



МИНИСТЕРСТВО СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«Казанский государственный аграрный университет»
(ФГБОУ ВО Казанский ГАУ)

Институт механизации и технического сервиса
Кафедра «Эксплуатация и ремонт машин»



УТВЕРЖДАЮ
Первый проректор –
проректор по учебно-
методической работе, проф.
Б.Г. Зиганшин
04 2019 г.

ФОНД ОЦЕНОЧНЫХ СРЕДСТВ
ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ПРОМЕЖУТОЧНОЙ АТТЕСТАЦИИ ОБУЧАЮЩИХСЯ
ПО ДИСЦИПЛИНЕ

«Организация государственного учета и контроля технического
состояния транспортных средств»
(приложение к рабочей программе дисциплины)

Направление подготовки
23.03.03 - Эксплуатация транспортно-технологических
машин и комплексов

Направленность (профиль) подготовки
«Автомобили и автомобильное хозяйство»

Уровень
бакалавриат

Форма обучения:
очная, заочная

КАЗАНЬ-2019

Составитель: Галиев И.Г., профессор кафедры «Эксплуатация и ремонт машин»

Фонд оценочных средств обсуждён и одобрен на заседании кафедры «Эксплуатация и ремонт машин» «22» апреля 2019 года (протокол №12)

Зав. кафедрой, д.т.н., профессор _____ Адигамов Н.Р.

Рассмотрена и одобрена на заседании методической комиссии Института механизации и технического сервиса 24 апреля 2019 г. (протокол №9)

Пред. метод. комиссии, к.т.н., доцент _____ Лукманов Р.Р.

Согласовано:

Директор Института механизации
и технического сервиса,
д.т.н., профессор _____

Яхин С.М.

Протокол ученого совета ИМ и ТС №8 от 25 апреля 2019 г.

1. ПЕРЕЧЕНЬ КОМПЕТЕНЦИЙ С УКАЗАНИЕМ ЭТАПОВ ИХ ФОРМИРОВАНИЯ В ПРОЦЕССЕ ОСВОЕНИЯ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ

В результате освоения ОПОП бакалавриата по направлению подготовки 23.03.03 «Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов», обучающийся должен овладеть следующими результатами по дисциплине «Организация государственного учета и контроля технического состояния транспортных средств»:

Код компетенции	Результаты освоения ОПОП. Содержание компетенций (в соответствии с ФГОС ВО)	Перечень планируемых результатов обучения по дисциплине
ПК-11	Способностью выполнять работы в области производственной деятельности по информационному обслуживанию, основам организации производства, труда и управления производством, метрологическому обеспечению и техническому контролю	Знать: особенности и содержание работ по информационному обслуживанию и основам организации государственного учета и контроля технического состояния транспортных средств. Уметь: выполнять работы по информационному обслуживанию и основам организации государственного учета и контроля технического состояния транспортных средств. Владеть: способами, принципами и методами выполнения работ по информационному обслуживанию и основам организации государственного учета и контроля технического состояния транспортных средств.
ПК-17	Готовностью выполнять работы по одной или нескольким рабочим профессиям по профилю производственного подразделения	Знать: виды и методы контроля технического состояния транспортных средств. Уметь: определять способы и средства контроля технического состояния транспортных средств. Владеть: методикой проведения технического осмотра транспортных средств.
ПК-38	Способностью организовать	Знать: основные термины и определения контроля технического состояния и диагностики

Код компетенции	Результаты освоения ОПОП. Содержание компетенций (в соответствии с ФГОС ВО)	Перечень планируемых результатов обучения по дисциплине
	технический осмотр и текущий ремонт техники, приемку и освоение вводимого технологического оборудования, составлять заявки на оборудование и запасные части, готовить техническую документацию и инструкции по эксплуатации и ремонту оборудования	автотранспортных средств и методы организации их технического осмотра. Уметь: применять знания для организации технического осмотра и контроля технического состояния автотранспортных средств; составлять техническую документацию по контролю технического состояния автотранспортных средств. Владеть: правилами техники безопасности при работе на разных классах автотранспортных средств; навыками работы с нормативно-технической документацией по автотранспортным средствам
ПК-39	Способностью использовать в практической деятельности данные оценки технического состояния транспортных и транспортно-технологических машин и оборудования, полученные с применением диагностической аппаратуры и по косвен-	Знать: основные термины и определения контроля технического состояния и диагностики транспортных средств; методы и способы контроля технического состояния транспортных средств; содержание и способы построения алгоритмов контроля технического состояния транспортных средств; принципы, виды и средства контроля технического состояния транспортных средств. Уметь: применять принципы, методы и средства диагностики технического состояния транспортных средств; методы оценки их технического состояния; пользоваться технической документацией по контролю технического состояния транспортных средств. Владеть: навыками использования данных оценки технического состояния транспортных

Код компетенции	Результаты освоения ОПОП. Содержание компетенций (в соответствии с ФГОС ВО)	Перечень планируемых результатов обучения по дисциплине
	ным признакам	средств, полученных с применением диагностической аппаратуры и по косвенным признакам.
ПК-45	Готовностью выполнять работы по одной или нескольким рабочим профессиям по профилю производственного подразделения	Знать: нормативные требования к техническому состоянию систем транспортных средств, обеспечивающих безопасность дорожного движения, а также экологическую безопасность. Уметь: самостоятельно заполнять диагностическую карту по результатам инструментального контроля транспортного средства. Владеть: навыками выполнения проверки технического состояния отдельных узлов и механизмов транспортных средств

2. ОПИСАНИЕ ПОКАЗАТЕЛЕЙ И КРИТЕРИЕВ ОЦЕНИВАНИЯ КОМПЕТЕНЦИЙ НА РАЗЛИЧНЫХ ЭТАПАХ ИХ ФОРМИРОВАНИЯ, ОПИСАНИЕ ШКАЛ ОЦЕНИВАНИЯ

Таблица 2.1 – Показатели и критерии определения уровня сформированности компетенций

Компетенция	Этапы освоения компетенции	Планируемые результаты обучения	Критерии оценивания результатов обучения			
			2	3	4	5
ПК-11 Способность выполнять работы в области проектной деятельности по информационному обслуживанию, основанному на применении производственных, управленческих, проектных, маркетинговых, информационно-коммуникационных и социальных технологий	Второй этап	Знать: особенности и содержание работ по информационному обслуживанию и основам организации государственного учета и контроля технического состояния транспортных средств	Отсутствуют представления об особенностях и содержании работ по информационному обслуживанию и основам организации государственного учета и контроля технического состояния транспортных средств	Неполные представления об особенностях и содержании работ по информационному обслуживанию и основам организации государственного учета и контроля технического состояния транспортных средств	Сформулированные, но содержащие отдельные проблемы, представления об особенностях и содержании работ по информационному обслуживанию и основам организации государственного учета и контроля технического состояния транспортных средств	Сформулированные систематические представления об особенностях и содержании работ по информационному обслуживанию и основам организации государственного учета и контроля технического состояния транспортных средств
		Уметь: выполнять работы по информационному обслуживанию и основам организации государственного учета и контроля технического состояния транспортных средств	Не умеет выполнять работы по информационному обслуживанию и основам организации государственного учета и контроля технического состояния транспортных средств	В целом успешное, но не полное умение выполнять работы по информационному обслуживанию и основам организации государственного учета и контроля технического состояния транспортных средств	В целом успешное, но содержащее отдельные проблемы, умение выполнять работы по информационному обслуживанию и основам организации государственного учета и контроля технического состояния транспортных средств	Сформированное умение выполнять работы по информационному обслуживанию и основам организации государственного учета и контроля технического состояния транспортных средств
		Владеть:	Не владеет способами,	В целом успешное,	В целом успешное, но	Успешно владеет спо-

Классификация	Этапы освоения компетенций	Планируемые результаты обучения	Критерии оценивания результатов обучения			
			2	3	4	5
		способами, принципами и методами выполнения работ по информационному обслуживанию и основам организации государственного учета и контроля технического состояния транспортных средств	принципами и методами выполнения работ по информационному обслуживанию и основам организации государственного учета и контроля технического состояния транспортных средств	но не полное владение способами, принципами и методами выполнения работ по информационному обслуживанию и основам организации государственного учета и контроля технического состояния транспортных средств	содержащие отдельные проблемы, владение способами, принципами и методами выполнения работ по информационному обслуживанию и основам организации государственного учета и контроля технического состояния транспортных средств	способами, принципами и методами выполнения работ по информационному обслуживанию и основам организации государственного учета и контроля технического состояния транспортных средств
ПК-17 Информационность выполнения работы по оценке или постановке проблемы профессионала по профилю производственного подразделения	Второй этап	Знать: виды и методы контроля технического состояния транспортных средств.	Не знает виды и методы контроля технического состояния транспортных средств.	Неполное представление о видах и методах контроля технического состояния транспортных средств.	Сформированные, но содержащие отдельные проблемы и представления о видах и методах контроля технического состояния транспортных средств.	Сформированные систематические представления о видах и методах контроля технического состояния транспортных средств.
		Уметь: определять способы и средства контроля технического состояния транспортных средств.	Не умеет правильно определять способы и средства контроля технического состояния транспортных средств.	В целом успешное, но не систематическое умение правильно определять способы и средства контроля технического состояния транспортных средств.	В целом успешное, но содержащее отдельные проблемы, умение определять способы и средства контроля технического состояния транспортных средств.	Сформированное умение правильно определять неисправности транспортных средств; определять способы и средства контроля технического состояния транспортных средств.

