

Документ подписан простой электронной подписью  
Информация о владельце:  
ФИО: Переверзев Антон Сергеевич  
Должность: И.о. заведующего кафедрой  
Дата подписания: 22.01.2026 16:38:00  
Уникальный программный ключ:  
eed289a9bc9d1a28743ed412453905617483eacc

МИНОБРНАУКИ РОССИИ  
Юго-Западный государственный университет

УТВЕРЖДАЮ:  
Заведующий кафедрой  
технологии материалов и транспорта



А.С. Переверзев

«25» июня 2025 г.

ОЦЕНОЧНЫЕ СРЕДСТВА  
для текущего контроля успеваемости  
и промежуточной аттестации обучающихся  
по дисциплине Стратегии развития технологий технического обслуживания и  
ремонта автомобилей  
(наименование дисциплины)

23.04.03 Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов,  
направленность (профиль) «Предпринимательство, инновации и технологии  
будущего в автомобильном транспорте»

*ОПОП ВО реализуется по модели элитного обучения*

# 1 ОЦЕНОЧНЫЕ СРЕДСТВА ДЛЯ ТЕКУЩЕГО КОНТРОЛЯ УСПЕВАЕМОСТИ

## 1.1 ДЕЛОВАЯ ИГРА

### **Тема № 1 «Введение в изучение дисциплины»**

Наименование игры: «Разбор конфликтных ситуаций»

#### *Задание*

На занятии группа разбивается на команды по 3-4 человека. Каждая команда будет рассматривать одну из представленных конфликтных ситуаций. Команда внимательно изучает ситуацию, подбирает необходимое количество участников ситуации и проигрывает ее. В ходе игры необходимо найти конструктивные разрешения сложившихся конфликтных ситуаций. Выводы и предложения по разрешению конфликтов каждый студент оформляет в тетрадь.

#### *Ситуация 1:*

Клиент забирает автомобиль после ремонта из автосервиса. Сумма в полученном им счете превышает расчет, сделанный при составлении заказа. В результате он не готов оплатить счет полностью (удивлен суммой, негодует) и обращается к администратору с претензией по расчету.

#### *Ситуация 2:*

Клиент забирает свой автомобиль и уезжает из дилерского центра, радуясь, что все так удачно сложилось. Спустя 10 минут он возвращается рассерженный, с красным лицом, и говорит консультанту по сервису, что скрежет при торможении, который и был причиной обращения в мастерскую, прекратился, но появился новый стук в моторном отсеке. Раньше его не было, он беспокоит владельца, его нужно немедленно устранить.

#### *Ситуация 3:*

Пятница, вечер, 17:30. Клиент, как было согласовано заранее, подходит к стойке консультанта по сервису и желает забрать свой автомобиль, на котором планирует уехать на нем на все выходные. Но автомобиль еще не готов. теряет самообладание, начинает кричать и требовать вызвать управляющего.

#### *Рекомендуемое время деловой игры:*

Время на распределение ролей – 5 минут

Время на подготовку – 10 минут

Время на проигрыш каждой ситуации и разрешения конфликта – до 20 мин.

Обсуждение и подведение итогов – 15 минут.

Ожидаемый результат: Студенты освоят основные методы разрешения конфликтных ситуаций, разовьют умения применять изученные методы разрешения конфликтов в своей профессиональной деятельности.

### **Тема № 3 «Характеристика и организационно-технологические особенности выполнения ТО и ТР»**

Наименование игры: «Организация кузовного ремонта в автосервисе»

Группа студентов разбивается на подгруппы по несколько человек. Каждая подгруппа выполняет одно и то же задание.

В каждой подгруппе студенты выбирают руководителя (лидера). Подгруппа вместе с лидером в соответствии с этапами и содержанием игры определяет роль и задание каждому члену (студенту) подгруппы. Выполнив все этапы игры, лидер каждой подгруппы выступает с кратким сообщением о результатах работы своей подгруппы. При этом лидеры других подгрупп совместно с их членами выступают в качестве оппонентов своих коллег по результатам доложенной работы.

Общие результаты игры подводит преподаватель, акцентируя внимание на положительных моментах и недостатках в решении тех или иных вопросов. Для обеспечения самостоятельного выполнения каждым студентом подгруппы различных этапов работы общения между подгруппами в процессе игры не должно быть.

На игру отводится 2 учебных часа, которые ориентировочно распределяются следующим образом:

1 этап: 10 мин – решение организационных вопросов, постановка задач игры, выдача задания, ознакомление с содержанием и методикой игры и др.;

2 этап: 60 мин – время, отводимое на расчеты, анализ и обоснование принимаемых решений, оформление отчета;

3 этап: 20 мин – обсуждение результатов работы подгрупп с оппонированием, подведение итогов занятия преподавателем.

#### *Задание*

Каждая подгруппа для организации участка кузовного ремонта в действующем автосервисе должна произвести выбор необходимого оборудования (минимум по два наименования на каждый вид работ) и инструмента, а также рассчитать затраты на их приобретение. Рассчитать приблизительные производственные площади кузовного участка в зависимости от выбранного оборудования.

Участникам команд используя интернет ресурсы должны заполнить отчет по работе в виде таблицы.

Таблица – Подбор оборудования для организации кузовного участка

№	Наименование операции	Наименование оборудования /инструмента	Фирма и страна изготовитель	Цена, руб.	Занимаемая площадь, м2
1					
2					
...					
Итого					

На заключительном этапе игры лидеры каждой подгруппы поочередно докладывают результаты выбора оборудования и расчетов затрат на его приобретение. Во время обсуждения участники игры из других подгрупп являются оппонентами. Результаты дискуссии (замечания, предложения) фиксируются членами подгруппы, лидер которой делает сообщение, и в последующем отражаются в заключении.

Ожидаемый результат: Подведение итогов игры проводит преподаватель, который акцентирует внимание участников на положительные и отрицательные стороны принимаемых решений по организации участка кузовного ремонта.

### ***Тема № 3 «Характеристика и организационно-технологические особенности выполнения ТО и ТР»***

Наименование игры: «*Организация автосервиса*»

Группа делится на две подгруппы. Каждая подгруппа осуществляет подбор оборудования для организации участка *шиномонтажа* или участка *сход-развала* в новом автосервисе (минимум по два наименования на каждый вид работ) и инструмента, а также рассчитать затраты на их приобретение. Рассчитать приблизительные производственные площади участка в зависимости от выбранного оборудования.

Участникам команд используя интернет ресурсы должны заполнить отчет по работе в виде таблицы.

Таблица – Подбор оборудования для организации участка

№	Наименование операции	Наименование оборудования /инструмента	Фирма и страна изготовитель	Цена, руб.	Занимаемая площадь, м <sup>2</sup>

1					
2					
...					
				Итого	

На заключительном этапе игры лидеры каждой подгруппы поочередно докладывают результаты выбора оборудования и расчетов затрат на его приобретение. Во время обсуждения участники игры из других подгрупп являются оппонентами. Результаты дискуссии (замечания, предложения) фиксируются членами подгруппы, лидер которой делает сообщение, и в последующем отражаются в заключении.

Ожидаемый результат: Подведение итогов игры проводит преподаватель, который акцентирует внимание участников на положительные и отрицательные стороны принимаемых решений по организации участка кузовного ремонта.

### ***Тема № 3 «Характеристика и организационно-технологические особенности выполнения ТО и ТР»***

Наименование игры: *«Организация автосервиса: Слесарные работы»*

Каждая подгруппа для организации участка слесарных работ в автосервисе должна произвести выбор необходимого оборудования (минимум по два наименования на каждый вид работ) и инструмента, а также рассчитать затраты на их приобретение. Рассчитать приблизительные производственные площади участка в зависимости от выбранного оборудования.

Участникам команд используя интернет ресурсы должны заполнить отчет по работе в виде таблицы.

Таблица – Подбор оборудования для организации участка

№	Наименование операции	Наименование оборудования /инструмента	Фирма и страна изготовитель	Цена, руб.	Занимаемая площадь, м <sup>2</sup>
1					
2					
...					
Итого					

На заключительном этапе игры лидеры каждой подгруппы поочередно докладывают результаты выбора оборудования и расчетов затрат на его приобретение. Во время обсуждения участники игры из других подгрупп являются оппонентами. Результаты дискуссии (замечания, предложения) фиксируются членами подгруппы, лидер которой делает сообщение, и в последующем отражаются в заключении.

Ожидаемый результат: Подведение итогов игры проводит преподаватель, который акцентирует внимание участников на положительные и отрицательные стороны принимаемых решений по организации участка кузовного ремонта.

### ***Тема № 3 «Характеристика и организационно-технологические особенности выполнения ТО и ТР»***

Наименование игры: *«Организация автосервиса: Участок диагностики»*

Каждая подгруппа для организации участка диагностики в автосервисе должна произвести выбор необходимого оборудования (минимум по два наименования на каждый вид работ) и инструмента, а также рассчитать затраты на их приобретение. Рассчитать приблизительные производственные площади участка в зависимости от выбранного оборудования.

Участникам команд используя интернет ресурсы должны заполнить отчет по работе в виде таблицы.

Таблица – Подбор оборудования для организации участка

№	Наименование операции	Наименование оборудования /инструмента	Фирма и страна изготовитель	Цена, руб.	Занимаемая площадь, м2
1					
2					
...					
Итого					

На заключительном этапе игры лидеры каждой подгруппы поочередно докладывают результаты выбора оборудования и расчетов затрат на его приобретение. Во время обсуждения участники игры из других подгрупп являются оппонентами. Результаты дискуссии (замечания, предложения) фиксируются членами подгруппы, лидер которой делает сообщение, и в последующем отражаются в заключении.

Ожидаемый результат: Подведение итогов игры проводит преподаватель, который акцентирует внимание участников на положительные и отрицательные стороны принимаемых решений по организации участка кузовного ремонта.

**Шкала оценивания:** 3 балльная.

**Критерии оценивания:**

**3 балла** (или оценка «отлично») выставляется обучающемуся, если он принимает активное участие в деловой игре и полностью справляется с порученной ему ролью, выполняя требуемые от него трудовые действия и проявляя способность применять на практике необходимые для этого знания, умения и навыки; легко откликается на развитие и неожиданные повороты игрового «профессионального» сюжета, создаваемого преподавателем в режиме реального времени; свободно и эффективно взаимодействует с другими участниками игры (своими «деловыми» партнерами); задания, полученные в ходе игры, выполнены точно и правильно; при обсуждении результатов игры демонстрирует способность к профессиональной саморефлексии.

