschueren ei myöskään pidä Searlen luokkia toisiaan poissulkevinä, sillä todellisessa kielenkäytössä esiintyvä puheakti ei useimmiten ole puhtaasti johonkin luokkaan kuuluva, vaan ennemminkin useista luokista ominaisuuksia omaava sekakoosteinen puheakti eli hybridi (*hybrid*). (Emt.)

Sekakoosteisiin puheakteihin kiinnittää huomiota myös Wunderlich (1980: 297), jonka mukaan Searlen luokittelussa ei ole sijaa varoittaville, neuvoville, ehdottaville yms. puheakteille. Syynä tähän on se, että ne eivät ole puhtaita puheaktityyppejä, vaan sisältävät representatiivisen puheaktin ominaisuuksia, jotka yhdistyvät direktiivien tai komissiivien ominaisuuksiin. Hän ei myöskään ole samaa mieltä Searlen kanssa tämän ajatuksista komissiiveista. Wunderlichin mukaan komissiivit eivät ole universaali puheaktityyppi, vaan ennemminkin ne ovat mahdollisia reaktioita vastauksena direktiiveihin. Lisäksi kun Searle käsittää kysymyksien kuuluvan direktiiveihin, huomauttaa Wunderlich Searlen keskittyvän vain selvästi rajattuihin tietokysymyksiin, ja jättävän muunlaiset kysymykset, kuten esimerkiksi neuvottelevat tai retoriset kysymykset täysin huomiotta. (Emt.)

Tutkijat (esim. Wunderlich 1980; Trosborg 1995) ovat lisäksi huomioineet puheakteja, jotka eivät sovi Searlen luokitteluun lainkaan. Tällaisia ovat esimerkiksi osoittamiseen liittyvät puheaktit sekä faattiset puheaktit. Osoittamiseen liittyvät puheaktit (*addressing*) toimivat kuulijan tunnistamisen ja hänen huomionsa kiinnittämisen apuvälineenä (Wunderlich 1980: 297). Osoittajana voi toimia kuulijan nimi, mutta myös esimerkiksi ilmaus ”Sinä siellä”. Faattiset puheaktit (*phatic speech acts*) taas ovat sosiaalisia puheakteja, joiden tarkoitus on muodostaa ja säilyttää suhteita yhteisön jäsenten välillä

(Sager ym. 1980: 28). Faattisia puheakteja ovat muun muassa tervehdykset ja hyvästelyt, kuten ”Hei sitten!”.

Searlen näkemystä on kritisoitu myös siitä, että hän keskittyy liiaksi puheaktiverbeihin eikä huomioi todellisissa kielenkäyttötilanteissa käytettyä kieltä. Todellisissa kielenkäyttötilanteissa puheaktien tulkinta ei ole niin yksiselitteistä kuin Searle antaa ymmärtää: puheaktit voivat sisältää ominaisuuksia useista eri puheaktiluokista eikä niiden rajaaminenkaan toisistaan ole aina yksiselitteistä. (Nikula 2000: 333–335.) Keskusteluntutkijat taas ovat kritisoineet puheaktiteoriaa todellisesta kielenkäyttötilanteesta irrotettujen ja yleensä mielikuvituksen avulla tuotettujen lausumien tarkastelukohteeksi ottamisesta. Lisäksi puheaktiteoria on keskittynyt tarkastelemaan lausumia puhujan kannalta jättäen niiden vaikutuksen kuulijaan huomioimatta. (Tiittula 1992: 106.) Puheakti toteutuu vasta sen käyttötilanteessa ja siinä, miten kuulija sen tulkitsee (Leiwo ym. 1992: 27).

Tässä työssä tarkastelun kohteena oleva airspeakin määrämuotoisuus sekä lauserakenteessa että sanastossa auttavat lausumien ja niiden sisältämien puheaktien rajaamisessa. Jokaisella airspeakin normitetulla sanonnalla on tietty funktio. Toisaalta ammattikielelle tyypillisesti norminmukaisista osista on poistettu kaikki tunteita ilmaisevat elementit, joten ekspressiivisiä puheakteja ei norminmukaisesta airspeakista löydy. Vaikka airspeak onkin keskustelumuotoinen ammattikieli, keskityn tarkastelussani vain lennonjohdajien puheenvuoroihin, ja siihen Searlen luokittelu antaa sopivan perustan. Searlen luokittelu perustuu puhujan tarkoituksien selvittämiseen, ja siihen tämäkin työ pyrkii. Huomioin kuitenkin kielenulkoisen todellisuuden eli lausuman kontekstin analyysia suorittaessani.

3.3 Puheaktiteorian tuottamia sovelluksia

Puheaktiteorian tuottama tärkeä anti on ollut huomio, että kielellisesti samannäköisellä lausumalla eli lokuutiolla voi olla erilaisia funktioita, illokuutioita. Samalla huomattiin myös, että lausuman kielellisellä muodolla ja funktiolla ei ole vastaavuussuhdetta. (Ni-

kula 2000: 333, 335.) Esimerkiksi lausuma ”Ovatko pyykit narulla?” on kielelliseltä muodoltaan kysymys, ja tilanteesta riippuen sen esittäjän tarkoitus voi olla kysymys, joka koskee pyykkien narulla olemista. Mutta tilanteesta riippuen sama lausuma voi saada muitakin tarkoituksia: se voi myös olla pyyntö kuulijalle hakea pyykit narulta tai huolenilmaisu sään muuttuessa sateiseksi. Lausuman propositionaalinen sisältö ei muutu, mutta se voi saada erilaisia illokutiivisia sävyjä tilanteen mukaan (Leiwo ym. 1992: 24). Samat propositionaaliset aktit voivat esiintyä eri illokutiiviissa akteissa (Searle 1978: 24).

Puheaktiteoriassa tehdään jako suoriin ja epäsuoriin puheakteihin. Suorissa puheakteissa lausuman kielellisestä ilmaisusta näkee heti mitä puhuja tarkoittaa, toisin sanoen puhuja sanoo suoraan, mitä tarkoittaa. Epäsuorissa puheakteissa puhuja tarkoittaa enemmän kuin mitä lausuman kielellisestä ilmaisusta olisi pääteltävissä eli puhuja tarkoittaa enemmän kuin sanoo. (Searle ym. 1980: viii; Searle 1991: 265; Tiittula 1992: 105–106.) Käyttäessään epäsuoraa puheaktia puhuja luottaa kuulijan kanssa omaavaansa yhteiseen tietoon sekä kuulijan rationaalisuuteen ja päättelykykyyn (Searle 1991: 266).

Searle (1991: 267) näkee epäsuorat puheaktit kahden aktin yhdistelmänä. Näistä ensisijainen akti on lausuman illokutiivinen akti, funktio, ja toissijainen akti on lausuman kielellinen muoto. Lausuman kielellinen muoto jää toiseksi kuulijan huomion keskittyessä lausuman illokutiiviseen aktiin eli funktioon. Epäsuorat puheaktit ovat joissakin puheakteissa yleisempiä kuin suorat, kuten esimerkiksi pyynnöissä, kun taas esimerkiksi käskyissä suora puheakti on yleisempi muoto (Levinson 1983: 264, 275). Siitä huolimatta jako suoriin ja epäsuoriin puheakteihin osoittautuu välillä vaikeaksi (Tiittula 1992: 106). Lausuman pintarakenne, toisin sanoen kielellinen muoto, voi olla harhaanjohtava, sillä luonnollinen kieli tarjoaa laajan sanaston ja runsaat kieliopilliset mahdollisuudet sävyjen, propositionoiden ja illokutiivisten aktien ilmaisemiseen. Kuulijat kuitenkin ymmärtävät ne niiden syvärakenteesta. (Vanderveken 2001: 26.) Mitä tahansa lauseyhtyyppiä voi käyttää minkä tahansa lausuman tehtävän ilmaisemiseen. Esimerkiksi kysymysmuotoisella lausumalla voi ilmaista pyyntöä, kuten ”Voitko avata minulle oven?” ja imperatiivisella eli käskymuotoisella lausumalla voi kysyä, kuten ”Kerro minulle miksi sanot niin?” (Grundy 1995: 95.)

Gricea (1989: 3, 26–31) kiinnosti se, miten ihmiset ymmärtävät epäsuorienkin puheaktien todellisen tarkoituksen. Hänen mukaansa keskustelijat toimivat yhteistyössä, jonka periaatteen mukaan keskustelijat pyrkivät toimivaan vuorovaikutukseen keskenään ottamalla huomioon keskustelun kulun ja esittämällä siihen sopivia puheenvuoroja. Tästä yhteistyön periaatteesta Grice johti keskustelun maksiimit, jotka ovat keskustelun hiljaisia sääntöjä, joita keskusteluun osallistuvien oletetaan noudattavan, ja jotka auttavat keskustelijoita tulkitsemaan toisiaan. Keskustelun maksiimeja ovat määrän, laadun, suhteen ja tavan maksiimit. Määrän maksiimi kehottaa puhujaa antamaan oikean määrän tietoa, ei liikaa eikä liian vähän, laadun maksiimi taas kehottaa puhujaa pysymään totuudessa. Suhdemaksiimin mukaisesti puhujan tulisi pysyä asiassa ja tavan maksiimin mukaisesti sanoa asiansa selkeästi. (Emt.)

Edellä mainittuja maksiimeja voidaan myös rikkoa, ja usein niitä rikotaankin esimerkiksi mainonnassa. Maksiimeja rikotaan myös arkipäivän viestinnässä. Niiden rikkominen kuitenkin yleensä ymmärretään yhteistyön periaatteiden mukaisesti. (Leiwo ym. 1992: 30, 34.) Esimerkiksi kysymykseen ”Lähdetäänkö elokuviin?” annettu vastaus ”Maija tulee kylään” kuulostaa epäsovivalta. Kuulijaa kuitenkin auttavat niin sanotut implikaatiit (implicatures), jotka ovat maksiimien ja keskusteluun osallistuvien yhteisen tiedon pohjalta rakennettuja vihjemerkitä, joiden avulla kuulija voi päätellä puhujan todellisen tarkoituksen (Grice 1989: 24–26). Edellä olevassa esimerkissä keskustelijoilla on todennäköisesti tieto siitä, kuka Maija on. Toisilleen läheisillä ihmisillä on paljon yhteistä tietoa, jonka avulla he voivat viestiä välillä ulkopuolisen korviin hyvinkin epäloogiselta kuulostavasti (Nikula 2000: 335). Tärkeää on kuitenkin huomioida, että maksiimien tulkinta ja siten myös käsitys niiden rikkomisesta on kulttuurisidonnainen asia (Blum-Kulka 2006: 41).

Gricen keskustelun periaatteet ovat olleet tärkeä tekijä, kun on tarkasteltu keskustelun sääntöjä (Leiwo ym. 1992: 23). Vaikka Gricen ja Searlen ajatukset näyttävät käsittelevän eri asioita, niillä on kuitenkin yhtymäkohtia toisiinsa. Searlen sopivuusehtojen vilpittömyysehto olettaa, että puhuja on vilpittön. Saman asian esittää Grice laadun maksiimissaan, joka kehottaa puhujaa pysymään totuudessa. Kun Searlen representatiivin

psykologinen tila on uskominen, toisin sanoen puhuja uskoo, että jokin asia on totta, täyttää se myös Gricen laadun maksimiin vaatimukset. (Leiwo ym. 1992: 35.)

Keskustelun maksimeista poiketaan esimerkiksi kielellisen kohteliaisuuden vuoksi (Leiwo ym. 1992: 34–35). Pragmatiikassa kohteliaisuus ymmärretään laajemmin kuin arkielämässä. Kohteliaisuusteoriaa ovat kehittäneet etenkin Penelope Brown ja Stephen C. Levinson (esim. 1994), joiden teorian taustalla on Gricen maksimit. Brownin ja Levinsonin (1994: 2, 61–62, 65–68, 70–72) teorian perustana on kasvojen käsite. Kasvot (*face*) viittaavat yksilön itsetuntoon ja yksityisyyteen. Yksilön kielellistä toimintaa määrittävät hänen positiiviset ja negatiiviset kasvonsa. Positiiviset kasvot (*positive face*) liittyvät yksilön haluun olla muiden silmissä hyväksytty, negatiiviset kasvot (*negative face*) taas yksilön haluun olla itsenäinen. Teorian perusoletus on, että yksilöt haluavat toimia viestinnässään niin, että kummankin kasvot säilyvät. Yksilöiden välisessä viestinnässä esiintyy kuitenkin positiivisia ja negatiivisia kasvoja uhkaavia (*face threatening acts*) akteja. Positiivisia kasvoja uhkaavat esimerkiksi syytökset ja loukkaukset, negatiivisia kasvoja taas esimerkiksi käskyt ja uhkaukset. (Emt.)

Puhuja voi kuitenkin lieventää kuulijan kasvojen uhkaamista erilaisten kielellisten keinojen avulla. Tärkeimmät näistä keinoista ovat positiivinen ja negatiivinen kohteliaisuus. Positiivinen kohteliaisuus (*positive politeness*) suuntautuu kohti kuulijan positiivisia kasvoja, toisin sanoen myötäilee kuulijan halua olla muiden silmissä hyväksytty. Kielellisessä vuorovaikutuksessa positiivinen kohteliaisuus on yleistä läheisten ystävien välisessä viestinnässä, jossa toiselle osoitetaan hyväksyntää esimerkiksi kehumalla tämän ulkonäköä. Negatiivisen kohteliaisuuden (*negative politeness*) suunta on kuulijan negatiiviset kasvot eli sen tarkoitus on säilyttää kuulijan itsenäisyys. Kielenkäytössä esiintyvä muodollisuus ja epäsuorat puheaktit ovat esimerkkejä negatiivisen kohteliaisuuden keinoista. Puhujalla on käytössään erilaisia positiiviseen ja negatiiviseen kohteliaisuuteen pyrkiviä strategioita. Tällaisia strategioita ovat *on the record-*, *off the record-* ja *not at all* -strategiat. *On the record* -strategiassa puhuja sanoo asian suoraan ja peittelemättä, kun taas *off the record* -strategiaa käyttäessään puhuja sanoo asian epäsuorasti ja vihjaillen. *Not at all* -strategiaa käyttävä puhuja sen sijaan jättää kohteliai-

suusstrategiat huomioimatta, ja sanoo asian niin kuin se on. (Brown & Levinson 1994: 17–21, 65–71, 101–211.)

Norminmukainen airtpeak – kuten myös useat muut erikois- ja ammattikielet – pyrkivät välttämään epäsuorien puheaktien käyttöä, sillä niiden tehtävänä on välittää tietoa mahdollisimman tarkasti ja tehokkaasti. Epäsuorien puheaktien käyttäminen tarkkuutta vaativissa viestintätilanteissa tuottaisi ongelmia. Norminmukainen airtpeak noudattaa hyvin myös Gricen maksiimeja. Airtpeakin avulla käydyn keskustelun puheenvuoroissa pyritään antamaan tarpeeksi tietoa, jota tukee airtpeakin norminmukaisuus. Laadun maksiimin mukaisesti puhujat pysyvät totuudessa; lentoturvallisuuden kannalta olisi kohtalokasta, jos lennonjohtaja antaisi lentokoneelle laskeutumisluvan, vaikka kiitotie ei olisikaan vapaa. Suhdemaksiimin mukaan lennonjohtajan ja lentäjän välinen keskustelu pitäytyy vain ilmaliikenteeseen liittyvissä asioissa, eikä radiopuhelimessa aleta esimerkiksi juoruilla. Tavan maksiimin noudattamisessa auttaa airtpeakin määrämuotoisuus, joka selkeyttää asian sanomista. Kun käytetään sovittuja ilmauksia, kumpikin tietää, mitä tarkoitetaan.

3.4 Lausumien luokitteluperusteet tässä tutkimuksessa

Edellä olen tarkastellut Austinin ja Searlen käsityksiä lausumien sisältämistä puheaktityypeistä. Erityisesti olen tarkastellut Searlen (1976) muodostamia illokutiivisten puheaktien luokittelua ja niiden luokitteluperusteita, joihin pohjaan aineistossa esiintyvien lausumien luokittelun. Olen esittänyt kuviossa 4 aineistoon kuuluvien lausumien luokitteluperusteet.



Kuvio 4. Tutkimuksessa käytettävät lausumien sisältämien illokutiivisten aktien luokitteluperusteet.

Kuviosta 4 ilmenee tutkimuksessa käyttämäni lennonjohtajien lausumien luokitteluperusteet. Keskityn tarkastelemaan lausumien illokutiivisiä akteja. Jaan lausumat Searlen muodostamiin pääluokkiin eli representatiiveihin, direktiiveihin, komissiiveihin, ekspressiiveihin ja deklaratiiiveihin käyttämällä luokitteluperusteina illokutiivisen aktin tavoitetta, propositionaalisen sisällön suhdetta kielenulkoiseen todellisuuteen sekä lennonjohtajan psykologista tilaa. Näiden kolmen tekijän lisäksi huomioin sopivuusehdot, joiden on toteuduttava, että lausuman sisältämä puheakti olisi onnistunut. Illokutiivista sävyä käyttäen jaan lausumat edelleen alaluokkiin. Lausuman illokutiivinen sävy ilmaisee, onko kyseessä väite vai toteamus, käsky vai pyyntö jne.

Luokiteltuani lausumat alaluokiin tarkastelen niiden sisältämää lokutiivista aktia eli sitä, millainen kielellinen ilmaisumuoto niillä on. Tarkastelen sitä, millainen on lausuman kielellisen muodon ja funktion välinen suhde. Samalla kiinnitän huomiota suorien tai epäsuorien puheaktien sekä kielellisen kohteliaisuuden esiintymiseen. Epäsuorat pu-

heaktit ja kielellinen kohteliaisuus on erikoiskielissä minimoitu tarkan ja selkeän viestinnän takaamiseksi. Arkipäiväisessä kielenkäytössä, toisin sanoen yleiskielessä, epäsuoria puheakteja ja kielellistä kohteliaisuutta esiintyy sen sijaan runsaastikin. Tarkasteleminen, esiintyykö epäsuoria puheakteja tai kielellistä kohteliaisuutta aairspeakissa esiintyvissä yleiskielisissä lausumissa.

Lausumia tarkasteltaessa ja kaikissa luokittelukriteereissä on otettava huomioon niiden käyttökonteksti eli ammatillinen viestintätilanne. Aineistoon kuuluvien lausumien tehtävänä on toimia lennonjohtajien ammatillisen toiminnan viestintävälineinä, jolloin niiden funktioon ja rakenteeseen vaikuttavat lennonjohtajan ammattia ja kielenkäyttöä koskevat säännöt.

3.5 Yhteenveto

Puheaktiteoria käsittää kielenkäytön toiminnaksi: kieltä käytetään aina jotakin tarkoitusta varten. Tämä tarkoitus on ymmärrettävissä vain lausuman käyttötilannetta vasten, ei itse lausumasta (Sager ym. 1980: 59). Lausuma sisältää erilaisia puheaktityyppejä, joita ovat luokitelleet sekä Austin (1980) että Searle (1978). Austinin luokittelu muodostuu lokutiivisesta, illokutiivisesta ja perlokutiivisesta aktista. Lokutiivinen akti on lausuman kielellinen ilmaus, illokutiivinen akti käsittää ilmauksen tehtävän ja perlokutiivinen akti viittaa lausuman vaikutukseen kuulijassa. Searlen luokittelu taas muodostuu ilmaisuaktista, propositionaalisesta aktista ja illokutiivisesta aktista. Ilmaisuakti vastaa Austinin lokutiivista aktia eli se käsittää lausuman sisältämät sanat ja lauseet. Propositionaalinen akti on lausuman sisältö, joka viittaa kielenulkoiseen todellisuuteen. Illokutiivinen akti on lausuman tarkoitus eli funktio. Oman luokituksensa lisäksi Searle hyväksyi luokittelunsa jatkeeksi Austinin perlokutiivisen aktin. Tämä tutkimus kohdistuu lennonjohtajien puheenvuorojen sisältämien lausumien illokutiivisiin ja lokutiivisiin eli ilmaisuakteihin, toisin sanoen tarkastelen lausuman funktiota ja kielellistä ilmaisua. Lisäksi kiinnitän huomiota niiden väliseen suhteeseen eli tarkastelen sitä, millaista funktiota varten lennonjohtajat vaihtavat ammattikielestä yleiskieleen. Lausuman funktion tarkastelussa kiinnitän samalla huomiota myös lausuman sisältöön, sillä lausuman sisällön perustan

muodostaa lausuman funktio. Lennonjohtajan lausuman vaikutusta lentäjään en huomioidi tässä tarkastelussani lainkaan, vaan keskityn tarkastelemaan lennonjohtajien lausumia vain puhujan kannalta.

Huolimatta siitä, että Austin ja Searle käsittivät lausuman sisältävän useampia puheaktityyppejä, keskittyivät he kumpikin tarkastelemaan lausumien sisältämiä illokutiivisia puheakteja. Searle muodosti illokutiivisille puheakteille ehtoja, joiden on toteuduttava, jotta puheakti onnistuisi. Näitä sopivuusehtoja on neljä, ja ne ovat propositionaaliseen sisältöön liittyvät ehdot, valmistavat ehdot, vilpittömyysehdot sekä perusehdot. Propositionaaliseen sisältöön liittyvät ehdot asettavat ehtoja puheaktin merkitykselle, esimerkiksi ennustuksen on viitattava tulevaisuuteen. Valmistavat ehdot viittaavat niihin puheaktin suorittamista varten vaadittaviin edeltäviin tekijöihin, jotka vaaditaan, että puheakti olisi onnistunut. Esimerkiksi ennen anteeksipyyntöä esittämistä on pitänyt tapahtua jotakin, jota voi pyytää anteeksi. Vilpittömyysehdot käsittävät puhujan vilpittömyyden, esimerkiksi luvattaan jotakin puhuja haluaa vilpittömästi tehdä sen. Hänen pitää myös uskoa, että hänen lupaamastaan asiasta on hyötyä kuulijalle. Perusehdot määrittävät illokutiivista aktia, esimerkiksi anteeksipyyntöä pidetään katumuksen ilmauksena.

Ehtojen avulla Searle luokitteli illokutiiviset aktit viiteen pääluokkaan, joita ovat representatiivit, direktiivit, komissiivit, ekspressiivit ja deklaratiiivit. Representatiiveissa puhuja esittää uskomuksensa, direktiiveissä puhuja haluaa kuulijan tekevän jotakin, komissiiveissa puhuja ilmaisee halunsa tehdä jotakin, ekspressiivien avulla puhuja ilmaisee tunteitaan ja deklaratiivit muuttavat kielenulkoista maailmaa. Luokitteluperusteina Searle käytti puheaktien illokutiivisen tavoitteen ohella puheaktien suhdetta kielenulkoiseen todellisuuteen ja puhujan psykologista tilaa. Representatiiveissa sanat pyritään saamaan vastaamaan kielenulkoista todellisuutta ja puhujan psykologinen tila on uskominen. Direktiiveissä kielenulkoisen todellisuus koetetaan saada vastamaan sanoja ja puhujan psykologinen tila on haluaminen. Komissiiveissa kielenulkoisen todellisuus pyritään direktiivien tavoin saamaan vastaamaan sanoja ja puhujan psykologinen tila on aikomus. Ekspressiiveillä ei ole suhdetta kielenulkoiseen todellisuuteen, vaan puhuja käyttää niitä ilmaisemaan sisäisiä tunteitaan. Deklaratiivit pyrkivät saamaan kielenul-

koisen todellisuuden ja sanat vastaamaan toisiaan eikä puhujan psykologisella tilalla ole niissä merkitystä.

Pohjaan aineistossa esiintyvien lausumien luokittelun Searlen luokitteluun ja luokittelu-perusteisiin. Luokittelen aineistooni kuuluvat lausumat Searlen luokituksen mukaisesti pääluokkiin käyttämällä hänen luokitteluperusteitaan eli lennonjohtajan lausuman puheaktin illokutiivista tavoitetta, propositionaalisen sisällön ja kielenulkoisen todellisuuden välistä suhdetta ja lennonjohtajan psykologista tilaa sekä puheaktien sopivuusehtoja, jotka ovat puheaktin onnistumisen edellytykset. Pääluokittelun jälkeen luokittelen puheaktit edelleen alaluokkiin niiden illokutiivisten sävyjen perusteella.

