

Министерство образования и науки Российской Федерации
Государственное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
«Оренбургский государственный университет»

Кафедра автомобилей и безопасности движения

УЧЕБНАЯ ПРАКТИКА

Методические указания к прохождению учебных практик для студентов
специальности 190702 - Организация и безопасность движения
(автомобильный транспорт)

Рекомендовано к изданию Редакционно-издательским советом
Государственного образовательного учреждения
высшего профессионального образования
«Оренбургский государственный университет»

Оренбург
ИПК ГОУ ОГУ
2011

УДК 378.147.88:629.047(076.5)
ББК 74.58:39.808я7
У 91

Рецензент – доцент, кандидат технических наук С.В. Горбачев

Исхаков М.М.

У 91 Учебная практика: методические указания к прохождению учебных практик для студентов специальности 190702 - Организация и безопасность движения (автомобильный транспорт) / М.М. Исхаков, В.И. Рассоха, Р.Х. Хасанов, А.А. Архирейский; Оренбургский гос. ун-т. - Оренбург: ИПК ГОУ ОГУ, 2011. – 24 с.

В методических указаниях представлены общие положения и объемы учебной работы по прохождению учебных практик.

Методические указания предназначены для студентов 1-2 курсов специальности 190702 - Организация и безопасность движения (автомобильный транспорт) очной формы обучения и могут быть полезны студентам заочной формы обучения.

© Исхаков М.М.,
© Рассоха В.И.,
© Хасанов Р.Х.,
© Архирейский А.А., 2011
© ГОУ ОГУ, 2011

Содержание

1 Первая учебная практика.....	4
1.1 Цель и задачи первой учебной практики.....	4
1.2 Содержание практики.....	4
1.3 Организация практики.....	5
2 Вторая учебная практика	6
2.1 Цель и задачи практики.....	6
2.2 Содержание практики	7
2.2.1 Основные направления деятельности АТП.....	7
2.2.2 Структура предприятия и управления АТП.....	8
2.2.3 Характеристика подвижного состава.....	12
2.2.4 Техничко-эксплуатационные показатели использования подвижного состава.....	12
2.2.5 Организация технической службы АТП.....	14
2.2.6 Организация труда водителей и ремонтных рабочих.....	15
2.2.7 Организация охраны окружающей среды.....	16
3 Содержание и структура отчета по практике.....	18
4 Рекомендуемая литература для изучения основ прохождения практики....	20
Список использованных источников.....	22
Приложение А.....	23
Приложение Б.....	24

1 Первая учебная практика

1.1 Цель и задачи первой учебной практики

Первая учебная практика проводится по окончании первого курса обучения. Ее целью является изучение номенклатуры и конструкции автотранспортных средств - неотъемлемая часть учебного процесса студентов направления подготовки специалистов 653400 (190702) - Организация перевозок и управление на транспорте, так как основным элементом автомобильных перевозок и дорожного движения является автомобильный подвижной состав различного назначения.

В этой связи, целью практики является ознакомление студентов с номенклатурой применяемых при автомобильных перевозках и участвующих в дорожном движении автотранспортных (АТС) и погрузочно-разгрузочных (ПРС) средств.

Для достижения этой цели необходимо изучить:

- основные конструктивные схемы и общее устройство автотранспортных средств, используемых для грузовых и пассажирских перевозок;
- основные конструктивные схемы и общее устройство погрузочно-разгрузочных средств;
- основные показатели технической характеристики АТС и ПРС;
- правила техники безопасности при эксплуатации АТС и ПРС.

1.2 Содержание практики

За период прохождения практики на предприятии каждый студент обязан ознакомиться со следующими вопросами.

1. Назначение, общая структура предприятия.
2. Правила безопасности, противопожарная техника и требования производственной санитарии.
3. Типы и марки АТС и ПРС, эксплуатирующихся на данном предприятии.
4. Техническая характеристика имеющихся на предприятии АТС и ПРС.

5. Общее устройство и конструктивные особенности различных АТС и погрузочно-разгрузочных машин и устройств.

6. Техничко-эксплуатационные показатели использования АТС и ПРС.

