

Тхир М. Прямые номинации в контексте микроструктуры дискурса политической речи президента США Барака Обамы.

В статье проанализирован лексический состав политической речи президента США Барака Обамы. Определено, что представляет собой микроструктура дискурса политической речи, выделены прямые номинативные средства в речи президента в зависимости от наличия / отсутствия семантической транспозиции в их значении, с помощью методов лингвостилистической абстракции и стилистического анализа с учетом стилистической окрашенности номинативных средств их разделено на формальную и неформальную лексику, с помощью современных версий электронных словарей Macmillan Dictionary, Multitran, Lingvo x5 и Интернет-форумов выделено слова высокого и низкого тона в речи и определено цели их применения президентом, проанализированы и систематизированы вербальные средства на уровне микроструктуры дискурса политической речи президента США Барака Обамы, применяя процедуру количественных подсчетов, сравнены количественные параметры применения вербальных средств и определены приоритеты Барака Обамы в применении тех или иных номинативных единиц.

Ключевые слова: *микроструктура дискурса политической речи, прямые номинативные средства, дискурсивный топикально-маркированный контекст, формальная лексика, неформальная лексика, стилистическая окраска.*

Tkhir M. Direct Nominations in the Framework of the Discourse Microstructure in the U.S. President Barack Obama's Speeches.

The article analyzes the lexical stock of President Barack Obama's political speeches, defines the microstructure of the political speech discourse, classifies the direct nominative means in the President's speeches depending on the presence / absence of semantic transposition in their meaning. By means of the lingual stylistic abstraction method and stylistic analysis and considering the stylistic coloring of the nominative means the author divides the units under study into formal and informal vocabulary; using modern versions of the electronic dictionaries Macmillan Dictionary, Multitran, Lingvo x5 and Internet forumshe describes the words of high and low tone and defines the purpose of their usage, systemizes and analyses the verbal means on the microstructure level of political speech discourse of US President Barack Obama, compares the quantitative parameters of the vocabulary, and defines Barack Obama's priorities in using certain nominative units.

Key words: *microstructure of political speech discourse, direct nominative means, discursive topically marked context, formal lexicon, informal lexicon, stylistic coloring.*

Інна Файнман
(Кіровоград)

УДК 811.111+656.7

**АНГЛОМОВНИЙ АВІАЦІЙНИЙ РАДІОТЕЛЕФОННИЙ ДИСКУРС
ЯК РІЗНОВИД ІНСТИТУЦІЙНОГО СПІЛКУВАННЯ**

У статті протиставлено поняття «текст» та «дискурс». Визначено особливості інституційних видів дискурсу у порівнянні з персональним дискурсом. Виокремлено та охарактеризовано англомовний авіаційний радіотелефонний дискурс за сукупністю параметрів, визначених професором В. І. Карасиком для аналізу будь-якого галузевого дискурсу. Визначено та описано учасників, хронотон, цілі, цінності, принципи, матеріал, тематику та комунікативні стратегії такого дискурсу. З'ясовано, що учасниками радіообміну є командир екіпажу та диспетчери взаємодіючих пунктів управління повітряним рухом, а хронотон характеризується відсутністю зорового контакту між комунікантами. Метою ж такого мовленнєвої взаємодії визначено як інформування щодо обставин в районі польоту та забезпечення безпеки пересування повітряного транспорту. Основними принципами реалізації мовлення в межах дискурсу є лаконічність (concision), ясність (clarity) та однозначність або унеможливлення різнотлумачень (non-ambiguity).

Ключові слова: *дискурс, авіаційний радіотелефонний дискурс, текст, комунікативна стратегія, мова-код.*

