

## АНАЛІЗ ОСОБЛИВОСТЕЙ АВІАЦІЙНОЇ АНГЛІЙСЬКОЇ МОВИ ЯК ОСНОВА МЕТОДОЛОГІЧНИХ ЗАСАД ФОРМУВАННЯ КОМУНІКАТИВНОЇ КОМПЕТЕНТНОСТІ У ЗАКЛАДАХ ВИЩОЇ ВІЙСЬКОВОЇ ОСВІТИ АВІАЦІЙНОГО ПРОФІЛЮ

### ANALYSIS OF AVIATION ENGLISH PECULIARITIES AS THE METHODOLOGICAL BASIS OF FORMING COMMUNICATIVE COMPETENCE AT HIGHER MILITARY AIR FORCE INSTITUTIONS

У статті надається обґрунтування необхідності пошуку ефективних шляхів формування комунікативної компетентності майбутніх пілотів військової авіації та диспетчерів авіації як такої, що є невід'ємною та вагомою складовою професійної компетентності майбутнього фахівця військової авіаційної сфери. Автор статті посилається на законодавчі та нормативно-правові документи, які регламентують розробку навчальних програм підготовки військових пілотів Повітряних Сил ЗСУ. У дослідженні акцентується увага на понятті 'комунікативна компетентність', окреслено її структуру як сукупність лінгвістичних, соціолінгвістичних та прагматичних компонентів. Комунікативна компетентність розглядається як удосконалене й розширене розуміння базової моделі вербальної усної комунікації. Проаналізовано модель вербальної усної комунікації з урахуванням особливостей умов здійснення радіоперемовин між військовим пілотом та диспетчером авіації. Автор наголошує на необхідності диференціації термінів 'комунікація', 'комунікативна компетентність', 'компетенція', 'мовна компетентність' та пропонує їх визначення. У статті наведено детальний аналіз поняття 'мова авіаційного радіотелефонного зв'язку' як підкатегорії більш широкого кластеру 'авіаційної англійської мови' з посиланням на документи ICAO й досліджено її аспекти, особливості та структуру. Визначено предметно-тематичні області професійного спілкування 'військовий пілот – диспетчер авіації', та, виходячи з цього, – переважуючі граматичні конструкції й пріоритетні комунікативні функції, які підлягають опануванню курсантами для набуття ними необхідного професійно-обумовленого рівня володіння англійською мовою для здійснення польотів у міжнародному просторі. Здійснено спробу окреслити оптимальну методологічну основу, підходи, форми організації навчального процесу та принципи викладання англійської мови курсантам ХНУПС імені Івана Кожедуба.

**Ключові слова:** комунікативна компетентність, модель вербальної усної комунікації, компетенція, мова авіаційного радіотеле-

фонного зв'язку, авіаційна англійська мова, методологічна основа, форми організації навчального процесу.

The article emphasizes the need for the search of effective ways of forming communicative competence in the process of educating military pilot cadets and future military air traffic controllers as an integrative part of future Air Force officers' professional competence. The author of the article refers to the normative and legislative documents which regulate the development of program and syllabus to educate and train Ukrainian Air Force military pilots. This research paper studies the concept of 'communicative competence', suggests its definition and defines its structure as a unity of linguistic, sociolinguistic and pragmatic components. Communicative competence is viewed as an improved and advanced understanding of the basic model of verbal communication. The last has been analyzed with consideration of peculiar conditions in which radio communication between a military pilot and an ATC usually takes place. The article emphasizes the need of differentiating between terms 'communication', 'communicative competence', 'expertise', 'language competence' and suggests their definitions. The research presents the detailed analysis of the concept of 'English for aviation radio communication' which is considered as a subcategory of a larger cluster of 'aviation English', with references to ICAO documents. The aspects, distinguishing features and structure of 'English for aviation radio communication' have been studied in the article as well. The paper suggests the specification of topics consistent with 'pilot – controller' professional communication which, in their turn, provide for defining the most typical grammar structures and priority communicative functions to be mastered by the cadets to obtain the professionally-required level of English in compliance with the ICAO specifications and which should allow for operation in the international airspace. The author makes the suggestion of solving the issue of defining the optimal methodological basis, forms and principles of organizing educational process at Ivan Kozhedub Kharkiv National Air Force University.

**Key words:** communicative competence, model of verbal communication, expertise, English for aviation radio communication, aviation English, approaches, forms and principles of organizing educational process.

