

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
«ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «КИЇВСЬКИЙ АВІАЦІЙНИЙ ІНСТИТУТ»
 Факультет аеронавігації, електроніки та телекомунікацій
 Кафедра авіоніки та систем управління

ЗАТВЕРДЖУЮ
 Декан ФАЕТ



Роман ОДАРЧЕНКО

«» 2026 р.



РОБОЧА ПРОГРАМА
навчальної дисципліни
«Теорія автоматичного управління польотом літаків»

Галузь знань: 15 «Автоматизація та приладобудування»

Спеціальність: 151 «Автоматизація та комп'ютерно-інтегровані технології»

Освітньо-професійна програма: «Інформаційні технології та інженерія авіаційних комп'ютерних систем»

Форма навчання	Сем.	Усього (год. / кредитів ECTS)	ЛКЦ	ПР.З	Л.З	СРС	ДЗ/РГР/К.р	КР/КП	Форма сем. контролю
Денна:	7	180/6,0	48	-	32	100	-	КП-7с	Екзамен 7с

Індекс НБ - 2 - 151 - 3 / 25 - 2.1.21

КАІ РП 22.06 – 01 – 2026

Роман Одарченко
 18.03.26

Робочу програму навчальної дисципліни «Теорія автоматичного управління польотом літаків» розроблено на основі освітньо-професійної програми «Інформаційні технології та інженерія авіаційних комп'ютерних систем», навчального № НБ-2-151-3/25 та робочого навчального планів № РБ-2-151-3/25 підготовки здобувачів вищої освіти освітнього ступеня «Бакалавр» за спеціальністю 151 «Автоматизація та комп'ютерно-інтегровані технології» та відповідних нормативних документів.

Робочу програму розробив:
професор кафедри авіоніки
та систем управління _____



Микола ФІЛЯШКІН

Робочу програму обговорено та схвалено на засіданні випускової кафедри освітньо-професійної програми «Інформаційні технології та інженерія авіаційних комп'ютерних систем», спеціальності 151 «Автоматизація та комп'ютерно-інтегровані технології» – кафедри авіоніки та систем управління, протокол № 5 від «09» 03 2026 р.

Гарант освітньо-професійної програми _____



Владислав ГОРБАТЮК

Завідувач кафедри _____



Олена ТАЧИНІНА

Робочу програму обговорено та схвалено на засіданні науково-методично-редакційної ради факультету аеронавігації, електроніки та телекомунікацій, протокол № 3 від «16» 03 2026 р.

Голова НМРР _____




Олександр КРИВОНОСЕНКО

Рівень документа – 3б


Плановий термін між ревізіями – 1 рік

Контрольний примірник

	Робоча програма навчальної дисципліни «Теорія автоматичного управ- ління польотом літаків»	Шифр документа	КАІ РП 22.06 - 01-2026
	стор. 3 з 13		

ЗМІСТ

Вступ	4
1. Пояснювальна записка	4
1.1. Місце, мета, завдання навчальної дисципліни	4
1.2. Результати навчання, які дає можливість досягти навчальна дисципліна	4
1.3. Компетентності, які дає можливість здобути навчальна дисципліна	5
1.4. Міждисциплінарні зв'язки	5
2. Програма навчальної дисципліни	6
2.1. Зміст навчальної дисципліни	6
2.2. Модульне структурування та інтегровані вимоги до кожного мо- дуля	6
2.3. Тематичний план	9
2.4. Перелік питань для підготовки до екзамену	10
3. Навчально-методичні матеріали з дисципліни	10
3.1. Методи навчання	10
3.2. Рекомендована література (базова і допоміжна)	10
3.3. Інформаційні ресурси в Інтернет	10
4. Рейтингова система оцінювання набутих студентом знань та вмінь	11

	Робоча програма навчальної дисципліни «Теорія автоматичного управ- ління польотом літаків»	Шифр документа	КАІ РП 22.06 - 01-2026
	стор. 4 з 13		

ВСТУП

Робоча програма (РП) навчальної дисципліни «Теорія автоматичного управління польотом літаків» розроблена на основі «Методичних рекомендацій до розроблення і оформлення робочої програми навчальної дисципліни» та відповідних нормативних документів.

1. ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

1.1. Місце, мета, завдання навчальної дисципліни.

