

РОЗДІЛ І. І. ТЕОРІЯ ТА ІСТОРІЯ ДЕРЖАВИ І ПРАВА; ІСТОРІЯ ПОЛІТИЧНИХ І ПРАВОВИХ УЧЕНЬ

УДК 629.735 : 811.111:34

DOI <https://doi.org/10.26661/2786-5649-2025-2-01>

АНГЛІЙСЬКА МОВА В АВІАЦІЙНІЙ КОМУНІКАЦІЇ: ІСТОРІКО-ПРАВОВИЙ ВИМІР

Павлусенко О. В.

аспірантка кафедри теорії та історії держави і права

Вищий навчальний заклад «Університет економіки та права «КРОК»

вул. Табірна, 30-32, Київ, Україна,

старша викладачка кафедри іноземних мов

Національний транспортний університет

вул. Омеляновича-Павленка, 1, Київ, Україна

orcid.org/0000-0003-4350-0147

elenapavlusenko2018@gmail.com

Ключові слова: *англійська, мова, авіація, мовна підготовка, закон, право, історія, Україна, теорія, світ, війна.*

Дана стаття актуалізує питання підготовки суб'єктів авіаційного радіообміну та їх відповідність світовим вимогам. Актуальність дослідження викликана закриттям повітряного простору для цивільної авіації узв'язку з початком повномасштабного вторгнення, прийняттям ЗУ «Про застосування англійської мови в Україні», ряду законодавчих змін та вимог, які він передбачає.

У статті досліджено процес формування та розвиток інституту авіації в Україні від початку зародження до сьогодення. Розглянуто зростання вимог до підготовки фахівців даної сфери враховуючи внутрішні та зовнішні виклики. Такі знання мають стати міцною основою для формування в суспільстві усвідомлення значення англійської мови для авіаційного сектору української авіації як основи, на шляху захисту, збереження та подальшого безпечного існування нашої держави та її громадян. Сьогодення – вік інформаційної ери, який характеризується широкими можливостями вільної передачі та прийняття інформацію і миттєвим доступом до знань, що було важко уявити та неможливо здійснити в попередні епохи розвитку людства. Даний період – це час, коли від комунікативної компетенції спеціаліста, на пряму залежать результати виконаної роботи, а в авіаційній сфері і життя людей. Професіоналом в даній сфері ми можемо назвати того, хто вміє спілкуватися у відповідному професійному середовищі, знає норми і правила мовленнєвої поведінки, а також володіє специфікою міжкультурної комунікації.

Англійська мова – багатогранна і поліфункціональна. Вона надшвидкими темпами завойовує світ та у мультилінгвальному просторі виконує роль не тільки функції засобу міжнародного спілкування, а й виступає мовою-посередником, мовою глобального зв'язку.

У 2003 році, з метою підвищення рівня безпеки, Міжнародною організацією цивільної авіації було затверджено, що стандартною мовою для ведення міжнародного авіаційного радіообміну цивільної авіації є виключно англійська мова. Світовий досвід показує, що різний рівень знання англійської мови пілотів та авіадиспетчерів є одним із чинників, який може призводити до непорозуміння та катастроф.

ENGLISH IN AVIATION COMMUNICATION: HISTORICAL AND LEGAL DIMENSION

Pavlusenko O. V.

Postgraduate Student at the Department of Theory and History of State and Law

“KROK” University

Tabirna str., 30-32, Kyiv, Ukraine,

Senior Lecturer at the Department of Foreign Languages

National Transport University

Omelyanovicha-Pavlenko str., 1, Kyiv, Ukraine

orcid.org/0000-0003-4350-0147

elenapavlusenko2018@gmail.com

Key words: *English, language, aviation, language training, law, history, Ukraine, legislation, theory, world, war.*

This article highlights the issue of preparing aviation radio communication personnel and their compliance with global standards. The relevance of this research is driven by the closure of airspace to civil aviation due to the commencement of the full-scale invasion, adoption of the Law of Ukraine «On the Use of the English language in Ukraine» and a series of legislative changes and requirements it entails.

