

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ ЛЬОТНИЙ КОЛЕДЖ**

Циклова комісія технічного обслуговування авіаційної техніки

МЕТОДИЧНІ МАТЕРІАЛИ

ДО ПРАКТИЧНИХ ЗАНЯТЬ

**з навчальної дисципліни «Вступ до спеціальності (основи авіації МВС
України)» обов'язкових компонент
освітньо-професійної програми першого (бакалавр) рівня вищої освіти**

Технічне обслуговування та ремонт повітряних суден і авіадвигунів

Харків 2022

ЗАТВЕРДЖЕНО

Науково-методичною радою
Харківського національного
університету внутрішніх справ
Протокол від 30.08.2022 №8

СХВАЛЕНО

Методичною радою
Кременчуцького льотного
коледжу Харківського
національного університету
внутрішніх справ
Протокол від 22.08.2022 № 1

ПОГОДЖЕНО

Секцією науково-методичної ради
ХНУВС з технічних дисциплін
Протокол від 29.08.2022 № 8

Розглянуто на засіданні циклової комісії технічного обслуговування авіаційної техніки, протокол від 10.08.2022 № 1

Розробник:

1. викладач циклової комісії технічного обслуговування авіаційної техніки, спеціаліст вищої категорії, викладач-методист Нальотова Н.І.

Рецензенти:

1. завідувач кафедри технологій аеропортів Національного авіаційного університету, д-р техн. наук, професор Тамаргазін О.А.

2. викладач циклової комісії аеронавігації Кременчуцького льотного коледжу Харківського університету внутрішніх справ, викладач-методист, к.т.н., с.н.с Тягній В.Г.

1. Розподіл часу навчальної дисципліни за темами
1.1. Розподіл часу навчальної дисципліни за темами
(денна форма навчання)

| Номер та назва навчальної теми | Кількість годин відведених на вивчення навчальної дисципліни | | | | | | Вид контролю |
|---|--|--------|---------------------|-------------------|---------------------|-------------------|-----------------|
| | Всього | з них: | | | | | |
| | | Лекції | Семінарські заняття | Практичні заняття | Лабораторні заняття | Самостійна робота | |
| Семестр №3 | | | | | | | |
| Тема №1 Структура МВС України | 12 | 4 | - | 2 | - | 6 | Усне опитування |
| Тема №2 Основні законодавчі та нормативно правові-акти, що регулюють роботу МВС | 14 | 4 | - | 2 | - | 8 | Усне опитування |
| Тема №3 Міжнародні норми, що регулюють діяльність в авіаційній галузі | 14 | 4 | - | 2 | - | 8 | Усне опитування |
| Тема №4 Становлення авіації МВС України | 14 | 4 | - | 2 | - | 8 | Усне опитування |
| Тема №5 Єдина система авіаційної безпеки та цивільного захисту України | 14 | 4 | - | 2 | - | 8 | Усне опитування |
| Тема №6 Система технічного обслуговування авіації МВС України | 22 | 8 | - | 6 | - | 8 | Усне опитування |
| Всього за семестр №3: | 90 | 28 | - | 16 | - | 46 | залік |

1. Методичні вказівки до практичних занять

Тема 1 Структура МВС України

Практичне заняття: Структура та функції МВС України.

Навчальна мета заняття: закріпити знання стосовно структури та функцій МВС України.

Кількість годин - 2.

Місце проведення: навчальний кабінет коледжу.

Навчальні питання:

1. Структура МВС
2. Перелічити основні задачі МВС
3. Яким чином призначають міністрів МВС
4. Які навчальні заклади здійснюють підготовку фахівців для МВС?
5. Історія МВС у 1990 – 2016 роки.

Література:

1. <https://mvs.gov.ua/> Офіційний сайт Міністерства Внутрішніх Справ України.

План проведення заняття:

- I. Порядок проведення вступу до заняття. Отримати завдання.
- II. Порядок проведення основної частини заняття. Дати відповіді на отриманні питання за варіантами:

Варіант №1

1. Що таке МВС та яка його структура?
2. Реформа органів ВС 2015 р.
3. Історія становлення ХНУВС.