4 AIRSPEAK TODELLISESSA KIELENKÄYTTÖTILANTEESSA

Tässä luvussa keskityn tarkastelemaan aineistooni kuuluvia lennonjohtajien puheenvuoroja sekä niiden sisältämiä lausumia ja illokutiivisia puheakteja. Luku koostuu kolmesta osasta. Ensimmäisessä osassa (luku 4.1) kerron tarkemmin tutkimusaineistosta sekä siihen liittyvistä ongelmista ja tekemistäni ratkaisuisista. Määrittelen samalla teoreettiseen viitekehykseeni kuuluvat puheenvuoron, lausuman ja puheaktin käsitteet aineistoni valossa. Sen jälkeen kerron käyttämästäni tutkimusmenetelmästä ja miten sovellan sitä aineistooni.

Aineiston ja tutkimusmenetelmän esittelyn jälkeen ryhdyn luvun toisessa osassa esittelemään tutkimustuloksia. Käyn ensin läpi aineistossa esiintyvät ammattikielisten (luku 4.2) ja yleiskielisten lausumien sisältämät illokutiiviset puheaktit (luku 4.3), jonka jälkeen tarkastelen luvun kolmannessa osassa aineistossa esiintyvien ammattikielisten ja yleiskielisten lausumien välistä suhdetta (luku 4.4).

4.1 Tutkimusaineisto ja sen ongelmallisuus

Tutkimukseni aineisto koostuu lennonjohtajien puheenvuoroista, jotka on nauhoitettu todellisissa ilmaliikenteen toimintatilanteissa. Aineisto koostuu kahdeksan eri lennonjohtajan kahden kokonaisen vuorokauden (19.1.2005 ja 1.2.2005) aikana puhutuista puheenvuoroista kahdesta eri lennonjohdosta. Aineisto valittiin jälkepäin satunnaisotannalla eivätkä lennonjohtajat olleet etukäteen tietoisia, että puheenvuorot päätyvät tutkimusaineistoksi. Koska ilmailuviestintä on luottamuksellista (Laki radiotaajuuksista ja telelaitteista 2001), olen poistanut aineistoa esittelevistä esimerkeistä kaikki tunnistamisen mahdollistavat tekijät.

Tutkimusaineisto koostuu 1 179 lennonjohtajan puheenvuorosta. Näistä 726 eli kaikista puheenvuoroista 61,6 % on suomenkielisiä, ja ne ovat puheenvuoroja 380 eri keskustelussa. Englanninkielisiä puheenvuoroja on 453 eli 38,4 % kaikista puheenvuoroista. Ne ovat 262 keskustelun osatekijöitä. Puheenvuorojen lisäksi aineistossa esiintyy 24 tan-

gentinpainallusta, joista 17 painallusta on suomenkielisen keskustelun osan. Suomenkielisen keskustelun osana esiintyy myös kaksi kertaa kaksinkertainen tangentinpainallus. Tangentinpainallus tarkoittaa mikrofonin tangentin painamista pohjaan ja sen päättämistä vapaaksi nopeasti ilman, että mikrofoniiin puhutaan mitään. Tämän tutkimuksen aineistossa sekä yksin- että kaksinkertaisen tangentinpainalluksen tehtävä on lennonjohtajan ja lentäjän välisen radioyhteydenpidon päättäminen.

4.1.1 Lausuma ja puheakti

Tutkimusaineisto koostuu puheenvuoroista, jotka sisältävät yhden tai useampia lausumia. Lausuma voi olla yhden sanan tai useamman lauseen mittainen. Lausuma ei ole sama asia kuin kirjoitetun kielen lause, vaan se saa määrittelynsä käyttötilanteestaan (Kieli ja sen kieliopit 1994: 79). Lausumilla on funktioita eli puheakteja.

Airspeakin lausumia tarkasteltaessa lausuman käsite on ongelmallinen, ja onkin otettava kantaa siihen, mikä airspeakissa esiintyvä kielellinen kokonaisuus muodostaa lausuman, jolla on jokin funktio. Sekä Austin (1980) että Searle (esim. 1976, 1978) keskittyivät kumpikin tarkastelemaan yksittäisiä lausumia ja niiden sisältämiä illokutiivisia puheakteja. Kumpikaan ei kuitenkaan kiellä, etteikö lausuma voisi muodostua isommastakin kokonaisuudesta. Airspeakia tarkasteltaessa on otettava huomioon sen ominaispiirteet: airspeakissa lausuma muodostuu sanoista ja fraaseista, joita on liitettävä yhteen halutun funktion aikaansaamiseksi. Itse käsitän tässä tutkimuksessa airspeakissa esiintyväksi lausumaksi sellaisen puheenvuorossa esiintyvän **kielellisen ilmauksen tai ilmausten muodostaman kokonaisuuden, jolla on funktio**.

Airspeakissa esiintyvän puheenvuoron on sisällettävä tietyt ilmaukset, yleensä vielä tietyssä järjestyksessä, että se tulkittaisiin halutulla tavalla. Esimerkiksi laskeutuvalla ilmaukselle annettavaan laskeutumislupaun kuuluvat olennaisena osana myös käytössä olevan kiitotien ilmoittaminen sekä tuulitiedot, kuten esimerkistä 3 ilmenee.

- (3) [ilma-aluksen kutsumerkki] tuuli sataneljäkymmentä astetta neljä solmua kiitotie [kiitotien numero] selvä laskuun.

Esimerkissä 3 on havainnollistettu ilma-alukselle laskeutumisluvan antava puheenvuoro. Antaessaan ilma-alukselle laskeutumisluvan *selvä laskuun* lennonjohtaja kertoo myös sen hetkisen tuulen suunnan ja nopeuden (*tuuli sataneljäkymmentä astetta neljä solmua*) sekä kiitotien numeron, jolle ilma-alus saa laskeutua. Ilman näitä tietoja laskeutumislupa olisi vajanainen. Tämän perusteella käsitän yhdeksi lausumaksi koko puheenvuoron sellaisissa tilanteissa, joissa sillä on vain yksi funktio eli illokutiivinen puheakti.

Jos puheenvuoro sisältää kaksi funktiota, käsitän sen sisältävän kaksi lausumaa, joilla kummallakin on oma funktionsa. Tällaisissa tilanteissa puheenvuoro sisältää kaksi illokutiivista puheaktia. Näitä esiintyy aineistossa kolmessa erilaisessa tapauksessa: sanoman kuittauksen yhdistyessä johonkin muuhun illokutiiviseen puheaktiin, lähtöluvan ja yhteydensiirron yhdistelmässä sekä rullausohjeen ja lähtöselvityksen yhdistelmässä. Tällaisia kahden lausuman ja sen seurauksena kahden illokutiivisen puheaktin puheenvuoroja on aineistossa yhteensä 37 kappaletta, joista 19 on suomenkielisiä.

Kuittauksessa lennonjohtaja kuittaa tai vahvistaa lentäjän lähettämän sanoman vastaanotetuksi sanomalla oman tai ilma-aluksen kutsumerkin riippuen vastaanotetun sanoman laadusta. Kutsumerkkien lisäksi lennonjohtaja voi käyttää kuittaukseen tai vahvistukseen vakiomuotoisia sanontoja, kuten esimerkiksi *selvä/roger* ja *oikein/correct*. (Tarkkanen 1991: 10–11; 23–24; Ilmailun VHF –radiopuhelinliikenne 2004: 17–19.) Aineistossa kuittaus yhdistyy 7 kertaa suomenkielisessä ja 8 kertaa englanninkielisessä puheenvuorossa toiseen illokutiiviseen puheaktiin. Nämä puheenvuorot alkavat lausumalla, jonka sisältämä illokutiivinen puheakti on kuittaus. Kuittaus tapahtuu puheenvuoron alussa, ja sitä seuraa lausuma, joka sisältää jonkin muun illokutiivisen puheaktin, kuten esimerkissä 4.

(4) [lennonjohdon kutsumerkki] tuuli on satakolmekymmentä astetta kuus solmua kun valmista selvä lähtöön [kiitotien numero] vasen kaartto.

Esimerkin 4 puheenvuoro alkaa lennonjohdon kutsumerkillä, jolla lennonjohtaja vahvistaa lentäjän takaisinlukeman sanoman (ks. luku 2.4.2). Vahvistaessaan takaisinluetun

sanoman kutsumerkkillään lennonjohtaja viestittää lentäjälle, että tämä on lukenut sanoman takaisin oikein. Kutsumerkin jälkeen puheenvuoro jatkuu uudella lausumalla, jonka sisältämä illokutiivinen puheakti käsittää lentoonlähtöluvan. Se sisältää varsinaisen lähtöluvan *selvä lähtöön* ohella tuulitiedot, käytössä olevan kiitotien numeron ja lentoonlähdön jälkeisen lentosuunnan (*vasen kaarto*). Samanlainen kahden lausuman ja siten kahden illokutiivisen puheaktin sisältävä puheenvuoro on myös puheenvuoro, joka yhdistää joko lentoonlähtöluvan ja yhteydensiirron tai rullausohjeen ja lähtöselvityksen. Lentoonlähtöluvan ja yhteydensiirron yhdistelmää havainnollistaa esimerkki 5.

(5) [ilma-aluksen kutsumerkki] wind one one zero degrees one zero knots runway [kiitotien numero] cleared for take off right turn when airborne contact [lennonjohto ja sen radiotaajuus].

Esimerkissä 5 lennonjohtaja antaa lentoonlähtöluvan (*cleared for take off*), jonka yhteydessä hän kertoo myös tuulitiedot (*wind one one zero degrees one zero knots*), käytössä olevan kiitotien numeron sekä lentoonlähdön jälkeisen lentosuunnan (*right turn*) kuten tapahtuu myös esimerkissä 4. Puheenvuoro sisältää kuitenkin myös toisen lausuman, jossa lentäjää kehoitetaan siirtymään lentoonlähdön jälkeen toisen lennonjohdon radiotaajuudelle (*when airborne contact*). Lennonjohtaja kertoo myös radiotaajuuden, jolle lentäjän tulee vaihtaa siirtyessään toisen lennonjohdon valvontaan. Lentoonlähtöluvan ja yhteydensiirron yhdistelmiä esiintyy aineistossa 6 suomenkielistä ja 9 englanninkielistä.

Esimerkin 5 kaltainen tilanne on myös rullausohjeiden ja lähtöselvityksen yhdistävissä puheenvuoroissa Rullausohjeen ja lähtöselvityksen yhdistelmiä aineistossa on 6 suomenkielistä ja yksi englanninkielinen. Kaikki puheenvuorojen sisältämät kahden lausuman sisältämät illokutiiviset puheaktit olen laskenut kummankin omaan luokkaansa kuuluvaksi, joten lausumien ja siten myös illokutiivisten puheaktien lukumäärä on hiekan suurempi kuin puheenvuorojen lukumäärä. Aineistossa esiintyviä lausumia on 1 216 kappaletta. Näistä 667 eli 59,1 % on suomenkielisiä ja 461 eli 40,8 % englanninkielisiä.

Kaksi lausumaa yhdistäviä puheenvuoroja ovat edellä mainittujen lisäksi myös puheenvuorot, jotka sisältävät kohteliaisuuksia. Kohteliaisuuksia sisältävä puheenvuoro alkaa tai päättyy tervehdykseen, tai se voi sisältää kiitoksen tai anteeksipyyntöä. Kohteliaisuuden sisältävä puheenvuoro on esitetty esimerkissä 6.

(6) terve [ilma-aluksen kutsumerkki] saat käynnistää aika yks kaheksan.

Esimerkin 6 puheenvuoro alkaa tervehdyksellä *terve*. Ilma-aluksen kutsumerkin jälkeen seuraa puheenvuoron varsinainen asia, illokutiivinen puheakti eli lupa käynnistää ilma-alus. Lennonjohtaja kertoo myös senhetkisen kellonajan (*aika yks kaheksan*). Erilaisia kohteliaisuuksia esiintyy aineistossa 115 puheenvuorossa. Suurin osa kohteliaisuuksista on tervehdyksiä, kuten *huomenta*, *terve* ja *hei vaan*. En ota huomioon näitä kohteliaisuuksia yleiskielen esiintymisenä puheenvuoroissa enkä huomioi niitä myöskään luokittelussani. Syynä tähän on se, että niiden tehtävänä on hoitaa ja ylläpitää lennonjohtajien ja lentäjien välisiä sosiaalisia suhteita eikä niillä näin ollen ole merkitystä ilmaliikenteen ohjaamiselle toisin kuin muilla airspeakissa esiintyvillä illokutiivisillä puheakteilla. Vaikka airspeakissa tulisi välttää kohteliaisuuksien käyttöä (Ilmailun VHF - radiopuhelinliikenne 2004: 34) kohteliaisuuksien esiintymiseen airspeakissa on kiinnittänyt huomiota myös esimerkiksi Eskelinen-Rönkä (2005: 79, 81). Vaikka en kohteliaisuuksia luokittelussani huomioikaan, huomionarvoista on kuitenkin, että lennonjohtajat tervehtivät tai hyvästelevät suomenkielisen lentäjän suomenkielisellä tervehdyksellä, vaikka puheenvuoro muuten olisikin englanninkielinen.

Hyvästelyä käytetään usein lennonjohdon kutsumerkin sijaan esimerkiksi silloin, kun lentäjä siirtyy toisen lennonjohdon taajuudelle. Tällaisissa tilanteissa hyvästelyn tehtävä on sama kuin lennonjohdon kutsumerkin vastaavassa tilanteessa eli päättää yhteydenpito. Näissä tilanteissa olen huomionut lausuman sisältämän hyvästelyn illokutiivisena puheaktina, mutta en sen sosiaalisessa funktiossa, vaan siinä yhteydenpidon päättävässä funktiossa, jota sitä vastaavalla norminmukaisella ilmauksella olisi.

4.1.2 Lausumien luokittelu kielellisen ilmauksen mukaan

Aloitan tarkasteluni analysoimalla aluksi puheenvuorojen sisältämiä kielellisiä ilmauksia. Jaan ensin puheenvuorot kielen mukaan ja samalla selvitän, esiintyykö puheenvuoroissa normitettujen ilmausten ohella yleiskieltä. Analysoinnin perusteella jaan puheenvuorot norminmukaisiin ja yleiskieltä sisältäviin puheenvuoroihin. Tämän jälkeen otan tarkasteluni kohteeksi yleiskieltä sisältävät puheenvuorot. Yleiskieltä sisältävistä puheenvuoroista otan tarkastelun kohteeksi niiden sisältämät lausumat. Lausumista tarkastelen niiden sisältämää yleiskielisten elementtien määrää. Erottelen toisistaan sellaiset lausumat, joissa käytetään yhdistäen airespeakin norminmukaisia elementtejä ja yleiskielisiä elementtejä sellaisista lausumista, jotka muodostuvat pelkästään yleiskielisistä elementeistä. Aineistossa norminmukaisia ja yleiskielisiä elementtejä yhdistävän lausuman funktio muodostuu norminmukaisten elementtien perusteella eikä yleiskielellä ole vaikutusta kyseiseen funktioon. Havainnollistan tätä esimerkissä 7, jossa on esitetty kahden puheenvuoron sisältämät lausumat, joiden funktio eli illokutiivinen puheakti on antaa ilma-aluksen lentäjälle rullausohjeita.

(7a) [ilma-aluksen kutsumerkki] rullaa kiitotielle [kiitotien numero].

(7b) [ilma-aluksen kutsumerkki] rullaa *vapaata reittiä* kiitotielle [kiitotien numero].

Esimerkissä 7a on rullausohjeen antamisen yleinen ja hyväksytty ilmaisumuoto *rullaa kiitotielle*, kun taas esimerkissä 7b rullausluvan antamaa ilmaisumuotoa on varioitu yleiskielen avulla. Variointi ei kuitenkaan muuta esimerkissä 7b olevaa lausuman funktiota toiseksi kuin esimerkissä 7a, vaan lausumilla on kielellisen ilmaisun eroavuudesta huolimatta **sama illokutiivinen tavoite**: antaa ilma-aluksen lentäjälle lupa siirtää ilma-alus kiitotielle. Vaikka jätänkin tällaisen normitettujen ilmaisujen variointiin ja niiden yhteydessä käytettävän yleiskielen käytön tarkasteluni ulkopuolelle, voi tällaista yleiskielen käyttöä pitää merkityksellisenä lennonjohtajien kielenkäytölle. Yleiskielen käytölle normitetunkin ilmaisun yhteydessä on jokin syy. Tämän tutkimuksen luonteen vuoksi jätän kuitenkin tarkastelun ulkopuolelle sellaiset lausumat, joissa yleiskieltä on käytetty varioimaan normitettua ilmaisua, ja keskityn tarkastelemaan vain pelkästään yleiskieltä sisältämiä lausumia ja niiden sisältämiä illokutiivisiä puheakteja. Kutsun

pelkästään yleiskieltä sisältäviä lausumia **yleiskielisiksi lausumiksi**. Lausumia, jotka sisältävät pelkästään norminmukaisia elementtejä tai yhdistävät norminmukaisia ja yleiskielisiä elementtejä, kutsun **ammattikielisiksi lausumiksi**. Niiden jakauman aineistossa olen esittänyt taulukossa 1.

Taulukko 1. Ammattikielisten ja yleiskielisten lausumien jakauma aineistossa.

Lausuman tyyppi	FI	% tyypistä	ENG	% tyypistä	Yhteensä	% kaikista
ammattikieliset	667	59,1	461	40,9	1 128	92,8
yleiskieliset	79	89,8	9	10,2	88	7,2
Yhteensä	746		470		1 216	100,0
% lausumista		61,3		38,7		100,0

Kuten taulukosta 1 ilmenee, aineisto käsittää yhteensä 1 216 lausumaa. Näistä 746 eli 61,3 % on suomenkielisiä ja 470 eli 38,7 % englanninkielisiä. Kaikista lausumista ammattikielisiä on 1 128 eli 92,8 %. Ammattikielisistä lausumista 667 eli 59,1 % on suomenkielisiä ja 461 eli 40,9 % englanninkielisiä. Aineistossa vain 88 lausumaa eli kaikista lausumista 7,2 % muodostuu kokonaan yleiskielisistä elementeistä. Näistä suurin osa eli 89,8 % on suomenkielisiä, toisin sanoen suomenkielisiä yleiskielisiä lausumia on aineistossa 79. Yleiskielisiä lausumia, jotka ovat englanninkielisiä, on aineistossa 9 eli niitä on 10,2 % kaikista yleiskielisistä lausumista.

4.1.3 Lausumien luokittelu illokutiivisten puheaktien mukaan

Luokiteltuani lausumat yleis- ja ammattikielisiksi lausumiksi, ryhdyn tarkastelemaan lausumien sisältämiä illokutiivisiä puheakteja, joiden perusteella luokittelen lausumat. Perustan luokitteluni Searlen (1976, 1978) muodostamaan illokutiivisten puheaktien luokitteluun sekä siihen liittyviin kolmeen tärkeimpään luokittelukriteeriin. Käyttämäni luokittelukriteerit ovat puheaktin illokutiivinen tavoite, propositionaalisen sisällön eli sanojen suhde kielenulkoiseen todellisuuteen sekä puhujan psykologinen tila. Airsteakissa esiintyviä illokutiivisiä puheakteja luokitellessa pitää kuitenkin huomioida, että

kaikkien kolmen edellä mainitun luokittelukriteerin perusta on kielenkäytön ammatillisessa luonteessa, toisin sanoen lennonjohtajat käyttävät kieltä ammatillisissa viestintätilanteissa, jonka vuoksi kielenkäyttöön vaikuttaa lennonjohtajien ammatilliset säännöt ja käytänteet.

Lennonjohtajan puheaktin illokutiivinen tavoite määräytyy ammatillisen tavoitteen perusteella, lennonjohtajan on esimerkiksi ohjattava ilma-aluksia olemaan riittävän etäällä toisistaan yhteentörmäysten välttämiseksi. Ammatillinen perusta on myös lennonjohtajien puheaktien propositionaalisen sisällön ja kielenulkoisen todellisuuden välisessä suhteessa sekä lennonjohtajan psykologisessa tilassa. Puheaktin propositionaalinen sisältö eli sanat ja kielenulkoisen todellisuus on saatava vastaamaan toisiaan ammatillisen toiminnan vaatimalla tavalla. Jos ilma-alus on esimerkiksi saatava laskeutumaan tietylle lentokorkeudelle, lennonjohtaja käskemällä lentäjää laskeutumaan halutulle lentokorkeudelle muuttaa kielenulkoisen todellisuuden vastaamaan sanottua. Lennonjohtajan psykologinen tilakaan ei ole yksiselitteisesti hänen oma subjektiivinen psykologinen tilansa, vaan sitäkin määrittävät ammatilliset säännöt ja käytänteet sekä lennonjohtajan ammatillinen rooli.

Vaikka perustankin aineistooni kuuluvien illokutiivisten puheaktien luokittelun kolmeen edellä mainittuun luokittelukriteeriin, käytän apunani myös aineistossa esiintyvien illokutiivisten puheaktien sopivuusehtoja eli niitä ehtoja, joiden on täytyttävä, jotta illokutiivinen puheakti olisi onnistunut. Sopivuusehtoja tarkastellessa on kuitenkin muistettava, että myös niiden perusta on kielenkäytön ammatillisessa luonteessa. Sopivuusehtoja ovat propositionaaliseen sisältöön liittyvät ehdot, valmistavat ehdot, vilpittömyysehdoit sekä perusehdot (Searle 1978: 63, 66–67). Propositionaaliseen sisältöön liittyvät ehdot rajoittavat illokutiivisen puheaktin merkitystä, esimerkiksi lennonjohtajan lentäjälle esittämän käskyn on viitattava tulevaisuudessa tapahtuvaan toimintaan. Valmistavat ehdot käsittävät tilannetekijöissä esiintyvät ehdot. Esimerkiksi lennonjohtajan lentäjälle esittämän käskyn valmistavat ehdot liittyvät siihen, että lentäjä ei todennäköisesti tekisi käskettyä asiaa ilman käskemistä, ja että lentäjä pystyy suorittamaan käsketyt asian. Lennonjohtaja myös uskoo, että lentäjä pystyy suorittamaan käsketyt asian. Vilpittömyysehdoit viittaavat lennonjohtajan vilpittömyyteen, esimerkiksi käskyssä lennon-

johtaja vilpittömästi haluaa, että lentäjä tekee käsketyn asian. Perusehdot taas liittyvät illokutiivisen aktin määrittelyyn: esimerkiksi lennonjohtajan lentäjälle esittämä käsky on lennonjohtajan yritys saada lentäjä tekemään jotakin.

Luokiteltuani kolmea luokittelukriteeriä ja sopivuusehtoja yhdistäen aineistossa esiintyvät lausumien sisältämät puheaktit Searlen muodostamien pääluokkien, representatiivien, direktiivien, komissiivien, ekspressiivien ja deklaratiiivien, mukaisesti luokkiin, jatkan lausumien sisältämien puheaktien luokittelua edelleen alaluokkiin. Tässä luokittelussa käytän apunani puheaktin illokutiivista sävyä, ja sen avulla muodostamani luokat ovat ammattikielisten lausumien sisältämien puheaktien osalta **toteamukset, ohjeet, luvat, selvitykset, käskyt, kysymykset** ja **muut**. Yleiskielisten lausumien sisältämien puheaktien luokkia taas ovat **toteamukset, käskyt, kiellot, luvat, kysymykset, tarjoukset, lupaukset** ja **muut**.

Luokittelun jälkeen otan tarkastelun kohteeksi lausumien illokutiivisen ja lokutiivisen aktin, toisin sanoen tarkastelen sitä, mikä on lausuman kielellisen muodon ja funktion välinen suhde. Kieltä käytetään aina jotakin tarkoitusta varten (vrt. Searle 1978: 16; Sager ym. 1980: 23–25), joten lennonjohtajien käyttämille yleiskielisille lausumillekin on löydettävissä jokin tarkoitus tai syy. Lennonjohtajien lausuman kielellistä muotoa ja funktiota tarkastelemalla selvitän, miksi lennonjohtajat käyttävät kieltä niin kuin käyttävät, toisin sanoen miksi he käyttävät yleiskieltä. Kielellistä ilmaisua tarkastellessani huomioin myös sen, sisältävätkö lausumat suorita vai epäsuorita puheakteja tai esiintyykö niissä kielellistä kohteliaisuutta.