**2 балла** (или оценка «хорошо») выставляется обучающемуся, если он хорошо ориентируется в искусственно созданной «профессиональной» ситуации, при выполнении своей роли демонстрирует активность и готовность выполнять необходимые трудовые действия, допуская отдельные недочеты; адекватно реагирует на развитие и неожиданные повороты игрового «профессионального» сюжета, создаваемого преподавателем в режиме реального времени; старается «профессионально» взаимодействовать с другими участниками игры (своими «деловыми» партнерами); задания, полученные в ходе игры, выполнены с небольшими недочетами; при обсуждении результатов игры проявляет критичность по отношению к самому себе.

**1 балл** (или оценка «удовлетворительно») выставляется обучающемуся, если он нуждается в посторонней помощи при выполнении трудовых действий, выполняя доверенную ему роль в искусственно созданной «профессиональной» ситуации; при выполнении своей роли демонстрирует неполноту собственных знаний, вследствие чего пассивен и испытывает затруднения при неожиданном развитии игрового «профессионального» сюжета, создаваемого преподавателем в режиме реального времени; неуверенно взаимодействует с другими участниками игры (своими «деловыми» партнерами); задания, полученные в ходе игры, выполнены с ошибками; при обсуждении результатов игры пассивен, внешнюю оценку предпочитает самооценке.

**0 баллов** (или оценка «неудовлетворительно») выставляется обучающемуся, если он не справился с выполнением трудовых действий, необходимых по доставшейся ему роли в искусственно созданной «профессиональной» ситуации; при выполнении своей

роли демонстрирует отсутствие элементарных знаний, вследствие чего пассивен и теряется при неожиданном развитии игрового «профессионального» сюжета, создаваемого преподавателем в режиме реального времени; вынужденно и неэффективно взаимодействует с другими участниками игры (своими «деловыми» партнерами); задания, полученные в ходе игры, не выполнены или выполнены с грубыми ошибками; при обсуждении результатов игры не способен дать адекватную профессиональную оценку своим действиям.

## 1.2 ТРЕНИНГ

### *Тема № 2 «Общая характеристика технологических процессов обеспечения работоспособности автомобилей»*

Наименование тренинга: *«Работа с возражениями клиентов автосервиса на этапе предварительной записи»*

#### *Задание*

**Упражнение 1.** Для начала, академическая группа делится на команда 3-4 человека. В каждой группе выбирается лидер. Для выполнения первого упражнения выходят два лидера и зачитывают по ролям телефонный разговор администратора (А) с клиентом (К).

А – Добрый день, администратор Ксения. Чем могу помочь?

К – Здравствуйте, хочу записаться в сервис.

А – Подскажите пожалуйста, как могу к Вам обращаться?

К – Игорь.

А – Игорь, очень приятно, на какие виды работ хотели бы записаться?

К – Хочу провести межсервисную замену масла в двигателе. Сколько стоит?

А – Игорь, подскажите какой у Вас автомобиль, год выпуска и пробег?

К – У меня Renault Kaptur 2021 года, пробег около 7 тыс. км.

А – Хорошо, сейчас Вас ориентирую по работам и стоимости. В замену масла входит: моторное масло, масляный фильтр, прокладка сливной пробки и работа по замене. Стоимость данных работ 7000 рублей.

К – Ужас, а что так дорого?!

А – Игорь, смотря, с чем Вы сравниваете?

К – Да у меня товарищ за 3000 рублей меняет масло.

А – Соглашусь с Вами, что есть сервисы, которые выполняют данные работы дешевле. У нас есть свои преимущества, мы даем гарантию на данные работы и расходные материалы, у нас квалифицированные специалисты и комфортная зона ожидания. Не забывайте, что дешево – не значит качественно, а мы все хотим, чтоб наш автомобиль прослужил нам долго.

К – Да я знаю все это, но не 7000 рублей же за масло. Оно же у Вас не золотое!

А – Да, масло у нас не золотое, зато оригинальные запасные части. И в замену масла входит не только работа, но и расходные материалы, а на Ваш автомобиль это целых 5,5 литров оригинального масла, и оригинальный масляный фильтр. Так как, автомобиль для каждого из нас важен, Вы можете наблюдать в автосервисе за работами, которые проводят с Вашим автомобилем. Тем самым, Вы увидите, что все работы были выполнены в полном объеме.

К – (клиент молчит, задумался).

А – Игорь, понимаю, в данное время вопрос стоимости играет важную роль. Давайте предварительно с Вами запишемся на удобную для Вас дату и время, а я постараюсь согласовать персональную скидку у руководителя к Вашему визиту.

К – Ну вот если сделаете скидку, то я согласен. А то замена масла 7000 рублей – уж очень дорого!

А – Да, Игорь, я Вас поняла. На какой день с Вами записываемся?

После прослушивания, участники команд должны обсудить (примерно 5 минут) и лидеры каждой команды комментируют разговор в целом (примерно 3 минуты): что администратор сделал правильно в работе с возражением, какой техники по отработке возражений администратор придерживался.

**Упражнение 2.** Участники команд должны проанализировать телефонный разговор, представленный в упражнении 1 по структуре работы с возражениями и ответить на вопросы: что было сделано правильно, а что нет; какие шаги были выполнены администратором в отработке возражений клиента.

**Упражнение 3.** Преподаватель озвучивает возражение клиента, а команда должна подготовить ответ на возражение, записав его на стикере, используя алгоритм работы с возражениями.

Итак, всем командам озвучивается возражение «Мне надо подумать». Командам дается некоторое время на обсуждение ответов (примерно 3 минуты). После обсуждения в команде, лидер команды зачитывает ответы команд.

Как только все участники услышали ответы на возражение, начинаем их анализировать.

**Упражнение 4.** Для отработки каждого из возражений, представленных в теоретической части, предлагается каждой группе назначить возражение. В каждой группе один играет роль клиента, другой – сотрудника, который отработывает данное возражение, третий (лидер) – наблюдает за процессом, анализируя разговор по структуре работы с возражениями. В конце упражнения, лидер от каждой команды выходит в центр зала и рассказывает группе правильность выполнения.

**Упражнение 5.** Целью данного упражнения является работа с сопротивлениями клиента. Для выполнения упражнения потребуются листочки и ручки.

Задача команд – вспомнить, конкретные фразы-сопротивления, которые произносят новые клиенты при первичном телефонном звонке в сервис. Эти фразы участники должны записать на листочки, каждая фраза записывается на отдельный листок. От каждой команды должно быть минимум по 3 фразы-сопротивления. После того, как команды записали фразы на листочках – отдают преподавателю, который приклеивает листы на доску. Участники, ознакомившись со всеми фразами-сопротивлениями должны выбрать, с помощью голосования одно, часто встречающееся сопротивление, которое на их взгляд самое сложное из всех. Далее идет разбор этого сопротивления с преподавателем.

Ожидаемый результат: освоение студентами умение обходить возражения клиентов, умение аргументировать и не бояться возражений клиентов.

## ***Тема № 2 «Общая характеристика технологических процессов обеспечения работоспособности автомобилей»***

Наименование тренинга: *«Клиентоориентированность»*

*Задание*

**Упражнение 1.** Предназначено для наглядного примера выполнения индивидуальных достижений. Преподаватель выдает листы каждому участнику, на которых участники чертят таблицу (таблица 1). Участники должны заполнить таблицу, минимум по 3 примера.

Пример заполнения таблицы. «Завтра на работе я собираюсь: ...»:

- «начинать каждую встречу Клиента с короткой приветственной беседы» – это поможет мне «расположить Клиента к обсуждению цели визита»;

- «обращать внимание Клиента на детали (сроки выполнения, наличие запасных частей)» – это поможет мне «более точно понимать, что нужно Клиенту»;

- «задавать открытые вопросы» – это поможет мне «расположить Клиента к себе».

Таблица 1 – Форма для выполнения упражнения 1

«Завтра на работе я собираюсь: ...»	Показатель достижения результата

**Упражнение 2.** Направлено на понимание личного восприятия участников понятия «клиентоориентированность», а также на обсуждение факторов, влияющих на формирование впечатления клиента. Для данного упражнения на каждого участника понадобится по 3 зеленых стикера и 3 желтых.

Каждому участнику необходимо вспомнить свой личный опыт и на 3 зеленых написать критерии деятельности автосервисного предприятия, в который им хотелось бы вернуться, а на 3 желтых – в который не возвращались бы. Спустя время преподаватель собирает стикеры и делит на 2 стопки (в одной все зеленые, в другой – желтые). Далее, группа делится на 2 подгруппы, одной подгруппе выдаются зеленые стикеры, другой – желтые. И каждый из участников отвечает на вопрос: «что он может сделать для исправления того или иного фактора?».

**Упражнение 3.** Направлено на завоевание доверия, симпатии клиента. Разберем данное упражнение на примере посещения автосервиса. Из группы выбирается один участник, его задача – поставить себя на место клиента и описать ощущения на каждом этапе. Преподаватель называет этап – участник отвечает на него, остальные – наблюдают со стороны. Приведен пример выполнения упражнения в виде таблицы (таблица 2).

Таблица 2 – Пример для выполнения упражнения 3

Этап	Ощущение участника
Теплый прием	Они всегда тепло принимают меня, внимательно относятся ко мне, чувствую себя легко и непринужденно
Помощь в выборе	Они, действительно, помогли мне сделать лучший выбор
Условия покупки	Моя сделка была честной и прозрачной, я уверен, что сделал правильный выбор
Запись в сервис	Мне сделали персональную скидку, я чувствую себя ценным клиентом
Доверие и простота обслуживания	Я доверяю их навыкам и честности для обслуживания своего автомобиля

**Упражнение 4.** Данное упражнение направлено на правильную формулировку фраз в общении с клиентом.

Преподаватель представляет группе на слайде список фраз, которые НЕ следует говорить клиенту, участники выборочно отвечают, переформулировав фразы. Пример выполнения упражнения показан в виде таблицы (таблица 3).

Таблица 3 – Пример для выполнения упражнения 4

Как НЕ надо говорить	Что следует сказать вместо этого
Я не знаю	Я обязательно выясню
Мы не можем этого сделать	Мы можем это сделать следующим образом
У нас этого товара сейчас нет	Этот товар у нас появится в четверг, а пока я могу предложить ...
Я недавно работаю в компании, поэтому не знаю пока ответ на Ваш вопрос	Я сейчас уточню этот вопрос у своих коллег и вернусь к Вам

**Упражнение 5.** Данное упражнение направлено на освоение эффективности коммуникаций с клиентом по телефону.

Из всей группы выбирается один участник, которому будет дано задание: участник играет роль работника автосервиса, требуется составить правильное начало разговора с клиентом при исходящем звонке. После чего, вся группа обсуждает – что сделал правильно участник, а что нет.