The article explores the formation and development of the aviation institution in Ukraine from its inception to the present day. It examines the increasing requirements for training professionals in this field, considering both internal and external challenges. Such knowledge should become a strong foundation for forming an understanding in society the importance of the English language for the aviation sector of Ukrainian aviation as a basis in the process of protecting, preserving, and ensuring the further safe existence of our state and its citizens.

The present day is the era of the information age, characterized by vast opportunities for the free transmission and reception of information, as well as instant access to knowledge – something that was difficult to imagine and impossible to achieve in previous stages of human development. This period marks a time when a specialist’s communicative competence directly affects work outcomes, and in the aviation industry, it can even determine human lives.

A professional in this field is someone who can communicate effectively within the appropriate professional environment, understands the norms and rules of speech behavior, and possesses expertise in intercultural communication.

The English language is multifaceted and multifunctional. It is rapidly conquering the world and, in the multilingual space, serves not only as a means of international communication but also as an intermediary language – a language of global connection.

In 2003, to enhance safety levels, the International Civil Aviation Organization (ICAO) established that English is the exclusive standard language for international civil aviation radio communication. Global experience demonstrates that variations in English proficiency among pilots and air traffic controllers can be a factor leading to misunderstandings.

Постановка проблеми. Авіаційний сектор має подвійне призначення і є частиною як вторинного (промислового), так і оборонного секторів. Життя складається так, що від мовної підготовки спеціалістів даної галузі залежить життя мільйонів українців. Внаслідок закриття авіаційного простору для цивільної авіації через початок війни,

відбулося зменшення можливостей для практичного застосування англійської мови цивільними пілотами. Це може спричинити низку юридичних проблем. В подальшому можуть виникнути труднощі з сертифікацією та ліцензуванням пілотів для міжнародних польотів, коли авіаційний простір буде відкрито. Авіаційна влада інших країн

може не визнати кваліфікацію пілотів, які не можуть підтвердити належний рівень володіння англійською мовою.

Адже за офіційними даними Асамблеї міжнародної організації цивільної авіації ІКАО, у період з 1998 по 2008 рік через погане володіння авіаційною англійською мовою та фразеологією радіообміну у світі сталося 134 катастрофи. Через це міжнародне об'єднання розробило стандартні норми володіння англійською. Ці норми набули чинності 5 березня 2008 року й вони напряду стосуються України, яка є членом ІКАО ще з 1992-го [1].

Результати вище згаданого дослідження стосуються мирних часів. В умовах війни від рівня володіння англійською мовою та розуміння аспектів радіообміну може постраждати набагато більша кількість людей. Адже це не цивільні польоти, а військова авіація, яка стоїть на сторожі захисту кожного громадянина України та української землі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання важливості досконалого володіння англійською мовою суб'єктами авіації в Україні та світі, набуття нею статусу мови міжнародного радіообміну, досліджували такі вчені: О.П. Петрашук, Л. С. Немлій, В. В. Ягунов, Т. В. Лаврухіна, Є. В. Кміта, А. Г. Кириченко, І. М. Прохожай та О. В. Ковтун. В своїх працях розгляду мовних помилок під час ведення радіообміну приділяли увагу Б. Ю. Городецький, В. Прінзо, В. Сейлер, Р. Грейсон, та ін. Водночас, цілісного дослідження щодо генези та історичного становлення англійської мови в авіаційній комунікації та правового забезпечення даного процесу після закриття повітряного простору України для цивільної авіації та прийняття ЗУ «Про застосування англійської мови в Україні», в літературі не наводилося.

Не вирішені раніше частини загальної проблеми. У зв'язку припиненням міжнародного авіасполучення внаслідок початку військових дій на території України, прийняттям ЗУ «Про застосування англійської мови в Україні», ряду законодавчих змін, які частково стосуються даної галузі та багатьох інших, які є дотичними до вище згаданого сектору, правова система має розглянути і забезпечити вирішення певних теоретичних та юридичних питань та наслідків, які пов'язані з нововведеннями.