Illokutiivista ja lokutiivista aktia tarkastellessa tulee huomioitua myös propositionaalinen akti, sillä se ei ole erotettavissa kahdesta edellisestä aktista: lausuman sisältö vaikuttaa lausuman kielelliseen muotoon ja funktioon. Lennonjohtajan lausuman perlokutiivinen akti eli vaikutus lentäjään jää kokonaan tämän tarkastelun ulkopuolelle. Tarkastelen seuraavaksi sekä ammattikielisten että yleiskielisten lausumien sisältämiä illokutiivisia puheakteja, mutta erityisen tarkastelun kohteeksi otan yleiskielisten lausumien sisältämät illokutiiviset puheaktit. Käytän kuitenkin jatkossa selvyuden vuoksi termiä puheakti, vaikka tarkoitan nimenomaan illokutiivista puheaktia.

4.2. Ammattikielisten lausumien sisältämät puheaktit

Aineistossa esiintyvistä lennonjohtajien lausumista on ammattikielisiä yhteensä 1 128 kappaletta, joista suomenkielisiä on 667 (59,1 %) ja englanninkielisiä 461 (40,9 %) (ks. taulukko 1 luku 4.1.2). Olen luokitellut ammattikielisten lausumien sisältämät puheaktit edelleen käyttäen luokitteluperusteena lausuman sisältämän puheaktin illokutiivista tavoitetta, propositionaalisen sisällön ja kielenulkoisen todellisuuden välistä suhdetta sekä lennonjohtajan psykologista tilaa. Näiden kriteereiden avulla olen jakanut ammattikielisten lausumien sisältämät puheaktit pääluokkiin. Olen huomionnut puheaktin luokittelussa sitä ympäröivän keskustelun, koska luokittelun tarkoituksena on selvittää, mikä illokutiivinen tavoite puheaktilla on. Keskustelussa puheenvuorot ja niiden sisältämät aktit liittyvät aina edelliseen puheenvuoroon ja samalla koko keskusteluun (ks. Kieli ja sen kieliopit 1994: 126–127; Drew & Heritage 1997: 18).

Puheaktien illokutiivisen sävyn perusteella olen jakanut luokittamani puheaktit edelleen alaluokkiin. Olen nimennyt muodostamani alaluokat niiden lentotoiminnassa vaikiintuneita nimityksiä käyttäen. Nämä nimitykset kuvaavat parhaiten kyseisen puheaktin illokutiivista tavoitetta siinä tilanteessa, jossa sitä käytetään. Ammattikielisissä lausumissa esiintyvien puheaktien luokittelu on esitetty taulukossa 2.

Taulukko 2. Ammattikielisissä lausumissa esiintyvät puheaktit.

Puheaktin tyyppi	FI	%	ENG	%	Yhteensä	%
Representatiivit						
toteamus	23		27		50	
Representatiivit yhteensä	23	46	27	54	50	4,4
Direktiivit						
ohjeet	82		87		169	
luvut	113		55		168	
selvitykset	80		46		126	
käskyt	43		38		81	
kysymykset	17		19		36	
Direktiivit yhteensä	335	57,8	245	42,2	580	51,4
Muut	309		189		498	
Muut yhteensä	309	62,0	189	38,0	498	44,1
YHTEENSÄ	667	59,1	461	40,9	1 128	100,0

Kuten taulukosta 2 ilmenee, ammattikielisiä lausumia on yhteensä 1 128. Suurin osa ammattikielisisissä lausumissa esiintyvistä puheakteista on erilaisia direktiivejä, joita on yhteensä 580 puheaktia eli 51,4 % kaikista ammattikielisistä puheakteista. Niistä on suomenkielisiä 335 (57,8 %) ja englanninkielisiä 245 (42,2 %). Direktiivien suureen lukumäärään on tärkeimpänä syynä lennonjohtajien ammatillinen rooli. Lennonjohtajan työtehtävänä on johtaa ilmaliikennettä ja estää ilma-alusten yhteentörmäykset (Finavia 2006c). Lennonjohtajien puheenvuoroissa käsketään ja annetaan ohjeita. Direktiivien ohella aineistossa esiintyy representatiiveja, joiden tärkeimpänä tehtävänä on antaa tietoa ilma-aluksen lentäjälle. Representatiiveja on yhteensä 50 eli 4,4 % kaikista ammattikielisten lausumien sisältämistä puheakteista. Niistä 23 on suomenkielisiä (46 %).

Taulukosta ilmenee myös, että aineistossa on paljon muita eli luokittelemattomia puheakteja. Luokittelemattomat puheaktit eivät sovi mihinkään Searlen luomaan luokkaan, vaan niillä on oma airspeakin luonteesta johtuva funktionsa: ne liittyvät joko lennonjohtajien ja lentäjien välisen radiopuhelinyhteyden avaamiseen ja ylläpitämiseen tai lentäjiltä vastaanotettujen sanomien kuittaukseen ja vahvistamiseen. Luokittelemattomia puheakteja on 498 eli 44,1 % kaikista ammattikielisten lausumien sisältämistä puheakteista. Niistä 309 on suomenkielisiä (62,0 %). Seuraavassa tarkastelen ammattikielisten lausumien sisältämiä puheaktiluokkia tarkemmin.

4.2.1 Representatiivit

Lennonjohtajien representatiivisten puheaktien illokutiivinen tavoite on esittää väite tai uskomus, johon lennonjohtaja uskoo. Lennonjohtajan psykologinen tila on uskominen ja lausuman suhde kielenulkoiseen todellisuuteen on saada sanat vastaamaan kielenulkoista todellisuutta. (Ks. Searle 1976: 10.) Lennonjohtajien käyttämät representatiivit ovat aineistossa illokutiiviselta sävyltään toteamuksia. Aineistossa lennonjohtajat esittävät toteamuksia olemassa olevista asiantiloista, jotka vaikuttavat lentämiseen, ja joiden voidaan arvioida olevan joko tosia tai epätosia. Lennonjohtajan esittämä toteamus kuvastaa kielenulkoisessa todellisuudessa eli senhetkisessä ilmaliikenteessä esiintyvää asiaa.

Toteamuksien onnistumiseen vaikuttavat omat sopivuusehtonsa (ks. Searle 1978: 66). Aineistossa esiintyvän puheaktin propositionaaliseen sisältöön liittyvät ehdot viittaavat mihin tahansa lennonjohtajan esittämän toteamuksen sisältöön. Toteamuksien valmistavat ehdot käsittävät sen, että lennonjohtajalla on syytä uskoa, että hänen esittämänsä toteamus on totta. Hän ei myöskään oleta lentäjän jo tietävän kyseistä asiaa. Vilpittömyysehdojen mukaan lennonjohtaja uskoo, että hänen toteamuksessaan esittämänsä asia on totta. Perusehdot määrittävät lennonjohtajan esittämän toteamuksen luonnetta: sen sisältö on todellisten olemassaolevien asiantilojen esittämistä. Ammattikielisten lausumien sisältämien toteamusten lukumäärä ja prosentuaalinen jakauma on esitetty taulukossa 3.

Taulukko 3. Aineistossa esiintyvien ammattikielisten lausumien sisältämien toteamusten lukumäärä ja prosenttiosuudet.

Toteamus	FI	ENG	Yhteensä
Lukumäärä	23	27	50
%-osuus kaikista toteamuksista	46,0	54,0	
%-osuus samankielisistä ammattikielisten lausumien sisältämistä puheakteista	3,4	5,9	
%-osuus kaikista ammattikielisten lausumien sisältämistä puheakteista			4,4

Toteamuksia esiintyy aineistossa 50 eli 4,4 % kaikista ammattikielisten lausumien sisältämistä puheakteista. Niistä 23 on suomenkielisiä (46 %). Suomenkielisistä ammattikielisten lausumien sisältämistä puheakteista 3,4 % on toteamuksia, kun englanninkielisten vastaava luku on 5,9 %. Toteamusten avulla lennonjohtajat tiedottavat lentäjille lento-olosuhteista antamalla esimerkiksi tietoja lähialueella samanaikaisesti esiintyvistä muusta ilmaliikenteestä, ilmanpaineessa tapahtuvista muutoksista sekä sen hetkisestä tuulesta, kuten tehdään esimerkissä 8.

(8) kymmenen minuutin keskituuli sataneljäkyt astetta neljä solmua vaihteluväli satakymmenen ja sataseitsemänkymmenetä astetta maksimit puuskissa kuus ja minimiit kaks.

Esimerkissä 8 lennonjohtaja antaa lentäjälle senhetkisen tuulen keskiarvot: tuulen suunnan ja nopeuden. Niiden lisäksi hän antaa tuulen suunnan ja nopeuden vaihteluvälit, joista keskiarvot muodostuvat. Kyseinen puheakti on onnistunut sopivuusehtojen mukaan, kun lennonjohtaja esittää kyseisen puheaktin sisältämän toteamuksen, toisin sanoen sen hetkiset tuulitiedot. Valmistavat ehdot tässä puheaktissa viittaavat siihen, että lennonjohtajalla on syytä uskoa siihen, mitä hän sanoo (esimerkiksi tuulimittarin lukeman perusteella) ja vilpittömyysehtojen mukaan hän uskoo, että hänen sanomansa on totta. Perusehtojen mukaan kyseinen puheakti on toteamus: se esittää olemassa olevan tosiasian.

Aineistossa esiintyvät toteamukset ovat yleensä lausetyypeiltään väitelauseita. Väitelauseessa esitetään jokin tosiasia, ja se on peruslausetyyppi (Karlsson 2001: 181). Toisin sanoen aineistossa toteamuksen esittävä representatiivinen puheakti ja sen lauserakenteen muoto eli pintarakenne vastaavat toisiaan. Kun puheakti ja sen pintarakenne vastaavat toisiaan, lennonjohtajan tarkoittama lausuman tarkoitus tulee selvästi esiin. Lennonjohtaja käyttää suoraa puheaktia (ks. esim. Yule 1997: 54–55). Suorien puheaktien käyttö on ammattikielille yleistä. Syynä tähän on se, että ammattikielen tehtävänä on taata tarkka ja tehokas viestintä ammattilaisten välillä (Haarala 1981: 11). Lennonjohtajien on tärkeää saada viesti perille nopeasti ja selkeästi, joten aineistossa esiintyvissä ammattikielisissä lausumissa lausuman kielellinen muoto ja haluttu funktio vastaavat toisiaan selkeän viestinnän aikaansaamiseksi.

4.2.2 Direktiivit

Airspeakissa esiintyvien direktiivien avulla lennonjohtaja haluaa saada lentäjän tekemään jonkin asian, esimerkiksi rullaamaan kiitotielle. Kun lentäjä noudattaa lennonjohtajan direktiivistä puheaktia, kielenulkoisen todellisuuden muuttuu vastaamaan lennonjohtajan sanoja. (Vrt. Searle 1976: 11.)

Direktiivienkin onnistumiselle on määritelty omat sopivuusehtonsa (ks. Searle 1978: 63, 67). Direktiivien propositionaaliseen sisältöön liittyvät ehdot viittaavat siihen, että lennonjohtajien puhumien direktiivien on viitattava tulevaisuudessa tapahtuvaan toiminn-

taan. Lennonjohtaja ei voi direktiivin avulla käskää, ohjata tai luvata sellaista, mikä on tapahtunut jo menneisyydessä. Direktiivien valmistavat ehdot viittaavat siihen, että lentäjä pystyy tekemään käsketyin tai pyydetyn asian, ja myös lennonjohtaja uskoo, että lentäjä kykenee sen tekemään. On myös oletettavaa, ettei lentäjä tekisi käskettyä asiaa ilman pyytämistä. Direktiivin vilpittömyysehdot käsittävät lennonjohtajan vilpittömyyden: hän todella haluaa, että lentäjä tekee käsketyin tai pyydetyn asian. Direktiiveihin liittyvät perusehdot sisältävät direktiivisten puheaktien illokutiivisen tavoitteen, joka on saada lentäjä tekemään jotain. Jonkinlainen onnistumisen edellytys direktiiveille on myös lennonjohtajan ammatillinen asema, joka antaa oikeuden käskää lentäjää (ks. Searle 1978: 66). Aineistossa esiintyvien ammattikielisten lausumien sisältämien direktiivien lukumäärä ja jakauma sekä prosentuaaliset osuudet olen esittänyt taulukossa 4.

Taulukko 4. Aineistossa esiintyvien ammattikielisten lausumien sisältämien direktiivien jakauma ja prosentiosuudet.

Direktiivit	FI	%	ENG	%	Yhteensä	%
ohjeet	82	48,5	87	51,5	169	29,1
luvat	113	67,3	55	32,7	168	29,0
selvitykset	80	63,5	46	36,5	126	21,7
käskyt	43	53,1	38	46,9	81	14,0
kysymykset	17	47,2	19	52,8	36	6,2
Direktiivit yhteensä	335	57,8	245	42,2	580	100
%-osuus samankielisistä ammattikielisten lausumien sisältämistä puheakteista		50,2		53,1		
%-osuus kaikista ammattikielisten lausumien sisältämistä puheakteista						51,4

Taulukossa 4 on esitetty aineistossa esiintyvien ammattikielisten lausumien sisältämien direktiivien lukumäärä ja prosentuaalinen jakauma. Ammattikielisten lausumien sisältämiä direktiivejä on aineistossa yhteensä 580 eli 51,4 % kaikista aineistossa esiintyvistä ammattikielisten lausumien sisältämistä puheakteista. Kaikista suomenkielisistä ammattikielisistä lausumista on direktiivejä 50,2 % ja englanninkielisistä 53,1 %.

Suurin osa ammattikielisten lausumien sisältämistä direktiiveistä on illokutiivisilta sävyiltään ohjeita ja lupia. Ohjeita on 169 puheaktia eli 29,1 % kaikista ammattikielisten lausumien sisältämistä direktiiveistä. Niistä 82 on suomenkielisiä (48,5 % ohjeista). Ohjeet ovat useimmiten rullausohjeita (ks. esimerkki 7a), joissa ilma-aluksen lentäjälle annetaan ohjeita rullata ilma-alus kiitotien odotuspaikalle, kiitotielle tai laskun jälkeen asematasolle.

Lupia on yhteensä 168 eli 29,0 % ammattikielisten lausumien sisältämistä direktiiveistä. Niistä 113 on suomenkielisiä (67,3 %). Luvan antavat puheaktit käsittävät luvan lentoonlähtöön, laskeutumiseen, ilma-aluksen käynnistämiseen sekä hinaukseen (ks. esimerkit 3–6). Seuraavaksi eniten on selvityksiä, jotka koostuvat lähtö-, lähestymis- ja reittiselvityksistä. Niitä on yhteensä 126 eli 21,7 % ammattikielisten lausumien sisältävistä direktiiveistä. Niistä 80 on suomenkielisiä (63,5 %). Yksinkertainen lähtöselvitys on esitetty esimerkissä 9.

(9) [ilma-aluksen kutsumerkki] selvä [määränpää] suoraan lentopinta seittemän nolla koodi kolme kuus seittemän seittemän.

Esimerkki 9 havainnollistaa yksinkertaista lähtöselvitystä. Se sisältää ilma-aluksen kutsumerkin lisäksi vahvistuksen lennon määränpäästä, lentokorkeudesta (*lentopinta seittemän nolla*) ja määräyksen tutkavastaajan koodista (*koodi kolme kuus seittemän seittemän*). Lähtöselvitys sisältää yleensä myös tiedot lentoreitistä.

Selvitysten ohella ammattikielisten lausumien sisältämiä direktiivejä ovat myös erilaiset käskyt, joita aineistossa esiintyy 81 eli 14,0 % ammattikielisten lausumien sisältämistä direktiiveistä. Niistä 43 on suomenkielisiä (53,1 %). Ne koskevat yleisimmin radioyhteydensiirtoa, lentokorkeuden muutosta ja tutkakoodin asettamista. Käsky annetaan aineistossa esimerkin 10 kaltaisesti.

(10) [ilma-aluksen kutsumerkki] descend to four thousand feet.

Esimerkissä 10 lennonjohtaja kääsee ilma-aluksen lentäjää kääskymuotoisen kielellisen ilmauksen omaavalla lausumalla laskemaan lentokorkeutta ja laskeutumaan 4 000 jalan korkeuteen. Joissakin tapauksissa lennonjohtaja voi antaa lentäjälle myös vaihtoehdon sisältävän kääsyn. Tällaisia tapauksia on aineistossa 9. Yleensä vaihtoehdon tarjoavat kääskyt koskevat kiitotielle rullaamista, kuten esimerkissä 11.

(11) [ilma-aluksen kutsumerkki] rullaa kiitotielle [kiitotien numero] tai [kiitotien numero] sataneljäkyt astetta viis solmua.

Esimerkissä 11 lennonjohtaja antaa lentäjän päättää kumpaan päähän kiitotietä hän halua ilma-aluksen rullata lentoonlähtöä varten. Lennonjohtaja antaa myös tuulitiedot lentäjän päätöksen tekemistä varten.

Kaikissa yllämainituissa ammattikielisten lausumien sisältämien direktiivien alaluokissa, ohjeissa, luvissa, selvityksissä ja kääskyissä, pätevät Searlen muodostamat luokitteluperusteet illokutiivisen tavoitteen, puhujan psykologisen tilan ja kielenulkoisen todellisuuden suhteen osalta. Samoin Searlen luomat sopivuusehdot määrittävät airspeakissa esiintyvien ammattikielisten lausumien sisältämien direktiivien onnistumista. Ammattikielisen lausuman sisältämäksi direktiiviksi on kuitenkin luettavissa myös kysymys, jonka avulla lennonjohtaja haluaa saada lentäjältä tietoa. Kysymys täyttää Searlen asettamat direktiivien luokittelukriteerit. Sopivuusehdoissa kysymys kuitenkin poikkeaa muista direktiiveistä.

Kysymykseen liittyvät valmistavat ehdot viittaavat siihen, että puhuja eli lennonjohtaja ei tiedä vastausta ja että kuulija eli lentäjä ei antaisi tietoa ilman sen pyytämistä. Kysymyksen vilpittömyysehdoit taas viittaavat siihen, että lennonjohtaja haluaa saada lentäjältä kyseisen tiedon. Kysymyksen perusehdot määrittävät kysymyksen direktiivien alaluokaksi: kysymys on lennonjohtajan yritys saada lentäjältä pyydetty tieto. (Ks. Searle 1978: 66.)

Kysymyksiä on aineistossa 36 eli 6,2 % ammattikielisten lausumien sisältävistä direktiiveistä. Niistä 17 on suomenkielisiä (47,2 % kysymyksistä). Kysymys on usein yleis-

kielessä esiintyessään lauserakenteeltaan kysymysmuotoinen, kun taas ammattikielises-
sä airspeakissa tietoa pyydetään käskymuotoisella lausumalla, kuten esimerkissä 12.

(12) [ilma-aluksen kutsumerkki] report altitude.

Esimerkistä 12 ilmenee, miten lennonjohtaja haluaa tietää ilma-aluksen lentokorkeuden käskymuotoisella lausumalla. Lausuman käskymuotoinen pintarakenne ei suoraan paljasta lausuman sisältämän puheaktin olevan kysymys, jollaisiksi yleensä käsitetään selvästi kysymysmuotoiset lauserakenteet. Tässä tapauksessa kysymyksen voisi esittää muodossa *mikä on korkeutesi/what is your altitude?* Ammattikielisten lausumien norminmukaiset elementit muodostavat kysymyksetkin käskymuotoisena, ja lausuman tavoite tulee sen rakenteesta suoraan esille, vaikka se ei kysymysmuotoinen olekaan. Aineistossa esiintyvät kysymykset koskevat yleensä lentokorkeutta ja etäisyyttä. Useat Searlen teoriaa kritisoineet (esim. Wunderlich 1980: 297) eivät ole hyväksyneet Searlen näkemystä kysymysten asettumisesta direktiivien luokkaan. Norminmukaisia elementtejä sisältävässä airspeakissa kysymys esitetään käskymuotoisella puheaktilla, ja lentäjän on vastattava siihen, joten kysyvä puheakti kuuluu jo senkin vuoksi ainakin tässä tutkimuksessa direktiivien luokkaan.

Ammattikielisten lausumien sisältämät direktiivit ovat illokutiivisilta sävyiltään erias-
teisia. Vahvimpana direktiivinä ovat erilaiset käskyt ja lievimpänä luvat. Yleensä direk-
tiivinen puheakti voidaan esittää käskymuotoisella, kysymysmuotoisella, väitemuotoi-
sella tai jopa verbittömällä lauseella, riippuen siitä, miten kohtelias puhuja haluaa olla
(Trosborg 1995: 167; ks. myös Halliday 2004: 632–633). Tässä aineistossa ammattikie-
listen lausumien sisältämät direktiivisille akteille on ominaista käskymuotoinen lausera-
kenne sekä persoonattomuus (vrt. esim. Karlsson 2001: 182). Aineistossa esiintyvät
käskevät verbit ovat muodoltaan lyhyitä; aineistossa esiintyy käskymuotoisia verbejä
kuten *ilmoita, kerro, rullaa, laskeudu, descend* ja *report*. Toisaalta aineistossa esiintyy
myös airspeakille ominaisia norminmukaisia lauserakenteita, joilla on direktiivinen
luonne. Tällainen on esimerkiksi *selvä laskuun*, joka antaa lentäjälle luvan laskeutua,
vaikka se ei verbiä sisälläkään. Vaikka verbien käskymuoto esiintyykin ammattikielisiä
elementtejä sisältävässä airspeakissa yleisesti yksikön toisessa persoonassa, voidaan

airspeakia silti pitää melko persoonattomana kielenä. Tämä on yleistä lähes kaikille ammattikielille (vrt. Gotti 2003: 99–102).

Direktiivejä eli käskyjä, lupia, ohjeita ja kysymyksiä suoritetaan ammattikielisiä elementtejä sisältävässä airspeakissa suorilla puheakteilla, mikä on tunnusomaista ammattikielille niiden viestinnällisten vaatimusten vuoksi. Epäsuorasti sanominen rikkoisi ammattikielen tärkeintä tehtävää, mikä voisi airspeakin käyttöyhteydessä aiheuttaa vaaratilanteita. Tarkan ja tehokkaan viestinnän vaatimus syrjäyttää viestinnässä esiintyvän kohteliaisuuden vaatimuksen. Ammattikielen yhteydessä ja varsinkaan operationaaliseen viestintään käytettävästä kielestä, kuten airspeakista, kielellisen kohteliaisuuden vaatimus on unohdettu. Ammattikielen tarkoitusta palvelee suoraan sanominen, Brownin ja Levinsonin (1994: 17–21) termein käyttämällä on record- tai not at all -strategiaa.

4.2.3 Luokittelemattomat puheaktit

Aineistossa esiintyvät luokittelemattomat puheaktit eivät sovi mihinkään Searlen puheaktiluokkaan, vaan niillä on oma airspeakin ominaisuuksiin liittyvä tehtävänsä. Ne liittyvät lentäjien lähettämien sanomien kuittauksiin ja vahvistuksiin sekä lennonjohtajien ja lentäjien välisen radiopuhelinyhteyden avaamiseen ja ylläpitämiseen. Olen esittänyt luokittelemattomien puheaktien jakauman taulukossa 5.

Taulukko 5. Aineistossa esiintyvien ammattikielisten lausumien sisältämien luokittelemattomien puheaktien jakauma ja prosenttiosuudet.

Luokittelemattomat	FI	%	ENG	%	Yht.	%
kuittaus/vahvistus	247	61,6	154	38,4	401	80,5
vakiomuotoiset ilmaukset	21	63,6	12	36,4	33	6,6
muut ilmaukset	15	88,2	2	11,8	17	3,4
kuittaus/vahvistus yhteensä	283	62,7	168	37,3	451	90,6
vastaus kutsuun	17	58,7	12	41,4	29	5,8
selvitys	9	50,0	9	50,0	18	3,6
Luokittelemattomat yhteensä	309	62,0	189	38,0	498	100,00
%-osuus kaikista ammattikielisten lausumien sisältämistä puheakteista						44,1
%-osuus samankielisten ammattikielisten lausumien sisältämistä puheakteista		46,3		41,0		

Kuten taulukosta 5 tulee ilmi, luokittelemattomia puheakteja on yhteensä 498 puheaktia eli 44,1 % kaikista ammattikielisten lausumien sisältämistä puheakteista. Niistä 309 on suomenkielisiä (62,0 %) ja 189 englanninkielisiä (38,0 %). Kaikista suomenkielisistä ammattikielisten lausumien sisältämistä puheakteista on luokittelemattomia 46,3 % ja kaikista englanninkielisistä 41,0 %.

