

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНТРАНС РОССИИ)  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)  
ФГБОУ ВО «САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ  
УНИВЕРСИТЕТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ»  
(ФГБОУ ВО СПбГУ ГА)

УТВЕРЖДАЮ



Первый  
ректор-проректор по  
учебной работе  
Н.Н.Сухих

*Н.Н.Сухих* 2017 года

## РАБОЧАЯ ПРОГРАММА ДИСЦИПЛИНЫ

Авиационный английский язык

Направление подготовки (специальность)  
25.05.05 Эксплуатация воздушных судов и организация  
воздушного движения

Направленность программы (специализация)  
Организация технического обслуживания и ремонта  
воздушных судов

Квалификация выпускника  
инженер

Форма обучения  
заочная

Санкт-Петербург  
2017

## **1 Цели освоения дисциплины**

Целями освоения дисциплины «Авиационный английский язык» являются:

- формирование знаний, умений, навыков и компетенций для успешной профессиональной деятельности выпускников в области организации технического обслуживания и ремонта воздушных судов;
- повышение уровня владения английским языком, достигнутого на предыдущей ступени образования;
- овладение студентами необходимым уровнем коммуникативной компетенции, достаточным для решения лингвистических задач в различных областях профессиональной и научной деятельности, а также для дальнейшего самообразования;
- совершенствование навыков аудирования и говорения на основе аутентичных профессионально-ориентированных материалов;
- развитие навыков продуктивного использования лексико-грамматических средств в стандартных ситуациях устного и письменного профессионально-ориентированного общения;
- формирование представления об основных грамматических явлениях, характерных для профессиональной речи;
- формирование знаний о правилах оперирования различными языковыми средствами в определённых стандартных и нестандартных ситуациях и овладение практическими навыками применения коммуникативной компетенции в профессиональной области в рамках авиационного регистра английского языка.

**Задачами** освоения дисциплины являются:

- дальнейшее совершенствование слухо-произносительных навыков на основе аутентичных текстов и аудиоматериалов;
- развитие навыков интерактивного общения на профессиональные темы на основе проектной деятельности;
- правильное оперирование терминами в рамках профессиональной деятельности;
- развитие навыков толерантного междисциплинарного общения на профессионально-ориентированные темы на основе знаний делового иностранного (английского) языка;
- развитие способности к самообразованию;
- развитие способности к восприятию, анализу, критическому мышлению, систематизации и синтезу информации, полученной из разных источников.

Курс носит профессионально-направленный и коммуникативно-ориентированный характер. Его задачи определяются профессиональными и коммуникативными потребностями специалистов соответствующего профиля СПб ГУГА. Освоение дисциплины обеспечивает формирование устойчивых компетенций (языковой, социолингвистической, стратегической и др.) на уровне профессионально-ориентированного владения английским языком в сфере организации технического обслуживания и ремонта воздушных судов.

Дисциплина обеспечивает подготовку выпускника к эксплуатационно-технологическому виду профессиональной деятельности.

## **2 Место дисциплины в структуре ОПОП ВО**

Дисциплина «Авиационный английский язык» представляет собой дисциплину, относящуюся к Базовой части профессионального цикла дисциплин (СЗ).

Курс преподается студентам четвертого года обучения и является органической частью процесса осуществления подготовки высококвалифицированных специалистов, активно владеющих английским языком как средством межкультурной и профессионально-ориентированной коммуникации в сфере организации технического обслуживания и ремонта воздушных судов.

Входные знания, умения и навыки студента формируются на основе освоения контента дисциплины «Иностранный язык (Английский язык)»(ОК-44).

Также данная дисциплина базируется на результатах обучения, полученных при обучении дисциплинам: «Теория авиационных двигателей»(ОК—6), «Теория надежности» (ПК-8), «Аэродинамика и динамика полета» (ПК-26).

Дисциплина «Авиационный английский язык» является обеспечивающей для дисциплин: «Горюче-смазочные материалы», «Системный анализ в управлении производством».

Студенты должны владеть всеми видами чтения и аудирования при работе с аутентичными текстами и аудио-ресурсами, основанными на общеразговорной и профессиональной лексике.

Владеть навыками разговорной и профессиональной речи с соблюдением нормативного произношения и ритма речи, владеть практической грамматикой, уметь вести беседу на общебытовые и профессиональные темы, владеть речевым этикетом повседневной, профессиональной устной и письменной коммуникации.

Уметь логически и правильно в грамматическом и орфографическом отношениях строить письменные высказывания на общие разговорные и профессиональные темы.

Дисциплина «Авиационный английский язык» является завершающей. Дисциплина «Авиационный английский язык» изучается на 4 курсе.

### 3. Компетенции обучающегося, формируемые в результате освоения дисциплины

Процесс освоения дисциплины «Авиационный английский язык» направлен на формирование следующих компетенций:

Перечень и код Компетенций	Перечень планируемых результатов обучения по дисциплине
1. Способность к восприятию, анализу, критическому мышлению, систематизации и синтезу информации, полученной из разных источников, прогнозированию, постановке целей и выработке путей их достижения (ОК-6).	<p><i>Знать:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- основные грамматические конструкции и предложения, обеспечивающие профессиональную коммуникацию на английском языке без искажения смысла высказывания;</li><li>- лексический минимум английского языка, достаточный для эффективного общения на общие, конкретные и связанные с работой темы;</li><li>- пути и средства профессионального самосовершенствования, методы и приемы самоорганизации в получении и систематизации знаний;</li><li>- способы проведения анализа контента профессионально-ориентированных аутентичных текстов;</li><li>- принципы чтения и перевода технических текстов и документов, способы словообразования; грамматические формы, структуры предложений, применяемых в техническом тексте;</li><li>- лексический минимум терминологического характера, достаточный для правильного перевода и создания текстов и документов, связанных со спецификой работы.</li></ul> <p><i>Уметь:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- самостоятельно строить процесс овладения информацией, находить, анализировать и систематизировать</li></ul>

	<p>информацию;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- применять современные медиа технологии, способствующие развитию навыков развития критического мышления при производстве систематизации и синтеза.</li> </ul> <p><i>Владеть:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- технологиями организации процесса самообразования, способами планирования, организации и самоконтроля самооценки.</li> </ul>
<p>2. Владение английским языком как средством делового общения на уровне не ниже среднего (ОК-44).</p>	<p><i>Знать:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- основные грамматические конструкции и предложения, обеспечивающие профессиональную коммуникацию на английском языке без искажения смысла высказывания;</li> <li>- лексический минимум английского языка, достаточный для эффективного общения на конкретные и связанные с работой темы.</li> </ul> <p><i>Уметь:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- организовать свое речевое поведение адекватно задачам профессионально-ориентированной коммуникации.</li> </ul>
<p>3. Способность к работе в многонациональном коллективе, в том числе и над инновационными междисциплинарными проектами (ПК-8).</p>	<p><i>Знать:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- основы ведения межкультурной коммуникации при осуществлении профессионального, делового и общеразговорного общения в многонациональном коллективе;</li> <li>- основные грамматические конструкции и предложения, обеспечивающие профессиональную коммуникацию на английском языке без искажения смысла высказывания.</li> </ul> <p><i>Уметь:</i></p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- организовать свое речевое поведение адекватно задачам общебытовой и профессионально-ориентированной коммуникации;</li> <li>- использовать формальные средства для создания грамматических и фонологических правильных, значимых высказываний на английском языке на профессиональную тематику;</li> <li>- моделировать различные ситуации профессионального общения.</li> </ul> <p><i>Владеть:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- основным контекстом смежных профессионально-ориентированных дисциплин, с целью использования приобретенных знаний в междисциплинарных инновационных проектах на иностранном языке.</li> </ul>
<p>Владение авиационным английским языком в объёме, достаточном для эффективного общения на конкретные и связанные с работой темы (ПК-26).</p>	<p><i>Знать:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- профессионально-ориентированный английский язык;</li> <li>- специфику артикуляции звуков, интонации и ритма речи на авиационном английском языке;</li> <li>- основные особенности произношения и ударения, главные способы словообразования в авиационном английском языке;</li> <li>- основные грамматические конструкции и предложения, обеспечивающие профессиональную коммуникацию на английском языке без искажения смысла высказывания;</li> <li>- лексический минимум английского языка, достаточный для эффективного общения на общие, конкретные и связанные с работой темы.</li> </ul> <p><i>Уметь:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- применять английский язык в</li> </ul>

	<p>профессиональной деятельности;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- воспринимать на слух разговорно-бытовую и профессионально-ориентированную коммуникацию на авиационном английском языке;</li> <li>- правильно пользоваться основными грамматическими конструкциями и моделями предложений при составлении собственных высказываний на общие, конкретные и связанные с работой темы на авиационном английском языке;</li> <li>- поддерживать разговор на английском языке в течение определённого времени в надлежащем темпе;</li> <li>- правильно понимать информацию на английском языке на общие, конкретные и связанные с работой темы;</li> <li>- вести монологическую и диалогическую речь с правильным использованием словарного запаса на общие, конкретные и связанные с работой темы на авиационном английском языке.</li> </ul> <p>Владеть:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- английским языком в объёме достаточном для эффективного общения на общие, конкретные и связанные с работой темы.</li> </ul>
--	--

#### **4 Объем дисциплины и виды учебной работы**

Общая трудоемкость дисциплины составляет 8 зачетных единиц, 288 академических часов.

Наименование	Всего часов	1 курс	2 курс
Общая трудоемкость дисциплины	288	180	108
Контактная работа, всего	29	18,5	10,5
лекции	-	-	
практические занятия	24	16	8
семинары	-	-	
лабораторные работы	-	-	
Курсовой проект (работа)	-	-	
Самостоятельная работа студента	246	155	91
Промежуточная аттестация	18	9	9
контактная работа	5	2,5	2,5
самостоятельная работа по подготовке к экзамену	13	6,5	6,5

## 5 Содержание дисциплины

### 5.1 Соотнесения тем (разделов) дисциплины и формируемых компетенций

Темы дисциплины	Количество часов	Компетенции				Образовательные технологии	Оценочные средства
		ОК-6	ОК-44	ПК-8	ПК-26		
Раздел 1 History of Aviation. История гражданской авиации	39,6	+	+	+	+	МПК, СРС	ВК, У, КР,
Раздел 2 Development of aviation in Russia and in the world. Развитие авиации в	33	+	+	+	+	МПК, СРС	У, КР,



Темы	Количест	Компетенции				Образовательн	Оценоч
России и мире.							
Раздел 3 Airport Аэропорт	33	+	+	+	+	MPK, CPC	У, КР,
Раздел 4 Physical description of an aircraft Описание строения ВС	33	+	+	+	+	MPK, CPC	У, КР
Раздел 5 International Civil Aviation Organisations. Международные организации и гражданской авиации	32,4	+	+	+	+	MPK, CPC	У, КР,
Итого за 1 курс	171						
Раздел 6 Weather Погода	17,2	+	+	+	+	MPK, CPC	У, КР
Раздел 7 Safety Техника безопасности	17,2	+	+	+	+	MPK, CPC	У, КР
Раздел 8 Avionics Авиакосмическое электронное оборудование	17,2	+	+	+	+	MPK, CPC	У, КР
Раздел 9	21,5	+	+	+	+	MPK, CPC	У, КР

