



**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
Проректор по
учебно-воспитательной работе, доцент
А.В. Дмитриев
«20» мая 2021 г.

**ФОНД ОЦЕНОЧНЫХ СРЕДСТВ
ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ПРОМЕЖУТОЧНОЙ АТТЕСТАЦИИ ОБУЧАЮЩИХСЯ
ПО ДИСЦИПЛИНЕ**

**«Организация государственного учета и контроля технического
состояния транспортных средств»**

(Оценочные средства и методические материалы)
приложение к рабочей программе дисциплины

Направление подготовки
**23.03.03 - Эксплуатация транспортно-технологических
машин и комплексов**

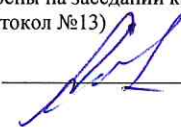
Направленность (профиль) подготовки
«Автомобили и автомобильное хозяйство»

Форма обучения:
очная, заочная

КАЗАНЬ-2021

Составитель: профессор кафедры «Эксплуатация и ремонт машин»,
д.т.н., доцент  И.Г. Галиев

Оценочные средства обсуждены и одобрены на заседании кафедры «Эксплуатация и
ремонт машин» «11» мая 2021 года (протокол №13)

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

Рассмотрены и одобрены на заседании методической комиссии Института механизации
и технического сервиса 14 мая 2021 г. (протокол №9)

Председатель методической комиссии:
доцент каф ЭиРМ, к.т.н., доцент  Шайхутдинов Р.Р.

Согласовано:
Директор Института механизации
и технического сервиса,
д.т.н., профессор  Яхин С.М.

Протокол ученого совета ИМ и ТС №10 от 17 мая 2021 г.

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

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

Код и наименование компетенции	Код и наименование индикатора достижения компетенции	Перечень планируемых результатов обучения по дисциплине
ПК-1 Способен организовать работу предприятий по эксплуатации, техническому обслуживанию, ремонту, материально-техническому обеспечению АТС и их компонентов.		
ПК-1.1	Обеспечивает выполнение работ по эксплуатации, контролю технического состояния, техническому обслуживанию, хранению, ремонту и восстановлению АТС и их компонентов.	Знать: общие понятия организации транспортных услуг в отрасли; способы изучения и оценки эффективности организации движения транспортных средств; методы изучения грузопотоков и пассажиропотоков. Уметь: организовывать выполнение доставки грузов и перевозки пассажиров; практически использовать графики, схемы и эпюры грузопотоков и пассажиропотоков при организации рациональной работы автомобильного транспорта Владеть: методами организации движения транспортных средств; методами исследования характеристик транспортных потоков
ПК-2 Способен организовать работы по техническому обслуживанию и ремонту АТС и их компонентов		
ПК-2.2	Организует работы по дефектации, ремонту и восстановлению компонентов и АТС в соответствии с требованиями организационного изготовителя.	Знать: элементы организации транспортных услуг. Методы исследования и моделирования транспортных и транспортно-технологических процессов и их элементов при организации транспортных услуг. Уметь: в составе коллектива исполнителей проводить исследования и моделирования транспортных и транспортно-технологических процессов и их элементов. Владеть: основными способами и методами проведения исследования и моделирования транспортных и транспортно-технологических процессов и их элементов в составе коллектива исполнителей

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

ПК-1 Способен организовать работу предприятий по эксплуатации, техническому обслуживанию, ремонту, материально-техническому обеспечению АТС и их компонентов.					
ПК-1.1 Обеспечивает выполнение работ по эксплуатации, контролю технического состояния, техническому обслуживанию, хранению, ремонту и восстановлению АТС и их компонентов.	Знать: общие понятия организации транспортных услуг в отрасли; способы изучения и оценки эффективности организации движения транспортных средств; методы изучения грузопотоков и пассажиропотоков. Уметь: организовывать выполнение доставки грузов и перевозки пассажиров; практически использовать графики, схемы и эпюры грузопотоков и пассажиропотоков	Отсутствуют представления об общих понятиях организации транспортных услуг в отрасли; способах изучения и оценки эффективности организации движения транспортных средств; методах изучения грузопотоков и пассажиропотоков.	Неполные представления об общих понятиях организации транспортных услуг в отрасли; способах изучения и оценки эффективности организации движения транспортных средств; методах изучения грузопотоков и пассажиропотоков.	Сформированные, но содержащие отдельные пробелы представления об общих понятиях организации транспортных услуг в отрасли; способах изучения и оценки эффективности организации движения транспортных средств; методах изучения грузопотоков и пассажиропотоков.	Сформированные систематические представления об общих понятиях организации транспортных услуг в отрасли; способах изучения и оценки эффективности организации движения транспортных средств; методах изучения грузопотоков и пассажиропотоков.
		Не умеет организовывать выполнение доставки грузов и перевозки пассажиров; практически использовать графики, схемы и эпюры грузопотоков и пассажиропотоков при организации	В целом успешное, но не систематическое умение организовывать выполнение доставки грузов и перевозки пассажиров; практически использовать графики, схемы и эпюры грузопотоков и пассажиропотоков	В целом успешное, но содержащее отдельные пробелы в умении организовывать выполнение доставки грузов и перевозки пассажиров; практически использовать графики, схемы и эпюры грузопотоков и пассажиропотоков	Сформированное умение организовывать выполнение доставки грузов и перевозки пассажиров; практически использовать графики, схемы и эпюры грузопотоков и пассажиропотоков