1.3 Организация практики

1. Местами прохождения практики могут быть грузовые, пассажирские и таксомоторные предприятия, автоколонны, автотранспортные цеха промышленных и сельскохозяйственных предприятий всех форм собственности. Возможно прохождение практики в научно-исследовательских организациях автомобильного транспорта, отделах и отделениях ГИБДД, других предприятиях, имеющих парк АТС, занимающихся автомобильными перевозками и проведением погрузочно-разгрузочных работ.

2. В соответствии с учебным планом первая учебная практика проводится по окончании весенней экзаменационной сессии второго семестра в течение 3-х недель в сроки, установленные графиком учебного процесса.

3. Студенты могут проходить практику, находясь на рабочих местах, а также путем проведения экскурсий на предприятия.

4. Перед началом практики студенты должны пройти инструктаж по технике безопасности и производственной санитарии.

5. В период прохождения практики студенты подчиняются правилам внутреннего распорядка, действующим на данном предприятии.

6. Если студент находился на практике менее предусмотренного количества часов или не усвоил соответствующего материала, то он должен пройти практику повторно в сроки, установленные деканом факультета.

7. Выполнения программы практики производится по литературным источникам, лекциям, на рабочих местах и при проведении экскурсий.

2 Вторая учебная практика

2.1 Цель и задачи практики

Вторая учебная практика проводится по окончании второго курса обучения. Ее целью является практическое усвоение принципов организации автотранспортного предприятия (АТП), процессов перевозки грузов и пассажиров с высоким уровнем безопасности движения и методов обеспечения минимального воздействия на окружающую среду при перевозках.

Для достижения поставленной цели необходимо в течение прохождения практики решить следующие задачи:

- изучить структуру АТП и ее подразделений, предприятий и организаций государственной инспекции по безопасности движения (ГИБДД) – в зависимости от места прохождения практики;
- усвоить характер функциональных связей между ними и выяснить насколько они обеспечивают эффективность (низкая себестоимость и безопасность) перевозочного процесса;
- ознакомиться с парком АТП по маркам и моделям, его состоянием (количество, срок службы, пробег с начала эксплуатации), сделать выводы о пригодности данной структуры парка видам перевозок на данном АТП;
- рассмотреть технико-эксплуатационные показатели работы АТП, их уровень и методы повышения;
- ознакомиться с организацией труда водителей, ремонтных рабочих, охраной труда;
- провести анализ мероприятий по охране окружающей среды, нормативных документов и того, насколько они выполняются на АТП;
- обеспечить основы знаний, необходимых для последующего изучения специальных дисциплин.

Местом прохождения практики могут быть грузовые, пассажирские, комплексные, таксомоторные АТП, автоколонны, транспортные цехи, отделение ГИБДД, службы управления перевозками в городах, другие предприятия, связанных с организацией автомобильных перевозок.

Студенты могут работать на оплачиваемых должностях, стажерами, дублерами или свободно собирать материал при соответствующем разрешении и при наличии назначенного руководителя от производства. Последний перед началом практики проводит обязательный инструктаж по технике безопасности.

После прохождения практики студент составляет отчет с учетом требований соответствующего стандарта организации ГОУ ОГУ, в дневнике отчета должна быть подпись руководителя практики от предприятия, заверенная печатью. Отчет проверяется и защищается на кафедре у назначенного руководителя - преподавателя в установленные сроки.

2.2 Содержание практики

При прохождении практики студенты должны убедиться в том, насколько уровень эффективности перевозок и безопасности удовлетворяет требованиям запросов потребителей услуг автомобильного транспорта. При этом необходимо выяснить наиболее слабые и сильные звенья транспортного процесса и сделать предложения по их усилению. Для этого большое значение имеет рациональная организация перевозок, выбор подвижного состава, использование материальных и трудовых ресурсов, уровень менеджмента, внедрение достижений в области научных разработок по организации перевозок. Все это должно быть обосновано и отражено во введении к отчету.

2.2.1 Основные направления деятельности АТП

Характер деятельности любого АТП предусматривает систему договоров с клиентами или потребителями транспортных услуг. Потребители могут быть представлены предприятиями, организациями, частными лицами. Поэтому начало практики

должно быть посвящено ознакомлению с клиентурой, порядком и сроками выполнения перевозок. Кроме того, в отчете отражается вид перевозок (городские, пригородные, междугородные, грузовые, пассажирские), вид платных услуг, предоставляемых АТП населению, предприятиям, какой иной коммерческой деятельностью занимается АТП, на основании каких нормативных актов.