УДК 378.881

DOI <https://doi.org/10.32782/2663-6085/2024/74.36>

**Савицька А.П.,**  
канд. пед. наук,  
доцент кафедри авіаційної  
англійської мови  
Харківського національного  
університету Повітряних Сил  
імені Івана Кожедуба

#### Постановка проблеми у загальному вигляді.

Сучасний етап розвитку української військової аеронавігаційної системи, збільшення ролі ВПС ЗС України у міжнародному військовому співробітництві, тісна співпраця з іноземними партнерами під час повномасштабної російського вторгнення, навчання українських пілотів управлінню

військовими літаками закордонного виробництва висувають нові вимоги до рівня професійної підготовки та сформованості іншомовної комунікативної компетентності членів льотного екіпажу, диспетчерської служби та служб наземного обслуговування. Згідно з «Керівництвом з впровадження вимог ICAO щодо володіння мовою»

(2010) [1], диспетчери повітряного руху та оператори авіаційних станцій повинні вміти спілкуватись англійською мовою та розуміти її на четвертому робочому рівні із шести визначених. Таким чином, володіння англійською мовою військовослужбовцями Повітряних Сил ЗСУ набуло фахової значущості і є професійною необхідністю: володіння достатнім рівнем іншомовної комунікативної компетентності є невід'ємною складовою професійної підготовки майбутнього фахівця Повітряних Сил і, відповідно, першочерговим завданням кафедри авіаційної англійської мови Харківського Національного університету Повітряних Сил імені Івана Кожедуба вбачається пошук оптимальних методологічних засад освітнього процесу для успішного вирішення поставленої задачі.

#### **Аналіз останніх досліджень і публікацій.**

Проблеми професійної підготовки фахівців авіаційної галузі були і є у полі зору багатьох науковців. Методикою викладання авіаційної англійської мови опікувалися О. Москаленко (методичні засади навчання професійно-орієнтованої англійської мови) та Л. Немлій, а лінгвістичні аспекти професійної підготовки майбутніх фахівців авіаційної галузі досліджувалися у працях Л. Барановської, А. Кириченко (мовні особливості англійського авіаційного радіотелефонного дискурсу), та ін. Формування іншомовної професійно-комунікативної компетентності є центральною проблемою праць Н. Глушаниці, Н. Плачинди, В. Асрян, Л. Герасименко, Г. Пашенко, Г. Пухальської, Т. Тарнавської, Є. Кміта (формування й вдосконалення іншомовної компетентності) та ін.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Однак, лівова частка досліджень вітчизняних вчених присвячені авіаційній мові та пов'язаним з нею педагогічним проблемам у царині цивільної авіації, тоді як англійська підготовка авіаційних фахівців Повітряних Сил ЗСУ досліджена недостатньо. І хоча авіаційна мова цивільної та військової авіації підпорядковані вимогам Міжнародної Організації Цивільної Авіації (ICAO) та мають багато спільних рис, професійна підготовка авіаційних фахівців Повітряних Сил та формування їх іншомовної комунікативної компетентності мають, беззаперечно, ряд притаманних військовій авіації особливостей.

**Мета статті** – здійснити ретельний аналіз особливостей мови авіаційного радіотелефонного зв'язку та крізь призму цього аналізу дослідити особливості формування іншомовної комунікативної компетентності майбутніх фахівців ПС ЗСУ й окреслити методологічні засади для оптимального вирішення поставленої педагогічної мети.

**Виклад основного матеріалу.** Формування концепції підготовки спеціаліста та визначення оптимальних методологічних засад для оптимізації формування комунікативної компетентності

потребує, насамперед, аналізу понятійного апарату й глибокого розуміння сутності ключових понять, таких як 'комунікація', 'комунікативна компетентність', 'компетенція', 'мовна компетентність' [7, с. 161]. Вивчення потребує і сама дефініція 'англійська авіаційна мова', яка характеризується настільки специфічними притаманними їй рисами, що лише їх усвідомлення уможливить теоретичне осмислення методологічних засад формування комунікативної компетентності у рамках авіаційної англійської мови.

