



Научно-исследовательский журнал «Вестник филологических наук / Philological Sciences Bulletin»  
<https://vfn-journal.ru>  
2025, Том 5, № 8 / 2025, Vol. 5, Iss. 8 <https://vfn-journal.ru/archives/category/publications>  
Научная статья / Original article  
Шифр научной специальности: 5.9.8. Теоретическая, прикладная и сравнительно-сопоставительная лингвистика (филологические науки)  
УДК 81'276.6+341.231.14

<sup>1</sup>Циленко Л.П., <sup>2</sup>Закирова Е.С.,  
<sup>2</sup>Медведева Е.П.

<sup>1</sup>Московский политехнический университет  
<sup>2</sup>Российский университет дружбы народов  
имени Патриса Лумумбы

## Лингвокогнитивный анализ терминологической системы международного воздушного права

**Аннотация:** настоящая статья посвящена лингвокогнитивному анализу терминологической системы, формирующейся в рамках международного правового воздушного регулирования. Исследуется структура и когнитивное содержание ключевых терминов, используемых в международных правовых актах, авиационных стандартах и технической документации. В работе подчеркивается необходимость выявления когнитивных моделей, лежащих в основе терминологической репрезентации понятий в авиационном праве.

**Ключевые слова:** лингвокогнитивный анализ, терминология, международное воздушное право, ИКАО, ЯСЦ, концептуализация, фрейм, перевод терминов

**Для цитирования:** Циленко Л.П., Закирова Е.С., Медведева Е.П. Лингвокогнитивный анализ терминологической системы международного воздушного права // Вестник филологических наук. 2025. Том 5. № 8. С. 44 – 50.

Поступила в редакцию: 17 июня 2025 г.; Одобрена после рецензирования: 06 июля 2025 г.; Принята к публикации: 21 июля 2025 г.

<sup>1</sup>Tsilenko L.P., <sup>2</sup>Zakirova E.S.,  
<sup>2</sup>Medvedeva E.P.

<sup>1</sup>Moscow Polytechnic University  
<sup>2</sup>Peoples' Friendship University of Russia  
named after Patrice Lumumba

## Linguo-cognitive analysis of the terminological system in international air law

**Abstract:** this article focuses on the linguo-cognitive analysis of the terminological system used in the regulation of international air law. It examines the structure and cognitive content of key terms found in international legal instruments, aviation standards, and technical documentation. The paper highlights the importance of understanding the cognitive models that underpin the terminological representation of concepts in aviation law.

**Keywords:** linguo-cognitive analysis, terminology, international air law, ICAO, LSP (Language for Specific Purposes), conceptualization, frame, term translation

**For citation:** Tsilenko L.P., Zakirova E.S., Medvedeva E.P. Linguo-cognitive analysis of the terminological system in international air law. Philological Sciences Bulletin. 2025. 5 (8). P. 44 – 50.

The article was submitted: June 17, 2025; Approved after reviewing: July 06, 2025; Accepted for publication: July 21, 2025.

## Введение

Международное воздушное регулирование является полем пересечения языка права и профессиональной коммуникации. Терминология, используемая в этих сферах, представляет собой не просто лексические единицы, а сложные когнитивные конструкции, формирующие правовую и профессиональную языковую картину мира. Исследование терминов с лингвокогнитивной точки зрения позволяет выявить, каким образом формируются и передаются значения в транснациональной правовой коммуникации.

**Цель исследования.** Определить когнитивные механизмы формирования, структурирования и функционирования терминов в дискурсах международного правового воздушного регулирования.

### Задачи исследования

1. Проанализировать источники формирования авиационно-правовой терминологии.
2. Выявить основные когнитивные модели и фреймы, лежащие в основе терминов.
3. Оценить особенности перевода и когнитивные искажения терминов в многоязычном контексте.
4. Исследовать роль ЯСЦ в стандартизации терминологического аппарата.