Классификация	Этапы освоения компетенций	Планируемые результаты обучения	Критерии оценивания результатов обучения			
			2	3	4	5
				транспортных средств.	средств.	транспортных средств.
		Владеть: методикой проведения технического осмотра транспортных средств.	Не владеет методикой проведения технического осмотра транспортных средств.	В целом успешное, но не систематическое применение методики проведения технического осмотра транспортных средств.	В целом успешное, но содержащее отдельные проблемы применения методики проведения технического осмотра транспортных средств.	Успешное и систематическое применение методики проведения технического осмотра транспортных средств.
		Владеть: правилами техники безопасности при работе на разных классах автотранспортных средств, навыками работы с нормативно-технической документацией по автотранспортным средствам.	Не владеет правилами техники безопасности при работе на разных классах автотранспортных средств, навыками работы с нормативно-технической документацией по автотранспортным средствам.	В целом успешное, но не систематическое применение правил техники безопасности при работе на разных классах автотранспортных средств; работы с нормативно-технической документацией по автотранспортным средствам.	В целом успешное, но содержащее отдельные проблемы применения правил техники безопасности при работе на разных классах автотранспортных средств; работы с нормативно-технической документацией по автотранспортным средствам.	Успешное и систематическое применение правил техники безопасности при работе на разных классах автотранспортных средств; работы с нормативно-технической документацией по автотранспортным средствам.
ПК-19 Способность исполнять в практической деятельности функции	Второй этап	Знать: основные термины и определения контроля технического состояния и диагностики транс-	Отсутствуют представления об основных терминах и определениях контроля технического состо-	Неполные представления об основных терминах и определениях контроля технического состо-	Сформированные, но содержащие отдельные проблемы представления об основных терминах и определе-	Сформированные систематические представления об основных терминах и определе-

Компетенция	Этапы освоения компетенции	Планируемые результаты обучения	Критерии оценивания результатов обучения			
			2	3	4	5
технического состояния транспортных средств и транспортных средств машин в оборудовании, получаемые с применением диагностической аппаратуры и по косвенным признакам		портных средств, методы и способы контроля технического состояния транспортных средств; содержание и способы построения алгоритмов контроля технического состояния транспортных средств; принципы, виды и средства контроля технического состояния транспортных средств	ния и диагностики транспортных средств; о методах и способах контроля технического состояния транспортных средств; о содержании и способах построения алгоритмов контроля технического состояния транспортных средств; о принципах, видах и средствах контроля технического состояния транспортных средств	ания и диагностики транспортных средств; о методах и способах контроля технического состояния транспортных средств; о содержании и способах построения алгоритмов контроля технического состояния транспортных средств; о принципах, видах и средствах контроля технического состояния транспортных средств	дениях контроля технического состояния и диагностики транспортных средств; о методах и способах контроля технического состояния транспортных средств; о содержании и способах построения алгоритмов контроля технического состояния транспортных средств; о принципах, видах и средствах контроля технического состояния транспортных средств	ского состояния и диагностики транспортных средств; о методах и способах контроля технического состояния транспортных средств; о содержании и способах построения алгоритмов контроля технического состояния транспортных средств; о принципах, видах и средствах контроля технического состояния транспортных средств
		Уметь: применять принципы, методы и средства диагностики технического состояния транспортных средств; методы оценки их технического состояния; пользоваться технической документацией по контролю	Не умеет применять принципы, методы и средства диагностики технического состояния транспортных средств; методы оценки их технического состояния; пользоваться технической документацией по контролю	В целом успешное, но содержащие отдельные проблемы и применения принципов, методов и средств диагностики технического состояния транспортных средств; методов оценки их технического состояния; пользоваться технической документацией по контролю	В целом успешное, но не систематическое умение применять принципы, методы и средства диагностики технического состояния транспортных средств; методов оценки их технического состояния; пользоваться технической документацией по контролю	Сформированное умение применять принципы, методы и средства диагностики технического состояния транспортных средств; методов оценки их технического состояния; пользоваться технической документацией по контролю

Компетенция	Этапы освоения компетенции	Планируемые результаты обучения	Критерии оценивания результатов обучения			
			2	3	4	5
		технического состояния транспортных средств	контролю технического состояния транспортных средств	ского состояния; умение пользоваться технической документацией по контролю технического состояния транспортных средств	ваться технической документацией по контролю технического состояния транспортных средств	тролю технического состояния транспортных средств
		Владеть: навыками использования данных оценки технического состояния транспортных средств, полученных с применением диагностической аппаратуры и по косвенным признакам	Не владеет навыками использования данных оценки технического состояния транспортных средств, полученных с применением диагностической аппаратуры и по косвенным признакам	В целом успешное, но содержащее отдельные проблемы и использования данных оценки технического состояния транспортных средств, полученных с применением диагностической аппаратуры и по косвенным признакам	В целом успешное, но не систематическое использование данных оценки технического состояния транспортных средств, полученных с применением диагностической аппаратуры и по косвенным признакам	Успешное и систематическое использование данных оценки технического состояния транспортных средств, полученных с применением диагностической аппаратуры и по косвенным признакам
ПК-43. Готовность выполнять работу по оценке или контролю безопасности по профилю профессионального подразделения	Второй этап	Знать: нормативные требования к техническому состоянию систем транспортных средств, обеспечивающих безопасность дорожного движения, а также экологическую безопасность.	Не знает нормативные требования к техническому состоянию систем транспортных средств, обеспечивающих безопасность дорожного движения, а также экологическую безопасность.	Некоторые представления о нормативных требованиях к техническому состоянию систем транспортных средств, обеспечивающих безопасность дорожного движения, а	Сформированные, но содержащие отдельные проблемы в представлениях о нормативных требованиях к техническому состоянию систем транспортных средств, обеспечивающих безопасность дорожного движения, а	Сформированные систематические представления о нормативных требованиях к техническому состоянию систем транспортных средств, обеспечивающих безопасность дорожного движения, а

Компетенция	Этапы освоения компетенции	Планируемые результаты обучения	Критерии оценивания результатов обучения			
			2	3	4	5
				также экологическую безопасность.	опасность дорожного движения, а также экологическую безопасность.	также экологическую безопасность.
		Уметь: самостоятельно заполнять диагностическую карту по результатам инструментального контроля транспортного средства.	Не умеет самостоятельно заполнять диагностическую карту по результатам инструментального контроля транспортного средства.	В целом успешное, но не систематическое умение самостоятельно заполнять диагностическую карту по результатам инструментального контроля транспортного средства.	В целом успешное, но содержащее отдельные проблемы, умение самостоятельно заполнять диагностическую карту по результатам инструментального контроля транспортного средства.	Сформированное умение самостоятельно заполнять диагностическую карту по результатам инструментального контроля транспортного средства.
		Владеть: навыками выполнения проверки технического состояния отдельных узлов и механизмов транспортных средств	Не владеет навыками выполнения проверки технического состояния отдельных узлов и механизмов транспортных средств	В целом успешное, но не систематическое применение навыков выполнения проверки технического состояния отдельных узлов и механизмов транспортных средств	В целом успешное, но содержащее отдельные проблемы применение навыков выполнения проверки технического состояния отдельных узлов и механизмов транспортных средств	Успешное и систематическое применение навыков выполнения проверки технического состояния отдельных узлов и механизмов транспортных средств

Описание шкалы оценивания

1. Оценка «неудовлетворительно» ставится студенту, не овладевшему ни одним из элементов компетенции, т.е. обнаружившему существенные проблемы в знании основного программного материала по дисциплине, допустившему принципиальные ошибки при

применении теоретических знаний, которые не позволяют ему продолжать обучение или приступить к практической деятельности без дополнительной подготовки по данной дисциплине.

2. Оценка «удовлетворительно» ставится студенту, овладевшему элементами компетенции «знать», т.е. проявившему знание основного программного материала по дисциплине в объеме, необходимом для последующего обучения и предстоящей практической деятельности, знакомому с основной рекомендованной литературой, допустившему неточности в ответе на экзамене, но в основном обладающему необходимыми знаниями для их устранения при корректировке со стороны экзаменатора.

3. Оценка «хорошо» ставится студенту, овладевшему элементами компетенции «знать» и «уметь», проявившему полное знание программного материала по дисциплине, освоившему основную рекомендованную литературу, обнаружившему стабильный характер знаний и умений и способному к их самостоятельному применению и обновлению в ходе последующего обучения и практической деятельности.

4. Оценка «отлично» ставится студенту, овладевшему элементами компетенции «знать», «уметь» и «владеть», проявившему всестороннее и глубокое знание программного материала по дисциплине, освоившему основную и дополнительную литературу, обнаружившему творческие способности в понимании, изложении и практическом использовании усвоенных знаний.