	при организации рациональной работы автомобильного транспорта	ганизации рациональной работы автомобильного транспорта	зопотоков и пассажиропотоков при организации рациональной работы автомобильного транспорта	ропотоков при организации рациональной работы автомобильного транспорта	при организации рациональной работы автомобильного транспорта
	Владеть: методами организации движения транспортных средств; методами исследования характеристик транспортных потоков	Не владеет методами организации движения транспортных средств; методами исследования характеристик транспортных потоков	В целом успешное, но не систематическое владение методами организации движения транспортных средств; методами исследования характеристик транспортных потоков	В целом успешное, но содержащее отдельные пробелы владения методами организации движения транспортных средств; методами исследования характеристик транспортных потоков	Успешное и систематическое применение владения методами организации движения транспортных средств; методами исследования характеристик транспортных потоков
ПК-2 Способен организовать работы по техническому обслуживанию и ремонту АТС и их компонентов					
ПК-2.2 Организует работы по дефектации, ремонту и восстановлению компонентов и АТС в соответствии с требованиями организации-изготовителя.	Знать Элементы организации транспортных услуг. Методы исследования и моделирования транспортных и транспортно-технологических процессов и их элементов при организации транспортных услуг	Не имеет представление о методах исследования и моделирования транспортных и транспортно-технологических процессов при организации транспортных услуг	Знает основные закономерности и сущность методов исследования и моделирования транспортных и транспортно-технологических процессов и их элементов в составе коллектива исполнителей при организации транспортных услуг	Знает особенности закономерностей, сущности и передовые методы исследования и моделирования транспортных и транспортно-технологических процессов и их элементов в составе коллектива исполнителей при организации транспортных услуг с учетом специфических условий	Знает особенности закономерностей, сущности и передовые методы исследования и моделирования транспортных и транспортно-технологических процессов и их элементов в составе коллектива исполнителей при организации транспортных услуг

				производства	услуг с учетом специфических условий производства
Уметь: В составе коллектива исполнителей проводить исследования и моделирования транспортных и транспортно-технологических процессов и их элементов	Не умеет в составе коллектива исполнителей проводить исследования и моделирования элементов транспортных и транспортно-технологических процессов при организации транспортных услуг	В составе коллектива исполнителей проводить исследования и моделирования транспортных и транспортно-технологических процессов и их элементов при организации транспортных услуг по известному алгоритму в условиях неполной определенности	В составе коллектива исполнителей проводить исследования и моделирования транспортных и транспортно-технологических процессов и их элементов при организации транспортных услуг по известному алгоритму в условиях неполной определенности	В составе коллектива исполнителей проводить исследования и моделирования транспортных и транспортно-технологических процессов и их элементов при организации транспортных услуг по известному алгоритму в условиях неполной определенности	В составе коллектива исполнителей проводить исследования и моделирования транспортных и транспортно-технологических процессов и их элементов при организации транспортных услуг по известному алгоритму в условиях неполной определенности
Владеть. Основными способами и методами проведения исследования и моделирования транспортных и транспортно-технологических процессов и их элементов в составе	Не владеет терминами и основными способами исследования и моделирования элементов транспортных и транспортно-технологических процессов при организации транспортных услуг	Методами и средствами типовых способов проведения исследования и моделирования транспортных и транспортно-технологических процессов и их элементов при организации транспортных услуг в составе коллектива исполнителей	Методами и средствами нетиповых способов проведения исследования и моделирования транспортных и транспортно-технологических процессов и их элементов при организации транспортных услуг повышенной сложности в составе коллектива исполнителей	Методами и средствами нетиповых способов проведения исследования и моделирования транспортных и транспортно-технологических процессов и их элементов при организации транспортных услуг	Методами и средствами нетиповых способов проведения исследования и моделирования транспортных и транспортно-технологических процессов и их элементов при организации транспортных услуг

