**Оценочные материалы, применяемые при проведении промежуточной аттестации по дисциплине (модулю)   
«Управление безопасностью на воздушном транспорте»**

**Инструкция для выполнения заданий закрытого типа:**

- на выполнение теста обучающемуся дается 20 минут;

- каждый обучающийся решает 10 тестовых заданий, выбранных из базы тестовых заданий;

- при ответе на каждое задание обучающийся должен выбрать один или все правильные ответы, согласно указанию перед каждым тестовым заданием;

- тестирование проводиться с использованием тестов на бумажном носителе;

- критерии оценивания:

«отлично» - 8-10 правильных ответов;

«хорошо» - 5-7 правильных ответов;

«удовлетворительно» - 4-2 правильных ответов;

«неудовлетворительно» - 0-1 правильных ответов.

**Инструкция для выполнения заданий открытого типа:**

- каждому обучающемуся выдается два задания открытого типа на бумажном носителе;

- время на подготовку развернутого ответа на полученные задания – 15-20 минут;

- развернутый ответ по каждому заданию обучающийся озвучивает преподавателю в процессе своего ответа;

- критерии оценивания:

«отлично» - обучающийся глубоко и прочно усвоил материал, исчерпывающе, последовательно, грамотно и логически его излагает, не затрудняется с ответами;

«хорошо» - обучающийся хорошо знает материал, грамотно и по существу его излагает, не допускает существенных неточностей в ответе на вопросы, может правильно применять теоретические положения;

«удовлетворительно» - обучающийся усвоил основной материал, но допускает неточности и испытывает затруднения в выполнении заданий;

«неудовлетворительно» - обучающийся не показал знания по изучаемому материалу.

**Семестр изучения: *1***

**Компетенция:** *ОПК-10 Способен к выявлению и анализу опасностей и угроз, возникающих в процессе развития современного информационного общества*

Результаты обучения:

Знает: *закономерности и этапы развития негативных событий, связанных с безопасностью на воздушном транспорте; концепции руководства безопасностью на воздушном транспорте, как организационного процесса и управления безопасностью как основной бизнес-функции.*

Умеет: *ориентироваться в системе нормативных правовых актов, регламентирующих область обеспечения безопасности на воздушном транспорте; применять понятийно-категориальный аппарат, законы системной безопасности в профессиональной деятельности.*

Владеет: *экономическими методами анализа рационального и сбалансированного распределения ресурсов авиапредприятия на обеспечение без­опасности на воздушном транспорте и производство авиатранспортной продукции.*

Перечень заданий закрытого типа:

