

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
СТАВРОПОЛЬСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ АГРАРНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ**

УТВЕРЖДАЮ

Директор/Декан
инженерно-технологического
факультета
Кулаев Егор Владимирович

«__» _____ 20__ г.

Рабочая программа дисциплины

**Б1.В.02 Технологические инновации в сфере эксплуатации
транспортно-технологических машин и комплексов**

35.04.06 Агроинженерия

Технологии и средства механизации в сельском хозяйстве

магистр

очная

1. Цель дисциплины

Целью освоения дисциплины «Технологические инновации в сфере эксплуатации транспортно-технологических машин и комплексов» является приобретение углубленных теоретических знаний и практического навыка в области развития научно-технического прогресса в отраслях народного хозяйства, а также с современными наукоёмкими технологиями.

2. Перечень планируемых результатов обучения по дисциплине, соотнесенных с планируемыми результатами освоения образовательной программы

Процесс изучения дисциплины направлен на формирование следующих компетенций ОП ВО и овладение следующими результатами обучения по дисциплине:

Код и наименование компетенции	Код и наименование индикатора достижения компетенции	Перечень планируемых результатов обучения по дисциплине
ПК-2 Способностью проведения инженерных расчетов для проектирования систем и объектов	ПК-2.1 Демонстрирует знание методики инженерных расчетов, методы и этапы проектирования узлов, устройств и систем техники	знает -основы менеджмента в агроинженерии; -механизм формирования алгоритма достижения плановых показателей в области технического обслуживания, ремонта и эксплуатации сельскохозяйственной техники в организации; -современный рынок сельскохозяйственной техники. умеет - определять задачи подразделений в области технического обслуживания, ремонта и эксплуатации сельскохозяйственной техники в организации - упорядочивать деятельность всех структурных подразделений, принимающих участие в реализации механизированных и автоматизированных процессов в сельскохозяйственной организации. владеет навыками методикой материально-технического и кадрового обеспечения подразделений технического обслуживания, ремонта и эксплуатации сельскохозяйственной техники.
ПК-2 Способностью проведения инженерных расчетов для проектирования систем и объектов	ПК-2.2 Проводит инженерные расчеты для проектирования машины и их рабочие органы, приборы, аппараты, оборудование для инженерного обеспечения производства сельскохозяйственной продукции	знает - схемы взаимодействия структурных подразделений, принимающих участие в реализации механизированных и автоматизированных технологических процессов в сельскохозяйственной организации; -способы определения потребности инженерных-технических служб

		<p>сельскохозяйственной организации в материально-технических и трудовых ресурсах;</p> <p>-резервы повышения эффективности использования сельскохозяйственной техники в организации;</p> <p>-требования охраны труда в объеме, необходимом для выполнения трудовых обязанностей.</p> <p>умеет</p> <p>- проводить расчёт площади производственных участков технического обслуживания и ремонта сельскохозяйственной техники в соответствии с планируемыми объемами работ;</p> <p>-разрабатывать маршруты восстановления изношенных деталей;</p> <p>-осуществлять приемку новой сельскохозяйственной техники;</p> <p>-определять потребность в трудовых ресурсах и требования к квалификационным характеристикам работников, необходимых для технического обслуживания, ремонта и эксплуатации сельскохозяйственной техники (с учетом планов по модернизации оборудования и технического перевооружения сельскохозяйственной организации);</p> <p>-определять потребность в подготовке (переподготовке) работников технических служб в соответствии с изменениями технологических процессов и оборудования;</p> <p>-определять степень достижения плановых показателей в области технического обслуживания, ремонта и эксплуатации сельскохозяйственной техники в организации и анализировать причины отклонения от контрольных показателей;</p> <p>-выявлять резервы повышения эффективности использования сельскохозяйственной техники в организации.</p> <p>владеет навыками Методикой проведения инженерных расчетов</p>
<p>ПК-3 Проведение испытаний новой (усовершенствованной) сельскохозяйственной техники</p>	<p>ПК-3.2 Проводит приемку образца сельскохозяйственной техники (изделия) и подготовку его к испытаниям</p>	<p>знает</p> <p>-технические характеристики, правил эксплуатации средств измерений и</p>

		<p>оборудования для проведения испытаний сельскохозяйственной техники;</p> <ul style="list-style-type: none"> -порядок приемки образца сельскохозяйственной техники (изделия) на испытание; -порядок проведения оценки технических параметров образца сельскохозяйственной техники (изделия) в соответствии со стандартами в области испытания сельскохозяйственной техники; - стандартные методов испытания конкретных типов изделий при определении функциональных показателей образцов сельскохозяйственной техники; -стандартные форм и содержание протокола испытаний сельскохозяйственной техники. <p>умеет</p> <ul style="list-style-type: none"> -пользоваться средствами измерений и испытательным оборудованием при проведении испытаний сельскохозяйственной техники в соответствии с инструкциями по их эксплуатации; -проводить техническую экспертизу (первичную, текущую и заключительную) с целью определения соответствия изделия техническому заданию или техническим условиям; -выявлять недостатки конструкции и качества изготовления машин, их отказы и неисправности при оценке надежности сельскохозяйственной техники. <p>владеет навыками</p> <ul style="list-style-type: none"> -приемами образца сельскохозяйственной техники (изделия) на испытание; -оценкой безопасности и эргономичности образца сельскохозяйственной техники (изделия).
<p>ПК-3 Проведение испытаний новой (усовершенствованной) сельскохозяйственной техники</p>	<p>ПК-3.3 Проводит и функциональную оценку показателей сельскохозяйственной техники (изделия)</p>	<p>знает</p> <ul style="list-style-type: none"> -стандартные методы оценки безопасности сельскохозяйственной техники; стандартные методы оценки надежности сельскохозяйственной техники; -стандартные методы эксплуатационно-технологической оценки сельскохозяйственной техники. <p>умеет</p>

		<p>-проводить в процессе приемки предварительную оценку безопасности образца сельскохозяйственной техники путем внешнего осмотра изделия;</p> <p>-осуществлять контроль проведения технического обслуживания, обкатки, регулировки образца сельскохозяйственной техники при подготовке его к испытанию;</p> <p>-оценивать параметры безопасности образца сельскохозяйственной техники (изделия) методами осмотра и опробования, измерения и расчета в соответствии со стандартами в области безопасности труда.</p> <p>владеет навыками</p> <p>-подготовкой образца сельскохозяйственной техники (изделия) к испытаниям;</p> <p>-оценкой технических параметров образца сельскохозяйственной техники (изделия);</p> <p>-оценкой надежности образца сельскохозяйственной техники (изделия).</p>
ПК-3 Проведение испытаний новой (усовершенствованной) сельскохозяйственной техники	ПК-3.4 Проводит энергетическую и эксплуатационно-технологическую оценку показателей сельскохозяйственной техники (изделия)	<p>знает</p> <p>Характеристики испытуемых образцов сельскохозяйственной техники</p> <p>умеет</p> <p>-проводить стендовые, лабораторно-полевые и полевые испытания по определению функциональных показателей сельскохозяйственной техники в соответствии со стандартами в области испытания конкретных типов изделий.</p> <p>владеет навыками</p> <p>Приёмами эксплуатационно-технологической оценки машин</p>

3. Место дисциплины в структуре образовательной программы

Дисциплина «Технологические инновации в сфере эксплуатации транспортно-технологических машин и комплексов» является дисциплиной части, формируемой участниками образовательных отношений программы.

Изучение дисциплины осуществляется в 3 семестре(-ах).

Для освоения дисциплины «Технологические инновации в сфере эксплуатации транспортно-технологических машин и комплексов» студенты используют знания, умения и навыки, сформированные в процессе изучения дисциплин:

Методология научного творчества

Методы испытания сельскохозяйственных машин

Моделирование в агроинженерии

Основы научных исследований

Экономическая эффективность технических решений

Энергетическая оценка технологических процессов

Имитационное моделирование

История и методология науки в агроинженерии

Методы экспертного анализа технического состояния машин и оборудования

Теория и расчет машин и оборудования в животноводстве

Освоение дисциплины «Технологические инновации в сфере эксплуатации транспортно-технологических машин и комплексов» является необходимой основой для последующего изучения следующих дисциплин:

- Подготовка к сдаче и сдача государственного экзамена
- Преддипломная практика

4. Объем дисциплины в зачетных единицах с указанием количества академических часов, выделенных на контактную работу с обучающимися с преподавателем (по видам учебных занятий) и на самостоятельную работу обучающихся

Общая трудоемкость дисциплины «Технологические инновации в сфере эксплуатации транспортно-технологических машин и комплексов» в соответствии с рабочим учебным планом и ее распределение по видам работ представлены ниже.

Семестр	Трудоемкость час/з.е.	Контактная работа с преподавателем, час			Самостоятельная работа, час	Контроль, час	Форма промежуточной аттестации (форма контроля)
		лекции	практические занятия	лабораторные занятия			
3	144/4	10		20	114		За
в т.ч. часов: в интерактивной форме		2		4			
практической подготовки		10		20	114		

Семестр	Трудоемкость час/з.е.	Внеаудиторная контактная работа с преподавателем, час/чел					
		Курсовая работа	Курсовой проект	Зачет	Дифференцированный зачет	Консультации перед экзаменом	Экзамен
3	144/4			0.12			

5. Содержание дисциплины, структурированное по темам (разделам) с указанием ответственного на них количества академических часов и видов учебных занятий

№	Наименование раздела (этапа) практики	Семестр	Количество часов					Формы текущего контроля успеваемости и промежуточной аттестации	Оценочное средство проверки результатов достижения индикаторов компетенций	Код индикаторов достижения компетенций
			всего	Лекции	Семинарские занятия		Самостоятельная работа			
					Практические	Лабораторные				
1.	1 раздел. Раздел 1. Технологические инновации при испытании высокоавтоматизированных систем в АПК									
1.1.	Тема 1. Понятие инноваций. Инновационная и научно-техническая деятельность.	3	24	4	20	114	КТ 1	Устный опрос	ПК-2.1, ПК-3.3, ПК-3.2, ПК-3.4, ПК-2.2	
1.2.	Раздел 2. Современные сферы применения инноваций	3	6	6			КТ 2	Тест	ПК-2.1, ПК-3.3, ПК-3.2, ПК-3.4	

	Промежуточная аттестация	За							
	Итого		144	10		20	114		
	Итого		144	10		20	114		

5.1. Лекционный курс с указанием видов интерактивной формы проведения занятий

Тема лекции (и/или наименование раздел) (вид интерактивной формы проведения занятий)/ (практическая подготовка)	Содержание темы (и/или раздела)	Всего, часов / часов интерактивных занятий/ практическая подготовка
Тема 1. Понятие инноваций. Инновационная и научно-техническая деятельность.	Понятие инноваций. Инновационная и научно-техническая деятельность.	2/-
Тема 1. Понятие инноваций. Инновационная и научно-техническая деятельность.	Организационно-методические основы испытаний высокоавтоматизированных систем в АПК.	2/2
Раздел 2. Современные сферы применения инноваций	Сферы применения цифровых технологий в АПК.	2/2
Раздел 2. Современные сферы применения инноваций	Цифровые технологии при испытании техники. Применение алгоритмов искусственного интеллекта.	2/-
Раздел 2. Современные сферы применения инноваций	Особенности эксплуатации высокоавтоматизированных систем в АПК. Нормативно-методическая база для испытаний программных систем мобильных машин.	2/-
Итого		10

5.3. Курсовой проект (работа) учебным планом не предусмотрен

5.4. Самостоятельная работа обучающегося

Темы самостоятельной работы	к текущему контролю
Понятие инноваций. Инновационная и научно-техническая деятельность	12
Роль инноваций в сфере технологий и средств механизации в сельском хозяйстве	16

Оценка инновационной деятельности	16
Классификация инноваций	8
Методология научного творчества	8
Цифровые технологии в науке и образовании	8
Проектирование машин и оборудования для продукции растениеводства	8
Оптимизация технологических процессов	8
Изучение деятельности предприятий-новаторов в зависимости от преобладающего типа инноваций.	10
Финансирование и реализация инновационных проектов в сельском хозяйстве	10
Основные приемы экспертизы инновационных проектов	10

6. Перечень учебно-методического обеспечения для самостоятельной работы обучающихся по дисциплине

Учебно-методическое обеспечение для самостоятельной работы обучающегося по дисциплине «Технологические инновации в сфере эксплуатации транспортно-технологических машин и комплексов» размещено в электронной информационно-образовательной среде Университета и доступно для обучающегося через его личный кабинет на сайте Университета. Учебно-методическое обеспечение включает:

1. Рабочую программу дисциплины «Технологические инновации в сфере эксплуатации транспортно-технологических машин и комплексов».

2. Методические рекомендации по освоению дисциплины «Технологические инновации в сфере эксплуатации транспортно-технологических машин и комплексов».

3. Методические рекомендации для организации самостоятельной работы обучающегося по дисциплине «Технологические инновации в сфере эксплуатации транспортно-технологических машин и комплексов».