Місце дисципліни «Теорія автоматичного управління польотом літаків» в системі професійної підготовки фахівця. Дана навчальна дисципліна є теоретичною основою сукупності знань та вмінь, що формують профіль висококваліфікованих, конкурентоспроможних фахівців за першим (бакалаврським) рівнем у галузі автоматизації та приладобудування.

Метою навчальної дисципліни є надання студентам систематизованого представлення про основні положення теорії автоматичного керування рухом повітряних суден (ПС) з подальшим вивченням систем та комплексів автоматичного керування повітряних суден, а також формування у студентів здатностей застосовувати методи теорії автоматичного керування для аналізу та синтезу систем автоматичного керування рухом ПС.

Завданням вивчення навчальної дисципліни є оволодіння навичками дослідження, випробування та сертифікації бортових систем автоматичного управління (САУ) рухом повітряних суден.

1.2. Результати навчання, які дає можливість досягти навчальна дисципліна.

Вивчення навчальної дисципліни передбачає формування у здобувачів програмних результатів навчання відповідно до освітньо-професійної програми «Інформаційні технології та інженерія авіаційних комп'ютерних систем» зокрема:

ПР02 – Знати фізику, електротехніку, електроніку та схемотехніку, мікропроцесорну техніку на рівні, необхідному для розв'язання типових задач і проблем автоматизації;

ПР07 – Вміти застосовувати знання про основні принципи та методи вимірювання фізичних величин і основних технологічних параметрів для обґрунтування вибору засобів вимірювань та оцінювання їх метрологічних характеристик;


ПР08 – Знати принципи роботи технічних засобів автоматизації та вміти обґрунтувати їх вибір на основі аналізу їх властивостей, призначення і технічних характеристик з урахуванням вимог до систем автоматизації та експлуатаційних умов; мати навички налагодження технічних засобів автоматизації та систем керування;

ПР09 - Вміти проектувати багаторівневі системи керування і збору даних для формування бази даних параметрів процесу та їх візуалізації;

ПР10 - Вміти обґрунтувати вибір структури та розробляти прикладне програмне забезпечення для мікропроцесорних систем управління;

ПР11 – Вміти виконувати роботи з проектування систем автоматизації, знати зміст і правила оформлення проектних матеріалів, склад проектної документації та послідовність виконання проектних робіт з врахуванням вимог відповідних нормативноправових документів та міжнародних стандартів

ПР12 - Вміти використовувати різноманітне спеціалізоване програмне забезпечення для розв'язування типових інженерних задач у галузі автоматизації, зокрема, методів математичного моделювання

	Робоча програма навчальної дисципліни «Теорія автоматичного управ- ління польотом літаків»	Шифр документа	КАІ РП 22.06 - 01-2026
	стор. 5 з 13		

ПР13 – Вміти враховувати соціальні, екологічні, економічні аспекти, вимоги охорони праці, виробничої санітарії і пожежної безпеки під час формування технічних рішень.

ПР15 – Вміти використовувати у виробничій і соціальній діяльності фундаментальні поняття і категорії державотворення для обґрунтування власних світоглядних позицій та політичних переконань з урахуванням процесів соціальнополітичної історії України, правових засад та етичних норм;

ПР17 – Вміти продемонструвати знання та розуміння основ теорії інформаційних технологій та принципів побудови авіаційних комп'ютерних систем в практичній діяльності;

ПР18 – Вміти застосувати навички планування та виконання експериментальних досліджень авіаційних комп'ютерних систем, обробки їх результатів, використовуючи інформаційні технології;

ПР19 - Вміти працювати самостійно, поглиблювати свої знання з інженерії авіаційних комп'ютерних систем підвищувати професійну компетентність;

ПР20 - Вміти здійснювати захист прав інтелектуальної власності, комерціалізацію результатів науково-дослідної діяльності в галузі інформаційних технологій та інженерії авіаційних комп'ютерних систем

1.3. Компетентності, які дає можливість здобути навчальна дисципліна.


У результаті вивчення даної дисципліни студент набуває такі

програмні компетентності:

- ІК- здатність розв'язувати складні спеціалізовані задачі та практичні проблеми, що характеризуються комплексністю та невизначеністю умов, під час професійної діяльності у галузі автоматизації;
- ЗК10 - здатність зберігати та примножувати моральні, культурні, наукові цінності і досягнення суспільства на основі розуміння історії та закономірностей розвитку предметної області, її місця у загальній системі знань про природу і суспільство та у розвитку суспільства, техніки і технологій, використовувати різні види та форми рухової активності для активного відпочинку та ведення здорового способу життя;
- СК9 – здатність вільно користуватись сучасними комп'ютерними та інформаційними технологіями для вирішення професійних завдань, програмувати та використовувати прикладні та спеціалізовані комп'ютерно-інтегровані середовища для вирішення задач автоматизації;
- СК19 - здатність ефективно використовувати на практиці різні теорії в управлінні наукою та в області ділового адміністрування.

