

Документ подписан простой электронной подписью

Информация о владельце:

ФИО: Шебзухова Татьяна Александровна

Должность: Директор Пятигорского института (филиал) Северо-Кавказского

федерального университета

Дата подписания: 13.09.2023 11:03:36

Уникальный программный ключ:

d74ce93cd40e39275c3ba2f58486412a1c8ef96f

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение высшего образования

«СЕВЕРО-КАВКАЗСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Пятигорский институт (филиал) СКФУ

Методические рекомендации

По выполнению лабораторных работ обучающихся по дисциплине

«СЕРВИС СИЛОВЫХ АГРЕГАТОВ»

для студентов направления подготовки 43.03.01 - Сервис

(ЭЛЕКТРОННЫЙ ДОКУМЕНТ)

Методические указания по выполнению лабораторных работ по дисциплине
«Сервис силовых агрегатов» рассмотрены и утверждены на заседании кафедры № ____
« ____ » _____ 2018 г.

Заведующий кафедрой _____ Д.К. Сысоев.

Содержание:

Введение.....	4
Лабораторная работа № 1 Тема: Проверка технического состояния, обслуживание и ремонт кривошипно-шатунного и газораспределительного механизмов.....	5
Кривошипно-шатунный механизм в современных авто — устройство и ремонт	5
Лабораторная работа № 2 Тема: Проверка технического состояния, обслуживание и ремонт систем охлаждения и смазки	12
Лабораторная работа № 3	16
Тема: Проверка технического состояния, обслуживание и ремонт системы питания	16
Список рекомендуемой литературы.....	20

Введение

Лабораторный практикум предназначен для студентов, обучающихся по направлению подготовки 43.03.01 - Сервис. В методическом пособии приводятся общие сведения по выполнению лабораторных работ, в каждой лабораторной работе приведены краткие сведения из теории, методика расчета, контрольные вопросы, рекомендуемая литература.

Лабораторный практикум разработан на основании требований ФГОС ВО и рабочей программы по дисциплине «Сервис силовых агрегатов».

Знания, умения, навыки и (или) опыт деятельности, характеризующие этапы формирования компетенций

Готовность к руководству выполнения работ по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств и их компонентов (ПК-1)

Код компетенции ПК-1

Знать:

- способы и особенности сервиса силовых агрегатов транспортных средств;
- техническое и технологическое оборудование, применяемое для сервиса силовых агрегатов транспортных средств;
- характеристики и организационно-технологические особенности выполнения сервиса силовых агрегатов транспортных средств;
- методы организации и типизации технологических процессов сервиса силовых агрегатов транспортных средств;

Уметь:

- выявлять и анализировать причины неисправностей и отказов силовых агрегатов и оборудования, применяемого в автомобильном сервисе;
- использовать современное оборудование для сервиса силовых агрегатов;
- учитывать организационно-технологические особенности сервиса силовых агрегатов;
- организовывать технологические процессы сервиса силовых агрегатов;

Владеть:

- навыками расчета и выбора способа для сервиса силовых агрегатов;
- навыками использования технологического оборудования для сервиса силовых агрегатов;
- навыками практического применения знаний по особенностям сервиса силовых агрегатов;
- навыками организации технологических процессов сервиса силовых агрегатов;

Лабораторная работа № 1

Тема: Проверка технического состояния, обслуживание и ремонт кривошипно-шатунного и газораспределительного механизмов

Цель работы –научиться обслуживать и ремонтировать кривошипно-шатунный и газораспределительный механизм.

Указания по технике безопасности: Приступая к работе, необходимо ознакомиться с имеющимися источниками электропитания, способами их включения и выключения;

После окончания сборки схемы необходимо показать ее преподавателю для проверки, получить разрешение на включение ее в сеть;

Запрещается прикасаться к зажимам, находящимся под напряжением;

Всякое изменение в схеме должно быть проверено преподавателем и только после этого схема вновь включается под напряжение;

Приборы управления и измерительные приборы устанавливают так, чтобы было удобно перемещать их ползунки и рукоятки, наблюдать за приборами, не перегибаясь через машины и провода;

После окончания измерений полученные результаты следует показать преподавателю, и с его разрешения приступить к разборке схемы, отключив ее предварительно от сети;

После окончания работы необходимо отключить источники питания, навести порядок на рабочем месте и в лаборатории.

Содержание отчета:

Текущая аттестация студентов проводится преподавателями, ведущими лабораторные занятия по дисциплине, в следующих формах:

- Отчет по письменным работам.

Допуск к лабораторным занятиям происходит при наличии у студентов печатного варианта отчета. Защита отчета проходит в форме доклада студента по выполненной работе и ответов на вопросы преподавателя.

Максимальное количество баллов студент получает, если оформление отчета соответствует установленным требованиям, а отчет полностью раскрывает суть работы. Основанием для снижения оценки являются:

- плохие ответы на дополнительные вопросы;
- неаккуратность выполнения работ.

Отчет может быть отправлен на доработку в следующих случаях:

- работа не готова или выполнена не правильно.