**Актуальность исследования.** Международное воздушное регулирование функционирует в условиях многоглашания, что обуславливает высокую значимость точного и когнитивно обоснованного использования терминологии. Ошибки в интерпретации и переводе могут привести к юридическим коллизиям и угрозам безопасности полетов. Лингвокогнитивный подход позволяет глубже понять механизмы формирования и взаимодействия концептов в глобальной авиационной правовой среде.

**Объект исследования –** терминологическая система международного правового воздушного регулирования.

**Предмет исследования –** когнитивные и лингвистические особенности функционирования терминов в правовом авиационном дискурсе.

## Материалы и методы исследований

В данном исследовании использованы: метод когнитивного моделирования; фреймовый анализ терминов; сравнительно-сопоставительный анализ терминологической презентации; анализ специализированных текстов (правовые акты, стандарты, гlosсарии).

К основным источникам терминологии международного воздушного регулирования относятся: Чикагская конвенция (1944); аннексы ИКАО (Annexes to the Convention on International Civil Aviation); руководства (Manuals) ИКАО и документы Single European Sky ATM (Air Traffic Management) Research (SESAR); гlosсарии и словари терминов (например, ICAO Lexicon). В этих документах формируется не только словарный состав, но и концептуальные связи между терминами.

## Результаты и обсуждения

Лингвокогнитивный подход в авиационном дискурсе рассматривает термин как результат концептуализации определенного фрагмента действительности в профессиональном сознании. Основная идея указанного подхода заключается в том, что язык отражает не только структуру языка, но и мышление автора, его восприятие действительности, профессиональное знание и опыт. Следовательно, язык рассматривается не как изолированная система, а как инструмент для концептуализации и вербализации авиационного опыта.

Концептуализация в контексте международного воздушного регулирования – это процесс формирования и структурирования понятий в сознании участников авиационного дискурса. Авиаторы (пилоты, диспетчеры, летно-технический персонал, инженеры и т.д.) осмысливают фрагмент реальности (например, «штопор», «глиссада», «перегрузка», «уход на второй круг» и т.д.) и создают ментальный образ или концепт, который затем может быть зафиксирован в языке в виде термина.

Термины, такие как "state sovereignty" – «государственный суверенитет», "aviation occurrence" – «авиационное происшествие» (или авиационное событие) представляют собой вершины когнитивных структур. Анализ показывает, что они образуют сети, организованные вокруг ключевых концептов: безопасность, ответственность, полномочия, контроль. Эти концепты проявляются в профессиональных дискурсах, отражающих процедуры, обязательства и взаимодействия между государствами и авиасубъектами.

Авиационный дискурс – это совокупность речевых практик, терминологии, жанров и коммуникативных стратегий, используемых в сфере авиации (рис. 1).

К основным характеристикам авиационного дискурса относятся: 1) специализированность – используется профессиональная лексика, термины, аббревиатуры, кодовые обозначения, жесткие стандарты и нормы общения (особенно в радиообмене между пилотами и диспетчерами), фразы и формулировки часто регламентированы международными и национальными авиационными организациями; 2) формализованность и стандартизация – для избегания недопонимания и ошибок многие виды авиационного дискур-

са имеют четкие стандарты (например, фразы ICAO для радиосвязи), команды и сообщения должны быть краткими, понятными и однозначными; 3) функциональность – все коммуникации направлены на достижение конкретной цели, связанной с обеспечением безопасности полетов, технической исправности, координации действий; 4) многообразие форм – включает устную и письменную речь, техническую документацию, отчеты, инструкции, учебные материалы, новости и публичные обсуждения.