Традиційна 'ідеальна' модель вербальної усної комунікації включає такі елементи, як відправник інформації, її реципієнт та канал зв'язку. Але ця спрощена модель вербальної комунікації, за якої інформація відправника, закодована у вигляді висловлювання, досягає реципієнта засобами звукового потоку та декодується ним, не відображає ряду чинників, які у реальному акті комунікації під час радіоперемовин впливають на його успішність / неуспішність. До таких чинників відносяться об'єктивні фактори (фоновий шум, низька якість зв'язку, віддаленість комунікаторів у відстані та (частково) у часі), та суб'єктивні (різний ступінь володіння мовою та здатності до дискурсу комунікаторів, фізична втома, вплив стресу в умовах військових дій, рівень концентрації уваги тощо) [7, с. 163]. Тому на зміну вищеописаній спрощеній моделі вербальної комунікації було запропоновано розроблене прикладними лінгвістами в 1980-х роках робоче визначення комунікативної компетентності, яке пропонує розглядати акт комунікації та, як наслідок, *комунікативну компетентність* як сукупність *лінгвістичних, соціолінгвістичних та прагматичних компонентів* (компетенцій).

*Соціолінгвістична компетенція* полягає у розумінні соціального (у тому числі професійного) контексту, вмінні розпізнати та правильно вживати лінгвістичні маркери соціальних відносин, діалекти та акцент.

Під *прагматичною компетенцією* розуміємо вміння будувати дискурс, стратегічно планувати та гнучко міняти його у залежності від ситуації та з урахуванням відповідних навичок співрозмовника.

Центральною ж ланкою у тріаді компетенцій, які визначають поняття комунікативної компетентності, є *лінгвістична компетенція*, до якої у загальному розумінні відносяться знання та осмислене використання лінгвістичних засобів мови. До неї, зокрема, відносяться такі основні (з огляду на специфіку комунікативної компетентності у галузі авіації) вміння, як говоріння та сприйняття на слух. Вони охоплюють пасивні субнавики (граматичні, лексико-семантичні, фонологічні та сприйняття на слух), що становлять базис для функціональних субнавиків (темп мовлення

та спілкування). Саме ці шість субнавиків включено до кваліфікаційної шкали ICAO і, відповідно, окреслюють загальні методичні рекомендації щодо вибору форм роботи для формування та розвитку таких навиків [1, 2.6.3]. Від фонологічної компетенції (вимови) значною мірою залежить адекватне розуміння повідомлення співрозмовником; під граматичною компетенцією слід розуміти правильне й точне використання простих й складних синтаксичних структур та граматичних явищ, що відіграє визначальну роль у передачі смислу повідомлення; лексична ж компетенція (словниковий запас) характеризується вмінням швидко й точно вживати окремі слова, фрази, кліше, а також вмінням перефразувати сказане [6, с. 65]. Темп мовлення являє собою вміння створювати спонтанні непередбачені висловлювання, мінімізувати вживання слів-паразитів та зайвих пауз. Ця компетенція базується на інших навичках та напряду залежить від рівня сформованості інших компетенцій. Сприйняття інформації на слух характеризується швидкістю розуміння та повнотою обсягу деталей повідомлення. Навик спілкування є здатність досягати комунікативної мети та успішно здійснювати спонтанний усний діалог.

Отже, поняття '*лінгвістична компетенція*' не є ідентичним до поняття '*комунікативна компетентність*' і представляє собою складову частину останньої наряду з соціолінгвістичною та прагматичною компетенціями.

Слід також відокремити *комунікативну компетентність* від поняття '*мовна компетентність*'. Остання є більш загальним й широким поняттям та враховує мовленнєві помилки, акти неадекватної комунікації, їх чинники, природу та обсяг впливу на порушення процесу комунікації.

Усі вище окреслені термінологічні поняття набувають певних рис у царині специфіки авіаційної англійської мови. Термін 'авіаційна мова' охоплює відносно широку область та включає в себе всі ситуації використання мови представниками різних професій авіаційного профілю (льотні екіпажі, інженери, техніки, персонал служб наземного забезпечення). Зазвичай, високоспеціалізоване використання мови може призвести до формування підсистеми мови, або *субмови*, що, власне, і сталося з тим широким прошарком англійської мови, який обслуговує сферу авіації. Субмова характеризується використанням високоспеціалізованої лексики, численною кількістю термінів та наявністю дещо нестандартних форм і конструкцій. У такому сенсі авіаційна англійська мова являє собою типовий приклад субмови та має велику кількість власних підсистем, які використовуються у доволі різнопланових сферах авіаційної сфери: досить очевидними та беззаперечними є значні розбіжності у термінології, наприклад, літакобудування, служб наземного обслуговування

та авіаційного радіотелефонного зв'язку. Мова *авіаційного радіотелефонного зв'язку* охоплює досить обмежену кількість ситуацій використання мови представниками лише двох авіаційних спеціальностей – диспетчерів управління повітряного руху та членів льотних екіпажів – і включає два компоненти: стандартну *фразеологію ICAO* та використання *розмовної мови*. Цей вузькоспеціалізований кластер авіаційної мови посідає центральне місце у процесі формування англійської комунікативної компетентності майбутніх фахівців військової авіаційної сфери та потребує усвідомленого аналізу його специфіки для вибору доцільних підходів, методів викладання та форм навчальної роботи.