1.4. Міждисциплінарні зв'язки.

Навчальна дисципліна «Теорія автоматичного управління польотом літаків» базується на базі знань, одержаних з дисциплін «Теорія автоматичного керування», «Бортові інформаційні системи» та взаємодіє з дисципліною «Інформаційні технології проектування авіоніки», яка вивчається паралельно з нею та доповнюють одна одну, а також забезпечує вивчення дисципліни «Обчислювальні системи літаководіння».

	Робоча програма навчальної дисципліни «Теорія автоматичного управ- ління польотом літаків»	Шифр документа	КАІ РП 22.06 - 01-2026
	стор. 6 з 13		

2. ПРОГРАМА НАВЧАЛЬНОЇ ДИСЦИПЛІНИ

2.1. Зміст навчальної дисципліни

Навчальний матеріал дисципліни структурований за модульним принципом і складається з двох навчальних модулів, а саме:

- навчального модуля №1 «Повітряне судно як об'єкт керування»;
- навчального модуля №2 «Контури автоматичного керування», кожен з яких є логічно завершеною, відносно самостійною, цілісною частиною навчальної дисципліни, засвоєння якої передбачає проведення модульної контрольної роботи та аналіз результатів її виконання.

Окремим **3-ім модулем** (освітнім компонентом) є курсовий проект (КП), який виконується студентами денної форми навчання в 7 семестрі. КП є важливою складовою закріплення та поглиблення теоретичних та практичних знань та вмінь, набутих студентом у процесі засвоєння навчального матеріалу дисципліни.

2.2. Модульне структурування та інтегровані вимоги до кожного модуля

Модуль № 1 «Повітряне судно як об'єкт керування»

Інтегровані вимоги до модуля №1:

Знати:

- математичні моделі просторового руху літака як об'єкта керування та його спрощені математичні моделі;
- питання оцінки пілотажних властивостей літака, критерії стійкості та керованості.

Вміти:


- досліджувати динамічні характеристики літака як об'єкта керування аналітично та шляхом математичного моделювання.

Тема 1. Математична модель просторового руху літака

Рухомі та нерухомі системи координат (СК). Взаємне положення СК. Перехід з однієї СК в іншу. Математична модель просторового руху літака. Загальна характеристика рівнянь просторового руху. Характеристика силі моментів, що діють на літак. Формування керуючих сил і моментів.

Тема 2. Математичні моделі поздовжнього літака

Розподіл рівнянь просторового руху на поздовжній та бічний. Нелінійна математична модель поздовжнього руху. Розподіл поздовжнього руху на довгоперіодичний та короткоперіодичний. Лінеаризовані рівняння поздовжнього руху літака. Передаточні функції та структурні схеми математичної моделі поздовжнього коротко-періодичного руху.

	Робоча програма навчальної дисципліни «Теорія автоматичного управ- ління польотом літаків»	Шифр документа	КАІ РП 22.06 - 01-2026
	стор. 7 з 13		

Тема 3. Математичні моделі бічного руху літака

Нелінійна математична модель бічного руху. Лінеаризація рівнянь бічного руху. Рівняння ізольованих бічних рухів: рівняння малого бічного руху та його розподіл на рух крену та рух рискання, рівняння координованого розвороту. Передаточні функції та структурні схеми ізольованих бічних рухів.

Тема 4. Критерії оцінки пілотажних характеристик літака

Питання оцінки пілотажних характеристик літака. Основні уявлення про стійкість та керованість літака. Поздовжня статична стійкість та керованість. Динамічна поздовжня стійкість та керованість. Критерії путьової стійкості та керованості. Критерії поперечної керованості.

Тема 5. Типовий канал автоматичного керування літака

Рівні автоматичного управління польотом літака. Структура типового каналу системи (САУ) автоматичного управління. Сервоприводи САУ. Поняття закону управління. Класифікація каналів автоматичного управління літака.