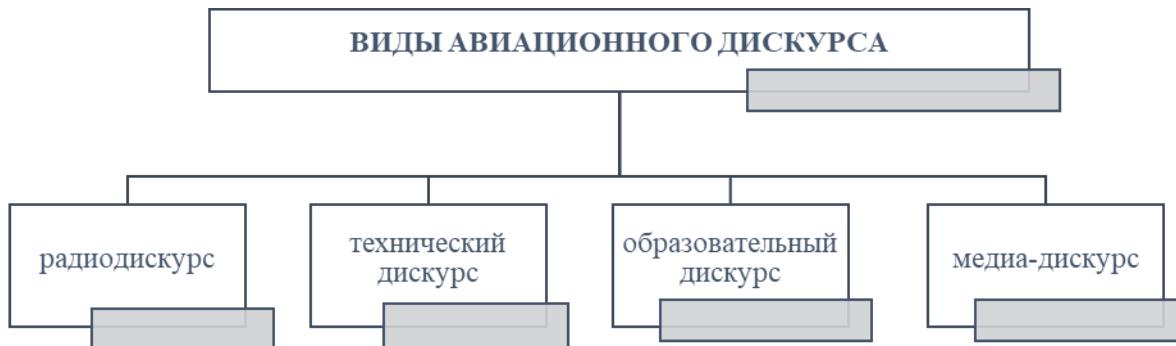


Рис. 1. Виды авиационного дискусса.

Fig. 1. Types of aviation discus.

Радиодискурс включает: диалоги между пилотами и авиадиспетчерами; использование специализированных кодов и стандартных; выражений (например, «Roger – Понял», «Wilco (Will comply) – Будет исполнено», «Mayday – Помогите»); характеризуется ясностью, краткостью, однозначностью.

Технический дискурс включает: руководства по эксплуатации самолётов, отчеты о техническом обслуживании; четкие инструкции и описания, важные для правильного выполнения процедур.

Образовательный дискурс включает: учебные материалы для подготовки пилотов, инженеров, диспетчеров; лекции, учебники, тренажёрные сценарии.

Следует согласиться с авторами о том, что: «Дополнительным вызовом, требующим внимания со стороны Российской Федерации, выступает проблема подготовки нового поколения специалистов, ориентированных на глобальный рынок труда. Это, в свою очередь, акцентирует значимость развития у выпускников профессиональных компетенций, связанных со знанием английского языка как инструмента международного научного и профессионального взаимодействия, а также как канала доступа к инновационным научным достижениям» [19, с. 220].

Медиа-дискурс включает: новости, интервью, статьи и выступления, касающиеся авиационной индустрии; часто адаптирован для широкой аудитории, с упрощённой лексикой.

Такая структурированная языковая среда отражает специфику профессионального мышления и способствует формированию единого понятийного поля в международной авиации, в которой участвуют представители авиационной отрасли.

Пример 1 из фрагмента действительности в ситуации «уход на второй круг»:

Самолёт начал посадку, но возникли условия, мешающие безопасной посадке (например, другая машина на ВПП (взлётно-посадочная полоса), сильный боковой ветер, ошибки в расчётах).

Концептуализация: эта ситуация воспринимается как оперативное решение, направленное на избежание риска при посадке. В сознании пилота это нормальная часть процедуры, а не аварийная ситуация.

Термин:

Английский: “go-around”.

Русский: «уход на второй круг».

Этот термин включает в себя концепт действий: набор шагов по набору высоты, сообщению диспетчеру, переходу в режим ожидания или на повторный заход.

Пример 2 из фрагмента действительности в ситуации “V1 Speed”:

Этап разбега по взлётно-посадочной полосе, после которого пилот уже не имеет возможности безопасно прервать взлёт и обязан продолжить его, даже при возникновении неисправности.

Концептуализация: пилот понимает, что это точка невозврата при разбеге, включающая массу параметров: вес самолёта, длина полосы, ветер и т. д.

Термин: “V1” – специальное обозначение, фиксированное в процедурах. У пилота в голове – чёткое понимание: если до “V1” – торможу; после “V1” – взлетаю любой ценой.

Приведенные выше примеры свидетельствуют о том, что каждый авиационный термин является результатом осмыслиения конкретной профессиональной ситуации, который фиксирует в языке ментальный концепт, знакомый и понятный профессионалам. Более того, функционирует не просто как слово, а как носитель смысла, связанного с безопасностью, обязанностями, действиями и процедурами.

В ходе исследования выявлено, что терминологическая система базируется на таких когнитивных операциях, как категоризация, метафоризация, схематизация. Основные методы анализа включают когнитивное моделирование, семантическое картирование и анализ фреймовой структуры.