Метою даної статті є розкриття історичних та теоретико-правових аспектів забезпечення функціонування та розвитку англійської мови як мови авіації в Україні. Задля реалізації цієї мети необхідно: дослідити генезу та історіографію даної сфери; визначити, що саме є об'єктивно-доцільним для функціонування даної галузі на належному рівні, чи закріплені дані норми у відповідних законодавчих актах; розглянути дану проблематику не лише крізь призму якості

формалізації права, але й крізь призму міжнародних стандартів, принципів права. Також в процесі дослідження варто врахувати виклики у вигляді військової агресії Росії проти України, які змушують правову систему адаптуватися та змінюватися.

Виклад основного матеріалу. Авіаційна галузь – це сфера, в якій вже давно акцентується увага на вивченні найпопулярнішої мови в світі. Вона має свої уставлені вимоги до рівня володіння англійською мовою для пілотів.

Але, останнім часом в Україні гостро постало питання щодо ступеня мовної майстерності як громадян так і спеціалістів всіх сфер.

Знання специфіки спілкування в авіаційній сфері – це не просто чиясь забаганка, наразі – це вимога сьогодення та один з основних елементів функціонування галузі.

На етапі зародження даного сектору, польоти здійснювалися на малих висотах і в такій ситуації льотчик орієнтувався за допомогою розпізнавальних знаків на землі. Все змінилось у той час, коли розпочався бурхливий розвиток авіації. Стало зрозуміло, що необхідно дотримуватись певних правил безпеки пересування і надзвичайно важливу роль у цьому відіграє професійна мова радіообміну.

Варто зосередити увагу на тому, що наразі, авіаційний повітряний радіозв'язок – це єдиний спосіб комунікації між командою повітряного судна та диспетчером. Для жодної з сфер життя досконале володіння іноземною мовою, а саме англійською, не є настільки критичними, а наслідки від неправильного розуміння при веденні радіозв'язку – настільки катастрофічними.

На теренах України стандарти ведення комунікації в авіаційній сфері регулюються національними нормативно-правовими актами, міжнародними нормами, зокрема стандартами Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО).

Доречно зазначити, що Україна стала членом ІКАО, приєднавшись до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, 9 вересня 1992 року [2]. Крім України, учасниками ІКАО є ще близько 190 держав.

Україна є стороною 28 багатосторонніх інструментів міжнародного повітряного права за підтримки ІКАО. Серед основних варто виділити:

1) Угода про транзит при міжнародних повітряних сполученнях (м. Чикаго, 1944 р.);

2) Кодифікована Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, яка з 06.05.2009 замінила собою в Україні так звану «Варшавську систему» (в свою чергу остання складається Конвенції з уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (м. Варшава, 1929 р.), Протоколу про зміни до Варшавської конвенції 1929 року (м. Гаага, 1955 р., Конвенції, що доповнює Вар-

шавську конвенцію 1929 року (м. Гвадалахара, 1961 р.);

3) 5-ти конвенцій та Монреальського протоколу (1971 рік), що охоплюють різні аспекти авіаційної безпеки, боротьби з незаконним захопленням повітряних суден.

Також, доцільно звернути увагу на те, що в Києві функціонують два Європейських регіональних навчальних центри ІКАО:

1. Центр з авіаційної безпеки (на базі ДМА «Бориспіль» та Національного авіаційного університету) – з 1996 року;

2. Центр з підготовки державних інспекторів з безпеки польотів та державних інспекторів з питань льотної придатності цивільних повітряних суден (на базі Національного авіаційного університету).

Авіація – є головною ударною силою, яка стоїть на захисті кожної держави. Доказом цього є те, що на початку повномасштабного вторгнення, 24 лютого 2022 року, найпершою ціллю агресора було знищення залишків української авіації. В той час як російські ракети пронизували вітчизняний повітряний простір, наші авіатори евакуювали літаки та гелікоптери, намагаючись зберегти залишки вітчизняної авіації, демонструючи високий професіоналізм та небачений патріотизм.