Постановка проблеми. В другiй половинi ХХ столiття мовознавство звернулося до дiяльнiсного аналізу реально функцiонуючої мови у широкому соцiально-культурному контекстi [7, с. 24]. Інтереси мовознавства у сферi мовної комунікації перемістились від аналізу структурних особливостей мови в собі до мови в спілкуванні. Якщо раніше лінгвістику цікавило питання „Як побудована мова” (таксономічна парадигма), то вже в другiй половинi ХХ ст. i надалі все більше уваги приділяється питанню „Як функціонує мова?” (комунікативно-функціональна парадигма). Такий підхід тлумачить мову як дiяльність людини. Продуктом же комунікативної дiяльності вважається мовлення як цілеспрямована соціальна дія, або дискурс. Зi свого боку, прогрес сучасної науки та техніки обумовлює виникнення все нових сфер спілкування. Цивільна авіація не є винятком, а сувора регламентованість правил професійного спілкування в цій галузі Міжнародною організацією цивільної авіації та визначення нею в 1947р., що міжнародна радіотелефонна комунікація пілотів та авіадиспетчерів повинна відбуватися англійською мовою, поглиблюють інтерес мовознавців до вивчення такого нового явища як англomовний авіаційний радіотелефонний дискурс.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Англійську авіаційну підмову досліджено в різних аспектах: як один з чинників безпеки польотів (С. В. Кміта, В. А. Колосов), як окрему терміносистему (О. В. Ковтун, Д. Г. Бабейчук), як структурне явище (Г. Емері, Дж. Мелл, М. Міцутомі). Проте, дослідження англomовного авіаційного радіотелефонного спілкування за сукупністю стандартних параметрів саме як дискурсивного явища не знайшло детального відображення в сучасній лінгвістичній науці.

Мета нашої статті – описати та охарактеризувати англomовний авіаційний радіотелефонний дискурс за сукупністю традиційних параметрів для аналізу галузевого дискурсу як основи для його подальшого дослідження.

Виклад основного матеріалу дослідження. Термін „дискурс” запропонував Зелліг Харріс на початку 1950-х років, який таким чином назвав метод аналізу зв’язного мовлення, „призначений для розширення дескриптивної лінгвістики за межі одного речення в даний момент часу і для співвіднесення культури і мови” [9, с. 1-2].

На відміну від лінгвістики тексту, яка зосереджується на суто мовних аспектах побутування тексту, аналіз дискурсу передбачає перенесення акцентів із формально-лінгвістичних характеристик дискурсу на позалінгвальні чинники його породження в тому чи іншому комунікативному середовищі, за тих чи інших обставин комунікації як соціальної дії. Дискурс є текстом у сукупності з екстралінгвістичними (прагматичними, соціокультурними, психологічними й іншими) факторами, текст як цілеспрямована соціальна дія, компонент взаємодії людей та механізмів їхньої свідомості, „мова в житті” [2, с. 136-137].

Тлумачення дискурсу як складного комунікативного явища, складниками котрого є текст і екстралінгвістичні чинники дозволяє означити текст як елементарну (тобто базову, мінімальну й основну) зриму одиницю дискурсу [9, с. 10]. Поняття “дискурс” пов’язується з аналізом мовного відрізка як *процесу* з урахуванням учасників цієї події, їхніх знань, ситуації спілкування, а поняття “тексту” - з аналізом мовного відрізка як *продукту*, і тут до уваги беруться головним чином формальні засоби зв’язку між його частинами [4, с. 81-82]. Текст – ніби „застиглий” дискурс, дискурс, з якого вилучили живі обставини, учасників з їхніми психологічними, психічними, когнітивними, соціальними особливостями, часом, місцем, обставинами спілкування [3, с. 147].

Дискурс, який розуміється як текст, занурений в ситуацію спілкування, допускає значну кількість вимірів: прагмалінгвістичний, психолінгвістичний, лінгво-стилістичний, лінгвокультурний, когнітивно-семантичний, соціолінгвістичний тощо [5, с. 11]. З позицій соціолінгвістики можна виокремити 2 види дискурсу: персональний (особистісно-орієнтований) та інституційний (галузевий) [там же]. У межах персонального дискурсу комуніканти – адресант і адресат - спілкуються в координатах міжособистісної комунікації і виступають як особистості у всьому багатстві свого внутрішнього світу. Однак, у парадигмі інституційного дискурсу ролі адресанта і адресата розгортаються в заданих координатах статусно-рольових відносин; один із комунікантів виконує роль представника певного соціального інституту, наприклад, освітнього (викладач), медичного (лікар), юридичного (юрист) тощо, а інший комунікант виступає як клієнт,

котрий користується послугами соціального інституту [5, с. 12]. Виходячи з сучасного суспільства, В. І. Карасик говорить про можливість виокремлення таких інституційних дискурсів як політичний, дипломатичний, адміністративний, юридичний, педагогічний, воєнний, релігійний, медичний, спортивний, науковий, масово-інформаційний тощо. Проте, цей список може змінюватись і розширюватись, бо суспільні інститути значно відрізняються один від одного і не є однорідними, а крім того, вони історично мінливі, зливаються один з одним або виникають у якості різновидів в межах одного типу.