Теоретическая часть

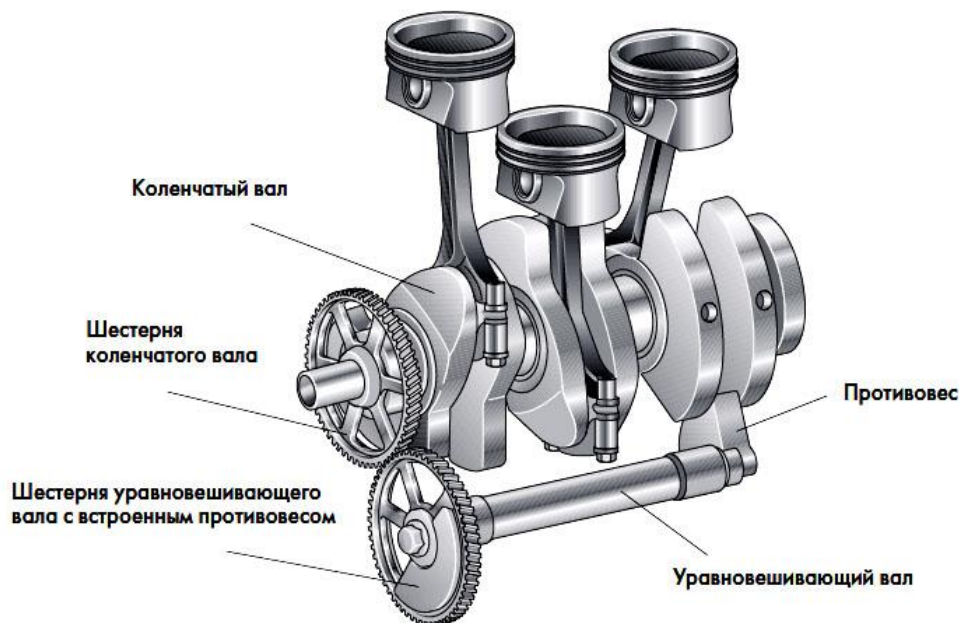
Кривошипно-шатунный механизм в современных авто — устройство и ремонт

Кривошипно-шатунный механизм любого автомобиля предназначен для передачи линейного движения поршней во вращательное движение коленчатого вала и маховика.

Таким образом, кривошипно-шатунный механизм преобразует тепловую энергию сгорания топлива во вращательный момент маховика. Двигатель современного автомобиля бывает с рядным, с V-образным и W-образным расположением цилиндров.

Независимо от типа двигателя, **основными узлами КШМ** любого двигателя внутреннего сгорания являются:

- Коленчатый вал;
- Шатун;
- Подшипники скольжения коренных шеек коленчатого вала;
- Подшипники скольжения шатунных шеек коленчатого вала;
- Поршни с поршневыми пальцами и кольцами;
- Гильзы цилиндров;
- Блок цилиндров;
- Маховик.



Кинематика работы кривошипно-шатунного механизма заключается в преобразовании линейного движения деталей во вращательное. При сгорании топливовоздушной смеси в камере сгорания двигателя, расширяющиеся газы давят на днище поршня, заставляя его двигаться линейно вдоль гильзы цилиндров. Коленчатый вал воспринимает линейное усилие от поршней и конвертирует во вращательное. Поршни современных автомобилей чаще изготавливают из алюминиевого сплава.



Выбор в пользу алюминиевого сплава в сравнении со стальными материалами очевиден: он гораздо легче, не уступает в жесткости и обладает более

лучшим теплоотводом. Сопряжение между стенкой гильзы и юбкой поршня уплотняется при помощи компрессионных и маслосъемных колец, которые не позволяют горячим газам от сгорания топлива проникнуть под поршень в картер двигателя.

Компрессионные кольца выступают в качестве своеобразного уплотнительного устройства, а маслосъемные кольца служат «скребками» для снятия масляной пленки со стенок гильзы, предотвращая попадания масла в камеру сгорания. Усилие от газов воспринимается днищем поршня и передается на шатунную шейку коленчатого вала посредством шатуна.



Шатун изготовлен из высококачественной стали и имеет форму, имеющую высокий коэффициент сопротивления изгибу и скручиванию. При помощи поршневого пальца шатун крепится к поршню. Коленчатый вал также изготовлен из высококачественной легированной стали.

Крепление шатуна к коленчатому валу осуществляется через подшипники скольжения – вкладыши. Сопряжение поршневой палец – поршень и шатун – шатунная шейка – шатун смазывается моторным маслом, проходящим через масляные каналы коленчатого вала и поршня.

Коленчатый вал состоит из коренных шеек, шатунных шеек, противовесов и крепежных фланцев. Шатунные шейки предназначены для крепления шатунов, а коренные шейки служат для опирания на блок цилиндров. Коренные шейки также оборудованы подшипниками скольжения. Вкладыши изготавливаются из баббитового сплава или бронзового сплава. На внутренние стенки вкладышей нанесены специальные борозды и риски, в которых концентрируется и скапливается моторное масло. Читайте, про ремонт коленчатого вала.

Противовесы коленчатого вала служат для уравнивания центробежных сил шатунных шеек. В качестве материала для изготовления гильзы цилиндров выступает высокопрочная легированная сталь с повышенным коэффициентом теплостойкости. Стенки гильзы цилиндра, днище поршня и полости головки блока цилиндров образуют камеру сгорания, в которой происходит воспламенение топлива.