Suurin osa luokittelemattomista puheakteista eli 451 (90,6 %) puheaktia liittyvät lentäjien lähettämien sanomien kuittamiseen tai vahvistamiseen. Niistä 283 (62,7 %) on suomenkielisiä ja 168 (37,3 %) englanninkielisiä. Kuittaukset ja vahvistukset muodostuvat lennonjohtajan lausumasta, joka muodostuu joko ilma-aluksen kutsumerkistä, lennonjohdon paikan tai sen tarjoaman palvelun nimestä. Kutsumerkkejä käytetään kuittamaan ilma-aluksen lentäjän lähettämä tai takaisinlukema eli toistama sanoma (Ilmailun VHF -radiopuhelinliikenne 2004: 19). Tällaisia lausumia esiintyy aineistossa yhteensä 401 eli 80,5 % kaikista ammattikielisten lausumien sisältämistä luokittelemattomista puheakteista. Niistä 247 eli 61,6 % on suomenkielisiä ja 154 eli 38,4 % englanninkielisiä.

Samanlaisia tehtäviä kuin kuittaukset ja vahvistukset toteuttavat aineiston ammattikielissä lausumissa esiintyvät vakiomuotoiset ilmaukset, kuten esimerkiksi *vahvistan*, *correct* ja *roger*. Vakiomuotoisia ilmauksia on aineistossa yhteensä 33 kappaletta eli 6,6 % kaikista luokittelemattomista ammattikielisten lausumien sisältämistä puheakteista. Niistä 21 on suomenkielisiä (63,6 %) ja 12 englanninkielisiä (36,4 %).

Kutsumerkkien ja vakiomuotoisten ilmausten lisäksi aineistossa esiintyy niiden tilalla ja siten samanlaisen tehtävän omaavia korvaavia yleiskielisiä sanoja ja sanontoja sisältäviä lausumia, esimerkiksi *just just*, *selvä* ja *okay*. Joissakin tapauksissa lennonjohtaja taas käyttää radiopuhelinyhteydenpitoa päättäessään kutsumerkin tai vakiomuotoisen ilmauksen sijaan yhteydenpidon päättämiseen sopivia kohteliaisuuksia, kuten *kiitos*, *terve taas* sekä *hei hei ja mukavat päivänjatkot*. Huolimatta kuittausten ja vahvistusten sijaan käytettyjen ilmausten sisältämästä yleiskielestä ja yhteydenpidon päättymisen yhteydessä esiintyvistä yleiskieleen kuuluvista kohteliaisuuksista en luokittele niitä yleiskieltä sisältäviksi puheenvuoroiksi, vaan käsitän ne kuittaus- ja vahvistus -luokan jäseniksi

yllämainittujen ilmausten kanssa niiden saman funktion perusteella. Tällaisia korvaavia ilmauksia esiintyy aineistossa 17 eli 3,4 % kaikista luokittelemattomista ammattikielisten lausumien sisältämistä puheakteista. Niistä 15 on suomenkielisiä.

Kuittauksen funktiona on siis kuitata tai vahvistaa lentäjän lähettämä sanoma. Kuittauksen tarkoituksena on kertoa lentäjälle, että lennonjohtaja on vastaanottanut lentäjän lähettämän sanoman, esimerkiksi ilmoituksen ilma-aluksen lentokorkeudesta. Kuittauksen voisi ajatella olevan representatiivi sen perusteella, että lennonjohtaja toteaa, että lentäjän sanoma ilmoitus lentokorkeudesta pitää paikkansa. Sanoman kuittaus vastaanotetuksi on kuitenkin osa airtpeakin määrämuotoisuutta, joten sen tehtävä määräytyy airtpeakin ominaisuuksien perusteella. Näin ollen kuittauksen käsittäminen representatiiviksi rikkoisi ajatusta sen varsinaisesta funktiosta.

Vahvistamisesta puhutaan silloin, kun lentäjä on toistanut oikein lennonjohtajan antaman sanoman. Searle (1978: 66) lukee vahvistamisen niin ikään representatiiviksi. Airtpeakissa tapahtuva vahvistaminen ei kuitenkaan ole samanlaista kuin yleiskielessä tapahtuva vahvistaminen: airtpeakissa vahvistetaan lentäjän takaisinluku sanoma oikeaksi. Alkuperäinen, takaisinluettava sanoma on ollut lennonjohtajan lausuma direktiivinen puheakti, toisin sanoen lennonjohtajan suorittama vahvistus on alkuperäiseen direktiiviseen puheaktiin kuuluva osa. Näin ollen vahvistus voitaisiin lukea myös direktiiviksi, mutta olen kuitenkin päätenyt pitämään sekä kuittauksia että vahvistuksia samaan luokkaan kuuluvina yhteydenpidon päättämiseen tähtäävän puheenvuoron kanssa. Syytä tähän on niiden kielellisten ilmaisujen samankaltaisuus.

Luokittelemattomista puheakteista löytyy myös toinen tyyppi, joiden tehtävä liittyy lennonjohtajan ja lentäjän väliseen radiopuhelinyhteydenpitoon. Niiden avulla lennonjohtaja joko vastaa ilma-aluksen lentäjän esittämään radiopuhelinkutsuun tai kutsuu häntä. Normaalisti kutsuun vastaaminen tapahtuu esimerkin 13 tavalla.

(13) [ilma-aluksen kutsumerkki] [lennonjohdon kutsumerkki] jatka/go ahead.

Esimerkissä 13 tulee ilmi, miten lennonjohtaja vastaa ilma-aluksen lentäjän esittämään kutsuun. Kutsuun vastaaminen aloitetaan ilma-aluksen kutsumerkillä, jota seuraa lennonjohdon oma kutsumerkki. Ilmaisuihin *jatka* tai sen englanninkielinen muoto *go ahead* kehottavat lentäjää jatkamaan yhteydenpitoa. (Ks. Ilmailun VHF -radiopuhelinliikenne 2004: 13.) Kutsuun vastaaminen voi tapahtua myös sanomalla pelkästään lennonjohdon ja ilma-aluksen kutsumerkit ilman *jatka* -kehoitusta. Lisäksi aineistossa ilma-aluksen lentäjän esittämään kutsuun vastataan usein myös menemällä suoraan lentäjälle annettaviin ohjeisiin, lupiin ja käskyihin, kuten esimerkiksi 14.

(14) good morning [ilma-aluksen kutsumerkki] start up approved time two zero qnh niner niner three.

Esimerkki 14 kuvaa sitä, miten ilma-aluksen lentäjän esittämään kutsuun vastataan menemällä suoraan asiaan eli käynnistyslupaan. Kutsu alkaa tervehdyksellä *good morning*, jota seuraa ilma-aluksen kutsumerkki, jotta tiedetään, minkä ilma-aluksen lentäjää tervehdyksestä seuraava ohje koskee (ks. Ilmailun VHF -radiopuhelinliikenne 2004: 15). Lupa *start up approved* antaa luvan käynnistää ilma-alus. Samalla lennonjohtaja kertoo sen hetkisen kellonajan (*time two zero*) ja ilmanpaineen (*qnh niner niner three*). Niissä tapauksissa, joissa lennonjohtaja vastaa ilma-aluksen lentäjän esittämään radiopuhelin-kutsuun antamalla suoraan ohjeita, lupia tai käskyjä, olen huomioinut vain tämän pääasiallisen aktin ja jättänyt kutsuun vastaamisen huomioimatta.

Kun lennonjohtaja kutsuu ilma-aluksen lentäjää esimerkiksi lähtöselvitystä antaakseen, hän voi käyttää esimerkin 15 kaltaista ilmaisua.

(15) [ilma-aluksen kutsumerkki] selvitys.

Esimerkissä 15 lennonjohtaja kutsuu tietyn ilma-aluksen lentäjää antaakseen tälle selvityksen lentoonlähdön jälkeisestä lentoreitistä, lentokorkeudesta ja toisiotutkakoodista. Ilma-aluksen kutsumerkki mainitaan, että selvitys kohdistuu oikean ilma-aluksen lentäjälle. Ilmaisuihin *selvitys* sitä vastoin kertoo lentäjälle, minkälainen sanoma on odotettavissa.

4.2.4 Yhteenveto

Aineistossa esiintyvien ammattikielisten lausumien sisältämien puheaktien illokutiivinen tavoite ilmenee selvästi niiden rakenteesta. Aineistoon kuuluvissa ammattikielisissä lausumissa lennonjohtajat käyttävät ammattikielelle tyypillisiä suoria puheakteja, ja turha asioiden esittäminen kiertämällä on unohdettu. Tosin voidaan ajatella, että airspeakin puheaktien suoruus on suhteessa niiden ammattikielisyyteen: niiden sisältämän tavoitteen ymmärtää ammatilainen, joka on opiskellut airspeakia ammattikielenä. Ammatillista koulutusta vailla olevalle airspeakin ammattikielisten lausumien sisältämien puheaktien illokutiiviset tavoitteet – huolimatta niiden suoruudesta – jäävät helposti epäselviksi. Aineistossa esiintyvistä ammattikielisistä lausumista tulee ilmi myös se, että osanottajien täytyy omata paljon yhteistä tietoa (ks. esim. Verschueren 1999: 26). Kaikkea ei tarvitse sanoa, vaan kummallakin osapuolella on tilanteeseen liittyvää tietoa, joka auttaa sanoman muodostamisessa ja tulkinnassa. Kummallakin osapuolella on myös käsitys siitä, mitä ja miten paljon toinen osapuoli tietää. Suuri osa tästä tiedosta saavutetaan ammatillisen koulutuksen avulla.

Ammattikielisiä lausumia voi tarkastella myös kielellisen kohteliaisuuden käsitteiden ja Gricen keskustelun yhteistyön periaatteen ja siitä johdettujen maksimien näkökulmasta. Ammatillisessa viestinnässä ei ole tarpeen olla kohtelias tai ilmaista tunteita, vaan tärkeää on saada sanoma perille heti. Ammattikielisissä lausumissa lennonjohtajat pyrkivät antamaan määrän maksimin mukaisesti kuulijalle oikean määrän tietoa ja laadun maksimin mukaisesti pysytään totuudessa. Suhdemaksimin mukaisesti pysytään asiassa ja tavan maksimin mukaisesti sanotaan asia selkeästi.

Puhutussa kielessä esiintyy yleensä häiriöitä, kuten taukoja ja uudelleenaloituksia. Puheessa esiintyvät häiriöt johtuvat puhutun kielen yhtä aikaa tapahtuvasta tuottamis- ja vastaanotto-prosessista (Tiittula 1992: 12, 19). Vaikka airspeak on puhuttu kieli, se perustuu kirjoitukseen. Kaikki siinä esiintyvät norminmukaiset ilmaukset ja sanonnat on esitetty kirjoitetussa muodossa käsikirjoissa ja oppaissa, joista ne opetellaan koulutuksessa. Norminmukaisen airspeakin käyttöön syntyy ammatillisella rutiini, joka helpottaa airspeakin käyttöä ammatillisissa viestintätilanteissa. Rutiini ja ammatillinen osaa-

minen ehkäisevät puheessa yleensä esiintyvien häiriöiden syntymistä. Puheessa esiintyvien häiriöiden minimoiminenkin edesauttaa tehokasta viestintää.

Norminmukaisia elementtejä sisältävä airespeak ilmentää myös hyvin käsittelemiäni kielijärjestelmässä esiintyviä erikoisia osakielijärjestelmiä (ks. luvut 2.5–2.7). Minilektin ominaisuuksina on säännönmukainen ja tarkoin säädelty lauserakenne ja -muoto. Lause-rakenteet ovat yleensä yksinkertaisia ja vaillinaisia, ja ne välittävät vain oleellisen tiedon. Lauseissa käytetään käskymuotoisia verbejä, passiivia ja muita persoonattomia ilmaisuja. (Vrt. Nordman 1994: 37–42, 63.) Norminmukainen airespeak tarjoaa erinomaisen esimerkin minilektistä säännönmukaisine ja peruskieliopista poikkeavine lauserakenteineen. Norminmukaisessa airespeakissa esimerkiksi käskyt esitetään fraasien ja lyhyiden käskymuotoisten verbien avulla.

Airespeakin norminmukaiset elementit ilmentävät lennonjohtajan ja lentäjän välisen radiopuhelinkeskustelun institutionaalista luonnetta, sillä käytävää keskustelua ja keskustelutilannetta määrittävät tietyt säännöt. Airespeakin avulla käydyn keskustelun toisena osapuolena on julkista palvelua tarjoava taho, lennonjohtaja. Airespeakin käyttötilannetta ja käyttöä varten on määritelty tarkat säännöt. Lennonjohtajan ja lentäjän välisellä keskustelulla on myös tavoite: ohjata ilmaliikennettä ja taata lentoturvallisuus. (Ks. Peräkylä 1997: 179; Raevaara ym. 2001: 12, ks. myös Drew & Heritage 1997: 21–25.)

4.3 Yleiskielisten lausumien sisältämät puheaktit

Yleiskieltä sisältäviä lausumia on aineistossa 88 kappaletta eli yleiskielisiä lausumia on koko aineiston lausumista 7,2 %. Niistä 79 eli 89,8 % on suomenkielisiä ja 9 eli 10,2 % englanninkielisiä. Taulukossa 6 olen esittänyt aineistoon kuuluvien yleiskielisten lausumien sisältämien puheaktityyppien jakauman.

Taulukko 6. Aineistossa esiintyvien yleiskielisten lausumien sisältämien puheaktien jakauma ja prosenttiosuudet.

Puheaktityyppi	FI	%	ENG	%	Yhteensä	%
Representatiivit						
toteamukset	31	94,0	2	6,1	33	
Yhteensä	31	94,0	2	6,1	33	37,5
Direktiivit						
käskyt	3	100,0	0	0	3	
kiellot	5	71,4	2	28,6	7	
luvut	8	100,0	0	0	8	
kysymykset	11	73,3	4	26,7	15	
Yhteensä	27	81,8	6	18,2	33	37,5
Komissiivit						
tarjoukset	11	91,7	1	8,3	12	
lupaukset	5	100,0	0	0	5	
Yhteensä	16	94,1	1	5,9	17	19,3
Muut	5	100,0	0	0	5	
Yhteensä	5	100,0	0	0	5	5,7
YHTEENSÄ	79	89,8	9	10,2	88	100,0

Suurin osa yleiskielisten lausumien sisältämisestä puheakteista on representatiiveja ja direktiivejä. Niitä kumpiakin on 33 eli 37,5 % kaikista yleiskielisten lausumien sisältämisestä puheakteista, yhteensä siis 75,0 %. Niiden lisäksi aineistossa esiintyy yleiskielisiä lausumia, joiden puheakti on komissiivinen. Niitä on 17 kappaletta eli 19,3 % yleiskielisten lausumien sisältämisestä puheakteista.

Aineistossa esiintyvien yleiskielisten lausumien sisältämät representatiivit ovat toteamuksia. Yleiskielisten lausumien sisältämiä direktiivisiä puheakteja ovat taas käskyt, kiellot, luvut ja kysymykset. Komissiivisten puheaktien avulla lennonjohtaja tekee tarjouksia ja lupauksia. Kuten ammattikielisten lausumien sisältämissä puheakteissakin, myös yleiskieliset lausumat sisältävät puheakteja, joita ei voi luokitella Searlen luokittelun mukaisesti. Tällaisia ovat lennonjohtajan ja lentäjän väliseen keskusteluun liittyvät puheaktit, joilla on merkitystä vain keskustelun rakentumisen osana, toisin sanoen niillä on sosiaalista merkitystä. Sosiaalisten puheaktien osuus yleiskielisten lausumien sisältämisestä puheakteista on kuitenkin hyvin pieni; niitä on vain viisi koko aineistossa eli 5,7 % kaikista yleiskielisten lausumien sisältämisestä puheakteista. Ne ovat kaikki suomenkielisiä. Suurin osa yleiskielisten lausumien sisältämisestä puheakteista on sisällöltään ja

tarkoitukseltaan ilmaliikenteeseen liittyviä. Yleiskielisten lausumien sisältämien puheaktien aihealueet olen esittänyt taulukossa 7.

Taulukko 7. Yleiskielisten lausumien sisältämien puheaktien aihejakauma.

Puheaktityyppi	Aihe						Yhteensä
	LS	OS	K	ML	R	muu	
representatiivi, FI	16	10	0	0	0	5	31
representatiivi, ENG	2	0	0	0	0	0	2
direktiivi, FI	7	0	3	4	7	6	27
direktiivi, ENG	1	0	2	0	0	3	6
komissiivi, FI	3	0	9	0	0	4	16
komissiivi, ENG	0	0	0	0	0	1	1
muut, FI	0	0	0	0	0	5	5
muut, ENG	0	0	0	0	0	0	0
Yhteensä	29	10	14	4	7	24	88

Taulukosta 7 ilmenee yleiskielisten lausumien sisältämien puheaktien aiheet. Eniten yleiskielisten lausumien sisältämät puheaktit koskevat lentosuunnitelmaa (LS). Niitä on kolmannes eli 33,0 % kaikista yleiskielisten lausumien sisältämistä puheakteista. Lentosuunnitelman lisäksi yleiskielisten lausumien sisältämät puheaktit koskevat lentoolosuhteita (OS, 11,4 %), lentäjän toivomaa käytettävää kiitotietä (K, 16,0 %), muuta ilmaliikennettä (ML, 4,5 %) tai ilma-aluksen maassa tapahtuvaa liikkumista eli rullausta (R, 8,0 %). Taulukossa esiintyvä luokka ”Muut” sisältää sellaisia puheaktien sisältämiä aiheita, jotka eivät sovi näihin taulukossa mainittuihin luokkiin (5,7 %). Siihen kuuluvat esimerkiksi sellaiset yleiskielisten lausumien sisältämät puheaktit, jotka liittyvät ilma-aluksen lentoonlähtöön tai laskuun. Tarkastelen yleiskielisten lausumien sisältämiä puheakteja seuraavassa tarkemmin.

4.3.1 Representatiivit

Kuten ammattikielisten lausumien sisältämien representatiivienkin, yleiskielisten lausumien sisältämien representatiivien illokutiivinen tavoite on esittää toteamus, johon

lennonjohtaja uskoo. Lennonjohtajan psykologinen tila on uskominen ja suhde kielenulkoiseen todellisuuteen on saada puhutut sanat vastaamaan kielenulkoista todellisuutta. (Ks. Searle 1976: 10.) Aineistossa esiintyvät yleiskielisten lausumien sisältämät representatiivit ovat kaikki illokutiiviselta sävyiltään toteamuksia. Ammattikielisten lausumien sisältämien toteamuksien tavoin lennonjohtajat välittävät yleiskielisten lausumien sisältämien toteamuksien avulla tietoa lentämiseen vaikuttavista tekijöistä. Myös yleiskielisten lausumien sisältämien toteamuksien onnistumiseen vaikuttavat sopivuusehdot ovat samat kuin ammattikielisten lausumien sisältämällä toteamuksilla. Taulukossa 8 olen esittänyt yleiskielisten lausumien sisältämien representatiivien lukumäärän ja prosentuaaliset osuudet.

Taulukko 8. Yleiskielisten lausumien sisältämien representatiivien lukumäärä ja prosenttiosuudet.

Puheaktityyppi	FI	%	ENG	%	Yhteensä	%
Representatiivit						
toteamukset	31	94,0	2	6,1	33	
Yhteensä	31	94,0	2	6,1	33	37,5
%-osuus samankielisistä yleiskielisten lausumien sisältämistä puheakteista		39,2		22,2		

Kuten taulukosta 8 ilmenee, aineistossa esiintyy 33 yleiskielisten lausumien sisältämää representatiivia, ja ne ovat kaikki toteamuksia. Niistä 31 on suomenkielisiä (94,0 %). Prosentuaalisesti kaikista yleiskielisten lausumien sisältämistä puheakteista representatiiveja on 37,5 %. Suomenkielisistä yleiskielisten lausumien sisältämistä puheakteista representatiiveja on 39,2 % ja englanninkielisistä 22,2 %.

Aineistossa esiintyvistä toteamuksista lähes puolet eli 18 toteavaa puheaktia koskee lentosuunnitelmaa (ks. taulukko 7). Näistä 16 on suomenkielisiä. Koko aineistossa pisin yleiskielen avulla käyty keskustelu koskee lentosuunnitelmaa. Lentosuunnitelmaa koskevista toteavista puheakteista suurin osa liittyy paluureittiin tilanteessa, jossa ilma-alus on laskeutunut lennolta ja lähtee hetken kuluttua takaisin. Kun lentäjä rullaa ilma-

aluksen laskun jälkeen asematasolle lennonjohtajan ja lentäjän välillä käydään usein jo keskustelua paluureitistä, kuten esimerkissä 16.

(16) ja tuolta [paikka] takasin.

Kuten esimerkistä 16 ilmenee, lennonjohtaja kertoo ilma-aluksen lentäjälle, mitä kautta lentoreitti kulkee takaisinpäin lennettäessä. Tällaisia reittiin liittyviä toteamuksia on aineistossa 7 suomenkielistä. Englanninkielisiä reittiin liittyviä puheakteja on aineistossa yksi, ja se on myöntävä vastaus lentäjän kysymykseen reitistä, kuten esimerkistä 17 ilmenee.

(17) yes it is.

Esimerkissä 17 on lennonjohtajan vastaus lentäjän kysymykseen, joka koskee paluureitistä. Lentäjä esittää reittivaihtoehdon, johon lennonjohtaja vastaa myöntävästi. Molemmilla reittiin liittyvissä esimerkeissä ilmenee myös puhutulle kielelle luonteenomaiset deiktiset ilmaukset, joita ei esiinny lainkaan ammattikielissä lausumissa. Deiktiset ilmaukset ovat puheessa esiintyviä sanoja tai ilmauksia, jotka viittaavat kielenulkoisessa todellisuudessa esiintyvään aikaan (*temporal deixis*), paikkaan (*spatial deixis*) tai henkilöön (*person deixis*) (Yule 1997: 9–15; Verschueren 1999: 18–22). Esimerkissä 16 on ilmaisu *tuolta* ja esimerkissä 17 *it*. Ilmaisuuksien *tuolta* ja *it* on tiladeiktis, joka viittaa olemassa olevaan paikkaan, jota lennonjohtaja lisäksi lausumassa määrittelee paikan varsinaisella nimellä. Ilmaisuuksien *it* taas viittaa asiaan, tässä tapauksessa lentoreittiin, josta lentäjä on esittänyt kysymyksen. Kyseessä on persoonadeiktis. Osanottajilla täytyy olla deiktisiä ilmauksia käyttäkseen ja tulkitakseen yhteistä tietoa myös kielenkäyttöön liittyvästä tilanteesta, pelkkä kielellinen tieto ei siihen riitä (Yule 1997: 9; Verschueren 1999: 19).

Lentosuunnitelmaan liittyvät puheaktit liittyvät reittiä koskevien puheaktien ohella yleensä itse lentosuunnitelmaan. Aineisto sisältää tällaisia lentosuunnitelmaan liittyviä puheakteja 9, ja niistä 8 on suomenkielisiä. Lentosuunnitelma on lennonjohtajalle tehty eritelty ilmoitus ilma-aluksen lennosta tai lennon osasta (Ilmailumääräys OPS M1-1). Lentosuunnitelma voi joskus tuottaa ongelmia, kuten esimerkissä 18.

(18) selvä juttu ja tota teille on yritetty lähettää dileitä tuosta [lähtöpaikka] [määränpää] koneeseen tai koneelle ja [lennonvarmistuskeskus] kone on lyöny sen ensi manuaalikäsittely ja sen jälkeen bumerangina takasi ja nyt pitää vähä seurata ja kattoo vaikka lähettää uudestansa sitte se ei oo suoranaisesti vastannu että mikä on tämän lentosuunnitelman tila tällä hetkellä.

Esimerkissä 18 lennonjohtajan puheenvuoro alkaa lentäjän sanoman kuittauksella (*selvä juttu*) ja jatkuu sen jälkeen uudella puheaktilla. Lentosuunnitelman kanssa on ongelmia, sillä se ei ole välittynyt tietokoneelta eteenpäin. Lennonjohtaja tiedottaa asiasta lentäjälle ja mainitsee myös, että lentosuunnitelma pitää mahdollisesti lähettää uudestaan lennonvarmistuskeskukselle. Esimerkistä 18 tulee hyvin ilmi myös puhutussa kielessä esiintyvät häiriöt. Tällaisia häiriöitä ovat muun muassa puheeseen tehdyt korjaukset ja uudet aloitukset (vrt. Tiittula 1992: 19). Esimerkissä lennonjohtaja korjaa puhettaan ilmauksesta *koneeseen* ilmaukseen *koneelle*. Vaikka tällaiset puhuttuun kieleen kuuluvat häiriöt tekevätkin siitä kirjoitetussa muodossa hajanaisen; todellisessa puhetilanteessa kuulija ei kiinnitä tällaisiin tekijöihin huomiota, vaan ymmärtää sanoman niiden ohi (Tiittula 1992: 19).