Пример, как правильно начать разговор: «Добрый день, Иван Иванович, меня зовут Ксения, я – Администратор технического центра .... У Вас есть пару минут? Несколько дней назад Вы были на очередном обслуживании в нашем сервисе. Я звоню, чтобы узнать, как Ваши дела? Всё ли подробно Вам объяснили при выдаче автомобиля? Возможно, у Вас есть вопросы? Я буду рада на них ответить (дайте Клиенту возможность ответить)...».

Пример, как НЕ нужно начинать разговор с клиентом: «Добрый день, я звоню Вам по поводу Вашего автомобиля. Надеюсь, что Вы довольны прошлым заездом к нам в сервис, и что все в порядке».

Ожидаемый результат: формирование у студентов навыков клиенториентированной работы автосервиса.

**Шкала оценивания:** 3 балльная.

**Критерии оценивания:**

**3 балла** (или оценка «отлично») выставляется обучающемуся, если он принимает активное участие в тренинге и полностью справляется с порученной ему ролью, выполняя требуемые от него трудовые действия и проявляя способность применять на практике необходимые для этого знания, умения и навыки; легко откликается на развитие и неожиданные повороты игрового «профессионального» сюжета, создаваемого преподавателем в режиме реального времени; свободно и эффективно взаимодействует с другими участниками тренинга (своими «деловыми» партнерами); задания, полученные в ходе тренинга, выполнены точно и правильно; при обсуждении результатов тренинга демонстрирует способность к профессиональной саморефлексии.

**2 балла** (или оценка «хорошо») выставляется обучающемуся, если он хорошо ориентируется в искусственно созданной «профессиональной» ситуации, при выполнении своей роли демонстрирует активность и готовность выполнять необходимые трудовые действия, допуская отдельные недочеты; адекватно реагирует на развитие и неожиданные повороты игрового «профессионального» сюжета, создаваемого преподавателем в режиме реального времени; старается «профессионально» взаимодействовать с другими участниками тренинга (своими «деловыми» партнерами); задания, полученные в ходе тренинга, выполнены с небольшими недочетами; при обсуждении результатов тренинга проявляет критичность по отношению к самому себе.

**1 балл** (или оценка «удовлетворительно») выставляется обучающемуся, если он нуждается в посторонней помощи при выполнении трудовых действий, выполняя доверенную ему роль в искусственно созданной «профессиональной» ситуации; при выполнении своей роли демонстрирует неполноту собственных знаний, вследствие чего пассивен и испытывает затруднения при неожиданном развитии игрового «профессионального» сюжета, создаваемого преподавателем в режиме реального времени; неуверенно взаимодействует с другими участниками тренинга (своими «деловыми» партнерами); задания, полученные в ходе тренинга, выполнены с ошибками; при обсуждении результатов тренинга пассивен, внешнюю оценку предпочитает самооценке.

**0 баллов** (или оценка «неудовлетворительно») выставляется обучающемуся, если он не справился с выполнением трудовых действий, необходимых по доставшейся ему роли в искусственно созданной «профессиональной» ситуации; при выполнении своей роли демонстрирует отсутствие элементарных знаний, вследствие чего пассивен и теряется при неожиданном развитии игрового «профессионального» сюжета, создаваемого преподавателем в режиме реального времени; вынужденно и неэффективно взаимодействует с другими участниками тренинга (своими «деловыми» партнерами); задания, полученные в ходе тренинга, не выполнены или выполнены с грубыми ошибками; при обсуждении результатов тренинга не способен дать адекватную профессиональную оценку своим действиям.

### *1.3 ВОПРОСЫ ДЛЯ УСТНОГО ОПРОСА*

#### *Тема № 4 Стратегии технического обслуживания и ремонта автомобильного транспорта.*

1. Дайте краткую характеристику стратегии технического обслуживания по наработке.
2. Дайте краткую характеристику стратегии технического обслуживания по состоянию.
3. Дайте краткую характеристику стратегии ремонта по наработке.
4. Дайте краткую характеристику стратегии ремонта по техническому состоянию.
5. Объясните взаимосвязь стратегий обслуживания и ремонта со стратегиями использования (эксплуатации).
6. В чем состоит принцип назначения упреждающих допусков.
7. Объясните взаимосвязь стратегий обслуживания по состоянию с непрерывным и периодическим контролем параметров с допусками на диагностические параметры.

#### *Тема № 5 Инновации в профессиональной деятельности специалиста по ТО и Р автомобильного транспорта*

1. Преимущества инноваций в профессиональной деятельности специалиста по ТО и Р автомобильного транспорта.
2. Проблемы, с которыми специалисты по ТО и Р автомобильного транспорта могут столкнуться при внедрении инноваций.
3. Механизмы инноваций в профессиональной деятельности специалиста по ТО и Р автомобильного транспорта.
4. Факторы, оказывающие влияние на инновации в профессиональной деятельности специалиста по ТО и Р автомобильного транспорта.

#### *Тема № 6 Основные аспекты автосервиса будущего*

1. IT–стартап по обслуживанию автомобилей и автопарков (сервис без приемщиков).

2. Применение дополненной реальности в автосервисе будущего.
3. Технологии очков с подсказками для механиков.
4. Применение самодельных компьютеров в автосервисе будущего.
5. Сертификация автомастерских и их конкурентоспособность.
6. Новые технологии кузова в автосервисе будущего.
7. Беспроводная передача данных в автосервисе будущего.
8. Автоматическое распознавание неисправностей в автосервисе будущего.
9. Расходы на технологические инновации в автосервисе будущего.
10. Эффективность новых технологий в автосервисе будущего.
11. Тенденции развития автосервисной отрасли в будущем.

**Шкала оценивания:** 3 балльная.

**Критерии оценивания:**

**3 балла** (или оценка «отлично») выставляется обучающемуся, если он демонстрирует глубокое знание содержания вопроса; дает точные определения основных понятий; аргументированно и логически стройно излагает учебный материал; иллюстрирует свой ответ актуальными примерами (типовыми и нестандартными), в том числе самостоятельно найденными; не нуждается в уточняющих и (или) дополнительных вопросах преподавателя.

**2 балла** (или оценка «хорошо») выставляется обучающемуся, если он владеет содержанием вопроса, но допускает некоторые недочеты при ответе; допускает незначительные неточности при определении основных понятий; недостаточно аргументированно и (или) логически стройно излагает учебный материал; иллюстрирует свой ответ типовыми примерами.

**1 балл** (или оценка «удовлетворительно») выставляется обучающемуся, если он освоил основные положения контролируемой темы, но недостаточно четко дает определение основных понятий и дефиниций; затрудняется при ответах на дополнительные вопросы; приводит недостаточное количество примеров для иллюстрирования своего ответа; нуждается в уточняющих и (или) дополнительных вопросах преподавателя.

**0 баллов** (или оценка «неудовлетворительно») выставляется обучающемуся, если он не владеет содержанием вопроса или допускает грубые ошибки; затрудняется дать основные определения; не может привести или приводит неправильные примеры; не отвечает на уточняющие и (или) дополнительные вопросы преподавателя или допускает при ответе на них грубые ошибки.

#### *1.4 ВОПРОСЫ И ЗАДАНИЯ В ТЕСТОВОЙ ФОРМЕ*

**Тема № 4 Стратегии технического обслуживания и ремонта автомобильного транспорта.**

##### **1. Гарантийный ремонт автомобиля проводят в случаях:**

1. Возникновения отказов или неисправностей по вине заводов-изготовителей.
2. Некачественного обслуживания на фирменных СТОА при восстановлении работоспособности автомобилей.
3. Применения владельцем автомобиля эксплуатационных материалов не отвечающим требованиям завода-изготовителя.

**Варианты ответов:**

- 1) 1,2,3
- 2) 1,2
- 3) 2,3

**2. В результате диагностирования техническое состояние автомобиля:**

1. Изменяется.
2. Остается неизменным.

**3. Применение системы аттестации рабочих мест позволяет:**

1. Оценить имеющийся производственный потенциал и его первичное звено – рабочее место.
2. Определить степень механизации труда работников.
3. Проанализировать качественный уровень используемой техники и технологии.
4. Определить прогрессивность применяемой организации труда.
5. Определить количество оборудования и инструктажа необходимого для работы.

**Варианты ответов:**

- 1) 1, 2, 3, 4.
- 2) 1, 2, 3.
- 3) 1, 2, 3, 5.

**4. Крытые помещения для хранения автомобилей могут быть:**

1. Манежного типа.
2. Боксового типа.
3. Площадочного типа.

**Варианты ответов:**

1. 1; 2; 3.
2. 2; 3.
3. 1; 2.

**5. Самодиагностику работы автоматической коробки передач (АКП) определяют:**

1. По кодам блока управления.
2. По контрольным лампам.
3. По контрольно-измерительным приборам.

**6. Чем ограничено число ремонтных размеров деталей:**

1. Величиной ремонтного интервала.
2. Прочностью детали.
3. Глубиной цементированного слоя, если таковой имеется.
4. Все указанные величины.

**7. Устранение возникшего отказа и повышение ресурса на отказ за счет доведения параметров технического состояния автомобиля (агрегата, механизма) до номинальных или близких к ним значений в результате уменьшения интенсивности изменения параметра технического состояния узла, механизма, агрегата путем снижения темпа изнашивания сопряженных деталей:**

1. Является целью технического обслуживания автомобилей.
2. Не является целью технического обслуживания автомобилей.
3. Является одной из задач технического обслуживания автомобилей.

**8. Гарантийный период эксплуатации автомобиля исчисляется:**

1. С даты продажи автомобиля, которую указывают в справке-счете или сервисной книжке.
2. С даты изготовления автомобиля.
3. С даты поступления автомобиля в магазин для продажи.

**9. Какие посты не входят в малярный участок:**

1. Пост окраски.
2. Пост сушки.
3. Пост подготовки к окраске.
4. Пост нанесения противокоррозионного покрытия.
5. Пост хранения лакокрасочных материалов.

**10. В зависимости от числа и оборудования постов, между которыми распределяют комплекс операций данного вида обслуживания, различают два метода организации работ:**

1. На универсальных постах.
2. На специализированных постах.
3. На постах тупикового типа.
4. На постах проездного типа.

**Варианты ответов:**

1. 1, 2.
2. 3, 4.
3. 2, 3.