Специфіку підсистеми 'мова авіаційного радіотелефонного зв'язку' обумовлює ряд факторів та чинників, що виокремлюють її як особливу мовну підсистему. До основних з таких чинників віднесемо відсутність візуального каналу сприйняття (і, як наслідок, невербальних засобів спілкування), що породжує підвищену залежність розуміння повідомлення від чіткого та правильного мовлення; неможливість передачі повідомлень одночасно, що унеможливорює використання реплік та коментарів для контролю ефективності сприйняття; акустичні умови, за яких відбувається комунікація, значно гірші за звичайні внаслідок фонових шумів, особливо в умовах ведення бою; визначеність змісту радіотелефонних перемовин вузькопрофесійним контекстом, великим обсягом спеціальних технічних знань у сфері експлуатації повітряного судна та навігації; наявність стресогенних факторів; прилаштування до акценту співрозмовника, дотримання оптимального темпу мовлення та подолання мовного бар'єру.

Стандартизована фразеологія ICAO та розмовна мова є двома аспектами авіаційної мови радіотелефонного зв'язку, які і є визначальними для моделювання педагогічного процесу, визначення методологічного підходу та розробки навчальних програм.

Основна функція авіаційної мови радіотелефонного зв'язку полягає в обміні інформацією в ясній лаконічній точній формі [6, с. 66]. Використання *стандартизованої фразеології*, яка призначена для використання усіма учасниками авіаційного радіотелефонного зв'язку та має специфічну технічну функцію забезпечення ефективного та безпечного зв'язку, мінімізує негативний вплив факторів, наведених вище у характеристиках поняття 'авіаційна мова'. Фразеологія ICAO розроблена з метою забезпечення максимальної точності, лаконічності та однозначності розуміння слів та виразів, що використовуються при веденні радіотелефонних перемовин, та характеризується обмеженим словниковим запасом (приблизно 400 слів), короткими реченнями зі спрощеною

синтаксичною структурою, невикористанням артиклів, присвійних та особових займенників, службових дієслів, багатьох прийменників; поширеним вживання іменникових дериватів; вживанням наказового способу дієслова та пасивного стану дієслова у близько 50% речень.

Однак «наведена в розділі 12.3 фразеологія не є вичерпною, і припускається, що за деяких обставин пілоти, персонал УПР та інший наземний персонал будуть використовувати просту *розмовну мову*, яка має бути максимально ясною, лаконічною» [3, 12.2]. Під розмовною мовою в авіаційному радіотелефонному зв'язку розуміють спонтанне використання природної мови, хоча воно і обмежене функціями і тематикою (авіаційною та неавіаційною) радіообміну, а також специфічними вимогами до мови, обумовленими критично важливими міркуваннями безпеки, які передбачають ясність, лаконічність, прямоту, доречність, однозначність та невеликий обсяг мовлення. Вміння впевнено користуватися розмовною мовою може виявитися *критично необхідним у випадках позаштатних та аварійних ситуацій* для узгодження ряду невідкладних питань, коли обсяг мови, необхідної для вирішення проблеми, знаходиться поза межами стандартної фразеології. Потреба у застосуванні розмовної мови існує також і у багатьох повсякденних ситуаціях та має таке визначення, як 'зміна коду'. Таким чином, навчання англійської мови не повинно обмежуватися стандартною термінологією: мовна компетентність є складний взаємозв'язок знань, навиків та компетенцій, не зводиться до вивчення окремих лексичних одиниць, і опанування термінологією радіотелефонного зв'язку не може означати набуття мовної компетентності [5].

Характерна для змісту повсякденних перемовин між пілотами та диспетчерами та пов'язаних зі штатними та позаштатними ситуаціями тематика вимагає певних знань у багатьох предметних областях та знань відповідної лексики: загроза зіткнення у повітрі та застосування ворожих засобів ППО; пожар на борту літака; десантування особового складу та вантажу; термінова зміна бойового завдання та пов'язана з цим зміна плану польоту; непередбачувані інциденти на борту; проблеми з паливом; метеоумови; обладнання; системи набортного озброєння; топографічні риси місцевості тощо. Тобто, склад найбільш вживаного словникового запасу і *лексична компетенція* пілотів та диспетчерів авіааруху визначаються *проблематикою*, яка найчастіше задіяна у процесі їх професійного спілкування.