В отчете необходимо отразить договорные отношения с поставщиками подвижного состава, энергетических и материальных ресурсов, ответственность за принятые обязательства, права и обязанности АТП как юридического лица. Рассмотреть проблемы и трудности, с которыми сталкивается АТП, внести свои предложения по их преодолению. При этом предложения могут быть теоретического и вполне реального, практического плана, обоснованные соображениями студентов по повышению эффективности работы АТП или каких-то других подразделений. Обязательно обратить внимание на работу по повышению уровня защиты окружающей среды.

2.2.2 Структура предприятия и управления АТП

В составе АТП имеются колонны, цехи, участки и службы, которые являются производственными звеньями АТП. Количество и состав их зависят от размера предприятия, его назначения, местонахождения и т.п. Наряду с ними, в составе АТП (или другого предприятия) имеются органы управления и организации по обслуживанию работников предприятия (например, ЖКХ, санатории и т.п.). Производственные звенья в сочетании с органами управления и организациями образуют структуру предприятия, которую во время прохождения практики необходимо хорошо изучить и определить, от каких факторов зависит ее эффективность. При этом нужно иметь в виду типы АТП по роду выполняемой работы и их мощности (по подвижному составу, количеству ремонтируемых машин и агрегатов и т. д.).

Для выполнения транспортной или иной работы предприятия должны располагать необходимыми сооружениями и техническими средствами для хранения, технического обслуживания (ТО), ремонта (Р) подвижного состава и другой техники. К сооружениям и техническим средствам можно отнести (отдельные элементы могут отсутствовать):

- гаражи-стоянки, площадки для безгаражного хранения;
- помещения для ТО и Р автомобилей и другой техники;
- заправочные станции;
- моечные установки и площадки;
- котельные;
- трансформаторные подстанции;
- насосные, вентиляционные камеры;
- сети тепло - водоснабжения, канализации, освещение, электросиловые

подстанции.

В процессе прохождения практики следует определить, какие имеются сооружения, технические средства на предприятии, изучить и сделать эскиз генерального плана и со спецификацией приложить его к отчету.

В случае, если практика осуществляется на специализированных предприятиях (ГИБДД, авторемонтные заводы, гаражи-стоянки, станции технического обслуживания, заправочные станции и т.п.), для них все вышесказанное выполняется.

Эффективная работа любого предприятия невозможна без системы управления. К ее основным функциям относят планирование, организация, координация и контроль. Эта система зависит от множества факторов и предусматривает следующие подразделения:

- общее руководство;
- планово-экономический отдел;
- отдел организации труда и заработной платы;
- бухгалтерия;
- отдел материально-технического снабжения (ОМТС);
- отдел кадров;
- административно-хозяйственный отдел (АХО);
- отдел эксплуатации;
- диспетчерская;
- гаражный отдел;

- автоколонны;
- производственно-технический отдел (ПТО);
- участки, мастерские;
- отдел технического контроля (ОТК).

Кроме того, отдельно могут предусматриваться специалисты по безопасности движения, охране окружающей среды, менеджменту и т.п. Принципиальная схема типовой структуры управления АТП приведена на рисунке 1.

В отчете необходимо привести действующую схему структуры управления АТП или другого предприятия с ее подробным анализом, который должен включать задачи отделов и служб, документацию, отчетность, подчиненность. Кроме того, привести действующее штатное расписание системы управления, должностные обязанности всех элементов системы управления.

При этом необходимо усвоить, что директор является распорядителем кредитов и юридически ответственным лицом. Ему подчиняются руководители служб эксплуатации, технической службы и безопасности. Служба эксплуатации разрабатывает маршруты перевозок, оперативное планирование и контроль перевозок. Техническая служба обеспечивает готовность подвижного состава для совершения транспортной работы.

Служба безопасности осуществляет мероприятия по контролю за состоянием автомобилей и водителей, по предотвращению дорожно-транспортных происшествий, по повышению уровня эффективной работы по сохранению окружающей среды.

