

## Производственная практика - важный этап в подготовке и становлении выпускника техникума.

**Арсагова Н.В.**



Ежегодно в техникуме подводятся итоги после завершения практики у студентов 4 курса специальностей «Строительство и эксплуатация автомобильных дорог и аэродромов» и «Техническая эксплуатация подъемно-транспортных, строительных, дорожных машин и оборудования».

Эффективность практики заключается в том, что студенты приобретают практический опыт, закрепляют теоретические знания, приобретают новые навыки и умения, а главное, получают направление на работу.

Для некоторых студентов, получивших приглашение на работу, разрешается обучение по индивидуальному графику, т.е. сочетание учебы и работы.

Высокой оценкой труда коллектива преподавателей является то, что еще студенты работают самостоятельно в качестве мастеров, инженеров, сварщиков и т.д.

Практика этого года была продуктивной т.к. наши студенты приняли участие в строительстве платной дороги М-11 «Москва-Санкт-Петербург».

Все, кто был на строительстве этого объекта, отмечают неоценимый опыт, который вряд ли где еще можно получить, работа с самой современной техникой и геодезическими приборами.

Студенты - механики в этом году смогли применить на практике навыки, полученные в процессе получения рабочей профессии - сварщик и диагност.

К сожалению, в некоторых организациях практиканты не смогли реализовать свои знания и практические навыки.

В целом производственная практика для студентов 4 курса этого года прошла плодотворно и они не подвели преподавателей, которые дали им не только теоретические знания, но и практические навыки.

## Студенты о производственной практике



Практику проходил в ДЭП-13 Одинцовского района Московской области.

В техникуме я получил рабочую профессию «Диагност

систем и механизмов» и именно эти навыки мнегодились на практике т.к. мне пришлось на стенде деффектовать и регулировать форсунки автомобилей

КАМАЗ и тракторов МТЗ-83.

Знания по дисциплине «Техническая эксплуатация

дорожных машин» помогли мне подготовить 20 машин к ежегодному техническому осмотру, за что получил благодарность.

Оченьгодились знания по дисциплине «Гидравлика» т.к. все дорожные машины оснащены современными системами, которые мы изучали в техникуме.

После окончания практики мне предложили остаться на работу, но я решил закончить обучение в техникуме.

**Адулов Никита, 4204.**

## «Технология подготовки основания под щелевой лоток»

Рабочую профессию - дорожный рабочий я получал в Рязском ДРСУ, а затем на производственную практику был направлен через «Мобильные молодежные бригады» на строительство дороги М-11 первой технической категории.

Работали мы в Новгородской области на участке № 12 в г. Окуловка.

Работа моя началась в качестве дорожного рабочего на профилировании конусов под мосты.

Понимая, что здесь на этом масштабном строительстве можно получить большой опыт, я по рекомендации мастера начал работать самостоятельно и работа моя заключалась в том, что я подготавливал основание под щелевой лоток.

Особенности строительства автомобильных дорог в районах с различными природо-климатическими условиями, конструкций поперечного и продольного профилей земляного полотна, разнообразие сочетаний продольных и поперечных уклонов автомобильных дорог, микробассейнов стокообразования, многообразие сооружений дорожного водоотвода опре-



деляют особые условия формирования поверхностного стока и специфику схем организации водоотвода.

На трассе М-11 используется комбинированный водоотвод и применяется прикромочные водоотводные щелевые лотки.

При такой организации поверхностного водоотвода следует уделять особое внимание узлам сопряжения прикромочных и откосных сооружений, участкам входа в откосный лоток, водогасителям в концевой части откосных лотков, укреплению нижнего бьефа откосного водосбросного сооружения и участкам его сопряжения с продольными водоотводными канавами, очистными сооружениями и прилегающей территорией.

В мою задачу входило с до-

статочно высокой точностью подготовить в соответствии с проектом основание под щелевой лоток.

Используя проектную документацию, я с помощью нивелира Sokia через каждые 10 метров выносил отметки на ППС или ЩПС.