4. Методические рекомендации по выполнению письменных работ ().

5. Методические рекомендации по выполнению контрольной работы студентами заочной формы обучения.

Для успешного освоения дисциплины, необходимо самостоятельно детально изучить представленные темы по рекомендуемым источникам информации:

№ п/п	Темы для самостоятельного изучения	Рекомендуемые источники информации (№ источника)		
		основная (из п.8 РПД)	дополнительная (из п.8 РПД)	метод. лит. (из п.8 РПД)
1	Тема 1. Понятие инноваций. Инновационная и научно-техническая деятельность.	Л1.2, Л1.4, Л1.6		
2	Тема 1. Понятие инноваций. Инновационная и научно-техническая деятельность.	Л1.2, Л1.4, Л1.6		
3	Тема 1. Понятие инноваций. Инновационная и научно-техническая деятельность.	Л1.2, Л1.4, Л1.6		
4	Тема 1. Понятие инноваций. Инновационная и научно-техническая деятельность.	Л1.2, Л1.4, Л1.6		
5	Тема 1. Понятие инноваций. Инновационная и научно-техническая деятельность.	Л1.2, Л1.4, Л1.6		
6	Тема 1. Понятие инноваций. Инновационная и научно-техническая деятельность.	Л1.2, Л1.4, Л1.6		
7	Тема 1. Понятие инноваций. Инновационная и научно-техническая деятельность.	Л1.2, Л1.6		
8	Тема 1. Понятие инноваций. Инновационная и научно-техническая деятельность.	Л1.2, Л1.6		
9	Тема 1. Понятие инноваций. Инновационная и научно-техническая деятельность.	Л1.1, Л1.2, Л1.4		
10	Тема 1. Понятие инноваций. Инновационная и научно-техническая деятельность.	Л1.1, Л1.2, Л1.4		

11	Тема 1. Понятие инноваций. Инновационная и научно-техническая деятельность.	Л1.1, Л1.2, Л1.4	Л2.1	
----	---	------------------	------	--

7. Фонд оценочных средств (оценочных материалов) для проведения промежуточной аттестации обучающихся по дисциплине «Технологические инновации в сфере эксплуатации транспортно-технологических машин и комплексов»

7.1. Перечень индикаторов компетенций с указанием этапов их формирования в процессе освоения образовательной программы

Индикатор компетенции (код и содержание)	Дисциплины/элементы программы (практики, ГИА), участвующие в формировании индикатора компетенции	1		2	
		1	2	3	4
ПК-2.1: Демонстрирует знание методики инженерных расчетов, методы и этапы проектирования узлов, устройств и систем техники	Дисциплины по выбору Б1.В.ДВ. 02		x		
	Имитационное моделирование	x			
	Методология научного творчества		x		
	Моделирование в агроинженерии		x		
	Основы научных исследований		x		
	Преддипломная практика				x
	Теория и расчет машин и оборудования в животноводстве	x			
	Технологическая (проектно-технологическая) практика		x	x	x
ПК-2.2: Проводит инженерные расчеты для проектирования машины и их рабочие органы, приборы, аппараты, оборудование для инженерного обеспечения производства сельскохозяйственной продукции	Энергетическая оценка технологических процессов		x		
	Преддипломная практика				x
	Проектирование машинно-тракторного парка и инженерно-технического обеспечения			x	
	Расчет мобильных энергетических средств			x	
	Теория и расчет машин и оборудования в животноводстве	x			
ПК-3.2: Проводит приемку образца сельскохозяйственной техники (изделия) и подготовку его к испытаниям	Технологическая (проектно-технологическая) практика		x	x	x
	История и методология науки в агроинженерии	x			
	Методы испытания сельскохозяйственных машин		x		
ПК-3.3: Проводит техническую и функциональную оценку показателей образца сельскохозяйственной техники (изделия)	Преддипломная практика				x
	Теория и расчет машин и оборудования в животноводстве	x			
ПК-3.4: Проводит	Преддипломная практика				x

Индикатор компетенции (код и содержание)	Дисциплины/элементы программы (практики, ГИА), участвующие в формировании индикатора компетенции	1		2	
		1	2	3	4
энергетическую и эксплуатационно-технологическую оценку показателей образца сельскохозяйственной техники (изделия)	Экономическая эффективность технических решений		x		

7.2. Критерии и шкалы оценивания уровня усвоения индикатора компетенций, определяющие процедуры оценивания знаний, умений, навыков и (или) опыта деятельности

Оценка знаний, умений и навыков и (или) опыта деятельности, характеризующих этапы формирования компетенций по дисциплине «Технологические инновации в сфере эксплуатации транспортно-технологических машин и комплексов» проводится в форме текущего контроля и промежуточной аттестации.

Текущий контроль проводится в течение семестра с целью определения уровня усвоения обучающимися знаний, формирования умений и навыков, своевременного выявления преподавателем недостатков в подготовке обучающихся и принятия необходимых мер по её корректировке, а также для совершенствования методики обучения, организации учебной работы и оказания индивидуальной помощи обучающемуся.

Промежуточная аттестация по дисциплине «Технологические инновации в сфере эксплуатации транспортно-технологических машин и комплексов» проводится в виде Зачет.

За знания, умения и навыки, приобретенные студентами в период их обучения, выставляются оценки «ЗАЧТЕНО», «НЕ ЗАЧТЕНО». (или «ОТЛИЧНО», «ХОРОШО», «УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНО», «НЕУДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНО» для дифференцированного зачета/экзамена)

Для оценивания знаний, умений, навыков и (или) опыта деятельности в университете применяется балльно-рейтинговая система оценки качества освоения образовательной программы. Оценка проводится при проведении текущего контроля успеваемости и промежуточных аттестаций обучающихся. Рейтинговая оценка знаний является интегрированным показателем качества теоретических и практических знаний и навыков студентов по дисциплине.

Состав балльно-рейтинговой оценки студентов очной формы обучения

Для студентов очной формы обучения знания по осваиваемым компетенциям формируются на лекционных и практических занятиях, а также в процессе самостоятельной подготовки.

В соответствии с балльно-рейтинговой системой оценки, принятой в Университете студентам начисляются баллы по следующим видам работ:

№ контрольной точки	Оценочное средство результатов индикаторов достижения компетенций		Максимальное количество баллов
3 семестр			
КТ 1	Устный опрос		30
КТ 2	Тест		30
Сумма баллов по итогам текущего контроля			60
Посещение лекционных занятий			20
Посещение практических/лабораторных занятий			20
Результативность работы на практических/лабораторных занятиях			30
Итого			130
№ контрольной точки	Оценочное средство результатов индикаторов достижений компетенций	Максимальное количество баллов	Критерии оценки знаний студентов
3 семестр			

КТ 1	Устный опрос	30	<p>Критерии и шкалы оценивания контрольной точки (2 точки по 20 баллов) Каждая контрольная точка включает:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Типовой вопрос (1 вопрос) (оценка знаний). 2. Тестовые задания (10 заданий) (оценка умений). 3. Практико-ориентированное задание (1 задание) (оценка навыков). <p>Оценочное средство</p> <table style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>Количество баллов</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Типовой вопрос (оценка знаний)</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>Тестовые задания (оценка умений)</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>Практико-ориентированное задание (оценка навыков)</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>Итого</td> <td>20</td> </tr> </table>	Количество баллов		Типовой вопрос (оценка знаний)	5	Тестовые задания (оценка умений)	10	Практико-ориентированное задание (оценка навыков)	5	Итого	20
Количество баллов													
Типовой вопрос (оценка знаний)	5												
Тестовые задания (оценка умений)	10												
Практико-ориентированное задание (оценка навыков)	5												
Итого	20												
КТ 2	Тест	30	<p>Критерии оценки выполнения тестовых заданий (10 заданий) За каждый правильный ответ студенту начисляется по 1 баллу.</p> <p>Критерии оценивания выполнения практико-ориентированного задания (1 задание)</p> <p>5 баллов - задание решено в полном объеме с соблюдением необходимой последовательности.</p> <p>4 балла - задание решено с небольшими недочетами.</p> <p>3 балла - задачи решены не полностью, но объем выполненной части таков, что позволяет получить правильные результаты и выводы.</p> <p>2 балла - задание решено частично, с большим количеством вычислительных ошибок, объем выполненной части работы не позволяет сделать правильных выводов.</p> <p>1 баллов - задание решено не полностью, и объем выполненной части работы не позволяет сделать правильных выводов.</p> <p>0 баллов задание не решено.</p>										

Критерии и шкалы оценивания уровня усвоения индикатора компетенций

При проведении итоговой аттестации «зачет» («дифференцированный зачет», «экзамен») преподавателю с согласия студента разрешается выставлять оценки («отлично», «хорошо», «удовлетворительно», «зачет») по результатам набранных баллов в ходе текущего контроля успеваемости в семестре по выше приведенной шкале.

В случае отказа – студент сдает зачет (дифференцированный зачет, экзамен) по приведенным выше вопросам и заданиям. Итоговая успеваемость (зачет, дифференцированный зачет, экзамен) не может оцениваться ниже суммы баллов, которую студент набрал по итогам текущей и промежуточной успеваемости.

При сдаче (зачета, дифференцированного зачета, экзамена) к заработанным в течение семестра студентом баллам прибавляются баллы, полученные на (зачете, дифференцированном зачете, экзамене) и сумма баллов переводится в оценку.

Критерии и шкалы оценивания ответа на зачете

По дисциплине «Технологические инновации в сфере эксплуатации транспортно-технологических машин и комплексов» к зачету допускаются студенты, выполнившие и сдавшие практические работы по дисциплине, имеющие ежемесячную аттестацию и без привязке к набранным баллам. Студентам, набравшим более 65 баллов, зачет выставляется по результатам текущей успеваемости, студенты, не набравшие 65 баллов, сдают зачет по вопросам, предусмотренным РПД. Максимальная сумма баллов по промежуточной аттестации (зачету) устанавливается в 15 баллов

Вопрос билета	Количество баллов
Теоретический вопрос	до 5
Задания на проверку умений	до 5
Задания на проверку навыков	до 5

7.3. Примерные оценочные материалы для текущего контроля успеваемости и промежуточной аттестации по итогам освоения дисциплины «Технологические инновации в сфере эксплуатации транспортно-технологических машин и комплексов»

1. Способность товаров более полно отвечать запросам покупателей в сравнении с другими аналогичными товарами, представленными на рынке?»

1. качество;
2. конкурентоспособность;
3. полезность.

Правильный ответ: 2

2. Управление – это:

1. процесс планирования, организации, мотивации и контроля, необходимые для того, чтобы сформулировать и достичь целей;

2. особый вид деятельности, превращающий неорганизованную толпу в эффективно и целенаправленно работающую производственную группу;

3. эффективное и производительное достижение целей предприятия посредством планирования, организации и лидерства руководителя.

Правильный ответ: 1

3. Менеджмент – это:

1. процесс планирования, организации, мотивации и контроля, необходимые для того, чтобы сформулировать и достичь целей;

2. особый вид деятельности, превращающий неорганизованную толпу в эффективно и целенаправленно работающую производственную группу;

3. эффективное и производительное достижение целей предприятия посредством планирования, организации и лидерства руководителя.

Правильный ответ: 3

4. Свойство автомобиля сохранять работоспособность до наступления предельного есть его:

1. надёжность;
2. ресурс;
3. долговечность.

Правильный ответ: 3

5. Какие геометрические параметры могут быть выбраны в качестве диагностических?

1. свободный ход органа управления и суммарные люфты в механизмах вращения;
2. зазоры между рабочими элементами и размеры рабочих элементов;
3. все перечисленные.