	коллектива испол- нителей				повышенной сложно- сти в составе коллек- тива исполнителей
--	------------------------------	--	--	--	--

Описание шкалы оценивания

1. Оценка «неудовлетворительно» ставится студенту, не овладевшему ни одним из элементов компетенции, т.е. обнаружившему существенные пробелы в знании основного программного материала по дисциплине, допустившему принципиальные ошибки при применении теоретических знаний, которые не позволяют ему продолжить обучение или приступить к практической деятельности без дополнительной подготовки по данной дисциплине.

2. Оценка «удовлетворительно» ставится студенту, овладевшему элементами компетенции «знать», т.е. проявившему знания 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 всесторонние и глубокие знания 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 оценок 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

Таблица 3.1 – Типовые контрольные задания соотнесенные с индикаторами достижения компетенций

Индикатор достижения компетенции	№№ заданий (вопросов, билетов, тестов и пр.) для оценки результатов обучения по соотнесенному индикатору достижения компетенции
Обеспечивает выполнение работ по эксплуатации, контролю технического состояния, техническому обслуживанию, хранению, ремонту и восстановлению АТС и их компонентов.	1-76
Организует работы по дефектации, ремонту и восстановлению компонентов и АТС в соответствии с требованиями организации-изготовителя.	77-140

Вопросы для экзамена

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

ТЕСТОВЫЕ ВОПРОСЫ

1. База для идентификации транспортного средства в эксплуатации закладывается

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

2. 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

3. 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

4. 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

5. 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

6.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 продажи
4. Покупки ТС юридическим лицом, если незарегистрированное ТС находится за пределами региона его регистрации

7.Транзитные номера используются в случае:

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

8.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 продажи
- 4.Транзитные номера отменены новыми правилами регистрации ТС

9.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 продажи
4. Если автомобиль перегоняется к месту его продажи

10.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.

11.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.

12.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

13.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.

14.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.

15.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

16.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

17.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

18.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

19.Предназначен для легковых, грузовых, грузопассажирских автомобилей и автобусов



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



21.Предназначен для автомобилей и автобусов войсковых частей



22.Предназначен для автомобилей и автобусов дипломатических представительств



23.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

24.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

25.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

26.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.

27. 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.

28. 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.

29. 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.

30. Классификация видов износа

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

31. 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.

32. 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.

33. 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.

34. Основными причинами ДТП, связанных с техническим состоянием, являются

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

35. Основными причинами ДТП, связанных с техническим состоянием, являются

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

36. Основными причинами ДТП, связанных с техническим состоянием, являются

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

37. Основными причинами ДТП, связанных с техническим состоянием, являются

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

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

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

39. 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. Машта должна быть прогретая до рабочей температуры
3. Тормозная жидкость должна быть визуалью чистой
4. Развал и схождение передних колес должны быть в норме

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

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

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

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

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

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

43. При проверки рабочей тормозной системы фиксируется

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

44. Удельная тормозная сила определяется по формуле

$$1. \gamma_T = \frac{\sum P_T}{Mg} \quad 2. F = \left| \frac{P_{T,пр} - P_{T,лев}}{P_{T,маx}} \right| 100 \quad 3. N_{Tяг} = R_a V_p \quad 4. N_{Tяг} = R_a / P_{Tяг.н}$$

45. Относительная разность тормозных сил колес одной оси определяется по формуле

$$1. \gamma_T = \frac{\sum P_T}{Mg} \quad 2. F = \left| \frac{P_{T,пр} - P_{T,лев}}{P_{T,маx}} \right| 100 \quad 3. N_{Tяг} = R_a V_p \quad 4. N_{Tяг} = R_a / P_{Tяг.н}$$

46. 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

47. 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

48. 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

49. 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

50. 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. $(31 \pm 1)\%$

51. 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. $(35 \pm 1)\%$

52. 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. $(31 \pm 1)\%$

53. Суммарный люфт рулевого управления легковые автомобили не должен превышать следующих значений

1. 25°
2. 30°
3. 10°
4. 20°

54. Суммарный люфт рулевого управления автобуса не должен превышать следующих значений

1. 20°
2. 10°
3. 25°
4. 30°

55. Суммарный люфт рулевого управления грузового автомобиля не должен превышать следующих значений

1. 30°
2. 10°
3. 20°
4. 25°

56. Методы диагностирования

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

57. 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.