5. Оценка «зачтено» соответствует критериям оценки от «отлично» до «удовлетворительно».

6. Оценка «не зачтено» соответствует критерию оценки «неудовлетворительно».

3. ТИПОВЫЕ КОНТРОЛЬНЫЕ ЗАДАНИЯ ИЛИ ИНЫЕ МАТЕРИАЛЫ, НЕОБХОДИМЫЕ ДЛЯ ОЦЕНКИ ЗНАНИЙ, УМЕНИЙ, НАВЫКОВ И (ИЛИ) ОПЫТА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ХАРАКТЕРИЗУЮЩИХ ЭТАПЫ ФОРМИРОВАНИЯ КОМПЕТЕНЦИЙ В ПРОЦЕССЕ ОСВОЕНИЯ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ

Вопросы для экзамена

по дисциплине «Организация государственного учета и контроля технического состояния транспортных средств»

ТЕСТОВЫЕ ВОПРОСЫ

База для идентификации транспортного средства в эксплуатации закладывается

1. В проектно-конструкторских документах
2. Эксплуатационником
3. Заводом-производителем
4. Службой ГИБДД

1,2,3 знаки уникального идентификационного номера машины отражают:

1. Обозначает производителя в стране
2. Описательная часть автомобиля
3. Указательная часть, где и кем произведен автомобиль
4. Международный идентификационный код изготовителя

4, 5, 6, 7, 8, 9 знаки уникального идентификационного номера машины отражают:

1. Международный идентификационный код изготовителя
2. Описательная часть автомобиля
3. Указательная часть, где и кем произведен автомобиль
4. Обозначает производителя в стране

10, 11, 12, 13, 14, 15 знаки уникального идентификационного номера машины отражают:

1. Международный идентификационный код изготовителя
2. Описательная часть автомобиля
3. Указательная часть, где и кем произведен автомобиль
4. Обозначает производителя в стране

Контрольная цифра уникального идентификационного номера машины находится

1. Перед кодом года выпуска автомобиля
2. После кода года выпуска автомобиля
3. Перед кодом страны производителя
4. После кода страны производителя

Транзитные номера используются в случае:

1. Транзитные номера отменены новыми правилами регистрации ТС
2. Покупки ТС у юридического лица, если ТС новое
3. Отсутствия государственных номеров в момент сделки по купле-продаже
4. Покупки ТС юридическим лицом, если незарегистрированное ТС находится за пределами региона его регистрации

Транзитные номера используются в случае:

1. Отсутствия государственных номеров в момент сделки по купле-продаже
2. Покупки ТС у юридического лица, если ТС новое
3. Если автомобиль переезжает к месту его доработки.
4. Транзитные номера отменены новыми правилами регистрации ТС

Транзитные номера используются в случае:

1. Покупки ТС у юридического лица, если ТС новое
2. При вывозе ТС за границы РФ на постоянное местопребывание
3. Отсутствия государственных номеров в момент сделки по купле-продаже
4. Транзитные номера отменены новыми правилами регистрации ТС

Транзитные номера используются в случае:

1. Транзитные номера отменены новыми правилами регистрации ТС
2. Покупки ТС у юридического лица, если ТС новое
3. Отсутствия государственных номеров в момент сделки по купле-продаже
4. Если автомобиль переезжает к месту его продажи

Регистрационные действия осуществляются в целях

1. Обеспечения государственного учета
2. Перегона автомобиля к месту его продажи.
3. Вывоза ТС за границы РФ на постоянное местопребывание
4. Перегона автомобиля к месту его доукомплектовки.

Регистрационные действия осуществляются в целях

1. Перегона автомобиля к месту его продажи
2. Надзора за соответствием конструкции
3. Вывоза ТС за границы РФ на постоянное местопребывание
4. Перегона автомобиля к месту его доукомплектовки.

Регистрационные действия осуществляются в целях

1. Перегона автомобиля к месту его доукомплектовки
2. Перегона автомобиля к месту его продажи.
3. Вывоза ТС за границы РФ на постоянное местопребывание
4. Надзора за техническим состоянием и оборудованием транспортных средств требованиям безопасности

Регистрационные действия осуществляются в целях

1. Борьбы с преступлениями и другими правонарушениями

2. Перегона автомобиля к месту его продажи.
3. Вывоза ТС за границы РФ на постоянное местопребывание
4. Перегона автомобиля к месту его доукомплектовки.

Регистрационные действия осуществляются в целях

1. Вывоза ТС за границы РФ на постоянное местопребывание
2. Перегона автомобиля к месту его продажи.
3. Исполнения законодательства о военно-транспортной обязанности и налогового законодательства
4. Перегона автомобиля к месту его доукомплектовки.

К документам, удостоверяющим право собственности на транспортные средства, могут относиться:

1. Регистрационные знаки «транзит»
2. Страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности
3. Документы, выдаваемые таможенными органами на транспортные средства, ввезенные на территорию Российской Федерации
4. Документ, подтверждающий факт внесения записи о юридическом лице в Единый государственный реестр юридических лиц

К документам, удостоверяющим право собственности на транспортные средства, могут относиться:

1. Документы, выдаваемые органами социальной защиты населения о выделении транспортных средств инвалидам
2. Страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности
3. Регистрационные знаки «транзит»
4. Документ, подтверждающий факт внесения записи о юридическом лице в Единый государственный реестр юридических лиц

К документам, удостоверяющим право собственности на транспортные средства, могут относиться:

1. Регистрационные знаки «транзит»
2. Страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности
3. Решения судов, судебные приказы, постановления органов принудительного исполнения по исполнению судебных актов
4. Документ, подтверждающий факт внесения записи о юридическом лице в Единый государственный реестр юридических лиц

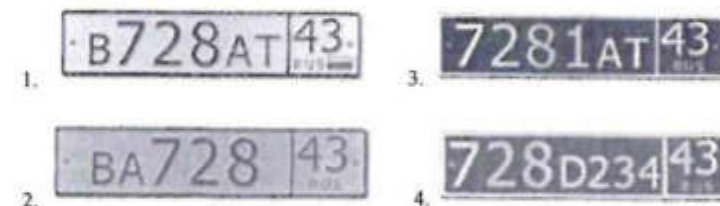
К документам, удостоверяющим право собственности на транспортные средства, могут относиться:

1. Документ, подтверждающий факт внесения записи о юридическом лице в Единый государственный реестр юридических лиц
2. Страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности
3. Регистрационные знаки «транзит»
4. Договоры, свидетельства о праве на наследство

Предназначен для легковых, грузовых, грузопассажирских автомобилей и автобусов



Предназначен для легковых автомобилей, используемых для перевозки пассажиров на коммерческой основе



Предназначен для автомобилей и автобусов войсковых частей



Предназначен для автомобилей и автобусов дипломатических представительств





Доверенности на права в отношении транспортных средств:

1. Справки (выписки из реестров) о совершенных регистрационных действиях, зарегистрированных транспортных средствах (номерных агрегатах) и их собственниках
2. Акты технического осмотра транспортных средств в случаях, предусмотренных Правилами регистрации транспортных средств
3. Доверенность на управление транспортным средством (простая письменная форма)
4. Талоны о прохождении государственного технического осмотра транспортных средств в случаях, предусмотренных нормативными правовыми актами МВД России

Доверенности на права в отношении транспортных средств:

1. Талоны о прохождении государственного технического осмотра транспортных средств в случаях, предусмотренных нормативными правовыми актами МВД России
2. Акты технического осмотра транспортных средств в случаях, предусмотренных Правилами регистрации транспортных средств
3. Справки (выписки из реестров) о совершенных регистрационных действиях, зарегистрированных транспортных средствах (номерных агрегатах) и их собственниках
4. «Генеральная» доверенность

Доверенности на права в отношении транспортных средств:

1. Справки (выписки из реестров) о совершенных регистрационных действиях, зарегистрированных транспортных средствах (номерных агрегатах) и их собственниках
2. Акты технического осмотра транспортных средств в случаях, предусмотренных Правилами регистрации транспортных средств
3. «Ограниченная» доверенность
4. Талоны о прохождении государственного технического осмотра транспортных средств в случаях, предусмотренных нормативными правовыми актами МВД России

Исправное состояние объекта характеризуется

1. Наличие дефектов, возникающих по мере роста его наработки и при этом работоспособное состояние может сохраняться.
2. Соответствием значений параметров, характеризующих способность выполнять заданные функции, нормативно- справочным и конструкторским документациям.
3. Соответствием его параметров номинальным значениям.
4. Возникновением отказа.

Неисправное состояние объекта характеризуется

1. Возникновением отказа.
2. Соответствием его параметров номинальным значениям.
3. Наличие дефектов, возникающих по мере роста его наработки и при этом работоспособное состояние может сохраняться.

4. Соответствием значений параметров, характеризующих способность выполнять заданные функции, нормативно- справочным и конструкторским документациям.