Lentosuunnitelmiin liittyvien toteamuksien ohella niiden sisältö liittyy aineistossa usein myös lento-olosuhteisiin (ks. taulukko 7), kuten esimerkiksi näkyvyyteen tai kiitotien kitka-arvoihin. Tällaisia lento-olosuhteisiin liittyviä toteamuksia esiintyy aineistossa 10, jotka kaikki ovat suomenkielisiä. Lentäjän on tärkeää tietää lento-olosuhteista tai niissä tapahtuvista muutoksista, joten lennonjohtaja pyrkii tiedottamaan niistä lentäjälle, kuten tapahtuu esimerkissä 19.

(19) ja [ilma-aluksen kutsumerkki] pilvet näyttää nyt kakstuhatta kuussataa näkölähestyminenki voi ehkä onnistua.

Esimerkissä 19 lennonjohtaja kertoo pilvien alarajan (*pilvet näyttää nyt kakstuhatta kuussataa [jalkaa]*) ja toteaa, että lentäjä voi mahdollisesti päästä lähestymään lentokenttää ja kiitotietä näköyhteydessä maahan eikä mittarien avulla. Yleensä aineistossa esiintyvien representatiivisten toteamusten lauserakenne on väitemuotoinen. Tässä esimerkissä lennonjohtaja ilmaisee lausuman sisällön käyttämällä väitemuotoista lausetta,

mutta lisää jatkossa lausumaan kuitenkin omaa subjektiivista näkemystään osoittavia ilmauksia.

Puhujan asenteita osoittavia ilmauksia kutsutaan modaalisuutta osoittaviksi ilmauksiksi. Ne voivat osoittaa puhujan asenteen lisäksi puhutun asian epävarmuuden astetta, mahdollisuutta, tarvetta tai lupaa yms. Modaalisuutta ilmaisemaan voidaan käyttää muun muassa tiettyjä verbejä, kuten *voida*, *saattaa*, adjektiiveja, kuten *mahdollinen*, *tosiasiallinen* tai adverbejä, kuten *todella*, *ehkä*. (Verschueren 1999: 129, Karlsson 2001: 228.) Esimerkissä 19 lennonjohtaja käyttää epävarmuutta ilmaisevaa verbiä *voida* ja adverbiä *ehkä*. Niiden avulla lennonjohtaja ilmaisee mielipidettään näkölähestymisen onnistumisesta, joka lennonjohtajan mukaan voi olla mahdollista. Olosuhteisiin liittyviä yleiskielisten lausumien sisältämiä puheakteja ovat myös kiito- tai rullaustien kitka-arvoja koskevat puheaktit sekä käytössä olevan kiitotien ja valvotun ilmatilan alarajan ilmoittamiseen liittyvät puheaktit. Tärkeän puheaktin sisältää on myös muusta liikenteestä tiedotettava lausuma, jollaista havainnollistaa esimerkki 20.

(20) joo on tossa pilven alla vii oisko neljän mailin loppuosalla tällä hetkellä kunhan nyt menee siitä myötätuulta [kiitotien numero] pitkin nii tulee näkyviin aikanaan.

Esimerkissä 20 lennonjohtaja tiedottaa lentäjälle muusta samalla alueella olevasta ilma-liikenteestä (*on tossa pilven alla vii oisko neljän mailin loppuosalla tällä hetkellä*). Molemmat ilma-alukset ovat lentokentän lähialueella ja laskeutumassa. Lennonjohtaja kehottaa lentäjää jatkamaan laskeutumiskuviossa, jota eteenpäin mentäessä toinen, jo laskeutumassa oleva ilma-alus tulisi näkyviin. Lausuman sisältämän puheaktin tarkoituksena on kiinnittää lentäjän huomio toiseen ilma-alukseen. Myös tässä lausumassa tulee ilmi puhutussa kielessä esiintyvät deiktiset ilmaukset (vrt. esimerkki 17), jotka sitovat puhujan kielen käyttötilanteeseen. Esimerkissä esiintyvä ilmaus *tossa* ja *siitä* ovat paikkaan viittaavia deiktisiä ilmauksia, kun *tällä hetkellä* ja *nyt* ovat aikaan viittaavia deiktisiä ilmauksia (ks. Yule 1997: 9–15; Verschueren 1999: 18–22).

Esimerkki 20 ilmentää lisäksi myös puhuttuun kieleen kuuluvia puheen häiriöihin liittyviä piirteitä (ks. myös esimerkki 18). Lennonjohtaja korjaa puhettaan kesken sanan *vi*

oisko neljän mailin loppuosalla, joka kuitenkin ei todellisessa kielenkäyttötilanteessa aiheuta epäselvyyksiä. Toinen huomionarvoinen seikka on esimerkin lausuman sisältämä verbirakenne *kunhan nyt menee*, joka sisältää yksikön kolmannen persoonan verbi-muodon. Normitettu airtpeak on käytännössä melko persoonatonta, vaikka sen käsky-muodot usein yksikön toiseen persoonaan viittaavatkin (esimerkiksi rullaa, laskeudu, report). Persoonattomuutta lennonjohtajakin tässä esimerkissä tavoittelee ilmauksellaan.

Ammattikielissä lausumissa esiintyvät representatiivit ovat toteamuksia, jotka koskevat muusta liikenteestä, ilmanpaineesta tapahtuvista muutoksista tai tuuliolosuhteista tiedottamista, kun taas yleiskieltä sisältäviä representatiivisia toteamuksia lennonjohtajat käyttävät välittämään tietoa lähinnä lentosuunnitelmasta ja lento-olosuhteista lentäjille. Norminmukaisia ilmauksia sisältävä airtpeak ei aina tarjoa mahdollisuuksia näistä asioista tiedottamiseen, vaikka ne lentäjälle tärkeää tietoa ovatkin. Airtpeak antaa kuitenkin mahdollisuuden yleiskielen käyttöön tärkeiden sanomien välittämiseen, jota tarkoitusta myös aineiston yleiskielisten lausumien sisältämät representatiivit täyttävät.

Kaikki aineistossa esiintyvät yleiskielisten lausumien sisältämät representatiivit ovat puheaktityypiltään suoria. Huolimatta yleiskielen käytöstä asia sanotaan suoraan ja tarkasti, kuten tapahtuu myös aineiston ammattikielissä lausumissa. Yleiskieltä sisältävissä representatiiveissa halutaan noudattaa ammattikielelle asetettuja vaatimuksia. Puheen yleiskielisyys kertoo kuitenkin myös tilanteen ennakoimattomuudesta, jonka seurauksena yleiskielisissä lausumissa esiintyy myös puhutulle kielelle ominaisia piirteitä, kuten uudelleenaloituksia, korjauksia ja deiktisiä ilmauksia. Osanottajien yhteinen puhetilanne ja tietopohja kuitenkin auttavat muodostamaan ja tulkitsemaan lausumia puhutun kielen piirteistä huolimatta.

4.3.2 Direktiivit

Direktiivejä esiintyy myös yleiskieltä sisältävissä lausumissa. Niiden luokittelukriteerit samoin kuin sopivuusehdot ovat samat kuin ammattikielissä lausumissa esiintyvien direktiivien. Lennonjohtajien lausumien sisältämien direktiivien illokutiivisena tavoitteena on saada lentäjä tekemään tai estää häntä tekemästä jotakin, lennonjohtajan psy-

kologinen tila on haluaminen ja lennonjohtajan lausuman suhde kielenulkoiseen todellisuuteen on saada maailma vastaamaan kielenulkoista todellisuutta (ks. Searle 1976: 11). Yleiskielisten lausumien sisältämien direktiivien jakauman ja prosenttiosuudet olen esittänyt taulukossa 9.

Taulukko 9. Yleiskielisten lausumien sisältämien direktiivien lukumäärä ja prosenttiosuudet.

Direktiivit	FI	%	ENG	%	Yhteensä	%
käskyt	3	100,0	0	0	3	9,1
kiellot	5	71,4	2	28,6	7	21,2
luvat	8	100,0	0	0	8	24,2
kysymykset	11	73,3	4	26,7	15	45,5
Yhteensä	27	81,8	6	18,2	33	37,5
%-osuus samankielisistä yleiskielisten lausumien sisältämistä puheakteista		34,2		66,7		

Kuten taulukosta 9 tulee ilmi, yleiskielisten lausumien sisältämiä direktiivejä esiintyy aineistossa 33, ja niistä 27 on suomenkielisiä (81,8 %) Yleiskielisten lausumien sisältämistä puheakteista direktiivejä on siis 37,5 %. Suomenkielisistä yleiskielisten lausumien sisältämistä puheakteista 34,2 % on direktiivejä. Vastaava luku englanninkielisten lausumien osalta on 66,7 % eli englanninkielisten yleiskielisten lausumien sisältämistä puheakteista yli puolet on direktiivejä. Aineistossa esiintyvät direktiivit ovat illokutiivisilta sävyiltään käskyjä, kysymyksiä, kieltoja ja lupia. Eniten on kysymyksiä, joiden osuus on 45,5 % kaikista yleiskielisten lausumien sisältämistä direktiiveistä. Lupia on 24,2 % kaikista yleiskielisten lausumien sisältämistä direktiiveistä, kun taas kieltoja on 21,2 %. Käskyjä on 9,1 % kaikista yleiskielisten lausumien sisältämistä direktiiveistä.

Käskyt, kysymykset ja kiellot ovat itseoikeutetusti direktiivien luokan alaluokkia, sillä niiden tarkoituksena on saada kuulija eli lentäjä joko tekemään jotakin tai estää häntä tekemästä jotakin. Lupa on kiellon vastakohta, ja antaa lentäjälle luvan tehdä jotakin. Tämän peusteella katson myös luvan olevan direktiivien alaluokka. Vanderveken (2001: 30) pitää edellä mainituista vain käskyä illokutiivisena sävynä, jonka eri ilmentymiä kielto ja lupa ovat. Esimerkiksi kielto on hänen mukaansa käsky olla tekemättä jotakin.

(Emt.) Itse kuitenkin käsittelen niitä kaikkia erillisinä illokutiivisinä sävyinä ja siten eri alaluokkina selvyyden vuoksi.

4.3.2.1 Käskyt

Käskyjen sopivuusehdot ovat samat kuin yleisesti direktiivisillä puheakteilla. Lennonjohtaja käskää lentäjää tekemään tulevaisuudessa jotakin, esimerkiksi laskemaan lentokorkeutta. Hän ei voi käskää lentäjää tekemään jotakin menneisyydessä, vaan käskyn on suuntauduttava tulevaisuuteen. Valmistavien ehtojen mukaisesti lentäjän on pystyttävä tekemään käsketty asia. Lisäksi lennonjohtajan on uskottava siihen, että lentäjä pystyy tekemään käsketyn asian. Koulutuksensa avulla lentäjän voi olettaa pystyvän suorittamaan käsketyn asian, ja lentoturvallisuuden kannalta lennonjohtajan on voitava luottaa siihen. Vilpittömyysehtojen mukaan lennonjohtajan on todella haluttava, että lentäjä tekee käsketyn asian. Tähän lennonjohtajan psykologiseen tilaan vaikuttaa lennonjohtajan ammatillinen rooli: ammatillisen onnistumisen vuoksi hän haluaa, että lentäjä tekee käsketyn asian. Perusehtojen mukaan kyseessä on lennonjohtajan yritys saada lentäjä tekemään jotakin. Lennonjohtajalla on myös ammattinsa puolesta auktoriteettiasema lentäjään nähden, jonka perusteella hän voi käskää lentäjää. (Vrt. Searle 1978: 66.)

Yleiskielisten lausumien sisältämiä käskyjä esiintyy aineistossa kolme eli 9,1 % direktiiveistä, ja ne ovat kaikki suomenkielisiä (ks. taulukko 9). Ne kaikki liittyvät muuhun liikenteeseen ja siitä varoittamiseen. Muu liikenne voi tapahtua ilmassa tai maassa, kuten tapahtuu esimerkissä 21.

(21) ja odottele hetki siitä rullailee airbus vastaan.

Esimerkissä 21 on kyse kiitotielle rullaamisesta, ja lennonjohtaja käskää lentäjää pitämään ilma-aluksen hetken paikoillaan (*ja odottele hetki*), koska vastaan rullaa toinen ilma-alus (*siitä rullailee airbus vastaan*), jota on varottava. Tämäkin esimerkki sisältää paikkaan viittaavan deiktisen ilmauksen *siitä*. Käsky on airtpeakissa yleensä käskymuotoinen lauserakenteeltaan. Esimerkissä 21 käskymuotoa on kuitenkin pehmennetty käyt-

tämällä ilmausta *odottele* ilmauksen *odota* sijaan. Samaa linjaa jatkaa odottamisen syys-
tä kertovan ilmauksen verbi *rullailee*, joka korvaa verbin *rullaa*.

Yleiskielisten lausumien sisältämien käskymuotoisten puheaktien pieni lukumäärä ker-
too siitä, että ammattikielisen airspeakin sisältämät käskyt ovat riittäviä. Yleiskielisten
lausumien sisältämällä direktiivisillä käskyillä varoitetaan muusta liikenteestä, kun se
ammattikielisiä lausumia sisältävässä airspeakissa tapahtuu representatiivisten to-
teamusten avulla. Yleiskielisten lausumien sisältämissä käskyissä lauserakenne on kui-
tenkin pehmeämpi kuin ammattikielisten lausumien sisältämissä käskyissä; esimerkiksi
yleiskielisten lausumien sisältämät verbimuodot eivät ole käskymuotoisia. Yleiskielis-
ten lausumien sisältämät käskyt ovat kuitenkin pehmennyksestään huolimatta suoria,
jolloin lausuman sisältämän puheaktin tavoite ei jää epäselväksi.

4.3.2.2 Kiellot

Kuten muitakin direktiivejä, myös kieltojen onnistuneisuutta määrittävät sopivuusehdot.
Kiellon avulla lennonjohtaja kieltää lentäjää tekemästä jotakin tulevaisuudessa. Lentäjä
pystyy olemaan tekemättä kielletyn asian, ja myös lennonjohtaja uskoo niin. Kielletyn
asian tekemättä jättämisen pitää olla lentäjälle hyödyllistä. Lennonjohtaja haluaa kieltää
lentäjää tekemästä jonkin asian, yleensä lentoturvallisuuden nimissä, ja hän myös uskoo
kieltämisen olevan hyödyllistä lentäjälle samasta syystä. Kieltoihin liittyvien perusehto-
jen mukaisesti lennonjohtajan esittämän kiellon tavoitteena on estää lentäjää tekemästä
jotakin. (Ks. Searle 1978: 66–67.)

Kuten taulukosta 9 ilmenee, aineistossa esiintyviä kieltoja on yhteensä 7, toisin sanoen
21,2 % yleiskielisten lausumien sisältämissä direktiivisistä puheakteista on kieltoja.
Niistä 5 on suomenkielisiä (71,4 %). Aineistossa esiintyvissä kielloissa lennonjohtaja
epää jonkin lentäjän esittämän pyynnön, jotka tässä aineistossa koskevat kiitotietä tai
lentosuunnitelmaa, toisin sanoen lentäjä esittää pyynnön tai toivomuksen käyttöön saa-
tavasta kiitotiestä tai lentosuunnitelmaan liittyvästä reitistä. Kielto voi olla epäsuora ku-
ten esimerkissä 22.

(22) Mmmkyllä se aika ahdas on ku sielt on pari konetta tulossa suoraan vastaan.

Esimerkissä 22 lausuman pintarakenne ei suoraan kerro, mistä on kyse. Lauserakenteensa puolesta esimerkin lausuma on väitelause, jonka seurauksena sitä voisi pitää representatiivina. Lausumaa täytyy kuitenkin tarkastella sen käyttökontekstia vasten. Sitä edeltävässä puheenvuorossa lentäjä on pyytänyt lentoonlähtöä varten tiettyä kiitotietä. Lennojohtaja epää lentäjän esittämän pyynnön perustelemalla sen vastaantulevalla liikenteellä. Vaikka lennojohtajan esittämä kiello onkin tyypiltään epäsuora puheakti (ks. Yule 1997: 54–56; Vanderveken 1999: 25), ei sen tavoite jää kuitenkaan epäselväksi. Jos esimerkkiä tarkastelee kielellisen kohteliaisuuden näkökulmasta, voidaan sanoa lennojohtajan käyttävän off record -strategiaa. Sen mukaisesti asia kerrotaan vihjaillen (Brown & Levinson 1994: 211–227). Epäsuoran kiellon käyttö on kuitenkin aineistossa harvinaista. Yleensä käytetään suoraa kielloa, kuten esimerkissä 23.

(23) no chance there's also one departing shortly.

Esimerkissä 23 lennojohtaja epää suoralla puheaktilla (*no chance*) lentäjän esittämän pyynnön, mutta pehmentää sitä kertomalla syyn kieltämiseen: toinen ilma-alus on lähdössä samalta kiitotieltä, jolle kysyjä haluaisi laskeutua (*there's also one departing shortly*). Toisaalta lennojohtaja sanoo asian suoraan, mutta samalla hän rikkoo Gricen (1989: 26–31) määrän maksimia lisäämällä, että toinen ilma-alus on lähdössä pyydettyltä kiitotieltä. Gricen maksimien rikkominen on eräs off record -kohteliaisuusstrategian muoto (Brown & Levinson 1994: 214).

Tässä aineistossa ei ammattikielisten lausumien sisältämissä puheakteissa esiinny kielloja, vaan ne ovat yleiskielisten lausumien sisältämien puheaktien laji. Niiden lauserakenne on aineistossa väitemuotoinen. Yleiskielisten lausumien sisältämät kiellot liittyvät aineistossa keskustelun osiin, joissa lentäjä esittää lennojohtajalle jonkin lentotoimintaan liittyvän pyynnön. Lennojohtaja ei aina epää lentäjän esittämää pyyntöä, vaan hän voi myös antaa luvan suorittaa pyydetty toiminto.

4.3.2.3 Luvat

Lupien sopivuusehdot ovat samanlaiset kuin kiellonkin, vaikkakin joiltakin osin puheaktien vastakohtaisista illokutiivisista sävyistä johtuen päinvastaiset. Luvan avulla lennonjohtaja antaa lentäjälle luvan tehdä tulevaisuudessa jonkin teon. Lentäjä pystyy tekemään luvatus asian, ja myös lennonjohtaja uskoo siihen. Lennonjohtaja haluaa, että lentäjä tekee luvatus asian. Perusehtojen mukaisesti lupa on lennonjohtajan puheakti, jonka tavoite on antaa lentäjälle lupa tehdä jotakin. (Ks. Searle 1978: 66–67.)

Yleiskielisten lausumien sisältämiä lupia on aineistossa 8, ja ne ovat kaikki suomenkielisiä (ks. taulukko 9). Yleiskielisten lausumien sisältämistä direktiiveistä 24,2 % on lupia. Niistä suurin osa eli 7 liittyy ilma-aluksen liikkumiseen maassa eli rullaukseen joko ennen lento-ohjelmää tai laskun jälkeen (ks. taulukko 7 luku 4.3). Esimerkki 24 liittyy ilma-aluksen liikkumiseen maassa.

(24) ja [ilma-aluksen kutsumerkki] nyt se airbus on takaa ohi ja tulee siihen oikealle puolelle ständille kaks voit rullata odotuspaikalle.

Esimerkissä 24 lennonjohtaja antaa ilma-alukselle luvan rullata kiitotien odotuspaikalle odottamaan lupaa rullata kiitotielle (*voit rullata odotuspaikalle*). Syynä rullausluvan odottamiseen on ollut toinen maassa liikkunut ilma-alus, joka laskeutui ja rullasi sen jälkeen pois kiitotieltä asematasolle. Ilma-aluksen lentäjä, jolle esimerkissä esitetyn lausuman sisältämä puheakti on suunnattu, on odottanut ja pitänyt ilma-aluksensa paikallaan, että laskeutunut ilma-alus ohittaisi sen. Lausuman aikaan ohitus on jo tapahtunut, joten ilma-aluksen lentäjä saa luvan rullata ilma-aluksen odotuspaikalle. Aineistossa esiintyvät luvan antavat rullaukseen liittyvät puheaktit voivat olla myös myöntäviä vastauksia lentäjien esittämiin pyyntöihin, kuten tapahtuu esimerkissä 25.

(25) joo se sopii kyllä et tohon tulee tosiaa charteri nii alkaa oleen aika täys vissiin tuo asemataso.

Esimerkissä 25 lennonjohtaja myöntää ilma-aluksen lentäjän esittämään pyyntöön luvan rullata ilma-alus lastin purkauksen ajaksi eri paikalle asematasolle kuin mitä on itse alun

perin käsenyt (*joo se sopii*). Luvan antamista hän perustelee vielä asematasolle hetken kuluttua tulevalla toisella ilma-aluksella ja sen myötä tapahtuvalle asematason ahtaudelle. Lähes kaikki luvan sisältävät yleiskieliset lausumat liittyvät ilma-aluksen liikkumiseen maassa. Vain yksi puheakti liittyy ilmassa tapahtuvaan liikkumiseen, ja se on esitetty esimerkissä 26.

(26) joo voit jatkaa itäpuolelta ton laskevan takaa näät varmaan tuolla pilven alla finaalissa.

Esimerkissä 26 lennonjohtaja ohjaa ilma-aluksen lentäjää lentokentän alueella (*voit jatkaa itäpuolelta ton laskevan takaa*), jossa liikkuu samanaikaisesti kaksi ilma-alusta. Niistä toinen lentää kiitotien alueella ja toinen on laskeutumassa. Lennonjohtaja ohjaa lentäjää väistämään laskeutuvaa ilma-alusta ja ohittamaan sen takakautta.

Kaikissa esimerkkilauseissa, jotka antavat luvan on jälleen mukana deiktisiä ilmauksia. Niitä on kuitenkin tarkennettu ilmaisemalla lausumassa viittauksen kohde. Persoonaan viittaavia deiktisiä ilmauksia ovat esimerkissä 24 esiintyvä *se*, esimerkissä 25 esiintyvä *tuo* sekä esimerkissä 26 esiintyvä *ton*. Esimerkin 24 *se* viittaa toiseen samanaikaisesti liikkeellä olevaan ilma-alukseen (*se airbus*). Esimerkissä 25 esiintyvä *tuo* viittaa asematasoon (*tuo asemataso*). Esimerkin 26 ilmaus *ton* taas viittaa laskeutuvaan toiseen ilma-alukseen (*ton laskevan*). Esimerkeissä esiintyy myös paikkaan viittaavia deiktisiä ilmauksia, joita ovat esimerkin 24 *siihen*, esimerkin 25 *tohon* ja esimerkin 26 *tuolla*. Esimerkin 24 ilmaus *siihen* viittaa asematason paikkaan kaksi (*siihen oikealle puolelle ständille kaks*), joka on lähellä ilma-alusta, jonka lentäjälle lausuma on osoitettu. Esimerkin 25 sisältämä ilmaus *tohon* viittaa asematasoon, jolle toinen ilma-alus on tulossa (*tohon tulee tosiaa charteri*). Esimerkin 26 ilmaus *tuolla* taas viittaa laskeutumiskuvion loppuosalla sijaitsevan pilven alle, jossa toinen ilma-alus sijaitsee (*tuolla pilven alla finaalissa*). Kaikki esimerkeissä esiintyvät deiktiset ilmaukset ilmentävät hyvin puhutun kielen kontekstisidonnaisuutta: deiktisiä ilmauksia ei voi ymmärtää ilman niiden käyttöyhteyttä.

Kuten direktiivit airspeakissa yleensäkin, lukuun ottamatta yleiskielisten lausumien sisältämiä kysymyksiä, myös luvan sisältävät lausumat ovat lauserakenteeltaan väitelauseen muodossa. Yhdessäkään luvan sisältävässä lausumassa ei käytetä esimerkiksi konditionaalimuotoista lauserakennetta. Väitemuotoisen lauserakenteen on ehkä tarkoitus kuvastaa lennonjohtajan varmuutta: konditionaalinen käyttö lauserakenteessa saattaisi saada lennonjohtajan puheen tuntumaan epävarmalta.