Темы	Количест	Компетенции				Образовательн	Оценоч
Aircraft repairing and maintenance Техническое обслуживание ВС							
Раздел 10 Technical problems Техническая неисправность	25,9	+	+	+	+	МПК, СРС	У, КР
Итого за 2 курс	99						
Итого по дисциплине	270						
Промежуточная аттестация	18						
Всего по дисциплине	288						

Сокращения: ПЗ - практическое занятие, СРС - самостоятельная работа студента, ВК - входной контроль, У - устный опрос, КР - контрольная работа

## 5.2 Темы (разделы) дисциплины и виды занятий

Наименование раздела дисциплины	Л	ПЗ	С	ЛР	СРС	КР	Всего часов
1 курс							

Наименование раздела дисциплины	Л	ПЗ	С	ЛР	СРС	КР	Всего часов
Раздел 1 HistoryofAviation. История гражданской авиации		0,6			6		6,6
Тема 1.1- 1.2 First attempts to fly. Предпосылки развития воздушного движения. Инфинитив и образование форм инфинитива.  Firstflights. Первые полеты. Инфинитив без частицы to. Простое прошедшее время.		0,6			6		6,6
Тема 1.3 - 1.4 FirstflightsinRussia.Первые полеты в истории России. Простое прошедшее время. Простое настоящее время.  Zhukovskyandhisroleinaviation. Жуковский Н.Е. и его вклад в развитие авиации		0,6			6		6,6
Тема 1.5 - 1.6 Sikorsky and his aircraft. Модель ВС Сикорского И.И.  Antonovbureauaircraft.Модель ВС Антонова О.К.оборот for+ существительное или местоимение+инфинитив		0,6			6		6,6
Тема 1.7- 1.8 Pyushinbureauaircraft. Повторение всего пройденного материала по теме Инфинитив. Подготовка к промежуточной контрольной работе  TheaircraftofTupolevfamily. ВСТуполеваА. Н.		0,6			6		6,6

Наименование раздела дисциплины	Л	ПЗ	С	ЛР	СРС	КР	Всего часов
Тема 1.9 -1.10 Competition between the aircraft designer in all countries. Инновационные идеи проектирования типов ВС во всем мире. Лексико-грамматический тест		0,6			6		6,6
Раздел 2. Development of aviation in Russia and in the world. Развитие авиации в России и мире.		0,6			6		6,6
Тема2.1 There is/ there are. Pr. PerfectTense.Настоящее совершенное время.		0,6			6		6,6
Тема 2.2-2.3Yakovlev as an aircraft designer. ЯковлевА.С. Modern aircraft in the world.СовременныетипыВС		0,6			6		6,6
Тема 2.4- 2.5 ModernaircraftinRussia.Современные типы ВС в России. Boeing family planes. Типысамолетов Boeing		0,6			6		6,6
Тема 2.6-2.7 Airbus family planes. Типысамолетов Airbus Лексико-грамматический тест		0,6			6		6,6
Раздел 3. Airport Аэропорт		0,6			6		6,6
Тема 3.1 Definiteandindefinitearticlesthe/a. Употребление определенного и неопределенного артиклей the/a.		0,6			6		6,6
Тема 3.2 Airportstructure. Структура аэропорта		0,6			6		6,6
Тема 3.3 Engineer/mechanicduties. Должностные обязанности бортинженера/ бортмеханика		0,6			6		6,6

Наименование раздела дисциплины	Л	ПЗ	С	ЛР	СРС	КР	Всего часов
Тема 3.4-3.5 Правила ведения деловой переписки. Типы писем – требование, жалоба. Написание резюме. Лексико-грамматический тест		0,6			6		6,6
Раздел 4. Physical description of an aircraft Описание строения ВС		0,6			6		6,6
Тема 4.1 Main parts of an aircraft. Структура ВС.		0,6			6		6,6
Тема 4.2-4.3 Supersonic aircraft. Сверхзвуковой тип ВС. Subsonic aircraft. ВС с дозвуковой скоростью.		0,6			6		6,6
Тема 4.4 Cargo aircraft. Грузовой тип ВС.		0,6			6		6,6
Тема 4.5 Helicopters. Вертолеты. Лексико-грамматический тест		0,6			6		6,6
Раздел 5. International Civil Aviation Organisations. Международные организации гражданской авиации		0,6			6		6,6
Тема 5.1 ICAO. ИКАО		0,6			6		6,6
Тема 5.2 IATA. ИАТА		0,6			6		6,6
Тема 5.3 Подготовка к зачету. Повторение лексико-грамматического материала.		0,6			6		6,6
Тема 5.4 Итоговый лексико-грамматический тест.		1			5		6
Итого за 1 курс	-	16			155		171
Промежуточная аттестация							9
Всего за 1 курс							180
Раздел 6. Weather Погода		0,3			4		4,3
Тема 6.1 Present Simple, Past Simple, Future Simple. Система групп времен present/past/future.		0,3			4		4,3
Тема 6.2-6.4 Indirect speech. Косвенная речь. Sequence of tenses. Согласование времен		0,3			4		4,3

Наименование раздела дисциплины	Л	ПЗ	С	ЛР	СРС	КР	Всего часов
Modalverbs. Модальные глаголы Participles. Причастия. Причастные обороты. Participial constructions							
Тема 6.5- 6.7 Инфинитив. Функции инфинитива. Infinitive and its functions Dangerous weather phenomena. Опасные погодные явления. Лексико-грамматический тест		0,3			4		4,3
Раздел 7. Техника безопасности		0,3			4		4,3
Тема 7.1 Human factor in aviation. Роль человеческого фактора в авиации		0,3			4		4,3
Тема 7.2 Safety requirements. Техника безопасности.		0,3			4		4,3
Тема 7.3-7.4 Passive voice + modal verbs. Imperative mood. Страдательный залог + модальные глаголы. Повелительное наклонение. Лексико-грамматический тест		0,3			4		4,3
Раздел 8 Avionics Авиакосмическое электронное оборудование		0,3			4		4,3
Тема 8.1 Compound nouns. Сложные имена существительные		0,3			4		4,3
Тема 8.2-8.3 Cockpit display. Инструментальная панель Cockpit instruments. Приборы в кабине экипажа.		0,3			4		4,3
Тема 8.4-8.5 How aircraft can see and hear Лексико-грамматический тест		0,3			4		4,3
Раздел 9. Aircraft repairing and maintenance Техническое обслуживание ВС		0,3			4		4,3
Тема 9.1 Aircraft electrical system. Электросистема ВС.		0,3			4		4,3
Тема 9.2 Aircraft hydraulics system. Гидравлическая система		0,3			4		4,3

Наименование раздела дисциплины	Л	ПЗ	С	ЛР	СРС	КР	Всего часов
Тема 9.3 Aircraft oil system. Масляная система		0,3			4		4,3
Тема 9.4-9.5 Aircraft fuel system. Топливная система Лексико-грамматический тест		0,3			4		4,3
Раздел 10. Technical problems Техническая неисправность		0,3			4		4,3
Тема 10.1 Aircraft breakdown- electrical. Неисправность электросистемы ВС		0,3			4		4,3
Тема 10.2 Fuel problems. Неисправность топливной системы.		0,3			4		4,3
Тема 10.3 Take-off incidents. Штатные и нештатные ситуации при взлете.		0,3			4		4,3
Тема 10.4 Ground movement incidents. Наземные штатные и нештатные ситуации		0,7			4		4,7
Тема 10.5-10.6 Depressurization. Разгерметизация Итоговый лексико-грамматический тест		1			3		4
Итого за 2 курс	-	8			91		99
Промежуточная аттестация							9
Всего за 2 курс							108
Всего по дисциплине							288

Сокращения: Л – лекция, ПЗ - практическое занятие, С – семинары, ЛР – лабораторная работа, СРС - самостоятельная работа студента, КР – контрольная работа

### 5.3 Содержание дисциплины

1 курс

#### Раздел 1. History of Aviation. История гражданской авиации.

Тема 1.1 First attempt to fly. Предпосылки развития воздушного движения.  
Инфинитив и образование форм инфинитива.

Тема 1.2. First flights. Первые полеты. Инфинитив без частицы to.  
Простое прошедшее время.

Тема 1.3. First flights in Russia. Первые полеты в истории России. Простое прошедшее время. Простое настоящее время.

Тема 1.4. Zhukovskiy and his role in aviation. Жуковский Н.Е. и его вклад в развитие авиации.

Тема 1.5. Sikorskiy and his aircraft. Модель ВС Сикорского И.И.

Тема 1.6. Antonov bureau aircraft. Модель ВС Антонова О.К. Оборот for+ существительное или местоимение+инфинитив.

Тема 1.7. Puushin bureau aircraft. Повторение всего пройденного материала по теме «Инфинитив». Подготовка к промежуточной контрольной работе.

Тема 1.8. The aircraft of Tupolev family. ВС Туполева А. Н.

Тема 1.9. Competition between the aircraft designer in all countries.

Инновационные идеи проектирования типов ВС во всем мире.

Тема 1.10 Контроль пройденного материала. Промежуточная контрольная работа (лексико-грамматический тест).

## **Раздел 2. Development of aviation in Russia and in the world.**

### **Развитие авиации в России и мире.**

Тема 2.1 There is/ there are. Pr. Perfect Tense. Настоящее совершенное время.

Тема 2.2. Yakovlev as an aircraft designer.

Тема 2.3 Modern aircraft in the world. Современные типы ВС.

Тема 2.4. Modern aircraft in Russia. Современные типы ВС в России.

Тема 2.5. Boeing family planes. Типы самолетов Boeing.

Тема 2.6. Airbus family planes. Типы самолетов Airbus.

Тема 2.7. Контроль пройденного материала. Промежуточная контрольная работа (лексико-грамматический тест).

### **Раздел 3. Airport. Аэропорт.**

Тема 3.1. Definite and indefinite articles the/a. Употребление определенного и неопределенного артиклей the/a.

Тема 3.2. Airport structure. Структура аэропорта.

Тема 3.3. Engineer/mechanic duties. Должностные обязанности бортинженера/ бортмеханика.

Тема 3.4. Правила ведения деловой переписки. Типы писем – требование, жалоба. Написание резюме.

Тема 3.5. Контроль пройденного материала. Промежуточная контрольная работа (лексико-грамматический тест).

### **Раздел 4. Physical description of an aircraft. Описание строения ВС.**

Тема 4.1. Main parts of an aircraft. Структура ВС.

Тема 4.2. Supersonic aircraft. Сверхзвуковой тип ВС.

Тема 4.3. Subsonic aircraft. ВС с дозвуковой скоростью.

Тема 4.4. Cargo aircraft. Грузовой тип ВС.

Тема 4.5. Helicopters. Вертолеты. Закрепление пройденного материала в



виде лексико-грамматического теста.

## **Раздел 5. Aviation organisations. Международные авиационные организации.**

Тема 5.1. ICAO. ИКАО.

Тема 5.2. IATA. ИАТА.

Тема 5.3. Подготовка к зачету. Повторение пройденного лексико-грамматического материала.