Правильный ответ: 3

8. Перечень основной и дополнительной учебной литературы, необходимой для освоения дисциплины

а) Перечень основной и дополнительной учебной литературы, необходимой для освоения дисциплины

основная

Л1.1 Смирнов Ю. А. Эксплуатация автомобилей, машин и тракторов [Электронный ресурс]: учеб. пособие ; ВО - Бакалавриат, Специалитет. - Санкт-Петербург: Лань, 2022. - 236 с. – Режим доступа: <https://e.lanbook.com/book/202997>

Л1.2 Маслов Г. Г., Карабаницкий А. П. Техническая эксплуатация средств механизации АПК [Электронный ресурс]:учеб. пособие; ВО - Бакалавриат, Магистратура, Специалитет. - Санкт-Петербург: Лань, 2022. - 192 с. – Режим доступа: <https://e.lanbook.com/book/212828>

Л1.3 Маслов Г. Г., Карабаницкий А. П. Техническая эксплуатация средств механизации АПК [Электронный ресурс]:учеб. пособие; ВО - Бакалавриат, Магистратура, Специалитет. - Санкт-Петербург: Лань, 2022. - 192 с. – Режим доступа: <https://e.lanbook.com/book/212828>

Л1.4 Эйдис А. Л., Тинякова В. И. Инновационные процессы в управлении объектами сельскохозяйственного назначения [Электронный ресурс]:учеб. пособие ; ВО - Бакалавриат. - Москва: ООО "Научно-издательский центр ИНФРА-М", 2022. - 192 с. – Режим доступа: <http://znanium.com/catalog/document?id=399351>

Л1.5 Семенов А. К., Маслова Е. Л. Этика менеджмента [Электронный ресурс]:учеб. пособие; ВО - Бакалавриат, СПО. - Москва: Дашков и К, 2022. - 272 с. – Режим доступа: <https://e.lanbook.com/book/277703>

Л1.6 Смирнов Ю. А. Эксплуатация автомобилей, машин и тракторов [Электронный ресурс]:учеб. пособие для СПО. - Санкт-Петербург: Лань, 2023. - 236 с. – Режим доступа: <https://e.lanbook.com/book/284069>

дополнительная

Л2.1 Зангиев А. А., Скороходов А. Н. Практикум по эксплуатации машинно-тракторного парка [Электронный ресурс]:учеб. пособие; ВО - Бакалавриат, Магистратура. - Санкт-Петербург: Лань, 2020. - 464 с. – Режим доступа: <https://e.lanbook.com/book/130485>

Л2.2 Гринцевич В. И. Техническая эксплуатация автомобилей. Технологические расчеты [Электронный ресурс]:учеб. пособие ; ВО - Бакалавриат. - Красноярск: Сибирский федеральный университет, 2011. - 194 с. – Режим доступа: <http://new.znanium.com/go.php?id=442633>

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

№	Наименование ресурса сети «Интернет»	Электронный адрес ресурса
1		

10. Методические указания для обучающихся по освоению дисциплины

Министерство сельского хозяйства Ставропольского края

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
СТАВРОПОЛЬСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ АГРАРНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ФАКУЛЬТЕТ
КАФЕДРА «ТЕХНИЧЕСКИЙ СЕРВИС, СТАНДАРТИЗАЦИЯ И МЕТРОЛОГИЯ»

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

ПО ПОДГОТОВКЕ И ВЫПОЛНЕНИЮ ЛАБОРАТОРНЫХ РАБОТ
ПО ДИСЦИПЛИНЕ

Б1.В.02 ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ИННОВАЦИИ В СФЕРЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ
ТРАНСПОРТНО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ МАШИН И КОМПЛЕКСОВ

для обучающихся по направлению - 35.04.06 Агроинженерия

Профиль подготовки - Технологии и средства механизации в сельском хозяйстве

Ставрополь, 2022 г.

СОДЕРЖАНИЕ

Лабораторная работа 1.....	4
Лабораторная работа 2.....	17
Лабораторная работа 3.....	29
Лабораторная работа 4.....	41
Лабораторная работа 5.....	49
Перечень используемых учебных изданий, Интернет-ресурсов, дополнительной литературы.....	57

Автор-составитель: Баганов Николай Анатольевич, к.т.н., доцент

Рассмотрены и приняты на заседании кафедры ТССМ инженерно – технологического факультета, ФГБОУ ВО «Ставропольский аграрный университет».

От «31» августа 2022г. Протокол №1

Утверждены на заседании учебно-методической комиссии инженерно – технологического факультета, ФГБОУ ВО «Ставропольский аграрный университет».

От «31» августа 2022г. Протокол №1

ЛАБОРАТОРНАЯ РАБОТА № 1

Тема: СОСТАВЛЕНИЕ ПРОГРАММЫ И МЕТОДИКИ ИСПЫТАНИЯ

Продолжительность работы 4 часа.

Цель работы: Уметь составлять программу и методику испытания.

Содержание работы

Составить программу и методику испытания агрегата автомобиля или трактора (по указанию преподавателя). Написать отчет о выполненной работе и сдать его преподавателю для проверки. В случае необходимости дать пояснения.

Рекомендуемые разделы программы и методики испытания

1. Программа испытаний

В программу испытаний, как правило, включаются следующие разделы:

- Основание для проведения испытаний (распоряжение главного конструктора, появление рекламаций, просьба эксплуатирующих организаций и т.п.)

Характеристику объекта испытаний с указанием полного наименования машины, индекса и обозначения, количества испытываемых образцов и их пробег (наработка) до начала испытаний, описание конструктивных особенностей, влияющих на измеряемые показатели, и другие сведений, в том числе о предыдущей модели и об аналоге для сопоставления полученных результатов испытаний.

Цель испытаний с указанием конкретных задач, которые должны быть решены как в процессе проведения экспериментов, так и по их завершении при анализе результатов.

Общие положения с указанием:

перечня документов на проведение испытаний;

места и сроков проведения испытаний;

перечня ранее проведенных испытаний, в том числе стендовых и по агрегатным, поясняющих состояние доработки конструкции;

перечня руководящих документов, используемых при проведении испытаний;

обоснования последовательности и методов проведения экспериментов.

Подготовку объектов испытаний - приёмку автомобилей, обкатку, регулировку систем и механизмов (если это необходимо) монтаж и расположение испытательного оборудования, настройку и тарировку аппаратуры.

Перед началом испытаний производят подготовку автомобиля к экспериментам, которая заключается в отборе, приёмке и обкатке образца. Способ отбора зависит от вида испытаний. Для контрольных испытаний нельзя отбирать лучшие образцы, устранять производственные дефекты, выполнять дополнительные регулировки и другие мероприятия, оказывающие влияние на качество изготовления и сборки автомобиля.

При приёмочных и ресурсных испытаниях можно перед началом экспериментов устранять случайные дефекты и неполадки, выполнять дополнительные регулировки с целью приведения автомобиля в соответствие с требованиями технических условий и конструкторско-технологической документации. При приёмке автомобиля завод-изготовитель представляет

организации, проводящей испытания, всю необходимую техническую документацию.

Техническое состояние автомобиля определяют при осмотре, устанавливая исправность автомобиля в целом и его отдельных агрегатов с помощью средств технической диагностики. Осмотр производят без снятия и разборки механизмов.

Осмотром определяют:

-комплектность автомобиля в целом, его оборудования, снаряжения, инструмента и других составляющих, предусмотренных конструкцией;

наличие видимых повреждений или некачественного выполнения деталей, окраски, обивки, оборудования и др.;

наличие неокрашенных поверхностей, не покрытых защитными мастиками, коррозии, трещин, некачественной сварки, повреждённых стёкол, уплотнений, подтеканий, качество отделки и декоративных деталей.

При осмотре автомобилей текущего производства, кроме того, проверяется наличие знаков приёмки ОТК на агрегатах, пломб на механизмах (спидометр, карбюратор, щиток приборов и др.). Кроме того, проверяется:

наличие предусмотренного техническими условиями количества масел и жидкостей в агрегатах и узлах;

герметичность соединений гидравлических и пневматических систем (тормозов, рулевого управления, регуляторов давления воздуха в шинах, приводов навесного и прицепного оборудования);

затяжку креплений, шплинтовку;

исправность тягово-сцепных устройств;

состояние аккумуляторных батарей;

регулировку подшипников колёс;

компрессию в цилиндрах двигателя;

температурные режимы работы агрегатов и систем;

давление масла в двигателе;

свободные хода органов управления;

наличие зазоров трансмиссии;

обороты холостого хода двигателя;

давление в шинах, дисбаланс колёс;

рабочие характеристики двигателя, агрегатов и систем.

регулировку фар, приборов зажигания (опережение впрыска топлива и др.), регуляторов напряжения, натяжения ремней, зазоры в клапанном механизме, хода педалей, регулировку тормозных механизмов, регулировку углов установки управляемых колёс.

Все результаты технического осмотра образцов заносят в журнал испытаний. К подготовительным операциям при ресурсных испытаниях относится первоначальная проверка размеров деталей, износ которых будет определяться, и обязательная их маркировка.

Некоторые виды испытаний проводят с эталонными агрегатами, характеристики которых полностью соответствуют техническим условиям и не изменяются в процессе испытаний. Эталонные агрегаты применяют в тех случаях, когда изменение характеристик может отразиться на показателях эксплуатационно-технических свойств автомобиля. К числу эталонных агрегатов относятся: топливоподающая аппаратура двигателей, распределитель и свечи зажигания, агрегаты и узлы тормозных систем и рулевого управления, амортизаторы, шины и др. Перед установкой на автомобиль проверяется сертификат на эталонный агрегат и производится обкатка.

После устранения дефектов, препятствующих нормальной безопасной работе автомобиля и его агрегатов, устанавливают испытательную аппаратуру или проводят подготовительные работы для её быстрого монтажа и настройки.

Обкатку нового автомобиля проводят в соответствии с требованиями заводской инструкции по эксплуатации машины с целью предотвращения повреждения деталей при больших нагрузках и скоростях движения. Испытания, связанные с высокими скоростями движения и с большими нагрузками на детали, следует начинать после пробега 3...5 тыс. км, (окончательная приработка сопряжённых деталей достигается только после пробега 10.20 тыс. км.). Как правило, перед испытаниями

назначается дополнительная дорожная обкатка.

Ускорению приработки и предотвращению повышенных износов и повреждений (задилов) трущихся поверхностей деталей способствует применение во время обкатки специальных масел и присадок (добавление в масла олеиновой или стеариновой кислот в количестве до 1 % ускоряет процесс приработки почти в 2 раза).

Перед обкаткой на автомобиле все агрегаты проходят холодную (принудительное вращение) и горячую (для двигателя это работа на средних оборотах с использованием сертифицированного топлива) обкатки на стендах.

Техническое обслуживание автомобиля в процессе испытаний должно проводиться в соответствии с заводской инструкцией по эксплуатации и действующим положением о техническом уходе, обслуживании и ремонте.

Метеорологические условия оказывают существенное влияние на стабильность результатов дорожных испытаний. Определять большинство эксплуатационно-технических параметров рекомендуется в сухую погоду при температуре воздуха от +5 оС до +25 оС. Скорость ветра не должна превышать 3 м/с. Измеренную анемометром, скорость ветра, его направление, а также другие метеорологические условия фиксируют в журнале испытаний (или в протоколе).

Тепловые режимы агрегатов автомобиля обуславливаются их нагрузочными и скоростными режимами работы и температурой внешней среды. Тепловое состояние агрегатов испытываемых образцов контролируется дистанционными термометрами. Перед началом испытаний агрегаты автомобиля должны быть прогреты пробегом, указанным в методике испытаний (обычно время пробега устанавливается от 30 мин. до 1 часа в зависимости от внешней температуры и условий испытаний).

Весовые состояния (нагрузка) автомобилей в процессе испытаний зависят от вида испытаний назначения экспериментов, интенсивности их проведения и указываются в методике испытаний. При всех видах испытаний параметры, регламентируемые международными правилами, стандартами, инструкциями и другими нормативными документами, определяются при весовых нагрузках, указанных в этих документах.

При проведении испытаний должны строго соблюдаться меры по обеспечению безопасности водителей, обслуживающего персонала и наблюдателей, а также меры по обеспечению сохранности автомобиля и установленных на нем приборов и устройств. Водители-испытатели, должны иметь опыт вождения автомобилей с высокими скоростями, в сложных дорожных условиях, в экстремальных случаях. На испытываемом автомобиле могут находиться только водитель и один контролёр-испытатель. Оба должны быть пристёгнуты ремнями безопасности и иметь шлемы. При проведении испытаний, связанных с повышенной опасностью (на управляемость, на устойчивость, пассивную безопасность, движение с высокими скоростями, экстренное торможение и др.), на месте испытаний должны находиться представитель службы безопасности движения, медицинское и противопожарное обеспечение.

2. Условия и порядок проведения испытаний, где указываются:

- характеристика места и оборудования (специальные испытательные сооружения, дороги) для испытаний;
- метеорологические условия и допустимые отклонения условий испытаний от заданных в соответствующей документации или тактико-технических заданиях;
- требования к загрузке, техническому обслуживанию, заправке горюче-смазочными материалами и хранению испытываемой машины. При испытаниях автомобилей обязательным условием является использование сертифицированных горюче-смазочных материалов, (сертификат - это документ, удостоверяющий качество продукции). Топливо и смазочные материалы должны соответствовать маркам, указанным в инструкции по эксплуатации машины. Фактические характеристики применяемых материалов проверяют контрольными анализами. На весь период испытаний желательно организовать специальный пункт заправки топливом, маслами и рабочими жидкостями. Условия хранения испытываемых образцов должны исключать возможность изменения технического состояния машин, нарушения их комплектности, регулировок, бесконтрольной заправки топливом или его слива, замены смазок, неплановых ремонтов и т. п.;
- взаимодействие организаций, участвующих в испытаниях;
- материально-техническое обеспечение, в том числе различные технические средства,

расходуемые материалы и запасные части, транспортное обслуживание, необходимая конструкторская и технологическая документация;

- метрологическое обеспечение, включая применяемые измерительные приборы, необходимые для достижения требуемой точности результатов;
- тепловые режимы агрегатов в процессе испытаний;
- требования к квалификации основного и вспомогательного персонала, выполняющего испытания и обслуживание;
- общая организация испытаний - суточный пробег, обеспечение отдыха испытателей, оплата труда и пр.
- требования по технике безопасности.