На заднюю часть коленчатого вала крепится маховик, который выравнивает значение крутящего момента от коленчатого вала за счет накопления энергии вращения. Маховик снабжен зубчатым венцом, который сопрягается с вспомогательным оборудованием, например, со стартером ([про ремонт стартера](#)). На носовую часть коленчатого вала насаживается шестерня привода газораспределительного механизма и шкив привода вспомогательного оборудования, такого как генератор, насос гидроусилителя руля и т.д. Блок цилиндров является остовом для установки всех узлов и деталей кривошипно-шатунного механизма. Он отливается из ковкого чугуна или из алюминиевого сплава. Как правило, алюминиевый сплав применяется для многоцилиндровых бензиновых двигателей, поскольку он не уступает в прочности чугунному блоку, но гораздо легче. Ковкий чугун применяется для отливки блоков цилиндров дизельных двигателей, поскольку нагрузки в дизельном двигателе гораздо выше, чем в бензиновом. По масляным магистралям блока циркулирует моторное масло, служащее средством отвода тепла и продуктов износа из сопрягаемых деталей. Рубашка охлаждения блока цилиндров выполнена в виде замкнутых каналов и полостей, в которых циркулирует охлаждающая жидкость, отводящая излишки тепла из нагретых деталей двигателя.

Сервис КШМ и ГРМ

Техническое обслуживание механизмов и систем двигателя начинается с его контрольного осмотра, заключающегося в выявлении его комплектности, подтекания масла, топлива и охлаждающей жидкости, проверке его крепления и при необходимости подтяжке болтов и гаек его крепления, а также крепления поддона картера.

Контрольный осмотр позволяет выявить очевидные дефекты двигателя и определить необходимость в его техническом обслуживании или ремонте.

Чтобы выявить техническое состояние двигателя, проводят общее его диагностирование по диагностическим параметрам без выявления конкретной неисправности. Такими параметрами являются **расход топлива и масла (угар), давление масла**.

Расход топлива определяется методами ходовых и стендовых испытаний, а также на основании ежедневного его учета и сравнения с нормативами.

Угар масла определяется по его фактическому расходу и для мало изношенного двигателя может составлять 0,5-1,0% расхода топлива. Повышенный угар масла сопровождается заметным дымлением на выпуске.

Давление масла при малой частоте вращения коленчатого вала ниже 0,04-0,05 МПа для карбюраторного двигателя и ниже 0,1 МПа для дизельного двигателя указывает на его неисправность.

Основными признаками неисправности кривошипно-шатунного механизма являются: уменьшение давления в конце такта сжатия (компрессии) в цилиндрах; появление шумов и стуков при работе двигателя; прорыв газов в картер, увеличение

расхода масла; разжижение масла в картере (из-за проникновения туда паров рабочей смеси при тактах сжатия); поступление масла в камеру сгорания и попадание его на свечи зажигания, отчего на электродах образуется нагар и ухудшается искрообразование. В итоге снижается мощность двигателя, повышается расход топлива и содержание СО в выхлопных газах.

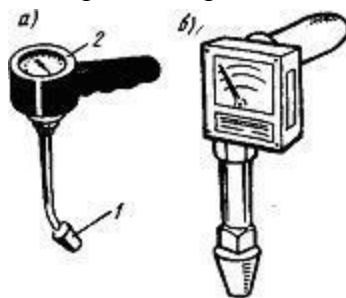
Неисправностями газораспределительного механизма являются износ толкателей и направляющих втулок, тарелок клапанов и их гнезд, шестерен и кулачков распределительного вала, а также нарушение зазоров между стержнями клапанов и толкателями или носками коромысел.

К отказам газораспределительного механизма относятся поломка и потеря упругости клапанных пружин, поломка зубьев распределительной шестерни.

Диагностирование кривошипно-шатунного и газораспределительного механизмов проводится на посту Д-2 при выявлении пониженных тяговых качеств диагностируемого автомобиля на стенде тягово-экономических качеств.

Наиболее доступны в условиях АТП следующие методы диагностирования двигателя на посту Д-2: определение давления в конце такта сжатия (компрессии), определение разрежения во впускном трубопроводе, утечки сжатого воздуха из надпоршневого пространства.

Компрессометры



Компрессия служит показателем герметичности и характеризует состояние цилиндров, поршней, колец и клапанов. Для замера компрессии используют компрессометры-манометры с фиксируемой стрелкой, со шкалой для карбюраторных двигателей до 1,5 МПа и дизельных до 10 МПа и компрессометры с самописцем - компрессографы

Компрессию карбюраторного двигателя проверяют при вывернутых свечах у прогретого до температуры 70-80°C двигателя и полностью открытых воздушной и дроссельной заслонках. Установив резиновый наконечник 1 компрессометра в отверстие свечи проверяемого цилиндра проворачивают стартером коленчатый вал двигателя на 10-15 оборотов и записывают показания манометра 2. Компрессия для технически исправного двигателя должна составлять 0,74-0,80 МПа. Предельно допустимое значение компрессии 0,65 МПа.