4.3.2.4 Kysymykset

Kysymyksien sopivuusehdot ovat samanlaiset kuin muidenkin direktiivisten puheaktien sopivuusehdot. Aineistossa kysymyksen propositionaalinen sisältö liittyy lentoonläh- töön, laskuun tai lentosuunnitelmaan, joista lennonjohtaja haluaa lentäjältä tietoa. Valmistavien ehtojen mukaan lennonjohtaja ei tiedä vastausta eikä oleta lentäjän kertovan sitä ilman kysymistä. Vilpittömyysehdot olettavat, että lennonjohtaja haluaa tietää kysymänsä asian, mikä on totta jo lennonjohtajan ammatillisen tehtävänkin vuoksi. Perusehtojen mukaan lennonjohtajan esittämä kysymys on yritys saada lentäjältä pyydetty tieto. (Ks. Searle 1978: 66.)

Aineistossa esiintyviä kysymyksiä on yhteensä 15, joista 11 suomenkielisiä (ks. taulukko 9). Yleiskielisten lausumien sisältämistä direktiiveistä 45,5 % on kysymyksiä. Aineistossa esiintyvät kysymykset koskevat lentoonlähtöä, laskua tai lentosuunnitelmaa (ks. taulukko 7 luku 4.3). Lentoonläh- töön liittyvät kysymykset koskevat useimmiten lentäjän mahdollisuutta lähteä välittömästi kiitotielle päästyään lentoon, kuten esimerkissä 27.

(27) [ilma-aluksen kutsumerkki] oletko valmis välittömään.

Esimerkissä 27 lennonjohtaja kysyy ilma-aluksen lentäjältä, onko tämä valmis tekemään välittömän lentoonläh- dön. Lausuman sisältämän puheaktin tavoitteena on selvittää, onko lentäjä tehnyt kaikki ennen lentoonlähtöä suoritettavat tarkastukset, ja onko hän näin ollen valmis lähtemään lentoon heti päästyään kiitotielle. Lennonjohtaja esittää

suoran, lauserakenteeltaan kysymysmuotoisen lausuman, johon lentäjä voi vastata *kyllä* tai *ei* (vrt. Eggins 2004: 166). Samantapainen tilanne on kyseessä esimerkissä 28.

(28) do you need all whole runway.

Esimerkissä 28 lennonjohtaja kysyy lentäjältä tarvitseeko tämä koko kiitotien pituuden lentoonlähtöä varten vai onko lentäjän mahdollista lähteä lentoon kiitotien risteyksen tasalta, jolloin lentoonlähtökiito alkaisi kiitotien keskeltä eikä päästä. Myös tässä esimerkissä esitettyyn kysymykseen lentäjä voi vastata *kyllä* tai *ei*. Laskuun liittyvät yleiskielisten lausumien sisältämät puheaktit ovat samankaltaisia kuin lentoonlähtöön liittyvät yleiskielisten lausumien sisältämät puheaktit. Tämä on havainnollistettu esimerkissä 29.

(29) [ilma-aluksen kutsumerkki] pystytkö tekemään suoran lähestymisen [kiitotien numero] vai tarvitko kuvion.

Esimerkissä 29 lennonjohtaja kysyy lentäjältä, pystytkö tämä tekemään laskeutumisen suoraan vai tarvitseeko hän laskeutumiskuvion ennen laskeutumista (vrt. esimerkki 27). Välittömien lentoonlähtöjen ja suorien lähestymisien tarkoituksena on nopeuttaa lentoonlähtöä ja laskeutumista, toisin sanoen nopeuttaa lentokentän alueella tapahtuvaa ilmaliikennettä. Yleiskielisten lausumien sisältämiä kysymyksiä käytetään aineistossa myös lentosuunnitelmien yhteydessä, kuten esimerkissä 30, jossa lennonjohtaja tiedustelee lentäjän aikeita.

(30) ja onks teidän tarkoitus tulla laskuun vai tehdä läpäri ja jatkaa.

Esimerkissä 30 lennonjohtaja tiedustelee lentäjän aikeita eli onko tällä aikomus laskeutua kokonaan vai tehdä läpilasku ja jatkaa saman tien matkaa. Esimerkin kysymys on vaihtoehdon tarjoava kysymys eli lentäjällä on käytössään kaksi vaihtoehtoa. Kyseisessä esimerkissä esiintyy myös ammattikielinen slangisana *läpäri* (vrt. esim. Niemikorpi 1996: 39–40, 144), joka tarkoittaa ilma-aluksen tekemää läpilaskua, toisin sanoen ilma-alus tekee laskun ja nousee saman tien uudestaan lentoon. Esimerkin sisältämä *läpäri* on

ainoa tässä aineistossa esiintyvä ammattikielinen slangitermi. Lentosuunnitelmaan liittyvä kysymys voi koskea myös lentoreittiä, kuten tapahtuu esimerkissä 31.

(31) minne haluaisitte suoraan.

Esimerkissä 31 lennonjohtaja kysyy lentäjän toivetta lennon paluureitistä. Vaikka lentäjä voi toiveen esittääkin, ei toiveen toteuttaminen kuitenkaan aina ole mahdollista; toivotun reitin ollessa kyseessä sen toteutuminen riippuu esimerkiksi muusta ilmailiikenteestä. Lentosuunnitelmaan liittyvä kysymys voi liittyä myös ilma-aluksen miehistöön tai matkustajien lukumäärään, kuten esimerkissä 32.

(32) how many passengers.

Esimerkissä 32 lennonjohtaja tiedustelee ilma-aluksessa olevien matkustajien lukumäärää. Kuten yllä olevista yleiskielisten lausumien sisältämiä kysymyksiä esittelevistä esimerkeistä käy ilmi, ne ovat kaikki suorina puheakteja. Ne ovat lauserakenteeltaan kysymysmuotoisia tiedonpyyntöjä eikä niiden tavoite jätä sijaa arvailulle. Tiedonpyyntäminen epäsuorasti ja siten mahdollisesti myös epäselvästi ei palvelisi ammattikielen tarkoitusta.

4.3.3 Komissiivit

Lennonjohtaja sitoutuu komissiivien avulla johonkin tulevaisuudessa tapahtuvaan tekkoon, esimerkiksi pitämään lentäjän tekemää lentosuunnitelmaa voimassa. Lennonjohtajan psykologinen tila on aikomus tehdä jotakin ja sanotun suhde kielenulkoiseen todellisuuteen on saada kielenulkoinen todellisuus vastaamaan sanottua, toisin sanoen jos lennonjohtaja lupaa tehdä jotakin, hänen lunastaessaan lupauksensa kielenulkoinen todellisuus muuttuu vastaamaan sanottua. (Ks. Searle 1976: 11–12.) Olen esittänyt yleiskielisten lausumien sisältämien komissiivien lukumäärän ja prosentuaalisen jakauman taulukossa 10.

Taulukko 10. Yleiskielisten lausumien sisältämien direktiivien lukumäärä ja prosentuaalinen jakauma.

Komissiivit	FI	%	ENG	%	Yhteensä	%
tarjoukset	11	91,7	1	8,3	12	70,6
lupaukset	5	100,0	0	0	5	29,4
Yhteensä	16	94,1	1	5,9	17	19,3
%-osuus samankielisistä yleiskielisten lausumien sisältämistä puheakteista		20,3		11,1		

Komissiivisia puheakteja esiintyy aineistossa 17, joista 16 on suomenkielisiä (91,7 %), kuten taulukosta 10 käy ilmi. Yleiskielisten lausumien sisältämistä puheakteista 19,3 % on komissiiveja. Suomenkielisistä yleiskielisten lausumien sisältämistä puheakteista on komissiiveja 20,3 %. Englanninkielisten lausumien sisältämistä puheakteista on komissiiveja 11,1 %. Aineistossa esiintyvien yleiskielisten lausumien sisältämät komissiivit ovat illokutiivisilta sävyiltään tarjouksia ja lupauksia.

4.3.3.1 Tarjoukset

Tarjouksiin liittyvän propositionaaliseen sisältöön viittaavan ehdon mukaan lennonjohtaja tarjoaa lentäjälle jotakin, joka voi toteutua vain tulevaisuudessa. Valmistavat ehdot määrittävät sitä, että lennonjohtajan lentäjälle tarjoaman asian on oltava lentäjälle hyödyllinen, ja että molemmat osapuolet haluavat, että tarjottu asia tehdään. Lisäksi lennonjohtajan on uskottava, että hän pystyy suoriutumaan tarjotuksestaan. Vilpittömyysehtojen mukaan lennonjohtajan on oltava tarjouksessaan tosissaan ja uskottava, että se hyödyttää lentäjää. Tarjouksen perusehdot taas viittaavat siihen, että tarjous hyödyttää lentäjää. (Ks. Searle 1978: 66–67.)

Aineistossa tarjouksia esiintyy 12, ja vain yksi niistä on englanninkielinen (ks. taulukko 10). Yleiskielisten lausumien sisältämistä komissiiveista 70,6 % on tarjouksia. Aineiston tarjouksista suurin osa eli 9 (53,0 %) liittyy kiitotien valintaan (ks. taulukko 7 luku 4.3), toisin sanoen lennonjohtaja antaa lentäjälle mahdollisuuden päättää kumman kiitotien tämä käyttöönsä haluaa. Yleensä tarjous tapahtuu lausumassa niin, että lennonjohta-

ja esittää jompaakumpaa kiitotietä lentäjän käyttöön. Tällainen tapaus on esitetty esimerkissä 33.

(33) [ilma-aluksen kutsumerkki] päivät käykö teille toi [kiitotien numero] näillä tuulilla etelästä seittemästä yheksään.

Esimerkissä 33 lennonjohtaja tarjoaa ilma-aluksen lentäjälle kiitotietä käyttöön (*käykö teille toi [kiitotien numero]*). Lentäjän päätöksen tekemisen helpottamiseksi lennonjohtaja kertoo myös sen hetkiset tuulitiedot. Kiitotiehen liittyvien tarjousten ohella lennonjohtajan esittämät tarjoukset liittyvät lentosuunnitelmaan, reittiin tai selvityksiin, kuten esimerkissä 34.

(34) [paikka] and do you wish a clearance heading one four zero and four zero miles.

Esimerkissä 34 lennonjohtaja kuittaa ensin lentäjän lähettämän sanoman ja jatkaa sen jälkeen kysymällä lentäjän toivetta selvitykseen liittyvästä ohjaussuunnasta ja selvitysrajasta eli paikasta, johon asti ilma-alukselle on annettu selvitys. Kuten yllä olevista kahdesta tarjouksiin liittyvistä esimerkeistä ilmenee, ne ovat lauserakenteeltaan kysymysmuotoisia. Kaikki aineistossa esiintyvät yleiskielisten lausumien sisältämät puheaktit, jotka koskevat tarjoamista, ovat kysymysmuotoisia.

4.3.3.2 Lupaukset

Lupausten sopivuusehdot ovat samanlaiset kuin tarjousten, mutta niiden illokutiivinen sävy on voimakkaampi. Kun tarjous on vasta lennonjohtajan ehdotus tehdä lentäjän hyväksi jotakin, lupaus on jo lennonjohtajan sitoumus tehdä se. Sopivuusehdoissa tämä ilmenee lupauksen perusehdoissa: lupauksen perusehdot viittaavat siihen, että lupaus asettaa lennonjohtajan velvollisuuden alaiseksi tehdä luvattu asia. (Ks. Searle 1978: 63.)

Aineistossa esiintyy 5 yleiskielisten lausumien sisältämää lupaus (ks. taulukko 10). Ne ovat kaikki suomenkielisiä. Yleiskielisten lausumien sisältämistä komissiiveista lupauksia on 29,4 %. Ne koskevat joko lentosuunnitelmaa tai kiitotietä, toisin sanoen lennon-

johtaja lupaa lentäjälle jotakin koskien lentosuunnitelmaa tai kiitotietä. Lentosuunnitelmaa koskeva lupa on esitetty esimerkissä 35.

(35) no pitää kysyä alueelta vielä mutta minä lupaan toistaiseks lähdöstä suoraan [paikka].

Esimerkissä 35 lennonjohtaja lupaa ehdollisesti, että lentäjä voi lentää suoraan tietyn paikan kautta. Hänen pitää kuitenkin kysyä lupa vielä aluelennonjohdosta. Lupaus voi olla myös lyhyt myöntävä vastaus lentäjän esittämään pyyntöön, kuten esimerkissä 36.

(36) joo pidän.

Esimerkissä 36 lennonjohtaja vastaa myöntävästi lentäjän esittämään pyyntöön pitää lentosuunnitelma voimassa. Kuten tässäkin esimerkissä esitetty lupauksen sisältävä lausuma, kaikki aineistossa esiintyvät puheaktit lupauksen sisältävätt yleiskieliset lausumat ovat väitelauseen muotoisia eikä niissä esiinny kielellistä kohteliaisuutta. Siten aineistossa esiintyvät lupaukset ovat suorina puheakteja.

4.3.4 Luokittelemattomat puheaktit

Yleiskielisten lausumien sisältämät puheaktit käsittävät 5 puheaktia, jotka eivät sovi mihinkään edellä mainituista luokista (ks. taulukko 6 luku 4.3). Ne ovat kaikki suomenkielisiä. Koko aineistoon kuuluvista puheakteista luokittelemattomia puheakteja on 5,7 %, ja suomenkielisistä yleiskieltä sisältävistä puheakteista niitä on 6,3 %. Niiden sisällöllä ei ole tekemistä varsinaisen lentotoiminnan kanssa, vaan niillä on ennemminkin merkitystä airspeakin yhteydessä yleiskielellä käydyin keskustelun rakentumisessa. Niiden voi ajatella olevan puhutussa kielessä yleensä esiintyviä faattisia puheakteja, joiden tarkoituksena on muodostaa ja ylläpitää yhteyttä keskustelijoiden välillä (ks. esim. Sager ym. 1980: 28). Tällainen on esimerkiksi esimerkissä 37 esitetty yleiskielinen lausuma ja sen sisältämä puheakti.

(37) ai joo seh joo kyllä kiitos.

Esimerkissä 37 lennonjohtaja viittaa lentäjän mainitsemaan koneelta tulostuvaan lentosuunnitelmaan deiktisillä ilmauksella *se*. Faattinen elementti on tässä esimerkissä kiittävä ilmaus *kiitos*, jolla lennonjohtaja viittaa lentosuunnitelman tulostusta parantavaan muutokseen. Kohteliaisuuksien käyttöä olisi airspeakissa yleisesti ottaen vältettävä (Ilmailun VHF -radiopuhelinliikenne 2004: 34). Toisaalta keskustelu, jossa esimerkki 31 esiintyy, on yleiskielellä käyty lennonjohtajan ja lentäjän välinen keskustelu, jossa keskustelun rakentuminen noudattaa enemmän yleiskielen keskustelun sääntöjä kuin normitetun airspeakin avulla käydyn keskustelun sääntöjä. Toinen varsinaiseen ilmailutoimintaan liittymätöntä merkitystä sisältävä lausuma on esitetty esimerkissä 38.

(38) joo en nyt pääse ohjaan niitä matkustajia sinne asematasolle.

Esimerkissä 38 lennonjohtaja toteaa sarkasmin keinoin, ettei pääse ohjaamaan matkustajia asematasolle; toisin sanoen hän viittaa tärkeämpiin työtehtäviinsä. Sarkastisen kommentin käyttö toimii hyväksyttävänä keinona osoittaa närkästystä (Holmes & Stubbe 2003: 121).

4.3.5 Yhteenveto

Yleiskielisten lausumien sisältämien puheaktien illokutiivinen tavoite tulee yleensä selvästi esiin niiden rakenteesta eli ne ovat suoria puheakteja. Toisaalta yleiskieli luonnollisena kielenä tarjoaa puhujalle laajat mahdollisuudet ilmaista illokutiivisia sävyjä, propositiota ja illokutiivisia puheakteja, jonka seurauksena lausuman pintarakenne voi olla harhaanjohtava (vrt. Vanderveken 2001: 26). Airspeakissakin esiintyvissä yleiskielisten lausumien sisältämissä puheakteissa tarjosten ja joidenkin kieltojen pintarakenne ei suoraan vastaa niiden illokutiivista tavoitetta, vaan niissä tavoite esitetään epäsuorasti. Ne ovat kuitenkin käyttöyhteydessään hyvin ymmärrettäviä, joten ei voida puhua ammattikielen tarkoituksen hämärtymisestä.

Epäsuoruuden voi ajatella johtuvan kohteliaisuudesta. Kohteliaisuusteoreetikkojen, kuten esimerkiksi Brownin ja Levinsonin (1994: 70) mukaan epäsuoruus on eräs kielellisen kohteliaisuuden muoto. Toisaalta ammattikielessä pyritään unohtamaan kielellinen

kohteliaisuus ja esittämään asiat suoraan, koska ammattikielisen viestinnän on oltava tehokasta. Tässä tutkimuksessa tarkastelun kohteena olevassa aineistossa yleiskieltä käytetään ammatillisissa viestintätilanteissa yleensä silloin, kun normitettua ilmausta ei ole olemassa. Suurin osa näissä tilanteissa esiintyvistä yleiskielisten lausumien sisältämistä puheakteista on suoria puheakteja. Ammatillaisen kielenkäyttöä tuntuu yleiskielen käytöstä huolimatta ohjaavaan vaatimus selvään kielenkäyttöön. Tilanne, jossa yleiskieltä käytetään, on harvoin rutiininomainen, joten satunnaisesti esiintyvä kielellinen kohteliaisuus voi johtua puhujan luonnollisesta reaktiosta fyysiseen puhetilanteeseen.

Gricen (1989: 26–31) keskustelun yhteistyön periaatteen ja keskustelun maksimien näkökulmasta yleiskielisten lausumia tarkasteltaessa voidaan todeta, että ne noudattavat pääosin keskustelun sääntöjä. Yleiskielisissä lausumissa pyritään asiasta antamaan tarvittava määrä tietoa (määrän maksimi), niissä pyritään pysymään totuudessa (laadun maksimi), pysymään asiassa (suhdemaksimi) sekä sanomaan asia selkeästi (tavan maksimi). Yleiskielisissä lausumissa pysytään ammattiin eli ilmailutoimintaan liittyvisissä aiheissa eikä ryhdytä puhumaan muuta, vaikka yleiskieli siihen mahdollisuuden tarjoaisikin. Yleiskielisissä lausumissa tulee kuitenkin ilmi puhutulle kielelle ominaiset häiriöt, kuten korjaukset ja uudelleenaloitukset (ks. Tiittula 1992: 19, 26–30). Kun ammattikielisellä aairspeakilla ja sen sisältämällä lausumilla on perustansa kirjoitetussa muodossa, ovat yleiskieliset lausumat aina senhetkisen tilanteen muovaamia. Lennonjohtaja muodostaa ja tuottaa kielellisen ilmaisunsa samanaikaisesti, jolloin hän saattaa joutua korjaamaan ilmaisuaan kesken puhumisen. Yleiskielisten lausumien käyttötilanteet eivät välttämättä ole toistuvia tai toistensa kaltaisia, joten lennonjohtajalle ei kehity kielenkäytön rutiinia tällaisia tilanteita varten.

Puhutulle kielelle ovat myös ominaisia puhekielisyyden ilmentymät. Ne tulevat joiltakin osin ilmi myös tässä aineistossa. Puhekielessä esiintyy usein kirjoitetustakin kielestä tuttuja ilmauksia, mutta lyhennettyinä, kuten *et* (että), *sit* (sitten) ja *ku* (kun) (Jarva & Nurmi 2006: 8). Tämän tutkimuksen aineistossa esiintyy jonkin verran tällaisia lyhennettyjä puhekielisiä ilmauksia, kuten *et* (että), *sielt* (sieltä) ja *ni* (niin). Puhekielessä esiintyy myös ääntämyksestä johtuvia eroja suhteessa kirjoitettuun kieleen. Sanasta voi kadota esimerkiksi *d*-kirjain, kuten sanassa *kaheksan* (kahdeksan), tai kirjainyhdistel-

män *ts* sijaan voi esiintyä kirjainyhdistelmä *tt*, kuten sanassa *mettä* (metsä). Myös puhutussa kielessä esiintyvien sanojen taivutusmuodot voivat erota kirjoitetussa kielessä esiintyvistä. Tällaisia eroja ovat esimerkiksi *juua* (juoda) ja *tiiä* (tiedä). Muita puhetielelessä esiintyviä eroja verrattuna kirjoitettuun kieleen ovat *i*-kirjaimen häviäminen diftongin sisältävässä lopputavussa (esimerkiksi *millanen* vs. millainen) tai vokaalilyhdistelmien muuttuminen pitkiksi vokaaleiksi (esimerkiksi *pimee* vs. pimeä) (Jarva & Nurmi 2006: 13–16; ks. myös Niemikorpi 1996: 37). Aineistossa esiintyviä kirjaimen katoamisia tai kirjainyhdistelmän muutoksia esiintyy etenkin numeroissa, joiden osuus aineiston ja yleensäkin airspeakin sanoista on oleellinen. Aineistossa esimerkiksi numero yhdeksän saa muodon *yheksän* ja sana katsotaan muodon *kattotaan*. Numeroiden osalta muutoksia tapahtuu myös suomenkielisessä ammattikielisiä elementtejä sisältävässä airspeakissa.

4.4 Ammattikielisten ja yleiskielisten lausumien välinen suhde

Aineistossa esiintyviä lausumia on yhteensä 1 216. Niistä 746 on suomenkielisiä ja 470 englanninkielisiä (ks. taulukko 1 luku 4.1.2). Lausumista on ammattikielisiä yhteensä 1 128 eli 92,8 %. Yleiskielisiä lausumia on yhteensä 88 (7,2 %), ja niistä 79 on suomenkielisiä (89,8 %). Suomenkielisistä lausumista yleiskielisiä on 10,6 % ja englanninkielisistä 1,9 %. Suomenkielisissä lausumissa siis käytetään yleiskieltä huomattavasti enemmän kuin englanninkielisissä. Sekä ammattikielisten että yleiskielten lausumien sisältämät puheaktit ovat pääosin direktiivejä ja representatiiveja. Yleiskieliset lausumat sisältävät myös komissiiveja, joita ei esiinny lainkaan ammattikielisten lausumien sisältämissä puheakteissa.

Ammattikielisiä lausumia käytetään antamaan ohjeita, lupia, selvityksiä ja käskyjä. Niitä käytetään myös pyydetessä lentäjältä tietoa tai annettaessa hänelle tietoa. Yleiskielisiä lausumia käytetään käskyihin, kieltöihin, lupiin, tiedon pyytämiseen tai antamiseen sekä tarjouksien ja lupauksien antamiseen. Sekä ammatti- että yleiskieliset lausumat sisältävät edellisten lisäksi myös puheakteja, jotka eivät sovi Searlen kehittämän luokittelun puitteisiin. Ammattikielisten lausumien sisältämien luokittelemattomien puheaktien

tehtävä muodostuu aairspeakin ominaisuuksien ja käyttöyhteyden perusteella, kun taas yleiskielisten lausumien sisältämällä puheakteilla on sosiaalinen merkitys.

Jokaisella lausumalla on tavoite, jonka perusteella puhuja valitsee tietynlaisen kielellisen ilmauksen sanomalleen. Tavoite perustuu puhujan arvioimiin tilanteessa esiintyviin tekijöihin ja niiden välisiin suhteisiin. Lisäksi puhujan tavoitteeseen vaikuttaa hänen suhteensa kuulijaan. (Sager ym. 1980: 23.) Tämän työn luvussa 2 totesin, että kielellisessä käyttäytymisessä esiintyy kahdenlaista koodinvaihtoa: tilanteista tai keskusteluun liittyvää koodinvaihtoa (ks. Gumperz 1982: 60–61). Eri koodinvaihtotyyppeiden erottaminen toisistaan on kuitenkin käytännössä ongelmallista, sillä yleensä ne tapahtuvat samassa kontekstissa ja samojen puhujien tekeminä. Koodinvaihdon syyksi on esitetty muun muassa sitä, että puhuja haluaa mukauttaa puheensa kielellisen ympäristön mukaiseksi, tilanteeseen liittyvät normit edellyttävät koodinvaihtoa tai että keskustelukumppani saa puhujan vaihtamaan koodia (ks. esim. Gardner-Chloros 1997: 361, 371–373.) Tässä aineistossa koodinvaihto tapahtuu yleensä tapauksissa, kun valmista normitettua ilmaisua ei ole olemassa, ja lennonjohtajan on turvauduttava yleiskieleen. Aineistossa siis puheenaihe vaikuttaa koodin valintaan. Aineistossa esiintyy kuitenkin myös tapauksia, joissa yleiskieltä käytetään, vaikka tilanteeseen sopiva normitettu ilmaisu olisikin olemassa. Näin tapahtuu esimerkiksi tilanteissa, joissa lentäjälle tarjotaan jompaakumpaa kiitotietä, kuten esimerkissä 39.