Работоспособное состояние объекта характеризуется

1. Соответствием значений параметров, характеризующих способность выполнять заданные функции, нормативно- справочным и конструкторским документациям.
2. Соответствием его параметров номинальным значениям.
3. Наличие дефектов, возникающих по мере роста его наработки и при этом работоспособное состояние может сохраняться.
4. Возникновением отказа.

Неработоспособное состояние объекта характеризуется

1. Наличие дефектов, возникающих по мере роста его наработки и при этом работоспособное состояние может сохраняться.
2. Соответствием его параметров номинальным значениям.
3. Возникновением отказа.
4. Соответствием значений параметров, характеризующих способность выполнять заданные функции, нормативно- справочным и конструкторским документациям.

Классификация видов износа

1. Механический, молекулярный, коррозионно- механический, штучный.
2. Износ схватыванием, окислительный, тепловой, абразивный, осевидный.
3. Механический, абразивный, коррозионный.
4. Молекулярный, окислительный, коррозионный.

Периодичность ТО характеризуется

1. Интервалом времени или наработки между данным видом ТО и последующим таким же видом или другим большей сложности.
2. Наименьшим повторяющимся интервалом времени или наработки машин, в течении которого выполняются в определенной последовательности все установленные виды ТО.
3. Комплексом определенных операций, которые выполняют с заданной периодичностью.
4. Интервал времени между видами ТО.

Вид ТО характеризуется

1. Интервалом времени или наработки между данным видом ТО и последующим таким же видом или другим большей сложности.
2. Наименьшим повторяющимся интервалом времени или наработки машин, в течении которого выполняются в определенной последовательности все установленные виды ТО.
3. Комплексом определенных операций, которые выполняют с заданной периодичностью.
4. Интервал времени между видами ТО.

Цикл ТО характеризуется

1. Интервалом времени или наработки между данным видом ТО и последующим таким же видом или другим большей сложности.
2. Наименьшим повторяющимся интервалом времени или наработки машин, в течении которого выполняются в определенной последовательности все установленные виды ТО.
3. Комплексом определенных операций, которые выполняют с заданной периодичностью.
4. Интервал времени между видами ТО.

Основными причинами ДТП, связанных с техническим состоянием, являются

1. Система охлаждения двигателя
2. Трансмиссия
3. Тормозная система
4. Гидравлическая система автомобиля

Основными причинами ДТП, связанных с техническим состоянием, являются

1. Система охлаждения двигателя
2. Трансмиссия
3. Рулевое управление
4. Гидравлическая система автомобиля

Основными причинами ДТП, связанных с техническим состоянием, являются

1. Трансмиссия
2. Шины и колеса
3. Система охлаждения двигателя
4. Гидравлическая система автомобиля

Основными причинами ДТП, связанных с техническим состоянием, являются

1. Система охлаждения двигателя
2. Трансмиссия
3. Приборы освещения и сигнализации
4. Гидравлическая система автомобиля

Для получения достоверных результатов о состоянии тормозных систем необходимо обеспечить следующие условия:

1. Шины должны быть сухими и чистыми
2. Машину должна быть прогретая до рабочей температуры
3. Тормозная жидкость должна быть визуально чистой
4. Развал и сходжение передних колес должны быть в норме

Для получения достоверных результатов о состоянии тормозных систем необходимо обеспечить следующие условия:

1. Давление в шинах и остаточная глубина протектора должны соответствовать требованиям нормативных документов
2. Машину должна быть прогретая до рабочей температуры
3. Тормозная жидкость должна быть визуально чистой

4. Развал и сходжение передних колес должны быть в норме

Для получения достоверных результатов о состоянии тормозных систем необходимо обеспечить следующие условия:

1. Тормозная жидкость должна быть визуально чистой
2. Машину должна быть прогретая до рабочей температуры
3. Тормозные механизмы должны быть «холодными»
4. Развал и сходжение передних колес должны быть в норме

Для получения достоверных результатов о состоянии тормозных систем необходимо обеспечить следующие условия:

1. Тормозная жидкость должна быть визуально чистой
2. Машину должна быть прогретая до рабочей температуры
3. Двигатель должен работать, но быть отсоединенным от трансмиссии
4. Развал и сходжение передних колес должны быть в норме

Для получения достоверных результатов о состоянии тормозных систем необходимо обеспечить следующие условия:

1. Тормозная жидкость должна быть визуально чистой
2. Машину должна быть прогретая до рабочей температуры
3. Приводы дополнительных ведущих мостов отключены
4. Развал и сходжение передних колес должны быть в норме

При проверке рабочей тормозной системы фиксируется

1. Скорость замедления машины
2. Удельная тормозная сила
3. Относительная разность тормозных сил колес одной оси
4. Максимальное тормозное усилие

Удельная тормозная сила определяется по формуле

$$1. \gamma_T = \frac{\sum P_T}{Mg} \quad 2. F = \left| \frac{P_{T, \text{ср}} - P_{T, \text{min}}}{P_{T, \text{max}}} \right| 100 \quad 3. N_{T \text{ср}} = R_z V_p \quad 4. N_{T \text{ср}} = R_z / P_{T \text{ср.н}}$$

Относительная разность тормозных сил колес одной оси определяется по формуле

$$1. \gamma_T = \frac{\sum P_T}{Mg} \quad 2. F = \left| \frac{P_{T, \text{ср}} - P_{T, \text{min}}}{P_{T, \text{max}}} \right| 100 \quad 3. N_{T \text{ср}} = R_z V_p \quad 4. N_{T \text{ср}} = R_z / P_{T \text{ср.н}}$$

При проверке методом дорожных испытаний автомобиль разгоняется до скорости

1. 45 км/час
2. 50 км/час
3. 40 км/час
4. 35 км/час

Тормозной путь это

1. Время, пройденное транспортным средством от момента времени, в который тормозная система получила сигнал о необходимости осуществить торможение, до момента остановки транспортного средства

2. Расстояние, пройденное транспортным средством от момента начала торможения до момента остановки транспортного средства

3. Расстояние, пройденное транспортным средством от момента времени, в который тормозная система получила сигнал о необходимости осуществить торможение, до момента остановки транспортного средства

4. Среднее значение замедления за время от момента окончания периода нарастания замедления до конца торможения

Установившееся замедление это

1. Расстояние, пройденное транспортным средством от момента начала торможения до момента остановки транспортного средства

2. Среднее значение замедления за время от момента окончания периода нарастания замедления до конца торможения

3. Время, пройденное транспортным средством от момента времени, в который тормозная система получила сигнал о необходимости осуществить торможение, до момента остановки транспортного средства

4. Среднее значение замедления за пройденный путь от момента окончания периода нарастания замедления до конца торможения

Время срабатывания тормозной системы это

1. Среднее значение замедления за время от момента окончания периода нарастания замедления до конца торможения

2. Среднее значение замедления за пройденный путь от момента окончания периода нарастания замедления до конца торможения

3. Интервал времени от начала торможения до момента времени, в который замедление транспортного средства принимает установившееся значение

4. Время, пройденное транспортным средством от момента времени, в который тормозная система получила сигнал о необходимости осуществить торможение, до момента остановки транспортного средства

Для автомобилей с допустимой максимальной массой стояночная тормозная система считается работоспособной, если обеспечивается неподвижное состояние на опорной поверхности с уклоном

1. $(35 \pm 1)\%$
2. $(23 \pm 1)\%$
3. $(16 \pm 1)\%$
4. $(31 \pm 1)\%$

Для автомобилей (категория М) в снаряженном состоянии стояночная тормозная система считается работоспособной, если обеспечивается неподвижное состояние на опорной поверхности с уклоном

1. $(23 \pm 1)\%$
2. $(16 \pm 1)\%$
3. $(31 \pm 1)\%$

4. $(35 \pm 1)\%$

Для автомобилей (категория N) в снаряженном состоянии стояночная тормозная система считается работоспособной, если обеспечивается неподвижное состояние на опорной поверхности с уклоном

1. $(35 \pm 1)\%$
2. $(16 \pm 1)\%$
3. $(23 \pm 1)\%$
4. $(31 \pm 1)\%$

Суммарный люфт рулевого управления легковые автомобили не должен превышать следующих значений

1. 25°
2. 30°
3. 10°
4. 20°

Суммарный люфт рулевого управления автобуса не должен превышать следующих значений

1. 20°
2. 10°
3. 25°
4. 30°

Суммарный люфт рулевого управления грузового автомобиля не должен превышать следующих значений

1. 30°
2. 10°
3. 20°
4. 25°

Методы диагностирования

1. Органолептические, инструментальные.
2. Органолептические, ресурсные.
3. Инструментальные, функциональные.
4. Органолептические, инструментальные, структурные.

Органолептические методы

1. Ослушивание, построение логической цепочки событий, осязание, обоняние.
2. Ослушивание, осмотр, ручной разрез, обоняние.
3. Ослушивание, осмотр, осязание, обоняние.
4. Ослушивание, осмотр, осмысление, обоняние.

По назначению инструментальные методы ТД делятся

1. На функциональные, ресурсные.
2. На энергетический, пневмогидравлический и тепловой.
3. На прямые и косвенные.
4. Органолептические, инструментальные и структурные.