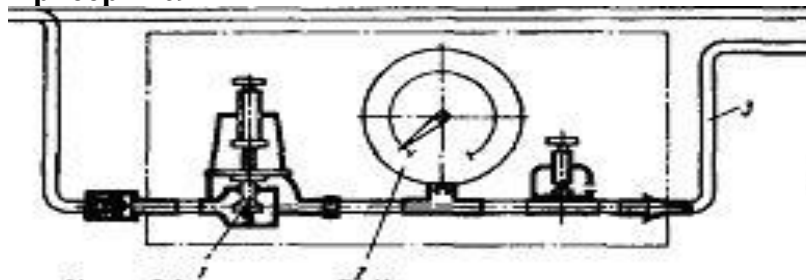
Проверку выполняют 2-3 раза для каждого цилиндра. Разница в показаниях между цилиндрами не должна быть более 0,07-0,1 МПа.

Для выявления причины неисправности в отверстие для свечи заливают (20+5) см свежего масла для двигателя и повторяют проверку. Увеличение показаний компрессометра указывает на утечку воздуха через поршневые кольца. Если показания не изменяются, то возможна неплотная посадка клапанов или подгорание кромок тарелок клапанов или их седел.

Компрессию в дизельном двигателе замеряют на работающем (с частотой вращения 450-500 об/мин) и прогретом (до температуры 70-80°C) двигателе. Компрессометр устанавливают вместо форсунки проверяемого цилиндра. У исправного двигателя ком-

прессия должна быть не ниже 2-2,6 МПа, а разница давления между цилиндрами не должна превышать 0,2 МПа.

Прибор К-69М



Для определения утечки сжатого воздуха из надпоршневого пространства применяют прибор **К-69М**. Воздух в цилиндры прогретого двигателя подают либо через редуктор 1 прибора, либо непосредственно из магистрали по шлангу 4 в цилиндр 7 через штуцер 6, ввернутый в отверстие для свечи или форсунки, к которому присоединяется шланг 3 при помощи быстросъемной муфты 5.

В первом случае проверяют утечку воздуха или падение давления из-за неплотностей в каждом цилиндре двигателя. Для этого рукояткой редуктора 1 прибор настраивают так, чтобы при полностью закрытом клапане муфты 5 стрелка манометра находилась против нулевого деления, что соответствует давлению 0,16 МПа, а при полностью открытом клапане и утечке воздуха в атмосферу - против деления 100%.

Относительную неплотность цилиндропоршневой группы проверяют при установке поршня проверяемого цилиндра в двух положениях: в начале и конце такта сжатия. Поршень от движения под давлением сжатого воздуха фиксируют, включая передачу в коробке передач автомобиля.

Такт сжатия определяется свистком-сигнализатором, вставляемым в отверстие свечи (форсунки).

Состояние поршневых колец и клапанов оценивают по показаниям манометра 2 при положении поршня в в.м.т., а состояние цилиндра (износ цилиндра по высоте) - по показаниям манометра при положении поршня в начале и конце такта сжатия и по разности этих показаний.

Полученные данные сравнивают со значениями, при которых дальнейшая эксплуатация двигателя недопустима. Предельно допустимые значения утечки воздуха для двигателей с различными диаметрами цилиндров указаны в инструкции прибора.

Чтобы определить место утечки (неисправность), воздух под давлением 0,45-0,6 МПа подают из магистрали по шлангу 4 в цилиндры двигателя.

Поршень при этом устанавливают в конце такта сжатия в верхней мертвой точке.

Место прорыва воздуха через неплотность определяют прослушиванием при помощи фонендоскопа.

Утечка воздуха через клапаны двигателя обнаруживается визуально по колебанию пушинок индикатора, вставляемого в отверстие свечи (форсунки) одного из соседних цилиндров, где открыты в данном положении клапаны.

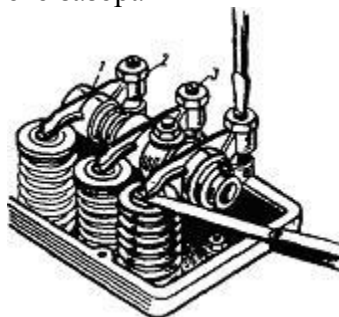
Утечка воздуха через поршневые кольца определяется только прослушиванием при положении поршня в н.м.т. в зоне минимального износа цилиндров. Утечка через прокладку головки цилиндров обнаруживается по пузырькам в горловине радиатора или в плоскости разъема.

Крепежные работы при ТО-2 проводятся дополнительно к крепежным работам, выполняемым при ТО-1. При этом они включают контроль и крепление головки к блоку цилиндров подтягиванием гаек динамометрическим ключом. Момент и последовательность

затяжки устанавливаются заводами-изготовителями. Чугунную головку цилиндров крепят в горячем состоянии, а головку цилиндров из алюминиевого сплава - в холодном, что объясняется неодинаковым коэффициентом линейного расширения материала болтов и шпилек (сталь) и головки (алюминиевый сплав). Затяжку выполняют от центра к краям по диагонали.

Регулировочные работы являются завершающими. При обнаружении стука в газораспределительном механизме проверяют и регулируют тепловые зазоры между горцами стержней клапанов и толкателями или носиками коромысел (при верхнем расположении клапанов). Зазоры проверяют пластинчатым (см рисунок) дулом при полностью закрытых клапанах, при необходимости регулируют на холодном двигателе. Регулировку зазоров в клапанах выполняют, начиная с первого цилиндра, в последовательности, соответствующей порядку работы цилиндров двигателя. Зазор изменяют до нужной величины, вращая регулировочный винт толкателя или винт 3 коромысла 1, опустив контргайку 2. Зазор должен соответствовать заводским данным. Например, для двигателей ЗАЗ-53, ЗИЛ-130, ЯМЗ-236 зазор должен быть равен 0,25-0,30 мм.