|  |
| --- |
| Текст задания |
| 1. Что означает «Безопасность полетов гражданской авиации»?  1) состояние гражданской авиации, при котором нет авиационных происшествий.  2) состояние гражданской авиации, при котором количество авиационных происшествий находится на приемлемом уровне.  3) состояние гражданской авиации, при котором риски при эксплуатации воздушных судов снижены и находятся на приемлемом уровне.  4) состояние гражданской авиации, при котором отсутствуют риски при эксплуатации воздушных судов. |
| 2. Обеспечение безопасности полетов гражданских воздушных судов Российской Федерации регулируется:  1) Воздушным кодексом РФ, Постановлениями Правительства РФ.  2) Воздушным кодексом РФ, Постановлениями Правительства РФ и международными стандартами.  3) Воздушным кодексом РФ, Постановлениями Правительства РФ и приказами организации гражданской авиации.  4) Воздушным кодексом РФ, международными стандартами и приказами организации гражданской авиации. |
| 3. Управление безопасностью полетами международной гражданской авиации регулируется:  1) стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО.  2) Приложением №19 к Конвенции о международной организации гражданской авиации и циркулярами ИКАО.  3) стандартами и руководствами ИКАО.  4) резолюциями Ассамблеи и Постановлениями Совета ИКАО. |
| 4. Задачами обеспечения безопасности полетов являются:  1) снижение до приемлемого уровня рисков при авиационной деятельности.  2) снижение количества авиационных происшествий в гражданской авиации.  3) снижение количества авиационных инцидентов в гражданской авиации.  4) повышение рейтинга гражданской авиации. |
| 5. Методами обеспечения безопасности полетов ГА являются:  1) ретроактивный.  2) статистический.  3) проактивный.  4) прогностический |
| 6. Задачами государственной системы управления безопасностью полетов являются:  1) разработка мероприятий по выявлению потенциальных и фактических факторов опасности.  2) разработка и принятие корректирующих действий, необходимых для поддержания приемлемого уровня безопасности полетов.  3) оценка эффективности мер по управлению безопасностью полетов гражданских воздушных судов.  4) выявление факторов опасности при выполнении полетов. |
| 7. Под термином «риск» при обеспечении безопасности полетов понимается:  1) вероятность наступления аварийной ситуации при выполнении полетов.  2) прогнозируемые вероятность и тяжесть последствий проявления факторов опасности.  3) последствия проявления факторов опасности, которые могут привести к гибели людей.  4) последствия проявления факторов опасности, которые могут привести к авиационному происшествию. |
| 8. Система управления безопасностью полетов поставщиков услуг, включат в себя:  1) совокупность осуществляемых поставщиком услуг мероприятий по выявлению потенциальных и фактических факторов опасности  2) оценка риска при проявлении факторов опасности.  3) разработка и принятие корректирующих действий, необходимых для поддержания приемлемого уровня безопасности полетов.  4) оценка эффективности мер по управлению безопасностью полетов. |
| 9. Под термином «фактор опасности» при обеспечении безопасности полетов понимается:  1) результат действия или бездействия авиационного персонала, приводящий к ошибке в работе.  2) результат действия или бездействия авиационного персонала, приводящий к авиационному происшествию.  3) результат действия или бездействия, обстоятельство, условие, влияющие на безопасность полетов гражданских воздушных судов.  4) результат действия или обстоятельство, приводящией к авиационному событию. |
| 10. Требование о разработке Системы управления безопасностью полетов относится к организациям гражданской авиации, осуществляющими:  1) коммерческие воздушные перевозки.  2) техническое обслуживание гражданских воздушных судов, и аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов.  3) продажу билетов на регулярные рейсы гражданской авиации.  4) осуществляющими авиационные работы. |
| 11. К авиационных происшествиям и инцидентам относятся авиационные события, произошедшие:  1) с момента вступления на борт ВС любого пассажира и до момента, когда он покинет его.  2) с момента вступления на борт ВС любого человека, с целью выполнения полета и до момента, когда он покинет его.  3) с момента вступления на борт ВС любого пассажира и до момента, когда. он спустится с трапа.  4) с момента вступления на борт ВС любого человека и до момента, когда он покинет его. |
| 12. К авиационному происшествию с человеческими жертвами, относятся:  1) авиационные события, в результате которых имеются человеческие жертвы.  2) авиационные события, в результате которых пассажиры получили серьёзные телесные повреждения.  3) авиационные события, в результате которых погиб кто-либо из людей, находящихся на борту ВС, в течение 30 дней после наступления авиационного события.  4) авиационные события, в результате которых пассажиры получили ранения. |
| 13. К авиационному происшествию без человеческих жертв, относятся:  1) авиационные события, в результате которых нет человеческих жертв, а ВС получило повреждения, при которых оно теряет лётную годность.  2) авиационные события, в результате которых нет человеческих жертв, а ВС получило повреждения двигателей.  3) авиационные события, в результате которых нет человеческих жертв, а ВС получило повреждения, которые устраняются силами эксплуатанта.  4) авиационные события, в результате которых нет человеческих жертв, а ВС получило повреждения, при которых оно не теряет лётную годность. |
| 14. К инцидентам, относятся авиационные события, при которых:  1) какое-либо лицо вступило на борт с намерением совершить полет, и до момента, когда все лица, находившиеся на борту с целью полета, покинули воздушное судно и это событие может оказать влияние на безопасность полета, но не закончившееся авиационным происшествием.  2) какое-либо лицо вступило на борт с намерением совершить полет, и до момента, когда все лица, находившиеся на борту с целью полета, спустились с трапа и это событие может оказать влияние на безопасность полета, но не закончившееся авиационным происшествием.  3) какое-либо лицо вступило на борт с намерением совершить полет, и до момента, когда все лица, находившиеся на борту с целью полета, спустились с трапа и это событие обусловлено отклонениями от нормального функционирования воздушного судна, экипажа, служб управления и обеспечения полетов, воздействием внешней среды.  4) какое-либо лицо вступило на борт с намерением совершить полет, и до момента, когда все лица, находившиеся на борту с целью полета, покинули воздушное судно и это событие может оказать влияние на безопасность полета и оно закончилось авиационным происшествием. |
| 15. Повреждение воздушного судна на земле, это:  1) событие, связанное с обслуживанием воздушного судна, при котором судну причинены повреждения.  2) событие, связанное с обслуживанием воздушного судна, при котором судну причинены повреждения, не ухудшающие летно-технические характеристики,  3) событие, связанное с обслуживанием воздушного судна, при котором судну причинены повреждения, устранение которых возможно в эксплуатационных условиях.  4) событие, связанное с обслуживанием воздушного судна, при котором судну причинены незначительные повреждения. |