По физическому принципу методы ТД делятся

1. На прямые и косвенные.
2. На функциональные, ресурсные.
3. На энергетический, пневмогидравлический, тепловой....
4. Органолептические, инструментальные, структурные.

По характеру измерения методы ТД делятся

1. На энергетический, пневмогидравлический, тепловой....
2. На функциональные, ресурсные.
3. На прямые и косвенные.
4. Органолептические, инструментальные, структурные.

Целью ТД при изготовлении и ремонте является

1. Определение качества сборки и приработки агрегатов на обкаточных стендах, проверка номинальных значений диагностических параметров, установление категории качества.
2. Поддержания машин в работоспособном состоянии на всех этапах его существования при наименьших затратах на ремонт и использование.
3. Осуществлять функциональное диагностирование по штатным приборам и по внешним признакам.
4. Определять готовность машины к работе в течении смены.

В условиях эксплуатации ТД применяют с целью

1. Определения готовности машины к работе в течении смены.
2. Определения качества сборки и приработки агрегатов на обкаточных стендах и проверка номинальных значений диагностических параметров.
3. Осуществления функциональное диагностирование по штатным приборам, по внешним признакам.
4. Поддержания машин в работоспособном состоянии на всех этапах его существования при наименьших затратах на ремонт, использование.

Целью ТД при обкатке является

1. Поддержания машин в работоспособном состоянии на всех этапах его существования при наименьших затратах на ремонт и использование.
2. Контроль качества приработки механизмов, устанавливают возможность ввода в эксплуатацию, определяют начальные значения параметров состояния агрегатов.
3. Осуществлять функциональное диагностирование по штатным приборам, по внешним признакам.
4. Определять готовность машины к работе в течении смены.

Целью ТД при ТО является

1. Осуществлять функциональное диагностирование по штатным приборам и по внешним признакам.
2. Поддержания машин в работоспособном состоянии на всех этапах его существования при наименьших затратах на ремонт и использование.
3. Определять готовность машины к работе до следующего ТО.
4. Определение качества сборки и приработки агрегатов на обкаточных стендах и проверка номинальных значений диагностических параметров.

Ретроспекция это:

1. Прогноз состояния машины, после анализа которого принимают решение о виде и объеме ТО и ремонта и определяют остаточный ресурс.
2. Установление номинальных, допустимых и предельных значений параметров и измеряют их текущие значения.
3. Исследование процесса изменения параметров в прошлом.
4. Научная дисциплина, изучающая поведение прогнозируемых систем в зависимости от изменения параметров других систем.

Диагностирование это:

1. Прогноз состояния машины, после анализа которого принимают решение о виде и объеме ТО и ремонта и определяют остаточный ресурс.
2. Исследование процесса изменения параметров в прошлом.
3. Установление номинальных, допустимых, предельных значений параметров и измеряют их текущие значения.
4. Научная дисциплина, изучающая поведение прогнозируемых систем в зависимости от изменения параметров других систем.

Прогноз это:

1. Предположение о состоянии машины, после анализа которого принимают решение о виде, объеме ТО и ремонта и определяют остаточный ресурс.
2. Установление номинальных, допустимых и предельных значений параметров и измеряют их текущие значения.
3. Исследование процесса изменения параметров в прошлом.
4. Научная дисциплина, изучающая поведение прогнозируемых систем в зависимости от изменения параметров других систем.

Прогностика это:

1. Установление номинальных, допустимых и предельных значений параметров и измеряют их текущие значения.
2. Научная дисциплина, изучающая поведение прогнозируемых систем в зависимости от изменения параметров других систем.
3. Исследование процесса изменения параметров в прошлом.
4. Предположение о состоянии машины, после анализа которого принимают решение о виде и объеме ТО и ремонта и определяют остаточный ресурс.

Остаточный ресурс агрегата определяется по формуле:

$$1. T_{\text{ост}} = t_k \left[\left(\frac{u(t_k)}{u_n} \right)^{\gamma_a} - 1 \right] \quad 2. T_{\text{ост}} = t_k \left[\left(\frac{u_n}{u(t_k)} \right)^a - 1 \right]$$

$$3. T_{\text{ост}} = t_k \left[\left(\frac{u_n}{u(t_k)} \right)^{\gamma_a} + 1 \right] \quad 4. T_{\text{ост}} = t_k \left[\left(\frac{u_n}{u(t_k)} \right)^{\gamma_a} - 1 \right]$$

Измеритель преобразователь с первичной согласующей аппаратурой это:

1. Встроенное диагностическое средство.
2. Внешнее диагностическое средство.
3. Автономные приборы.
4. Прогнозирующие установки.

Принцип работы вибропреобразователя:

1. Преобразует механические вибрации в пропорциональные электрические величины.
2. Используется небольшой перепад давления в сужающемся сопле.
3. Обеспечивают формирование ЭДС при нагревании.
4. Изменяется сопротивление при появлении вибрации.

Принцип работы датчика расхода жидкости:

1. Обеспечивают формирование ЭДС при нагревании.
2. Преобразует механические вибрации в пропорциональные электрические величины.
3. Используется небольшой перепад давления в сужающемся сопле.
4. Изменяется сопротивление при появлении вибрации.

Принцип работы датчика температуры:

1. Преобразует механические вибрации в пропорциональные электрические величины.
2. Используется небольшой перепад давления в сужающемся сопле.
3. Обеспечивают формирование ЭДС при нагревании.
4. Изменяется сопротивление при появлении вибрации.

Техническая диагностика на заводе-изготовителе необходима:

1. Для наблюдения процесса функционирования агрегатов.
2. Для определения ресурсных параметров и в последствии определения объема работ.
3. Для осуществления контроля качества механизмов, машины в целом, определяют качество сборки.
4. Для определения функциональных и выходных параметров технического состояния.

Техническая диагностика на ремонтном предприятии необходима:

1. Для определения функциональных и выходных параметров технического состояния.
2. Для осуществления контроля качества механизмов и машины в целом, определяют качество сборки.
3. Для наблюдения процесса функционирования агрегатов.
4. Для определения ресурсных параметров- в последствии определения объема работ.

Техническая диагностика при эксплуатации необходима:

1. Для наблюдения процесса функционирования агрегатов.
2. Для определения ресурсных параметров и в последствии определения объема работ.
3. Для осуществления контроля качества механизмов и машины в целом, определяют качество сборки.
4. Для определения функциональных и выходных параметров технического состояния.

Техническая диагностика при ТО необходима:

1. Для наблюдения процесса функционирования агрегатов.
2. Для определения ресурсных параметров и в последствии определения объема работ.
3. Для определения функциональных, выходных параметров технического состояния.
4. Для осуществления контроля качества механизмов и машины в целом и определяют качество сборки.

К диагностическим параметрам АКБ не относится

1. Уровень электролита
2. Плотность электролита
3. Зарядный ток АКБ
4. Внешний вид АКБ

Разность уровня электролита в банках АКБ не должен превышать

1. 2 мм
2. 3 мм
3. 4 мм
4. 1 мм

Поправка на температуру при определении плотности учитывается начиная с:

1. 26°
2. 28°
3. 31°
4. 20°

При измерении под нагрузкой пробником в течении 5 с, падение напряжение не должно быть ниже:

1. 11В
2. 8В
3. 9В
4. 10В

Изменение напряжения в банке на 0,1 В соответствует степени разряда:

1. 0%
2. 25%
3. 30%
4. 35%

Клеммы АКБ смазывают

1. Дистиллированной водой.
2. Нашатырным спиртом в смеси с водой.
3. Кислотой в смеси с дистиллированной водой.
4. Вазелином.

Плотность электролита зимой

1. 1,23 г/см³
2. 1,25 г/см³
3. 1,29 г/см³
4. 1,31 г/см³

Индикатор газа предназначен

1. Для анализа состава выхлопных газов.
2. Для определения состояния ЦПГ.
3. Для обнаружения утечки выхлопных газов.
4. Для определения неисправностей по цвету дыма.

При замере объема газа, поршень индикатора должен находиться на риске прозрачного корпуса в течении

1. 18 с 2. 22 с 3. 13 с 14. 25 с

Замер объема прорывающихся газов в картер (при отключенном одном цилиндре) двигателя необходим для:

1. Создания дополнительной нагрузки при замере.
2. Для определения технического состояния отдельного цилиндра.
3. Для анализа состава выхлопных газов.
4. Для повышения точности замера и чувствительности прибора.

Остаточный ресурс это:

1. Ресурс от момента контроля до предельного состояния.
2. Ресурс за единицу времени.
3. Нарботка за определенный промежуток времени.
4. Ресурс от номинального до предельного значения.