Объемы испытаний, где предусматриваются:

- перечень этапов испытаний и экспериментов, их последовательность;
 - нагрузочные и скоростные режимы испытаний, их плановые изменения;
 - перечень количественных и качественных показателей эксплуатационных и функциональных свойств и параметров машины, подлежащих определению;
 - характеристики дорожно-климатических условий испытаний;
 - продолжительность испытаний, в том числе сезонную;
 - общая наработка (пробег) машины в процессе испытаний;
-
- цикличность испытаний (при необходимости).

Отчетность с указанием:

- перечня отчетных документов, оформляемых в процессе испытаний и после их завершения, порядок их согласования, утверждения, представления и хранения;
- требований рассылки или предъявления отчетных документов.

Любой вид испытаний должен завершаться оставлением технического отчёта. В процессе испытаний оформляются протоколы, акты, журналы испытаний, карты измерений, ведомости, которые при необходимости иллюстрируют фотографиями, осциллограммами, графиками, схемами, таблицами и т. п. Эти материалы составляют основу технического отчёта, который строится по следующей схеме (в соответствии с ГОСТ 19 600-74):

- введение, определяющее цель и вид проведенных испытаний, основание для их проведения и организацию, проводившую испытания;
- техническую характеристику объекта испытаний;
- общие условия проведения испытаний;
- условия и методики проведения экспериментов, выполненный объем опытов, приборы и оборудование, применённые в испытаниях, их характеристики, результаты испытаний по всем разделам программы;
- данные осмотров, измерений износов, выявленные отказы и неисправности, произведенные регулировки и ремонты, израсходованные запчасти;
- анализ и оценку результатов испытаний;
- перечень выявленных недостатков автомобиля, их причины и рекомендации по устранению;
- заключение в соответствии с задачами отдельных видов испытаний.
- Приложения, в которых указываются: перечень нормативно-технических документов, применяемых при испытаниях, и другие отечественные и международные поясняющие или справочные материалы.

Пример программы испытания.

- По распоряжению главного конструктора составить программу ходовых испытаний заднего вешего моста грузового автомобиля ЗиЛ-5301 «Бычок».

Объект испытаний.

Объектом ходовых испытаний является задний веший мост грузового автомобиля ЗиЛ-5301 «Бычок». На испытания представляется один автомобиль с пробегом 120000 км. На автомобиль установлен образец заднего моста с наработкой 60 моточасов.

Цель испытаний.

Целью испытаний является подтверждение нормального функционирования опытного образца заднего ведущего моста автомобиля в реальных условиях эксплуатации.

Общие положения.

Перечень документов на проведение испытаний. Документами на проведение испытаний являются: договор

между заказчиком и исполнителем, программа испытаний и методика испытаний.

Место и сроки проведения испытаний.

Испытания проводятся на испытательном полигоне в период с 14. 05 по 28. 05.

Проводимые ранее испытания.

Ранее проводились стендовые испытания данного моста в течение 60 моточасов со средней нагрузкой.

Руководящие документы, используемые при проведении испытаний.

При проведении испытаний используются следующие документы: программа испытаний, методика испытаний, правила техники безопасности проведения полигонных испытаний, инструкция по эксплуатации автомобиля ЗИЛ-5301 «Бычок», инструкция по эксплуатации опытного заднего моста.

Обоснование выбранного метода испытаний.

Выбранный метод испытаний позволит оценить функционирование опытного заднего ведущего моста автомобиля в реальных условиях эксплуатации.

Условия и порядок проведения испытаний.

Характеристика места и оборудования.

Испытания проводятся на испытательном полигоне, на асфальтобетонной и грунтовой трассе.

Метеорологические условия проведения испытаний. Испытания проводятся в сухую погоду при температуре воздуха 10...25 °С, средней влажности.

Требования к техническому обслуживанию и хранению. Во время проведения испытаний обслуживание машины должно проводиться в соответствии с инструкцией по эксплуатации, предоставляемой заказчиком. Хранение испытываемой машины необходимо осуществлять в закрытом ангаре для хранения техники.

Взаимодействие организаций, участвующих в испытаниях.

Во время испытаний допускается присутствие представителя заказчика и других заинтересованных лиц (по согласованию с исполнителем).

Материально-техническое обеспечение.

Снабжение испытаний горюче-смазочными материалами, инструментом, вспомогательными средствами, и транспортом берёт на себя исполнитель работ. Снабжение испытаний запасными частями, необходимой конструкторской и технологической документацией на машину возлагается на заказчика работ.

Метрологическое обеспечение.

Испытательный полигон аттестован, каждое его испытательное сооружение проходит необходимую аттестацию в соответствии с требованиями. Все средства измерения (измерительные приборы) и инструмент, используемые при испытаниях, проходят соответствующую поверку и имеют действующую отметку поверителей.

Требования к квалификации персонала.

К испытаниям допускаются: инженеры-испытатели не ниже 2-й категории, водители-испытатели не ниже 2-го класса, слесари-испытатели не ниже 5-го разряда.

Требования по технике безопасности.

При проведении испытаний должны выполняться требования по технике безопасности испытательных работ на полигоне, а также при эксплуатации, обслуживании и ремонте испытываемой машины и агрегатов.

Объём испытаний.

Перечень этапов испытаний.

В процессе испытаний машина должна пройти 70% пробега по испытательной трассе с асфальтобетонным покрытием, притом первую половину этой дистанции - без нагрузки, а вторую половину - с полной загрузкой 3 т. 30% пробега машина должна пройти по грунтовой

испытательной трассе, также первую половину дистанции - без нагрузки, а вторую половину - с полной нагрузкой 3 т. Допускается перестановка этапов испытаний по желанию исполнителя.

Перечень количественных и качественных показателей. В процессе испытаний оцениваются следующие показатели: внешнее состояние испытываемого ведущего моста, его внешняя геометрия, температура моста в районе правой и левой ступиц и редуктора.

Продолжительность испытаний.

Испытания проводятся весной в течение 15 календарных дней.

Общая наработка (пробег).

Общий пробег в течение испытаний должен составлять 5000 км.

Этапы и методы испытаний.

Перечень основных пунктов входящих в методику проведения испытаний.

Отчётность по результатам испытаний.

После завершения каждого этапа испытаний оформляется протокол испытаний, подписываемый руководителем работ. Неисправности и повреждения автомобиля или испытываемого опытного образца моста отражаются в соответствующем разделе протокола испытаний.

По результатам испытаний составляется отчёт в двух экземплярах, подписываемый руководителем со стороны исполнителя и руководителем со стороны заказчика. Первый экземпляр отчёта остаётся у исполнителя, второй экземпляр передаётся заказчику.

Перечень нормативно-технических документов, применяемых при испытаниях (приложение) При проведении испытаний используются:

программа испытаний;

методика испытаний;

правила техники безопасности полигонных испытаний;

инструкция по эксплуатации и ремонту грузового автомобиля ЗИЛ-5301 «Бычок»;

инструкция по эксплуатации и ремонту опытного образца заднего моста.

3. Методика испытания

В методику испытаний, как правило, включают следующие разделы:

Объект испытаний - с указанием полного наименования машины, индекса и обозначения, количества испытываемых образцов и их пробег (наработка) до начала испытаний;

Цель испытаний - с указанием конкретных задач, которые должны быть решены как в процессе проведения, так и по их завершении при анализе результатов;

Условия и порядок проведения испытаний, где указывается:

характеристика места и оборудования (специальные испытательные сооружения, дороги) для испытаний;

метеорологические условия проведения и допустимые отклонения условий испытаний от заданных в технических условиях (ТУ) или тактико-технических заданиях (ТТЗ, ТЗ), или другой нормативной документации;

требования к техническому обслуживанию, хранению испытываемой машины;

взаимодействие организаций, участвующих в испытаниях;

материально-техническое обеспечение, в том числе вспомогательные технические средства, расходные материалы и запасные части, транспортное обслуживание, необходимая конструкторская и технологическая документация на машину;

метрологическое обеспечение, включая применяемые средства измерения (измерительные приборы и аппаратуру), необходимые для достижения требуемой точности экспериментальных оценок параметров;

требования к квалификации персонала, выполняющего испытание и обслуживание;

требования по технике безопасности.

Объём испытаний, где предусматривается:

перечень этапов испытаний и экспериментов (проверок) и последовательность их проведения;

перечень количественных и качественных показателей эксплуатационных свойств машины, подлежащих определению и оценке;

продолжительность, в том числе сезонная;

общая наработка (пробег) машины в процессе испытаний;

цикличность испытаний (при необходимости).

Этапы и методы испытаний, где указывается:

методика выполнения экспериментов (подробно по пунктам) для определения и оценки эксплуатационных свойств и характеристик машины;

- порядок и способы регистрации, обработки, анализа и оценки результатов испытаний;
- требования к достоверности и точности обработки получаемой информации;
- требования по технике безопасности эксперимента и охране окружающей среды.

4. Отчётность по результатам испытаний (протоколы испытаний, отчёт).

Пример составления методики испытания.

Методика испытаний.

1. Объект испытаний.

Объектом ходовых испытаний является задний ведущий мост автомобиля ЗИЛ-5301 «Бычок». На испытания представляется один опытный образец заднего ведущего моста установленный на испытательный автомобиль ЗИЛ-5301 «Бычок». На время начала испытаний: наработка ведущего моста - 60 моточасов, пробег - 0км.; пробег испытательного автомобиля 120000 км.

2. Цель испытаний.

Целью испытаний является подтверждение нормального функционирования опытного образца заднего ведущего моста автомобиля в условиях реальной дорожной эксплуатации.

3. Условия и порядок проведения испытаний.

3.1. Характеристика места и оборудования для испытаний. Испытания проводятся на испытательной асфальтобетонной и грунтовой трассе испытательного полигона.

3.2. Метеорологические условия проведения испытаний. Метеорологические условия проведения испытаний: сухая погода, температура воздуха - 10...25 °С, влажность - 60...75%.

3.3. Требования к техническому обслуживанию и хранению.

Во время проведения испытаний обслуживание и ремонт испытательного автомобиля и испытуемого моста должны проводиться в соответствии с инструкциями по эксплуатации и ремонту. Хранение испытательного автомобиля на полигоне должно осуществляться в специальном ангаре для хранения техники.

3.4. Взаимодействие организаций, участвующих в испытаниях.

Во время испытаний допускается присутствие представителя заказчика и других заинтересованных лиц (по согласованию с исполнителем).

3.5. Материально-техническое обеспечение испытаний.

Снабжение испытаний горюче-смазочными материалами, инструментом, вспомогательными средствами, транспортом, документацией по эксплуатации, обслуживанию и ремонту испытательного автомобиля берёт на себя исполнитель работ. Снабжение испытаний запасными частями, необходимой конструкторской и технологической документацией опытного образца заднего моста возлагается на заказчика работ.

3.6. Метрологическое обеспечение испытаний.

Испытательный полигон имеет сертификат и проходит Необходимую метрологическую аттестацию в соответствии с требованиями. Измерительные приборы и инструмент, используемые при испытаниях, проходят соответствующую метрологическую поверку.

3.7. Требования к квалификации персонала.

К испытаниям допускаются: инженеры-испытатели не ниже 2-й категории, водители-испытатели не ниже 2-го класса, слесари-испытатели не ниже 5-го разряда.

4. Объём испытаний.

4.1. Перечень этапов испытаний и последовательность их проведения.

Этапы проведения испытаний: 1-й этап: движение по асфальтобетонной трассе без нагрузки - пробег 1750 км;

2-й этап: движение по асфальтобетонной трассе с полной нагрузкой (3 т) - пробег 1750 км;

3-й этап: движение по грунтовой трассе без нагрузки - пробег 750 км.

4-й этап: движение по грунтовой трассе с полной нагрузкой - пробег 750 км.

Общий пробег в процессе испытаний - 5000 км.

4.2. Перечень определяемых параметров.

В процессе испытаний оцениваются следующие показатели: внешнее состояние испытываемого ведущего моста, его внешняя геометрия, температура моста в районе правой и левой ступиц и редуктора.

4.3. Продолжительность испытаний.

Испытания проводятся в течение 15 календарных дней, каждая испытательная смена длится в течение 8 часов.

4.3. Продолжительность испытаний.

Испытания проводятся в течение 15 календарных дней, каждая испытательная смена длится в течение 8 часов.

4.4. Общий пробег (наработка) в процессе испытаний. Общая наработка в процессе испытаний должна составлять 5000 км.

5. Порядок проведения испытаний.

5.1. Методика выполнения испытаний.

При проведении испытаний проводить операции в следующей последовательности:

Провести внешний контрольный осмотр испытательного автомобиля и испытываемого заднего моста перед каждой испытательной сменой;

Проверить техническое состояние испытательного автомобиля: уровень смазки и охлаждающей жидкости в двигателе, состояние ходовой части;

Запустить двигатель машины и вывести её из ангара хранения на испытательную трассу;

Провести испытания на трассе в режимах, соответствующих данной методике, в течение 8 часов;

После завершения каждого этапа испытаний оформляется протокол испытаний, подписываемый руководителем работ. Неисправности и повреждения испытываемого заднего моста или испытательного автомобиля отражаются в соответствующем разделе протокола испытаний. Копии протоколов испытаний подшиваются в приложение отчёта испытаний.