Перечень заданий открытого типа:

|  |
| --- |
| 1. Безопасность полетов воздушных судов гражданской авиации. Предмет исследования безопасности полетов. |
| 2. Приемлемый уровень безопасности полетов. Показатели безопасности полетов. |
| 3. Понимание факторов опасности |
| 4. Понимание факторов риска. |
| 5. Основные понятия, принципы, нормы международного права, общая характеристика международных договоров. |
| 6. Понятие, предмет, система и принципы международного воздушного права. |
| 7. Международные организации гражданской авиации. |
| 8. Международная организация гражданской авиации(ИКАО) |
| 9. Структура, статус и общие описания документов ИКАО. |
| 10. Основные понятия, функции, обязанности и цели государственного регулирования авиационной деятельности. |
| 11. Структура органов государственной власти и их функции по обеспечению безопасности полетов. |
| 12. Сертификация в ГА РФ. |
| 13. Лицензирование в ГА РФ. |
| 14. Государственный контроль (надзор) за безопасностью полетов в ГА РФ. |
| 15. Особые ситуации и их виды. |
| 16. Понятие и виды отказов. |
| 17. Критерии оценки уровня безопасности полетов. |
| 18. Концепция системы предупреждения авиационных происшествий и инцидентов. |
| 19. Основные принципы и элементы АТС по предотвращению АП. |
| 20. Человеческий фактор в системе обеспечения БП. |
| 21. Постулаты безопасности полетов. |
| 22. Оценка и устранение опасности**.** |
| 23. Профилактика авиационных происшествий**.** |
| 24. Структуры организации по обеспечению безопасности полетов в авиапредприятиях. |
| 25. Система обеспечения авиационной безопасности. Основные определения. |
| 26. Организация авиационной безопасности. |
| 27. Обеспечение авиационной безопасности. |
| 28. Реализация политики и нормативных правовых документов в области обеспечения авиационной безопасности. |
| 29. Основные задачи службы авиационной безопасности в авиапредприятиях. |
| 30. Основные функции службы авиационной безопасности в авиапредприятиях |
| 31. Правовая основа расследования авиационных происшествий и инцидентов. |

**Компетенция:** *ОПК-12. Способен применять современные методы повышения безопасности и улучшения условий труда в сфере профессиональной деятельности, разрабатывать рекомендации по минимизации производственных рисков.*

Результаты обучения:

Знает: *основные процессы в системах управления безопасности полетов.*

Умеет: *проводить анализ состояния безопасности полетов авиационной организации;*

*ориентироваться среди многообразия эстетических ценностей*.

Владеет: *навыками извлечения необходимой для безопасности полетов информации в целях разработки превентивных мер в отношении выявленных факторов опасности; навыками целостного подхода к анализу факторов риска в деятельности авиационной организации.*

Перечень заданий закрытого типа:

|  |
| --- |
| Текст задания |
| 1. Чрезвычайное происшествие, это:  1) событие, связанное с эксплуатацией воздушного судна, но не относящееся к авиационному происшествию.  2) событие, связанное с эксплуатацией воздушного судна, при котором наступила гибель кого-либо из находившихся на борту воздушного судна в результате умышленных или неосторожных действий самого пострадавшего или других лиц, не связанная с функционированием воздушного судна.  3) событие, при котором наступила гибель какого-либо лица, самовольно проникшего на воздушное судно.  4) событие, связанное с эксплуатацией воздушного судна, но не относящееся к авиационному происшествию и инциденту. |
| 2. Расследование авиационного происшествия, произошедшего над территорией иностранного государства, организует и проводит:  1) государство изготовитель ВС  2) государство регистрации ВС.  3) государство, в воздушном пространстве которого произошло авиационное происшествие.  4) государство, регистрации эксплуатанта гражданской авиации. |
| 3. Расследование авиационного происшествия, организует и проводит:  1) федеральное агентство воздушного транспорта  2) федеральная служба по надзору в сфере транспорта.  3) межгосударственный авиационный комитет.  4) международное агентство гражданской авиации. |
| 4. Расследование авиационных инцидентов, организует и проводит:  1) федеральное агентство воздушного транспорта  2) федеральная служба по надзору в сфере транспорта.  3) межгосударственный авиационный комитет.  4) международное агентство гражданской авиации. |
| 5. Расследование авиационных происшествий с человеческими жертвами, организует и проводит:  1) федеральное агентство воздушного транспорта  2) федеральная служба по надзору в сфере транспорта.  3) межгосударственный авиационный комитет.  4) международное агентство гражданской авиации. |
| 6. Расследование авиационного происшествия без человеческих жертв, организует и проводит:  1) федеральное агентство воздушного транспорта  2) федеральная служба по надзору в сфере транспорта.  3) межгосударственный авиационный комитет.  4) международное агентство гражданской авиации. |
| 7. К авиационным происшествиям относятся:  1) Катастрофы и аварии.  2) Катастрофы и инциденты.  3) Катастрофы, аварии и ВС, пропавшие без вести.  4), Катастрофы, аварии и серьёзные авиационные инциденты. |
| 8. Авиационная безопасность это:  1) Защита гражданской авиации от террористических актов.  2) Зашита гражданской авиации от актов незаконного вмешательства в её деятельность.  3) Зашита гражданской авиации от техногенных катастроф.  4) Зашита гражданской авиации от природных катастроф. |
| 9. Сертификацию ВС, аэродромов, в том числе международных и категорированных, проводит:  1) межгосударственный авиационный комитет  2) федеральное агентство воздушного транспорта  3) федеральная служба надзора в сфере авиации  4) федеральная аэронавигационная служба. |
| 10. Лицензирование перевозок воздушным транспортом пассажиров и (или) грузов осуществляет:  1) федеральная служба надзора в сфере авиации  2) межгосударственный авиационный комитет  3) федеральное агентство воздушного транспорта  4) федеральная служба надзора в сфере транспорта. |
| 11. Виды авиации Российской Федерации, где осуществляется государственное регулирование деятельности:  1) гражданская авиация  2) государственная авиация  3) авиация оборонной промышленности  4) экспериментальная авиация |
| 12. Какой уровень безопасности считается необходимым для выполнения полетов?  1) недопустимый  2) приемлемый  3) допустимый  4) высокий |
| 13. Критерии оценки уровня безопасности полетов:  1) количественные и качественные критерии  2) интегральная оценка уровня безопасности  3) аналитические критерии  4) статистические показатели уровня безопасности |
| 14. Абсолютные показатели безопасности полетов:  1) общее количество неблагоприятных авиационных событий  2) общее количество инцидентов  3) общее количество отказов авиационной техники  4) общее количество авиационных происшествий |
| 15. Относительные показатели уровня безопасности полетов:  1) частота возникновения АП и инцидентов  2) показатели транспортной деятельности  3) количество неблагоприятных авиационных событий за период выполненной работы  4) статистические отчеты . |

Перечень заданий открытого типа:

|  |
| --- |
| 1. Система обеспечения безопасности на ВТ. |
| 2. В чем взаимозависимость АБ и Безопасности полетов? |
| 3. Состав, функции и свойства правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в РФ. |
| 4. Цели и принципы расследования авиационного происшествия или инцидента. |
| 5. Федеральные органы расследования авиационных происшествий и инцидентов. Разграничение полномочий и ответственности между ними. |
| 6. Классификация авиационных событий и их характеристика. |
| 7. Отличительные признаки авиационных происшествий и авиационных инцидентов. |
| 8. Признаки чрезвычайного происшествия. |
| 9. Стадии первичного оповещения об авиационном происшествии. |
| 10. Состав первоначального донесения об авиационном происшествии. |
| 11. Первоначальные действия должностных лиц при авиационном происшествии до прибытия комиссии по расследованию. |
| 12. Структура комиссии по расследованию авиационного происшествия. |
| 13. Состав последующего донесения об авиационном происшествии. |
| 14. Структура административной подкомиссии по расследованию авиационного происшествия. Задачи и функции рабочих групп и подгрупп административной подкомиссии. |
| 15. Предание гласности информации, связанной с авиационным происшествием. |
| 16. Учет авиационных происшествий и разработка рекомендаций, как результат расследования авиационного происшествия. |
| 17. Разработка мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия. |
| 18. Учет и анализ авиационных инцидентов. |
| 19. Разработка мероприятий по результатам расследования авиационного инцидента. |
| 20. Соответствующие полномочные органы РФ, регулирующие  деятельность по организации авиационной безопасности. |
| 21. Определение: "Авиационная безопасность ". Основные меры по  обеспечению авиационной безопасности. |
| 22. Анализ состояния безопасности на ВТ. |
| 23. Определение "терроризм". Основные причины терроризма. |
| 24. Основные методы действий и средства террористов. Основные  способы маскировки диверсионно-террористических устройств. |
| 25. Определение АНВ. Виды актов незаконного вмешательства в  деятельность ГА. |
| 26. ИКАО. Деятельность ИКАО по АБ. |
| 27. Международные соглашения по организации АБ в государствах. |

**Компетенция:** *ПК-1 Способен анализировать требования к системе процессного управления организациями и предприятиями воздушного транспорта, исходя из стратегии организации/предприятия, требований законодательства Российской Федерации и регулирующих органов, международных, национальных и отраслевых стандартов.*

Результаты обучения:

Знает: *основные показатели и критерии состоя­ния безопасности полетов.*

Умеет: *использовать экономический инструмен­тарий для определения финансовой границы ко­ридора безопасности авиапредприятия; формировать решения на основе системного подхода к разрешению ситуаций с учетом условий.*

Владеет: *способностью выработки корректирующих действий в системах управления безопасности полетов; навыками извлечения необходимой для безопасности полетов информации в целях разработки превентивных мер в отношении выявленных факторов опасности.*

Перечень заданий закрытого типа:

|  |
| --- |
| Текст задания |
| 1. Системные факторы опасности  1) отказ авиационной техники  2) социальные факторы  3) плохие метеоусловия  4) политические факторы опасности |
| 2. Основные источники информации об аварийных факторах опасности и отклонениях:  1) бортовые самописцы  2) бортовые журналы  3) каналы спутниковой связи  4) анонимные сообщения |
| 3. Особая ситуация:  1) сложная ситуация  2) аварийная ситуация  3) возникновения опасности в полете  4) рисковые ситуации |
| 4. Основная причина авиационных происшествий, согласно показателей аварийности:  1) отказ авиационной техники  2) плохое УВД  3) организация и управление летной деятельностью  4) ошибки в действиях экипажа. |
| 5. Какой документ относится к инструктивно методическим документам по обеспечению безопасности полетов?  1) ФЗ  2) анализ по безопасности полетов  3) руководство  4) приложение к Чикагской конвенции |
| 6. Какой документ определяет методологическую основу для разработки эксплуатационной документации и управления безопасности полетов?  1) руководство по летной годности ВС (док ИКАО 9760)  2) руководство по типовым правилам национального регулирования производства полетов и сохранения летной годности (док ИКАО 9388)  3) руководство по процедурам эксплуатационной инспекции сертификации и постоянного надзора (док ИКАО 8335)  4) руководство по производству полетов (док ИКАО 9376) |
| 7. Какой метод по предотвращению авиационных происшествий является самым прогрессивным?  1) реагирующий  2) проактивный  3) статистический  4) аналитический |
| 8. Что означает проактивный метод выявления неблагоприятных факторов опасности?  1) анализ БП  2) постоянный мониторинг  3) статистические отчеты  4) расследование неблагоприятных факторов |
| 9. Основная цель анализа надежности воздушных судов и их агрегатов:  1) выявление повторяемости опасных отказов по одним и тем же причинам  2) выявление ранее не проявившихся отказов  3) выявление конструктивных и производственных недостатков  4) выявление недостатков неудовлетворительного ремонта и обслуживания авиационной техники |
| 10. Под ошибкой авиационного персонала понимается:  1) неправильное выполнение какой-либо технологической операции.  2) непреднамеренное неправильное действие или бездействие при выполнении какой-либо технологической операции.  3) бездействие при выполнении какой-либо технологической операции.  4) преднамеренное неправильное действие или бездействие при выполнении какой-либо технологической операции. |
| 11. Под нарушением в работе авиационного персонала понимается:  1) неправильное выполнение какой-либо технологической операции.  2) непреднамеренное неправильное действие или бездействие при выполнении какой-либо технологической операции.  3) бездействие при выполнении какой-либо технологической операции.  4) преднамеренное неправильное действие или бездействие при выполнении какой-либо технологической операции. |
| 12. Система управления безопасностью полетов включает:  1) организационную структуру и план мероприятий по предотвращению авиационных происшествий.  2) организационную структуру, ответственность и план мероприятий по предотвращению авиационных происшествий.  3) распределение ответственности, необходимые организационные структуры, политику и процедуры.  4) системный подход к управлению безопасностью полетов. |
| 13. Система добровольных сообщений предусматривает:  1) добровольное предоставление авиационным персоналом информации о допущенных им ошибок в процессе работы.  2) добровольное сообщение, не может являться основанием для применения к заявителю мер дисциплинарной, гражданской или административной ответственности.  3) анонимное представление информации только о своих ошибках.  4) анонимное представление информации только об ошибках своих руководителей. |
| 14. Система управления безопасностью полетов организации гражданской авиации подлежит аудиту и оценке со стороны:  1) федерального агентства воздушного транспорта  2) федерального агентства воздушного транспорта и/или его региональных органов.  3) федеральной службы по надзору в сфере транспорта.  4) пользователей услугами организации гражданской авиации. |
| 15. К авиационному персоналу гражданской авиации относятся:  1) члены летного и кабинного экипажа гражданской авиации.  2) диспетчеры управления воздушным движением.  3) работники коммерческих служб организаций гражданской авиации.  4) работники аэропортов гражданской авиации. |