У зв'язку з початком військової агресії Росії проти України, згідно з вимогами Повітряного кодексу України та Положенням про використання повітряного простору України, з 2.45 24 лютого 2022 року за київським часом, Об'єднана цивільно-військова система організації повітряного руху України вжила термінових заходів, щодо закриття повітряного простору України для цивільних користувачів повітряного простору [3].

Зменшення кількості польотів внаслідок закриття повітряного простору – зменшення можливостей для практичного використання англійської мови.

У зв'язку з повномасштабним вторгненням частина українських пілотів стала військовими льотчиками. В таких умовах та у зв'язку з отриманням західної техніки у вигляді літаків F16, постала гостра потреба в льотчиках з високими знаннями англійської мови для проходження навчання за кордоном, безбар'єрного спілкування з іноземними інструкторами та розуміння технічної документації.

Війна висуває нові вимоги до рівня професійної діяльності спеціалістів авіаційної сфери, яка безпосередньо впливає на безпеку польотів.

У зв'язку з цим особливої актуальності набуває проблема формування професійної компетентності майбутніх пілотів та авіадиспетчерів до ведення англійськомовного радіообміну у нестандартних ситуаціях, а саме під час війни, їхньої

здатності до спілкування у форматі полілінгвізму з метою мінімізації можливості помилок, та законодавчо-закріпленого підвищення вимог до якості знань.

Досліджуючи авіаційний ринок, можна з впевненістю стверджувати, що раніше основними необхідними навичками, якими повинні володіти спеціалісти, були достатній рівень комунікації, знання ринку, фізична витривалість, ефективність, старанність, чесність та справедливність.

Наразі ж ситуація значно змінилась. Зараз, коли Україна пліч-о-пліч зі всіма свідомими країнами світу намагається дати відсіч військовій агресії Росії, висококласні спеціалісти авіаційної сфери, крім вище перерахованих навичок, потребують достойного рівня володіння мовою світового радіообміну.

Крім світових вимог, на сучасному етапі розвитку та реформування українська авіаційна система зіштовхується також з безпрецедентним викликом – війною. Дані умови, в яких повинен наново зароджуватись авіаційний сектор, не просто пришвидшують його розвиток, а повністю перекошують.

За сприяння західного світу, наразі Повітряні сили знаходяться в процесі ліквідації перепон на шляху до отримання значної кількості західних винищувачів. Адже на початку ведення дискусій з приводу вирішення питання про передачу F-16 для закриття українського неба, одними з основних питань дійсно були технічна та мовна підготовка льотчиків на ці літаки.

Вважаємо, що в таких умовах перед Україною постало 2 проблеми:

1) брак навчальних центрів, які зможуть практично перенавчити досвідчених бойових авіаторів на інший літак;

2) брак навчальних центрів, які допоможуть у короткі строки оволодіти майбутнім професіоналам льотної сфери не просто англійською мовою, а «авіаційною технічною» англійською.

Дана професія потребує постійного вдосконалення вмінь та навичок. Саме з цієї причини їх називають «вічними студентами». Навчання пілотів в Україні здійснюють такі державні заклади вищої освіти:

- Національний авіаційний університет;
- Українська державна льотна Академія;
- Кременчуцький льотний коледж Харківського національного університету внутрішніх справ;
- Харківський національний університет повітряних сил імені Івана Кожедуба.

Національний авіаційний університет, крім кафедри іноземних мов за фахом (17 викладачів) та кафедри іноземних мов і перекладу (20 викладачів), має кафедру авіаційної англійської мови. Загалом на кафедрі працює лише 4 викладачі [4].

Українська державна льотна Академія теж має кафедру професійної та авіаційної мовної підготовки, на якій працює 15 викладачів. Окрім цього, в Академії є кафедра-центр інтенсивного вивчення іноземних мов, який є єдиним навчально-методичним і науковим центром первинної підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації льотного і диспетчерського складу.