Варіант № 2

1. Охарактеризувати функції МВС.
2. Права МВС України.
3. Які навчальні заклади здійснюють підготовку фахівців для МВС.

Варіант № 3

1. Перелічити основні завдання МВС.
2. Перелічити функції міністра МВС.
3. Задачі і функції структурних підрозділів МВС.

III. Порядок проведення заключної частини заняття

Здійснити перевірку і оцінювання виконаних завдань. Підвести підсумок практичного заняття, звернув увагу на основні помилки при його виконанні.

Тема 2 Основні законодавчі та нормативно-правові акти, що регулюють роботу МВС

Практичне заняття: Основні законодавчі та нормативно-правові акти, що регулюють роботу МВС

Навчальна мета заняття: закріпити знання стосовно законодавчих та нормативно-правових актів, що регулюють діяльність Міністерства.

Кількість годин - 2.

Місце проведення: навчальний кабінет коледжу.

Навчальні питання:

1. Які Постанови Кабінету міністрів України регулюють діяльність МВС?
2. Назвати основні підзаконні акти у сфері МВС.
3. Перелічити накази по взаємодії.
4. Перелічити основні статті Конституції, що регулюють діяльність МВС.
5. Які нормативні документи регулюють діяльність авіаційних підрозділів МВС?

Література:

1. <https://mvs.gov.ua/>Офіційний сайт Міністерства Внутрішніх Справ України.

План проведення заняття:

- I. Порядок проведення вступу до заняття.

Проведення попереднього контролю теоретичних знань, практичних умінь і навичок здобувачів освіти.

II. Порядок проведення основної частини заняття. Дати відповіді на отриманні питання за варіантами:

Варіант №1

1. Перелічити законодавчі акти, які регулюють діяльність МВС.
2. Перелічити нормативно-правові документи з авіаційної безпеки станом на 2021 р.
3. Назвати сферу дії Повітряного кодексу України та його головні аспекти.

Варіант № 2

1. Перелічити Акти Президента України та Верховної ради України, які регулюють діяльність МВС.
2. Перелічити нормативно-правові документи з авіаційної безпеки станом на 2021 р.
3. Повітряний кодекс України: позитивні аспекти документу.

Варіант № 3

1. Перелічити Постанови КМУ, які регулюють діяльність МВС.
2. Перелічити нормативно-правові документи з авіаційної безпеки станом на 2021 р.
3. Повітряний кодекс України: охарактеризувати систему державного регулювання в галузі авіації та використання повітряного простору України.

III. Порядок проведення заключної частини заняття

Здійснити перевірку і оцінювання виконаних завдань. Підвести підсумок практичного заняття, звернув увагу на основні помилки при його виконанні.

Тема 3 Міжнародні норми, що регулюють діяльність в авіаційній галузі

Практичне заняття: Міжнародні норми, що регулюють діяльність в авіаційній галузі

Навчальна мета заняття: Закріплення теоретичних знань, щодо Міжнародних норм, які регулюють діяльність в авіаційній галузі

Кількість годин - 2.

Місце проведення: навчальний кабінет коледжу.

Навчальні питання:

1. Єдині вимоги Європейського Агентства Авіаційної Безпеки.
2. Перелічити основні етапи підписання Угоди Про Асоціацію.
3. Назвати Міжнародні організації авіації.
4. Які цілі та задачі міжнародних авіаційних організацій?
5. Перелічити основні етапи становлення авіації
6. Як розвивалась авіація в Україні?
7. Як використовується авіація в державних інтересах?
8. Які перспективи розвитку авіації МВС?

Література:

1. <https://mvs.gov.ua/> Офіційний сайт Міністерства Внутрішніх Справ

України.

План проведення заняття:

I. Порядок проведення вступу до заняття.

Проведення попереднього контролю теоретичних знань, практичних умінь і навичок здобувачів освіти.