(39a) [ilma-aluksen kutsumerkki] rullaa kiitotielle [kiitotien numero] tai [kiitotien numero].

(39b) terve [ilma-aluksen kutsumerkki] haluatko käyttöön [kiitotien numero] vai [kiitotien numero].

Esimerkissä 39 on havainnollistettu tilannetta, jossa lennonjohtaja olisi voinut käyttää esimerkin 39a kaltaista normitettua ilmaisua. Sen sijaan hän kuitenkin käyttää esimerkin 39b ilmaisua, jolla on sama tavoite kuin esimerkin 39a lausumalla. Lennonjohtajat vaihtelevat ammattikielisen aairspeakin ja yleiskielen välillä tarpeensa mukaan. Kun kielenkäyttäjä on valinnut käyttöönsä jonkin kielen osajärjestelmän eli koodin, siitä ei tarvitse pitää kiinni hinnalla millä hyvänsä, vaan koodinvaihto on puhutussa kielessä hyvinkin yleistä (vrt. Verschueren 1999: 119.)

Norminmukainen aairspeak sisältää erityisesti sitä varten kehitettyjä sanoja ja sanontoja. Tällaiset tarkan rajauksen omaavat sanat, termit, ovat tunnusomaisia erikois- ja ammattikielille (esim. Gotti 2003: 33–36). Yleiskieli taas sisältää vain kaikille käyttäjille tuttuja sanoja (esim. Koivusalo 1979a: 220, Hoffmann 1985: 48; Kieli ja sen kieliopit 1994: 220). Tässä aineistossa yleiskieltä sisältävät lausumat eivät kuitenkaan täysin täytä yleiskielen sanojen tuttuuden vaatimusta. Yleiskieltä sisältävissä lausumissa esiintyy ilmailuun liittyviä termejä, kuten esimerkiksi *kiitotie*, *loppuosa* ja *odotuspaikka*. Huolimatta ammattikieleen kuuluvia termejä ympäröivistä yleiskielisistä ilmaisuista ja sanoista saattaa niiden ymmärtäminen ilmailua tuntemattomalle olla vaikeaa. Tämän perusteella ei voi sanoa, että yleiskieltä sisältäväkään aairspeak olisi puhdasta yleiskieltä, vaan normitetun aairspeakin ja etenkin ammatillisen kielenkäyttötilanteen vaikutus on nähtävissä yleiskielenkin käytössä.

Kun norminmukainen aairspeak minilekteille ja operationaalisille kielille ominaisesti sisältää yleensä ammattikieltä tarkemmin säädellyn lauseiden rakenteen ja muodon (ks. Lehrberger 1982: 83–84, 90–94, 102; Nordman 1994: 37–38), on norminmukaisten ja yleiskielisten elementtien sisältävän aairspeakin välinen kontrasti selvä. Vaikka yleiskieltä sisältävä aairspeak sisältää myös normitetusta aairspeakista tuttuja sanoja eli ammattikielisiä termejä, on sen lauserakenne lähempänä yleiskieltä kuin norminmukaista aairspeakia, kuten voi todeta myös esimerkiksi 39, josta ilmenee norminmukaisen ja yleiskieltä sisältävän aairspeakin lauserakenteiden välinen ero. Esimerkissä 39a on norminmukainen ilmaus, jonka tavoitteena on antaa lentäjälle rullausohje rullata jommallekummalle kiitotielle. Esimerkillä 39b on sama tavoite, mutta sen kielellinen ilmiäisy poikkeaa täysin esimerkin a-kohdan kielellisestä ilmiäisystä. Esimerkki 39b on lauserakenteeltaan yleiskielen mukainen, kun taas esimerkin 39a sisältämä lauserakenteesta on poistettu kaikki ylimääräinen ja keskitytty vain olennaiseen asiaan aairspeakin normien mukaisesti. Kaikkea tilanteesta ilmi tulevaa ei tarvitse ääneen sanoa (vrt. Bréus 2002: 461, 471.) Yleiskieltä sisältävien lausumien lauserakenne pyrkii kuitenkin muistuttamaan aairspeakin ammattikielisten lausumien lauserakennetta: esimerkiksi yleiskielisiä käskyjä annetaan ammattikielisen aairspeakin tavoin käskymuotoisella lauserakenteella. Ainoa silmiinpistävä ero aineistossa esiintyvien lausumien sisältämien lauserakenteiden eroissa on ammattikielisten ja yleiskielisten kysymysten lauserakenteiden erot. Ammat-

tikielisessä airspeakissa kysytään käskymuotoisella lauserakenteella, kun taas yleiskielellä kysyttäessä käytetään kysymysmuotoista lauserakennetta.

Lauserakenteensa ja muotonsa puolesta norminmukainen airspeak on erinomainen esimerkki minilektistä. Sen lauserakenteet ovat yksinkertaisia ja usein vajanaisia, mutta silti sen käyttäjät ymmärtävät sen välittämän sanoman. Normitetussa airspeakissa esiintyy paljon käskymuotoisia verbejä ja persoonattomia ilmauksia. Halliday (1990: 62–63, 87) pitää puhuttua kieltä kirjoitettua kieltä leksikaalisesti harvempana. Tämä ei kuitenkaan toteudu normitetussa airspeakissa, jonka minilektille ominainen lauserakenne ja sanasto tekevät siitä leksikaalisesti hyvin tiheän. Yleiskieltä sisältävä airspeak sen sijaan on norminmukaista airspeakia huomattavasti harvempaa. Siihen on eräänä syynä puheessa esiintyvät katkot ja uudet aloitukset, joita esiintyy myös tämän tutkimuksen aineistossa. Yleiskielen käyttö ”harventaa” myös normitettua airspeakia tilanteissa, joissa ne yhdistyvät samassa lausumassa.

Kun ammattikielisen airspeakin avulla käyty lennonjohtajan ja lentäjän välinen radiopuhelinkeskustelu voidaan käsittää institutionaaliseksi, muistuttaa yleiskielen avulla käyty radiopuhelinkeskustelu enemmän arkipäiväistä keskustelua. Institutionaalinen keskustelu voi muuttua arkipäiväiseksi keskusteluksi (Peräkylä 1997: 180). Arkipäiväistä keskustelua ei voi suunnitella etukäteen (Raevaara ym. 2001: 16–17), mikä tulee usein ilmi lennonjohtajien yleiskieltä sisältävissä puheenvuoroissa. Esimerkiksi keskustelun jutustelunomaisuus tekee keskustelusta arkipäiväisemmän (ks. esim. median jutustelunomaisuudesta Fairclough 1997: 19–25, 117–118).

4.5 Yhteenveto

Tässä luvussa olen tarkastellut airspeakissa esiintyviä puheakteja. Lennonjohtajat käyttävät tässä aineistossa lähes 93 prosenttisesti airspeakin ammattikielisiä ilmaisuja ja sanontoja. Koodia vaihdetaan ammattikielen ja yleiskielen välillä useimmiten silloin, kun puheenaihe muuttuu eikä norminmukaista sanontaa sitä varten ole olemassa. Huomion-

arvoista on myös, että englanninkielistä aairspeakia varioidaan vähemmän. Saman huomion on tehnyt myös Eskelinen-Rönkä (2005: 76, 78–85).

Ammattikielisten lausumien sisältämät puheaktit ovat representatiiveja ja direktiivejä, joiden sisältö ja määrämuotoisuus korostavat aairspeakin institutionaalista luonnetta. Aairspeakissa esiintyvä yleiskieli ilmenee representatiivisina, direktiivisinä ja komissiivisina puheakteina. Komissiivisia puheakteja ei sen sijaan esiinny ammattikielisessä aairspeakissa lainkaan. Koko aineistossa ei esiinny lainkaan tunteita ilmaisevia ekspressiivisiä tai julistavia deklarativisia puheakteja. Ammattikielille on tyypillistä asioihin keskittyminen, ja niistä on poistettu kaikki tunteiden tai asenteiden ilmaiseminen (vrt. Sager ym. 1980: 18). Ammatillinen käyttökonteksti ohjaa lennonjohtajien ammatillisissa viestintätilanteissa tapahtuvaa yleiskielen käyttöä, jolloin kielenkäytössä pyritään noudattamaan ammatillisia kielenkäytösääntöjä.

Kummassakin luokassa – sekä ammattikielisten että yleiskielisten lausumien sisältämissä puheakteissa – esiintyy myös puheakteja, jotka eivät sovi Searlen jaottelun mukaisiin luokkiin. Luokittelemattomien ammattikielisten puheaktien tehtävä määräytyy aairspeakin ominaisuuksien, kuten lentäjän lähettämän sanoman kuittauksen tai vahvistamisen, perusteella eikä niitä voi sovittaa alisteiseksi millekään Searlen luomalle luokalle. Toisaalta taas myös yleiskieltä sisältävistä puheakteista löytyy sellaisia, jotka eivät sovi Searlen luokitteluun. Tällaisia ovat puheaktit, joilla on sosiaalista tai faattista merkitystä: ne joko rakentavat keskustelua tai niillä on merkitystä lentäjän ja lennonjohtajan välisessä sosiaalisessa suhteessa.

Sekä ammattikielinen että yleiskieltä sisältävä aairspeak pyrkivät sanomaan asiat suoraan eikä vihjaillen. Tämä on yleistä ammattikielille. Kun ammattikielen tärkeimpänä tehtävänä on toimia tarkkana ja tehokkaana viestintävälineenä, epäsuorien puheaktien käyttäminen hämärtäisi puhujan tavoitteen. Aairspeakissa käytettävät puheaktit ovatkin pääosin suoria, toisin sanoen esimerkiksi tietoa pyydetään suoralla puheaktilla, jolloin kuulijalle on selvää, mitä halutaan tietää. Tosin lausumassa esiintyvien aairspeakin norminmukaisten osien ymmärtäminen suoraksi vaatii ammatillaisen koulutusta, sillä norminmukaisen aairspeakin lauseiden määrämuotoisuus ja lauseiden vaillinaisuus voivat tehdä

ilmailua tuntemattomalle lausumien tavoitteista epäselviä. Myös yleiskielisten lausumien sisältämät puheaktit ovat pääosin suoria: kysymykset ja käskyt esitetään suorina. Vain kielloissa suorasta esittämistavasta horjutaan hieman, mutta ei kuitenkaan niin paljon, etteikö kuulija ymmärtäisi lausuman funktiota. Voidaan siis ajatella, että lennonjohtajat noudattavat yleiskielenkin käytössä ammattikielen sääntöjä, ja pyrkivät viestimään tarkasti, selvästi ja tehokkaasti.

Gricen keskustelun yhteistyön periaate ja keskustelun maksiimit sopivat ammattikieliin paremmin kuin arkipäiväisessä kielenkäytössä esiintyvään yleiskieleen (vrt. Sager ym. 1980: 21), mikä tulee hyvin ilmi myös tässä tutkimuksessa. Norminmukaista aairspeakia käytetään ilmaisemaan vain tilanteeseen oleellisesti kuuluvia asioita. Samalla tavalla aineistossa käytetään yleiskieltä, vaikka voisikin ajatella, että yleiskielen avulla Gricen yhteistyön periaatetta ja maksiimeja voitaisiin myös rikkoa. Yleiskieltä käytetään aineistossa vain tarpeen mukaan ja vain tilanteeseen liittyvän asian ilmaisemiseen. Sitä ei käytetä esimerkiksi yleisistä asioista keskustelemiseen.

5 POHDINTA

Tämän työn tarkoituksena on ollut tarkastella yleiskielen merkitystä lennonjohtajan työssä, ja sen avulla ammattikielen ja yleiskielen välistä suhdetta rajatussa ammatillisessa viestintätilanteessa. Olen tutkinut lennonjohtajien puheenvuorojen sisältöä, ja etsinyt niistä yleiskielisiä elementtejä. Yleiskielen tarkoitusta ja merkitystä lennonjohtajan työssä selvittääkseni olen luokitellut puheenvuorojen yleiskieltä sisältävät lausumat niiden sisältämien illokutiivisten puheaktien perusteella. Luokitteluni olen pohjannut John Searlen (1976, 1978) muodostamaan luokitteluun ja sen perustana oleviin luokitteluperusteisiin (ks. luku 3.4). Luokittelua tehdessäni olen huomionnut lausuman sisältäviä puheenvuoroa ympäröivän koko keskustelun sekä sen hetkisen puhetilanteen. Puheenvuorojen sisältämät lausumat ja puheaktit on ymmärrettävissä vain siinä käyttöyhteydessä, jossa ne esiintyvät. Puheaktien vaikutus kuulijaan eli lentäjään jäi kuitenkin tässä työssä tarkastelun ulkopuolelle.

Tutkimuksessa tuli ilmi, että lennonjohtajat käyttävät kielellistä repertuuriaan, toisin sanoen vaihtelevat ammattikielen ja yleiskielen välillä, ammatillista tarkoitusta varten. He eivät käytä yleiskieltä esimerkiksi arkipäiväisistä asioista jutustelemiseen. Ammatikielisten lausumien osuus on koko aineistossa 92,8 %, joten yleiskielisten lausumien osuus ei ole kovin suuri koko aineistoa ajatellen. Huomionarvoista kuitenkin on, että suomenkielisten yleiskielisten lausumien osuus kaikista suomenkielisistä lausumista on 10,6 %, kun vastaava luku englanninkielisten lausumien osalta on vain 1,9 %. Suomenkielisissä lausumissa käytetään siis huomattavasti useammin yleiskieltä kuin englanninkielisissä lausumissa (vrt. Eskelinen-Rönkä 2005: 76, 78–85).

Sager ym. (1980: 52) määrittävät onnistuneelle erikoisalan viestinnälle kolme ehtoa, jotka koskevat tavoitetta, tietoa ja koodia. Tavoitteeseen liittyvät ehdot (*intention condition*) viittaavat siihen, että puhujan on valittava sanomansa kielellinen muoto niin, että kuulija ymmärtää sen oikein. Tietoon liittyvät ehdot (*knowledge condition*) liittyvät puhujan ja kuulijan jakamaan yhteiseen tietoon sekä siihen, miten paljon puhuja olettaa kuulijalla olevan tällaista tietoa. Koodiin liittyvät ehdot (*code condition*) viittaavat oikean koodin valintaan, toisin sanoen puhujan on valittava sellainen koodi (tai kielen osajär-

jestelmä), jota kuulija ymmärtää. (Emt.) Lennonjohtaja valitsee yleiskielen viestintävälineekseen, kun hän haluaa viestiä lentäjälle sellaista, jota ei ammattikielisen airspeakin avulla pysty viestimään. Toisaalta hänen pitää arvioida myös lentäjän tiedon taso valitessaan kielellistä ilmausta; hän ei voi esimerkiksi käyttää suomea puhuessaan suomea osaamattomalle, vaikkapa englantia äidinkielenään puhuvalle lentäjälle.

Aineistossa esiintyvät yleiskielisten lausumien sisältämät puheaktit ovat representatiiveja, direktiivejä ja komissiiveja, kun ammattikielisten lausumien sisältämät puheaktit ovat representatiiveja tai direktiivejä. Yleiskielisten lausumien sisältämien representatiivien avulla lennonjohtaja toteaa jotakin, ja antaa samalla lentäjälle tärkeää lentämiseen vaikuttavaa tietoa. Yleiskielisten lausumien sisältämien direktiivien avulla hän käskää, kieltää, antaa luvan tai kysyy lentäjältä jotakin. Yleiskielisten lausumien sisältämiä komissiiveja hän taas käyttää tarjotessaan tai lupautuessaan tekemään jotakin. Ammattikielisten representatiivien avulla lennonjohtaja toteaa jotakin, ja direktiivien avulla käskää, lupaa, ohjaa, kysyy tai antaa selvityksiä. Toisaalta sekä ammattikieliset että yleiskieliset lausumat sisältävät aineistossa puheakteja, jotka eivät sovi Searlen luomaan luokittelumalliin. Ammattikielissä lausumissa ne liittyvät airspeakin toiminnalliseen tehtävään, ja niiden tavoitteet liittyvät joko sanomien varmistukseen tai lennonjohtajan ja lentäjän väliseen yhteydenpitoon. Niiden osuus ammattikielisten lausumien sisältämisestä puheakteista on suuri, sillä ne kuuluvat olennaisena osana airspeakin luonteeseen. Yleiskielisten lausumien sisältämisestä puheakteista sen sijaan vain viisi puheaktia eli noin 6 % puheakteista on puheakteja, joiden tavoite ei liity suoranaisesti varsinaiseen ilmailutoimintaan. Niiden tärkein funktio tässä aineistossa on sosiaalinen yhteydenpito keskustelijoiden välillä tai keskustelun rakentaminen.

Ammatillisen tavoitteen määräämä lausuman sisällön käsittämä aihe näyttää oleva ratkaisevassa roolissa lennonjohtajan suorittamaan koodinvaihtoon normitetun ammattikielen ja yleiskielen välillä. Tässä aineistossa yleiskieltä sisältävien lausumien aiheet liittyvät ilmailutoimintaan eli esimerkiksi lentosuunnitelmaan, lento-olosuhteisiin tai ilma-aluksen liikkumiseen. Useimmiten niiden ilmaisemiseksi ei ole olemassa normitettua ilmaisua tai sanontaa. Airspeak antaa mahdollisuuden käyttää yleiskieltä sellaisissa tilanteissa (esim. Ilmailun VHF -radiopuhelinliikenne 2004), kun normitettua ilmaisua

ei ole tai se ei riitä ilmaisemaan haluttua asiaa. Sanoman perillemeno on turvattava keinnolla millä hyvänsä. Näin ollen yleiskielen käyttö on tällaisissa tapauksissa perusteltua. Toisaalta yleiskieltä esiintyy joissakin harvoissa tapauksissa myös sellaisissa tilanteissa, joissa olisi mahdollista käyttää normitettuaakin ilmaisua.

Huolimatta yleiskielen käytöstä lausumien lauserakenne ja sanasto myötäilevät normitetun airspeakin lauserakennetta ja sanastoa. Yleiskieltä sisältävissä lausumissa esiintyy normitetulle airspeakille tyypillisiä käskymuotoisia verbejä ja persoonattomuutta. Yleiskielisten sanojen rinnalla taas esiintyy normitetusta airspeakista tuttuja termejä, joiden avulla lennonjohtaja pyrkii viestimään ilmailutoimintaan liittyvistä asioista. Tutkimuksen valossa näyttääkin siltä, että vaikka yleiskieltä käytetään, lennonjohtajan kielenkäyttöä määrittää ammatilliseen viestintään ja ammattirooliin liittyvät säännöt ja käytännöt. Yleiskielestä huolimatta pyritään noudattamaan ammattikielelle asetettuja sääntöjä. Kieltä pyritään myös käyttämään ammattikielelle tyypillisesti selvästi ja suorasti eikä vihjaillen. Ammattikielen tärkein tehtävä on välittää ammattiin liittyvää tietoa tarkasti ja tehokkaasti. Etenkin airspeakin käyttöympäristön kaltaisessa operationaalisessa viestintätilanteessa tarkan tiedon välittäminen on tärkeää; siitä voi joskus olla ihmishenki riippuvainen.

Suurin osa aineistossa esiintyvistä lausumista on ammattikielisiä. Ammattikielisten lausumien suuren määrän voi ajatella johtuvan siitä, että ammattikielisillä ilmauksilla on pystytty kattamaan suurin osa ilmailutoimintaan liittyvistä tilanteista. Toisin sanoen airspeakin kehittäjät ovat tienneet, mitä ovat tehneet pystyessään luomaan ilmaukset lähes kaikkia eteen tulevia tilanteita varten. Yleiskieltä tarvitaan harvemmin, ja tilanteet, joihin sitä tarvitaan, eivät yleensä ole usein toistuvia tai rutiininomaisia. Yleiskielen käyttö heijasteleekin tilanteen ennakoimattomuutta. Tämä ilmenee muun muassa puhutulle kielelle ominaisina niin sanottuina puheen häiriöinä eli esimerkiksi puheen uudelleen aloituksina ja korjauksina, jotka johtuvat puhutun kielen yhtä aikaa tapahtuvista tuottamis- ja vastaanottoprosesseista. Nämä puheen häiriöt eivät kuitenkaan ole yleiskieltä sisältävän airspeakin yhteydessä niin yleisiä kuin tavallisessa, jokapäiväisessä puheessa käytetyssä yleiskielessä.

Toisaalta ammattikielisten lausumien suurta määrää arvioitaessa on myös huomioitava, että tässä työssä on jätetty tarkastelun ulkopuolelle sellaiset lausumat, joissa yleiskieltä esiintyy norminmukaisen ilmauksen ohella varioimassa sitä. Ne huomioonottamalla yleiskielen osuus olisi jonkin verran suurempi. Niiden osalta voi kuitenkin pohtia myös sitä, onko niillä todellista merkitystä silloin, kun tarkastellaan yleiskielen merkitystä lennonjohtajan työtehtävien suorittamisessa. Norminmukaisen ilmauksen ohella käytetty yleiskieli ei muuta lausuman alkuperäistä funktiota eikä myöskään tee funktiosta hämmästyttävää lentäjälle. Toki voidaan sanoa, että runsas yleiskielen käyttö normitetun ilmauksen yhteydessä varaa radiopuhelinaikaa tärkeämmiltä viesteiltä.

Etenkin normitettu airespeak kuvastaa lennonjohtajan institutionaalista roolia ilmaliikenteen johtajana ja ohjaajana, jonka perusteella hänellä on auktoriteettiasema lentäjään nähden. Tässä aineistossa yleiskielen käyttö tuo lennonjohtajan ammatilliseen rooliin myös palvelemisen aspektin: lennonjohtaja ei olekaan pelkästään ilmaliikenteen ylin auktoriteetti, vaan hänen tehtävänä on myös olla lentäjien palveluksessa (vrt. Eskelinen-Rönkä 2005: 84). Aineistossa esiintyvien lausumien perusteella on nähtävissä, että lennonjohtaja ei vain käske tai ohjaa, vaan hän myös tarjoaa ja lupautuu tekemään jotakin. Palvelujen tarjoaminen tulee esille etenkin yleiskielisten puheaktien sisältämissä tarjouksissa ja lupauksissa, mutta myös muiden yleiskieltä sisältävien puheaktien sanavalinnoissa ja lauserakenteissa. Ilmaliikenteen johtaminen ja lentoturvallisuuden takaaminen eivät siis sulje pois sitä, että lennonjohtajan ammattirooliin kuuluu myös palveleminen.

Tutkimus oli luonteeltaan varsin haasteellinen. Vaikka ammattikielen ja yleiskielen rajaa onkin välillä vaikea vetää selvästi, tässä työssä airespeakin norminmukaisuus auttoi suuresti eroteltaessa ammattikieltä ja yleiskieltä sisältäviä lausumia toisistaan. Airespeakin määrämuotoisuus ja rajattu rakenne tarjoavat erinomaisen tutkimuskohteen ammatikielen tutkimukselle tilanteessa, jossa halutaan selvittää yleiskielen merkitystä ammatikielen rinnalla sekä ammatti- ja yleiskielen välistä suhdetta. Eri puheaktien määrittäminen ja luokittelu ei kuitenkaan ollut yhtä helppoa kuin Searle ja puheaktiteoria antavat ymmärtää. Etenkin yleiskieltä sisältävissä lausumissa saattoi esiintyä useampia puheakteja, jolloin joutui ottamaan kantaa siihen, mikä niistä on tärkeimpänä pidettävä

puheakti, jonka mukaan luokittelu voitiin suorittaa. Toisaalta airspeak ammattikielenä sisältää vain tietynlaisia puheakteja, joilla on tietty illokutiivinen tavoite. Illokutiivista tavoitetta johdonmukaisesti seuraamalla sai aikaan karkean jaottelun, jota voi täydentää käyttämällä apunaan puheaktin illokutiivista sävyä.