Проверка и регулировка
теплового зазора



Для установки поршня первого цилиндра в ВМТ при такте сжатия используют установочные метки двигателя.

Лабораторная работа № 2

Тема: Проверка технического состояния, обслуживание и ремонт систем охлаждения и смазки

Цель работы – научиться обслуживать и ремонтировать систему охлаждения смазки

Указания по технике безопасности: Приступая к работе, необходимо ознакомиться с имеющимися источниками электропитания, способами их включения и выключения;

После окончания сборки схемы необходимо показать ее преподавателю для проверки, получить разрешение на включение ее в сеть;

Запрещается прикасаться к зажимам, находящимся под напряжением;

Всякое изменение в схеме должно быть проверено преподавателем и только после этого схема вновь включается под напряжение;

Приборы управления и измерительные приборы устанавливают так, чтобы было удобно перемещать их ползунки и рукоятки, наблюдать за приборами, не перегибаясь через машины и провода;

После окончания измерений полученные результаты следует показать преподавателю, и с его разрешения приступить к разборке схемы, отключив ее предварительно от сети;

После окончания работы необходимо отключить источники питания, навести порядок на рабочем месте и в лаборатории.

Содержание отчета:

Текущая аттестация студентов проводится преподавателями, ведущими лабораторные занятия по дисциплине, в следующих формах:

- Отчет по письменным работам.

Допуск к лабораторным занятиям происходит при наличии у студентов печатного варианта отчета. Защита отчета проходит в форме доклада студента по выполненной работе и ответов на вопросы преподавателя.

Максимальное количество баллов студент получает, если оформление отчета соответствует установленным требованиям, а отчет полностью раскрывает суть работы. Основанием для снижения оценки являются:

- плохие ответы на дополнительные вопросы;
- неаккуратность выполнения работ.

Отчет может быть отправлен на доработку в следующих случаях:

- работа не готова или выполнена не правильно.

Теоретическая часть

Система охлаждения

Система охлаждения двигателя обеспечивает его работу в оптимальном температурном режиме, равном 85-98°C, при различных условиях эксплуатации.

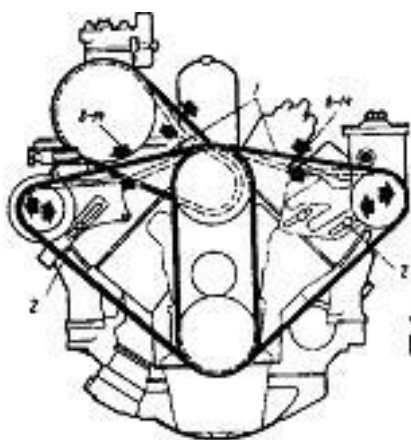
Характерными неисправностями системы охлаждения являются подтекания и недостаточная эффективность охлаждения двигателя. Первое происходит из-за повреждения шлангов их соединений, сальника водяного насоса, порчи прокладок, трещин, а второе - из-за пробуксовки ремня вентилятора или его обрыва, поломки водяного насоса, неисправности термостата, внутреннего или внешнего загрязнения радиатора, в результате образования накипи.

Признаками неисправности системы охлаждения служит перегрев двигателя и закипание охлаждающей жидкости в радиаторе. Они являются результатом длительной и

большой нагрузки двигателя или неправильной регулировки системы зажигания или системы питания.

Диагностирование системы охлаждения двигателя заключается в определении ее теплового состояния и герметичности, проверке натяжения ремня вентилятора и работы термостата. Разность температур между верхним и нижним бачками радиатора при полностью прогретой системе охлаждения должна быть в пределах 8-12°C. Герметичность системы контролируют на холодном двигателе. Течь охлаждающей жидкости может быть обнаружена по следам подтеканий через сальник жидкостного насоса, в местах соединения патрубков и т.д. Герметичность проверяют под давлением 0,06 МПа.

Натяжение ремня 1 (см. рис.) привода вентилятора или жидкостного насоса проверяют замером прогиба ремня при нажатии посередине между шкивами с усилием примерно 30-40 Н. Прогиб должен быть в пределах 8-14 мм.



Проверка и регулировка ремней привода жидкостного насоса, компрессора, генератора и насоса гидроусилителя.

Работу термостата проверяют при замедленном прогреве двигателя после пуска или, наоборот - при быстром его прогреве и перегреве в процессе работы. Снятый термостат погружают в подогреваемую ванну с водой, контролируя температуру термометром. Момент начала и конца открытия клапана должен происходить соответственно при температурах 65-70 и 80-85°C. Неисправный термостат заменяют.

При ЕО проверяют герметичность системы охлаждения тщательным осмотром всех соединений. При необходимости подтягивают соединения. Уровень жидкости в радиаторе должен быть на 20-30 мм, ниже верхней кромки заливной горловины. При необходимости жидкость доливают.

При ТО-1, выполняя уборочно-моечные работы, тщательно промывают двигатель, удаляя грязь и масляные пятна с его поверхности, промывают радиатор сильной струей, направив ее из подкапотного пространства через радиатор наружу. Проверяют натяжение ремней вентилятора и водяного насоса и при необходимости регулируют, используя точки 2 регулировки, предусмотренные конструкцией данного автомобиля. Проверяют работу парового и воздушного клапанов, пробки радиатора. Смазывают подшипники водяного

насоса и шкива вентиля торного устройства (у двигателей ЯМЗ-236 и ГАЗ-53А). Проверяют действие жалюзи радиатора и его привод.