Весь професорсько-викладацький склад пройшов підвищення кваліфікації та стажування в центрах Великобританії: «Англоконтиненталь» і Бейсбрук коледж і володіє сертифікатами курсів для викладачів англійської мови, а також на ведення курсів з загальної і авіаційної англійської мови та авіаційної фразеології радіообміну. При кафедрі працює Комісія щодо визначення рівня володіння за шкалою ІКАО з загальної та професійно-орієнтованої (авіаційної) англійської мови [5].

У Кременчуцькому льотному коледжі Харківського національного університету внутрішніх справ вивчається іноземна мова (за професійним спрямуванням) та іноземна мова за професійним спрямуванням. Забезпечує процес викладання кафедра управління, соціально-гуманітарних та фундаментальних дисциплін. Точної кількості фахівців з іноземної філології, з'ясувати в процесі дослідження нам не вдалося. Але, вважаємо, що спеціалістів, які задіяні в процес викладання професійної англійської мови не багато. Адже навчальних дисциплін, які викладають на кафедрі у 2024–2025 навчальному році – 38, а викладачів, які забезпечують даний навчальний процес – 9 [6]. Окремої кафедри авіаційної англійської мови коледж не має.

Харківський національний університет повітряних сил імені Івана Кожедуба налічує 2 кафедри, які забезпечують викладання англійської мови для майбутніх професіоналів льотної сфери. На кафедрі іноземних мов працює 16 викладачів. Також окремо діє кафедра авіаційної англійської, яка налічує 14 спеціалістів. Професорсько-викладацький склад даного навчального підрозділу успішно пройшов підвищення кваліфікації в інституті ІКАО при Національному авіаційному університеті, отримавши сертифікати інструкторів з авіаційної англійської мови [7].

Також в Україні існують школи англійської мови, які пропонують пройти курси авіаційної англійської. Проаналізувавши бачимо, що таких навчальних центрів не багато. Серед них можна виділити 4 основних: Empire English School, British Skylines, English Prime, Interbridge. В порівнянні з кількістю шкіл, які забезпечують вивчення непрофільної англійської, це надзвичайно мало. Є також питання по професійності викладачів, які для того, щоб забезпечити належний рівень викладання, повинні мати не тільки

сертифікати, які підтверджують досконале володіння англійською, а й, на нашу думку, профільну освіту, для чіткого розуміння специфіки предмету викладання.

Тож ситуація складається так, що кафедри авіаційної англійської ЗВО, маючи профільних спеціалістів, які досконало володіють не тільки іноземною мовою, а й розуміють специфіку, можуть забезпечити підготовку, але це займає багато часу. Адже навчання триває не один рік.

Школи англійської мови пропонують зробити це набагато швидше, але питання в тому, яких пілотів та льотчиків ми отримаємо після проходження таких курсів. Підсумовуючи, ми можемо зробити висновки, що в даній сфері ми маємо кадровий голод, адже професіоналів, які можуть забезпечити належний рівень викладання авіаційної англійської, катастрофічно не вистачає.

Не вдаючись до політизації Петро Порошенко – це перший президент, який почав популяризувати англійську серед українців. У 2015 році саме Порошенко виступив з ініціативою щоб в Україні з'явилася друга робоча мова, крім української, і нею мала б бути саме англійська [8].

Володимир Зеленський зміг втілити в життя плани Петра Олексійовича, ініціювавши прийняття ЗУ «Про застосування англійської мови в Україні» (№ 3760-IX). Англійська не стала другою робочою мовою, як те ініціював Порошенко, вона стала мовою офіційного спілкування порівнявшись за статусом з державною [9].

Основні положення вище згаданого закону, який набув чинності 28 червня 2024 року, прямо чи опосередковано направлені на популяризацію застосування англійської мови як однієї з мов міжнародного спілкування в різних сферах суспільного життя України.

Хоча прямих нововведень та вимог до знання англійської мови саме для пілотів нормативний акт не передбачає, все ж є дотичним до даної сфери.