58. 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.

59. По физическому принципу методы ТД делятся

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

60. По характеру измерения методы ТД делятся

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

61. 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.

62. 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 функционального диагностирования по штатным приборам, по внешним признакам.

4. Поддержания машин в работоспособном состоянии на всех этапах его существования при наименьших затратах на ремонт, использование.

63.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.

64.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.

65.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 текущее значения.
3. Исследование процесса изменения параметров в прошлом.
4. Научная дисциплина, изучающая поведение прогнозируемых систем в зависимости от изменения параметров других систем.

66.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 текущее значения.
4. Научная дисциплина, изучающая поведение прогнозируемых систем в зависимости от изменения параметров других систем.

67.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 текущее значения.
3. Исследование процесса изменения параметров в прошлом.
4. Научная дисциплина, изучающая поведение прогнозируемых систем в зависимости от изменения параметров других систем.

68.Прогностика это:

1. Установление номинальных, допустимых и предельных значений параметров и измеряют их текущее 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.

69.Остаточный ресурс агрегата определяется по формуле:

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

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

70.Измеритель преобразователь с первичной согласующей аппаратурой это:

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

71.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.

72.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.

73.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.

74.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.

75.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.

76.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.

77.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.

78.К диагностическим параметрам АКБ не относится

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

79.Разность уровня электролита в банках АКБ не должен превышать

- | | | | |
|---------|---------|---------|---------|
| 1. 2 мм | 2. 3 мм | 3. 4 мм | 4. 1 мм |
|---------|---------|---------|---------|

80.Поправка на температуру при определении плотности учитывается начиная с:

- | | | | |
|--------|--------|--------|--------|
| 1. 26° | 2. 28° | 3. 31° | 4. 20° |
|--------|--------|--------|--------|

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

- | | | | |
|--------|-------|-------|--------|
| 1. 11В | 2. 8В | 3. 9В | 4. 10В |
|--------|-------|-------|--------|

82.Изменение напряжения в банке на 0,1 В соответствует степени разряднения:

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

83.Клеммы АКБ смазывают

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

84.Плотность электролита зимой

- | | | | |
|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| 1. 1,23 г/см ³ | 2. 1,25 г/см ³ | 3. 1,29 г/см ³ | 4. 1,31 г/см ³ |
|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|

85.Индикатор газа предназначен

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

86.При замере объема газа, поршень индикатора должен находится на риске прозрачного корпуса в течении

- | | | | |
|---------|---------|---------|----------|
| 1. 18 с | 2. 22 с | 3. 13 с | 14. 25 с |
|---------|---------|---------|----------|

87.Замер объема прорывающихся газов в картер (при отключенном одного цилиндра) 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.

88.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.

89.Технический ресурс это:

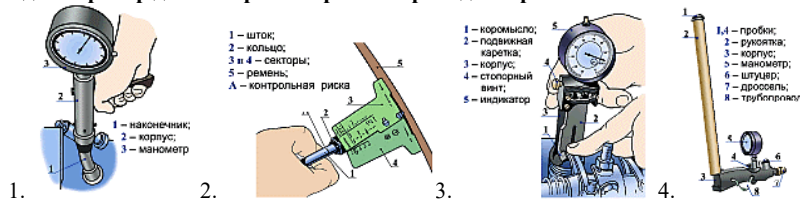
1. Ресурс за единицу времени.
2. Нарботка за определенный промежуток времени.
3. Ресурс от номинального до предельного значения.
4. Нарботка от момента контроля до предельного состояния.

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

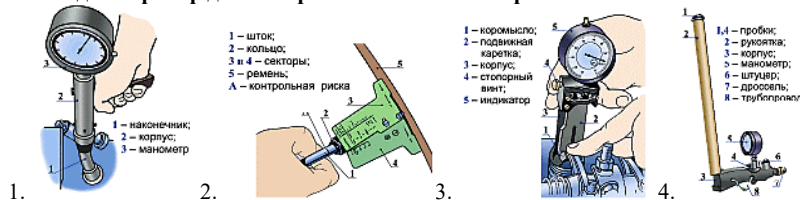
1. Давление в индикаторе уравнилась с давлением в картере.
2. Неправильное расположение сигнализатора относительно корпуса индикатора.