При ТО-2 подтягивают крепления гайки ступицы шкива вентилятора. Проверяют работу датчика и указателя температуры охлаждающей жидкости. Проверяют работу гидромфты или электромфты включения вентилятора.

При СО (через 40-60 тыс. км пробега) для удаления шлама систему охлаждения промывают струей воды под давлением 0,15-0,2 МПа (при снятом термостате) отдельно (сначала рубашку охлаждения, а потом радиатор) в направлении, обратном циркуляции охлаждающей жидкости. Промывку выполняют до появления чистой воды.

Для удаления накипи, приводящей к снижению мощности двигателя, увеличению расхода топлива (на 5-6 %), возникновению детонации интенсивному износу деталей цилиндропоршневой группы, систему охлаждения промывают различными растворами. Наиболее эффективным является раствор соляной кислоты с ингибитором, смачивателем и пеногасителем. Раствор заливают в систему охлаждения, пускают двигатель и прогревают раствор до температуры 60°C (термостат должен быть снят). Через 10-15 мин. раствор сливают, а систему промывают горячей водой. Сливные краны прочищают мягкой проволокой. Для уменьшения образования накипи в системе охлаждения необходимо использовать воду малой жесткости. Смягчение воды можно Обеспечить предварительным кипячением, добавлением соды, извести или пропуская ее через магнитные фильтры, а также добавлением в воду различных антинакипинов. Наиболее опасно в зимнее время размораживание системы охлаждения. Для повышения надежности работы системы применяют **антифризы** (жидкости с низкой температурой замерзания - минус 40°C). У антифриза больше коэффициент объемного расширения, поэтому наполнять систему надо на 90-95% (если нет расширительного бачка).

Система смазки

Работа системы смазывания определяет надежность и долговечность двигателя, в котором все основные трущиеся пары смазываются под давлением. В процессе работы двигателя качество картерного масла ухудшается, а количество его уменьшается в результате угара и потерь масла через неплотность в системе смазки.

Ухудшение качества масла во время работы двигателя происходит из-за разжижения его топливом, загрязнения механическими примесями и окисления, а также из-за срабатывания присадок, придающих маслу лучшие свойства.

Разжижение топливом смазки приводит к повышенному износу деталей двигателя. В картер двигателя топливо попадает при значительном износе цилиндропоршневой группы, неработающей свече или форсунке, разрыве диафрагмы топливного насоса. Попадание охлаждающей жидкости в систему смазывания возможно в результате нарушения герметичности прокладки головки цилиндров или уплотнительных колец гильз цилиндров.

Наличие воды в масле вызывает интенсивное изнашивание деталей двигателя. Устраняется потеря герметичности за счет замены уплотнительных колец или прокладок. При резком падении давления в системе смазывания (повреждение масляной магистрали или привода масляного насоса) двигатель необходимо остановить.

При ЕО проверяют осмотром герметичность системы смазывания и ее соединений. Контролируют уровень масла в картере двигателя масломерным щупом. При необходимости доливают масло до верхней метки. Контролируют давление масла в системе при пуске двигателя и в процессе работы автомобиля.

При ТО-1 проверяют крепления маслопроводов и приборов системы смазывания. При ослаблении креплений гайки и болты подтягивают. Отстой из фильтров сливают на прогретом двигателе.

При ТО-2 заменяют масло в картере двигателя. После слива отработавшего масла рекомендуется промыть систему с использованием специальной установки и промывочного масла. Промывать можно также маловязким веретенным маслом, смесью масла с дизельным топливом или промывочной жидкостью, состоящей из 90% -спирита и 10% ацетона. Для этого в картер заливают промывочную жидкость в объеме, равном половине емкости системы смазывания, двигатель пускают и дают ему проработать 4-5 мин на повышенной частоте вращения (800-1000 об/мин) холостого хода, затем промывочную жидкость сливают и заливают свежее масло.

Фильтрующий элемент фильтра тонкой очистки заменяют при смена в двигателе. Перед сменой необходимо слить из корпуса в отстой. Вынув фильтрующий элемент, промывают внутренность корпуса керосином и протирают его ветошью насухо грубой очистки снимают, тщательно промывают в керосине щеткой и продувают сжатым воздухом. Очищают центрифугу. Перед установкой кожуха проверяют, вращается ли центрифуга от руки. После окончательной проверяют работу центрифуги по затуханию вращения (она должна остановиться через 2-3 мин после остановки двигателя). Проверяют систему вентиляции картера, крепление деталей и отсутствие отложений в трубках и на клапанах.

Лабораторная работа № 3

Тема: Проверка технического состояния, обслуживание и ремонт системы питания

Цель работы – научиться обслуживать и ремонтировать систему питания

Указания по технике безопасности: Приступая к работе, необходимо ознакомиться с имеющимися источниками электропитания, способами их включения и выключения;

После окончания сборки схемы необходимо показать ее преподавателю для проверки, получить разрешение на включение ее в сеть;

Запрещается прикасаться к зажимам, находящимся под напряжением;

Всякое изменение в схеме должно быть проверено преподавателем и только после этого схема вновь включается под напряжение;

Приборы управления и измерительные приборы устанавливают так, чтобы было удобно перемещать их ползунки и рукоятки, наблюдать за приборами, не перегибаясь через машины и провода;

После окончания измерений полученные результаты следует показать преподавателю, и с его разрешения приступить к разборке схемы, отключив ее предварительно от сети;

После окончания работы необходимо отключить источники питания, навести порядок на рабочем месте и в лаборатории.