Тема 5.4. Итоговый лексико-грамматический тест.

2 курс

## **Раздел 6. Weather. Погода.**

Тема 6.1. Present Simple, Past Simple, Future Simple. Система групп времен present/past/future.

Тема 6.2. Indirect speech. Косвенная речь. Sequence of tenses. Согласование времен.

Тема 6.3. Modal verbs. Модальные глаголы.

Тема

6.4. Participles. Причастия. Причастные обороты. Participial constructions.

Тема 6.5. Инфинитив. Функции инфинитива. Infinitive and its functions.

Тема 6.6. Dangerous weather phenomena. Опасные погодные явления.

Тема 6.7. Лексико-грамматический тест.

## **Раздел 7. Safety. Безопасность.**

Тема 7.1. Human factor in aviation. Роль человеческого фактора в авиации.

Тема 7.2. Safety requirements. Техника безопасности.

Тема 7.3. Passive voice + modal verbs. Imperative mood. Страдательный залог + модальные глаголы. Повелительное наклонение.

Тема 7.4. Лексико-грамматический тест.

## **Раздел 8. Avionics. Авиакосмическое электронное оборудование.**

Тема 8.1. Compound nouns. Сложные имена существительные.

Тема 8.2. Cockpit display. Инструментальная панель.

Тема 8.3. Cockpit instruments. Приборы в кабине экипажа.

Тема 8.4. How aircraft can see and hear.

Тема 8.5. Лексико-грамматический тест.

## **Раздел 9. Aircraft repairing and maintenance. Техническое обслуживание ВС.**

Тема 9.1. Aircraft electrical system. Электросистема ВС.

Тема 9.2. Aircraft hydraulic system. Гидравлическая система.

Тема 9.3. Aircraft oil system. Масляная система.

Тема 9.4. Aircraft fuel system. Топливная система.

Тема 9.5. Лексико-грамматический тест.

## **Раздел 10. Technical problems. Техническая неисправность.**

Тема 10.1. Aircraft breakdown- electrical. Неисправность электросистемы ВС.

Тема 10.2. Fuel problems. Неисправность топливной системы.

Тема 10.3. Take-off incidents. Штатные и нештатные ситуации при взлете.  
Тема 10.4. Ground movement incidents. Наземные штатные и нештатные ситуации.  
Тема 10.5. Depressurization. Разгерметизация.  
Тема 10.6. Итоговый лексико-грамматический тест.  
**Экзамен.**

#### 5.4 Практические занятия

Номер темы дисциплины	Тематика практических занятий	Трудоемкость (часы)
1 курс		
<b>Раздел 1</b>		
Тема 1.1-1.2	First attempt to fly. Предпосылки развития воздушного движения. Инфинитив и образование форм инфинитива . First flights .Первые полеты. Инфинитив без частицы to. Простое прошедшее время.	0,6
Тема 1.3-1.4	First flights in Russia. Первые полеты в истории России. Простое прошедшее время. Простое настоящее время. Zhukovsky and his role in aviation. Жуковский Н.Е. и его вклад в развитие авиации	0,6
Тема 1.5-1.6	Sikorsky and his aircraft. Модель ВС Сикорского И.И. Antonov bureau aircraft. Модель ВС Антонова О.К. Оборот for+ существительное или местоимение+инфинитив	0,6

Номер темы дисциплины	Тематика практических занятий	Трудоемкость (часы)
Тема 1.7-1.8	Pyushinbureauaircraft. Повторение всего пройденного материала по теме Инфинитив. Подготовка к промежуточной контрольной работе TheaircraftofTupolevfamily. ВС ТуполеваА. Н.	0,6
Тема1.9-1.10	Competition between the aircraft designer in all countries. Инновационные идеи проектирования типов ВС во всем мире. Лексико-грамматический тест	0,6
Раздел 2		
Тема 2.1	There is/ there are. Pr. Perfect Tense.Настоящее совершенное время.	0,6
Тема 2.2-2.3	Yakovlev as an aircraft designer. ЯковлевА.С. Modern aircraft in the world.СовременныетипыВС	0,6
Тема 2.4-2.5	Modern aircraft in Russia.СовременныетипыВСвРоссии. Boeing family planes. Типысамолетов Boeing	0,6
Тема 2.6-2.7	Airbusfamilyplanes. ТипысамолетовAirbus Лексико-грамматический тест	0,6
Раздел 3		
Тема 3.1	Definiteandindefinitearticlesthe/a. Употребление определенного и неопределенного артиклей the/a.	0,6
Тема 3.2	Airportstructure. Структура аэропорта	0,6
Тема 3.3	Engineer/mechanicduties.	0,6

Номер темы дисциплины	Тематика практических занятий	Трудоемкость (часы)
	Должностные обязанности бортинженера/ бортмеханика	
Тема 3.4-3.5	Правила ведения деловой переписки. Типы писем – требование, жалоба. Написание резюме. Лексико-грамматический тест	0,6
Раздел 4		
Тема 4.1	Main parts of an aircraft. Структура ВС.	0,6
Тема 4.2-4.3	Subsonic aircraft. ВС с дозвуковой скоростью. Subsonic aircraft. ВС с дозвуковой скоростью.	0,6
Тема 4.4	Cargo aircraft. Грузовой тип ВС.	0,6
Тема 4.5	Helicopters. Вертолеты. Лексико-грамматический тест	0,6
Раздел 5		
Тема 5.1	ICAO. ИКАО	0,6
Тема 5.2	IATA. ИАТА	0,6
Тема 5.3	Подготовка к зачету. Повторение пройденного лексико-грамматического материала.	0,6
Тема 5.4	Итоговый лексико-грамматический тест.	1
Итого за 1 курс		16
2 курс		
Тема 6.2-6.4	Indirect speech. Косвенная речь. Sequence of tenses. Согласование времен. Modal verbs. Модальные глаголы Participles. Причастия. Причастные обороты. Participial constructions	0,3

Номер темы дисциплины	Тематика практических занятий	Трудоемкость (часы)
Тема 6.5-6.7	Инфинитив. Функции инфинитива. Infinitive and it's functions. Dangerous weather phenomena. Опасные погодные явления. Лексико-грамматический тест.	0,3
Тема 7.3 Тема 7.4	Passive voice + modal verbs. Imperative mood. Страдательный залог + модальные глаголы. Повелительное наклонение. Лексико-грамматический тест	0,3
Раздел 8		
Тема 8.4 Тема 8.5	Cockpit instruments. Приборы в кабине экипажа. Лексико-грамматический тест	0,3
Раздел 9		
Тема 9.3	Aircraft hydraulic system. Гидравлическая система	0,3
Тема 9.4-9.5	Aircraft fuel system. Топливная система Лексико-грамматический тест	0,3
Раздел 10		
Тема 10.3	Take-off incidents. Штатные и нештатные ситуации при взлете.	0,5
Тема 10.4	Ground movement incidents. Наземные штатные и нештатные ситуации.	0,3
Тема 10.5 Тема 10.6	Depressurization. Разгерметизация Итоговый лексико-грамматический тест	1
Итого за 2 курс		8
Итого по дисциплине		24

## 5.5 Лабораторный практикум

Лабораторный практикум учебным планом не предусмотрен.

## 5.6. Самостоятельная работа.

Номер раздела дисциплины	Виды самостоятельной работы	Трудоемкость (часы)
<b>Раздел 1</b>	Подготовка к аудиторным (практическим) занятиям. Проработка учебного материала по конспектам и учебной литературе. Работа со словарями. Составление интеллектуальных карт по теме «Иновационные идеи разработок ВС в мире». Применение ресурсов платформ Google+ - mind-maps. Работа в дискуссионных микрогруппах по 2-3 человека. Подготовка к представлению результатов в рамках круглого стола [1-22].	36
<b>Раздел 2</b>	Подготовка к аудиторным (практическим) занятиям. Проработка учебного материала по конспектам и учебной литературе. Работа со словарями [1-22].	30
<b>Раздел 3</b>	Подготовка к аудиторным (практическим) занятиям. Проработка учебного материала по конспектам и учебной литературе. Работа со словарями.	30

	<p>Подготовка ролевой игры «Интервью с журналом «Гражданская авиация»». Тема интервью: «Ваша профессия». Работа в дискуссионных микрогруппах по 2 человека. Распределение ролей студентами – корреспондент, бортмеханик/инженер. Подготовка вопросов и ответов [1-22].</p>	
<b>Раздел 4</b>	<p>Подготовка к аудиторным (практическим) занятиям. Проработка учебного материала по конспектам и учебной литературе. Работа со словарями. Работа с раздаточным материалом – плакатами и схемами (строение ВС, вертолетов и т.д.) [1-22].</p>	30
<b>Раздел 5</b>	<p>Подготовка к аудиторным (практическим) занятиям. Проработка учебного материала по конспектам и учебной литературе. Работа со словарями [1-22].</p>	29
<b>Итого за 1 курс</b>		155
<b>Раздел 6</b>	<p>Подготовка деловой игры в рамках темы Weather. Dangerousweathercondition. Погода. Опасные погодные явления.</p> <p>1. Постановка проблемной задачи: Тема: «Метеорологическое обеспечение полетов».</p>	16

	<p>Подтемы:  «Метеорологические службы». «Опасные явления погоды и их влияние на безопасность полетов».</p> <p>2. Подготовка материалов к ролевой игре.</p> <p>А) Подготовка к интервью с корреспондентом метеорологической службе.</p> <p>Распределить роли: сотрудники метеослужбы, репортер.</p> <p>- Подготовить диалоги сотрудников метеослужб с репортером о назначении метеослужбы и её деятельности.</p> <p>Б) Найти материалы (фотографии с опасными явлениями природы, которые влияют на безопасность полётов).</p> <p>Распределиться на группы по 3 человека, составить ситуационные описания картинок «полет в сложных метеорологических условиях».</p> <p>Проработка учебного материала по конспектам и учебной литературе. Работа со словарями.</p>	
--	---	--



<p><b>Раздел 7</b></p>	<p>Проработка учебного материала по конспектам и учебной литературе. Работа со словарями.</p> <p>Подготовка проекта «Роль человеческого фактора в истории гражданской авиации.</p> <p>Самостоятельная работа студентов в микрогруппах по 3 человека. План проекта:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- поиск информации в аутентичных ресурсах (негативное влияние человеческого фактора);</li> <li>- поиск примера авиакатастроф, инцидентов во время полета, посадки, наземные; описание ситуации;</li> <li>- культурологический аспект (описание основ менталитета страны (стран), где произошло происшествие;</li> <li>- предоставление возможных путей решения;</li> <li>- создание интеллектуальной карты;</li> <li>- защита проекта – круглый стол, дискуссионные микрогруппы по 2-3 человека [1-22].</li> </ul>	<p>16</p>
<p><b>Раздел 8</b></p>	<p>Проработка учебного материала по конспектам и учебной литературе. Работа со словарями.</p>	<p>16</p>
<p><b>Раздел 9</b></p>	<p>Проработка учебного</p>	<p>20</p>

	материала по конспектам и учебной литературе. Работа со словарями [1-22].	
<b>Раздел 10</b>	Проработка учебного материала по конспектам и учебной литературе. Работа со словарями [1-22].	23
<b>Итого за 2 курс</b>		91
<b>Итого по дисциплине</b>		246

## **6 Учебно-методическое и информационное обеспечение дисциплины**

### **а) основная литература:**

1. Шавкунова Л. В. **Авиационный английский язык. Aviation English Fundamentals for pilots: учеб. пособие по изучению дисциплины «Профессионально-ориентированный английский язык» для курсантов средних и высших летных училищ [Текст]** / Л.В. Шавкунова. – 3-е изд., стер. – Ульяновск : УВАУ ГА (И), 2010. – 159 с. Количество экземпляров 50.
2. **Новый деловой английский: Учеб. англ.яз. [Текст]** / Дарская В.Г. и др. - М.: Вече, 2008. - 672с. - Количество экземпляров 191.