В языке для специальных целей в сфере международного воздушного права существуют чёткие категории: виды воздушных судов (гражданские, государственные), типы полётов (коммерческие, частные, транзитные), типы воздушного пространства (контролируемое, неконтролируемое). Эти категории позволяют структурировать юридическое поле и обеспечить универсальность регулирования.

Примеры терминов: civil aircraft – гражданское воздушное судно; state aircraft – государственное воздушное судно; commercial flight – коммерческий рейс (или коммерческий полёт); overflight – пролёт (над территорией); controlled airspace – контролируемое воздушное пространство.

За каждым термином стоит четко определённая категория, сформированная в сознании юристов и специалистов ICAO (Международная организация гражданской авиации).

В авиационной практике часто используются метафоры, заимствованные из территориального, морского или имущественного права, чтобы описать воздушное пространство. Например, государства «владеют» своим воздушным пространством так же, как территорией – хотя оно невидимо и нематериально.

Пример терминов: sovereignty over airspace (суверенитет над воздушным пространством) – метафора из политico-правовой сферы; freedoms of the air (свобода воздуха) – метафоризация идей «свобода торговли», «свобода передвижения». Метафоры позволяют переносить юридические модели с одной области на другую.

Установлено, что схематизация в международной авиации – это процесс упрощения и структурирования информации в виде ментальных схем или моделей, которые помогают лучше ориентироваться в сложной системе. Юридические ситуации описываются через схемы действия, процедурные сценарии и логические взаимосвязи между субъектами и объектами. Формируются модели взаимодействия государств, авиакомпаний, диспетчерских служб, международных организаций.

Пример:

Схема "Права на пролёт" включает несколько уровней: уведомление, разрешение, соблюдение условий, ответственность. Схематизация лежит в основе классификации «пяти свобод воздуха» – каждая из них обозначает определённый тип взаимодействия между государствами и перевозчиками. В терминологии: First Freedom of the Air, Second Freedom, и т.д. – это термины-схемы, фиксирующие типовую ситуацию. Например, "First Freedom of the Air" – «Первая свобода воздуха» – это право авиакомпании одной страны пролетать над территорией другой страны без посадки.

Анализ фреймовой структуры терминов международного воздушного регулирования – это метод лингвокогнитивного исследования, направленный на выявление внутренней концептуальной организации терминов, используемых в международных авиационно-правовых документах. Это способ понять какие элементы реальности он описывает, какие роли в нём играют участники (например, пилот, диспетчер, авиакомпания). В каком типичном контексте этот термин используется, причинно-следственные связи (например, действие → последствие → юридическая ответственность) а также повышение точности терминологического стандарта.

Пример в ситуации «разрешение на выполнение действия» – "clearance". Перед взлётом, заходом на посадку или изменением курса пилот получает от диспетчера разрешение на выполнение действия. Концепт включает информацию об ответственности, маршруте, высоте и времени.

Участники: – Диспетчер (даёт разрешение) – Пилот (исполняет) – Авиакомпания (обеспечивает соблюдение процедур).

Контекст: используется в радиосвязи: "Cleared for takeoff – "Взлёт разрешён", "Cleared to descend – Снижайтесь".

Связи: без "clearance" действие запрещено – Нарушение условий → юридическая ответственность

Когнитивное содержание: Право → Контроль → Ответственность

Таким образом, терминология в области международного воздушного регулирования – это не просто юридический язык, а результат когнитивной обработки реальности специалистами, что делает её точной, функциональной и универсальной в международной коммуникации.

В ходе исследования выявлены особенности переводимой терминологии и когнитивные искажения при переводе терминологии. Например, английский термин "liability" – «ответственность» может иметь разные юридические интерпретации в контексте гражданского, административного и уголовного права различных стран.