Цілком очевидно, що предметно-тематичні області професійного спілкування чітко окреслюють домінуючі *комунікативні функції* учасників радіообміну, які можна умовно розподілити на чотири категорії у відповідності до ролі, яку вони

виконують під час пілотування й управління повітряним рухом: спонукання до дії (вказівки, прохання та пропозиція виконання дії, порада/консультація; дозвіл/схвалення дії; ініціатива); обмін інформацією; управління відносинами 'пілот–диспетчер; управління діалогом (запит/надання дозволу, уточнення, самокорекція тощо). Комунікативні функції, у свою чергу, визначають перелік необхідних та найбільш вживаних *граматичних конструкцій* (базових та складних) для здійснення успішного акту комунікації.

Окреслені вище понятійний апарат, лінгвістичні особливості авіаційної мови, її предметно-тематичні області та комунікативні функції дають змогу стверджувати, що авіаційна мова у військовій сфері має високоспеціалізований та вузько-професійний характер. Така специфічність визначає найбільш доцільні *методологічні підходи* до викладання авіаційної мови.

До них, у першу чергу, віднесемо *особистісно орієнтований та компетентнісний підходи*, які є ключовими концепціями у сучасній військовій освіті. Останній логічно поєднується з *методикою LSP* (language for special purposes) – вивчення мови для спеціальних цілей. Зміст навчального процесу акцентується на тематичі, яка має безпосередню зацікавленість для тих, хто навчається [4, с. 76]. Процес навчання перш за все орієнтований на оволодіння засобами мови, необхідними для виконання конкретної професійної задачі. LSP є вузько-спрямованим та змістовно-орієнтованим і ставить за мету набуття спеціалістами часткової мовної компетентності у конкретних професійних областях. Досягненню відповідності між предметним змістом навчального процесу вивчення мови та професійними інтересами й потребами майбутніх фахівців сприяють професійно-орієнтований контент та форми роботи на занятті, які імітують професійні ситуації й задіюють курсантів в активну комунікативну взаємодію. Наприклад, урахування того факту, що професійні навикі пілотів та диспетчерів орієнтовані на усне реагування на слухові (радіотелефонні перемовини) та графічні (прилади, екрани обзору, графіки) стимули значно більше, аніж на текстові повідомлення, дозволяє максимально наблизити мовну підготовку до умов професійної діяльності шляхом активного використання у навчальному процесі завдань та вправ, які відтворюють реальні ситуації спілкування формату 'пілот–диспетчер'. За особистісно-орієнтованого підходу ключової ролі набуває також *мотиваційна складова* як вагомий важіль підвищення зацікавленості у вивченні мови.

З огляду на те, що у сфері військової авіації ядром поняття професійної компетентності є сформованість навичок здійснення саме акту усної комунікації [4, с. 78], визначальним та провідним *методом* мовної підготовки персоналу

авіаційної галузі логічно вбачається комунікативний метод як найбільш доцільний щодо досягнення основної мети. Керівним стає принцип *learner-centeredness*, за якого курсант виступає як активний творчий суб'єкт та є центральною фігурою процесу навчання. Основною метою навчального процесу на занятті стає акт успішної комунікації; виправлення помилок є не повсякчасним, а підпорядкованим процесу комунікації і направленим на поліпшення його якості.

Отже, до загальних методичних рекомендацій щодо організації навчального процесу вивчення авіаційної англійської мови можна віднести наступні:

– особистісно орієнтоване та контекстне навчання з урахуванням майбутніх професійних потреб (моделювання квазі-професійних завдань, які б відтворювали реальні ситуації професійної взаємодії та комунікативні функції учасників радіо-телефонних перемовин);

– застосування комунікативних методик навчання, орієнтованих на формування та розвиток пріоритетних (в контексті авіаційної мови) мовних аспектів – навичок мовлення та сприйняття інформації на слух. З огляду на це доцільним вбачається максимізація розмовної практики з використанням інтерактивного навчання для взаємодії усіх курсантів як учасників процесу навчання з максимальним використанням слухових та візуальних (а не текстових) стимулів, що відтворює умови реальних професійних ситуацій.