### **б) Дополнительная литература**

3. **Англо-русский и русско-английский словарь. Около 10000 терминов [Текст]** – Харламова М.В; Ред. – 6е изд., стереотип. – М.: Питер Рус. яз. Медиа, 2007, - 425 с. Количество экземпляров 17.
4. Григоров, В.Б. **Английский язык для студентов авиационных вузов и техникумов: Учеб. пособие/В.Б. Григоров.** – Москва: ООО «Издательство Астрель»: ООО «Издательство АСТ», 2002. – 384 с. ISBN: 5-17-014557-8 (ООО «Издательство АСТ»), ISBN: 5-271-05018-1 (ООО «Издательство Астрель»). Количество экземпляров 3000.
5. **Авиационный английский язык. Практикум по чтению текстов авиационной тематики для студентов I и II курсов специальности «Аэронавигация».** Составители: С.А. Беляева, Н.С.Паскевич, Г.В. Попова, СПбГУГА 2007. — 38 с. Количество экземпляров 50.

### **в) перечень ресурсов информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»:**

6. Список бесплатных программ для создания интеллект-карт.-.- [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL <https://web-academy.com.ua/stati/281-top-10-programm-dlya-postroeniya-mind-map> , свободный (дата обращения 25.05.17)
7. MindMeister-for-Google-Docs.-[Электронный ресурс] – Режим доступа: URL <https://support.mindmeister.com/hc/en-us/articles/218402278-MindMeister-for-Google-Docs>
8. Мультитран. Электронные словари [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <https://www.multitrans.ru/>, свободный (дата обращения 25.05.17)
9. AirTransportWorld [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <http://atwonline.com/>, свободный (дата обращения 20.05.17)
10. Elsevier. Научный издательский дом. [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <https://www.elsevier.com/>, свободный (дата обращения 25.05.17)

11. Jeppesen. Образовательные услуги в области авиации. [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <http://www.jeppesen.com>, свободный (дата обращения 25.05.17).
12. [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <https://www.macmillandictionary.com>/свободный (дата обращения 25.05.17).
13. <https://dictionary.cambridge.org/>[Электронный ресурс] – Режим доступа: URL:свободный (дата обращения 25.05.17).
14. <https://www.ldoceonline.com/>[Электронный ресурс] – Режим доступа: URL:свободный (дата обращения 25.05.17).
15. <https://www.merriam-webster.com/>[Электронный ресурс] – Режим доступа: URL:свободный (дата обращения 25.05.17).
16. <http://www.visualdictionaryonline.com/>[Электронный ресурс] – Режим доступа: URL:свободный (дата обращения 25.05.17).
17. <https://dictionary.cambridge.org/>[Электронный ресурс] – Режим доступа: URL:свободный (дата обращения 25.05.17).
18. [https://www.alphadictionary.com/directory/Specialty Dictionaries](https://www.alphadictionary.com/directory/Specialty%20Dictionaries)[Электронный ресурс] – Режим доступа: URL:свободный (дата обращения 25.05.17).
19. <http://dictionary.babylon-software.com/science/aviation/>[Электронный ресурс] – Режим доступа: URL:свободный (дата обращения 25.05.17).
20. <http://www.bianch.com.br/Mkt/frete/5/Dictionary-of-Aviation.pdf>[Электронный ресурс] – Режим доступа: URL:свободный (дата обращения 25.05.17).
21. <https://www.vocabulary.com/dictionary>[Электронный ресурс] – Режим доступа: URL:свободный (дата обращения 25.05.17).
22. [http://air-travel.discoverfrance.net/aviation\\_glossary](http://air-travel.discoverfrance.net/aviation_glossary). [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL:свободный (дата обращения 25.05.17)

## 7 Материально-техническое обеспечение дисциплины

Для обеспечения учебного процесса материально-техническими ресурсами используется компьютерные классы кафедры № 7 СПбГУГА, оборудованные для проведения практических работ средствами оргтехники, персональными компьютерами, объединенными в сеть с выходом в Интернет. Компьютерный класс, оргтехника (всё – в стандартной комплектации для самостоятельной работы); доступ к сети Интернет (во время самостоятельной работ. Лингафонный кабинет, компьютерный класс, CD- плееры, аудио, интерактивные CD-диски к УМК по дисциплинам «Иностранный язык», «Авиационный английский язык», грамматические таблицы, тематические плакаты.

№ пп	Наименование дисциплины	Наименование специальных помещений и	Оснащенность специальных помещений и	Перечень лицензионного программного
------	-------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	-------------------------------------

		помещений для самостоятельной работы	помещений для самостоятельной работы	обеспечения.
1	Антикризисное управление авиапредприятиями	Компьютерный класс аудитория №513  Лекционная аудитория №512 Лекционная аудитория №511а №510	Компьютер в комплекте (системный блок +ЖК монитор LG) – 13 шт. Проектор CANYO  Проектор Aser, 1 экран  Проектор Aser, 1 экран Проектор Aser, 1 экран	Microsoft Windows XP Prof, x64 Ed. Microsoft Windows Office Professional Plus 2007 Kaspersky Anti-Virus

## 8 Образовательные и информационные технологии

Реализация компетентностного подхода предусматривает широкое использование в учебном процессе активных и интерактивных форм проведения занятий, на основе современных информационных и образовательных технологий, что в сочетании с внеаудиторной работой приводит к формированию и развитию профессиональных компетенций обучающихся. Это позволяет учитывать как исходный уровень знаний студентов, так и существующие методические, организационные и технические возможности обучения. Практические занятия проводятся в аудиторной и интерактивной форме.

В процессе преподавания дисциплины «Авиационный английский язык» используются классические формы и методы обучения: лекции, практические занятия, самостоятельная работа студента. В рамках изучения дисциплины предполагается использование следующих образовательных технологий: входной контроль, лекции, практические занятия, самостоятельная работа, консультации.

Входной контроль предназначен для выявления уровня усвоения компетенций обучающихся, необходимого перед изучением дисциплины. Входной контроль осуществляется по вопросам, на которых базируется читаемая дисциплина.

Интерактивными являются практические занятия в форме метода развивающейся кооперации (решение задач в группах с последующим обсуждением), которые проводятся по всем темам в общем количестве 24 часа.

Самостоятельная работа студента является составной частью учебной работы. Ее основной целью является формирование навыка самостоятельного приобретения знаний по профессиональным вопросам теоретического курса, закрепление и углубление полученных знаний, самостоятельная работа со справочниками, словарями, периодическими изданиями и научно-популярной литературой, в том числе находящимися в глобальных компьютерных сетях. Самостоятельная работа также предполагает подготовку к текущему контролю успеваемости в формах устного опроса и теста, проводимых на практическом занятии.

Консультация перед промежуточной аттестацией имеет целью систематизировать знания студентов, осветить особо сложные вопросы курса и подготовить студентов к успешному прохождению промежуточной аттестации.

Практические занятия проводятся с использованием специальных компьютерных программ и предназначены для закрепления полученных знаний, а также выработки необходимых умений и навыков.

#### **9 Фонд оценочных средств для проведения текущего контроля успеваемости и промежуточной аттестации по итогам освоения дисциплины**

Уровень и качество знаний обучающихся оцениваются по результатам *входного контроля, текущего контроля успеваемости и промежуточной аттестации* по итогам освоения дисциплины в виде зачёта.

*Входной контроль* предназначен для выявления уровня усвоения компетенций обучающихся, необходимого перед изучением дисциплины. Входной контроль осуществляется по вопросам, на которых базируется читаемая дисциплина.

*Текущий контроль* успеваемости включает устные опросы, пятидесяти- минутные тесты, выступления с сообщениями по разговорным темам и выполнение контрольных работ по грамматике. Перечень вопросов для устных опросов определяется уровнем подготовки учебной группы, а также индивидуальными особенностями обучающихся. Десятиминутный тест проводится по темам в соответствии с данной программой и предназначен для проверки обучающихся на предмет освоения материала предыдущего занятия. Контроль выполнения задания, выдаваемого на самостоятельную работу, преследует собой цель своевременного выявления плохо усвоенного материала дисциплины для последующей корректировки или организации

обязательной консультации. Проверка выданного задания производится не реже чем один раз в две недели.

*Промежуточная аттестация* по итогам освоения дисциплины проводится в виде зачета на 1 курсе. К моменту сдачи зачета должны быть успешно пройдены предыдущие формы контроля. Зачет позволяет оценить уровень освоения компетенций за весь период изучения дисциплины. Итоговая форма контроля – проведение экзамена на 2 курсе.

Для проведения текущего контроля успеваемости и промежуточной аттестации по итогам освоения дисциплины «Авиационный английский язык» предусмотрено:

- балльно-рейтинговая система оценки текущего контроля успеваемости и знаний и промежуточной аттестации студентов. Данная форма формирования результирующей оценки учитывает активность студентов на занятиях, посещаемость занятий, оценки за практические работы, выполнение самостоятельных заданий, участие в НИРС. Основными документами, регламентирующими порядок организации и проведения текущего контроля успеваемости и промежуточной аттестации студентов по балльно-рейтинговой системе является: «Положение о балльно-рейтинговой системе оценки знаний и обеспечения качества учебного процесса в СПбГУГА».

- устный ответ на зачете по билетам на теоретические и практические вопросы из перечня. Основными документами, регламентирующими порядок организации зачёта, является: «Положение о текущем контроле успеваемости и промежуточной аттестации студентов СПб ГУГА».

### **9.1. Балльно-рейтинговая система оценки текущего контроля успеваемости и знаний и промежуточной аттестации студентов**

Система оценки студентов разработана в соответствии с «Положением о балльно-рейтинговой системе оценки знаний и обеспечения качества учебного процесса в ФГОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации».

Аттестация студентов по данной дисциплине производится в соответствии с основными рекомендациями, которые изложены в Положении.

Общая трудоемкость дисциплины составляет 8 зачетных единиц, 288 академических часа. Вид промежуточной аттестации – зачет (1 курс), экзамен (2 курс).