В юридическом и авиационном контексте:

legal liability – юридическая ответственность

civil liability – гражданская ответственность

third-party liability – ответственность перед третьими лицами

strict liability – объективная (безвиновная) ответственность

В контексте международных авиационных перевозок термин "liability" – «ответственность авиаперевозчика» перед пассажирами, грузоотправителями и третьими лицами за вред или ущерб.

Монреальская конвенция (1999 г.) унифицирует и уточняет границы и основания ответственности.

Статья 17 (о пассажирах): "The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger..." – «Перевозчик несёт ответственность за вред, причинённый в случае смерти или телесного повреждения пассажира....».

Статья 21: "The carrier shall not be liable for damages exceeding 128,821 SDRs if the carrier proves that such damage was not due to its negligence..." – «Перевозчик не несёт ответственность за убытки, превышающие 128 821 СПЗ (специальных прав заимствования), если докажет, что ущерб возник не по его вине...».

В международном воздушном праве термин "liability" имеет не просто общее значение «ответственность», а указывает на конкретные юридические обязательства авиаперевозчика, включая: объёмы и условия возмещения ущерба, основание наступления ответственности (вины, безвиновная форма), порядок доказывания и освобождения от неё. Таким образом, перевод авиационно-правовой терминологии сопровождается рядом когнитивных и семантических трудностей, которые имеют различные юридические оттенки в разных правовых системах. Эти различия могут приводить к искажениям при интерпретации текста, особенно в условиях международного общения. Точное понимание и передача термина требует не только знания языка, но и учёта специфики международного права, контекста применения и связанных с ним правовых последствий. Унификация терминологии, как, например, в Монреальской конвенции, снижает риск недопонимания и способствует формированию когнитивной точности при переводе. Лингвокогнитивный анализ помогает выявить зоны несовпадения концептов и предложить пути терминологической гармонизации.

Результаты исследования позволили определить роль языка для специальных целей в когнитивной стандартизации. Когнитивная стандартизация – это процесс, при котором знания структурируются и упорядочиваются в сознании с помощью языка так, чтобы они: воспринимались одинаково разными специалистами, были передаваемы без искажений, соответствовали профессиональной картине мира.

Считаем, что язык в этом контексте выступает как инструмент стандартизации мышления, т.е. формирует унифицированные когнитивные схемы – единый способ представления и осмыслиения знаний в профессиональной сфере. Установлено, что язык для специальных целей выполняет функцию когнитивного фильтра: упорядочивает профессиональное знание и делает его доступным для междисциплинарной коммуникации. Это метафорическое выражение означает, что язык для специальных целей структурирует и кодирует профессиональные знания, делая их пригодными для: использования в реальной практике; передачи информации между специалистами; перевода на другие языки (в случае международной коммуникации); междисциплинарного взаимодействия.

В международной авиационной практике язык для специальных целей способствует формированию общего понятийного поля, устойчивых моделей описания ситуаций и однозначной интерпретации терминов.

## Выводы

Исследование показало, что терминология международного воздушного права представляет собой сложную когнитивную систему, в которой юридические и технические знания интегрируются посредством специализированного подъязыка. Лингвокогнитивный подход позволяет выявить глубинные механизмы концептуализации профессионального опыта, лежащие в основе терминов. Такие когнитивные процессы, как категоризация, метафоризация и схематизация, играют ключевую роль в структурировании понятийного пространства и обеспечении единобразия в профессиональной коммуникации.

Особое значение в этом процессе приобретает язык для специальных целей, который выполняет функцию когнитивного фильтра, стандартизируя знания и способствуя формированию общей интерпретационной базы в многоязычной среде. Исследование когнитивных основ терминологии позволяет не только повысить эф-

фективность международной правовой авиационной коммуникации, но и минимизировать риски, связанные с терминологическими и когнитивными искажениями в условиях многоязычного взаимодействия.