Searlen luokittelu ja luokittelukriteerit sopivat joiltakin osin tähän aineistoon hyvin, joiltakin osin taas huonosti. Puheaktien luokittelukriteerit olivat hyvänä apuna ammattikielisten lausumien sisältämien puheaktien luokittelussa niin kauan kuin puheakteilla oli selvä tavoite. Kun tavoite liittyi airspeakin tehtävään, kuten lentäjän sanoman kuittamiseen ja vahvistamiseen tai radiopuhelinyhteyden avaamiseen ja ylläpitämiseen, Searlen luokat osoittivat rajoituksensa. Toisaalta on toki muistettava, että Searle keskittyi tarkastelemaan yleiskielisiä puheakteja, kun tässä tutkimuksessa oli kyse ammattikielistä puheakteista, joilla on arkipäiväisistä yleiskielisistä puheakteista eroava tehtävä. Yleiskielisten puheaktien luokittelussa Searlen luokat olivat edelleen hyvä apuväline, vaikkakin myös aineiston yleiskielisissä lausumissa esiintyi puheakteja, joihin luokitte-
lua ei voinut soveltaa. Tällaisia olivat sosiaalista merkitystä omaavat puheaktit. Toisaalta tässä tutkimuksessa keskityttiin tarkastelemaan vain yleiskieltä sisältävien lausumien pääasiallisia puheakteja, ja jätettiin huomioimatta se, että jotkin yleiskieliset lausumat sisälsivät useamman puheaktin yhdistelmän. Tällaiset tapaukset myös Searle on jättänyt täysin huomioimatta. Sopivuusehtojen osalta olen tämän työn aineiston tarkastelun perusteella samaa mieltä Allwoodin (1977: 7–10) kanssa. Hänen mukaansa sopivuusehdot ovat viestintätilanteessa esiintyviä ominaisuuksia eivätkä tietyn puheaktin ominaisuuksia. Tässä aineistossa osa puheaktien sopivuusehdoista menee keskenään päällekkäin eivätkä ne ole näin ollen riittävä peruste erottelemaan eri puheaktien illokutiivisia tavoitteita ja sävyjä toisistaan.

Tutkimuksen vahvuus oli se, että sen aineisto oli autenttinen eikä erikseen tätä tutkimusta varten tehty. Tutkimuksen tuloksia arvioitaessa on kuitenkin syytä huomauttaa, että tulokset eivät ole yleistettävissä kaikkiin lennonjohtoyksiköihin tai edes lennonjohtajiin. Jo Suomen rajojen sisäpuolella olevat lennonjohtoyksiköt eroavat toisistaan toimintansa ja alueellaan tapahtuvan liikenteen osalta, joten eroja eri lennonjohtojen välillä löytyy varmasti. Mielenkiintoinen jatkotutkimus olisikin tutkia yleiskielen merkitystä isom-

massa ja laajemmin kerätystä aineistosta. Toisaalta havainto, että yleiskieltä käytetään enemmän suomenkielisissä lausumissa kuin englanninkielisissä lausumissa tarjoaisi myös erinomaisen tutkimusaiheen, jossa voisi tarkastella toistuuko sama ilmiö myös äidinkielenään muuta kuin suomea puhuvien lennonjohtajien ammatillisessa viestintätilanteessa esiintyvässä puheessa, toisin sanoen käyttävätkö esimerkiksi englanninkieltä äidinkielenään puhuvat lennonjohtajat englanninkielistä yleiskieltä samalla tavoin ja samassa määrin englanninkielisen normitetun airspeakin rinnalla.

LÄHTEET

- Allwood, Jens (1977). *A Critical Look at Speech Act Theory*. Lainattu: 12.12.2007: <http://www.ling.gu.se/~shirley/jenspublications/docs001-050/012.pdf>
- Austin, J.L. (1980). *How To Do Things With Words*. 2. painos. Oxford: Oxford University Press.
- Bell, Allan (2001). Back in style: reworking audience design. Teoksessa: *Style and Sociolinguistic Variation*, 139–169. Toim. Penelope Eckert & John R. Rickford. Cambridge: Cambridge University Press.
- Biber, Douglas (1988). *Variation across speech and writing*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Blum-Kulka, Shoshana (2006). Discourse Pragmatics. Teoksessa: *Discourse as Social Interaction. Discourse Studies: A Multidisciplinary Introduction. Volume 2*, 38–63. Toim. Teun A. van Dijk. London jne.: Sage Publications.
- Bréüs, Virginie (2002). The language for special purposes: the operational language of army. Teoksessa: *Porta Scientiae II. Lingua specialis*, 461–474. Toim. Merja Koskela, Christer Laurén, Marianne Nordman & Nina Pilke. Vaasa: Vaasan yliopisto.
- Brown, Penelope & Stephen C. Levinson (1994). *Politeness. Some universals in language usage*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Bungarten, Theo (1993): Hinsichten zu einer Theorie der Fachsprachen – Zur Einführung. Teoksessa: *Fachsprachentheorie. Bd 1. Fachsprachliche Terminologie, Begriffs- und Sachsysteme, Methodologie*, 13–35. Toim. Theo Bungarten. Tostedt: Attikon Verlag.
- Cassirer, Peter (2003). *Stil, stilistik & stilanalys*. 3. upplagan. Stockholm: Bokförlaget Natur och Kultur.
- Cessna Pilot Center (1990). *Lentäjän käsikirja I*. 2. korjattu laitos. Suomi: Jeppesen & Co & Air Trade Oy.
- Cushing, Steven (1994). *Fatal Words. Communication Clashes and Aircraft Crashes*. Chicago & London: The University of Chicago Press.
- Drew, Paul & John Heritage (1997). Analyzing talk at work: an introduction. Teoksessa: *Talk at work. Studies in Interactional Sociolinguistics 8*, 3–65. Toim. Paul Drew & John Heritage. Cambridge: Cambridge University Press.
- Eggins, Suzanne (2004). *An Introduction to Systemic Functional Linguistics*. Second Edition. New York – London: Continuum.

- Ervin-Tripp, Susan (2001) Variety, style-shifting, and ideology. Teoksessa: *Style and Sociolinguistic Variation*, 44–56. Toim. Penelope Eckert & John R. Rickford. Cambridge: Cambridge University Press.
- Eskelinen-Rönkä, Päivikki (2005). *Puheen ymmärrettävyys siviili-ilmailun radiopuhe-
linviestinnässä*. Helsingin yliopiston puhetieteiden laitoksen julkaisuja 51.
Helsinki. Lainattu 15.09.2007: [http://ethesis.helsinki.fi/
julkaisut/kay/fonet/vk/eskelinen-ronka/puheenym.pdf](http://ethesis.helsinki.fi/julkaisut/kay/fonet/vk/eskelinen-ronka/puheenym.pdf)
- Eurocontrol (2008). Safety Research Activities at the EEC. Lainattu 15.01.2008:
http://www.eurocontrol.int/eec/public/standard_page/safety.html
- Fairclough, Norman (1997). *Miten media puhuu*. Tampere: Vastapaino.
- Finavia (2006a). Finavia lyhyesti. Lainattu 29.11.2007: [http://www.finavia.fi/
tieto-afinaviasta](http://www.finavia.fi/tieto-afinaviasta)
- Finavia (2006b). Lennonjohdon perustutkinto. Opetussuunnitelman tutkintokohtainen osa. Lainattu 29.11.2007: [http://www.finavia.fi/files/finavia/aviacollege_pdf/
Lennonjohdon_tutkintokohtainen_ops.pdf](http://www.finavia.fi/files/finavia/aviacollege_pdf/Lennonjohdon_tutkintokohtainen_ops.pdf)
- Finavia (2006c). Lennonjohtajan työnkuva. Lainattu 29.11.2007:
<http://www.finavia.fi/lennonjohtajantyonk>
- Finavia (2006d). Suomen lentoasemat. Lainattu 29.11.2007:
<http://www.finavia.fi/lentoasemat>
- Finavia (2006e). Tutkija Inka Koskela tutkii väitöskirjahankkeessaan lennonjohtajakou-
lutusta. Lainattu 10.12.2007: [http://www.finavia.fi/
in-ka_koskelan_lennonjohtkoul_tutk](http://www.finavia.fi/in-ka_koskelan_lennonjohtkoul_tutk)
- Finavia (2007). Ilmatilan jako ja luokitus. Lainattu 29.11.2007:
https://ais.fi/ais/vfr/gen_fi/ilmatilan_jako.html
- Flight Safety Foundation (2008). Safety Services. Lainattu 20.01.2008:
http://www.flightsafety.org/safety_services.html
- Gardner-Chloros, Penelope (1997). Code-switching: Language Selection in Three
Strasbourg Department Stores. Teoksessa: *Sociolinguistics. A Reader and
Coursebook*, 361–375. Toim. Nikolas Coupland & Adam Jaworski.
Basingstoke: Macmillan Press Ltd.
- Gotti, Maurizio (2003). *Specialized Discourse. Linguistic Features and Changing
Conventions*. Bern: Peter Lang.
- Grice, Paul (1989). *Studies in the Way of Words*. Cambridge, Massachusetts. London
England: Harvard University Press.

- Grundy, Peter (1995). *Doing Pragmatics*. London: Edward Arnold.
- Gumperz, John J. (1982): *Discourse strategies*. Cambridge jne.: Cambridge University Press.
- Gunnarsson, Britt-Louise (1993). *Research on Language for Specific Purposes in the Past and in the Future*. Uppsala: Uppsala universitet.
- Haarala, Risto (1981). *Sanastotyön opas*. Kotimaisten kielten tutkimuskeskuksen julkaisu 16. Helsinki.
- Halliday, M.A.K. (1984). *Language as social semiotic. The social interpretation of language and meaning*. London: Edward Arnold.
- Halliday, M.A.K. (1990). *Spoken and written language*. 2nd edition. Oxford: Oxford University Press.
- Halliday, M.A.K. (2004). Revised by Christian M.I.M. Matthiessen. *An Introduction to Functional Grammar*. Third Edition. London: Arnold.
- Halliday, M.A.K. & Ruqaiya Hasan (1986). *Language, context, and text: Aspects of language in a social-semiotic perspective*. Burwood: Deakin University.
- Have, Paul Ten (1999). *Doing Conversation Analysis. A Practical Guide*. London jne.: Sage Publications.
- Heinonen, Mari, Petra Korhonen, Mirka Mäntylä & Sanna Putkonen (2001). Loimet ja kuteet johdatusta keskusteluanalyttisiin tutkielmiin, 5–17. Teoksessa: *Keskustelun kuosit*. Toim. Mari Heinonen, Petra Korhonen, Mirka Mäntylä, Sanna Putkonen & Liisa Tainio. Vantaa: Helsingin yliopiston suomen kielen laitos.
- Hiidenmaa Pirjo (2005). Näkökulmia yleiskieleen. *Kielikello* 4, 5–11.
- Hirsjärvi, Sirkka, Pirkko Remes & Paula Sajavaara (1997). *Tutki ja kirjoita*. 1.–2. painos. Helsinki: Kirjayhtymä Oy.
- Hoffmann, Lothar (1985). *Kommunikationsmittel Fachsprache. Eine Einführung*. Zweite völlig neu bearbeitete Auflage. Tübingen: Gunter Narr Verlag.
- Hoffmann, Lothar (1988). *Vom Fachwort zum Fachtext. Beiträge zur Angewandten Linguistik*. Tübingen: Gunter Narr Verlag.
- Holmes, Janet & Maria Stubbe (2003). *Power and Politeness in the Workplace. A Sociolinguistic Analysis of Talk at Work*. Harlow: Longman.
- Häkkinen, Kaisa (1994). *Agricolasta nykykieleen. Suomen kirjakielen historia*. Porvoo – Helsinki – Juva: Werner Söderström Osakeyhtiö.

- ICAO (2008a). ICAO Documents. Lainattu 20.01.2008: <http://www.icao.int/icaonet/dcs/7300.html>
- ICAO (2008b). Aviation Safety. Lainattu 20.01.2008: <http://www.icao.int/anb/FLS/icaosafety.html>
- Ikola, Osmo (1972). Kirjakieli ja puhekieli, yleiskieli ja murre. *Sananjalka*. Suomen kielen seuran vuosikirja 14, 16–26. Turku.
- Ilmailuhallinto (2006a). Ilmailuhallinto – Suomen ilmailuviranomainen. Lainattu 29.11.2007: <http://www.ilmailuhallinto.fi/esittely#>
- Ilmailuhallinto (2006b). Ilmailuhallinto myöntää lennonjohtajien lupakirjat ja lennon-tiedottajien kelpoisuustodistukset. Lainattu 29.11.2007: http://www.ilmailuhallinto.fi/lennonjohtajat_ ja_ tiedottajat
- Ilmailulaki 29.12.2005/1242. Lainattu 15.11.2007: <http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2005/20051242>
- Ilmailumääräys 30.11.2006/OPS M1-1. Lainattu 15.11.2007: http://www.finlex.fi/data/normit/27804-opm1_01.pdf
- Ilmailun VHF-radiopuhelinliikenne* (2004). Neljäs painos. Vantaa: Ilmailulaitos.
- Jakobson, Roman (1979). *Aufsätze zur Linguistik und Poetik*. Frankfurt/M.: Ullstein Materialien.
- Jarva, Vesa & Timo Nurmi (2006). *Oikeeta suomee – suomen puhekielen sanakirja*. Jyväskylä: Gummerus.
- Johnson, Barry (1992). Maritime Radiotelegraphy: A Reduced Language. *Fachsprache. International Journal of LSP*, 126–131.
- Johnson, Edward (1994). PoliceSpeak. Teoksessa: *Applications and Implications of Current LSP Research. Volume II*, 738–745. Toim. Magnar Brekke, Øivin Andersen, Trine Dahl & Johan Myking. Bergen: Fagbokforlaget.
- Johnson, Edward (2000). Talking across Frontiers. Lainattu 19.11.2007: www.prolingua.co.uk/talking.pdf
- Johnson, Edward, Mark Garner, Steve Hick & David Matthews (1993). *PoliceSpeak. Police Communications and Language and the Channel Tunnel. Report*. Cambridge: PoliceSpeak Publications.
- Karihalme, Oili (1999). *Tieto, tilanteet ja erikoiskieli*. Vaasan yliopiston julkaisuja. Tutkimuksia 229. Kielitiede 37. Vaasa.

- Karlsson, Fred (1995). Normit, kielenkäyttö ja kieliopit. Teoksessa: *Tutkimuksen etulinjassa. Tieteen päivät 1995*, 161–172. Toim. Jan Rydman. Juva: Werner Söderström Osakeyhtiö.
- Karlsson, Fred (2001). *Yleinen kielitiede*. 2. uudistettu painos. Helsinki: Yliopistopaino.
- Kieli ja sen kieliopit. Opetuksen suuntaviivoja.* (1994). Helsinki: Opetusministeriö Painatuskeskus.
- Klute, Wilfried (1975). Didaktischer Kommentar. Teoksessa: *Fachsprache und Gemeinsprache*, 5–11. Toim. Winfried Klute. Frankfurt am Main: Verlag Moritz Diesterweg.
- Koivusalo, Esko (1979a). Mitä on yleiskieli? *Virittäjä. Kotikielen seuran aikakauslehti*, 216–221.
- Koivusalo, Esko (1979b). Mitä on yleiskieli ja miten se muuttuu. Teoksessa: *Elävää suomea. Yleisradion kieliopas*, 11–25. Toim. Seppo Kahila. Jyväskylä: Gummerus.
- Koivusalo, Esko (1997). *Kielen aika*. Kotimaisten kielten tutkimuskeskuksen julkaisuja 92. Helsinki: Kotimaisten kielten tutkimuskeskus ja Oy Edita Ab.
- Labov, William (2001). The anatomy of style-shifting. Teoksessa: *Style and Sociolinguistic Variation*, 85–108. Toim. Penelope Eckert & John R. Rickford. Cambridge: Cambridge University Press.
- Laki radiotaajuuksista ja telelaitteista 16.11.2001/1015. Lainattu 15.11.2007: <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2001/20011015>
- Lappalainen, Hanna (2001). Variaatiotutkimuksen ja keskustelunanalyysin näkökulmat toisiaan täydentämässä. Teoksessa: *Keskustelunanalyysin näkymiä. Kieli 13*, 155–184. Toim. Mia Halonen & Sara Routarinne. Helsinki: Helsingin yliopiston suomen kielen laitos.
- Laurén, Christer (1993). *Fackspråk. Form, innehåll, funktion*. Lund: Studentlitteratur.
- Laurén, Christer & Marianne Nordman (1987). *Från kunskapens frukt till Babelns torn. En bok om fackspråk*. Stockholm: Liber.
- Lehrberger, John (1982). Automatic Translation and the Concept of Sublanguage. Teoksessa: *Sublanguage. Studies of Language in Restricted Semantic Domains*, 81–106. Toim. Richard Kittredge & John Lehrberger. Berlin: Walter de Gruyter.
- Leiwo, Matti, Minna-Riitta Luukka & Tarja Nikula (1992). *Pragmatiikan ja retoriikan perusteita*. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto. Viestintätieteiden laitos.

- Levinson, Stephen C. (1983). *Pragmatics*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Mesthrie, Rajend, Joan Swann, Andrea Deumert & William L. Leap (2000). *Introducing Sociolinguistics*. Edinburgh: Edinburgh University Press.
- Mey, Jacob L. (1996). *Pragmatics. An Introduction*. Oxford UK & Cambridge USA: Blackwell.
- Möhn, Dieter & Roland Pelka (1984). *Fachsprachen. Eine Einführung*. Tübingen: Max Niemeyer Verlag.
- Niemikorpi, Antero (1996). *Liekepostista tuikeilmaisimeen ja sulhasesta kuraenkeliin. Erikoiskielen rakenteellisesta ja tyylillisestä vaihtelusta*. Vaasan yliopiston julkaisuja. Tutkimuksia 213. Kielitiede 34. Vaasa.
- Nikula, Tarja (2000). Pragmaattinen näkökulma kieleen. Teoksessa: *Kieli, diskurssi & yhteisö*, 331–358. Toim. Kari Sajavaara & Arja Piirainen-Marsh. Jyväskylä: Soveltavan kielentutkimuksen keskus. Jyväskylän yliopisto.
- Nordman, Marianne (1992). *Svenskt fackspråk*. Lund: Studentlitteratur.
- Nordman, Marianne (1994). *Minilekter. Om de små textgenrernas språk*. Vaasan yliopiston julkaisuja. Tutkimuksia No 178. Språkvetenskap 23. Vaasa.
- Nyberg, Matts-Anders (2007). Gradustani. Sähköpostiviesti Kirsi Matikalle 31.10.2007.
- Oksman, Pasi (1989). A Model for the Analysis of Aviation Radiotelephony. Julkaisematon pro gradu -tutkielma. Jyväskylän yliopiston kirjasto.
- Onnettomuustutkintakeskus (1998). Tutkintaselostus C 4/1997 L. Vaaratilanne Ridasodotuskuviossa 8.1.1997. Lainattu 23.11.2007: <http://www.onnettomuustutkinta.fi/uploads/v0gxuutxkflpdqt.pdf>
- Pajunen, Juha (2002). Lentäjä – lennonjohtaja-dialogiin liittyviä ongelmatekijöitä. Julkaisematon pro gradu -tutkielma. Joensuun yliopiston kirjasto.
- Palukka, Hannele (2003). *Johtotähdet. Lennonjohtajien ammatti-identiteetin rakentuminen ryhmähaastatteluissa*. Tampere: Acta Electronica Universitatis Tampereensis 286. Tampere University Press. Lainattu 27.11.2007: <http://acta.uta.fi/pdf/951-44-5783-8.pdf>
- Palukka, Hannele & Petra Auvinen (2007). Ilmailuvuorovaikutus – lentäjien ja lennonjohtajien yhteistoiminnalliset työkäytännöt. Lainattu 28.11.2007: http://www.etampere.fi/etre_old/ilmoittamis/pics/772.pdf
- Peräkylä, Anssi (1997). Institutionaalinen keskustelu. Teoksessa: *Keskustelunanalyysin perusteet*, 177–203. Toim. Liisa Tainio. Tampere: Vastapaino.

- Raevaara, Liisa, Johanna Ruusuvaari & Markku Haakana (2001). *Institutionaalinen vuorovaikutus*. Pieksämäki: RT-Print Oy.
- Robertson, F.A. (2001). *Airspeak. Radiotelephony Communication for Pilots*. Harlow: Longman.
- Sager, Juan C. (1993). The position of special languages between natural and artificial languages. Teoksessa: *Fachsprachentheorie. Bd 2. Konzeptionen und theoretische Richtungen*, 880–900. Toim. Theo Bungarten. Tostedt: Attikon Verlag.
- Sager, Juan C., David Dungworth & Peter F. McDonald (1980). *English special languages: principles and practice in science and technology*. Wiesbaden: Oscar Brandstetter Verlag KG.
- Sajavaara, Paula (2000). Kielenohjailu. Teoksessa: *Kieli, diskurssi & yhteisö*, 67–106. Toim. Kari Sajavaara & Arja Piirainen-Marsh. Jyväskylä: Soveltavan kielen tutkimuksen keskus. Jyväskylän yliopisto.
- Schröder, Hartmut (1990). *Research on languages for special purposes and text theory. A thematic and bibliographical guide*. Vaasan korkeakoulun julkaisuja. Tutkimuksia No 147. Kielitiede 16. Vaasa.
- Searle, J.R. (1971). Austin on Locutionary and Illocutionary Acts. Teoksessa: *Readings in the Philosophy of Language*, 262–275. Toim. J. Rosenberg & C. Travis. Englewood Cliffs: Prentice-Hall.
- Searle, John R. (1976). A classification of illocutionary acts. *Language in Society. Volume 5, Number 1*, 1–23.
- Searle, John R. (1978). *Speech Acts. An Essay in the Philosophy of Language*. London – New York: Cambridge University Press.
- Searle, John R. (1991). Indirect Speech Acts. Teoksessa: *Pragmatics. A Reader*, 265–277. Toim. Steven Davis. New York – Oxford. Oxford University Press.
- Searle, J.R., Ferenc Kiefer & Manfred Bierwisch (1980). Introduction. Teoksessa: *Speech Act Theory and Pragmatics*, vii–xii. Toim. J.R. Searle, Ferenc Kiefer & Manfred Bierwisch. Dordrecht: Holland / Boston: U.S.A / London: England: D. Reidel Publishing Company.
- Suojanen, M.K. (1982). Sosiolingvistiikka –synkretistinen tieteenala. Teoksessa: *Sosiolingvistiikan näkymiä*, 7–34. Toim. M.K. Suojanen & Päivikki Suojanen. Helsinki: Oy Gaudeamus Ab.
- Suomen lennonjohtajien yhdistys (2006). Lennonjohtajärjestelmä. Lainattu 29.11.2007: <http://www.sljy.org/>

- Suomen tasavallan presidentti (2008). Tehtävät. Lainattu 9.1.2008:
<http://www.presidentti.fi/netcomm/news/ShowArticle.asp?intNWSAID=33917&LAN=FI>
- Swales, John M. (1990). *Genre Analysis. English in academic and research settings*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Tarkkanen, R. (1991). *Ilmailun radiopuhelinliikenne*. 3. painos. Helsinki: Suomen Ilmailuliitto r.y.
- Tiittula, Liisa (1992). *Puhuva kieli. Suullisen viestinnän erityispiirteitä*. Loimaa: Oy Finn Lectura Ab.
- Trosborg, Anna (1995). *Interlanguage Pragmatics. Request, Complaints and Apologies*. Berlin – New York: Mouton de Gruyter.
- Trudgill, Peter (2000). *Sociolinguistics: an introduction to language and society*. Fourth Edition. London: Penguin Books.
- Wardhaugh, Ronald (1992). *An Introduction to Sociolinguistics*. Second Edition. Oxford: Blackwell Publishers.
- Vanderveken, Daniel (2001). Universal Grammar and Speech Act Theory. Teoksessa: *Essays in Speech Act Theory*, 3–30. Toim. Daniel Vanderveken & Susumo Kubo. Philadelphia: John Benjamins Publishing Company.
- Verschueren, Jef (1999). *Understanding Pragmatics*. London: Arnold.
- Wunderlich, Dieter (1980). Methodological Remarks on Speech Act Theory. Teoksessa: *Speech Act Theory and Pragmatics*, 291–312. Toim. J.R. Searle, Ferenc Kiefer & Manfred Bierwisch. Dordrecht: Holland / Boston: U.S.A / London: England: D. Reidel Publishing Company.
- Wyss-Bühlmann, Eveline (2005). *Variation and Co-Operative Communication Strategies in Air Traffic Control English*. Bern: Peter Lang.
- Yule, George (1996). *Pragmatics*. Oxford: Oxford University Press.