1 курс

Тема/вид учебных	Количество баллов	Срок	Примечани
------------------	-------------------	------	-----------

занятий (оценочных заданий), позволяющих студенту продемонстрировать достигнутый уровень сформированности компетенций. Практические занятия.	минимально е значение	максимально е значение	контроля (порядковы й номер недели с начала курса)	е
1	1	2	1	
2	1	2	1	
3	1	2	1	
4	1	2	2	
5	1	2	2	
6	1	2	3	
7	1	2	3	
8	1	2	4	
9	1	2	4	
10	1	3	5	
11	1	2	5	
12	1	2	6	
13	1	2	6	
14	1	2	7	
15	1	2	7	
16	1	2	8	
17	1	3	8	
18	1	2	9	
19	1	2	9	
20	1	2	10	
21	1	3	10	
22	1	2	11	
23	1	2	11	
24	1	2	12	
25	1	2	12	
26	1	3	13	
27	1	2	13	
28	1	2	14	
29	1	2	14	
30	1	3		



Тема/вид учебных занятий	Количество баллов		Срок контроля	Примечание
Итого баллов	35	65		
Зачет	30	35	15	
Итого по дисциплине	65	100		

## 2 курс

Тема/вид учебных занятий (оценочных заданий), позволяющих студенту продемонстрировать достигнутый уровень сформированности компетенций. Практические занятия. Лекции	Количество баллов		Срок контроля (порядковый номер недели с начала курса)	Примечание
	минимальное значение	максимальное значение		
39	1.5	3	21	
40	1.5	3	21	
41	1.5	3	22	
42	1.5	4	23	
Лекция 1-3			21-22	
43	1.5	3	24	
44	1.5	3	25	
45	1.5	3	26	
Лекция 4-6			24-26	
46	1,5	3	27	
47	1.5	4	28	
48	1.5	3	29	
Лекция 7-9			27-29	
49	1.5	3	30	
50	1.5	3	31	
51	1,5	3	32	
Лекция 10-12			30-32	
52	1.5	4	33	
53	1.5	3	34	

54	1.5	3	35	
55	1.5	3	35	
56	1.5	3	36	
57	1,5	3	37	
Лекция 13-18			33-38	
58	1,5	5	38	
Итого баллов	32,2	65		
Экзамен	32,8	35	40	
Итого по дисциплине	65	100		

**Перевод баллов балльно - рейтинговой системы в оценку по 5-балльной «академической» шкале**

Количество баллов по БРС	Оценка (по 5-балльной «академической» шкале)
90 и более	5 – «отлично»
70-89	4 – «хорошо»
65	3 – «удовлетворительно»
Менее 65	2 – «неудовлетворительно»

**9.2 Методические рекомендации по проведению процедуры оценивания знаний, умений и навыков и (или) опыта деятельности, характеризующих этапы формирования компетенций**

По итогам освоения дисциплины «Авиационный английский язык» проводится промежуточная аттестация обучающихся в форме зачета и предполагает устный ответ студента по билетам на практические вопросы из перечня.

Экзамен является заключительным этапом изучения дисциплины «Авиационный английский язык» и имеет целью проверить и оценить учебную работу студентов, уровень полученных ими знаний, умение применять их к решению практических задач, овладение практическими навыками в объеме требований образовательной программы на промежуточном этапе формирования заданных компетенций.

Зачёт по дисциплине проводится в период подготовки к зимней экзаменационной сессии 1 курса обучения. К зачету допускаются студенты,

выполнившие все требования учебной программы. Зачет принимаются преподавателем, ведущим занятия в данной группе по данной дисциплине, а также в помощь (решением заведующего кафедры) могут назначаться преподаватели, ведущие занятия по данной дисциплине.

В процессе преподавания дисциплины «Авиационный английский язык» для текущей аттестации обучающихся используются следующие формы:

- проведение устных опросов;
- тестирование.

По итогам освоения дисциплины проводится промежуточные контрольные работы на 1 и 2 курсах.

Основными документами, регламентирующими порядок организации и проведения текущего контроля успеваемости и промежуточной аттестации студентов, обучающихся в ГУГА, являются: Устав СПбГУГА, учебная программа по соответствующему направлению подготовки бакалавров, Положение о балльно-рейтинговой системе оценки знаний и обеспечения качества учебного процесса в ГУГА.

На первом занятии преподаватель доводит до сведения обучающихся график текущего контроля освоения дисциплины и критерии оценки знаний при текущем контроле успеваемости, а также сроки и условия промежуточной итоговой аттестации.

Реализацию непрерывного контроля знаний согласно графику, преподаватель осуществляет за счет часов, предусмотренных нормами времени на практические занятия и проведение консультаций.

Показателями, характеризующими текущую учебную работу студентов, являются:

- активность посещения занятий и работы на занятиях;
- оценка тестовых заданий (аудиторных работ);
- оценка ответов на устный опрос.

Сроки промежуточной аттестации определяются графиком учебного процесса. По дисциплине «Авиационный английский язык» предусмотрен зачет и экзамен. Для допуска к зачету и экзамену необходимо предоставить все тестовые работы, выполняемые в течение курса.

Зачет и экзамен проводятся в объеме материала рабочей программы дисциплины, изученного студентами на 1 и 2 курсах, по билетам в устной форме в специально подготовленных учебных классах. Перечень вопросов и заданий, выносимых на зачет и экзамен, обсуждаются на заседании кафедры и утверждаются заведующим кафедры. Предварительное ознакомление

студентов с билетами запрещается. Экзаменационные билеты содержат три вопроса: монологическое высказывание на заданную тему, диалогическое высказывание (ответы на вопросы), перевод с английского языка на русский.

### 9.3 Темы курсовых работ (проектов) по дисциплине

В учебном плане рефератов и курсовых работ не предусмотрено.

### 9.4 Контрольные вопросы для проведения входного контроля остаточных знаний по обеспечивающим дисциплинам

*Текущий контроль* осуществляется в течение курса в устной и письменной в форме тестов лингвистической или коммуникативной компетенции, устного контрольного опроса.

*Промежуточный контроль* проводится в виде зачёта по курсам. Объектом контроля являются коммуникативные умения во всех видах речевой деятельности (аудирование, говорение, чтение, письмо), ограниченных тематикой изучаемых тем и разделов курса.

*Итоговый контроль* проводится в виде зачета или экзамена по результатам освоения языкового материала в конце каждого курса. Зачет и экзамен проводятся в устной форме в виде диалога между преподавателем и студентом на заданные темы. Общее количество вопросов в билете, выносимых на зачет или экзамен, не может быть менее четырех.

#### ***Контрольные вопросы для проведения входного контроля знаний***

#### **Примерный вариант входного тестирования**

##### **1 Аудирование**

Вы услышите 5 высказываний. Установите соответствие между высказываниями 1 - 5 и утверждениями, данными в списке A—F. Используйте каждую букву только один раз. В задании есть одно лишнее утверждение. Занесите свои ответы в таблицу. Если вы затрудняетесь соотнести какое-либо высказывание с утверждением, то ставьте в таблице знак X под номером этого высказывания. Выслушайте запись дважды.

- A. The speaker is pleased with the new job she/he has.
- B. The speaker is afraid to lose her/his job.
- C. The speaker didn't change the job because the pay is good.
- D. The speaker works a lot more hours than other people do.
- E. The speaker has no career because she/he has no qualifications.
- F. The speaker says that an exciting job is more important for her/him than money.

Говорящий	1	2	3	4	5
Утверждение					

Вы услышите разговор между ведущей телепрограммы и мужчиной. Определите, какие из приведенных утверждений А1 - А6 являются верными (True), какие неверными (False). Обведите номер выбранного вами ответа. Вы услышите запись дважды.

A1. John felt confident at the depth of twenty meters.

1) True 2) False

A2. After a while John was running out of air.

1) True 2) False

A3. John's first dive did not go smoothly.

1) True 2) False

A4. The next day the instructor took John down to twenty meters again.

1) True 2) False

A5. Whenever John dives there are sharks in the place.

1) True 2) False

A6. John has never seen a shark in the wild.

1) True 2) False

Вы услышите рассказ выпускницы колледжа о ее поездке в Италию. Выполните задания А7- А13, обводя цифру 1, 2 или 3, соответствующую номеру выбранного вами варианта ответа. Вы услышите запись дважды.

A7 It was the narrator's first visit to Europe because

- 1) she wanted to travel round her own country first.
- 2) she didn't have enough money to go to Europe before.
- 3) her parents thought the trip wasn't worth the money.

A8 The narrator knew Italian

- 1) as well as Spanish.
- 2) better than Spanish.
- 3) worse than Spanish.

A9 The narrator and her friend kept riding around Rome on a bus for a long time because

- 1) an exchange student got them on the wrong bus.
- 2) they didn't know where to get off the bus.
- 3) they wanted to see as much of Rome as possible.

## 2 Грамматика и лексика

Complete using the correct form of the words in the box.

Заполните пропуски соответствующей лексикой в правильной грамматической форме из приведенной таблицы.

Be	disagree	do	include	know	look	See	Seem	understand
----	----------	----	---------	------	------	-----	------	------------

Everyone (1).....that humans have been flying for only a few hundred years. But (2)..... it possible that ancient civilizations also had the ability and technology to fly? In the Nazca Desert in southern Peru, there are hundreds of lines which an ancient culture drew in the dust. On the ground, they just (3).....like straight lines. But when you (4).....them from the air, you (5) .....exactly what they are. They are incredible and enormous pictures. The pictures (6).....animals, birds and symbols. One bizarre theory, which most mainstream scientists (7).....with, is that the people who made the lines thousands and thousands of years ago flew above the lines in balloons. It (8).....incredible, but few people (9)..... believe it's possible.

### *Фондоценочных средств для проведения текущего контроля*

#### **Unit I. History of aviation. Раздел 1.**

#### **История развития гражданской авиации.**

Read the text and answer the questions after the text:

Among the pioneers of aviation are the names of aircraft designers Tupolev, Polikarpov, Sukhoi, Arkhangelsky, Ilyushin, Yakovlev and others; the pilots Vodopyanov, Doronin, Kamanin, Lyapidevsky and some others - the first Heroes of the Soviet Union who were awarded this title for saving the passengers and the crew after ice-breaker Chelyuskin had been crashed by ice. In 1937 the world applauded the daring non-stop flight by Chkalov and his crew to the USA via the North Pole on the ANT-23. In 1938 Soviet aviatrixes Grisodubova, Raskova and Osipenko made a non-stop long-distance flight to the Far East and became the first Heroes of the Soviet Union among women.

And, of course, it is necessary to mention the names of the outstanding Russian scientists who considerably contributed aviation. It is the great Russian

scientist M.V.Lomonosov who developed the scientific principles of flight of bodies heavier-than-air and built the first helicopter model in the world.

The Great Russian scientist D.I.Mendeleyev is the author of many outstanding researches in aeronautics. He developed the principles of the stratostat design with a pressurized cabin.

S.A.Chaplygin, the outstanding scientist in mechanics, is one of the founders of the modern aviation theory and the pioneer in aerodynamics of high speeds.

Special services in science belong to another famous scientist who is called "father of Russian aviation". And this is N.E.Zhukovsky. He was the first to develop a scientific wing theory and the principles of airscrew design. From that time aerodynamics has been a science combining theoretical knowledge with practical experiments. All modern aerodynamical calculations are based on his outstanding theoretical works.

N.E.Zhukovsky is the founder of the Central Aero-Hydrodynamic Institute (Z.A.G.I) which became the leading centre of the aeronautics and aeronautical engineering.