II. Порядок проведення основної частини заняття. Дати відповіді на отриманні питання за варіантами:

Варіант №1

1. Перелічити етапи підписання Угоди про Асоціацію
2. Які існують міжнародні авіаційні організації?
3. Як використовується авіація в державних інтересах?

Варіант № 2

1. В яких ініціативах бере участь МВС в рамках співробітництва з НАТО?
2. Які видатні авіа-конструктори зробили вагомий внесок в розвиток авіації?
3. Які цілі та задачі міжнародних авіаційних організацій?

Варіант № 3

1. Яка мета річної національної програми Україна-НАТО?
2. Єдині вимоги Європейського Агентства Авіаційної Безпеки.
3. Які перспективи розвитку авіації МВС?

III. Порядок проведення заключної частини заняття.

Здійснити перевірку і оцінювання виконаних завдань. Підвести підсумок практичного заняття, звернув увагу на основні помилки при його виконанні.

Тема 4 Становлення авіації МВС України

Практичне заняття: Становлення авіації МВС України.

Навчальна мета заняття: Закріплення теоретичних знань, щодо становлення авіації МВС України.

Кількість годин - 2.

Місце проведення: навчальний кабінет коледжу.

Навчальні питання:

1. Історія авіації та застосування її в державних інтересах.
2. Видатні авіаконструктори, їх досягнення та розробки.
3. Українська авіація у війні на Сході України.
4. Сучасний стан та перспективи розвитку авіації України.

Література:

1. <https://mvs.gov.ua/> Офіційний сайт Міністерства Внутрішніх Справ України.:

План проведення заняття:

I. Порядок проведення вступу до заняття.

Проведення попереднього контролю теоретичних знань, практичних умінь і навичок здобувачів освіти.

II. Порядок проведення основної частини заняття.

1. Питання для обговорення:

1.1. Авіація МВС.

1.2. Основні завдання вертолітних підрозділів МВС:

- Аеромедична евакуація;
- Рятувальні операції;
- Підтримання громадського порядку;
- Антитерористичні та спеціальні операції;
- Охорона державного кордону й підтримання безпеки на дорогах.

1.3. Перспективи розвитку авіації МВС України.

1.4. Система авіаційної безпеки МВС (29 серпня 2018 року Міністерство внутрішніх справ України, підписанням контракту з французькою компанією «Airbus Helicopters SAS», заклало основу новому, небаченому раніше, прогресивному проєкту – Система єдиної авіаційної безпеки та цивільного захисту МВС).

1.5. Перегляд відео матеріалу за темою.

<https://bit.ly/3vJKvC6>

<https://bit.ly/3zDVBcQ>

<https://bit.ly/3oVxHF1>

<https://bit.ly/3daU5rh>

<https://bit.ly/3AaAAZ3>

1.6. Авіаційна промисловість України (сучасний стан, перспективи, криза; схвалення Кабміном України Концепції державної цільової програми науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості на 2021-2030 роки).

Теоретичні відомості до пункту 1.6:

Останні 10 років авіаційна галузь в Україні не знаходила державної підтримки та звернулись до політичного керівництва з закликом негайно стати до вирішення системних проблем авіаційної промисловості України.

Учасники та гості круглого столу представляли: Офіс Президента, Мінекономіки, Державний концерн «Укроборонпром», ДП «АНТОНОВ», ДП «Запорізьке машинобудівне конструкторське бюро «Прогрес» імені академіка О. Г. Івченка», ПАТ «Мотор Січ», ПАТ «Український науково-дослідний інститут авіаційної технології», Харківське державне авіаційне виробниче підприємство, Асоціація «Укрaviaпром», ПАТ «ФЕД», Корпорація «УАК», ТОВ «Авіаційно-космічні системи і технології», Профспілка авіабудівників України, Федерація роботодавців України, Національний авіаційний університет. Захід організовувався та проводився Українським інститутом майбутнього.