Содержание отчета:

Текущая аттестация студентов проводится преподавателями, ведущими лабораторные занятия по дисциплине, в следующих формах:

- Отчет по письменным работам.

Допуск к лабораторным занятиям происходит при наличии у студентов печатного варианта отчета. Защита отчета проходит в форме доклада студента по выполненной работе и ответов на вопросы преподавателя.

Максимальное количество баллов студент получает, если оформление отчета соответствует установленным требованиям, а отчет полностью раскрывает суть работы. Основанием для снижения оценки являются:

- плохие ответы на дополнительные вопросы;
- неаккуратность выполнения работ.

Отчет может быть отправлен на доработку в следующих случаях:

- работа не готова или выполнена не правильно.

Теоретическая часть

Система питания

Техническое состояние системы питания определяет мощностных и экономические показатели работы автомобиля, влияние его на окружающую среду.

Характерные неисправности системы питания: нарушение герметичности, течь топлива из топливных баков, трубопроводов, загрязнение топливных и воздушных фильтров.

У карбюраторных двигателей изменяется пропускная способность калиброванных отверстий и жиклеров карбюратора, происходит разрегулировка жиклеров холостого хода, нарушается герметичность игольчатого клапана поплавковой камеры карбюратора, изменяется уровень топлива в поплавковой камере, изменяется упругость и длина пружины в ограничителях максимальной частоты вращения коленчатого вала. В топливном насосе карбюраторного двигателя возможны прорывы диафрагмы и уменьшение жесткости диафрагменной пружины.

У дизелей появляется износ и разрегулировка плунжерных пар насоса высокого давления и форсунок, потеря герметичности этих механизмов. Возможен износ отверстий форсунок, их закоксованность и засорение. Эти неисправности приводят к неравномерности работы топливного насоса по количеству и углу подаваемого топлива, ухудшению качества распыливания топлива форсункой, изменению момента начала подачи топлива.

В результате перечисленных неисправностей повышается расход топлива и увеличивается токсичность отработанных газов.

Диагностическими признаками неисправностей системы питания являются:

затруднение пуска двигателя, увеличение расхода топлива под нагрузкой, падение мощности двигателя и его перегрев, изменение состава и повышение токсичности отработавших газов.

Диагностирование системы питания дизельных и карбюраторных двигателей проводится методами **ходовых и стендовых испытаний**.

При диагностике методом ходовых испытаний определяют расход топлива при движении автомобиля с постоянной скоростью на мерном горизонтальном участке дороги с малой интенсивностью движения. Движение осуществляется в обоих направлениях.

Контрольный расход топлива определяют для грузовых автомобилей при постоянной скорости 30-40 км/ч и для легковых - при скорости 40-80 км/ч. Количество израсходованного топлива измеряют расходомерами, которые используют не только для диагностики системы питания, но и для обучения водителей экономичному вождению.

Диагностирование системы питания автомобиля можно проводить и одновременно с испытанием тяговых качеств автомобиля на стенде с беговыми барабанами значительно сокращает потери времени и исключает неудобства метода ходовых испытаний. Для этого автомобиль устанавливают на стенде таким образом, чтобы ведущие колеса опирались на беговые барабаны. Перед замером расхода топлива предварительно прогревают двигатель и трансмиссию автомобиля в течение 15 мин. при скорости 40 км/ч на прямой передаче и при полном открытии дросселя, для чего на ведущих колесах создают нагрузку нагрузочным устройством стенда. После этого у карбюраторных двигателей проверяют работу топливного насоса (если стенд с беговыми барабанами не оборудован манометром для контроля работы топливного насоса) прибором модели 527Б на развиваемое им давление и герметичность клапана поплавковой камеры карбюратора. Давление замеряют при малой частоте вращения коленчатого вала двигателя и при открытом запорном кране. Результаты проверки сравнивают с данными таблицы, помещенной на крышке футляра прибора, и, если есть необходимость, устраняют неисправности.

Нормальное давление у топливных насосов Б-9 и Б-10 автомобилей ЗИЛ-130, ГАЗ-53А, Урал-375Д и Урал-377 равно 0,025-0,03 МПа. Для определения расхода топлива, отсоединив прибор 527Б, подсоединяют расходомер. По количеству израсходованного топлива за время испытания рассчитывают расход топлива (в л/100 км), соответствующий определенной скорости движения, и сравнивают полученный результат с нормативом.