Слід відмітити, що поділ на персональний та інституційний дискурс є дослідницьким прийомом. В дійсності, ми дуже рідко маємо справу з абсолютно безособистісним спілкуванням, проте разом з тим, кожному виду інституційного дискурсу притаманна своя міра співвідношення між статусними та особистісними компонентами. Так, наприклад, в педагогічному дискурсі частка особистісного компонента досить значна, а в науковому та діловому він виражений значно менше.

Повертаючись до об'єкта нашого дослідження, слід зазначити, що цивільна авіація — це взаємодія та співіснування значної кількості дискурсів, що об'єднані спільною метою забезпечення безпеки авіаційного руху. Одним з найбільш усталених різновидів авіаційного дискурсу є радіотелефонний дискурс. Радіообмін цивільної авіації є різновидом професійного дискурсу, існування якого є історично закономірним явищем: різні групи людей, об'єднані спільною практичною діяльністю, мають притаманні лише їм знання та інтереси, для вербалізації яких виникають відповідні форми існування мови.

Авіаційний радіотелефонний дискурс можна виокремити як інституційний дискурс на основі двох системоутворюючих факторів: цілей та учасників спілкування. Однак, для опису інституційних типів дискурсу професором В.І. Карасиком визначено цілий ряд характеристик. Так, представимо опис англомовного авіаційного радіотелефонного дискурсу за схемою аналізу, запропонованою В.І. Карасиком (з незначними модифікаціями), який охоплюватиме наступні параметри: 1) учасники; 2) хронотоп; 3) мета та ключові концепти; 4) жанрова стратифікація; 5) матеріал (тематика) та прецедентні тексти; 6) комунікативні стратегії; 7) мовно-риторичні особливості.

Радіообмін цивільної авіації є актом мовленнєвої взаємодії, обміном професійною інформацією між екіпажем повітряного судна та наземними диспетчерськими службами та/або іншими повітряними суднами, що здійснюється за допомогою високоякісних каналів зв'язку. Зміст такому спілкуванню задають реальні обставини у зоні УВД, що виражаються у графічній та аудіовізуальній наочній формі на екранах приборів та пультів. Таким чином, радіообмін передбачає наявність двох сторін – *учасників* радіообміну, якими з боку повітря виступає командир екіпажу, а з боку землі – диспетчери взаємодіючих пунктів управління повітряним рухом. Відносини між учасниками-комунікантами визначаються встановленими правилами ведення радіообміну. Серед двох комунікантів представник диспетчерської служби є головним, оскільки саме ним здійснюється передача вказівок на борт літака і ведеться контроль за рухом повітряного судна; так, комуніканти відрізняються власними функціями у діалозі. Тому, диспетчер займає дещо вищу позицію у порівнянні з екіпажем в ієрархічних зв'язках комунікантів, а комунікація будується на вертикальних відносинах [1, с.254].

Щодо *хронотопу*, то діалог радіообміну не передбачає зорового контакту між учасниками комунікації, відповідно поруч з мовним повідомленням у ньому відсутні невербальні коди жестів, рухів та міміки. Крім того, можливі ще й радіоперешкоди, які не завжди дозволяють сприйняти інтонацію мовлення. Таким чином, смислове навантаження повністю лягає лише на текст і слово як його одиницю, тому останні вимагають особливої уваги. Інші ж умови, пов'язані з особливими характеристиками праці операторів особливо складних систем управління, а саме: гіподинамічним режимом діяльності, перевантаженням, великою емоційною та інформаційною напруженістю, дефіцитом часу, складністю прийняття рішень в особливих ситуаціях, теж мають значний вплив на процес протікання радіообміну та продукування та сприйняття інформації її учасниками.