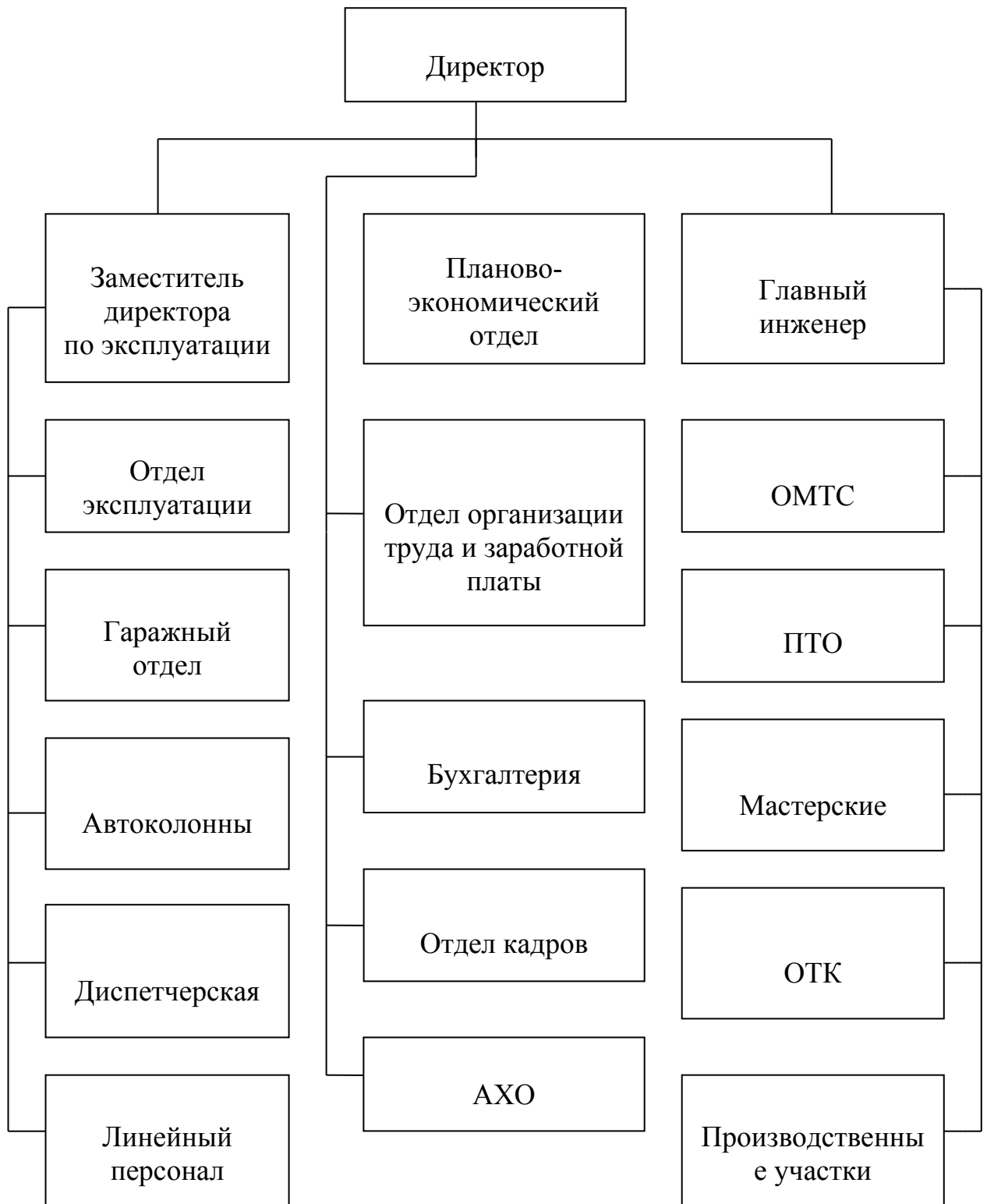


Рисунок 1 - Схема типовой структуры управления АТП

2.2.3 Характеристика подвижного состава

Автотранспортные средства (подвижной состав) классифицируются по назначению (транспортные и специальные), дорожным регламентациям (по величине нагрузки на ось, проходимости), по конструктивным признакам. Кроме того, АТС имеют различные двигатели, грузоподъемность (пассажиروместимости). В отчете должна быть дана подробная классификация подвижного состава, его индексация, приведена схема классификации. По этим признакам сделать анализ подвижного состава, свести в таблицу данные по количеству АТС, их маркам, сроку службы и пробегу по состоянию на 1 января текущего года (списочный парк).