**11. Как в авторемонтных предприятиях размещают автомобили для хранения:**

1. На открытых площадках.
2. Под навесом.
3. В закрытых помещениях.
4. На эстакадах.

**Варианты ответов:**

1. 1; 2; 4.
2. 2; 4; 3.
3. 1; 2; 3.

**12. Гальванические участки, оснащенные автоматическими установками, целесообразно размещать таким образом, чтобы вспомогательное комплектующее оборудование этих установок (теплообменники, фильтры, резервуары для слива растворов) располагалось:**

1. В подвальном помещении.
2. Рядом с ваннами.
3. В отдельном строении.

**13. Организация работы на каждом производственном участке производится в соответствии:**

1. С технологической последовательностью операций текущего ремонта.
2. С выбранным технологическим оборудованием.
3. С количеством рабочих мест.

**15. Сервисная книжка автомобилей «ВАЗ» содержит:**

1. Требования обязательного обслуживания и определяет его интервалы.
2. Гарантийные обязательства и описание устройства автомобиля.
3. Перечень инструментов и приспособлений необходимых для ТО и ремонта автомобиля.

**16. В каких случаях владелец автомобиля теряет право на гарантию до истечения гарантийного срока:**

1. Невыполнение очередного технического обслуживания в соответствии с сервисной книжкой.
2. При несоблюдении указаний заводской инструкции по эксплуатации автомобиля.
3. При внесении владельцем изменений в конструкцию автомобиля, замене стандартных агрегатов, узлов и деталей на другие не предусмотренные нормативно-технической документацией.
4. Все выше перечисленные случаи.

**17. С какой целью проводится изучение закономерностей изменения технического состояния автомобиля (агрегата, узла, механизма) под влиянием различных факторов в процессе его эксплуатации:**

1. Знание этих закономерностей необходимо для разработки и эффективного применения научно обоснованных методов и нормативов поддержания автомобилей в технически исправном состоянии.
2. Знание этих закономерностей необходимо для разработки современного высокотехнологического оборудования для обслуживания автомобилей.
3. Изучение закономерностей изменения технического состояния автомобилей наряду с совершенствованием знаний в области эксплуатации автомобилей позволяет устранить факторы влияния на техническое состояние автомобилей.

**18. Рекламацией считают такую претензию владельца по рекламационным дефектам, затраты на устранение которых превышают:**

1. 0,2% розничной цены нового автомобиля.
2. 0,4% розничной цены нового автомобиля.
3. 1,5% розничной цены нового автомобиля.

**19. Чему равна предельная скорость, с которой разрешено двигаться в производственных помещениях автотранспортного предприятия:**

1. 5 км/ч.
2. 10 км/ч.
3. 20 км/ч.

**20. Агрегатный участок производит ремонт большинства агрегатов автомобиля и систем:**

1. Двигателя, сцепления, коробки передач.
2. Заднего и переднего мостов.
3. Рулевого управления и механизмов тормозной системы.
4. Систем зажигания автомобиля.

**Варианты ответов:**

1. 1; 2; 3; 4.
2. 2; 3; 4.
3. 1; 2; 3.

**21. По месту выполнения операций над автомобилем, 60% операций ТО – 1 выполняется:**

1. Снаружи автомобиля, над осмотровой канавой.
2. Снизу автомобиля.

**22. Автомобиле – место ожидания – это место, предназначенное для постановки автомобиля во время ожидания им:**

1. Приемки – выдачи.

2. Постановки на рабочий пост.
3. Ремонта снятого с него агрегата, узла или прибора.
4. Все выше перечисленные воздействия.

**23. Для обслуживания и ремонта колес и шин автомобилей в крупных АТП создаются:**

1. Шиноремонтный участок.
2. Шиномонтажный участок.
3. Участок окраски дисков колес.

**Варианты ответов:**

1. 1; 3.
2. 2; 3.
3. 1; 2.

**24. Отступление от расчетной площади при проектировании производственного помещения с площадью свыше 100м<sup>2</sup>, допускается в пределах:**

1. ± 10%.
2. ± 25%.
3. ± 30%.

**25. Плану расстановки оборудования сборочного участка должно, как правило, предшествовать составление:**

1. Схемы технологического процесса сборки агрегата.
2. Перечня рабочих мест и постов.
3. Плана эвакуации персонала при чрезвычайных обстоятельствах.

**26. При постановке автомобиля на пост технического обслуживания, не имеющего устройств для принудительного перемещения, необходимо:**

1. Выключить зажигание.
2. Подложить под колеса опоры.
3. Выключить первую передачу.
4. Включить стояночный тормоз.
5. Отсоединить аккумулятор.

**Варианты ответов:**

1. 1; 2; 4; 5.
2. 1; 2; 3; 4.
3. 1; 3; 4; 5.

**27. В целях упрощения организации сборочного процесса при ремонте, сборку автомобиля разделяют на:**

1. Узловую сборку.
2. Общую сборку.
3. Подетальную сборку.

**Варианты ответов:**

1. 1; 2; 3.
2. 2; 3.
3. 1; 2.

**28. Автомобиле – места расположенные в здании СТОА по своему технологическому назначению разделяют:**

1. На рабочие посты.
2. На вспомогательные посты.
3. На автомобиле - места ожидания.
4. На ремонтные зоны.

**Варианты ответов:**

- 1) 1, 2, 3.
- 2) 1, 2, 3, 4.
- 3) 1, 2, 4.

**29. Окраску отремонтированной машины проводят для:**

1. Защиты от коррозии.
2. Повышение износостойкости подвижных соединений.
3. Усиление прочности корпусных деталей.

**30. При укрупненных расчетах площади производственных участков ( $F_{уч}$ ) определяются по формуле:**

1.  $F_{уч} = f_p \cdot X_p$
2.  $F_{уч} = f_p \cdot (P_T + P_{всп})$

**31. По способу выполнения ТО различают операции:**

1. С разборкой соединений.
2. С разборкой и очисткой.
3. С разборкой и заменой.
4. С диагностикой и ремонтом.

**Варианты ответов:**

1. 1; 3; 4.
2. 1; 2; 3.
3. 2; 3; 4.

**32. После оформления заявки на ТР, автомобиль подвергается:**

1. Ежедневному обслуживанию и направляется на диагностирование Д – 2, для уточнения объема предстоящего ТР.
2. Диагностики Д – 1 и устанавливается на пост проведения ТР.
3. Наружной мойке и направляется в зону проведения ТО – 2.

**33. Стоянку боксового типа, чаще всего используют для хранения:**

1. Легковых автомобилей общего назначения.
2. Грузовых автомобилей общего назначения.
3. Пожарных, специальных и других автомобилей специального назначения.

**34. При разработке рабочих мест и постов разборочно-моечного участка, должное внимание следует уделять вопросам, связанным:**

1. С доставкой на участок агрегатов и узлов, для разборки и мойки.
2. С технологией эксплуатации оборудования.
3. С нормированием рабочих процессов.

**35. При размещении вспомогательных помещений в производственном корпусе,**

**площадь бытовых помещений принимают в объеме:**

1. 12 % от расчетной производственной площади.
2. 15 % от расчетной производственной площади.
3. 20 % от расчетной производственной площади.

**36. Технологический процесс ремонта силового агрегата включает:**

1. Мойку агрегатов.
2. Подразборку агрегата в соответствии с объемом ремонта.
3. Дефектовку и сортировку деталей.
4. Комплектовку деталей и сборку агрегата.
5. Испытание агрегата.
6. Диагностику агрегата.

**Варианты ответов:**

- 1) 1, 2, 3, 4, 5.
- 2) 1, 2, 3, 4.
- 3) 1, 2, 3, 4, 6.

**37. Методы сборки агрегатов и общей сборки автомобиля зависят от:**

1. Типа ремонтного предприятия.
2. Трудоемкости процесса сборки.
3. Конструктивных особенностей устройства автомобиля.
4. Механизации производственного процесса.

**Варианты ответов:**

1. 1; 2; 4.
2. 1; 2; 3.
3. 2; 3; 4.

**38. Назначение диагностирования машин при техническом сервисе:**

1. Устранение неисправностей.
2. Выявление неисправностей.
3. Восстановление работоспособности машин.

**39. При наличии в АТП автомобилей, имеющие карбюраторные, дизельные и газобаллонные системы питания, создаются:**

1. Два территориально разделенных отделения.
2. Три территориально разделенных отделения.
3. Четыре территориально разделенных отделения.

**40. Отступление от расчетной площади, при проектировании или реконструкции производственного помещения, с площадью не более 100м<sup>2</sup>, допускается в пределах:**

1. ± 20%.
2. ± 15%.
3. ± 30%.

**41. Какие принципы учитывают при организации технологических процессов сервисных предприятий**

1. Специализация производственных участков производится по технологии работ (слесарные, сварочные, малярные и т.д.) и по группам агрегатов, узлов и деталей автомобиля.

2. Обеспечение коротких производственных связей между зоной ТР и каждым производственным участком.
3. Обеспечение технологической последовательности операций текущего ремонта автомобилей.
4. Внедрение высокопроизводительного оборудования.

**Варианты ответов:**

- 1) 1, 2, 3.
- 2) 1, 2, 4.
- 3) 2, 3.

**42. Вентиляция всех производственных помещений должна быть:**

1. Искусственной, приточно – вытяжной.
2. Естественной и иметь местные отсосы.
3. Только приточно-вытяжной.

**Варианты ответов:**

1. 1; 3.
2. 1; 2.
3. 3.

**43. При выборе оборудования для каждой технологической операции, необходимо учитывать:**

1. Размер партии обрабатываемых деталей.
2. Габаритные размеры детали.
3. Расположение обрабатываемых поверхностей.
4. Требования к точности, шероховатости обработанной детали.
5. Механизированность и автоматизированность процесса.

**Варианты ответов:**

1. 1; 2; 3; 5.
2. 2; 3; 4; 5.
3. 1; 2; 3; 4.

**44. При каком виде технического обслуживания производят замену масла в двигателе:**

1. ЕО.
2. ТО-1.
3. ТО-2.

**45. Ремонт агрегатов, при котором предусмотрена лишь частичная их разборка, называют:**

1. Текущим.
2. Средним.
3. Капитальным.

**46. Какие виды технического обслуживания автомобилей проводят на автосервисных предприятиях:**

1. ТО-1.
2. ТО-2.
3. ТО-3.
4. ТО-1 и ТО-2.

**47. Расчет годовых объемов работ по техническому обслуживанию автомобилей производится исходя из:**

1. Количества автомобилей, производственной программы данного вида, трудоемкости обслуживания.
2. Способа обслуживания, трудоемкости, количества автомобилей.
3. Трудоемкости обслуживания и производственной программы данного вида.