Далее под моим руководством бригада выполняла корректировку основания под проектные отметки и последующим уплотнением.

Также я получил опыт в сдаче готовых объектов руководству УСБР.

На практике я понял, как мне пригодились знания, полученные в техникуме по дисциплинам «Геодезия», «Изыскания и проектирование автомобильных дорог», «Искусственные сооружения», практики геодезическая, разбивочная.

Вместе с тем, я научился работать с реальной проектной документацией, закрепил навыки работы с геодезическими инструментами.

И главное, что я принял участие в масштабном строительстве дороги с нуля.

Я благодарен за эту практику техникуму.

*Демидов Р., 4105.*

Большую часть практики я работал водителем автомобиля ЗИЛ, но приходилось выполнять ремонт узлов техники, и, главное, пригодилось умение регулировать форсунки на стенде.

*Демин Е., 4204.*

Практику мы проходили в организации «ТД-авто» в г.

Коломне. В первый же день работодатели были удивлены тем, что в день приезда мы полностью разобрали автомобиль, который подлежал ремонту, т.е. сразу начали выполнять работу по заказам.

*Аксенов М., 4204.*

В техникуме я получил рабо-

чую профессию - сварщик 4 разряда, и на предприятии только день наблюдали за моей работой, и далее я уже самостоятельно выполнял любые сварочные работы. В процессе работы я научился ремонтировать ходовую самосвалов SHACMAN, HOWO, FOTON и др.

*Игумнов М., 4204.*

## Применение новых технологий на строительстве трассы М-11 Москва- Санкт-Петербург



Практику я проходила на строительстве трассы М-11 «Москва- Санкт- Петербург» от общественной организации «Мобильные кадры» , в первый же день практики я получила задание выполнить в AutoCAD чертеж исполнительной схемы

лотка и отвели мне на это задание 20 минут.

Выполнить задание я не смогла т.к. мне параллельно пришлось изучать регламенты по строительству прикромочного лотка и монолитного бортового камня.

Через две недели в отдел пришел инженер и я получила задание обучить его работе в AutoCAD и ввести в курс дела т.к. он должен был выполнять такую же работу как и я , но на другом участке.

Далее меня передали в отдел геодезии, где мнегодились знания по этой дисциплине, но мне пришлось изучать более углубленно положения прикладной геодезии:

Обработка геодезического факта;

Научили работать в приложении AutoCAD Civil 3D (строить поверхность)

Главный геодезист после обучения меня прикладной геодезии рекомендовал меня перевести на постоянную работу в управление специализированных бетонных работ в качестве инженера ПТО.

Я решила остаться работать и в техникуме сейчас обучаюсь по индивидуальной программе.

Отношение ко мне резко изменилось, т.е. с меня начали строго спрашивать за выполненную работу, и теперь я иногда на объекте остаюсь одна как инженер.

В настоящее время я пока числюсь дорожным рабочим т.к. диплом получу только в июне.

*Волкова Е., 4205.*

Впервые в этом году группа студентов техникума превосходила практику на строительстве дублера трассы Москва-Санкт-Петербург М-11 в составе мобильных бригад.

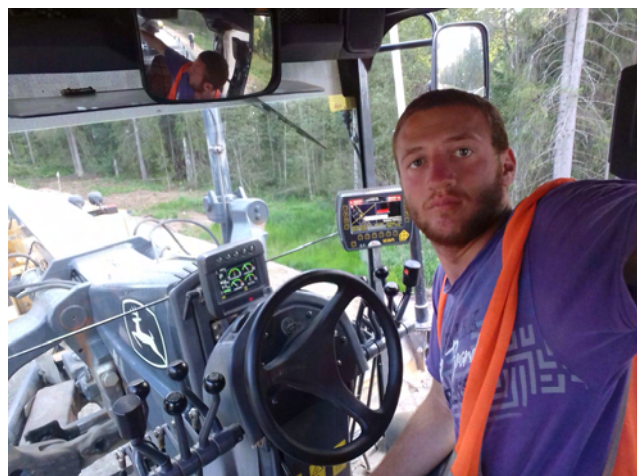
Новая скоростная автомобильная дорога М-11 Москва - Санкт-Петербург протянется от Московской кольцевой автомобильной дороги до примыкания к Кольцевой автомобильной дороге вокруг Санкт-Петербурга. Общая протяженность автомагистрали составляет 669 км.