2.2.4 Техничко-эксплуатационные показатели использования подвижного состава

Подвижной состав АТП осуществляет транспортный процесс, то есть перемещение грузов и пассажиров, включая все подготовительные и заключительные операции: подготовку грузов, погрузку, выгрузку, подачу АТС и т.п. Транспортный процесс должен быть эффективным с точки зрения затрат на его осуществление. В результате транспортного процесса осуществляется транспортная работа, равная произведению числа тонн груза (объем перевозок) или пассажиров на расстояние перевозки. Грузооборот (пассажиरोоборот) является важным параметром для оценки работы любого АТП [1, 2].

Грузооборот (пассажирооборот) в тонно-километрах (пассажиро-километрах), определяется как произведение числа тонн груза (объем перевозок) или пассажиров на расстояние перевозки.

Транспортный процесс является циклическим, и под циклом понимают езду, время которой состоит из времени погрузки, перевозки, разгрузки и времени подачи АТС для следующей погрузки. Поскольку погрузка и длина ездки обычно являются переменными, то используются их средние значения, как и других величин, характеризующих работу подвижного состава. Степень использования пробега оценивается коэффициентом использования пробега β , который равен отношению пробега АТС с грузом к общему пробегу. Кроме того, используется коэффициент использования

грузоподъемности (пассажировместимости) γ – отношение фактического объема перевозки за езду к номинальному. Для парка АТС β и γ определяются из суммарных параметров [1, 2].

Списочным парком называют подвижной состав, числящийся на балансе АТП. Этот парк может быть готов к выполнению перевозок (эксплуатации), либо требует ремонта и не эксплуатируется. Время работы АТС в течение рабочего дня называют временем пребывания в наряде T_n .

Автомобиле-дни – это сумма всех дней нахождения парка в эксплуатации, ремонте или простое.

Коэффициент технической готовности α_m – отношение автомобиле-дней парка в готовом к эксплуатации состоянии к календарным автомобиле-дням.

Коэффициент выпуска α_6 – отношение автомобиле-дней в эксплуатации к автомобиле-дням парка (без выходных и праздничных).

Коэффициент использования подвижного состава – это отношение автомобиле-дней в эксплуатации к календарным автомобиле-дням.

Коэффициент использования пробега – это отношение пробега автомобиля с грузом к общему пробегу.

Коэффициент использования грузоподъемности (пассажировместимости), определяется как отношение массы фактически перевезенного груза за езду (цикл, включающий погрузку, движение с грузом, разгрузку и движение без груза) или числа пассажиров к номинальной грузоподъемности (пассажировместимости) автомобиля.

Транспортный процесс зависит также от скорости осуществления перевозок. Различают техническую V_m и эксплуатационную $V_э$ скорости [1, 2].

Техническая скорость – это отношение пройденного расстояния ко времени движения, включающему время простоев, вызванных средствами организации движения [1, 2].

Эксплуатационная скорость – это отношение расстояния к общему времени (движения, простоев под погрузкой-разгрузкой и т. д.) [1, 2].

В отчете дать анализ этим показателям. Если имеется исходная информация, рассчитать их. Если ее нет, привести формулы, дать оценку работе службы эксплуатации, предложить мероприятия для повышения эффективности работы. При этом можно использовать экспертные оценки специалистов АТП (опросом получить во время практики).

2.2.5 Организация технической службы АТП

Задачами технической службы являются: поддержание подвижного состава в технически исправном состоянии и подготовка к выпуску его на линию, надлежащее содержание и развитие производственно-технической базы предприятия, а также материально-техническое снабжение АТП.

В основные обязанности технической службы входят:

- организация процессов технического обслуживания и ремонта подвижного состава;
- контроль за технически правильным использованием подвижного состава на линии;
- осуществление мероприятий по ликвидации потерь рабочего времени на линии.

В комплекс работ по техническому обслуживанию входят:

- ежедневное обслуживание (ЕО);
- первое техническое обслуживание (ТО-1);
- второе техническое обслуживание, сопутствующие текущие ремонты и регламентные работы (ТО-2 и ТР);
- диагностические работы (Д).