### Список источников

1. Бондаренко Е.В. Лингвистическая характеристика терминов международного права // Вестник МГЛУ. 2018. № 4 (789). С. 123 – 130.
2. Коваль Т.И. Особенности юридического перевода: терминологический аспект // Юридическая лингвистика. 2020. № 2. С. 45 – 51.
3. Чурилов Ю.С. Международное воздушное право: учебник. М.: Проспект, 2020. 352 с.
4. Першин В., Макеева М., Циленко Л. Лингвопрофессиограмма инженера // Высшее образование в России. 2004. № 5. С. 162 – 163.
5. Шевченко Л.И. Термины международного права и их перевод: учебное пособие. М.: РУДН, 2021. 148 с.
6. Ashrafi A., Mokhanachev V.S., Philippovich Y.N., Harlamenkov A.E., Tsilenko L.P. Video classification using CNN-LSTM architecture for Bengali sign language // Фундаментальные и прикладные науки сегодня: материалы XXVIII международной научно-практической конференции. Bengaluru, 18-19 апреля 2022 года. Bengaluru: Pothi, 2022. 255 с.
7. Ashrafi A., Mokhanachev V.S., Philippovich Y.N., Tsilenko L.P. Development of image dataset using hand gesture recognition system for progression of sign language translator. Advances in Intelligent Systems and Computing. 2020. Vol. 1294. P. 665 – 675. URL: [https://link.springer.com/chapter/10.1007%2F978-3-030-63322-6\\_56](https://link.springer.com/chapter/10.1007%2F978-3-030-63322-6_56) (date of accessed: 02.03.2025).
8. Garner B.A. Black's Law Dictionary: 11th ed. St. Paul, MN: Thomson Reuters, 2019.
9. Cabré M.T. Terminology: Theory, Methods and Applications. Amsterdam: John Benjamins, 1999.
10. Cao D. Translating Law. Clevedon: Multilingual Matters, 2007.
11. Crystal D. A Dictionary of Linguistics and Phonetics: 7th ed. Oxford: Wiley-Blackwell, 2021.
12. Halliday M.A.K. An Introduction to Functional Grammar. London: Arnold, 1994.
13. International Civil Aviation Organization (ICAO). Global Aviation Safety Plan 2023-2025. 2023. URL: [https://www.icao.int/safety/GASP/Documents/10004\\_en.pdf](https://www.icao.int/safety/GASP/Documents/10004_en.pdf) (1 Скайбери+1).
14. International Civil Aviation Organization (ICAO). ICAO Safety Report 2024. 2024. URL: [https://www.icao.int/safety/Documents/ICAO\\_SR\\_2024.pdf](https://www.icao.int/safety/Documents/ICAO_SR_2024.pdf).
15. ICAO. Annexes to the Convention on International Civil Aviation. Montreal: ICAO, 2022.
16. Šarčević S. New Approach to Legal Translation. The Hague: Kluwer Law International, 2000.
17. Šarčević S. Language and Law: Legal Linguistics and Translation Theory. Bern: Peter Lang, 2015.
18. SESAR Joint Undertaking. European ATM Master Plan. Brussels, 2015.
19. Tsilenko L., Ashrafi A., Mokhanachev V.S. Adapting Russian Higher Education to Global Trends: The Growing Importance of Data Mining and English Language. URL: [https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-031-70285-3\\_17](https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-031-70285-3_17) (date of accessed: 02.03.2025).
20. Vienna Convention on the Law of Treaties. United Nations, 1969.
21. Wen S., Middleton M., Ping S., Chawla N.N., Wu G., Feest B.S. AdaptiveCoPilot: Design and Testing of a NeuroAdaptive LLM Cockpit Guidance System in both Novice and Expert Pilots. 2025.

### References

1. Bondarenko E.V. Linguistic characteristics of international law terms. Bulletin of Moscow State Linguistic University. 2018. No. 4 (789). P. 123 – 130.
2. Koval T.I. Features of legal translation: terminological aspect. Legal linguistics. 2020. No. 2. P. 45 – 51.
3. Churilov Yu.S. International air law: textbook. Moscow: Prospect, 2020. 352 p.
4. Pershin V., Makeeva M., Tsilenko L. Lingvoprofessiogram of an engineer. Higher education in Russia. 2004. No. 5. P. 162 – 163.
5. Shevchenko L.I. Terms of international law and their translation: a tutorial. M.: RUDN, 2021. 148 p.
6. Ashrafi A., Mokhanachev V.S., Philippovich Y.N., Harlamenkov A.E., Tsilenko L.P. Video classification using CNN-LSTM architecture for Bengali sign language. Fundamental and applied sciences today: Proceedings of the XXVIII international scientific and practical conference. Bengaluru, April 18-19, 2022. Bengaluru: Pothi, 2022. 255 p.