Говорячи про *мету*, слід зазначити, що радіообмін між диспетчером та пілотом здійснюється для того, щоб диспетчерські служби інформували екіпаж ПС про обставини в районі

польоту, стан аеродрому, про радiотехнiчне забезпечення польотiв та посадки, екстренi випадки, а також контролювали дiї ПС, а екiпаж зi свого боку iнформував про виконання польотної ситуацiї, доповiдав про стан ПС, одержав дозвiл для виконання того чи iншого етапу польоту [6, с. 8]. Отже, таким чином у процесi взаємодiї пiлот, знаходячись у повітрі, отримує iнформацiю про польотнi обставини та умови прийому його ПС на землi, а диспетчер, перебуваючи на землi, - про те, що відбувається у повітрі на кожному конкретному ПС та про положення та стан лiтакiв у певнiй повітрянiй зонi. На основi цього зв'язку у системi „земля” - „повітря” відбувається управлiння повітряним рухом та запобiгання небезпечним зближенням та зiткненням ПС одне з одним i з перешкодами на аеродромi та в польотi, тобто забезпечується впорядкований та ефективний рух лiтакiв. *Ключовим же поняттям та цiннiстю у процесi радiообмiну є безпека людей.*

Вiдповiдно до вище зазначеного i будується вербальна взаємодiя пiлота та диспетчера. Комунiкативна ситуацiя, обумовлена умовами безпечностi польоту i вiдсутностю загроз для життя i здоров'я людей, вiдображається у стандартному радiообмiнi. Комунiкативна ситуацiя, обумовлена виникненням непередбачуваних ситуацiй польоту, веде до нестандартного радiообмiну [1]. Таким чином, радiообмiн ЦА передбачає наявнiсть *текстiв стандартних переговорiв*, якi характеризуються *заданiстю тематики* (необхiднi етапи польоту та обов'язковi сходинок радiообмiну, наприклад Start-up, Push-back, Taxiing, Line-up, Climb, Descent, Approach тощо), особливою побудовою мовленнєвих форм згiдно з правилами та стандартною фразеологiєю, та *текстiв, що вiдображають нестандартнi ситуацiї ведення радiообмiну* [1].

Для текстiв стандартних переговорiв характерним є процес редуцiї, який змушує слухача вiдновити усе повiдомлення. Передається лише логiко-семантична частина повiдомлення, а аспектно-темпоральнi данi можуть бути вiдновленi пiлотом за допомогою екстралiнгвiстичних знань про ситуацiю. Тобто, такi упущення направленi на зменшення морфологiчних та синтаксичних характеристик, концентруючи увагу лише на значеннi. Так, характерним є вживання обмеженого вокабуляру, переважно термiнiв та професiйних понять, спрощена граматика, простi та елiптичнi речення, чiткий порядок слiв, повтори. Наприклад: P: *Beijing Ground CCA 101 Gate 3 to Hong Kong, Information B ready for pushback and start-up.* C: *CCA 101 stand by.* P: *Standing by CCA 101.* C: *CCA 101 pushback and start-up approved, expect runway 36L, D08 Departure, squawk 3123.* P: *Pushback and start-up approved, runway-in-use 36L, D08 Departure, squawk 3123 CCA 101.* C: *Readback correct, call me back when ready for taxi.*

В умовах нестандартного радiообмiну, коли стандартної фразеологiї не вистачає, значної ролi набуває природна мова, яка заповнює прогалини у комунiкацiї. Проте, навiть у цьому випадку лексика обмежується ситуацiєю, а регiстр визначається соціальним статусом пiлота та диспетчера. Тому, у нестандартних ситуацiях радiообмiн передбачає вибiркове використання природної мови. Так, наприклад: C: *CCA 981 cleared for take-off wind 340° 8 m/s.* P: *Taking off CCA 981.* C: *CCA 981 Stop immediately, I say again, stop immediately, flames coming from right main gear.* P: *Stopping CCA 981.* P: *CCA 981 we are standing at the stopway, executing emergency evacuation, request emergency services.* C: *CCA 981 fire engines and ambulance will be available in a few minutes.*

Вiдповiдно до мети та завдань радiообмiну мiж його учасниками застосовуються рiзнi *стратегiї комунiкативної взаємодiї*, а саме iнформування, запит, контроль (що реалiзується в дозволi чи заборонi), вказiвка тощо. Вiдповiдно, використовуються рiзнi види мовленнєвих актiв, якi виражаються у питальних, розповiдних та спонукальних/iмперативних реченнях, а саме такi як: 1) квестиви (запити, уточнення) – C: *CSN 310 are you able to cross LM at 25?* - P: *Affirm.* 2) констативи (диспетчерськi рекомендацiї, пiдтвердження прийому iнформацiї, нерегламентованi форми) – C: *Qantas 55, be advised: construction works in progress to the left of runway 27.* 3) директиви (команди, розпорядження) – C: *CCA 101 hold short of runway 36L, report MD-11 on final in sight.* 4) перформативи (доповiдi про виконання) – C: *CAG 4016 expedite climb, report 7000 feet.* – P: *Expediting, call you 7000 feet CAG 4016.*