Досягненню кінцевої мети – сформованості комунікативної компетентності майбутнього фахівця – підпорядковується і вибір *форм організації навчального процесу*. Пріоритетною залишається традиційна форма *аудиторних занять* за моделлю 'викладач – група', особливо з урахуванням необхідності розвитку інтегративних навичок спілкування та темпу мовлення. Викладач як модератор навчального процесу направляє, коригує процес навчання, створює оптимальні умови для спілкування курсантів у парах та малих групах, максимізуючи таким чином час, відведений для розвитку навичок усного мовлення, відслідковує і піддає виправленню ті сторони навчання, які того вимагають, відслідковує пропорційність видів робіт та аудиторного часу для розвитку усіх мовленнєвих навичок тощо.

Ще більшої гнучкості, ефективності та продуктивності занять можна досягти шляхом застосування *змішаного навчання*. «Змішане навчання – це поєднання комп'ютерного навчання із засвоєнням матеріалу під час аудиторних занять, направлене на оптимізацію ефективності та результативності програми навчання. Як правило, технічні засоби застосовуються як допоміжні та готують студента до заняття з викладачем» [2, 1.3.9]. Використання *комп'ютерного навчання* відкриває

перед курсантом такі можливості, як доступ через пошукові системи до великої кількості навчальних матеріалів у текстовому, аудіо- та відео форматі, а також доступ до *дистанційного навчання* (зокрема на платформі MOODLE), яке дозволяє здійснити частину вивчення курсу поза рамками розкладу аудиторних занять з можливістю отримувати від викладача зворотній зв'язок, що надає курсанту можливість працювати у комфортному для нього темпі з приділенням особливої уваги тим аспектам мовної підготовки, які потребують додаткового часу, та з урахуванням індивідуальних здібностей. До того ж, самостійне відпрацювання базових умінь (як-то, граматичні конструкції, словниковий запас, сприйняття на слух і, певною мірою, вимова) вивільняє деякий час аудиторних занять для відпрацювання інтегративних навичок під керівництвом та у присутності викладача.

Запропоновані вище комп'ютерне та дистанційне навчання як форми організації навчального процесу оптимально доповнюють зміст *самостійної роботи*. А *індивідуальним заняттям* з викладачем можна віддати перевагу у випадку корективного навчання або ж подолання індивідуальних складнощів курсанта.

**Висновки та перспективи подальших досліджень.** Отже, проаналізовані вище понятійний апарат, лінгвістичні особливості авіаційної мови, її предметно-тематичні області та комунікативні функції учасників радіообміну дають змогу визначити найдоцільніші методологічні підходи, методи та форми організації навчального процесу з огляду на досягнення основної навчально-педагогічної мети – формування комунікативної компетентності як невід'ємної та вагової частини професійної компетентності майбутнього фахівця Повітряних сил ЗС України. Стратегічним напрямком роботи кафедри авіаційної англійської мови залишається розробка педагогічної моделі організації навчального процесу, яка б узагальнила, систематизувала та пов'язала цілі, підходи, принципи, технології, засоби навчання та критерії сформованості комунікативної компетентності майбутніх фахівців військово-авіаційної сфери.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Doc 9835-AN/453 Manual on the Implementation of the ICAO Language Proficiency Requirements. – Preliminary edition. – 2004. – 162 с.
2. Січ № 323-An/185 «Рекомендації з програм навчання авіаційної англійської мови» (2009)
3. Doc № 4444 «Правила аеронавігаційного обслуговування. Організація повітряного руху» (2016)
4. Барановська Л. В. Англійська мова в авіаційному ВНЗ: навчальна дисципліна, засіб професійної підготовки та майбутньої фахової діяльності Комунікація у сучасному соціумі : Матер. II Міжн. наук.–практ. конф. (Львів, 8 червня 2018р.). – Львів: ЛНУ імені Івана Франка, 2018. – С. 77–79.

5. Глушаниця Н. В. Формування іншомовної професійно-комунікативної компетентності майбутніх бакалаврів з авіоніки у процесі фахової підготовки / Автор. дис. на здобуття наук. ступ. канд. пед. наук за спеціальністю 13.00.04 – теорія і методика професійної освіти / Н.В. Глушаниця. – Національний авіаційний університет. – Київ, 2013. – 20 с.

6. Кириченко, А. (2013). Мовні особливості англійського авіаційного радіотелефонного дискурсу. Вісник Львівського університету. Серія іноземні мови, 21, 63–68.

7. Плачинда Т.С. Професійна підготовка майбутніх авіаційних фахівців: зарубіжний і вітчизняний досвід та шляхи підвищення якості. Plachynnda. T. S, 2014. С. 160–164.