Автодорога пройдет по территориям Центрального и Северо-западного федеральных округов, по Московской, Тверской, Новгород-

ской и Ленинградской областям в обход всех населенных пунктов.

Новая дорога Москва – Санкт-Петербург в основном пройдет параллельно существующей автомобильной дороге М-10 «Россия» и будет пересекать ее на км 58, км 149, км 208, км 258, км 334, км 543 с устройством транспортных развязок в разных уровнях. Это позволит переключать движение транспортных потоков с М-10 «Россия» на скоростную автомагистраль и наоборот.

Строительство автомагистрали Москва – Санкт-Петербург ведется в несколько этапов, каждый из которых является самостоятельным инвестиционным проектом. Последовательность реализации проектов обусловлена тем, насколько пропускная способность соответствующего участка существующей федеральной



дороги М-10 «Россия» не отвечает объему текущего трафика.

Мы работали в Новгородской области на пикетах 4121-4450. На этом участке во время нашей практики возводилось земляное полотно, ППС, ЩПС.

Практика запомнилась, в-первых масштабами строи-

тельные отметки выполнялось автогрейдером John Deere 772G совместно с роботизированным тахеометром

Особенности планировки ППС и ЩПС роботизированным тахеометром заключается в качестве выполнения .

Робот устанавливается на

лировались следующие параметры:

- Качество уплотнения всех слоев (коэффициент уплотнения);
- Проектные отметки;
- Содержание посторонних включений в слоях и другое.

Мне очень пригодились знания при изучении дисциплин - Геодезия (преподаватель Тихонова Людмила Александровна), Изыскание и проектирование автомобильных дорог (преподаватель Киселев Александр Евгеньевич).

На строительстве М-11 я отработал почти полгода и по итогам работы меня пригласили на работу мастером.

Материалы практики будут мною использованы в дипломном проекте, и надеюсь, что и на преддипломной практике я буду работать на трассе М-11.

**Попов О., 4105.**

За период прохождения производственной практики в Ряжском ДРСУ я принимала участие в различных видах работ, напр. прочистка ж/б лотков от наносов вручную на 271-272 км Волгоградского шоссе, ремонтные работы в с. Петрово, где мы очень детально поняли технологию ямочного ремонта, который является самым популярным видом ремонта дорог, заполняла путевые листы и журналы производства работ по содержанию автодорог группа «Б».

**Литвинова К., 4205.**

тельства, использованием самых современных технологий, тем, что я многому научился и главное самостоятельной работой в качестве мастера.

В процессе практики я выполнял следующие виды работ:

- Подготовка основания под целевой лоток;
- Планировка земляного полотна;
- Сооружение ППС;
- Сооружение ЩПС;
- Отсыпка конусов под транспортные сооружения.

Более подробно остановлюсь на возведении ЩПС т.к. при его сооружении использовался роботизированный тахеометр ICON robot 50.

На этом объекте я работал помощником мастера.

Планировка ЩПС под про-

штатив, центрируется. После чего привязывается к нескольким постоянным или временным реперам (не менее 3). На автогрейдер устанавливается призма.

Преимущества работа в том, что он находится на постоянном месте, что не приводит к потере сигнала, в отличии от 3D оборудования, установленного на автогрейдере.

При планировке 3D автогрейдером он может терять сигнал спутника, что приводит к сбою в системе, при этом допускается большая погрешность 1,5-2 см.

Погрешность планировки с помощью роботизированного тахеометра от 2 до 5 мм. Большой опыт я приобрел при сдаче объекта техническому контролю.

При сдаче объекта контро-

