

Удостоверение
Удостоверение №

Коллектив
Удостоверение №

Удостоверение №

Удостоверение №

ИННОВАЦИОННЫЕ ПЕДАГОГИЧЕСКИЕ ПРАКТИКИ:

обобщение и распространение опыта,

«открытая» лекция

Научно-практический сборник

Чебоксары
2014

автомобили оказалась неконкурентоспособной, и обычно применяется вариатор другой конструкции — ведущий и ведомый диски имеют на торцах ручьи фрикционного профиля (при сложении обих дисков образующие **тор**), по которым обкатываются обремененные ролики, оси вращения которых проходят через ось вращения дисков, но могут наклоняться, либо становясь перпендикулярно оси вращения дисков, либо отклоняться в ту или иную сторону. Это — торковый вариатор.

Если оси дисков и роликов перпендикулярны, то ролик катится по ручьям обих дисков по равноудаленным от оси путям на обих дисках, то есть проходит одинаковые пути на обих дисках — вариатор работает как прямая передача. Если наклонить оси вращения роликов так, что точка пересечения осей уйдет в сторону ведомого диска, то по ручью ведущего ролики будут бежать по меньшему радиусу, а по ручью ведомого — по большему, а так как пути они проходят одинаковые по обим дискам, то на один оборот будет приходиться меньше одного оборота ведомого — передача будет понижаться. Если наклонить оси в обратную сторону — передача станет повышающей. Если наклонить

Гидротрансформатор (ГТ) (или torque converter в зарубежных источниках) служит для передачи крутящего момента непосредственно от двигателя к элементам автоматической коробки передач и состоит из следующих основных частей:

- насосное колесо или насос (pump);
- пинта блокировки гидротрансформатора (lock-up piston);
- турбинное колесо или турбина (turbine);
- статор (stator);
- обгонная муфта (one-way clutch).

Гидротрансформатор работает по принципу передачи движения через слой жидкости. Степень связи насосного колеса с турбинным можно плавно изменять. Этим занимается автоматика. Минусом такого устройства являются большие потери на перемешивание жидкости (низкий КПД), что не даёт возможности использовать его непосредственно в качестве основного редуктора, а лишь в качестве жидкостной муфты сцепления.

Заключение. Техническое обслуживание трансмиссии

- Основные признаки неисправности:
- пробуксовывание;
 - неполное выключение;
 - рыжки во время движения с места;
 - шум в сцеплении во время движения;
 - заедание педали;
 - подтекание жидкости в соединенных привода сцепления.
- Пробуксовывание сцепления может происходить из-за:
- ограничения свободного хода педали вследствие неправильного регулирования или износа фрикционных накладок;
 - износа фрикционных накладок ведомого диска.

При этом крутящий момент от двигателя передаётся не полностью, ухудшается разгон автомобиля, замедляется прогание с места, а в случае большого пробуксовывания автомобиль остаётся неподвижным, даже если передача включена и педаль сцепления опущена.

Чтобы устранить неисправность, надо проверить свободный ход по центру площадки педали: он должен составлять 35-45 мм на автомобилях «Москвич», 26-38 мм на автомобилях ВАЗ, 26-35 мм на автомобилях ВАЗ и 12-28 мм на автомобилях ГАЗ-24. Свободный ход создается прежде всего благодаря зазору ме-

жду вилкой выключения сцепления и нажимной муфтой выжимного подшипника, то есть идентично перемещению педали вплоть до начала прогиба пружины диафрагмы (на автомобилях Ваз и «Москвич») или до начала сжатия витых пружин (ВАЗ, ГАЗ-24).

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Бондарский В. В. Организация капитального ремонта автомобилей: учеб. пособие. – Ростов н / Д: Феникс, 2005.
 2. Виноградов В. М. Технологические процессы ремонта автомобилей: учеб. пособие для СПО. – М.: Издательский центр «Академия», 2007.
 3. Власов В. М. Техническое обслуживание и ремонт автомобилей. – М., 2004.
 4. Карпов В. И. Ремонт автомобилей и двигателей: учебник для студентов СПО / В. И. Карпов, Н. Н. Митрохин. – М.: Академия, 2009.
 5. Коробеньки А. В. Ремонт автомобилей: учебное пособие для студентов СПО. – Ростов на Дону: Феникс, 2004.
- Дополнительные источники**
1. Г. Ф. Фастовцев. Организация технического обслуживания и ремонта легковых автомобилей. – М., Трансформ, 2006.
 2. М. Риксон Ford Sledge. Уход, ремонт, обслуживание, руководство по ремонту и техническому обслуживанию. – СПб, 2008.
 3. http://www.vladivibe.ru/index.php-библиотека_автомобилиста.

Мирошниченко Юрий Иванович,
Товычканов Дмитрий Геннадьевич,
Зайцев Сергей Евгеньевич,

преподаватели профессионального цикла,
2. Владивик, Владгорская область

Для обучающихся индустриального техникума, в рамках основной профессиональной образовательной программы (ОПОП) по специальности СПО по подготовке квалифицированных рабочих (служащих): 140448 Техническая эксплуатация и обслуживание электрического и электромеханического оборудования (по отраслям), 190631 Техническое обслуживание и ремонт автомобильного транспорта, по общепрофессиональной дисциплине ОП.05 «Материаловедение».

ЛЕКЦИИ «ДЕФЕКТЫ В ОГЛИВАХ»

Цель: реализовать ОК4. Осуществлять поиск и использование информации, необходимой для эффективного выполнения профессиональных задач, профессионального и личностного развития.

Задачи лекции: создать условия для формирования знаний определяющих сущность технологических процессов в металлообработке. Познакомить с методами обнаружения и исправления дефектов.

- I. Введение.
- II. I. Дефекты отливок и их исправление
2. Методы обнаружения дефектов
3. Методы исправления дефектов
- III. Заключение.

КОНСПЕКТ ЛЕКЦИИ

ДЕФЕКТЫ В ОГЛИВАХ

I. Введение.

Свойства технических материалов формируются в процессе их изготовления. При одинаковом химическом составе, но разной технологии изготовления образуется разная структура и вследствие, свойства.

Литейное производство есть процесс получения фасонных отливок путем заполнения жидким металлом заранее подготовленных форм, в которых металл затвердевает. Литые детали широко применяются в станках, машинах и меха-