Варто звернути увагу на те, що ст. 9 Закону передбачає, що довідкові служби в аеропортах повинні надавати інформацію англійською мовою іноземцям та особам без громадянства, які звертаються англійською мовою. Як наслідок дане нововведення підвищує вимоги до персоналу аеропортів, і передбачає, що працівники інформаційних служб мають володіти англійською мовою на рівні, достатньому для надання інформації, а саме B2 [9].

Щодо інших категорій працівників аеропортів, закон напряду не встановлює нових обов'язкових вимог.

На нашу думку, варто було б доповнити перелік посад з вимогою обов'язкового володіння англійською, тими, хто залучений до роботи в зоні маневрування та здійснює комунікацію, наприклад водіїв спецтранспорту.

Також у контексті вище зазначеного, доцільно було б додати до норм вище згаданого нормативно-правового акту положення, які стосувалися б пілотів. Адже авіаційна сфера вже давно законодавчо врегульована, високі вимоги до володіння англійською для спеціалістів даної сфери теж наявні, але проблема в розумінні та комунікації нікуди не зникає.

Як ми вже попередньо зазначали, за офіційними даними Асамблеї міжнародної організації цивільної авіації ІКАО, у період з 1998 по 2008 рік через погане володіння авіаційною англійською мовою та фразеологією радіообміну у світі сталося 134 катастрофи [1].

У процесі дослідження, очевидним стає той факт, що все це тільки теорія, на практиці законодавчі норми не втілюються.

Повітряний кодекс України також містить положення, що стосуються вимог до пілотів. Зокрема, ст. 51 «Сертифікація і допуск авіаційного персоналу до авіаційної діяльності» передбачає:

- Кандидат на одержання свідоцтва пілота має продемонструвати відповідність своїх знань та професійних навичок вимогам для видачі відповідного свідоцтва.
- Порядок атестації визначається авіаційними правилами України.
- Кандидат на одержання свідоцтва, рейтингу повинен мати відповідну професійну підготовку за затвердженою програмою у навчальному закладі цивільної авіації, що має відповідний сертифікат, або пройти підготовку, включаючи самостійне вивчення, відповідно до вимог авіаційних правил України [10].

Не зважаючи на те, що положення даної статті безпосередньо не визначають конкретні вимоги до знань англійської мови, але встановлюють загальні вимоги до кваліфікації пілотів, які включають знання та навички, необхідні для безпечного виконання польотів. Оскільки міжнародними актами закріплено англійську мову як мову міжнародного авіаційного спілкування, досконале володіння нею є однією з ключових вимог до пілотів, що впливає з міжнародних стандартів ІКАО та національних авіаційних правил.

Досліджуючи дану проблематику, ми не могли не звернути увагу на те, що пункт 7 «Порядку допуску авіаційного персоналу до льотної експлуатації повітряних суден у державній авіації України» від 16 грудня 2020 року № 477 зазначає, що льотчики, за винятком тих, які підтвердили володіння мовою на кваліфікаційному рівні «експерт», мають поновлювати рейтинг про володіння англійською мовою кожні 4 роки – для робочого рівня володіння мовою та 6 років – для розширеного рівня володіння мовою [11].

Як ми вже раніше зазначали в своїх публікаціях, правильно визначені строки та формат тестування є надзвичайно важливим для досконалого володіння іноземною мовою [12]. Ми вважаємо, що такі тривалі терміни можуть бути однією з причин низького рівня володіння іноземною мовою. Встановлення коротших строків ліквідності отриманих сертифікатів, наприклад 2 роки, спонукатиме та стимулюватиме пілотів до постійного удосконалення мовних навичок.

Варто зазначити, що той факт, що саме англійська – є мовою міжнародного спілкування, не став ключовим, при затвердженні її як мови міжнародного радіозв'язку. В основу прийняття зазначеного рішення лягло дослідження організації 12 Aerospace Linguistic Foundation. В процесі проведення даного експерименту, було встановлено, що англійська мова є найоптимальнішим варіантом для ведення радіотелефонного зв'язку. Згідно статистичних даних, при використанні даної мови відбулося значно менше авіаційних подій на 1 млн польотів (2 проти 5), ніж при використанні іншої мови, беручи до уваги кількість авіаційних подій, які відбулися в період з 1951 до 2000 року [13].