II. Answer the questions:

1. What is glider?
2. What event took place in Petersburg in 1913?
3. How long did "Russky Vityaz" stay in the air?
4. Who is called "the father of Russian aviation"?

## **Unit 2. Development of aviation in Russia and in the world. Раздел 2. История развития гражданской авиации в России и мире.**

Read the text and answer the questions after the text:

### **BOEING SECURES 102 COMMITMENTS FOR 787-10**

Boeing, which announced the launch of its 787-10 Dreamliner at the 2013 Paris Air Show in June, has secured commitments for 102 airplanes from five customers across Europe, Asia and North America, providing a strong foundation to support development and production of the newest Dreamliner.

The new 787-10 will fly up to 7,000 nautical miles (12,964 km) — covering more than 90 percent of the world's twin-aisle routes — with seating for 300-330 passengers, depending on an airline's configuration choices. The second member of the family, the 787-9, is in final assembly in Everett, WA, and is set to make its first flight later this year.

"The 787-10 Dreamliner will be the most-efficient jetliner in history. The airplane's operating economics are unmatched and it has all the incredible passenger-pleasing features that set the 787 family apart as truly special," said Boeing Commercial Airplanes President and CEO Ray Conner. "The 787-10 is 25

percent more efficient than airplanes of its size today and more than 10 percent better than anything being offered by the competition for the future.”

“Our ongoing investment in the 787 family is well-founded,” said Conner. “With the 787-10, we’ve designed an exceptional airplane supported by an efficient and integrated production system that can meet increasing demands and create new opportunities for us. Our team and our customers are excited about growing the product line and expanding our presence with this family of airplanes.”

The 787 family’s unique interior offers passengers technologies that make their flights more enjoyable, including large, dimmable windows; cleaner air; higher humidity; lower cabin altitude; bigger stowage bins; soothing LED lighting and a smoother ride. The 787-10 will share a common type rating not only with the 787-8 and 787-9 but also with the popular Boeing 777, giving airlines additional flexibility in scheduling and training flight crews.

Answer the questions to the text:

- 1) What did the Boeing company announce?
- 2) What kind of jetliner will the 787-10 Boeing Dreamliner be?
- 3) What does the 787 family’s unique interior offer passengers?
- 4) What did Ray Conner, Boeing Commercial Airplanes President say about the 787-10 Dreamliner?

### **Unit 3. Airport. Раздел 3. Аэропорт.**

Translate into Russian language.

#### **Airport Security Systems.**

Terrorism has been a problem for airlines and airtravellers since the 1970s. Nowadays all airports have security systems to prevent attempted crimes of unlawful interference, terrorist attacks or hijacking. These systems require not only special and modern equipment but trained personnel as well. At present time security systems are working hard because of frequent terrorist acts all over the world.

When a person gets inside the airport, he will have to pass through metal detectors, bomb-sniffing dogs and possibly a search of his clothes (body search) and luggage.

Security patrols regularly scan the perimeter of the airport and all gates are monitored by either a guard station or cameras in case someone tries to get inside. As there is a risk that someone could drive a truck or a car containing a bomb up to the airport terminal entrance and just blow up the airport itself, no one is allowed to park close to the terminal.

One of the most important security measures at an airport is confirming the identity of travelers. This is done by checking a photo ID, such as a



driver's license or a passport. Another important security measure is not to leave your baggage unattended. These are very important questions because terrorists might hide a bomb inside other people's luggage. Also terrorists might dress as business men and women, that's why personnel are trained to use psychological screening to detect hijackers. Inside the airport every person must walk through a metal detector and all items must go through an X-ray machine. While a person is stepping through the metal detector gateway, his carry-on items are going through the X-ray system. A conveyor belt carries each item past an X-ray machine. Machine operators are trained to look for suspicious items like guns, knives, etc.

X-ray machines identifying explosive substances and being able to detect even plastic explosives are called explosives detectors. A new development in this field is an X-ray system built in check-in desks which can identify explosives and show them in colour on a monitor screen.

In addition to passenger's baggage, most planes carry a lot of cargo. All of this cargo has to be checked before it is loaded.

One old-fashioned method of bomb detection still works even better than most hi-tech systems – the use of trained dogs called sniffer dogs. These special dogs have been trained to sniff out chemicals that are used to make bombs or drugs. A dog barks at a suspicious bag or a package, alerting the human companion that this item needs to be investigated.

In addition to an X-ray system, many airports also use larger scanners. In most other countries, particularly in Europe, all baggage is run through a scanning system. These systems are basically larger versions of the X-ray system used for carry-on items.

All these measures of airport security are effective but still there must be coordination between governments, airlines, security forces, airport authorities, pilots and passengers to safeguard civil aviation.

#### **Unit 4. Physical description of an aircraft. Раздел 4. Описание строения ВС.**

Read the text and answer the questions after it:

##### **Modern cargo aircraft**

The horizontal tail surface of the aircraft is high enough to avoid vortices produced by the petal-type rear door when it is in the open position. The horizontal stabilizer, elevator and rudder are operated hydraulically. The large fin and rudder provide adequate compensation for the short moment arm of the fuselage.

The loading system comprises the rails, roller-conveyors, tie down points and a cargo winch. For parachute-extracted load dropping, the aircraft flies at 300 m at a speed of 130 knots.

The aircraft's avionics comprises NAV/weather and Doppler radars, TACAN instrument landing systems (the latter including glide slope, localizer, and marker

beacon receivers), a VOR equipment and an automatic direction finder (ADF). There are more than 14 antennas on board. Some of them, such as UHF/DF antenna and VOR/LOC antenna, are combined to minimize drag, others, such as SIF antenna and radio altimeter antenna\* remain separate due to peculiarities of their operation.

Cargo aircraft feature structural integrity and ability to handle bulky and containerized cargo in most adverse conditions.

Questions:

1. What is the flight crew of a cargo aircraft?
2. What is the construction of a wing.
3. What are the main parts of the fuselage?
4. What is cargo hold used for?
5. Enumerate the instruments which aircraft avionics include.

### **Unit 6.WEATHER.Раздел 6.Погода.**

Weather is very important for pilots, both in flight planning and in the safe operation of a flight, and it affects all phases of flight. Modern aircraft are undoubtedly much better equipped to deal with different meteorological conditions than the machines which took to the air in the early days of powered flight. Weather reports are also a lot more reliable. Nevertheless, pilots of today's jet airliners deal from time to time with several potential dangers presented by bad weather.

Weather reports are of great importance to pilots. They need to be informed of the conditions at the departure airport, along their planned route (known as route forecast) and at their destination. Weather conditions can change and pilots need updated weather reports. PIREPs (pilot reports) are sent by pilots who have recently flown through an area and can keep other crews usefully informed. Terminal aerodrome forecasts are continually updated and allow pilots to predict the weather at their destination.

Air traffic controllers will always relay any up-to-date weather information they have to pilots, but the responsibility for the decision to take-off from or land at a particular airport rests firmly with the pilot.

Wind and wind shear. Forecast wind strength and direction is a major factor in flight planning, and the navigation will need to be constantly up-dated to take into account the actual wind. Aircraft should, as far as possible, land into the wind. Crosswinds can make landings much more difficult but they may be unavoidable at an airport which has only one runway, or two or more parallel runways.

Another dangerous phenomenon is wind shear. This occurs when two winds moving in opposite directions meet. The result can be severe turbulence and a loss of control. While wind shear can occur at any altitude, an airplane is most vulnerable when it is coming in to land. Controllers do their best to warn pilots of

any known wind shear activity near their airport. A pilot will almost always choose to go around or to divert to another airport.

**Low visibility.** The regulations concerning landing in low visibility depend on navigational aids available in particular airport, the type of aircraft involved and qualifications of the pilot. At a well-equipped airport it is possible to land even if the pilot cannot see the runway beforehand. For smaller airports and less well-equipped aircraft, visibility will need to be above landing limits. There is a minimum altitude at which the pilot will need to be able to see the runway. There is also a stricter requirement for RVR (Runway Visual Range), which is visibility along the runway once a pilot has landed.

**Ice and snow.** Ice or snow on the runway present obvious dangers to aircraft as they greatly increase the possibility of a runway overrun, that is skidding off the runway. Even worse they could slow down an aircraft during its take-off roll. The airport authorities have a major responsibility to either keep runways clear of ice or snow, or to close a runway in conditions where this becomes impossible.

**Icing.** Ice building up on an aircraft's wings can greatly reduce the available lift and thus cause it to stall. Before an aircraft attempts to take off in icing conditions, it needs to be de-iced because reduced lift at take-off could be catastrophic. Special vehicles exist at airports for this routine operation. De-icing needs to be performed just prior to take-off as ice can build up again quickly. Once airborne, most commercial airliners are able to keep wings free of ice by routing the heated air from engines through leading edges of the wings. For smaller aircraft the risks are higher and pilots need to avoid icing conditions. If they notice ice building up on the wings, they will need to descend quickly to a warmer altitude where the ice will melt.

**Thunderstorms, lightning and hail.** Pilots will do what they can to avoid flying through a storm. Normally if there is a storm around an airport, controllers will warn pilots that take off at their own risk and this is a risk that pilots are trained not to take. When an airplane is coming in to land, a decision not to land at that airport and divert should be based on the same principle of safety.

Pilots are frequently alerted to the dangers of thunderstorms en route and do their best to navigate around them. Occasionally they can find themselves in the middle of a storm. Passengers would experience severe turbulence in such a case. There is also the danger of being struck by lightning. Most modern aircraft can resist such a strike but it is a rather frightening experience for the passengers.

Hailstorm can cause structural damage to the aircraft, depending on how big the hailstones are. Flight crews are particularly alert to this danger.

Questions

Why do pilots need to be informed about the weather forecast?

Name the main essential weather conditions which may be dangerous

Which functions do controllers have?

## **Unit 7. Раздел 7. Safety. Безопасность.**

Read the text and answer the questions after the text:

## Human Factor and its Role in Aviation

Though the statistics approves that aviation is the safest mode of transport, a lot of people nowadays are afraid of flying. According to all available information, the reason for the majority of incidents and accidents is the human error.

Indeed human factor is currently the most common factor of aviation crashes. It deals with all the human elements of people in man-machine systems. It covers not only the traditional design and layout of equipment and workplaces, but also all aspects of manpower, organization, management, distribution of responsibility, automation, communication, skills, training, health, safety, and the prevention of errors and accidents.

Pilots' and controllers' errors and improper communication are often a reason for the collision of aircraft. Using inadequate phraseology can cause misunderstanding and result in a disaster, so the language aspect is also important. If pilots fail to monitor the flight instruments properly and if air traffic controllers fail to monitor aircraft tracks on radar screens and provide necessary separation between aircraft properly, it can have catastrophic consequences.

Rarely, flight crew members are arrested or subject to disciplinary action for being intoxicated on the job. In 2002 two American West pilots were arrested just before they were scheduled to fly from Miami, Florida, to Arizona, because they had been drinking alcohol. The pilots have been fired from America West and the FAA revoked their pilot's licenses.