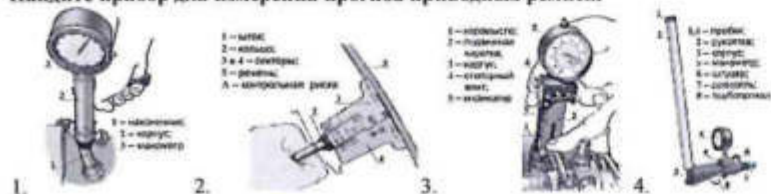
Технический ресурс это:

1. Ресурс за единицу времени.
2. Нарботка за определенный промежуток времени.
3. Ресурс от номинального до предельного значения.
4. Нарботка от момента контроля до предельного состояния.

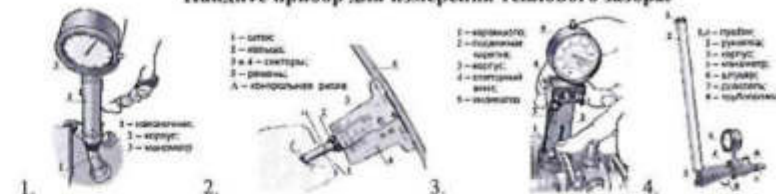
Совпадение поршня с риской на корпусе сигнализатора при измерении объема прорывающихся газов в картер означает

1. Давление в индикаторе уравнилась с давлением в картере.
2. Неправильное расположение сигнализатора относительно корпуса индикатора.
3. Неисправность диагностического прибора.
4. Неисправность в двигателе.

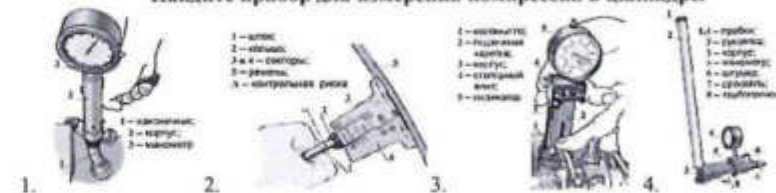
Найдите прибор для измерения прогиба приводных ремней.



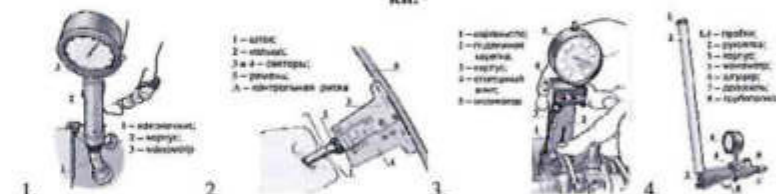
Найдите прибор для измерения теплового затора.



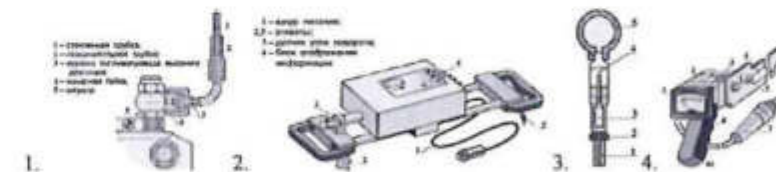
Найдите прибор для измерения компрессии в цилиндре.



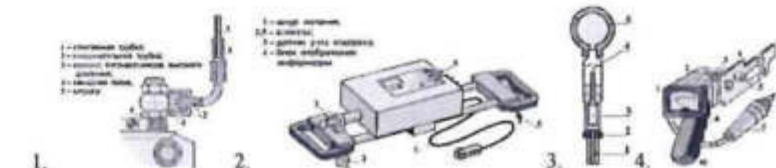
Найдите прибор для измерения давления открытия игольчатого клапана форсунок.



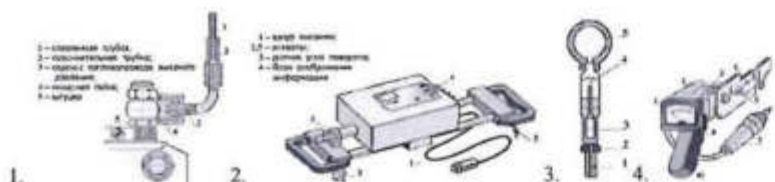
Найдите прибор для измерения плотности электролита.



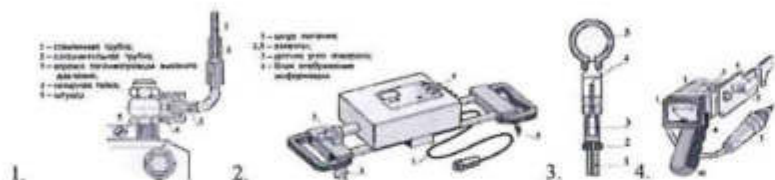
Найдите прибор моментоскоп.



Найдите прибор для измерения люфта руля.



Найдите прибор пробник.



При проверке системы пуска карбюраторного двигателя на стенде КАД-300 необходимо:

1. Завести двигатель, вызвать режим «Стартерный пуск»
2. Включить фары дальнего или ближнего света.
3. Запустить двигатель и плавно нажимать на педаль акселератора.
4. Завести двигатель. Установить частоту вращения КВ (номинальная +250 об/мин) и вызвать режим замера.

При проверке аккумуляторной батареи на стенде КАД-300 необходимо:

1. Завести двигатель и вызвать режим «Стартерный пуск»
2. Включить фары дальнего или ближнего света, произвести отчет показаний.
3. Запустить двигатель и плавно нажимать на педаль акселератора.
4. Завести двигатель. Установить частоту вращения КВ (номинальная +250 об/мин) и вызвать режим замера.

При проверке баланса индикаторной мощности карбюраторного двигателя на стенде КАД-300 необходимо:

1. Завести двигатель и вызвать режим «Стартерный пуск»
2. Включить фары дальнего или ближнего света.
3. Запустить двигатель, плавно нажимать на педаль акселератора.
4. Завести двигатель. Установить частоту вращения КВ (номинальная +250 об/мин) и вызвать режим замера.

При проверке цилиндрического баланса карбюраторного двигателя на стенде КАД-300 необходимо:

1. Завести двигатель и вызвать режим «Стартерный пуск»
2. Включить фары дальнего или ближнего света.

3. Запустить двигатель и плавно нажимать на педаль акселератора.
4. Завести двигатель, установить частоту вращения КВ (номинальная +250 об/мин), вызвать режим замера.

При проверке электроснабжения карбюраторного двигателя на стенде КАД-300 необходимо:

1. Запустить двигатель, установить частоту вращения КВ 2000 ± 200 об/мин.
2. Вызвать режим замера и замерить напряжения в клемме катушки зажигания и падения напряжения в контактах прерывателя (коммутатора)
3. Необходимо замерить времени накопления напряжения или угол замкнутого состояния прерывателя.
4. Вызвать измерительный режим. Нанести контрольные метки и отсоединить трубку вакуумного регулятора.

При проверке угла опережения зажигания карбюраторного двигателя на стенде КАД-300 необходимо:

1. Запустить двигатель и установить частоту вращения КВ 2000 ± 200 об/мин.
2. Вызвать режим замера и замерить напряжения в клемме катушки зажигания и падения напряжения в контактах прерывателя (коммутатора)
3. Необходимо замерить времени накопления напряжения или угол замкнутого состояния прерывателя.
4. Вызвать измерительный режим, нанести контрольные метки, отсоединить трубку вакуумного регулятора.

При проверке угловых параметров прерывателя – распределителя карбюраторного двигателя на стенде КАД-300 необходимо:

1. Запустить двигатель и установить частоту вращения КВ 2000 ± 200 об/мин.
2. Вызвать режим замера и замерить напряжения в клемме катушки зажигания и падения напряжения в контактах прерывателя (коммутатора)
3. Необходимо замерить времени накопления напряжения или угол замкнутого состояния прерывателя, т.е. угол поворота, в течении которого протекает первичный ток катушки зажигания.
4. Вызвать измерительный режим. Нанести контрольные метки и отсоединить трубку вакуумного регулятора.

При проверке первичной цепи системы зажигания карбюраторного двигателя на стенде КАД-300 необходимо:

1. Запустить двигатель и установить частоту вращения КВ 2000 ± 200 об/мин.
2. Вызвать режим замера, замерить напряжения в клемме катушки зажигания и падения напряжения в контактах прерывателя (коммутатора)
3. Необходимо замерить времени накопления напряжения или угол замкнутого состояния прерывателя.
4. Вызвать измерительный режим. Нанести контрольные метки и отсоединить трубку вакуумного регулятора.

При проверке вторичной цепи системы зажигания карбюраторного двигателя на стенде КАД-300 необходимо:

1. Замерить пробивное напряжение между электродами свечи зажигания, длительность, напряжения горения.
2. Отсоединить по очереди свечные провода и держать их в отдалении от двигателя.
3. Использовать газоанализатор.
4. Подключить измерительный элемент (резистор, диод...) к зажимам жгута и считать показания с монитора.

При замере сопротивлений на стенде КАД-300 необходимо:

1. Замерить пробивное напряжение между электродами свечи зажигания, длительность и напряжения горения.
2. Отсоединить по очереди свечные провода и держать их в отдалении от двигателя.
3. Использовать газоанализатор.
4. Подключить измерительный элемент (резистор, диод...) к зажимам жгута и считать показания с монитора.