По результатам испытаний составляется отчёт в двух экземплярах, подписываемый руководителем со стороны исполнителя и руководителем со стороны заказчика. Первый экземпляр отчёта остаётся у исполнителя, второй экземпляр передаётся заказчику.

6. Содержание отчета

Составить программу и методику испытания агрегата автомобиля или трактора (по указанию преподавателя). Написать отчет о выполненной работе и сдать его преподавателю для проверки.

По окончании испытательной смены провести контрольный осмотр и дефектовку испытательного автомобиля и испытываемого моста, все замеченные неисправности и недостатки отразить в протоколе испытаний.

Порядок и способы регистрации результатов испытаний.

По окончании каждого этапа испытаний составить соответствующий протокол, в который внести данные о текущем состоянии испытываемого опытного заднего моста, а также данные о состоянии испытательного автомобиля. Замеры температур, проведенные в процессе испытаний, заносятся в соответствующий раздел протокола с указанием времени проведения замера и пробега.

Требования к достоверности и точности результатов.

Достоверность полученных результатов испытаний достигается путём их проведения на аттестованном испытательном полигоне и за счёт применения при испытаниях поверенных средств измерений (приборов) и инструмента, а также аттестованных и тестированных методик выполнения измерений (МВИ).

□ Требования по технике безопасности и охране окружающей среды.

При проведении испытаний должны выполняться требования по технике безопасности выполнения испытательных работ на полигоне, а также требования техники безопасности при эксплуатации, обслуживании и ремонте испытательного автомобиля и испытуемого агрегата. Необходимо проводить мероприятия по недопущению загрязнения окружающей среды горюче-смазочными материалами и техническим мусором.

ЛАБОРАТОРНАЯ РАБОТА № 2

Тема: СТЕНДОВЫЕ ИСПЫТАНИЯ ДВИГАТЕЛЕЙ

Продолжительность работы 4 часа.

Цель работы

Ознакомиться с методикой испытания двигателей внутреннего сгорания, применяемыми приборами и дефектами, которые можно выявить при стендовых испытаниях.

Содержание работы

Сначала необходимо внимательно ознакомиться с представленным ниже текстом и понять, какие требования предъявляются к подготовке испытаний, как они проводятся, и написать отчет о выполненной работе.

□ Методика стендовых испытаний двигателей внутреннего сгорания

Испытания двигателей внутреннего сгорания (ДВС) регламентируются специальными правилами (1585-82 и 2534-74), разработанными международной организацией по стандартизации (ISO). В нашей стране испытания ДВС проводятся для автомобильных двигателей в соответствии с ГОСТ 14846-81.

Испытания ДВС проводятся на стендах со специальными тормозными установками - гидравлическими, электрическими и индукторными. При этом испытания на стендах с электрическими приводами реверсивного действия выгодно отличаются тем, что позволяют оценить работу двигателя в режимах принудительного холостого хода, определить механические потери в нём, осуществить пуск без стартера, провести холодную обкатку после сборки.

Для проведения всех видов испытаний двигателей стенды должны быть оснащены не только тормозными установками с динамометрами, но и топливной, воздухопитающей, газовойыводящей, смазочной, охлаждающей, пусковой, противопожарной и другими системами.

В зависимости от программы испытаний стенды оснащаются специальным оборудованием и приборами, позволяющими имитировать различные условия работы двигателей и измерять необходимые параметры и показатели объектов испытаний. Воздухопитающая система должна

быть оборудована устройствами и приборами, обеспечивающими определение расхода воздуха, его подогрева или охлаждения, влажности и запылённости. Топливная система стендов оснащается устройствами для определения расхода топлива на различных режимах работы ДВС, а системы охлаждения и смазки - устройствами для оценки теплоотвода в охлаждающую жидкость и масло. Для определения индикаторных показателей стенды оснащаются соответствующими индикаторами и записывающими приборами.

В стендовых испытаниях ДВС в основном определяются:

- рабочие показатели и характеристики двигателя при регулировках и комплектации, указанных заводом-изготовителем. Испытания проводятся как при полной подаче топлива, так и при частичных подачах топлива; дополнительно испытания проводятся без подачи топлива на режимах принудительного холостого хода. По результатам испытаний строятся характеристики индикаторной мощности, внешняя скоростная характеристика, (в том числе с регуляторной ветвью), частичные характеристики, характеристики холостого хода, нагрузочные характеристики мощности и расхода топлива при постоянных частотах вращения коленчатого вала, частичные характеристики при фиксированной подаче топлива, а также при заданных законах изменений частоты и нагрузки;

- детонационные характеристики;

- надёжность, включая безотказность и износостойкость;

- предельные показатели мощности и крутящего момента ДВС при исключении влияния параметров несовершенства технологии изготовления, заводских допусков на изготовление, регулировок приборов систем питания и зажигания.

Такие показатели получаются при изменении только одной характеристики (например, параметров опережения зажигания) в области устойчивой работы двигателя с полной нагрузкой, за пределами которой, как правило, происходит падение мощности и увеличение расхода топлива;

- шумность работы и вибрации двигателя;

- токсичность, включая пробы на разных режимах работы, а также дымность.

Последний вид испытаний двигателей в настоящее время становится все более актуальным и законодательно обозначенным для выполнения при диагностических мероприятиях. Эти испытания базируются на оценке составных компонентов выхлопных газов.

Возникающие при сгорании топлива в двигателях автомобилей компоненты выхлопных газов делятся на вредные и безвредные. Окись углерода (CO), углеводороды (CH), окислы азота (NOx), свинец (Pb) и его соединения, двуокись серы (SO₂), твёрдые частицы (например, сажа) - это вредные составляющие. В тоже время азот (N₂), кислород (O₂), двуокись углерода - углекислый газ (CO₂) и водяной пар (H₂O) - это безвредные вещества. Соотношение этих составляющих определяется эксплуатационным состоянием двигателя и качеством сгорания смеси, которая в свою очередь зависит от процесса смесеобразования, зажигания, параметров камеры сгорания и систем впуска и выпуска газов. Поэтому этот вид стендовых испытаний двигателей внутреннего сгорания требует избирательно и с высокой точностью определять содержание всех компонентов выхлопных газов. Это производится с помощью приборов, работающих по методу инфракрасного излучения. Метод основан на способности указанных выше комп инфракрасное излучение, а именно излучение строго определённой, характерной для каждого газа в отдельности, длины волны.

Азот является наиболее существенной составной частью воздуха, его доля равна 70 %. Он поступает в двигатель вместе с всасываемым воздухом и большей частью снова выходит из него, не участвуя в процессе сгорания.

Кислород имеется в выхлопных газах в том случае, если из-за слишком бедной смеси или плохого перемешивания в камере сгорания не весь кислород, содержащийся в воздухе, используется в процессе сгорания для окисления топлива.

Водяной пар и углекислый газ являются, как уже указывалось выше, собственно конечными продуктами сгорания.

Окись углерода - это вредное вещество возникает, если из-за недостатка кислорода (O₂) в смеси невозможно полное окисление углерода (C) с преобразованием его в углекислый газ (CO). Поскольку окись углерода уже в малых концентрациях воздействует на компоненты крови (она соединяется с красными кровяными тельцами (эритроцитами) и тем самым уменьшает их способность к поглощению кислорода), то она в первую очередь привлекла внимание законодательных органов. Окись углерода стала той составной частью выхлопных газов, которая

первой была включена в качестве компонента выхлопных газов, подлежащего обязательному контролю на автомобилях. Наибольшая концентрация CO создается в цилиндрах во время сгорания топлива, в атмосфере окись углерода сравнительно быстро окисляется, превращаясь в безвредный углекислый газ.

Как и в случае образования окиси углерода, недостаточное количество воздуха приводит к неполному сгоранию и вследствие этого к эмиссии несгоревших или частично сгоревших углеводородов. В выхлопных газах находятся, поэтому не только углеводород, но и различные углеводородные соединения, в том числе ароматические углеводородные соединения, имеющие резкий запах и частично относящиеся к веществам, вызывающим раковые заболевания, каковыми считаются, например, бенз-а-пирены или ненасыщенные углеводороды, которые под воздействием солнечного излучения в комбинации с окислами азота участвуют в образовании смога. Насыщенные углеводороды практически не имеют запаха, но имеют, однако, наркотическое действие и раздражают слизистые оболочки, правда, в легкой форме. Таким образом, высокие концентрации несгоревших углеводородов могут быть вредными для здоровья, кроме того, с ними связывают также гибель лесных насаждений.

Азот, который является главной составной частью воздуха, при нормальных температурах не соединяется с кислородом. Только при особенно большом подводе энергии, что имеет место в процессе сгорания топлива в двигателе при большом давлении и высокой температуре, происходит химическая реакция, в результате которой образуется окись азота (NO). После выхода из цилиндров окись азота продолжает соединяться с кислородом, образуя двуокись азота (NO₂). NO и NO₂ считаются стабильными газами и обычно их объединяют под общим названием окислы азота и обозначают NO_x. Высокая концентрация NO_x вызывает раздражение органов дыхания и присущие отравлениям признаки. Длительное вдыхание окислов азота может привести к разрушению ткани легких.

Соединения свинца обычно используются в качестве антидетонационных средств. Именно поэтому они и оказываются в выхлопных газах двигателя. Кроме того, свинцовые добавки являются своеобразным смазочным средством для впускных и выпускных клапанов, поскольку отложения свинца на них уменьшают их износ. Соединения свинца действуют как клеточный яд на кровь, костный мозг и нервную систему.

Двуокись серы возникает за счёт окисления серы, содержащейся в топливе. Поскольку содержание серы в бензине весьма мало (< 0,1 %), то эмиссии двуокиси серы (SO₂) особого значения не придается.

Сажа появляется только при экстремальной нехватке воздуха. Обычно таких условий на правильно отрегулированных бензиновых двигателях не возникает.

Большое влияние на возникновение трех важнейших вредных веществ - окиси углерода (CO), несгоревших углеводородов (HC) и окислов азота (NO_x) оказывает соотношение в смеси бензина и воздуха.

В среднем для полного сгорания 1 кг топлива требуется 14,7 кг воздуха. При такой так называемой стехиометрической смеси коэффициент состава смеси (или коэффициент избытка воздуха) лямбда равен 1 ($X = 1$).

По величине коэффициента состава смеси (коэффициента избытка воздуха) можно непосредственно судить о том, является ли смесь бедной или богатой. Например, если $X = 0,8$, что соответствует соотношению веса расходуемого воздуха к весу расходуемого топлива $0,8 \times 14,4:1 = 11,76:1$, то смесь является экстремально и излишне богатой. Минимальные значения окиси углерода достигаются при коэффициентах состава смеси X , превышающих 1.1. С этого значения доля окиси углерода в выхлопных газах практически не зависит от соотношения воздуха и топлива. В этом диапазоне двигателя работают с небольшим избытком воздуха. Система смесеобразования подает в двигатель воздуха больше, чем ему собственно необходимо для процесса сгорания. Предпосылкой для безукоризненного функционирования моторов с бедной смесью является наличие мощной системы зажигания - особо бедные смеси, а также особо богатые, требуют энергии зажигания, которая до 15 раз превышает значение этой энергии при $X = 1$. При значении коэффициента состава смеси $X = 1,25$ у двигателей обычной конструкции достигается предел воспламенения смеси, сверх этого значения смесь без использования специальных мер воспламенить невозможно.

В диапазоне богатых смесей, то есть при значениях коэффициента состава смеси, меньшем

1, доля окиси углерода CO выхлопных газов изменяется в зависимости от величины соотношения воздуха и топлива практически линейно.

Исходя из ужесточения требований закона к эмиссии выхлопных газов, изготовители двигателей усиленно стремятся сохранить значение коэффициента состава смеси в благоприятном с точки зрения выброса вредных веществ диапазоне вблизи 1. Точное согласование процесса образования смеси, и системы зажигания на соответствующем двигателе привели к тому, что выброс окиси углерода современными двигателями резко уменьшился. Значения от 0,5 до 1,5 % по объему стали в настоящее время правилом. Таким образом, слишком высокое содержание CO всегда является признаком образования богатой смеси, например, как следствие неправильной регулировки карбюратора или нарушений в работе системы впрыска. Причинами могут стать также неправильный уровень поплавка, слишком высокое давление топлива, загрязненный воздушный фильтр, неисправная вентиляция картера коленчатого вала или некорректно работающее устройство прогрева двигателя.

Для несгоревших углеводородов (НС) также можно получить минимальное значение, а именно при значениях X приблизительно равных от 1,1 до 1,2.

Точно также, как и содержание CO, доля углеводородов из-за неполного сгорания возрастает по мере увеличения количества топлива в смеси (то есть по мере того, как смесь становится все богаче).