При прохождении практики и ознакомлении с работой технической службы студенты должны изучить систему технического обслуживания и ремонта (далее – ТО и Р) автомобилей в АТП, периодичность проведения отдельных видов обслуживания (по пробегу подвижного состава), методы организации процессов ТО и Р. Последние могут быть поточными, агрегатно-участковыми, агрегатно-зональными,

комплексно-поточными, комплексными и едиными. В отчете описать суть этих методов, достоинства и недостатки, как осуществляется контроль технического состояния автомобилей при возврате с линии и выпуске на линию.

Качественное и своевременное выполнение работ по ТО и ремонта во многом определяется не только выбранной системой организации работ, но и установлением рационального режима деятельности подразделений технической службы. Зона ЕО осуществляет свою работу в 1,5–2 смены, начиная с момента возвращения подвижного состава на АТП в межсменное время. Деятельность постов ТО-2 и Р осуществляется обычно в 2 – 3 смены. Вспомогательные участки и цехи работают на АТП в дневную и частично в вечернюю смены для нормального функционирования зон ТО и Р. В отчете необходимо проанализировать режим работы всех подразделений технической службы.

Основным документом, регламентирующим проведение ТО и Р, является «Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта». Требуется изучить этот документ, рассмотреть виды ремонтов автомобилей, какая документация ведется при проведении технического обслуживания. В заключение оценить работу технической службы АТП и сформулировать мероприятия, которые могут повысить уровень технического состояния подвижного состава.

2.2.6 Организация труда водителей и ремонтных рабочих

Одной из важнейших задач автотранспортного предприятия является правильная организация труда водителей. Рабочее время водителей складывается из двух основных элементов: времени, затрачиваемого на выполнение всех подготовительно-заключительных работ, связанных с выпуском подвижного состава на линию и возвращением его в гараж, и времени, затрачиваемого на непосредственное выполнение транспортной работы.

В составленном графике работы водителей обычно предусматривается не только работа водителя на линии, но и участие его при необходимости во втором техническом обслуживании и текущих ремонтах, если они выполняются в рабочие часы

водителя. Решающим элементом системы организации труда водителей являются режимы работы. Необходимо, чтобы общее количество часов работы за месяц не превышало месячного баланса рабочего времени. В отчете подробно анализируется организация труда водителей на АТП, приводятся графики, делаются выводы об уровне организации.

Рабочих, которые выполняют работы по ТО и Р, как правило, объединяют в специализированные либо комплексные бригады. Изучить организацию труда таких бригад, проанализировать преимущества и недостатки этих форм, рассмотреть сложившуюся на АТП практику работы ремонтных рабочих, систему оплаты их труда. Кроме того, в отчете необходимо отразить вопросы охраны труда и техники безопасности работы водителей и ремонтных рабочих.

2.2.7 Организация охраны окружающей среды

Автомобильный транспорт является мощным источником воздействия на окружающую среду по различным направлениям. Воздушная среда загрязняется в основном токсичными компонентами отработавших газов двигателей автомобилей при работе их на линии. Кроме того, она загрязняется выбросами стационарных источников АТП: котельных, цехов, участков и т. п.; интенсивно шумовое загрязнение акустической среды при работе автомобилей; водной среды сточными водами от мойки автомобилей; поверхностными сточными водами с территории АТП загрязняется почва; в больших количествах потребляются энергетические ресурсы. Для организации природоохранной работы и ее контроля на каждом АТП составляется экологический паспорт. Этот документ дает возможность глубоко анализировать все факторы, влияющие на загрязнение атмосферы, водного бассейна, почвы, и своевременно принимать необходимые меры. Паспорт заполняется работниками отдела главного механика и ПТО, утверждается главным инженером АТП.

При заполнении экологического паспорта руководствуются действующим ГОСТ 17.0.0.04–2000 «Экологический паспорт промышленного предприятия. Основные положения». Во время прохождения практики внимательно ознакомиться с экологическим паспортом, устройствами и сооружениями по защите окружающей

среды, мероприятиями по повышению уровня экологической безопасности АТП и отразить все это в отчете. Зафиксировать виды платежей за выбросы (сбросы) загрязняющих веществ, их уровень в АТП.