Радiообмiн ґрунтується на принципах стислостi та лаконiчностi (concision), ясностi (clarity) та однозначностi або унеможливлення рiзностлумачень (non-ambiguity). Процедура радiотелефонного зв'язку чiтко визначається законодавством України (Правила ведення радiотелефонного зв'язку та фразеологiї радiообмiну в повітряному просторi України) та

нормативними документами IКАО (Мiжнародної організації цивiльної авіації). Вiдповiдно до перших, передача ведеться у стислiй формi, звичайним розмовним тоном з використанням стандартної фразеології, пiд час здiйснення радіопередачі повинно забезпечуватися чiтке приймання повiдомлень.

Для реалізації цiлей, принципiв, стратегiй ведення радіотелефонного обміну використовується певний *набiр мовних форм*, що представлені широким рiзноманіттям лексичних, граматичних, синтаксичних, стилістичних та фонетичних засобiв. Так, вербальна складова, а саме мова-код, що включає дискурсивнi формули, є важливою складовою авіаційного радіотелефонного дискурсу. Мова-код радіообміну передбачає використання специфічної закодованої мови i мовленнєвих клiше, що зрозумілі лише цiй спiльнотi та вiдповiдають основним вимогам радіообміну, тобто чiткостi, зрозумiлостi, лаконiчностi [8, с. 56]. Визначення ж та детальний аналіз мовних особливостей є досить змістовним етапом дослідження англійського авіаційного радіотелефонного дискурсу, тому стане окремим об'єктом нашого наступного вивчення цього явища.

Висновки дослідження та перспективи подальших наукових розвiдок. Англomовний авіаційний радіотелефонний дискурс є актом мовленнєвої взаємодії мiж екіпажем повітряного судна та наземними диспетчерськими службами, зміст якому задають реальнi обставини у зонi УВД. Основною метою такого спiлкування є безпека авіаційного перевезення, задля досягнення якої використовуються комунікативнi стратегiї iнформування, запиту, контролю, вказiвок. Перспективи подальших наукових розвiдок на цьому етапi вбачаємо в ретельному аналізi мовних особливостей досліджуваного дискурсу вiдповiдно до окреслених принципiв.

ЛІТЕРАТУРА

1. Акімова О. В. Типология дискурса в профессиональной коммуникации / О. В. Акімова, М. И. Солнышкина // Актуальные проблемы теории коммуникации. – СПб.: Изд-во СПбГПУ, 2004. – С. 253–270.
2. Арутюнова Н.Д. Дискурс / Н.Д.Арутюнова // Лингвистический энциклопедический словарь. – М.: Сов. энциклопедия, 1990. – С. 136-137.
3. Бацевич Ф.С. Основы коммуникативной лингвистики / Бацевич Ф.С. – К.: Видавн.центр „Академія”, 2004. – 344 с.
4. Бисималиева М.К. О понятиях «текст» и «дискурс» / М.К. Бисималиева // Филологические науки. – 1999. – №2. – С. 78-85.
5. **Карасик В. И. О типах дискурса** / В.И. Карасик // Языковая личность: институциональный и персональный дискурс: Сб. науч. тр. - Волгоград, 2000а. - С. 5-20.
6. Ковтун О. В. Сутнiсть професійно-мовленнєвої дiяльностi авіаційних операторiв / О. В. Ковтун // Гуманізація навчально-виховного процесу: науково-методичний збiрник. – Слов'янськ, 2010. – Випуск LI. – С. 3–14.
7. Макаров М.Л. Основы теории дискурса / Макаров М.Л. – М.: ИТГДК «Гнозис», 2003. – 280 с.
8. Прохожай И.Н. Радиообмен как особый вид институционального дискурса / И. Н. Прохожай // Известия Саратовского университета. Новая серия. Сер.: Филология. Журналистика. - 2011. - Вып. 3. - С. 52-59.
9. Harris Z. Methods in structural linguistics / Z.Harris. – Chicago: Chicago University Press, 1951. – 384 p.

Файнман И. Англоязычный авиационный радиотелефонный дискурс как разновидность институционального общения.