**48. Исходные данные для проектирования технологического процесса восстановления деталей следующие:**

1. Сведения о дефектации и предполагаемой программе восстановления деталей.
2. Организационная форма восстановления деталей.
3. Выбранный рациональный способ устранения дефектов по каждому маршруту.
4. Схемы технологического процесса устранения каждого дефекта.
5. План выполнения всех операций, предусмотренным маршрутом.

**Варианты ответов:**

- 1) 1, 2, 3, 4.
- 2) 3, 4, 5.
- 3) 1, 2, 3, 4, 5.

**49. Структура технического центра по сервису машин зависит от:**

1. Специализации.
2. Наличия подъездных путей.
3. Квалификации персонала.

**50. Типаж поточных линий включает два типа линий:**

1. На два и три поста.
2. На два и четыре поста.
3. На три и пять постов.

**Шкала оценивания:** 5 балльная.

**Критерии оценивания:**

Каждый вариант для тестирования включает 20 вопросов и заданий в тестовой форме. Каждый вопрос (задание) в тестовой форме оценивается по дихотомической шкале: выполнено – 1 балл, не выполнено – 0 баллов.

Применяется следующая шкала перевода баллов в оценку по 5-балльной шкале:

- **20-16 баллов** соответствуют оценке «отлично»;
- **15-11 баллов** – оценке «хорошо»;
- **10-6 баллов** – оценке «удовлетворительно»;
- **5 баллов и менее** – оценке «неудовлетворительно».

## **2 ОЦЕНОЧНЫЕ СРЕДСТВА ДЛЯ ПРОМЕЖУТОЧНОЙ АТТЕСТАЦИИ ОБУЧАЮЩИХСЯ**

### **2.1 БАНК ВОПРОСОВ И ЗАДАНИЙ В ТЕСТОВОЙ ФОРМЕ**

1. Конфликт — это:
  - а) борьба мнений;
  - б) спор, дискуссия по острой проблеме;
  - в) противоборство на основе столкновения противоположно направленных мотивов или суждений;
  - г) соперничество, направленное на достижение победы в споре;
  - д) столкновение противоположных позиций.
  
2. Конфликтная ситуация — это:
  - а) случайные столкновения интересов субъектов социального взаимодействия;
  - б) накопившиеся противоречия, связанные с деятельностью субъектов социального взаимодействия, которые создают почву для противоборства между ними;
  - в) процесс противоборства между субъектами социального взаимодействия, направленный на выяснение отношений;
  - г) причина конфликта;
  - д) этап развития конфликта.
  
3. Инцидент — это:
  - а) стечение обстоятельств, являющихся поводом для конфликта;
  - б) истинная причина конфликта;
  - в) накопившиеся противоречия, связанные с деятельностью субъектов социального взаимодействия, которые создают почву для реального противоборства между ними;
  - г) то, из-за чего возникает конфликт;
  - д) необходимое условие конфликта.
  
4. Технологический процесс – это:
  - а) определенная совокупность воздействий, оказываемых планомерно и последовательно во времени и пространстве на конкретный объект;
  - б) совокупность технологических операций;
  - в) последовательность операций, оказываемых периодически на конкретный объект.
  
5. Производственный процесс предприятия представляет собой:
  - а) совокупность технологических операций;
  - б) совокупность технологических процессов;
  - в) совокупность технологических воздействий.
  
6. Технологической операцией называется:
  - а) завершенная часть технологического процесса только одним исполнителем;
  - б) завершенная часть технологического процесса несколькими исполнителями на разных рабочих местах;
  - в) завершенная часть технологического процесса одним или несколькими исполнителями на одном рабочем месте.

7. Переходом называется:

- а) завершенная часть технологического процесса одним или несколькими исполнителями на одном рабочем месте;
- б) часть операции, характеризующаяся неизменностью оборудования или инструмента;
- в) завершенная часть технологического процесса несколькими исполнителями на разных рабочих местах.

8. Технологический прием представляет собой:

- а) совокупность движений исполнителя;
- б) часть операции, характеризующейся неизменностью оборудования или инструмента;
- в) завершенную часть технологического процесса только одним исполнителем.

9. Технологическое оборудование – это:

- а) орудия производства, используемые при выполнении ремонта автомобилей;
- б) средства производства для выполнения определенной части технологического процесса;
- в) орудия производства ТО и ремонта автомобилей, используемые при выполнении работ от начала до окончания технологического процесса.

10. Технологическая оснастка – это:

- а) орудия производства ТО и ремонта автомобилей, используемые при выполнении работ от начала до окончания технологического процесса;
- б) орудия и средства производства, добавляемые к технологическому оборудованию для выполнения определенной части технологического процесса;
- в) орудия производства, используемые при выполнении ремонта автомобилей.

11. Уборочно-моечные работы предназначены для:

- а) поддержания требуемого санитарного состояния внутри кузова и салона автомобилей; защиты лакокрасочного покрытия от воздействия внешней среды; поддержания наружных поверхностей кузова в состоянии, отвечающем эстетическим требованиям;
- б) удаления загрязнений кузова, салона, узлов и агрегатов автомобилей, в том числе и для создания благоприятных условий при выполнении других работ ТО и ТР; поддержания требуемого санитарного состояния внутри кузова и салона автомобилей; защиты лакокрасочного покрытия от воздействия внешней среды; поддержания наружных поверхностей кузова в состоянии, отвечающем эстетическим требованиям;
- в) удаления загрязнений кузова, салона, узлов и агрегатов автомобилей, в том числе и для создания благоприятных условий при выполнении других работ ТО и ТР.

12. Сущность процесса мойки состоит в:

- а) переводе твердых загрязнений в растворы и дисперсии и удалении их с поверхностей автомобилей и деталей вместе с моющим раствором;
- б) удалении загрязнений с поверхностей автомобилей;
- в) переводе твердых загрязнений в растворы и дисперсии.

13. Для удаления слабосвязанных загрязнений (пыль, песок, примеси глины) рекомендуется использовать:

- а) воду с применением моющих и чистящих средств;
- б) воду с шампунями или аэрозолями;

в) воду без применения моющих и чистящих средств.

14. Для удаления среднесвязанных (глинистых, соляных и маслянистых), а также прочносвязанных (масла, битум, смолы и др.) загрязнений требуется применение:

- а) холодной воды без применения моющих и чистящих средств;
- б) различных моющих и чистящих средств – шампуней или аэрозолей;
- в) теплой воды без применения моющих и чистящих средств.

15. В соответствии с требованиями органов санитарного надзора кузова санитарных автомобилей, автомобилей, перевозящих продукты питания, подвергаются:

- а) химической обработке;
- б) тепловой обработке;
- в) санитарной обработке.

16. Выбор типа применяемого оборудования для уборочно-моечных работ зависит от:

- а) способа организации уборочно-моечных работ и типа подвижного состава;
- б) типа подвижного состава;
- в) способа организации уборочно-моечных работ.

17. Контрольно-диагностические и регулировочные работы предназначены для:

а) определения соответствия автомобиля требованиям безопасности движения и воздействия на окружающую среду, для оценки технического состояния агрегатов, узлов без их разборки;

б) определения и обеспечения соответствия автомобиля требованиям безопасности движения и воздействия на окружающую среду, для оценки технического состояния агрегатов, узлов без их разборки;

в) обеспечения соответствия автомобиля требованиям безопасности движения и воздействия на окружающую среду.

18. При встроенном диагностировании:

а) за минимальный промежуток времени, обычно в автоматическом режиме, определяется одно из значений технического состояния (исправен – неисправен) без выдачи информации о конкретной причине неисправности;

б) информация выводится на приборную панель автомобиля;

в) диагностический прибор подсоединяется к каждому контролируемому агрегату (системе) и проверяются все его параметры.

19. При экспресс-диагностировании :

а) за минимальный промежуток времени, обычно в автоматическом режиме, определяется одно из значений технического состояния (исправен – неисправен) без выдачи информации о конкретной причине неисправности;

б) информация выводится на приборную панель автомобиля;

в) диагностический прибор подсоединяется к каждому контролируемому агрегату (системе) и проверяются все его параметры.

20. При поэлементном диагностировании:

а) за минимальный промежуток времени, обычно в автоматическом режиме, определяется одно из значений технического состояния (исправен – неисправен) без выдачи информации о конкретной причине неисправности;

б) информация выводится на приборную панель автомобиля;

в) диагностический прибор подсоединяется к каждому контролируемому агрегату (системе) и проверяются все его параметры.

21. Регулировочные работы предназначены для:

- а) восстановления работоспособности систем и узлов автомобиля без замены составных деталей;
- б) восстановления работоспособности систем и узлов автомобиля с заменой составных деталей;
- в) устранения отказов систем и узлов автомобиля без замены составных деталей.

22. Для проверки эффективности тормозов наибольшее распространение получили роликовые стенды силового типа, принцип действия которых основан на:

- а) измерении тормозной силы, развиваемой на каждом колесе, при принудительном вращении заторможенных колес от роликов стенда;
- б) измерении замедления, развиваемого на каждом колесе, при принудительном вращении заторможенных колес от роликов стенда;
- в) измерении замедления, развиваемого на каждом колесе, при свободном вращении заторможенных колес.

23. Стенд диагностирования тяговых качеств в комплекте с расходомером обеспечивает измерение:

- а) скорости, силы тяги на ведущих колесах, параметров разгона и выбега, а также расхода топлива на различных нагрузочных и скоростных режимах и проведение соответствующих регулировок;
- б) скорости, силы тяги на ведущих колесах, параметров разгона и выбега;
- в) расхода топлива на различных нагрузочных и скоростных режимах и проведение соответствующих регулировок.

24. Для проверки системы зажигания применяются мотор-тестеры, которые позволяют проверить:

- а) состояние контактов прерывателя, вторичной обмотки катушки зажигания и высоковольтных проводов, пробивное напряжение на свечах зажигания;
- б) состояние конденсатора, первичной обмотки катушки зажигания, контактов прерывателя, вторичной обмотки катушки зажигания и высоковольтных проводов, пробивное напряжение на свечах зажигания;
- в) состояние конденсатора, первичной обмотки катушки зажигания, вторичной обмотки катушки зажигания и высоковольтных проводов, пробивное напряжение на свечах зажигания.

25. Стенды (приборы) для контроля углов установки колес в статическом режиме позволяют измерять:

- а) углы продольного и поперечного наклонов оси поворота колеса (шкворня), развала.
- б) углы развала, соотношения углов поворотов, схождения.
- в) углы продольного и поперечного наклонов оси поворота колеса (шкворня), развала, соотношения углов поворотов, схождения.