В отчете должна быть проанализирована работа АТП по контролю токсичности автомобилей с бензиновыми двигателями в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52033-2002 «Автомобили с бензиновыми двигателями. Выбросы загрязняющих веществ с отработавшими газами. Нормы и методы контроля при оценке технического состояния» и дымности дизелей по ГОСТ 52160-2003 «Автотранспортные средства, оснащенные двигателями с воспламенением от сжатия. Дымность отработавших газов. Нормы и методы контроля при оценке технического состояния» [3, 4].

При этом необходимо ознакомиться с соответствующей документацией, которая ведется на АТП, формами контроля за ее ведением, методами проверки автомобилей на токсичность, ответственными за проведение работы.

В отчете необходимо отразить уровень токсичности автомобилей основных моделей (модификаций), его соответствие требованиям стандартов и мероприятия, которые проводятся на предприятии для снижения воздействия на окружающую среду. В отчете также должна быть приведена информация о количестве расходуемого жидкого топлива по видам при осуществлении перевозок за год и мероприятиях по его экономии.

Если такой информации на АТП нет или она недостаточна, то в отчете описать требования ГОСТов, нормативы выбросов для различных АТС и двигателей, типы необходимой газоанализирующей аппаратуры. При отсутствии на АТП экологического паспорта отметить, какой раздел его касается АТП, кто должен его заполнять. Внести свои предложения по упорядочению этой работы.

3 Содержание и структура отчета по практике

1. Отчет по практике оформляется в виде пояснительной записки в соответствии с требованиями СТО и должен состоять из 25–30 листов формата А4 (210 × 297 мм) машинописного текста.

2. В отчете (по первой учебной практике) должны быть описаны классификация, общее устройство, конструктивные особенности и область применения следующих видов автотранспортных и погрузочно-разгрузочных средств:

- грузовые автомобили и автопоезда общего назначения (автомобили, тягачи и прицепной подвижной состав);

- легковые автомобили;

- автобусы;

- специализированный подвижной состав (самосвалы, в том числе карьерные, фургоны, цистерны, рефрижераторы, панелевозы и т.п.);

- универсальные погрузочно-разгрузочные машины и устройства (экскаваторы, краны, погрузчики и т.п.);

- автомобили-самопогрузчики.

3. Материал отчета располагается по разделам в соответствии с содержанием пп. 2.2.1 - 2.2.7. Для пояснения текста могут быть использованы чертежи, фотографии, схемы, рисунки, таблицы. При использовании каких-либо материалов обязательна ссылка на литературные источники. В список литературы, приводимой в конце отчета, включаются названия книг, статей, официальных документов, которые были использованы при прохождении практики и написании отчета. Список литературы составляется в алфавитном порядке, номера которого используются в ссылках [закljučаются в квадратные скобки].

4. Для машин, имеющих на данном предприятии, дополнительно к требованиям пп. 2.2.1 - 2.2.7 в отчете следует привести общую схему автомобиля, схему трансмиссии, основные параметры технической характеристики, завод-изготовитель, технико-эксплуатационные показатели работы.

5. Отчет по практике должен быть представлен к защите не позднее второй недели начала учебного года (для очной формы обучения). Отчеты, оформленные небрежно, с отступлениями от требований СТО, к защите не принимаются и возвращаются на доработку.

По результатам защиты проставляется «ЗАЧЕТ».