Україна є однією з семи авіаційних держав світу. Але в галузі накопичився і не вирішується ряд проблем, які заважають ефективно працювати як всій галузі, так і окремим її підприємствам. На жаль, такі флагмани як Державне

підприємство "Антонов" та Харківське державне авіаційне виробниче підприємство не можуть відновити серійний випуск літаків.

Якщо не створювати умови для оздоровлення та розвитку авіабудування, при збереженні статус кво, Україна з високою долею вірогідності на протязі п'яти років втратиться авіаційну промисловість та ще більше перетвориться на аграрну країну. А така втрата приведе до стагнації інших видів промисловості – через свою високу технологічність одне робоче місце в авіабудуванні створює до 10-12 робочих місць в інших галузях, і в науці в тому числі.

Авіабудівна галузь є однією з головних в країні, і повинна нею залишитись. На сьогодні, відповідно до даних УкрНДІАТ, авіабудування України це:

- 40+ підприємств
- 52 400 робочих місць
- 000.000.000+ вартість реалізованої продукції дол. США 2011-2019 рр.
- 000.000.000+ відрахування до держбюджету дол. США 2011-2019 рр.

Ми маємо ситуацію, коли питання галузі роками нехтувались з боку влади. Аналіз тенденцій розвитку світового авіабудування свідчить про неухильну підтримку керівниками держав та урядами своїх вітчизняних виробників – в Україні така підтримка відсутня 10 років.

Політичне керівництво країни має терміново вирішити наступні системні проблеми:

• **В країні відсутній єдиний центр формування та реалізації державної політики з питань галузевого управління авіаційною промисловістю.** Діяльність ДК «Укроборонпром» в цьому напрямку практично не здійснювалась, реалізація управлінських функцій виявилась неефективною. ДК «Укроборонпром» не є розпорядником бюджетних коштів, та існуючи тільки за рахунок внесків учасників, не може фінансувати їх виробничі програми. Наслідком є неконтрольований критичний стан всієї авіаційної галузі та загроза її втрати для України. Необхідно виокремити авіаційну галузь з ОПК – або в окрему галузь, або в поєднанні з космічною. Це дасть змогу вивільнитись від усіх регуляцій та обмежувальних ефектів, в тому числі міжнародних, що накладаються на авіабудування через віднесення його до оборонної сфери, основною функцією якої є забезпечення потреб у військовій зброї для обороноздатності держави.

• **Вже протягом 10 років відсутня Державна цільова програма науково-технічного розвитку авіаційної промисловості України на довготривалий період** (мінімум 10-15 років), в якій комплексно відображатимуться шляхи вирішення основних проблем підприємств авіаційної промисловості, у тому числі й із залученням державної підтримки, з урахуванням необхідності завершення програм імпортозаміщення, сертифікації авіаційної техніки та підприємств авіапромисловості України за нормами EASA та FAA, формування попиту на літаки «Ан» на міжнародному та внутрішньому авіаційних ринках, розробки нових перспективних проектів, проведення модернізації та технічного переоснащення виробництв, створення та удосконалення інфраструктури післяпродажної підтримки продукції тощо.

- **Поряд з цим - багаторічна (більш ніж 10 років) відсутність державного оборонного та консолідованого державного замовлення на розробку, виробництво та постачання українських літаків і тренажерів для потреб держави (у першу чергу силових відомств), що суттєво знижує завантаженість підприємств галузі та перешкоджає просуванню української продукції на міжнародні авіаційні ринки.**

- **Нереалізованість вимог Закону України від 20.12.2016 року N 1792-VIII «Про забезпечення масштабної експансії експорту товарів (робіт, послуг) українського походження шляхом страхування, гарантування та здешевлення кредитування експорту» щодо забезпечення ефективної діяльності Експортно-кредитного агентства та реального стимулювання експорту української продукції. Такий стан справ перешкоджає виходу української продукції на міжнародні авіаційні ринки та зменшує експортний потенціал підприємств.**