Токсичность отработавших газов двигателей проверяют на холостом ходу. Для карбюраторных двигателей при этом используют **газоанализаторы**, а для дизельных - **фотометры (дымомеры)**. Для проведения замеров газоанализаторами ГАИ-1 и ГАИ-2

газоотборник вставляется в выпускную трубу на глубину 300 м от ее среза. Анализ отработавших газов в соответствии с ГОСТом проводят на двух частотах вращения коленчатого вала двигателя: минимальной $n_{\min}$ и на повышенной, равной $0,6 n_{\min}$ (где $n_{\min}$ - номинальная частота вращения коленчатого вала двигателя). В первом случае содержание СО не должно превышать 1,5% по объему, во втором - 2%. Отбор газов осуществляется при прогревом двигателя и полностью открытой воздушной заслонке. Перед заменами двигатель должен проработать не менее 1 мин. в режиме проверки. Состав отработавших газов характеризует процесс сгорания протекающий в цилиндрах двигателя, и качество рабочей смеси.

Дымность отработавших газов оценивают по светопропусканию (оптической плотности) отработавших газов и определяют по шкале прибора. Основой прибора является прозрачная стеклянная трубка, которую пересекает световой поток. Степень поглощения света зависит от задымленности газов, проходящих по трубке.

Измерение дымности проводится при ТО-2 после ремонта или регулировки топливной аппаратуры на холостом ходу в двух режимах работы двигателя: свободного ускорения (т.е. разгона двигателя от минимальной до максимальной частоты вращения коленчатого вала) и на максимальной частоте вращения коленчатого вала. Температура отработавших газов должна быть, ниже 70°C.

Дымность отработавших газов в режиме свободного ускорения не должна быть выше 40%, а на максимальной частоте вращения коленчатого вала - выше 15% .

Бензиновые двигатели

При ЕО перед выездом автомобиля на линию проверяют плотность соединений трубопроводов и приборов системы питания (фильтра - отстойника, топливного насоса, фильтра тонкой очистки, карбюратора). Подтеканий топлива не допускается. Количество топлива в баке проверяют по шкале указателя уровня топлива на щитке приборов.

При ТО-1 проверяют работу привода дросселей и воздушной заслонки. Для этого снимают воздушный фильтр и проверяют полноту открытия и закрытия воздушной заслонки и дросселей. При неполном открытии и закрытии дросселей и заслонки регулируют длин соответствующих тросов прибора.

Сливают отстой из фильтра-отстойника, отвернув спускную пробку. После этого заворачивают пробку и протирают насухо фильтр отстойник. Проверяют крепление карбюратора к впускному трубопроводу. Снимают масляно-контактный воздушный фильтр с двигателя, разбирают его, сливают масло, промывают керосином или бензином, продувают сжатым воздухом и заливают в корпус чисто масло для двигателя до необходимого уровня, собирают фильтр, устанавливают его на двигатель. Проверяют и, при необходимости, регулируют содержание окиси углерода (СО) в отработавших газах.

При ТО-2 проверяют и при необходимости регулируют уровень топлива в поплавковой камере карбюратора и герметичность запорного клапана поплавковой камеры.

Дизельные двигатели

При ЕО проверяют уровень масла в топливном насосе высокого давления и в регуляторе частоты вращения. При необходимости доливают масло до уровня верхней метки. Сливают отстой из топливного фильтра грубой и тонкой очистки, отвернув пробку сливного отверстия. После слива отстоя заворачивают пробку и пускают двигатель, дав ему поработать 3-4 мин для удаления воздушных пробок из фильтров. Проверяют показания индикатора засоренности воздушного фильтра.

При ТО-1 проверяют герметичность соединений трубопроводов и приборов. Подсос воздуха во внутренней части системы (от бака до топливopодкачивающего насоса) приводит к нарушению работы топливopодающей аппаратуры, а не герметичность части системы, находящейся под давлением (от топливopодкачивающего насоса до форсунок), вызывает подтекания и перерасход топлива. Впускную часть топливной магистрали проверяют на герметичность при помощи специального прибора бачка.

Список рекомендуемой литературы

Перечень основной литературы

1. Вахламов В.К. Теория и конструкция автомобиля и двигателя: Учебник / В.К. Вахламов. – 6 е изд. – М.: ИЦ «Академия», 2007. – 816 с.
2. Денисов А.С. Практикум по технической эксплуатации автомобилей: пособие для студ. учреждений высш. проф. образования / А.С. Денисов, А.С. Гребенников. – 2-е изд., стер. – М.: Издательский центр «Академия», 2013. – 272 с.

Перечень дополнительной литературы:

1. Малкин В.С. Техническая эксплуатация автомобилей: Теоретические и практические аспекты: учеб.пособие для студ. высш. учеб. заведений / В.С. Малкин. – М.: Издательский центр «Академия», 2007. – 288 с.
2. Епифанов, Л. И. Сервис автомобилей : [учеб.пособие] / Л.И. Епифанов, Е.А. Епифанова. - 2-е изд., перераб. и доп. - М. : ФОРУМ, 2009. - 352 с. : ил. - (Профессиональное образование). - На учебнике гриф: Доп.МО. - ISBN 978-5-8199-0378-0
3. Сервис автомобилей : учебник / [В.М. Власов, С.В. Жанказиев, С.М. Круглов и др.] ; под ред. В.М. Власова. - М. : Академия, 2008. - 480 с. : ил. - (Среднее профессиональное образование). - На учебнике гриф: Доп.МО. - Библиогр.: с. 473. - ISBN 978-5-7695-5657-9

Перечень ресурсов информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», необходимых для освоения дисциплины

1. Электронно-библиотечная система IPRbooks
2. Электронная библиотечная система «Университетская библиотека on-line»
3. Электронно-библиотечная система Лань