Висновки. Наше дослідження не дає вичерпних відповідей на всі питання, які пов'язані з розкриттям історичних та теоретико-правових аспектів забезпечення функціонування та розвитку англійської мови як мови авіації в Україні. Підсумовуючи сказане вище, ми можемо зробити висновки, що з огляду на вимоги сьогодення, вирішення питання удосконалення рівня якісної комунікації між пілотом та авіадиспетчером вбачається у комплексному підході – зміні та доповненні освітнього компоненту, а також ряду законодавчих ініціатив.

Держава, як регулятор авіаційної галузі, несе відповідальність за нагляд за підготовкою та сертифікацією авіаційного персоналу. Недостатній контроль за підтриманням мовних навичок пілотів в умовах тривалої перерви, за умови відновлення авіасполучення, може призвести до можливості висунення претензій на адресу держави у випадку виникнення авіаційних інцидентів.

Перспективи подальших досліджень вбачаємо в детальному аналізі нормативно-правової бази та розробленні пропозицій з її удосконалення, у питаннях навчання та державного контролю рівня знань пілотів та диспетчерів повітряного руху у воєнні часи.

Адже після відновлення авіасполучення може виникнути необхідність у масовій перепідготовці та повторному тестуванні пілотів для підтвердження їхнього рівня володіння англійською мовою відповідно до стандартів ІКАО. Це може створити значне юридичне та адміністративне навантаження на авіаційну владу та авіакомпанії.

ЛІТЕРАТУРА

1. Have a safe flight, або про уроки англійської для військових льотчиків. *АрміяInform*. URL: <https://armyinform.com.ua/2021/02/08/have-a-safe-flight-abo-pro-uroky-anglijskoyi-dlya-vijskovykh-lotchykiv/> (дата звернення: 10.02.2025).
2. Міністерство розвитку громад та територій України. Міжнародна організація цивільної авіації. URL: <https://mtu.gov.ua/content/mizhnarodna-organizaciya-civilnoi-aviacii.html> (дата звернення: 03.02.2025).
3. Літакам заборонили літати над Україною. *У фокусі*. URL: <https://www.dw.com/uk/litakam-zaboronyly-litatu-nad-ukrainoiu/a-60893810> (дата звернення 25.04.25)
4. Національний авіаційний університет. Кафедра авіаційної англійської мови. URL: <http://flyhigh.nau.edu.ua/> (дата звернення: 12.01.2025).
5. Українська державна льотна академія. Кафедра – центр вивчення іноземних мов. URL: <https://glau.kr.ua/index.php/ua/component/content/article?id=245> (дата звернення: 12.01.2025).
6. Харківський національний університет внутрішніх справ. Кременчуцький льотний коледж. URL: <https://klk.univd.edu.ua/uk/dir/132> (дата звернення: 12.01.2025).
7. Харківський національний університет повітряних сил імені Івана Кожедуба. URL: <https://hups.mil.gov.ua/fakulteti-universitetu/pisljadiplomna-osvita/kafedra-aviacijnoi-anglijskoi-movi/> (дата звернення: 12.01.2025).
8. Порошенко запропонував запровадити як другу робочу мову англійську. *Радіо свобода*. URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/news/27308647.html> (дата звернення 06.04.2025)
9. ЗУ «Про застосування англійської мови в Україні» (№ 3760-IX). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3760-20#Text> (дата звернення 06.04.2025)
10. Повітряний кодекс України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (дата звернення 15.04.2025)
11. Порядок допуску авіаційного персоналу до льотної експлуатації повітряних суден у державній авіації України 16 грудня 2020 року № 477. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0212-21#Text> (дата звернення 15.04.25)
12. Павлусенко О.В. 2024. Проблеми та перспективи реалізації проекту Закону № 9432 «Про застосування англійської мови в Україні». *Правничий часопис Донецького національного університету імені Василя Стуса*. (Лют 2024), 38–51. DOI: <https://doi.org/10.31558/2786-5835.2023.2.5>.
13. Тарасова В. В. Екстралінгвістичні фактори розвитку Aviation English. *Науковий вісник Волинського національного університету імені Лесі Українки. Серія: Філологія*. 2012. № 22. С. 215–219. URL: <http://evnuir.vnu.edu.ua/handle/123456789/8321> (дата звернення: 12.01.2025).