- **Авіаційні програми є довгостроковими та вимагають значних обсягів фінансування.** Закордонні виробники мають можливість залучати значні кошти на тривалий термін під невеликі відсотки (4-6%). Складність та тривалість отримання кредитів державними підприємствами авіабудівної галузі, в тому числі отримання державних гарантій для залучення коштів на авіаційні програми, а також значно вища вартість таких коштів ставить українські підприємства у неконкурентні умови в порівнянні з західними виробниками. Необхідно значно спростити механізм одержання кредитів для реалізації авіаційних програм та зменшити вартість таких кредитних коштів для підприємств шляхом частковою компенсації їх відсоткової ставки експлуатантам авіаційної техніки, які знаходяться на території України. Кошти на здійснення такої державної фінансової підтримки необхідно щорічно, з урахуванням вимог Бюджетного кодексу України, передбачати у законі про Державний бюджет України на відповідний рік. Експортний контракт має бути основою для отримання кредиту в українських банках або держгарантій для попередньої оплати від інозамовника.

- **Необхідність здійснення реінвестування державою в авіаційну промисловість на рівні не менш 15 % від вартості реалізованої продукції галузі.** У світовій практиці загальноприйнято надання державних преференцій для наукоємних галузей промисловості. Для авіабудівної галузі, як правило, це рефінансування на розробку та впровадження новітніх технологій у об'ємі до 15% від вартості реалізованої продукції галузі. Це сприяє інтенсивному розвитку підприємств галузі, що в результаті забезпечує високу конкурентоздатність країни.

- **Необхідність створення високо капіталізованої лізингової компанії.** Фінансовий стан вітчизняних авіакомпаній не дозволяє їм придбавати нові українські літаки, замість яких в Україну ввозять через механізм лізингу, не сплачуючи ПДВ, західні «уживані» літаки, які ще мають певний строк експлуатації. Для стимулювання попиту на нові вітчизняні літаки необхідно створити високо капіталізовану лізингову компанію, основною метою якої буде

просування через лізингові механізми українських літаків як на внутрішньому ринку, так і на світовому.

• **Неможливість здійснення, відповідно до вимог міжнародних авіаційних правил та зобов'язань ДП «АНТОНОВ» як розробника літаків, авторського нагляду, підтримки в експлуатації та льотної придатності цивільних пасажирських літаків «АН», що знаходяться у власності російських компаній внаслідок застосування до них санкцій за рішеннями РНБОУ, прийнятими у період 2016~2019 років.**

• **Висока ризикованість перетворення державних підприємств авіаційної промисловості у публічні акціонерні товариства (корпоратизація)** внаслідок можливості втрати безперервності дозвільних документів відповідно до Авіаційних правил (сертифікатів типу літаків, сертифікатів схвалення організації розробника, виробника, експлуатації та технічного обслуговування авіаційної техніки тощо), втрати поточних проектів та потенційних іноземних замовників, ймовірного погіршення фінансового стану підприємств внаслідок необхідності погашення згідно з вимогами Цивільного кодексу України великих сум кредиторської заборгованості внаслідок припинення діяльності (за вимогами кредиторів та партнерів), а також необхідності витрати значних власних фінансових ресурсів підприємств (витрати, пов'язані з оформленням правовстановлюючої та земельнопорядної документації на об'єкти нерухомого майна, земельних ділянок та природних ресурсів, проведення незалежної оцінки таких об'єктів і ділянок та прав користування ними, оформлення прав інтелектуальної власності та їх оцінку, проведенням аудиту тощо). Тому необхідно мінімізувати зазначені ризики шляхом прийняття спеціального Закону України, який має врахувати особливості авіаційної промисловості.

До законодавства з питань перетворення державних підприємств слід повернути норми, які були вилучені у 2015 році, щодо обов'язку органів влади приймати управлінські рішення щодо долі об'єктів державної власності виключно на підставі прозорих і всебічних та прозорих обґрунтувань доцільності прийняття таких рішень та із залученням трудових колективів авіапромисловості. При цьому, саме прозорість процедур обґрунтування має сприяти зменшенню корупційних ризиків цих рішень, підвищення рівня відповідальності за них та участі громадськості.