3. Неисправность диагностического прибора.
4. Неисправность в двигателе.

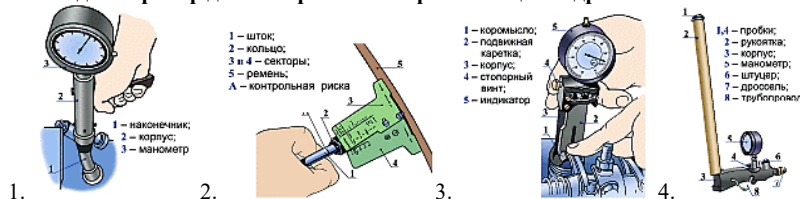
91. Найдите прибор для измерения прогиба приводных ремней.



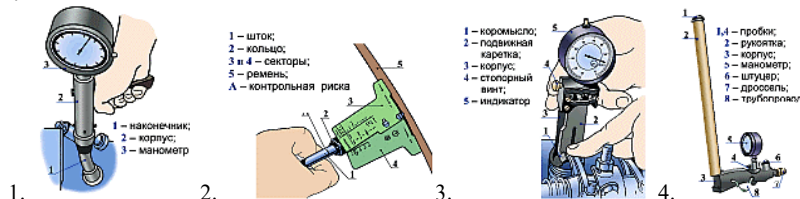
92. Найдите прибор для измерения теплового зазора.



93. Найдите прибор для измерения компрессии в цилиндре.



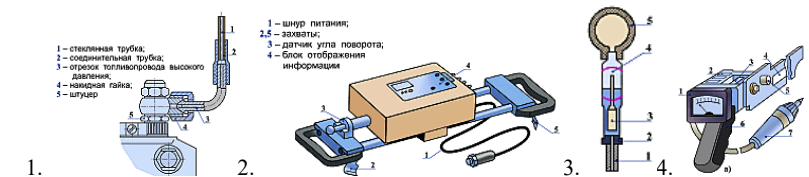
94. Найдите прибор для измерения давления открытия игольчатого клапана форсунки.



95. Найдите прибор для измерения плотности электролита.



96. Найдите прибор моментоскоп.



97. Найдите прибор для измерения люфта руля.



98. Найдите прибор пробник.



99. 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.

100. 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.

101. 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.

102. 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.

103. 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 измерить напряжения в клемме катушки зажигания и падения напряжения в контактах прерывателя (коммутатора)
3. Необходимо измерить времени накопления напряжения или угол замкнутого состояния прерывателя.
4. Вызвать измерительный режим. Нанести контрольные метки и отсоединить трубку вакуумного регулятора.

104. 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 измерить напряжения в клемме катушки зажигания и падения напряжения в контактах прерывателя (коммутатора)
3. Необходимо измерить времени накопления напряжения или угол замкнутого состояния прерывателя.
4. Вызвать измерительный режим, нанести контрольные метки, отсоединить трубку вакуумного регулятора.

105. 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 измерить напряжения в клемме катушки зажигания и падения напряжения в контактах прерывателя (коммутатора)

3. Необходимо измерить 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.

106. 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, измерить напряжения в клемме катушки зажигания и падения напряжения в контактах прерывателя (коммутатора)
3. Необходимо измерить времени накопления напряжения или угол замкнутого состояния прерывателя.
4. Вызвать измерительный режим. Нанести контрольные метки и отсоединить трубку вакуумного регулятора.

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

1. Измерить 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.

108. При замере сопротивлений на стенде КАД-300 необходимо:

1. Измерить 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, считать показания с монитора.

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

1. Измерить 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.

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

1. Измерить 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.

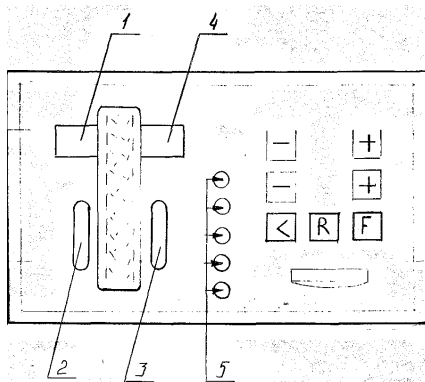


Рисунок 1: Лицевая панель

111. 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.