REFERENCES

1. Have a safe flight, abo pro uroky anhliskoi dla viiskovykh lotchykiv [Have a safe flight, or about English lessons for military pilots]. *ArmiiaInform*. URL: <https://armyinform.com.ua/2021/02/08/have-a-safe-flight-abo-pro-uroky-anglijskoyi-dlya-vijskovykh-lotchykiv/>
2. Ministry for Communities and Territories Development of Ukraine. Mizhnarodna orhanizatsiia tsyvilnoi aviatsii [International Civil Aviation Organization]. URL: <https://mtu.gov.ua/content/mizhnarodna-organizaciya-civilnoi-aviacii.html>
3. Litakam zaboronyly litaty nad Ukrainoiu [Planes were banned from flying over Ukraine]. *U fokusi* (2022, March 1). URL: <https://www.dw.com/uk/litakam-zaboronyly-litaty-nad-ukrainoiu/a-60893810>
4. National Aviation University. Department of Aviation English Language. URL: <http://flyhigh.nau.edu.ua/>
5. Ukrainian State Flight Academy. Department – Center for Foreign Languages Study. URL: <https://glau.kr.ua/index.php/ua/component/content/article?id=245>
6. Kharkiv National University of Internal Affairs. Kremenchuk Flight College. URL: <https://klk.univd.edu.ua/uk/dir/132>
7. Kharkiv National University of Air Forces named after Ivan Kozhedub. URL: <https://hups.mil.gov.ua/fakulteti-universitetu/pisljadiplomna-osvita/kafedra-aviacijnoi-anglijskoi-movi/>
8. Poroshenko zaproponuvav zaprovadyty yak druhu robochu movu anhlisku [Poroshenko proposed to introduce English as the second working language]. *Radio Svoboda*. (2015, October 20). URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/news/27308647.html>
9. Zakon Ukrainy «Pro zastosuvannia anhliskoi movy v Ukraini» № 3760-IX [Law of Ukraine «On the use of the English language in Ukraine»]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3760-20#Text>
10. PovitrianyikodeksUkrainy [AirCodeofUkraine]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>

11. Poriadok dopusku aviatsiinoho personalu do lotnoi ekspluatatsii povitrianykh suden u derzhavnii aviatsii Ukrainy № 477 vid 16 hrudnia 2020 roku [Procedure for the admission of aviation personnel to flight operation of aircraft in state aviation of Ukraine] (December 16, 2020, № 477). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0212-21#Text>
12. Pavlusenko, O. V. (2024). Problemy ta perspektyvy realizatsii proiektu Zakonu № 9432 «Pro zastosuvannia anhliiskoi movy v Ukraini» [Problems and prospects of the implementation of the Draft Law № 9432 «On the use of the English language in Ukraine»]. *Pravnychy chasopys Donetskoho natsionalnoho universytetu imeni Vasylia Stusa*, (Liut 2024), 38–51. <https://doi.org/10.31558/2786-5835.2023.2.5>
13. Tarasova, V. V. (2012). Ekstralinvistychni faktory rozvytku Aviation English [Extralinguistic factors of Aviation English development]. *Naukovyi visnyk Volynskoho natsionalnoho universytetu imeni Lesi Ukrainky. Serii: Filolohiia*, 22, 215–219. URL: <http://evnuir.vnu.edu.ua/handle/123456789/8321>