1. Необхідність прийняття Закону про особливості правового режиму стратегічно важливих для економіки та безпеки держави підприємств, яким визначити систему норм, які б гарантували їх сталий розвиток і захист від втрати повного контролю над ними з боку держави.

Розглянути вищезазначені проблеми потрібно зараз, і це було б можливо зробити вже в цьому році – проекти можливих варіантів рішень розроблені та чекають розгляду політичним керівництвом країни.

Промисловий потенціал країни, у підсумку, залежить від потенціалу підприємств наукоємних та високотехнологічних підприємств. Авіаційна промисловість забезпечує економічний мультиплікаційний ефект для суміжних

галузей економіки, поєднаних одним технологічним ланцюгом, та формує в світі імідж України, як розвинутої індустріальної держави.

III. Порядок проведення заключної частини заняття

Здійснити перевірку і оцінювання виконаних завдань. Підвести підсумок практичного заняття, звернувши увагу на основні помилки при його виконанні.

Тема № 5 Єдина система авіаційної безпеки та цивільного захисту України

Практичне заняття: Єдина система авіаційної безпеки та цивільного захисту України

Навчальна мета заняття: Закріплення теоретичних знань, щодо єдиної системи авіаційної безпеки та цивільного захисту.

Кількість годин - 2.

Місце проведення: навчальний кабінет коледжу.

Навчальні питання:

1. Структура управління координації діяльності авіації.
2. Назвати основні технічні характеристики авіації МВС України.
3. Які основні завдання вертолітних підрозділів МВС ?
4. Назвати місця базування гелікоптерів.
5. Які літаки використовуються в авіаційних підрозділах МВС?
6. Розказати про загальну структуру управління системою авіаційної безпеки.

Література:

1. <https://mvs.gov.ua/> Офіційний сайт Міністерства Внутрішніх Справ України.

План проведення заняття:

I. Порядок проведення вступу до заняття.

Проведення попереднього контролю теоретичних знань, практичних умінь і навичок здобувачів освіти.

II. Порядок проведення основної частини заняття. Дати відповідь за запропонованими варіантами.

Варіант №1

1. Перелічити органи управління та сили цивільного захисту.
2. Розказати про Структуру управління авіаційними підрозділами МВС.

Варіант №2

1. Які підрозділи входять до складу сил цивільного захисту єдиної державної системи цивільного захисту ?
2. Назвати основні місця базування гелікоптерів МВС.

Варіант №3

1. Перелічити основні завдання авіаційних підрозділів МВС.
2. Які основні функції авіаційних підрозділів МВС?

III. Порядок проведення заключної частини заняття.

Здійснити перевірку і оцінювання виконаних завдань. Підвести підсумок практичного заняття, звернув увагу на основні помилки при його виконанні.

Тема №6 Система технічного обслуговування авіації МВС України

Практичне заняття: Людський фактор при технічному обслуговуванні авіаційної техніки

Навчальна мета заняття: запобігання помилкам, пов'язаним з людським фактором при обслуговуванні авіаційної техніки .

Кількість годин - 2.

Місце проведення: навчальний кабінет коледжу.

Навчальні питання:

1. Система технічного обслуговування авіації МВС України.
2. Інженерно-авіаційна служба (ІАС).
3. Планування роботи інженерно-авіаційної служби.
4. Документація інженерно-авіаційної служби.

Література:

1. <https://mvs.gov.ua/>Офіційний сайт Міністерства Внутрішніх Справ України.

План проведення заняття:

I. Порядок проведення вступу до заняття.

Проведення попереднього контролю теоретичних знань, практичних умінь і навичок здобувачів освіти.

II. Порядок проведення основної частини заняття. Дати відповідь за запропонованими варіантами.

1. Питання для обговорення:

- 1.1. Людський фактор в авіації.
- 1.2. Методи і моделі досліджень людського фактора.
- 1.3. Вплив людського фактора на безпеку польотів.
- 1.4. Приклади авіаційний подій з причин людського фактора під час технічного обслуговування авіаційної техніки.