Although most air crews are screened for psychological fitness, some may take suicidal actions. In the case of Egypt Air Flight 990 in 1999, it appears that the first officer (co-pilot) deliberately dove his aircraft into the Atlantic Ocean.

But human factors are not limited to errors made by the pilots and the air traffic controllers. The people concerned are those associated with the total systems: designers, equipment suppliers, maintainers, support personnel, instructors and so on.

The failure to close a cargo door properly on Turkish Airlines Flight 981 in 1974 resulted in the loss of the aircraft – however, the design of the cargo door latch was also a major factor in the incident. In case of Japan Airlines Flight 123, improper maintenance resulted in the loss of the vertical stabilizer.

Controlled flight into terrain ( CFIT ) is a class of accident in which an undamaged aircraft is flown, under control, into terrain. These accidents typically are a result of pilot error or navigational system error. Some pilots, over-relianced on advanced electronic navigational systems such as GPS, INS, Flight Management System computers, are partially responsible for these accidents.

Crew awareness and careful monitoring of navigational systems can prevent CFIT accidents.

Other technical aids can be used to help pilots maintain situational awareness. A ground-collision warning system is an on-board system that will alert a pilot if the aircraft is about to fly into the ground. Another on-board system, the TCAS computer, scans the airspace around the aircraft and in case an intruder aircraft is detected, it determines if evasive action is necessary, and if so what kind of evasive actions has to be taken. Flight incidents seldom happen because of deliberate non-observance of the established rules. Usually aviation events occur in circumstances which appear to be above opportunities of the person. Thus, while analyzing actions of the person during aviation incident or accident, his decision and acts it is necessary to take into account the level of working capacity of the person which depends on a limit of his physical and psychological opportunities, knowledge, qualification, skills, experience. The person is subject to such a big number of variable factors, various situations and circumstances that to predict all of them is very difficult. Therefore much attention should be given to all factors which can influence the particular person. In other words, it is necessary to analyze not only mistakes of a person, but also the reason for which they have occurred.

#### **Unit8. Avionics. Раздел 8. Авиакосмическоеприборостроение**

Read the text and answer the questions after the text:

How can aircraft see and hear

Aircraft can see and hear by means of their sensors. The most important of these are the airborne radar equipment, which enables the aircraft to see the terrain at night and behind the clouds, and the communication equipment, which enables the aircraft to communicate with one another and the ground.

Very broadly, the sensor is defined as a technical means to extend man's natural senses. It is therefore any equipment which detects and indicates terrain configuration, the presence of military targets, and other natural and manmade objects and activities by means of energy emitted or reflected by such targets or objects. This energy may be nuclear, electromagnetic, including the visible and invisible portions of the spectrum, chemical, biological, thermal, or mechanical, including sound, blast, and earth vibration.

Modern military aircraft do their best not to expose themselves by radiation because transmission of any signal means immediate detection and retaliation by the enemy. Therefore they prefer to listen rather than to talk and heavily rely on passive sensors and stealth configuration and tactics.

Questions:

1. What are aircraft sensors for?
2. What equipment does the aircraft use to see the terrain at night?
3. How do aircraft communicate with one another?
4. How are different means to detect and indicate military targets called?

5. Why do military aircraft try not to expose themselves by radiation?
6. For what reasons do they rely on passive sensors?
7. What are passive sensors?

**Unit 9. Aircraft repairing and maintenance. Раздел 9. Техническое обслуживание ВС.**

1. Read the text and answer the questions after the text:

**REPAIRING AIRCRAFT**

Sometimes flight accidents happen on the ground. A big widebody liner, attempting to land at night during windy rain, veered off the slippery runway and the landing gear latch and a wheel of the right leg were badly damaged. Only very fast and timely actions of the pilot saved the plane with 200 passengers from overturning.

As a result of the minor accident the ground crew had to change the whole uplatch and the wheel. In order to do so they had to raise the airliner off the ground first. Two mechanics brought in several powerful hydraulic jacks, installed them in proper places and very carefully began to pump them up. Soon all landing gear wheels of the airplane left the ground.

The flight engineer and some ground specialists inspected the landing gear mechanism and decided that they had to change the whole uplatch to ensure that the landing gear could move up and down as it should. The mechanics dismantled the damaged uplatch and began to install a new one. In four hours the job was completed.

Then the ground crew and invited specialists had to make a test to make sure that the repaired latch mechanism functions correctly for the up and down positions of the landing gear. Finally, the mechanics pushed in a trolley with compressed nitrogen bottles and filled the oleo shock absorbers with nitrogen and also with oil. Their next job was to change the damaged wheel.

It was early in the morning when the landing gear and the plane had passed all tests and were pronounced ready for flight once more. The repair brigade was very happy to report that their job was done. All delays of a scheduled liner cost a lot of money.

**Questions:**

1. Do flight accidents always happen in flight?
2. What is the essence of a minor accident described in the text?
3. What were the consequences of this minor accident?
4. What parts of the landing gear were badly damaged?
5. How was the plane saved from overturning?
6. What did the ground crew have to do as a result of the accident?
7. What means were used to raise the airliner off the ground?
8. What were hydraulic jacks used for?
9. What were some ground specialists invited for?
10. When had the landing gear and the plane passed all tests?
11. What did the repair brigade do on completing their job?

## **Unit 10. Technical problems. Раздел 10. Техническая неисправность.**

1. Read the text and answer the questions after the text:

### **ENGINE FAILURE**

There are many demands on aircraft engines. First they need to generate a great deal of power to provide sufficient thrust, the force that moves the aircraft forward. The engines operate at maximum power during take-off, but even during other phases of flight, such as cruise, they operate at high power settings. An engine should not add too much extra weight to an aircraft and should be of such a design and shape that minimizes drag (the reacting force caused by the passage of an airplane through air). Engines also need to support fuel efficiency and be capable of operating effectively at extreme temperatures. Finally, there is increasing pressure on aircraft designers to minimize damage to the environment.

The most important requirement for an engine is that it should be reliable. Engine failure has potentially very serious consequences for a single-engine airplane. A lot of the basic training for pilots of such aircraft deals with how to make safe emergency landings in such situations, basically gliding the airplane that has lost all power. This becomes much more difficult in mountainous terrain or over the water. In Europe it is a requirement that a passenger jet be a twin-engine.

When one engine fails on a twin-engine airplane, it is usually a fairly routine procedure to divert to the nearest airport (a pilot will always have, as a part of the flight plan, a list of suitable diversionary airports). The pilot can also sometimes reach the scheduled destination. It all depends on his / her position and fuel situation.

One of the most dangerous times for an engine to fail is during take-off. On a twin-engine aircraft the thrust is unbalanced and the pilot will have to take an immediate action to correct this. In some circumstances the pilot may be able to abort take-off (this is authorized if travelling at less than the decision speed, termed V<sub>1</sub>), but if travelling at higher speed then the required (and safest) procedure is to take-off in any case.

Failure of one engine on a four-engine airplane, at least while cruising, should not be so threatening. If a pilot is worried about the unbalanced thrust, he or she may take the decision to shut down the corresponding engine on the other wing and fly reasonably safely on two engines.

In an incident in February 2005 on a four-engine Boeing 747, a British Airways captain had to shut down one engine just after take-off from Los Angeles. Rather than deciding to return to the airport, he chose to fly on across the Atlantic on three engines and landed safely in Manchester. The US controllers expressed their

surprise at this decision but the pilot had the full backing of British Airways. The incident was the subject of much debate amongst experts.

If the airplane is unable to maintain altitude, the controller should ensure that the flight can reach a suitable airfield. The controller needs a complete knowledge of all airfields in the area, their landing aids and must keep the pilot up-dated on the weather at his new destination.

**Перечень типовых заданий выносимых на зачет по результатам**

1 курс

Speak on the following topics:

1. History of aviation
2. Development of aviation in Russia and in the world
3. Airport
4. Physical description of an aircraft
5. International Civil Organisations

2 курс

6. Weather
7. Safety
8. Avionics
9. Aircraft repairing and maintenance
10. Technical problems



**9.5 Описание показателей и критериев оценивания компетенций на различных этапах их формирования, описание шкал оценивания**

Этапы формирования	Показатели( на что направлена (в чем выражается) определенная способность)	Критерии (как (чем) оценивается способность)
ОК-44: Владение английским языком как средством делового общения на уровне не ниже среднего.		
<p><b>Знает:</b> основные грамматические конструкции и предложения, обеспечивающие профессиональную коммуникацию на английском языке без искажения смысла высказывания;</p>	<p><b>Применяет:</b> лексический минимум английского языка, достаточный для эффективного общения на конкретные и связанные с работой темы;</p>	<p><b>Описывает и оценивает:</b> задачи профессионально-ориентированной коммуникации, речевое поведение коммуникантов в сфере профессионально-ориентированной коммуникации;</p>
<p><b>Уметь:</b> понимать и интерпретировать устные и письменные аутентичные тексты;</p>	<p><b>Применяет:</b> грамматические конструкции и предложения, обеспечивающие профессиональную коммуникацию на английском языке без искажения смысла высказывания;</p>	<p><b>Демонстрирует знания:</b> как самостоятельно создавать тексты в устной и письменной формах в сфере профессионально-ориентированной и общепрофессиональной коммуникации;</p>

Этапы формирования	Показатели (на что направлена (в чем выражается) определенная способность)	Критерии (как (чем) оценивается способность)
<p>Владеть: английским языком в объеме достаточном для эффективного общения на общие бытовые, профессионально-ориентированные темы и необходимым для получения информации из зарубежных источников;</p>	<p>Анализирует: необходимые интонационные модели, грамматические конструкции и предложения;</p>	<p>Дает оценку: необходимым интонационным моделям, грамматическим конструкциям и предложениям;</p>
<p>ОК – 6: Способность к восприятию, анализу, критическому мышлению, систематизации и синтезу информации, полученной из разных источников, прогнозированию, постановке целей и выработке путей их достижения.</p>		
<p>Знает: основные грамматические конструкции и предложения, обеспечивающие профессиональную коммуникацию на английском языке без искажения смысла высказывания; пути и средства профессионального самосовершенствования, методы и приемы самоорганизации в получении и систематизации</p>	<p>Применяет: лексический минимум английского языка, достаточный для эффективного общения на конкретные и связанные с работой темы; принципы чтения и перевода технических текстов и документов; способы проведения анализа контента профессионально-ориентированных аутентичных текстов;</p>	<p>Описывает и оценивает: задачи профессионально-ориентированной коммуникации; речевое поведение коммуникантов в сфере профессионально-ориентированной коммуникации; грамматические формы, структуры предложений, применяемых в профессионально-ориентированных аутентичных ресурсах; лексический минимум терминологического</p>

знаний;			
Этапы формирования	Показатели( на что направлена (в чем выражается) определенная способность)	Критерии (как (чем) оценивается способность)	
Уметь: самостоятельно строить процесс овладения информацией; находить, анализировать и систематизировать информацию;	Применяет: современные медиатехнологии, способствующие развитию критического мышления при производстве, систематизации и синтезе информации	характера, достаточный для правильного перевода и создания текстов, и документов, связанных со спецификой работы;	
Владеть: технологиями организации процесса самообразования, способами планирования, организации и самоконтроля, самооценки;	Анализирует: методики организации процесса самообразования; способы планирования, организации и самоконтроля, самооценки;	Демонстрирует знания: современных информационно-компьютерных технологий, способствующих процессу поиска, нахождения, анализа, систематизации и овладения информацией;	
Владеть: технологиями организации процесса самообразования, способами планирования, организации и самоконтроля, самооценки;	Анализирует: методики организации процесса самообразования; способы планирования, организации и самоконтроля, самооценки;	Дает оценку: современным средствам самообразования, планирования и самоконтроля, в том числе современным обучающим информационно-компьютерным технологиям;	