Модуль № 2 «Контури автоматичного керування»

Інтегровані вимоги до модуля №2:

Знати:

- задачі автоматичного управління польотом та структуру типового каналу автоматичного управління літака;
- контури автоматичного поліпшення стійкості та керованості літака;
- контури автоматичного керування кутовим рухом та рухом центра мас літака.

Вміти:

- аналізувати алгоритми роботи систем автоматичного керування рухом повітряних суден;
- синтезувати контури автоматичного управління рухом повітряних суден.

Тема 1. Контури поліпшення стійкості та керованості літака.


Автомати регулювання управління. Автоматичне балансування літака. Демпфери тангажу, крену та рискання. Аналіз динамічних характеристик контурів демпфірування в термінах передаточних функцій. Автомати стійкості. Вплив автоматів путьової та поздовжньої стійкості на статичні та динамічні характеристики керованості.

Тема 2. Контури автоматичного керування кутом крену.

Автоматичне управління кутом крену. Процеси, що відбуваються в контурах автоматичного управління кутом крену. Аналіз статичних і динамічних характеристик контурів автоматичного управління кутом крену .

Тема 3. Контури автоматичного керування кутом рискання.

Способи управління кутом рискання. Процеси, що відбуваються в контурах автоматичного управління кутом рискання. Аналіз статичних і динамічних характеристик контурів автоматичного управління кутом рискання.

	Робоча програма навчальної дисципліни «Теорія автоматичного управ- ління польотом літаків»	Шифр документа	КАІ РП 22.06 - 01-2026
	стор. 8 з 13		

Тема 4. **Контури автоматичного керування кутом тангажа.**

Контури управління кутом тангажа. Особливості управління кутом тангажа крізь контур перевантаження. Аналіз статичних і динамічних характеристик контурів автоматичного управління кутом тангажа

Тема 5. **Автоматичне керування центром мас.**

Особливості процесів, що протікають у контурах управління висотою польоту. Аналіз статичних і динамічних характеристик контурів автоматичного управління висотою польоту з використанням контуру тангажу. Особливості автоматичного управління висотою польоту крізь контур перевантаження. Особливості процесів, що протікають у контурах автоматичного управління бічним рухом центра мас. Аналіз статичних і динамічних характеристик управління бічним рухом центра мас крізь контур ристання. Особливості статичних і динамічних характеристик управління бічним рухом центра мас крізь контур крену.

Модуль №3. (освітній компонент) «Курсовий проект».

Студенти денної форми навчання у сьомому семестрі виконують курсовий проект (КП), відповідно до затверджених в установленому порядку методичних рекомендацій, з метою закріплення та поглиблення теоретичних знань та вмінь, набутих студентом у процесі засвоєння навчального матеріалу дисципліни.

Курсовий проект має за цілю виконати синтез та аналіз контурів автоматичного керування кутовим рухом літака. Для успішного виконання курсового проекту студент повинен знати математичні моделі просторового руху літака як об'єкта керування та його спрощені математичні моделі; типові контури автоматичного керування повітряного судна, вміти досліджувати стійкість та якість перехідних процесів у контурах автоматичного керування рухом повітряних суден аналітично та шляхом математичного моделювання


Тема курсового проекту «Синтез контурів автоматичного керування рухом повітряного судна».

Курсовий проект містить:

- розрахунок коефіцієнтів лінійаризованої математичної моделі літака;
- обґрунтування вибору закону керування;
- побудову структури та синтез контуру керування;
- аналіз статичних характеристик контуру керування;
- аналіз динамічних характеристик контуру керування;
- розробку програми математичного моделювання контуру управління;
- дослідження контуру управління з використанням розробленої програми.


Виконання, оформлення та захист КП здійснюється студентом в індивідуальному порядку відповідно до методичних рекомендацій.

Час, потрібний для виконання КП, – до 45 годин самостійної роботи..

 КИЇВСЬКИЙ АВІАЦІЙНИЙ ІНСТИТУТ	Робоча програма навчальної дисципліни «Теорія автоматичного управ- ління польотом літаків»	Шифр документа	КАІ РП 22.06 - 01-2026
		стор. 9 з 13	

2.3. Тематичний план.