Но и в диапазоне бедных смесей эмиссия углеводородов НС снова возрастает. Слишком низкие температуры во всасывающем коллекторе и камере сгорания, неравномерное распределение смеси, преждевременное прекращение горения смеси из-за воздействия холодных стенок цилиндров, замедление процесса сгорания при очень бедной смеси, включая также перебои зажигания - все это ведет к резкому увеличению содержания НС в выхлопных газах. Нагрузка двигателя также изменяет эмиссию углеводородов. С повышением нагрузки уровень температуры в

камере сгорания увеличивается. Поэтому площадь зоны стенок цилиндров, на которой гасится пламя, по мере роста нагрузки уменьшается. Кроме того, более расширения и выпуска. Этот эффект вызывает снижение эмиссии несгоревших углеводородов по мере роста нагрузки двигателя. То же самое относится и к эмиссии окиси углерода CO. Прежде всего на абсолютное значение эмиссии НС в очень сильной степени влияют регулировка и работа системы, а также механическое состояние мотора.

Неправильная регулировка зажигания, нагар на свечах зажигания, дефектные кабели зажигания, тотальные перебои зажигания, негерметичная система всасывания, неплотности в цилиндрах или неисправные клапаны впрыска являются причинами слишком большого содержания несгоревших углеводородов в выхлопных газах. Поэтому определение содержания в выхлопных газах углеводородов, наряду с содержанием CO является важнейшей мерой для всесторонней диагностики двигателя.

Зависимость эмиссии окислов азота (NOx) от значения коэффициента состава смеси и протекает прямо противоположно тому, как она протекает в случае углеводородов. Хотя благодаря обеднению смеси углеводороды в значительной степени сгорают, но остающийся свободный кислород вступает в реакцию с азотом, прежде всего из-за увеличивающейся температуры и повышения давления в камере сгорания. Предпосылкой для имеющих практический смысл измерения является наличие стенда для проверки двигателя под нагрузкой (стенд проверки мощностных характеристик двигателя).

Причиной того, что при дальнейшем обеднении смеси содержание окислов азота снова снижается, является снижение температур в камере сгорания, которое снова наступает по мере увеличения коэффициента состава смеси, то есть по мере «разжижения» смеси, количество топлива в которой уменьшается. Тем самым снова устраняется предпосылка образования окислов азота.

С увеличением опережения зажигания, то есть всё большим смещением его в направлении раннего зажигания и связанное с этим повышение температур в камере сгорания приводят к увеличению эмиссии окислов азота во всем диапазоне соотношении воздуха и топлива.

Двуокись углерода или углекислый газ CO₂ не является так называемым вредным веществом: как конечный продукт сгорания он достигает максимума в так называемой стехиометрической точке при коэффициенте X = 1. Поэтому содержание CO₂ в выхлопных газах можно взять за меру, показывающую степень более или менее полного сгорания. Максимально возможное значение при коэффициенте X = 1 и идеальном полном сгорании составляло бы

примерно 14 % по объёму. Чем больше содержание CO₂ в выхлопных газах приближается к этому значению, тем полнее происходит сгорание и тем меньше доля окиси углерода CO и несгоревших углеводородов HC. С другой стороны, при небольшом содержании вредных веществ в выхлопных газах слишком низкое значение уровня CO; является признаком недопустимого разбавления выхлопных газов из-за наличия негерметичности или прогаров (дыр) в выхлопной системе.

Свободный кислород (O₂) появляется в выхлопных газах при избытке воздуха в смеси. Как только значение коэффициента X начинает превышать 1, происходит четкое увеличение содержания O₂. Вместе с максимальной величиной уровня углекислого газа содержание кислорода является однозначным показателем перехода от диапазона богатых смесей к бедным смесям, а также признаком негерметичности в системе всасывания и в выхлопной системе.

При температурах, превышающих 600 °C. в выхлопной системе происходит дальнейшее окисление CO и HC кислородом до H₂O и CO₂, причем для повышения эффективности этого процесса возможно подведение вторичного воздуха вблизи выпускных клапанов. Верхом достижения в этой области является так называемый терморреактор. Он сконструирован таким образом, что при работе на богатых смесях, когда в выхлопных газах повышается содержание CO и HC, в газ добавляется воздух и эта смесь воспламеняется при высоких температурах, в результате чего вредные вещества сгорают. Из-за повышенных расходов топлива при использовании термического дожигания эту технологию на большинстве современных автомобилей заменила каталитическая система.

Впрочем, на некоторых автомобилях с катализаторами также производится подвод дополнительного воздуха, например, с целью более быстрого нагревания катализатора в фазе прогрева и достижения более лучшего дожигания при работе на холостом ходу.

В зависимости от применяемой концепции обработки выхлопных газов различают три вида систем катализаторов:

- окисляющие катализаторы;
- двухконтурные (или двухступенчатые) катализаторы;
- 3-х компонентные катализаторы выхлопных газов, воздействующие на такие компоненты выхлопа, как NO_x, HC, CO (они могут быть регулируемые и нерегулируемые катализаторами).

Только 3-компонентные катализаторы обладают способностью одновременно снизить содержание всех трех вредных компонентов выхлопных газов CO, HC и NO_x, причем в очень значительном размере. В сочетании с регулировкой коэффициента состава смеси 3-компонентный катализатор в настоящее время представляет собой наиболее эффективную систему очистки выхлопных газов и поэтому его применяют для выполнения самых строгих предписаний по содержанию вредных веществ в выхлопе автомобилей.

Катализатор состоит из собственно активного каталитического слоя, основы (носителя) для этого слоя и корпуса из стального листа. В качестве носителя каталитического слоя используются три системы:

- насыпная основа (европейскими изготовителями автомобилей практически не применяется);
- керамические монолиты (наиболее распространены в настоящее время);
- металлические монолиты.

Керамические монолиты представляют собой керамическое тело, через которое проходит несколько тысяч маленьких каналов. По этим каналам протекает выхлопной газ. Керамика состоит из устойчивого к высоким температурам материала на основе магния, алюминия и кремния.

Чувствительный к ударам монолит эластично закрепляется в листовом корпусе. Для этого между стенками корпуса и носителем находится металлическая сетка из высоколегированной стальной проволоки диаметром примерно 0,25 мм. Эта сетка должна быть эластичной, чтобы предотвратить повреждения монолита вследствие допусков при изготовлении, различных коэффициентов расширения материалов корпуса и основы, механических нагрузок при движении и действующих на керамическое тело газовых сил.

Металлические монолиты пока применяются редко. В большинстве случаев их устанавливают вблизи двигателей в качестве так называемых предварительных или пусковых катализаторов в дополнение к главному катализатору, чтобы при пуске холодного двигателя быстрее достичь эффективности каталитического преобразования.

Керамические и металлические монолиты нуждаются в слое носителя из окиси алюминия

(«wash-coat» - «промывочное покрытие»), который увеличивает эффективную поверхность катализатора с коэффициентом 7000. Нанесенный на этот слой активное каталитическое покрытие у окисляющих катализаторов состоит из благородных металлов платины и палладия, у трехкомпонентных катализаторов - из платины и родия. Платина ускоряет процесс окисления углеводородов и окиси углерода, родий способствует редукции (уменьшению) окислов азота. Количество благородных металлов в одном катализаторе составляет примерно 2...3 грамма.

Требование, избирательно и с большой точностью определять содержание всех компонентов выхлопных газов привели к тому, что из всех известных методов измерений в практике остался только метод измерений с помощью инфракрасного излучения. На этом принципе работает прибор фирмы Бош ЕТТ 008.14.

Прибор ЕТТ 008.14 для измерения содержания СО также, как и все другие приборы для исследования выхлопных газов, относящиеся к системе проверочного оборудования ВовсЬ-Соипрас-ТесI-System, управляется микропроцессором и в основном работает автоматически. Тем самым в значительной степени исключаются влияние на ход проверки окружающей среды и обслуживающего персонала.

После включения прибора осуществляется его самопроверка и цикл прогрева. После истечения времени прогрева, равного примерно 3 минутам, производится всасывание так называемого «нулевого» газа, то есть воздуха, а также продувка газового тракта. После этого прибор готов к работе.

Измерение начинается с включения насоса. Также и в этом случае вначале примерно в течение 10 секунд снова всасывается чистый воздух и производится автоматическая установка нуля. Полученная в результате измерения величина запоминается микропроцессором прибора как действующее значение нуля. Только после этого магнитный клапан переключает газовый тракт на прохождение выхлопных газов.

Зависимость метода измерений от температуры учтена в вычислительной программе микропроцессора, который проводит с этой целью контроль приёмной камеры. Учитывается также барометрическая высота и частота сети.

В остальном процессор следит за всеми функциями прибора в плане соблюдения предписанных граничных величин. О недопустимых отклонениях сообщается пользователю и процесс проведения проверок немедленно прекращается. Измерения проводятся в процентах от общего объема (в % по объёму).

Наименьшее разрешение составляет 0,01 % по объёму. В процессе измерения сообщается о следующих дефектах:

- неправильная регулировка карбюратора;
- неисправная система смесеобразования, образуется слишком богатая или слишком бедная смесь;
- неправильный уровень поплавка карбюратора;
- неисправность устройства обогащения смеси при ускорениях;
- неправильное число оборотов холостого хода;
- неправильная работа устройства обогащения смеси при прогреве двигателя;
- неисправная вентиляция картера коленчатого вала;
- прогар уплотнительной прокладки головки цилиндров;
- загрязнение воздушного фильтра;
- о функции катализатора, включая НС, если есть возможность проведения измерений до и после катализатора.

Оценка углеводородов (НС) производится в частицах на миллион (ppm). 1000000 ppm = 100 % по объёму. Наименьшее разрешение 2 ppm. Выводится информация о следующих дефектах:

- неполное сгорание:
- неисправная система смесеобразования, перебои процесса сгорания из-за слишком бедной смеси:
- неисправная система зажигания, перебои зажигания, например, из-за отложения нагара на свечах, дефектных кабелей, неправильной установки зажигания;
- негерметичность в системе всасывания, неплотности в карбюраторе, в системе впрыска, в клапанах впрыска, негерметичность впускных или выпускных клапанов:
- о функции катализатора, включая СО, если есть возможность проведения измерений до и после катализатора.

Измерения двуокиси углерода (CO₂) проводятся в процентах от общего объема (в % по объему). Наименьшее разрешение составляет 0,1 % по объему. Выводится информация о следующих дефектах:

- неполное сгорание (в связи с CO и HC);
- неточная регулировка системы смесеобразования, коэффициента состава смеси X (в связи с CO и O₂).

Измерения кислорода (O₂) проводятся в процентах от общего объема (в % по объему). Наименьшее разрешение составляет 0,1 % по объему. Выводится информация о следующих дефектах:

- неточная регулировка системы смесеобразования в связи с CO и CO₂.

Измерения окислов азота производятся в частицах на миллион (ppm). Наименьшее разрешение 5 ppm.

Выводится информация о следующих дефектах (только в сочетании с испытаниями на стенде по определению мощностных характеристик двигателя):

- о качестве функционирования системы очистки выхлопных газов от ядовитых (вредных) веществ в их связи с CO и HC;
- о работе системы обратного подвода выхлопных газов.

Измерение прироста HC (Δ HC) является методом, при котором можно избирательно оценить процесс смесеобразования и качество процесса сгорания в каждом отдельном цилиндре. Предпосылкой для проведения таких измерений служит наличие наряду с измерительным прибором, имеющим возможность определения доли HC в выхлопных газах, также и моторного тестера с приспособлением для короткого замыкания цилиндров, разработанным специально для проведения измерений дельты HC (Δ HC). Такие приспособления имеются у моторных тестеров Бош MOT 301 и MOT 501.

При работе двигателя на холостом ходу в выхлопных газах создается вполне определенное содержание углеводородов HC.

Если замкнуть накоротко зажигание одного из цилиндров, то этот цилиндр полностью выбросит всю смесь, которая смешается с остальными выхлопными газами. Соответственно этому увеличится замеренное содержание HC в выхлопных газах. Увеличение доли HC является масштабом для оценки состава смеси в данном цилиндре.

Богатая смесь вызывает большое увеличение содержания HC. небольшое повышение означает бедную смесь. Сравнение результатов измерений отдельных цилиндров между собой показывает равномерность образования смеси для каждого цилиндра или соответственно, о присущих данному цилиндру дефектах, являющихся причиной увеличения содержания HC.

Чтобы создать равные условия измерений для всех цилиндров, необходимо осуществлять короткое замыкание цилиндров и измерение HC в соответствии с точно определенной программой проведения этой операции, что в полной мере обеспечивается в случае использования моторных тестеров Бош MOT 301 и MOT 501. Только в этом случае можно гарантировать однозначные результаты измерений. Разумеется, что измерение прироста доли HC, то есть Δ HC следует производить только перед катализатором, поскольку преобразование углеводородов в катализаторе сведет на нет эффект возрастания содержания HC.

Измерение прироста доли углеводородов в выхлопных газах Δ HC обычно проводится на незагруженном двигателе при оборотах холостого хода.