1.5. Закон Мерфі.

1.6. Кваліфікація і обмеження пілота.

1.7. Підготовка кваліфікованого пілота.

1.8. Підхід до «професіоналізму» з позиції людського фактору.

III. Порядок проведення заключної частини заняття.

Здійснити перевірку і оцінювання виконаних завдань. Підвести підсумок практичного заняття, звернув увагу на основні помилки при його виконанні.

Тема №6 Система технічного обслуговування авіації МВС України

Практичне заняття: Основи фізіології польоту.

Навчальна мета заняття: ознайомитися з основами фізіології польоту для

збереження високої працездатності в польоті, підтримання психофізіологічного стану організму, володіння фізичними і психічними якостями у професійній діяльності.

Кількість годин - 4.

Місце проведення: навчальний кабінет коледжу.

Навчальні питання:

1. Інженерно-авіаційна служба (ІАС).
2. Планування роботи інженерно-авіаційної служби.
3. Документація інженерно-авіаційної служби.
4. Готовність інженерно-авіаційної служби та авіаційної техніки до виконання завдань за призначенням.

Література:

1. <https://mvs.gov.ua/> Офіційний сайт Міністерства Внутрішніх Справ України.

План проведення заняття:

- I. Порядок проведення вступу до заняття.
Проведення попереднього контролю теоретичних знань, практичних умінь і навичок здобувачів освіти.
- II. Порядок проведення основної частини заняття. Дати відповідь за запропонованими варіантами.
 1. Питання для обговорення:
 - 1.1. Основи фізіології польоту.
 - 1.2. Характеристика шкідливих факторів праці членів екіпажів ПС.
 - 1.3. Фактори що впливають на організм людини в польоті.
 - 1.4. Негативні стани та хвороби, які виникають у польотах у пілотів при певних умовах.
 - 1.5. Приклади авіаційний подій з причин людського фактора під час льотної експлуатації авіаційної техніки.
- III. Порядок проведення заключної частини заняття.
Здійснити перевірку і оцінювання виконаних завдань. Підвести підсумок практичного заняття, звернув увагу на основні помилки при його виконанні.

3. Рекомендована література (основна, допоміжна), інформаційні ресурси в Інтернеті

Основна література:

1. Москаленко О.І. Теорія і практика професійної підготовки майбутніх авіаційних фахівців / Москаленко О.І.; М-во освіти і науки України, Кіровоград. льотна акад. Нац. авіац. ун-ту. — Кіровоград : Ексклюзив-Систем, 2016. — 590 с. : іл., табл. — Бібліограф.: с. 447-486.

Допоміжна література:

2. Постанова Кабінету Міністрів України від 28.10.2015 №878 «Про затвердження Положення про Міністерство внутрішніх справ України»

3. Закон України «Про загальну структуру і чисельність Міністерства внутрішніх справ України».

4. Конституція України: станом на 1 вересня 2016 р. / Верховна Рада України. Харків: Право, 2016. 82 с.

5. Наказ МВС України від 19.02.2018 №119 "Про організацію та проведення аеромедичної евакуації повітряними суднами Державної служби України з надзвичайних ситуацій, Національної гвардії України та Державної прикордонної служби України".

6. Наказ МВС України від 21 серпня 2018 року №690 «Про затвердження Положення про Управління координації діяльності авіації Міністерства внутрішніх справ України».

Інформаційні ресурси в Інтернеті

7. <https://avia.gov.ua> Офіційний сайт Державної Авіаційної Служби України.

8. <https://www.rada.gov.ua> Офіційний сайт Верховної Ради України.

9. <https://www.kmu.gov.ua> Офіційний сайт Кабінету Міністрів України.

10. <https://mvs.gov.ua> Офіційний сайт Міністерства Внутрішніх Справ України.

11. <https://www.mil.gov.ua> Офіційний сайт Міністерства оборони України.

12. <https://www.dsns.gov.ua/> Офіційний сайт Державної служби з надзвичайних ситуацій України.