26. Крепежные работы предназначены для:

- а) выполнения разборочно-сборочных операций;
- б) обеспечения нормального состояния (затяжки) резьбовых соединений;
- в) обеспечения нормального состояния (защиты) резьбовых соединений.

25. Контроль момента усилия затяжки осуществляется при помощи:

- а) тарированных динамометрических ключей (рукояток);
- б) тарированных люфтомеров;
- в) тарированных накидных ключей (рукояток).

27. Смазочно-заправочные работы предназначены для:

- а) уменьшения интенсивности изнашивания и сопротивления в узлах трения;
- б) уменьшения интенсивности изнашивания и сопротивления в узлах трения, а также для обеспечения нормального функционирования систем, содержащих технические жидкости, смазки;
- в) для обеспечения нормального функционирования систем, содержащих технические жидкости, смазки.

28. Основным технологическим документом, определяющим содержание смазочных работ, является:

- а) инструкция по техническому обслуживанию (ИО), которая регламентирует порядок и правила ТО;
- б) химмотологическая карта (ХК), в которой указывают места и число точек смазки, периодичность смазки, марку масел, их заправочные объемы;
- в) руководство по текущему ремонту (РТ), которое предписывает порядок и правила проведения постовых и цеховых работ ТР для основных агрегатов и систем автомобиля.

29. Разборочно-сборочные работы выполняются на:

- а) постах (снятие – установка, частично ремонт) и на производственных участках;
- б) постах (снятие – установка, частично ремонт);
- в) на производственных участках.

30. Слесарно-механические работы включают:

- а) срезание резьбовых соединений (не поддающихся отворачиванию) приспособлениями с высокооборотными абразивными кругами, изготовление крепежных деталей (болтов, гаек, шпилек, шайб);
- б) механическую обработку деталей после наплавки или сварки, растачивание тормозных барабанов, изготовление и растачивание втулок для восстановления гнезд подшипников, протачивание рабочей поверхности нажимных дисков сцепления, фрезерование поврежденных плоскостей;
- в) механическую обработку деталей после наплавки или сварки, растачивание тормозных барабанов, изготовление и растачивание втулок для восстановления гнезд подшипников, протачивание рабочей поверхности нажимных дисков сцепления, фрезерование поврежденных плоскостей, срезание резьбовых соединений (не поддающихся отворачиванию) приспособлениями с высокооборотными абразивными кругами, что характерно для деталей ходовой части и системы выпуска газов, изготовление крепежных деталей (болтов, гаек, шпилек, шайб) и т.п.

31. Кузнечные работы состоят в:

- а) ликвидации трещин, разрывов, поломок, а также прикреплении различных кронштейнов, уголков и т.д.;
- б) удалении продуктов коррозии, сварке, правке и выравнивание поверхности, постановке дополнительных деталей;
- в) изготовлении различного вида стремянок, скоб, хомутов, кронштейнов, в пластической обработке металлических деталей.

32. Сварочные работы предназначены для:

- а) восстановления герметичности деталей, изготовленных из цветных металлов;
- б) ликвидации трещин, разрывов, поломок, а также прикрепления различных кронштейнов, уголков и т.д.;
- в) восстановления герметичности деталей, изготовленных из цветных металлов.

33. Жестяницкие работы включают:

- а) восстановления герметичности деталей, изготовленных из цветных металлов;
- б) ликвидации трещин, разрывов, поломок, а также прикрепления различных кронштейнов, уголков и т.д.;
- в) восстановления герметичности деталей, изготовленных из цветных металлов.

34. Окрасочные работы предназначены для:

- а) создания на автомобиле защитных лакокрасочных покрытий;
- б) создания на автомобиле декоративных красочных покрытий;
- в) создания на автомобиле защитно-декоративных лакокрасочных покрытий.

35. Основными признаками неисправности КШМ и ЦПГ являются:

- а) стуки, вспышки в карбюраторе и хлопки в глушителе;
- б) падение компрессии в цилиндрах, появление посторонних шумов и стуков при работе двигателя; появление из маслосливной горловины голубоватого дыма с резким запахом; увеличение расхода масла, разжижение моторного масла;
- в) повышение расхода топлива и снижения мощности двигателя.

36. Признаками неисправности ГРМ являются:

- а) стуки, вспышки в карбюраторе и хлопки в глушителе;
- б) детонация в двигателе;
- в) увеличение расхода масла.

37. Общим признаком неисправностей КШМ, ЦПГ и ГРМ является:

- а) падение компрессии в цилиндрах, появление посторонних шумов и стуков при работе двигателя; появление из маслосливной горловины голубоватого дыма с резким запахом; увеличение расхода масла, разжижение моторного масла;
- б) стуки, вспышки в карбюраторе и хлопки в глушителе;
- в) повышение расхода топлива и снижения мощности двигателя.

38. Подтяжка гаек и болтов крепления головок цилиндров необходима для:

- а) предотвращения пропуска газов через прокладку головки цилиндров;
- б) предотвращения пропуска газов и охлаждающей жидкости через прокладку головки цилиндров;
- в) предотвращения пропуска охлаждающей жидкости через прокладку головки цилиндров.

39. Регулировка зазоров привода клапанов в механизме газораспределения (без гидротолкателей) выполняется:

- а) на прогретом двигателе при полностью закрытых клапанах;
- б) на холодном двигателе при полностью закрытых клапанах;
- в) на холодном двигателе при полностью открытых клапанах.

40. Замена цилиндропоршневой группы обусловлена:

- а) износом рабочей поверхности более допустимого предела, появлением задиров, сколов, трещин на зеркале цилиндров, износом верхнего и нижнего посадочных поясков гильзы;

- б) появлением задиров, сколов, трещин на зеркале цилиндров;
- в) износом рабочей поверхности более допустимого предела.

40. Величину износа цилиндров и гильз определяют:

- а) микрометром в трех поясах;
- б) штангенциркулем двух взаимно перпендикулярных направлениях;
- в) индикаторным нутромером в двух взаимно перпендикулярных направлениях и в трех поясах.

41. В зависимости от величины износа цилиндров и гильз назначают вид ремонта:

- а) растачивание до следующего ремонтного размера или запрессовку ремонтных гильз;
- б) фрезерование до следующего ремонтного размера;
- в) запрессовку ремонтных гильз.

42. После растачивания цилиндр или гильзу подвергают:

- а) хонингованию;
- б) полированию;
- в) суперфинишированию.

43. Если износ цилиндров превышает последний ремонтный размер или на стенках образовались глубокие риски и задиры, то их можно восстанавливать:

- а) наплавкой и растачиванием до ремонтного размера;
- б) наплавкой и шлифованием до ремонтного размера;
- в) запрессовкой ремонтных гильз.

44. Для замены изношенных поршней подбирают комплекты:

- а) поршней с гильзами;
- б) поршней с поршневыми пальцами и со стопорными и поршневыми кольцами;
- в) поршней с поршневыми пальцами и шатунами.

45. Для обеспечения требуемого зазора между юбкой поршня и гильзой цилиндра поршни сортируют:

- а) на весовые группы (А, В, С, D, E);
- б) на размерные группы (А, В, С, D, E);
- в) на ремонтные группы (А, В, С, D, E).

46. Подбор поршневых пальцев, поршней и втулок верхних головок шатунов производится:

- а) по одноименным размерным группам;
- б) по одноименным весовым группам;
- в) по разноименным размерным группам.

47. Превышение предельно допустимого значения выработки в коренных и шатунных подшипниках коленчатого вала приводит к:

- а) падению давления в масляной магистрали, появлению металлического стука глухого низкого тона для коренных и более высокого – для шатунных подшипников;
- б) появлению металлического стука глухого низкого тона для коренных и более высокого – для шатунных подшипников;
- в) падению давления в масляной магистрали.

48. Для определения ремонтных размеров диаметра шеек коленчатого вала их овальность и конусность измеряют:

- а) микрометром;
- б) штангенциркулем;
- в) нутромером.

49. Небольшую деформацию плоскости головки блока цилиндров можно снять:

- а) плоским напильником;
- б) плоским шлифовальным бруском;
- в) на притирочной плите с применением абразивной пасты (28-40 мкм).

50. Износ направляющих втулок клапанов головки блока приводит к:

- а) повышенному шуму в работе двигателя;
- б) нарушению уплотнения стержня клапана;
- в) нарушению уплотнения стержня клапана, увеличению расхода масла и повышенному шуму в работе двигателя.

51. Натяг при запрессовке новой направляющей втулки клапана создается:

- а) нагревом головки и (или) охлаждением втулки;
- б) охлаждением втулки;
- в) нагревом головки.

52. Основными способами ремонта седел клапанов являются:

- а) шлифование и притирка;
- б) фрезерование (расточивание), шлифование и притирка;
- в) фрезерование и притирка.

53. Для контроля качества прилегания клапана к седлу после притирки существует несколько методов:

- а) по индикатору специального вакуумного измерительного приспособления, по краске;
- б) по утечке керосина, налитого в камеру сгорания при собранных клапанах и пружинах;
- в) по индикатору специального вакуумного измерительного приспособления, по краске, по «карандашу», а также по утечке керосина, налитого в камеру сгорания при собранных клапанах и пружинах.

54. Внешними признаками неисправности системы смазки двигателя являются:

- а) потеря герметичности, загрязнение масла и несоответствие давления в системе нормативным значениям;
- б) несоответствие давления в системе нормативным значениям;
- в) потеря герметичности, загрязнение масла.

55. Внешними признаками неисправности системы охлаждения являются:

- а) перегрев или недостаточный прогрев двигателя;
- б) потеря герметичности;
- в) перегрев или недостаточный прогрев двигателя, потеря герметичности.

56. Повышенный расход топлива (при исправном зажигании) указывает на:

- а) неправильную регулировку ускорительного насоса;
- б) неправильную регулировку главной дозирующей системы, а также, возможно, и на негерметичность клапанов экономайзера;
- в) неправильную регулировку системы холостого хода.

57. Состояние механизма сцепления контролируют по:

- а) рабочему ходу педали и моменту трогания автомобиля с места;
- б) свободному ходу педали, пробуксовке и полноте включения сцепления, определяемой легкостью включения передач;
- в) свободному ходу вилки выключения сцепления и состоянию выжимного подшипника.

58. Для автомобилей с пневматическим тормозным приводом потери давления в системе при неработающем двигателе в течение 30 мин и при свободном положении органов управления тормозами должны быть не более:

- а) 0,03 МПа;
- б) 0,05 МПа;
- в) 0,07 МПа.