Как было указано, правила и методы испытаний двигателей определяются соответствующими отечественными и международными стандартами и специальными нормативными документами, но в некоторых странах используются национальные стандарты, несколько отличающиеся предусматриваемой комплектностью двигателя и его систем, формулами приведения результатов к стандартным (нормальным) условиям.

В международных каталогах встречаются результаты стендовых испытаний двигателей с показателями, определенными по методикам стандартов DIN (Германия). SAI (США) и по другим методикам, на что необходимо обращать внимание при сопоставительных оценках.

Содержание отчета

В отчете о занятии ответить письменно на следующие вопросы.

Какими установками и стендами должен быть оснащен стенд для испытания двигателей?

- Какие показатели и характеристики определяются в стендовых испытаниях

двигателей?

- Содержат ли выхлопные газы безвредные вещества? Если да то, какие?
- На чем основан метод инфракрасного излучения?
- Участвует ли азот в процессе сгорания топлива?
- Содержат ли выхлопные газы кислород, если да то в каких случаях?
- Почему образуется окись углерода?
- Какой показатель характеризует качество рабочей смеси?
- Воспламенятся ли топливная смесь при коэффициенте избытка воздуха $X=1,3$?
- Какой показатель характеризует признак образования богатой смеси?
- Какие причины могут вызывать резкое увеличение содержания негоревших

углеводородов (СН) в выхлопных газах?

О каких дефектах выводится информация на основании измерения уровня углеводородов СН, двуокиси углерода CO₂, кислорода O₂, окислов азота NO_x?

Как определяется и оценивается процесс смесеобразования в каждом цилиндре

двигателя?

- Для чего предназначен терморектор? Принцип его действия.
- Какие существуют виды систем катализаторов и какой из них наиболее эффективен?
- Порядок работы прибора ЕТТ 008.14 для измерения содержания СО?
- О каких дефектах сообщает прибор в процессе ЕТТ 008.14 измерения?

Записать результаты испытаний двигателя.

ЛАБОРАТОРНАЯ РАБОТА № 3

Тема: СТЕНДОВЫЕ ИСПЫТАНИЯ ТРАНСМИССИЙ

Продолжительность работы 4 часа.

Цель работы

Ознакомиться и понять методику проведения стендовых испытаний муфт сцепления, механических коробок передач, раздаточных коробок и коробок отбора мощности, автоматических коробок передач, карданных передач и ведущих мостов.

Содержание работы

Внимательно прочитать и понять представленную ниже методику испытания трансмиссий на стендах и после этого составить отчет о выполненной работе и представить его для проверки преподавателю.

1. Стендовые испытания трансмиссий

Стендовые испытания трансмиссий имеют целью определение параметров прочности, усталости, жёсткости, надёжности, внутренних энергетических потерь, температурных характеристик, специальных показателей работы отдельных элементов и других характеристик. В большинстве случаев испытания трансмиссий автомобилей проводятся на универсальных стендах для оценки одновременно исследуемых многих показателей рабочих процессов.

Для испытаний отдельных узлов и агрегатов трансмиссии в настоящее время используются стенды как прямого нагружения с разомкнутым потоком мощности, так и стенды с замкнутой контуром и с динамическим нагружением от маховых масс или от специальных нагрузочных устройств.

С целью повышения экономичности стендовых испытаний трансмиссий часто используются установки, использующие явление рекуперации мощности. При такой схеме нагружения можно автоматизировать процесс испытаний путём установки простых электронных программирующих устройств, позволяющих создавать различные сочетания крутящих моментов и угловой скорости при любой последовательности их чередования. В этом случае режимы стендовых испытаний приближаются к эксплуатационным, что даёт возможность более объективно оценивать характеристики объектов испытаний.

Испытания муфт сцеплений включают определение коэффициента запаса-величины и стабильности момента трения, упругих деформаций элементов нажимного механизма, надёжности при повышенных частотах вращения, термостойкости фрикционных элементов, исследование параметров балансировки, характеристик демпфера крутильных колебаний, износостойкости фрикционных накладок, их намокаемости в воде и масле, коэффициента полезного действия (КПД) привода и некоторых других свойств.

Перед испытаниями механизм сцепления в сборе, сборочные единицы его привода, а также отдельные элементы, например ведомый диск, подвергаются всем необходимым контрольным измерениям и взвешиваниям, а вращающиеся детали, кроме того - балансировке. Упругие деформации элементов нажимного механизма определяются при полном включении сцепления. Они измеряются индикаторами при установке сцепления на специальную плиту. Эти деформации не должны вызывать изменения хода нажимного диска более 10 % от теоретически просчитанного.

Программы комплексных испытаний муфт сцеплений предусматривают циклическую повторяемость процессов включения и выключения с имитацией различных режимов работы.

Для испытаний сцеплений применяются стенды, снабжённые механизмами нагружения крутящим моментом и осевым усилием, а также устройствами измерения момента, осевого усилия, перемещения и угла закручивания.

Характеристика коэффициента запаса сцепления определяется по результатам измерения крутящего момента, при котором начинается проскальзывание ведомого диска относительно ведущих частей сцепления, закрепленных неподвижно. Перед снятием этой характеристики поверхность фрикционных накладок ведомого диска прирабатывается с рабочими поверхностями маховика и нажимного диска. Крутящий момент измеряется при полном включении сцепления и вращении ведомого диска в двух направлениях с частотой вращения 2 об/мин.

В некоторых случаях вследствие влияния центробежных сил на передаваемый крутящий момент коэффициент запаса сцепления определяется при вращении сцепления с различной частотой вплоть до максимальной. При этом начало проскальзывания определяется по результатам сравнения показаний двух тахометров, установленных на ведущей и ведомой частях сцепления.

Для снятия характеристик нажимного механизма устанавливается зависимость усилия на рычагах от их перемещения. Усилие может создаваться механическим или пневматическим устройством. Оно определяется динамометром, а перемещение рычагов - индикатором часового типа.

Характеристики гасителя крутильных колебаний определяются при закреплении ступицы ведомого диска на шлицах неподвижного вала. При этом к диску прикладывается крутящий момент и замеряется угол его перемещения при постепенном увеличении момента (для построения петли гистерезиса). Кроме того, ведомый диск испытывается на центрифуге, где оцениваются его прочностные параметры от воздействия центробежных сил. В этом случае испытания проводятся при частоте вращения, в два раза превышающей максимальные обороты коленчатого

вала двигателя. Перед началом испытаний сцепление нагревается примерно до 250 °С.

Основными характеристиками привода, которые получают в лабораторных условиях, являются КПД привода и зависимость перемещения нажимного диска от хода педали сцепления. КПД привода оценивается по отношению работы, требуемой на перемещение нажимного диска, ко всей затраченной работе в процессе выключения сцепления.

После снятия перечисленных выше характеристик механизм сцепления в сборе и наиболее ответственную его часть - ведомый диск с фрикционной обшивкой - испытывают на центрифуге. В процессе испытаний определяется надёжность деталей при воздействии центробежных сил. Ведомые диски и сцепление в сборе легковых автомобилей проверяют при частоте вращения, превышающей в 2 раза, а грузовых автомобилей в 1,5 раза максимальную частоту вращения коленчатого вала двигателя. Испытания проводятся обычно в течение 15 мин.

Перед началом испытаний сцепление или отдельно ведомый диск с накладками нагревается до температуры 250 °С. По окончании испытаний детали тщательно осматриваются с целью обнаружения возможных повреждений.

Испытания на надёжность, включая испытания на долговечность и износостойкость механизма сцепления в сборе и отдельных его элементов, проводятся, как правило, на стендах, снабженных ведущей массой, момент инерции которой соответствует моменту инерции вращающихся и поступательно движущихся масс автомобиля. При этом ведущая масса, соединённая с электродвигателем стенда, обычно значительно превышает ведомую массу. Ведомая (нагрузочная) масса подбирается по суммарной массе вращающихся частей трансмиссии с учётом её общего передаточного числа. Ведомая масса, как правило, состоит из набора дисков, позволяющих регулировать режимы нагружения сцепления.

Испытания заключаются в периодическом включении сцепления и свободном ускорении ведомой массы до

частоты вращения равной частоте вращения ведущей массы, после чего сцепление выключается и осуществляется торможение ведомой массы. Затем цикл повторяется. Надёжность сцепления лимитируется стойкостью фрикционных накладок и других деталей, подверженных износу и усталостным разрушениям. Поэтому большой объём составляют испытания отдельно взятых фрикционных накладок, шарниров и рычагов нажимного диска, пружин и выжимных подшипников, в процессе которых обязательно определяются сопротивление усталостным разрушениям, термостойкость, износостойкость, а для накладок ещё и стабильность коэффициента трения.

Испытания механических коробок передач, раздаточных коробок и коробок отбора мощности в основном регламентируются соответствующими отраслевыми стандартами (ОСТ) для автомобилей и включают: определение надёжности, статистической прочности (по нагрузкам, разрушающим наиболее слабое звено), жёсткости конструкции, изгибного и контактного сопротивления, усталости зубчатых зацеплений, величины и положения пятен контактов зубьев шестерён всех передач под нагрузкой, долговечности подшипников, коэффициента полезного действия, построение температурной характеристики (по времени непрерывной работы в режиме максимальной мощности двигателя), определение качества уплотнений, оценки уровня вибраций и шума, лёгкости переключения передач, качества работы синхронизаторов, муфт переключения и механизмов управления. При испытаниях на надёжность определяется долговечность шестерён (по изгибной и контактной усталости зубьев), подшипников качения (по контактной усталости и износу), подшипников скольжения муфт переключения передач, синхронизаторов, торцевых поверхностей шестерён, сальников, картера и опор агрегатов. Кроме того, исследуется влияние различных конструктивных и технологических факторов на работу этих редукторов.

Стенды, применяемые для испытаний механических редукторов автомобилей, должны создавать требуемые нагрузочные и скоростные режимы, дозировать и контролировать их во всём рабочем интервале, а также обеспечивать регулировки температурных условий работы агрегатов. Для этих испытаний применяются как стенды разомкнутого типа (стенды с прямым потоком мощности), в которых нагружение осуществляется тормозными устройствами, так и стенды замкнутого типа (с замкнутым потоком мощности) с нагружением внутренними силами, возникающими в результате предварительного и принудительного закручивания валов кинематического контура.

На стендах первого типа обычно проводятся кратковременные несложные испытания, тогда как стенды второго типа, как более экономичные, нашли применение для длительных испытаний.

Испытания редукторов в основном проводятся при нагрузках, близких к максимальным крутящим моментам двигателя на каждой передаче, либо по специальным программам, разработанным на основе изучения нагрузочных режимов в условиях реальной эксплуатации. Однако следует учитывать, что максимальный крутящий момент двигателя используется у автомобилей не часто - около 10 % от общего времени эксплуатации. Вместе с тем иногда на трансмиссию передаётся крутящий момент выше максимального расчётного по двигателю.

Простые одноступенчатые испытания деталей коробок перемены передач и других редукторов в гармоническом режиме нагружения проводятся на стендах любых схем построения. Однако, по экономическим соображениям предпочтительнее выбрать стенды с резонансным приводом, позволяющим при небольших затратах энергии реализовывать высокую частоту и величину нагрузок.

На рис. 1 показаны схемы таких стендов, разработанных фирмой «Шенк».

Рисунок 1. Схемы установок фирмы «Шенк» для испытаний коробок передач:

а) без отбора мощности, б) с отбором мощности;

1 и 2 - статор и вал ротора поворотного цилиндра; 3 - крутильный измерительный динамометр; 4 - испытываемые коробки передач; 5 - замыкающие зубчатые передачи нагружающего момента; 6 - вал затяжки контура; 7 - электродвигатель привода валов; 8 - основной электродроссельный усилитель поворотного гидроцилиндра закрутки кинематической цепи стенда; 9 - гидроцилиндр нагружения валов отбора мощности

Для нагрузок до 600 кН предпочтительнее использовать механические резонансные стенды, при нагрузках свыше 600 кН следует использовать гидрорезонансные стенды. К недостаткам резонансных стендов следует отнести ограничения по демфирующим свойствам и деформациям испытываемого объекта, а также недостаток свободы выбора частотных параметров нагружения.

Механизмы переключения передач испытываются по специальным программам на стендах с электрическим или пневматическим приводом включения и выключения. Испытания состоят в последовательном включении и выключении передач на частоте вращения, составляющей 75 % от максимальных оборотов каждой передачи. Испытания проводятся до тех пор, пока не станет прослушиваться характерный шум, создаваемый зачатыми колёсами, свидетельствующий об износе механизмов переключения передач.

Испытания автоматических коробок передач входящих в состав автоматических автомобильных или тракторных трансмиссий, дополнительно включают исследования зависимости момента переключения от скорости движения машины и нагрузки ведомом валу, а также характеристики управляющих систем и моменты трения в тормозах и фрикционах коробки.