Этапы формирования	Показатели( на что направлена (в чем выражается) определенная способность)	Критерии (как (чем) оценивается способность)
ПК-8:Способность к работе в многонациональном коллективе, в том числе и над инновационными междисциплинарными проектами.		
Знает: основы владения межкультурной коммуникации при осуществлении профессионального, делового и общеразговорного общения в многонациональном коллективе;	Применяет: основные грамматические конструкции и предложения, обеспечивающие профессиональную коммуникацию на английском языке без искажения смысла высказывания;	Описывает и оценивает: речевое поведение коммуникантов в сфере профессионально-ориентированной и общебытовой коммуникации;
Уметь: организовать свое речевое поведение адекватно задачам общебытовой и профессионально-ориентированной коммуникации;	Применяет: формальные средства для создания грамматически и фонологически правильных, значимых высказываний на английском языке;	Демонстрирует знания: моделей различных ситуаций профессионального и общебытового общения;
Владеть: английским языком в объеме, достаточном для эффективного общения на конкретные, связанные с работой темы;	Анализирует: формальные средства для создания грамматически и фонологически правильных, значимых высказываний на английском языке;	Дает оценку: информации на английском языке на общие, конкретные и связанные с работой темы;

Этапы формирования	Показатели( на что направлена (в чем выражается) определенная способность)	Критерии (как (чем) оценивается способность)
ПК-26: Владение авиационным английским языком в объеме, достаточном для эффективного общения на конкретные и связанные с работой темы.		
<p>Знает:</p> <p>профессионально-ориентированный английский язык;</p> <p>основные особенности произношения и ударения, главные способы словообразования в авиационном английском языке.</p>	<p>Применяет:</p> <p>правила произношения и ударения, способы словообразования в авиационном английском языке;</p>	<p>Описывает и оценивает:</p> <p>основные грамматические конструкции и предложения, обеспечивающие профессиональную коммуникацию на английском языке без искажения смысла высказывания;</p> <p>знание лексического минимума английского языка, достаточного для эффективного общения на общие, конкретные и связанные с работой темы;</p>
<p>Уметь:</p> <p>применять английский язык в профессиональной деятельности;</p>	<p>Применяет:</p> <p>контент профессионально-ориентированных дисциплин, с целью проектирования приобретенных знаний в междисциплинарных инновационных проектах на иностранном языке;</p>	<p>Демонстрирует знания:</p> <p>правильного пользования основными грамматическими конструкциями и моделями предложений при составлении собственных высказываний на конкретные и связанные с работой</p>

		<p>темы на авиационном английском языке;</p> <p>Критерии (как (чем) оценивается способность</p>
<p>Этапы формирования</p>	<p>Показатели( на что направлена (в чем выражается) определенная способность)</p>	<p>ведения монологической и диалогической речи с правильным использованием словарного запаса на конкретные и связанные с работой темы на авиационном английском языке;</p>
<p>Владеть: английским языком в объеме достаточном для эффективного общения на общие, конкретные и связанные с работой темы</p>	<p>Анализирует: правила произношения и ударения, способы словообразования в авиационном английском языке;</p>	<p>Дает оценку: информации на английском языке на общие, конкретные и связанные с работой темы; моделей различных ситуаций профессионального и общебытового общения; грамматическим формам, структуре предложений, применяемых в профессионально-ориентированных аутентичных ресурсах</p>

**9.6. Примерный перечень заданий к экзамену для проведения промежуточного контроля по дисциплине**

1. Чтение и перевод текста
2. Беседа по теме прочитанного
3. Описание технологического процесса (определяется изученными разделами или на усмотрение преподавателя)

Пример экзаменационного билета:

ФГБОУ ВО «САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ  
УНИВЕРСИТЕТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ»

ЭКЗАМЕНАЦИОННЫЙ БИЛЕТ № 1

Кафедра № 7 «Языковой подготовки»

Специальность (направление подготовки)

Специализация (профиль)

Дисциплина «Авиационный технический английский язык»

2 курс

1. Прочитайте и переведите текст.

The slow revolution in aircraft materials.

For the last 20 years the experts have been telling us about the fantastic weight savings made possible by composite materials. The fact is that aircraft primary structures manufactured from composite materials are still rare.

Ceramics have also been talked about for some time, as has powder metallurgy and eutectics and cermets and all sorts of other materials that could create a revolution in one or other area of aeronautical manufacturing. The transition between talking about such techniques and actually applying them is happening slowly.

For a series of technical and industrial reasons, revolutions come slowly in the material field. However, it is just this field that the aerospace industry is expecting the most at the moment. The development of new materials and improvements in the methods of their manufacture will affect practically all

areas of aeronautical construction from airframes to engines and systems. Progress in the field of aircraft materials will, to a large extent, shape progress in aviation as a whole during the coming years.

2. Ответьте на вопросы к тексту:

1. What were the reasons for rapid implementation of new aviation materials?
2. What research methods held in this sphere are the most perspective?
3. To what extent did the predictions about aircraft weight reduction made by composite materials come true?
4. What materials are used nowadays for aircraft construction?

3. Опишите последовательность действий при замене замка шасси.

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г.

Заведующий кафедрой \_\_\_\_\_

(подпись)

(фамилия и.о.)

## 10 Методические рекомендации по организации изучения дисциплины

Выбор основной и дополнительной учебно-методической литературы, а так же последовательность изучения материала любого раздела дисциплины варьируется в зависимости от степени подготовленности группы, характера предлагаемого материала, его трудности и его усвоения студентами.

В начале изучения дисциплины рекомендован коррективный фонетический курс, в котором постановка произношения сочетается с работой по развитию речевых навыков при постепенном усложнении грамматической структуры речи.

Данная программа позволяет обеспечить комплексное изучение разговорно-бытовой и общезыковой тематики от элементарного до продвинутого уровня знаний английского языка, следуя основным принципам обучения. К ним относятся: когнитивный принцип, принцип автоматизации речевых единиц, принцип использования внутренней мотивации студентов, принцип использования личного вклада учащегося и эмоционально-психологические принципы, а также учет влияния родного языка на овладение иностранным.



Структура данной программы дает возможность рассматривать каждый раздел/тему как учебный блок, что позволяет применять балльно-рейтинговую систему контроля.

И это способствует решению следующих задач:

повышению уровня учебной автономии студентов;

достижению максимальной прозрачности содержания курса, системы контроля и оценивания результатов его освоения;

усилению ответственности студентов и преподавателей за результаты учебного труда на протяжении всего курса обучения;

повышению объективности и эффективности промежуточного и итогового контроля по курсу.

Основными методами интерактивного обучения на практических занятиях по дисциплине являются следующие:

- деловая игра: имитирует различные аспекты человеческой активности и социального взаимодействия. Игра является методом эффективного обучения, поскольку снимает противоречия между абстрактным характером учебного предмета и реальным характером профессиональной деятельности;

- дискуссия: метод активного обучения, позволяющий в процессе обмена взглядами по конкретной проблеме научиться отстаивать свое мнение и слушать других. Спор, дискуссия рождает мысль, активизирует мышление, а в учебной дискуссии, к тому же, обеспечивает сознательное усвоение учебного материала как продукта мыслительной его проработки;

- метод проектов: основное предназначение этого метода состоит в предоставлении студентам возможности самостоятельного приобретения знаний в процессе решения практических задач или проблем. Применение метода требует интеграции знаний из различных предметных областей.

Интеллект-карта используется для создания, визуализации, структуризации и классификации информации, а также как средство для обучения, организации, решения задач, принятия решений, при написании статей и подготовке публичных выступлений, презентаций, групповой работе (мозговой штурм).

-«Круглый стол» как один из способов активизации навыков устного общения студентов. Основную часть «круглого стола» по любой тематике составляет дискуссия по заданной теме. Организовывая «круглый стол» или готовя студента к участию в нем, преподаватель формулирует проблему и цель дискуссии.

Итоговая оценка выставляется не на основании оценки за ответ на зачёте или экзамене, а складывается из полученных в течение курса баллов за выполнение отдельных заданий по каждому разделу курса. Рейтинговая составляющая такой системы контроля предполагает введение системы штрафов и бонусов, что позволяет осуществлять мониторинг учебной деятельности более эффективно. Штрафы могут назначаться за нарушение сроков сдачи и требований к оформлению работ, бонусные баллы – за выполнение дополнительных заданий или заданий повышенного уровня

сложности. Сумма набранных баллов позволяет не только определить оценку студента по учебной дисциплине, но и его рейтинг в группе среди других студентов курса.

Данная система предполагает:

систематичность контрольных срезов на протяжении всего курса в течение курса или курсов, выделенных на изучение данной дисциплины по учебному плану;

обязательную отчетность каждого студента за освоение каждой учебной темы в срок, предусмотренный учебным планом и графиком освоения учебной дисциплины по курсам и месяцам;

регулярность работы каждого студента, формирование должного уровня учебной дисциплины, ответственности и системности в работе;

обеспечение быстрой обратной связи между студентами и преподавателем, учебной частью, что позволяет корректировать успешность учебно-познавательной деятельности каждого студента и способствовать повышению качества обучения;

ответственность преподавателя за мониторинг учебной деятельности каждого студента на протяжении курса.

Рабочая программа дисциплины составлена в соответствии с требованиями ФГОС ВПО по направлению подготовки 162001 «Эксплуатация воздушных судов и организация воздушного движения».

Программа рассмотрена и утверждена на заседании кафедры № 7 «Языковой подготовки»

« 13 » Инваря 2015 года, протокол № 7.

Разработчики:

\_\_\_\_\_ к.и.н., доцент

(ученая степень, ученое звание, фамилия и инициалы разработчиков)

\_\_\_\_\_ Лебедева Н. А.

Заведующий кафедрой № 7 «Языковой подготовки»:

\_\_\_\_\_ к.и.н., доцент

(ученая степень, ученое звание, фамилия и инициалы руководителя ОПОП)

\_\_\_\_\_ Лебедева Н. А.

Программа согласована:

Руководитель ОПОП

\_\_\_\_\_ д.т.н., доцент, с.н.с.

(ученая степень, ученое звание, фамилия и инициалы руководителя ОПОП)

\_\_\_\_\_ Тарасов В.Н.

Программа рассмотрена и одобрена на заседании Учебно-методического совета Университета «21» Января 2015 года, протокол № 4.

С изменениями и дополнениями от «30» августа 2017 года, протокол № 10 (в соответствии с Приказом от 5 апреля 2017 г. № 301 «Об утверждении Порядка организации и осуществления образовательной деятельности по образовательным программам высшего образования – программам бакалавриата, программам специалитета, программам магистратуры»).