Перечень заданий открытого типа:

|  |
| --- |
| 1. Проактивные системы получения данных о безопасности на воздушном транспорте. |
| 2. Процессы выявления факторов опасности. |
| 3. Чем объяснить широкую сферу действия факторов опасности? |
| 4. Чем обусловлено проведение более глубоких и далеко идущих мероприятий по выявлению факторов опасности? |
| 5. Процесс сбора, учет данных о факторах опасности |
| 6. Порядок анализа данных о факторах опасности. |
| 7. Что позволяет предопределить оценка факторов риска? |
| 8. Сформулировать понятия руководство безопасностью на воздушном транспорте и управление безопасностью на воздушном транспорте. |
| 9. Когда меры по уменьшению риска будут действенны и эффективны? |
| 10. На каких системах основан сбор информации о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности на воздушном транспорте? |
| 11. В каких целях создается база данных о факторах опасности? |
| 12. В чем заключается завершающий этап реализации мероприятий по снижению риска? |
| 13. Что должна обеспечивать СУБП аэропорта? |
| 14. Особенности подачи добровольных сообщений, направляемых юридическими и физическими лицами, и использования их |
| 15. Организация охраны ВС и объектов ГА. |
| 16. Технические средства досмотра. |
| 17. Цели и задачи досмотра на воздушном транспорте. |
| 18. Технология работы службы досмотра САБ |
| 19. Методики выявления потенциально-опасных пассажиров в процессе предполетного обслуживания пассажиров. |
| 20. Взаимодействие САБ, государственных органов и служб в чрезвычайных ситуациях, связанных с АНВ. |
| 21. Технология отправки и снятия багажа с ВС при неявке пассажира на посадку в ВС. |
| 22. Перечень веществ и предметов, запрещенных к перевозке на ГВС и к проносу в КЗА. |
| 23. Изъятие веществ и предметов, запрещенных к перевозке на ГВС и к проносу в КЗА. |
| 24. Требования по перевозке опасных грузов. |
| 25. Оформление и перевозка оружия, боеприпасов и спецсредств на ГВС. |
| 26. План по урегулированию ЧС, связанных с АНВ. |
| 27. Действия авиаперсонала в ЧС, связанных с АНВ. |
| 28. Требования пропускного режима. Оборудование КПП. |
| 29. Определение «Контролируемая зона» и «Охраняемая зона ограниченного доступа». Требования внутриобъектового режима. |