При замере параметров выхлопных газов на стенде КАД-300 необходимо:

1. Замерить пробивное напряжение между электродами свечи зажигания, длительность и напряжения горения.
2. Отсоединить по очереди свечные провода и держать их в отдалении от двигателя.
3. Использовать газоанализатор.
4. Подключить измерительный элемент (резистор, диод...) к зажимам жгута и считать показания с монитора.

При проверке напряжения развиваемой катушкой зажигания на стенде КАД-300 необходимо:

1. Замерить пробивное напряжение между электродами свечи зажигания, длительность и напряжения горения.
2. Отсоединить по очереди свечные провода, держать их при помощи захвата в отдалении от двигателя.
3. Использовать газоанализатор.
4. Подключить измерительный элемент (резистор, диод...) к зажимам жгута и считать показания с монитора.

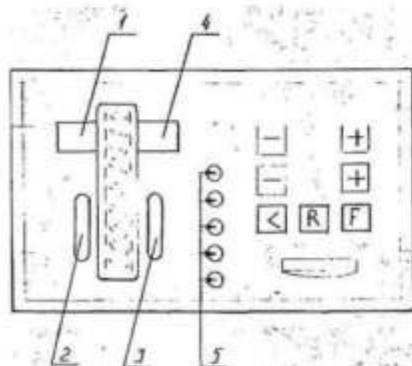


Рисунок 1. Лицевая панель

Указать название элемента по позиции 1.

- 1- линейка светодиодов для индикации различных схем установки корректирующих грузов (программы ALU).
- 2- индикаторы, показывающие вес корректирующего груза в граммах на внешней плоскости колеса.
- 3- линейки светодиодов, показывающие места установки корректирующих грузов по внутренней и наружной плоскостям соответственно.

- 4- индикаторы показывающие все корректирующего груза в граммах на внутренней плоскости колеса.

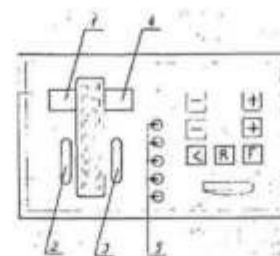


Рисунок 1. Лицевая панель

Указать название элемента по позиции 2.

- 1- линейка светодиодов для индикации различных схем установки корректирующих грузов (программы ALU).
- 2- индикаторы, показывающие вес корректирующего груза в граммах на внешней плоскости колеса.
- 3- линейка светодиодов, показывающие места установки корректирующих грузов по внутренней и наружной плоскостям соответственно.
- 4- индикаторы показывающие все корректирующего груза в граммах на внутренней плоскости колеса.

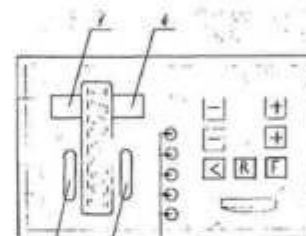


Рисунок 1. Лицевая панель

Указать название элемента по позиции 3.

- 1- линейка светодиодов для индикации различных схем установки корректирующих грузов (программы ALU).
- 2- индикаторы, показывающие вес корректирующего груза в граммах на внешней плоскости колеса.
- 3- линейка светодиодов, показывающие места установки корректирующих грузов по внутренней и наружной плоскостям соответственно.
- 4- индикаторы показывающие все корректирующего груза в граммах на внутренней плоскости колеса.

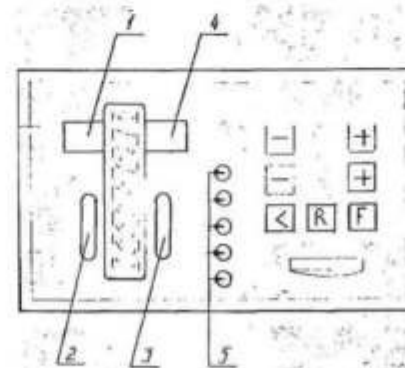


Рисунок 1. Лицевая панель

Указать название элемента по позиции 5.

- 1- линейка светодиодов для индикации различных схем установки корректирующих грузов (программы ALU).
- 2- индикаторы, показывающие вес корректирующего груза в граммах на внешней плоскости колеса.
- 3- линейки светодиодов, показывающие места установки корректирующих грузов по внутренней и наружной плоскостям соответственно.
- 4- индикаторы показывающие все корректирующего груза в граммах на внутренней плоскости колеса.

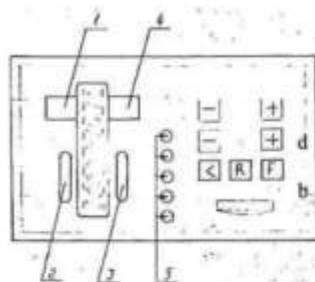


Рисунок 1. Панель ALU

Указать название элемента «ф».

1- линейка светодиодов для индикации различных схем установки корректирующих грузов (программы ALU).

2- кнопки «-», «+» для ввода величины ширины обода

3- линейки светодиодов, показывающие места установки корректирующих грузов по внутренней и наружной плоскостям соответственно.

4- кнопки «-», «+» для ввода величины диаметра обода

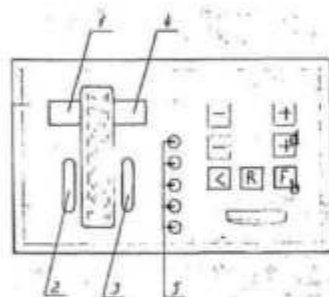


Рисунок 1. Панель ALU

Указать название элемента «ф».

1- кнопки «-», «+» для ввода величины ширины обода

2- индикаторы, показывающие вес корректирующего груза в граммах на внешней плоскости колеса.

3- линейки светодиодов, показывающие места установки корректирующих грузов по внутренней и наружной плоскостям соответственно.

4- кнопки «-», «+» для ввода величины диаметра обода

При определении суммарного зазора в КШМ, поршень должен находиться:

1. В ВМТ такта выпуска.
2. В ВМТ такта сжатия.
3. В ВМТ перед тактом впуска.
4. В НМТ перед рабочим тактом.

При определении суммарного зазора в КШМ, суммируются следующие зазоры:

1. Гильза – поршень.
2. Кольцо – поршень.
3. Поршень – втулка.
4. Шатун – гильза.

При определении суммарного зазора в КШМ, индикатор часового типа необходим для:

1. Определения давления вакуума.
2. Определения давления воздуха.
3. Осуществления линейного замера.
4. Регулирования зазора.

При определении суммарного зазора в КШМ, суммируются следующие зазоры:

1. Гильза – поршень.
2. Шатун – коленвал.
3. Вкладыш – шатун.
4. Шатун – гильза.

Замер суммарного зазора в КШМ осуществляется при:

1. Горячем двигателе.
2. Холодном двигателе.
3. Заведенном двигателе.
4. На не работающем двигателе.

Состояние масляного фильтра определяется:

1. По давлению срабатывания автомат- возврата золотника.
2. По давлению срабатывания предохранительного клапана.
3. По давлению в сливной магистрали.
4. По расходу масла через дроссель КИ-1097.

Производительность насоса определяется:

1. По давлению срабатывания автомат- возврата золотника.
2. По давлению срабатывания предохранительного клапана.
3. По давлению в сливной магистрали.
4. По расходу масла через дроссель КИ-1097.

Давление, при котором срабатывает автомат возврата золотника это:

1. Максимальное давление в манометре дросселя, подключенного к штуцеру данного золотника при плавном перекрытии дросселя.
2. Расход масла через дроссель.
3. Давление в сливной магистрали.
4. Максимальное давление в манометре дросселя, подключенного к штуцеру данного золотника при удерживании рычага привода золотника в рабочем положении.

Давление, при котором срабатывает предохранительный клапан это:

1. Максимальное давление в манометре дросселя, подключенного к штуцеру данного золотника при плавном перекрытии дросселя.
2. Расход масла через дроссель.
3. Давление в сливной магистрали.
4. Максимальное давление в манометре дросселя, подключенного к штуцеру данного золотника при удерживании рычага привода золотника в рабочем положении.

Утечка масла между корпусом и золотником это:

1. Максимальное давление в манометре дросселя, подключенного к штуцеру данного золотника при плавном перекрытии дросселя.
2. Расход масла через дроссель.
3. Давление в сливной магистрали.

4. Максимальное давление в манометре дросселя, подключенного к штуцеру данного золотника при удерживании рычага привода золотника в рабочем положении.

Индикаторная мощность это:

1. Мощность, получаемая на коленчатом валу и затрачиваемая на полезную работу.
2. Мощность, развиваемая газами внутри цилиндров.
3. Мощность, затрачиваемая на преодоление момента инерции при строгании.
4. Мощность, затрачиваемая на преодоление сопротивления ветра.

Эффективная мощность это:

1. Мощность, развиваемая газами внутри цилиндров.
2. Мощность, затрачиваемая на преодоление момента инерции при строгании.
3. Мощность, получаемая на коленчатом валу и затрачиваемая на полезную работу.
4. Мощность, затрачиваемая на преодоление сопротивления ветра.