В статье противопоставлены понятия «текст» и «дискурс». Определены особенности институциональных видов дискурса в сравнении с персональным дискурсом. Выделен и охарактеризован англоязычный авиационный радиотелефонный дискурс за совокупностью параметров, определенных профессором В.И.Карасиком. Определены и описаны участники, хронотоп, цели, ценности, принципы, материал, тематика и коммуникативные стратегии такого дискурса. Выяснено, что участниками радиообмена являются командир экипажа и диспетчеры взаимодействующих пунктов управления воздушным движением, а хронотоп характеризуется отсутствием зрительного контакта между коммуникантами. Целью такого речевого взаимодействия является информирование об обстоятельствах в районе полета и обеспечение безопасности передвижения воздушного транспорта. Основными принципами реализации речи в пределах дискурса являются краткость и лаконичность, ясность и однозначность.

Ключевые слова: дискурс, авиационный радиотелефонный дискурс, текст, коммуникативная стратегия, язык-код.

Fainman I. English Aviation Radiotelephony Discourse as a Type of Institutional Communication.

The paper distinguishes the notions of text and discourse. The peculiarities of the institutional types of discourse in contrast to personal discourse are defined. English aviation radiotelephony discourse is characterized according to the parameters defined by prof. V. I. Karasyk for analyzing any institutional discourse. The paper describes the participants, chronotope, aims and principles, themes and communication strategies of the researched discourse. It has been found out that the participants of radiotelephony communication are the crew captain and ATC controllers, and the chronotope is characterized by the absence of visual contact between the speakers. The purpose of this communication is defined as informing about the conditions in the flight region and providing safety of air transportation. The main principles of realizing communication are concision, clarity and non-ambiguity.

Key words: discourse, aviation radiotelephony discourse, text, communication strategy, code language.

Людмила Царьова
(Кiровоград)

УДК 811.111:551.5

**ЛІНГВІСТИЧНІ ОСОБЛИВОСТІ АНГЛІЙСЬКИХ
РАДІОМОВНИХ ПОВІДОМЛЕНЬ ATIS**

У статті проаналізовано лінгвістичні особливості англійських радіомовних повідомлень ATIS цивільної авіації, що передбачає виокремлення їхніх граматичних і лексичних особливостей. З'ясовано, що радіомовлення авіаційних спеціалістів, яке здійснюється під час виконання управління повітряним рухом і визначається більшістю українських дослідників англійською підмововою радіообміну, мовою-посередником, науковці називають англійським авіаційним радіотелефонним дискурсом. Англійським авіаційним повідомленням ATIS властива тенденція до скорочень, усічень й аббревіатур, які переважно застосовуються для забезпечення екіпажів повітряних суден необхідною метеорологічною і аеронавігаційною інформацією стосовно погодних умов на аеродромі. Спостерігається помітна кількість дієприкметників минулого та теперішнього часу, незначна кількість герундіїв, за допомогою яких здійснюється передача інформації щодо діючих ЗПС й режимів їх використання. Тенденція мови радіообміну до лаконічності, яка реалізується у насиченості аббревіатурами й усіченнями, пояснюється тим фактом, що у процесі передачі й прийому метеоповідомлень радіомовлення повинно відповідати вимогам ІКАО.

Ключові слова: лінгвістичні особливості, підмова, радіообмін цивільної авіації, повідомлення ATIS.

Постановка проблеми. Цивільна авіація є потужною силою прогресу сучасного глобалізованого світу. Зростаюча система цивільної авіації створює робочі місця для мільйонів людей з різних країн, що сприяє їхньому економічному розвитку. Крім економічної сфери суспільства система цивільної авіації збагачує соціальну й культурну галузі, сприяє зміцненню миру і добробуту у всьому світі.

Ефективна взаємопов'язана робота всіх систем цивільної авіації забезпечується дотриманням стандартів, зазначених у Правилах польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху, відомих як Стандарти та Рекомендації (Standards and Recommended Practices, or SARPs) [9]. Рекомендації та Стандарти стосуються аспектів управління й технічних аспектів міжнародної цивільної авіації, управління повітряним судном, аеродромів, ліцензування спеціалістів, служб управління повітряним рухом, розслідування нещасних випадків. Без них вся системи цивільної авіації стане хаотичною й небезпечною, тому постає важлива проблема підготовки авіаційних спеціалістів, що здатні працювати відповідно до Стандартів та Рекомендацій міжнародної цивільної авіації.