59. При ТО-1 по тормозной системе проверяют:

- а) герметичность трубопроводов и механизмов; уровень жидкости в гидравлических системах; давление, развиваемое компрессором; затяжку и шплинтовку мест крепления деталей и узлов; свободный и рабочий ходы педали тормоза; эффективность действия тормозов на диагностическом стенде;
- б) состояние тормозных барабанов (дисков), колодок, подшипников колес; работу всех контуров пневматической системы, регулятора тормозных сил;
- в) люфты педали тормоза, шарниров рулевых тяг и рычагов, подшипников ступиц колес, герметичность системы гидроусилителя, состояние шкворневого соединения, крепление и шплинтовку гаек.

60. При ТО-2 дополнительно к объемам ТО-1 по тормозной системе проверяют:

- а) герметичность трубопроводов и механизмов; уровень жидкости в гидравлических системах; давление, развиваемое компрессором; затяжку и шплинтовку мест крепления деталей и узлов; свободный и рабочий ходы педали тормоза; эффективность действия тормозов на диагностическом стенде;
- б) состояние тормозных барабанов (дисков), колодок, подшипников колес; работу всех контуров пневматической системы, регулятора тормозных сил;
- в) люфты педали тормоза, шарниров рулевых тяг и рычагов, подшипников ступиц колес, герметичность системы гидроусилителя, состояние шкворневого соединения, крепление и шплинтовку гаек.

61. Люфт руля в эксплуатации не должен превышать:

- а) для легковых автомобилей 5°, грузовых – 15°, автобусов – 20°;
- б) для легковых автомобилей 10°, грузовых – 25°, автобусов – 20°;
- в) для легковых автомобилей 10°, грузовых – 15°, автобусов – 20°.

62. При ТО-1 по рулевому управлению и передней оси проверяют:

- а) герметичность трубопроводов и механизмов; уровень жидкости в гидравлических системах; давление, развиваемое компрессором; затяжку и шплинтовку мест крепления деталей и узлов; свободный и рабочий ходы гидроусилителя; эффективность действия амортизаторов на диагностическом стенде;
- б) состояние рессор, пружин, амортизаторов, узлов балки передней оси, углы установки колес, дисбаланс колес, состояние и крепление карданного вала гидроусилителя, крепежных соединений;

в) люфты рулевого колеса, шарниров рулевых тяг и рычагов, подшипников ступиц колес, герметичность системы гидроусилителя, состояние шкворневого соединения, крепление и шплинтовку гаек.

63. При ТО-2 с учетом объема ТО-1 по рулевому управлению и передней оси проверяют:

а) герметичность трубопроводов и механизмов; уровень жидкости в гидравлических системах; давление, развиваемое компрессором; затяжку и шплинтовку мест крепления деталей и узлов; свободный и рабочий ходы гидроусилителя; эффективность действия амортизаторов на диагностическом стенде;

б) состояние рессор, пружин, амортизаторов, узлов балки передней оси, углы установки колес, дисбаланс колес, состояние и крепление карданного вала гидроусилителя, крепежных соединений;

в) люфты рулевого колеса, шарниров рулевых тяг и рычагов, подшипников ступиц колес, герметичность системы гидроусилителя, состояние шкворневого соединения, крепление и шплинтовку гаек.

64. Техническая эксплуатация автомобильных шин включает:

а) выбор шин и комплектацию ими автомобиля; техническое обслуживание; своевременное снятие с эксплуатации и утилизацию; ремонт (восстановление);

б) выбор шин и комплектацию ими автомобиля;

в) техническое обслуживание; своевременное снятие с эксплуатации и утилизацию; ремонт (восстановление).

65. При выборе модели шин следует ориентироваться на:

а) сведения завода-изготовителя автомобиля о его максимальной скорости;

б) сведения завода-изготовителя автомобиля о его максимальной нагрузке на ось;

в) сведения завода-изготовителя автомобиля о его максимальной скорости и нагрузке на ось.

66. Предельная остаточная высота рисунка протектора, установленная для шин грузовых, легковых автомобилей и автобусов, соответственно составляет (мм):

а) 0,8; 1,6; 2,0;

б) 1,0; 2,0; 2,6;

в) 1,2; 2,0; 2,4.

67. Статический дисбаланс шины – это:

а) неравномерное распределение массы шины (колеса) относительно ее центральной продольной плоскости качения;

б) неравномерное распределение массы шины (колеса) относительно оси вращения;

в) неравномерное распределение массы шины (колеса) относительно пятна контакта шины с дорогой.

68. При движении статический дисбаланс вызывает:

а) биение (колебание) колеса в горизонтальной плоскости;

б) знакопеременную высокочастотную нагрузку на детали рулевого привода и механизма;

в) биение (колебание) колеса в вертикальной плоскости; возникает вибрация кузова, ослабевают крепежные и сварочные соединения.

69. Динамический дисбаланс – это:

- а) неравномерное распределение массы шины (колеса) относительно ее центральной продольной плоскости качения;
- б) неравномерное распределение массы шины (колеса) относительно оси вращения;
- в) неравномерное распределение массы шины (колеса) относительно пятна контакта шины с дорогой.

70. При движении динамический дисбаланс вызывает:

- а) биение (колебание) колеса в горизонтальной плоскости;
- б) знакопеременную высокочастотную нагрузку на детали рулевого привода и механизма;
- в) биение (колебание) колеса в вертикальной плоскости; возникает вибрация кузова, ослабевают крепежные и сварочные соединения.

71. Диагностирование аккумуляторной батареи заключается в:

- а) наружном ее осмотре, проверке уровня и плотности электролита, а также напряжения под нагрузкой;
- б) проверке напряжения под нагрузкой;
- в) наружном ее осмотре, проверке плотности электролита.

72. Для умеренных климатических районов плотность электролита (приведенная к 25°C) должна составлять:

- а) 1,23 г/см<sup>3</sup>;
- б) 1,27 г/ см<sup>3</sup>;
- в) 1,30 г/ см<sup>3</sup>.

73. Для теплых влажных и жарких сухих районов плотность электролита (приведенная к 25°C) должна составлять:

- а) 1,23 г/ см<sup>3</sup>;
- б) 1,27 г/ см<sup>3</sup>;
- в) 1,25 г/ см<sup>3</sup>.

74. Для холодных климатических районов плотность должна составлять в зимних условиях:

- а) 1,27 г/ см<sup>3</sup>;
- б) 1,30 г/ см<sup>3</sup>;
- в) 1,33 г/ см<sup>3</sup>.

75. Работоспособность (напряжение батареи под нагрузкой) необходимо проверять для каждого аккумулятора нагрузочной вилкой в течение:

- а) 5 с;
- б) 25 с;
- в) 55 с.

76. Привязка и разработка индивидуальной технологической документации может производиться:

- а) разработчиком типовой технологической документации или инженерно-технической службой автотранспортных предприятий (объединений);
- б) разработчиком типовой технологической документации;
- в) инженерно-технической службой автотранспортных предприятий (объединений).

77. Типовая технологическая операция представляет собой:

- а) операцию, унифицированную для группы технологически совместимого (базового) подвижного состава;
- б) операцию, унифицированную для группы технологически несовместимого подвижного состава;
- в) операцию, унифицированную для каждого автомобиля.

78. Технические условия (ТУ) позволяют:

- а) оценить качество ТО и ремонта при сдаче выполненных работ;
- б) оценить качество ТО и ремонта при предъявлении рекламаций;
- в) оценить качество ТО и ремонта при сдаче выполненных работ, используются при заключении договоров на услуги ТО и ремонта, а также при предъявлении рекламаций.

79. Техническая норма времени – это:

- а) регламентированное время выполнения технологической операции в определенных организационно-технических условиях одним или несколькими исполнителями соответствующей квалификации;
- б) регламентированное время выполнения технологического процесса в определенных организационно-технических условиях несколькими исполнителями соответствующей квалификации;
- в) нерегламентированное время выполнения технологической операции в определенных организационно-технических условиях одним исполнителем соответствующей квалификации.

80. Содержание и последовательность выполнения работ технического обслуживания и текущего ремонта автомобилей отражается в первичном документе технологического процесса:

- а) химмотологической карте;
- б) технологической карте;
- в) операционной карте.

81. Руководящие документы (РД) устанавливают:

- а) организационно-методические и общетехнические требования и правила проведения работ, применение которых на АТП не допускает каких-либо отклонений от принятых в РД положений;
- б) порядок и правила проведения постовых и цеховых работ ТР для основных агрегатов и систем автомобиля;
- в) порядок и правила ТО.

82. Руководства по текущему ремонту (РТ) предписывают:

- а) организационно-методические и общетехнические требования и правила проведения работ, применение которых на АТП не допускает каких-либо отклонений от принятых в РД положений;
- б) порядок и правила проведения постовых и цеховых работ ТР для основных агрегатов и систем автомобиля;
- в) порядок и правила ТО.

83. Инструкции по техническому обслуживанию (ИО) регламентируют:

- а) организационно-методические и общетехнические требования и правила проведения работ, применение которых на АТП не допускает каких-либо отклонений от принятых в РД положений;

- б) порядок и правила проведения постовых и цеховых работ ТР для основных агрегатов и систем автомобиля;
- в) порядок и правила ТО.

84. Рабочее место – это:

- а) место, на площади которого устанавливается один автомобиль;
- б) часть пространства, приспособленная к выполнению работником производственного задания по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей;
- в) рабочее место, на площади которого устанавливается несколько автомобилей.

85. Рабочий пост представляет собой:

- а) часть пространства, приспособленную к выполнению работником производственного задания по техническому обслуживанию автомобилей;
- б) рабочее место, на площади которого устанавливается один или несколько автомобилей;
- в) часть пространства, приспособленную к выполнению работником производственного задания по ремонту автомобилей.

86. Универсальный пост – это:

- а) пост, на котором возможно выполнение нескольких видов типовых работ технического обслуживания и ремонта;
- б) пост, на котором реализуется типовой технологический процесс определенного вида;
- в) пост, на котором возможно выполнение особых технологических процессов, специфических работ или подвижного состава.

87. Специализированный пост – это:

- а) пост, на котором возможно выполнение нескольких видов типовых работ технического обслуживания и ремонта;
- б) пост, на котором реализуется типовой технологический процесс определенного вида;
- в) пост, на котором возможно выполнение особых технологических процессов, специфических работ или подвижного состава.

88. Специальный пост – это:

- а) пост, на котором возможно выполнение нескольких видов типовых работ технического обслуживания и ремонта;
- б) пост, на котором реализуется типовой технологический процесс определенного вида;
- в) пост, на котором возможно выполнение особых технологических процессов, специфических работ или подвижного состава.