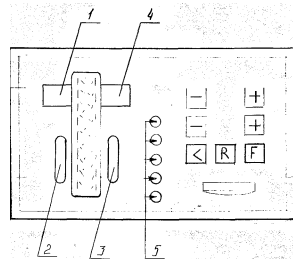


Рисунок 1: Лицевая панель

112. 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.

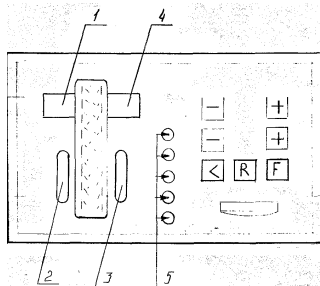


Рисунок 1: Лицевая панель

113. 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.

114. 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.

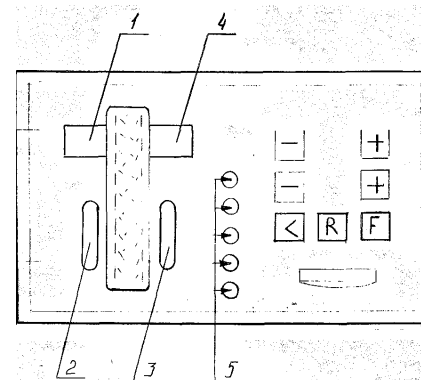


Рисунок 1: Лицевая панель

115. Указать название элемента «d».

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

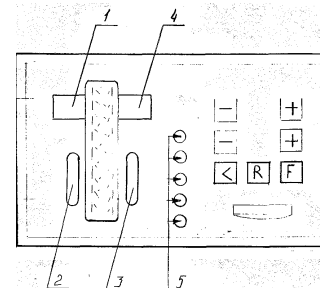


Рисунок 1: Лицевая панель

116. Указать название элемента «b».

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

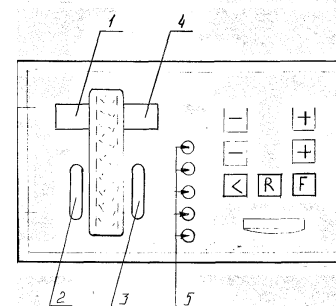


Рисунок 1: Лицевая панель

117. При определении суммарного зазора в КШМ, поршень должен находится:

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

4. В НМТ перед рабочим тактом.

118. При определении суммарного зазора в КШМ, суммируются следующие зазоры:

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

119. 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.

120. При определении суммарного зазора в КШМ, суммируются следующие зазоры:

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

121. Замер суммарного зазора в КШМ осуществляется при:

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

122. 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.

123. 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.

124. 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.

125. 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.

126. 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.

127. 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.

128. 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.

129. 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.

130. 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.

131.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».

132.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.

133.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».

134.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».

135.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».

136.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 вошло в зацепление с зубчатым сектором тормозного устройства.
4. Плавное увеличение напряжения ручкой регулятора источника регулируемого напряжения, следите за показаниями амперметра и вольтметра.
5. Плавное увеличение напряжения ручкой регулятора источника регулируемого напряжения, следите по амперметру за током срабатывания.

137.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 вошло в зацепление с зубчатым сектором тормозного устройства.
3. Якорь стартера должен вращаться, при этом необходимо измерить частоту вращения, потребляемый ток.
4. Плавное увеличение напряжения ручкой регулятора источника регулируемого напряжения и следите за показаниями амперметра и вольтметра.
5. Плавное увеличение напряжения ручкой регулятора источника регулируемого напряжения и следите по амперметру за током срабатывания.

138.При проверке стартера в режиме полного торможения.

1. Отрегулируйте тормозное устройство так, чтобы шестерня стартера свободно вошло 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. Плавное увеличение напряжения ручкой регулятора источника регулируемого напряжения, следите за показаниями амперметра и вольтметра.
5. Плавное увеличение напряжения ручкой регулятора источника регулируемого напряжения, следите по амперметру за током срабатывания.

139.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 вошло в зацепление с зубчатым сектором тормозного устройства.
4. Плавно увеличивая напряжение ручкой регулятора источника регулируемого напряжения, следите за показаниями амперметра, вольтметра.
5. Плавно увеличивая напряжение ручкой регулятора источника регулируемого напряжения, следите по амперметру за током срабатывания.

140. 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 вошло в зацепление с зубчатым сектором тормозного устройства.
4. Плавно увеличивая напряжение ручкой регулятора источника регулируемого напряжения, следите по амперметру за током срабатывания.
5. Плавно 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).