№ п/п	Назва теми	Обсяг навчальних занять (год.)			
		Денна форма навчання			
		Усього	Лекції	Лабораторні заняття	СРС
Модуль №1 «Повітряне судно як об'єкт керування»					
7 семестр					
1.1	Математична модель просторового руху літака.	7	2 2		3
1.2	Математичні моделі поздовжнього руху літака.	16	2 2	2 2	8
1.3	Математичні моделі бічного руху літака.	16	2 2	2 2	8
1.6	Критерії оцінки пілотажних характеристик літака.	8	2 2	-	4
1.7	Типовий канал САУ літака.	8	2 2	-	4
1.8	Модульна контрольна робота № 1	4	2	-	2
Усього за модулем № 1		59	22	8	29
2.1	Контури поліпшення стійкості та керованості літака.	12	2 2	2 2	4
2.2	Контури автоматичного керування кутом крену.	12	2 2	2 2	4
2.3	Контури автоматичного керування кутом рискання.	12	2 2	2 2	4
2.4	Контури автоматичного керування кутом тангажа.	12	2 2	2 2	4
2.5	Автоматичне керування центром мас (висотою польоту).	12	2 2	2 2	4
2.6	Автоматичне керування центром мас (бічним рухом центра мас).	12	2 2	2 2	4
2.7	Модульна контрольна робота № 2	4	2	-	2
Усього за модулем № 2		76	26	24	26
3.1	Виконання та захист курсового проекту	45	-	-	45
Усього за модулем № 3		45	-	-	45
Усього за 7 семестр		180	48	32	100
Усього за навчальною дисципліною		180	48	32	100

	Робоча програма навчальної дисципліни «Теорія автоматичного управ- ління польотом літаків»	Шифр документа	КАІ РП 22.06 - 01-2026
	стор. 10 з 13		

2.4. Перелік питань для підготовки до екзамену

Перелік питань та зміст завдань для підготовки до екзамену, розробляються провідним викладачем кафедри відповідно до робочої програми, затверджується на засіданні кафедри та доноситься до відома студентів.

3. НАВЧАЛЬНО-МЕТОДИЧНІ МАТЕРІАЛИ З ДИСЦИПЛІНИ

3.1. Методи навчання

Для активізації навчально-пізнавальної діяльності студентів під час вивчення дисципліни застосовуються як предметно-орієнтовані так і індивідуально - орієнтовані технології навчання. На лабораторних роботах в основному застосовується метод Case Study, а на лекційних заняттях – презентації та інтерактивні технології навчання.

3.2. Рекомендована література

Базова література

3.2.1. Синєглазов В.М., Філяшкін М.К. Автоматизовані системи управління повітряних суден. К., НАУ. 2022.-465 с.

3.2.2. Харченко В.П. Авіоніка: Навч. посіб. / В.П. Харченко, І.В. Остроумов. - К.: НАУ, 2018.-272 с.

3.2.3. Філяшкін М.К., Мухіна М.П., Рогожин В.О., Скрипець А.В. Автономні навігаційні системи повітряних суден. К., НАУ, 2019 – 320 с.

Допоміжна література

3.2.4. Козлов А.П. Філяшкін М.К. Методичні вказівки до виконання лабораторних робіт з дисципліни «Основи автоматизованого керування рухом повітряних суден». К.: НАУ, 2018 р.


3.2.5. Мельніков О.В. Філяшкін М.К. Методичні вказівки до виконання курсової роботи з дисципліни «Основи автоматизованого керування рухом ПС» К.: НАУ, 2019 р.

3.3. Інформаційні ресурси в Інтернеті

3.3.1 <http://www.avionics.nau.edu.ua>

3.3.2 <https://works.doklad.ua/view>

3.3.3 [http:// www.pircenter.org](http://www.pircenter.org) › media › content › files

 КИЇВСЬКИЙ АВІАЦІЙНИЙ ІНСТИТУТ	Робоча програма навчальної дисципліни «Теорія автоматичного управ- ління польотом літаків»	Шифр документа	КАІ РП 22.06 - 01-2026
	стор. 11 з 13		

4. РЕЙТИНГОВА СИСТЕМА ОЦІНЮВАННЯ НАБУТИХ СТУДЕНТОМ ЗНАНЬ ТА ВМІНЬ


4.1. Оцінювання окремих видів виконаної студентом навчальної роботи здійснюється в балах відповідно до табл.4.1.