7. Ashrafi A., Mokhanachev V.S., Philippovich Y.N., Tsilenko L.P. Development of image dataset using hand gesture recognition system for progression of sign language translator. Advances in Intelligent Systems and Computing. 2020. Vol. 1294. P. 665 – 675. URL: [https://link.springer.com/chapter/10.1007%2F978-3-030-63322-6\\_56](https://link.springer.com/chapter/10.1007%2F978-3-030-63322-6_56) (date of accessed: 02.03.2025).
8. Garner B.A. Black's Law Dictionary: 11th ed. St. Paul, MN: Thomson Reuters, 2019.
9. Cabré M.T. Terminology: Theory, Methods and Applications. Amsterdam: John Benjamins, 1999.
10. Cao D. Translating Law. Clevedon: Multilingual Matters, 2007.
11. Crystal D. A Dictionary of Linguistics and Phonetics: 7th ed. Oxford: Wiley-Blackwell, 2021.
12. Halliday M.A.K. An Introduction to Functional Grammar. London: Arnold, 1994.
13. International Civil Aviation Organization (ICAO). Global Aviation Safety Plan 2023-2025. 2023. URL: [https://www.icao.int/safety/GASP/Documents/10004\\_en.pdfpsycholing-journal.com+1Skybury+1](https://www.icao.int/safety/GASP/Documents/10004_en.pdfpsycholing-journal.com+1Skybury+1).
14. International Civil Aviation Organization (ICAO). ICAO Safety Report 2024. 2024. URL: [https://www.icao.int/safety/Documents/ICAO\\_SR\\_2024.pdf](https://www.icao.int/safety/Documents/ICAO_SR_2024.pdf).
15. ICAO. Annexes to the Convention on International Civil Aviation. Montreal: ICAO, 2022.
16. Šarčević S. New Approach to Legal Translation. The Hague: Kluwer Law International, 2000.
17. Šarčević S. Language and Law: Legal Linguistics and Translation Theory. Bern: Peter Lang, 2015.
18. SESAR Joint Undertaking. European ATM Master Plan. Brussels, 2015.
19. Tsilenko L., Ashrafi A., Mokhanachev V.S. Adapting Russian Higher Education to Global Trends: The Growing Importance of Data Mining and English Language. URL: [https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-031-70285-3\\_17](https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-031-70285-3_17) (date of accessed: 02.03.2025).
20. Vienna Convention on the Law of Treaties. United Nations, 1969.
21. Wen S., Middleton M., Ping S., Chawla N.N., Wu G., Feest B.S. AdaptiveCoPilot: Design and Testing of a NeuroAdaptive LLM Cockpit Guidance System in both Novice and Expert Pilots. 2025.

### Информация об авторах

**Циленко Л.П.**, кандидат педагогических наук, доцент, кафедра иностранных языков, Московский политехнический университет, г. Москва, [Tsilenko.LP@yandex.ru](mailto:Tsilenko.LP@yandex.ru)

**Закирова Е.С.**, доктор филологических наук, профессор, кафедра русского языка и лингвокультурологии, Российский университет дружбы народов имени Патриса Лумумбы, г. Москва, [zes.64@mail.ru](mailto:zes.64@mail.ru)

**Медведева Е.П.**, педагог дополнительного образования, кафедра русского языка и лингвокультурологии, Российский университет дружбы народов имени Патриса Лумумбы, г. Москва, [MedKetrin94@gmail.com](mailto:MedKetrin94@gmail.com)

© Циленко Л.П., Закирова Е.С., Медведева Е.П., 2025