4 Рекомендуемая литература для изучения основ прохождения практики

1. Батищев, И.И. Организация и механизация погрузочно-разгрузочных работ на автомобильном транспорте / И.И. Батищев. – М. : Транспорт, 1988. – 367 с.
2. Вахламов, В.К. Техника автомобильного транспорта. Подвижной состав и эксплуатационные свойства: учебное пособие для студ. высш. учеб. заведений / В.К. Вахламов. - М.: Издательский центр «Академия», 2005. - 528 с.
3. Вишняков, Н.Н. Автомобиль: Основы конструкции / Н.Н. Вишняков [и др.]. – М. : Машиностроение, 1986. – 304 с.
4. ГОСТ Р 52160-2003 «Автотранспортные средства, оснащенные двигателями с воспламенением от сжатия. Дымность отработавших газов. Нормы и методы контроля при оценке технического состояния». Режим доступа: - http://www.docload.ru/standart/Pages_gost/378.htm
5. ГОСТ Р 52033-2003 автомобили с бензиновыми двигателями выбросы загрязняющих веществ с отработавшими газами. Режим доступа: <http://www.gostbaza.ru/?a=003>
6. Гудков, В.А. Технология, организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками / В.А. Гудков, Л.Б. Миротин. – М. : Транспорт, 1997. – 254 с.
7. Михайловский, Е.В. Устройство автомобиля / Е.В. Михайловский, К.Б. Серебряков, Е. Я. Тур. – М. : Машиностроение, 1985. – 352 с.
8. Осепчугов, В.В. Автомобиль: Анализ конструкций, элементы расчета: учебник для студентов специальности «Автомобили и автомобильное хозяйство» / В.В. Осепчугов, А.К. Фрумкин. – М. : Машиностроение, 1989. – 304 с.
9. Павлова, Е.И. Экология транспорта: учеб. для вузов / Е.И. Павлова. – М. : Транспорт, 1998. – 232 с.
10. Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта. – М. : Министерство автомобильного транспорта РСФСР, 1986. – 86 с.

11. Понизовкин, А.Н. Краткий автомобильный справочник / А.Н. Понизовкин. – М. : АО «Транскосалтинг», НИИАТ, 1994. – 779 с.
12. Прокофьев, М. В. Конструкция и эксплуатация автотранспортных средств / М. В. Прокофьев. – М. : АСМАП, 2000. – 76 с.
13. Приказ МВД РФ от 02.03.09 № 185 «Об утверждении административного регламента МВД РФ исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения». Режим доступа: - [http: // www.gibdd.ru](http://www.gibdd.ru)
14. Сологуб, В.А. Основы конструкции автомобилей: методические указания к лабораторным работам / В.А. Сологуб, Е.В. Бондаренко, И.И. Любимов, С.Б. Цибилов. - Оренбург: ИПК ГОУ ОГУ, 2008. – 167 с.
15. Управление ГИБДД по Оренбургской области. Режим доступа: - [http: // www.56.gibdd.ru](http://www.56.gibdd.ru)

Список использованных источников

1. Вахламов, В.К. Техника автомобильного транспорта. Подвижной состав и эксплуатационные свойства: учебное пособие для студ. высш. учеб. заведений / В.К. Вахламов. - М.: Издательский центр «Академия», 2005. - 528 с.
2. Гудков, В.А. Технология, организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками / В.А. Гудков, Л.Б. Миротин. – М. : Транспорт, 1997. – 254 с.
3. ГОСТ Р 52160-2003 Автотранспортные средства, оснащенные двигателями с воспламенением от сжатия. Дымность отработавших газов. Нормы и методы контроля при оценке технического состояния. Режим доступа: - [http: // www.docload.ru/standart/Pages_gost/378.htm](http://www.docload.ru/standart/Pages_gost/378.htm)
4. ГОСТ Р 52033-2003 Автомобили с бензиновыми двигателями выбросы загрязняющих веществ с отработавшими газами. Режим доступа: [http: // www.gostbaza.ru/?a=003](http://www.gostbaza.ru/?a=003)
5. Приказ МВД РФ от 02.03.09 № 185 Об утверждении административного регламента МВД РФ исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения. Режим доступа: - [http: // www.gibdd.ru](http://www.gibdd.ru)

Приложение А (справочное)

Пример оформления титульного листа отчета по практике

Министерство образования и науки РФ
Государственное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
«Оренбургский государственный университет»
Транспортный факультет
Кафедра автомобилей и безопасности движения

ОТЧЕТ

по первой (второй) учебной практике

на _____

(предприятие, организация, учреждение)

ОГУ 190702.9011.06 О

Руководитель

И.И. Иванов
«__» _____ 2011 г.

Исполнитель
студент гр. 10 ОБД

П.П. Петров
«__» _____ 2011 г.

Оренбург 2011

Приложение Б
(справочное)

Пример оформления дневника по учебной практике

Выполняемые задания			Подпись руководителя практики от предприятия
Дата	Место	Содержание учебной работы	
1	2	3	4