Таблиця 4.1

Вид навчальної роботи	Мах кількість балів		Вид навчальної роботи	Мах кількість балів	
	Денна форма навчання			Денна форма навчання	
	Семестр №7			Семестр №7	
Модуль № 1 «Повітряне судно як об'єкт керування»			Модуль № 2 «Конттури автоматичного керування»		
Вид навчальної роботи	бали		Вид навчальної роботи	бали	
Виконання та захист лабораторних робіт	76×4 = 28		Виконання та захист лабораторних робіт	56×6 = 30	
			Виконання та захист контрольної роботи		
<i>Для допуску до виконання модульної контрольної роботи №1 студент має набрати не менше</i>	17		<i>Для допуску до виконання модульної контрольної роботи №2 студент має набрати не менше</i>	18	
Виконання модульної контрольної роботи №1	12		Виконання модульної контрольної роботи №2	10	
Усього за модулем №1	40		Усього за модулем №2	40	
Усього за модулями №1, №2				80	
Семестровий екзамен				20	
Усього за дисципліною				100	
продовження Таблиці 4.1					
Модуль №3 «Курсовий проект»					
Вид навчальної роботи	Мах кількість балів				
	Денна форма навчання				
	Семестр №7				
Виконання курсового проекту	60				
Захист курсового проекту	40				
Виконання та захист курсового проекту	100				

4.2. Виконані види навчальної роботи зараховуються студенту, якщо він отримав за них позитивну рейтингову оцінку.

4.3. Сума рейтингових оцінок, отриманих студентом за окремі види виконаної навчальної роботи, становить поточну модульну рейтингову оцінку, яка заноситься до відомості модульного контролю.

	Робоча програма навчальної дисципліни «Теорія автоматичного управ- ління польотом літаків»	Шифр документа	КАІ РП 22.06 - 01-2026
		стор. 12 з 13	

4.4. Підсумкова модульна рейтингова оцінка, отримана студентом за результатами виконання та захисту курсового проекту в балах, за національною шкалою та шкалою ECTS заноситься до відомості модульного контролю, а також до навчальної картки, залікової книжки та Додатку до диплома, наприклад, так: **92/Відм./А, 87/Добре/В, 79/Добре/С, 68/Задов./D, 65/Задов./Е** тощо.

4.5. Екзаменаційна рейтингова оцінка складається з балів за результатами виконання екзаменаційних завдань, затверджених кафедрою в установленому порядку.

Сума підсумкової семестрової модульної та екзаменаційної рейтингових оцінок, у балах становить підсумкову семестрову рейтингову оцінку, яка перераховується в оцінки за національною шкалою та шкалою ECTS.

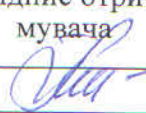
4.6. Сума підсумкової семестрової модульної та екзаменаційної рейтингових оцінок у балах становить підсумкову семестрову рейтингову оцінку, яка перераховується в оцінки за національною шкалою та шкалою ECTS.

4.7. Підсумкова семестрова рейтингова оцінка в балах, за національною шкалою та шкалою ECTS заноситься до заліково-екзаменаційної відомості, навчальної картки та залікової книжки студента, наприклад, так: **92/Відм./А, 87/Добре/В, 79/Добре/С, 68/Задов./D, 65/Задов./Е** тощо.

4.8. Підсумкова рейтингова оцінка з дисципліни дорівнює підсумковій семестровій рейтинговій оцінці. Зазначена підсумкова рейтингова оцінка з дисципліни заноситься до Додатку до диплома.

(Ф 03.02 – 01)

АРКУШ ПОШИРЕННЯ ДОКУМЕНТА

№ прим.	Куди передано (під-розділ)	Дата видачі	П.І.Б. отримувача	Підпис отримувача	Примітки
1	0302	18.03.26	Фігердо Мекенге		

(Ф 03.02 – 02)

АРКУШ ОЗНАЙОМЛЕННЯ З ДОКУМЕНТОМ

№ пор.	Прізвище, ім'я, по батькові	Підпис ознайомленої особи	Дата ознайомлення	Примітки

(Ф 03.02 – 04)

АРКУШ РЕЄСТРАЦІЇ РЕВІЗІЇ

№ пор.	Прізвище, ім'я, по батькові	Дата ревізії	Підпис	Висновок щодо адекватності

(Ф 03.02 – 03)

АРКУШ ОБЛІКУ ЗМІН

№ зміни	№ листа (сторінки)				Підпис особи, яка внесла зміну	Дата внесення зміни	Дата введення зміни
	Зміненого	Заміненого	Нового	Анульованого			

(Ф 03.02 – 32)

УЗГОДЖЕННЯ ЗМІН

	Підпис	Ініціали, прізвище	Посада	Дата
Розробник				
Узгоджено				
Узгоджено				
Узгоджено				