89. Преимуществом технического обслуживания на универсальных постах является:

- а) высокий уровень механизации работ, применение средств механизации для перемещения автомобилей, использование прогрессивных методов разделения труда, сокращение нерациональных перемещений обслуживаемого подвижного состава и исполнителей;
- б) возможность выполнения на каждом посту различного объема работ, обслуживания автомобилей различных моделей, выполнения ТО и ТР различной продолжительности;

в) возможность выполнения особых технологических процессов, специфических работ или подвижного состава.

90. Недостатками технического обслуживания на универсальных постах является:

а) необходимость многократно дублировать технологическое оборудование; требуются ремонтные рабочие более высокой квалификации и с совмещением профессий, ограничивается возможность специализации рабочих и специализации труда;

б) возможность выполнения только особых технологических процессов, специфических работ или подвижного состава;

в) возможность выполнения нескольких видов типовых работ технического обслуживания и ремонта.

91. Поточный метод организации ТО позволяет обеспечить:

а) возможность выполнения на каждом посту различного объема работ, обслуживания автомобилей различных моделей, выполнения ТО и ТР различной продолжительности;

б) высокий уровень механизации работ, применить средства механизации для перемещения автомобилей, использовать прогрессивные методы разделения труда, сократить нерациональные перемещения обслуживаемого подвижного состава и исполнителей;

в) выполнение только особых технологических процессов, специфических работ или подвижного состава

92. Поточную линию организуют при сменной программе обслуживания однотипных автомобилей на ТО-1 и ТО-2, соответственно не менее:

а) 12 и 5;

б) 10 и 5;

в) 8 и 3.

93. Для легковых автомобилей, используемых для перевозки пассажиров на коммерческой основе, автобусов и грузовых автомобилей, оборудованных для систематической перевозки людей, с числом мест для сидения более 8 (кроме места водителя), специальных и специализированных транспортных средств и прицепов к ним для перевозки крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов установлена следующая периодичность проведения ГТО:

а) 1 раз в год;

б) 2 раза в год;

в) 3 раза в год.

94. Перевод автотранспортных средств на альтернативные топлива вызывает необходимость проведения комплекса дополнительных мероприятий, связанных с:

а) особенностями ТО таких автомобилей, их ремонта и хранения;

б) приспособлением ПТБ, топливоснабжения и дополнительной подготовки персонала и специалистов для выполнения этих работ;

в) особенностями ТО таких автомобилей, их ремонта, хранения, приспособления ПТБ, топливоснабжения и дополнительной подготовки персонала и специалистов для выполнения этих работ.

95. На АГНКС в России рабочее давление газа составляет:

а) 10 МПа;

б) 20 МПа;

в) 30 МПа.

96. Основными преимуществами газов, находящихся в сжиженном состоянии, по сравнению с компримированным газом является:

а) большая концентрация тепловой энергии в единице объема, значительно меньшее рабочее давление в баллонах и соответственно меньшая прочность и толщина стенок баллона и запорной арматуры, их меньшая масса и стоимость;

б) меньшая концентрация тепловой энергии в единице объема, значительно большее рабочее давление в баллонах и соответственно большая прочность и толщина стенок баллона и запорной арматуры, их меньшая масса и стоимость;

в) меньшая концентрация тепловой энергии в единице объема, большая прочность стенок баллона.

97. Газ сжиженный нефтяной представляет собой:

а) смесь пропана, бутана, изобутана, пропилена, этана, этилена и других фракций;

б) смесь метана, пропана и этана;

в) смесь метана, бутана и изобутана.

98. Газ сжиженный нефтяной вырабатывается:

а) как продукт переработки нефти на нефтеперерабатывающих заводах;

б) при добыче нефти и природного газа в виде отдельной жидкой фракции;

в) как продукт переработки нефти на нефтеперерабатывающих заводах или при добыче нефти и природного газа в виде отдельной жидкой фракции.

99. Организация технической эксплуатации ГБА, прежде всего, связана с совершенствованием (приспособлением):

а) транспортных средств АТП;

б) производственно-технической базы существующих АТП;

в) двигателей для работы на газообразном виде топлива.

100. В основе организации технологических процессов ТО и ТР газобаллонного автомобиля лежит принцип:

а) совмещения технического обслуживания базового автомобиля и ГБО;

б) совмещения текущего ремонта базового автомобиля и ГБО;

в) разобщения технического обслуживания и текущего ремонта базового автомобиля и ГБО.

**Шкала оценивания результатов тестирования:** в соответствии с действующей в университете балльно-рейтинговой системой оценивание результатов промежуточной аттестации обучающихся осуществляется в рамках 100-балльной шкалы, при этом максимальный балл по промежуточной аттестации обучающихся по очной форме обучения составляет 36 баллов(установлено положением П 02.016).

Максимальный балл за тестирование – 30.

Балл, полученный обучающимся за тестирование, суммируется с баллом, выставленным ему за решение компетентностно-ориентированной задачи.

Общий балл по промежуточной аттестации суммируется с баллами, полученными обучающимся по результатам текущего контроля успеваемости в течение семестра; сумма баллов переводится в оценку по 5-балльной шкале в соответствии с таблицей 2.1.

Таблица 2.1 – Соответствие 100-балльной и 5-балльной шкал

<i>Сумма баллов по 100-балльной шкале</i>	<i>Оценка по 5-балльной шкале</i>
100-85	отлично
84-70	хорошо
69-50	удовлетворительно
49 и менее	неудовлетворительно

***Критерии оценивания результатов тестирования:***

Каждый вопрос (задание) в тестовой форме оценивается по дихотомической шкале: выполнено – 2 балла, не выполнено – 0 баллов.

## ***2.2 КОМПЕТЕНТНОСТНО-ОРИЕНТИРОВАННЫЕ ЗАДАЧИ***

### ***Компетентностно-ориентированная задача № 1***

Составьте таблицу основных неисправностей электронных систем управления двигателем автомобиля GRANTA ЛИФТБЕК, причин и способов устранения.

№ п/п	Основные неисправности	Причины	Способы устранения
1			

### ***Компетентностно-ориентированная задача № 2***

Составьте перечень операций ТО для приборов контроля, освещения и сигнализации автомобиля LARGUS CROSS и укажите периодичность проведения по видам ТО по форме таблицы:

№ п/п	Вид ТО						
	Операции ТО	ЕО	Сервис А	Сервис В	ТО-1 (Сервис 1)	ТО-2 (Сервис 2)	СО (Сервис С)
1							

### ***Компетентностно-ориентированная задача № 3***

Составьте технологическую последовательность ТО подвески автомобиля Daewoo Nexia.

### ***Компетентностно-ориентированная задача № 4***

Составьте технологическую последовательность ТО рулевого управления автомобиля LADA NIVA TRAVEL.

**Компетентностно-ориентированная задача № 5**

Составьте технологическую последовательность ТО развал/схождение автомобиля Renault Logan.

**Компетентностно-ориентированная задача № 6**

Составьте технологическую последовательность ТО тормозной системы автомобиля TOYOTA RAV4.

**Компетентностно-ориентированная задача № 7**

Составьте операционную (технологическую) карту на замену подшипников крестовины карданного вала автомобиля КамАЗ.

**Компетентностно-ориентированная задача № 8**

Составьте технологическую последовательность разборки и сборки ДВС ВАЗ 21126 и заполните инструкционную карту.

Инструкционная карта «Разборка и сборка ДВС ВАЗ 21126».

№ п/п	Наименование операции	Инструменты и приспособления	Технические условия
1			

**Компетентностно-ориентированная задача № 9**

Составить таблицу основных неисправностей КПП автомобиля ВАЗ 2181, причин и способов устранения.

№ п/п	Основные неисправности	Причины	Способы устранения
1			

**Компетентностно-ориентированная задача № 10**

Составить таблицу основных неисправностей электрооборудования автомобиля VESTA CROSS, причин и способов устранения.

№ п/п	Основные неисправности	Причины	Способы устранения
1			

**Шкала оценивания решения компетентностно-ориентированной задачи:** в соответствии с действующей в университете балльно-рейтинговой системой оценивание результатов промежуточной аттестации обучающихся осуществляется в рамках 100-

балльной шкалы, при этом максимальный балл по промежуточной аттестации обучающихся по очной форме обучения составляет 36 баллов (установлено положением П 02.016).

Максимальное количество баллов за решение компетентностно-ориентированной задачи – 6.

Балл, полученный обучающимся за решение компетентностно-ориентированной задачи, суммируется с баллом, выставленным ему за тестирование.

Общий балл промежуточной аттестации суммируется с баллами, полученными обучающимся по результатам текущего контроля успеваемости в течение семестра; сумма баллов переводится в оценку по 5-балльной шкале в соответствии с таблицей 2.2:

Таблица 2.2 – Соответствие 100-балльной и 5-балльной шкал

<i>Сумма баллов по 100-балльной шкале</i>	<i>Оценка по 5-балльной шкале</i>
100-85	отлично
84-70	хорошо
69-50	удовлетворительно
49 и менее	неудовлетворительно

***Критерии оценивания решения компетентностно-ориентированной задачи:***

**6-5 баллов** выставляется обучающемуся, если решение задачи демонстрирует глубокое понимание обучающимся предложенной проблемы и разностороннее ее рассмотрение; свободно конструируемая работа представляет собой логичное, ясное и при этом краткое, точное описание хода решения задачи (последовательности (или выполнения) необходимых трудовых действий) и формулировку доказанного, правильного вывода (ответа); при этом обучающимся предложено несколько вариантов решения или оригинальное, нестандартное решение (или наиболее эффективное, или наиболее рациональное, или оптимальное, или единственно правильное решение); задача решена в установленное преподавателем время или с опережением времени.

**4-3 балла** выставляется обучающемуся, если решение задачи демонстрирует понимание обучающимся предложенной проблемы; задача решена типовым способом в установленное преподавателем время; имеют место общие фразы и (или) несущественные недочеты в описании хода решения и (или) вывода (ответа).

**2-1 балла** выставляется обучающемуся, если решение задачи демонстрирует поверхностное понимание обучающимся предложенной проблемы; осуществлена попытка шаблонного решения задачи, но при ее решении допущены ошибки и (или) превышено установленное преподавателем время.

**0 баллов** выставляется обучающемуся, если решение задачи демонстрирует непонимание обучающимся предложенной проблемы, и (или) значительное место занимают общие фразы и голословные рассуждения, и (или) задача не решена.