Методика измерения мощности предусматривает:

1. Установить номинальную частоту вращения коленчатого вала, с последующим постепенным увеличением подачи топлива.
2. Установить минимальную устойчивую частоту вращения коленчатого вала, с последующим резким увеличением подачи топлива.
3. Установить любую устойчивую частоту вращения коленчатого вала, с последующим резким увеличением подачи топлива.
4. Без манипуляции с подачей топлива, снять параметры с приборов.

Внешним признаком снижения мощности является:

1. Бездымный выхлоп отработавших газов.
2. Нет внешнего признака, можно только замерить и сравнить с номинальным значением.
3. Уменьшение давления (по показанию штатного манометра)
4. Резкое увеличение оборотов коленчатого вала при увеличении подачи топлива.

Проверка и регулировка теплового зазора в клапанном механизме.

1. Заложить между стержнем впускного клапана и бойком коромысла первого цилиндра копировальную бумагу.
2. Определить разницу углов открытия впускных клапанов первого и последнего цилиндров.
3. Установить поршень первого цилиндра в ВМТ в конце такта сжатия; проверить зазор щупом.
4. Измерить глубиномером штангенциркуля расстояние от поверхности головки цилиндров до торца клапана.
5. Установить пузырек воздуха в ампуле угломера на «0».

Угол начала открытия впускного клапана определяется.

1. Установить поршень первого цилиндра в ВМТ в конце такта сжатия и проверить зазор щупом.

2. Заложить между стержнем впускного клапана, бойком коромысла первого цилиндра копировальную бумагу.
3. Определить разницу углов открытия впускных клапанов первого и последнего цилиндров.
4. Измерить глубиномером штангенциркуля расстояние от поверхности головки цилиндров до торца клапана.

Угол скручивания распределительного вала определяется.

1. Установить поршень первого цилиндра в ВМТ в конце такта сжатия и проверить зазор щупом.
2. Заложить между стержнем впускного клапана и бойком коромысла первого цилиндра копировальную бумагу.
3. Определить разницу углов открытия впускных клапанов первого и последнего цилиндров.
4. Измерить глубиномером штангенциркуля расстояние от поверхности головки цилиндров до торца клапана.
5. Установить пузырек воздуха в ампуле угломера на «0».

Состояние кулачков распределительного вала определяется.

1. Установить поршень первого цилиндра в ВМТ в конце такта сжатия; проверить зазор щупом.
2. Заложить между стержнем впускного клапана и бойком коромысла первого цилиндра копировальную бумагу.
3. Определить разницу углов открытия впускных клапанов первого и последнего цилиндров.
4. Измерить глубиномером штангенциркуля расстояние от поверхности головки цилиндров до торца клапана.
5. Установить пузырек воздуха в ампуле угломера на «0».

Угол начала открытия впускного клапана определяется.

1. Установить поршень первого цилиндра в ВМТ в конце такта сжатия; проверить зазор щупом.
2. Определить разницу углов открытия впускных клапанов первого и последнего цилиндров.
3. Измерить глубиномером штангенциркуля расстояние от поверхности головки цилиндров до торца клапана.
4. Установить пузырек воздуха в ампуле угломера на «0».

При проверке напряжения включения и потребления тока реле стартера.

1. Якорь стартера должен вращаться, при этом необходимо измерить частоту вращения и потребляемый ток.
2. Тяговое реле должно выдвинуть шестерню привода до упора, контакты главной цепи замкнутся, показание вольтметра должно равняться нулю.
3. Отрегулируйте тормозное устройство так, чтобы шестерня стартера свободно входило в зацепление с зубчатым сектором тормозного устройства.
4. Плавное увеличение напряжения ручкой регулятора источника регулируемого напряжения, следите за показаниями амперметра и вольтметра.

5. Плавнo увеличивая напряжение ручкой регулятора источника регулируемого напряжения, следите по амперметру за током срабатывания.

При проверке стартера в режиме холостого хода.

1. Тяговое реле должно выдвинуть шестерню привода до упора и контакты главной цепи замкнутся, показание вольтметра должно равняться нулю.
2. Отрегулируйте тормозное устройство так, чтобы шестерня стартера свободно входило в зацепление с зубчатым сектором тормозного устройства.
3. Якорь стартера должен вращаться, при этом необходимо измерить частоту вращения, потребляемый ток.
4. Плавнo увеличивая напряжение ручкой регулятора источника регулируемого напряжения и следите за показаниями амперметра и вольтметра.
5. Плавнo увеличивая напряжение ручкой регулятора источника регулируемого напряжения и следите по амперметру за током срабатывания.

При проверке стартера в режиме полного торможения.

1. Отрегулируйте тормозное устройство так, чтобы шестерня стартера свободно входило в зацепление с зубчатым сектором тормозного устройства.
2. Тяговое реле должно выдвинуть шестерню привода до упора и контакты главной цепи замкнутся, показание вольтметра должно равняться нулю.
3. Якорь стартера должен вращаться, при этом необходимо измерить частоту вращения и потребляемый ток.
4. Плавнo увеличивая напряжение ручкой регулятора источника регулируемого напряжения, следите за показаниями амперметра и вольтметра.
5. Плавнo увеличивая напряжение ручкой регулятора источника регулируемого напряжения, следите по амперметру за током срабатывания.

При проверке коммутационного реле.

1. Тяговое реле должно выдвинуть шестерню привода до упора и контакты главной цепи замкнутся, показание вольтметра должно равняться нулю.
2. Якорь стартера должен вращаться, при этом необходимо измерить частоту вращения и потребляемый ток.
3. Отрегулируйте тормозное устройство так, чтобы шестерня стартера свободно входило в зацепление с зубчатым сектором тормозного устройства.
4. Плавнo увеличивая напряжение ручкой регулятора источника регулируемого напряжения, следите за показаниями амперметра, вольтметра.
5. Плавнo увеличивая напряжение ручкой регулятора источника регулируемого напряжения, следите по амперметру за током срабатывания.

При проверке реле-прерывателя.

1. Тяговое реле должно выдвинуть шестерню привода до упора и контакты главной цепи замкнутся, показание вольтметра должно равняться нулю.
2. Якорь стартера должен вращаться, при этом необходимо измерить частоту вращения и потребляемый ток.
3. Отрегулируйте тормозное устройство так, чтобы шестерня стартера свободно входило в зацепление с зубчатым сектором тормозного устройства.

4. Плавнo увеличивая напряжение ручкой регулятора источника регулируемого напряжения, следите по амперметру за током срабатывания.
5. Плавнo увеличивая напряжение ручкой регулятора источника регулируемого напряжения, следите за показаниями амперметра и вольтметра.

4. МЕТОДИЧЕСКИЕ МАТЕРИАЛЫ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ ПРОЦЕДУРЫ ОЦЕНИВАНИЯ ЗНАНИЙ, УМЕНИЙ, НАВЫКОВ И (ИЛИ) ОПЫТА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ХАРАКТЕРИЗУЮЩИХ ЭТАПЫ ФОРМИРОВАНИЯ КОМПЕТЕНЦИЙ

Лекции оцениваются по посещаемости, активности, умению выделить главную мысль.

Лабораторные занятия оцениваются по самостоятельности выполнения работы, грамотности в оформлении, правильности выполнения.

Самостоятельная работа оценивается по качеству и количеству выполненных домашних работ, грамотности в оформлении, правильности выполнения.

Промежуточная аттестация проводится в форме экзамена.

Критерии оценки экзамена в тестовой форме: количество баллов или удовлетворительно, хорошо, отлично. Для получения соответствующей оценки на экзамене по курсу используется накопительная система балльно-рейтинговой работы студентов. Итоговая оценка складывается из суммы баллов или оценок, полученных по всем разделам курса и суммы баллов полученной на экзамене.

Таблица 4.1 – Критерии оценки уровня знаний студентов с использованием теста на экзамене по учебной дисциплине

Оценка	Характеристики ответа студента
Отлично	86-100 % правильных ответов
Хорошо	71-85 %
Удовлетворительно	51- 70%
Неудовлетворительно	Менее 51 %

Количество баллов и оценка неудовлетворительно, удовлетворительно, хорошо, отлично определяются программными средствами по количеству правильных ответов к количеству случайно выбранных вопросов.

Критерии оценивания компетенций следующие:

1. Ответы имеют полные решения (с правильным ответом). Их содержание свидетельствует об уверенных знаниях обучающегося и о его умении решать профессиональные задачи, оценивается в 5 баллов (отлично);
2. Более 75 % ответов имеют полные решения (с правильным ответом). Их содержание свидетельствует о достаточных знаниях обучающегося и его умении решать профессиональные задачи – 4 балла (хорошо);
3. Не менее 50 % ответов имеют полные решения (с правильным ответом) Их содержание свидетельствует об удовлетворительных знаниях обучающегося и о его ограниченном умении решать профессиональные задачи, соответствующие его будущей квалификации – 3 балла (удовлетворительно);
4. Менее 50 % ответов имеют решения с правильным ответом. Их содержание свидетельствует о слабых знаниях обучающегося и его неумении решать профессиональные задачи – 2 балла (неудовлетворительно).