Гидромеханические передачи (ГМП) подвергаются испытаниям на специальных стендах. Их методика регламентирована ГОСТ 12118-75. В этих испытаниях определяется безразмерная характеристика гидротрансформатора, включая зависимости коэффициента трансформации крутящего момента, коэффициента полезного действия и входного момента от передаточного числа механизма.

Испытания проводятся на режиме постоянного крутящего момента на ведущем валу в пределах от 0,5 до 0,9 максимального крутящего момента двигателя.

Статическая прочность гидропередачи определяется при передаточном числе, равном нулю, и моменте на входе, большем максимального значения момента двигателя.

Кроме того, на стендах определяется герметичность, прочность и долговечность уплотнений, а также долговечность муфт свободного хода.

Кроме того, на стендах определяется герметичность, прочность и долговечность уплотнений, а также долговечность муфт свободного хода.

Испытания на работоспособность предусматривают определение возможностей гидропередачи выполнять заданные функции, сохраняя значения основных параметров в пределах, установленных соответствующей технической документацией. Поэлементно в гидродинамических передачах испытываются все основные узлы: гидротрансформатор, насосы, фрикционные механизмы, муфты свободного хода, зубчатые передачи и механизмы блокировки выходного вала.

При испытаниях на долговечность автоматических коробок передач и ГМП в сборе определяется время работы (число циклов), в течение которого объект испытаний сохраняет работоспособность. Нагрузка при этих испытаниях создаётся или такой же как при работе ГМП

на автомобиле в условиях эксплуатации, или увеличенной для ускорения испытаний.

Превышение числа циклов до наступления предельного состояния, которое возникает за время реальной эксплуатации, характеризует, так называемый, «запас» потенциальных свойств объекта испытаний. Однако чрезмерное увеличение циклов нагружения и форсирование режимов испытаний может привести к искажённым и даже неправильным результатам. Поэтому временные параметры и режимы ускоренных испытаний выбираются после тщательного анализа нескольких пробных экспериментов, чтобы характер разрушений или предельного износа деталей был эквивалентен эксплуатационному.

Стендовые испытания карданных передач проводятся в соответствии с ГОСТ 14023-81 и включают измерение всех линейных и угловых размеров, зазоров в соединениях, определение усилия осевого перемещения шлицевого вала в шлицевой втулке, радиального биения трубы карданного вала, контроль качества сварных швов и плавность работы карданных шарниров.

Испытания начинаются с определения прочности под статической нагрузкой крутящим моментом до разрушения слабого звена. Затем исследуется вибрация и производится балансировка. При динамических испытаниях на специальных стендах, оценивается критическая частота вращения до появления изгибных колебаний, а также КПД передачи. Критическая частота вращения устанавливается при постепенном увеличении оборотов до расчётного значения, которое должно превышать на 30 % частоту вращения карданной передачи, соответствующую максимальной скорости движения машины.

При испытаниях по оценке долговечности карданной передачи программируются изменения нагружения по четырём исследуемым параметрам: крутящему моменту, частоте вращения, углу между валами и осевому перемещению в шлицевом соединении.

Карданные передачи в условиях эксплуатации работают как при постоянных режимах нагружения (например, во время движения автомобиля с постоянной скоростью), так и при переменных нагрузках (например, при трогании машины с места или при движении по пересечённой местности). Поэтому испытания карданных передач на стендах проводятся как при фиксированном значении крутящего момента, обычно близкого к максимальному, так и при переменных крутящих моментах в соответствии с заданной программой экспериментов.

Безотказность карданных передач в специфических условиях эксплуатации проверяется на специально оборудованных установках, например, на стендах с грязевой или водяной ваннами, в пылевой или климатической камере.

В основном испытания карданных передач проводятся на крутильных машинах и инерционных стендах с изменением действующего крутящего момента во времени и по величине. Динамические нагрузки создаются в соответствии с реально действующими в эксплуатации по специальным программам.

Стендовые испытания ведущих мостов проводятся как в сборе, так и поэлементно в соответствии с действующими нормативными документами. Испытываются основные узлы и детали ведущих мостов: главная передача, дифференциал, полуоси, балка моста, поворотные кулаки (управляемых ведущих мостов полноприводных автомобилей).

Методически процесс испытаний главных передач схож с испытаниями коробок передач. При определении статистической прочности и жёсткости ведущих мостов обязательно соблюдается схема нагружения балок мостов, соответствующая приложению вертикальных нагрузок от подвески или несущей системы.

В сварных конструкциях картер ведущего моста доводится до разрушения скручивающей нагрузкой с целью определения качества сварных швов.

При динамических испытаниях определяется КПД ведущего моста, коэффициент блокировки дифференциала, долговечность зубьев шестерён главной передачи, подшипников, деталей дифференциала, сальников и других уплотнений, полуосей и балки моста.

Основной причиной отказов ведущих мостов являются повреждение шестерён главной передачи, режим работы которых в трансмиссии наиболее тяжёлый вследствие высокой нагрузки и частого её изменения, причём в широких пределах приложенного крутящего момента и скорости вращения.

Долговечность полуосей определяется на стендах циклического знакопеременного нагружения крутящим моментом по программам, включающим блоки низкочастотных и высокочастотных нагрузок со ступенчатым изменением амплитуды колебательных процессов.

Сопротивление усталости балок мостов оценивается путём испытаний на специальных

стендах-пульсаторах, создающих длительную переменную нагрузку.

Для испытаний ведущих мостов в основном используются стенды с замкнутым потоком мощности.

Ускоренным стендовым испытаниям наиболее часто подвергаются трансмиссии в сборе, включающие в общем случае коробку передач, раздаточную коробку, ведущий мост и конечную передачу. Такое сочетание агрегатов обусловлено тем, что и коробка передач, и раздаточная коробка, и ведущий мост, и конечная передача содержат зубчатые зацепления, подшипники, валы, а подход к их испытаниям в основном - идентичен.

На стендах могут имитироваться как обычные эксплуатационные нагрузки, так и повышенные динамические различного характера для создания условий ускоренных испытаний.

В основу методики ускоренных испытаний положена качественная идентичность повреждений деталей по виду и характеру промежуточных и предельных состояний, полученных в стендовых условиях и при реальной эксплуатации машины. Ускорение испытаний достигается за счёт сокращений перерывов в работе, увеличения числа циклов и повышения уровня нагружения узла или агрегата по сравнению с эксплуатационными режимами, усиления воздействия факторов, связанных с влиянием окружающей среды и различных внешних воздействий.

Для оценки достоверности результатов стендовых испытаний применяется коэффициент сопоставимости отказов и износов на стенде и в условиях рядовой эксплуатации. Критерием разрушения обычно служит полная потеря детали несущей способности. Иногда за критерий разрушения принимается начало образования макротрещин, определяемых визуально или с помощью дефектоскопа. Факт разрушения детали или узла иногда устанавливается по резкому изменению режима работы испытательного стенда: падению нагрузки, изменению её амплитуды и частоты, росту деформаций в объекте испытаний, появлению дополнительных шумов и вибраций и др.

При стендовых испытаниях элементов фрикционных сборочных единиц воспроизводится суммарная работа трения, которая имеет место при работе машины в условиях эксплуатации и определяется статистическими методами по результатам эксплуатационных испытаний.

На стенде устанавливаются две трансмиссии 5 и 6 с раздаточным редуктором 3, двумя боковыми редукторами 4 и карданными валами, образующими замкнутый контур, который нагружается статическим крутящим моментом за счёт предварительного закручивания упругих элементов стенда и трансмиссий с помощью механизма нагружения 2. Вращение от приводного двигателя 1 передается через редуктор 3 к испытываемым трансмиссиям. При этом мощность двигателя затрачивается только на преодоление сил трения в контуре, а эффект ускорения испытаний по времени достигается предварительным нагружением контура крутящим моментом, превышающим эксплуатационный. Значение крутящего момента, нагружающего контур, выбирается либо по мощности двигателя испытываемой машины, либо из условий реализации крутящего момента по сцеплению её движителя с опорной поверхностью.

Ускорение испытаний достигается также за счёт увеличения крутящего момента, передаваемого трансмиссией на каждой передаче. Этот стенд не позволяет воспроизводить в испытываемых трансмиссиях переменный крутящий момент.

В реальных условиях эксплуатации при установившемся режиме движения машины крутящий момент меняется как по частоте, так и по амплитуде, характерными для определённой модели автомобиля и дорожного покрытия, по которому движется автомобиль.

При разгоне машины момент в трансмиссии значительно превышает момент, передаваемый при установившемся движении.

Схема, приведенная на рис. 3, иллюстрирует дальнейшее развитие стенда, представленного на рис. 2.

Рисунок 2. Схема стенда с замкнутым контуром мощности

Такой стенд обеспечивает периодическое изменение крутящего момента в замкнутом контуре трансмиссии (см. рис. 3а).

Рисунок 3. Схема развития стенда с замкнутым контуром мощности

Это достигается за счёт обеспечения различных углов закручивания валов с помощью планетарного нагружателя 11, расположенного между раздаточным редуктором 3 и испытываемыми трансмиссиями 5 и 6. Двигатель 9 нагружателя приводит в движение кривошипно-шатунный механизм 10 с переменным радиусом кривошипа воздействующий через зубчатую реечную передачу на солнечную шестерню планетарного нагружателя 11.

Частота вращения двигателя 9 обуславливает частоту изменения момента в контуре, а радиус кривошипного механизма - амплитуду его колебаний. Загрузка замкнутого контура статическим крутящим моментом осуществляется нагружателем 11 при вращении электродвигателя 12. Стенда состоит также в том, что на нём обеспечивается пульсация изгибающих нагрузок на полуосях и корпусных деталях трансмиссии с помощью гидропульсаторов 7 и 8, управляемых механизмом 16. На таком стенде обеспечиваются также периодически повторяющиеся пускоостановочные режимы работы испытываемых трансмиссий путём последовательного включения и выключения фрикционной муфты 13 при помощи механизмов 14 и 15. Этот режим работы стенда обеспечивает повышенную загрузку элементов трансмиссии.

Наряду со стендами с замкнутым силовым контуром для ускоренных ресурсных испытаний используются также стенды с открытым контуром или с рекуперацией мощности. Такие стенды проще по конструкции, потребляют меньше энергии, занимают меньшие площади и поэтому достаточно распространены в практике испытаний. В качестве примера такой установки на рис. 3б приведена схема стенда с открытым нагружающим контуром для испытаний трансмиссионных редукторных механизмов. Здесь в качестве приводного устройства используется электродвигатель 1 постоянного тока, а нагружение всего контура осуществляется электротормозом 17.

Отдельные зубчатые передачи в коробках перемены передач, в раздаточных коробках, в коробках отбора мощности и в бортовых передачах испытываются в ускоренном режиме, как правило, в тех же картерах, в которых они изначально собраны и работают на машине, в целях воспроизведения реальных условий их работы (режима смазывания, идентичности жёсткости валов, опор и корпусных деталей, температурного режима и др.). Если же целью испытаний является оценка влияния на долговечность зубчатых передач, их конструктивных особенностей или технологии изготовления (геометрии зацепления зубчатых колес, материала из которого они изготовлены, вида термообработки, чистоты поверхности и др.) то при прочих равных условиях испытаний их целесообразнее проводить в специальных универсальных корпусах. Такие стендовые установки меньше по габаритам, дешевле в изготовлении и эксплуатации, потребляют меньше энергии, но менее точны, так как не воспроизводят полностью реальные нагрузки.

В тоже время обязательно следует учитывать, что исследование различных характеристик, в том числе прочностных свойств и долговечности, отдельных деталей и простейших узлов позволяет существенно уменьшить стоимость испытаний агрегатов и систем в целом, изготовить больше опытных образцов и изучить развитие повреждений при однотипных режимах, так как в этом случае эксплуатационную нагруженность отдельной детали или отдельного элемента всегда можно воспроизвести проще и более точно, чем при стендовых испытаниях агрегата.

Это очень важно, так как такая методика позволяет заранее определить слабое звено, модернизировать его и решать многие вопросы повышения технического уровня агрегатов, систем и полнокомплектных автомобилей.

Содержание отчета

В отчете о занятии ответить письменно на следующие вопросы. Сначала пишется вопрос, потом - ответ.

1. Из каких агрегатов состоит трансмиссия?
2. Какова цель испытаний?
3. Какие показатели определяют при испытании муфт сцеплений?
4. Как определить коэффициент запаса сцепления?
5. Как испытывают ведомый диск?
6. Как проводится испытание на надежность?
7. Какие показатели определяются в процессе испытания механических КП, раздаточных коробок и коробок отбора мощности?

8. Чем отличается стенд разомкнутого типа от стенда замкнутого типа?
 9. В чем состоят испытания механизма переключения передач?
 10. Какие узлы в гидромеханической передаче испытывают поэлементно?
 11. Что определяется при испытании на долговечность в автоматической КПП и гидромеханической передаче в сборе?
 12. Какие узлы и детали ведущих мостов подвергают испытанию?
 - Как определяется качество сварного шва у неразъемного ведущего моста?
 - Что определяется при динамических испытаниях?
 - Что учитывается при составлении программы испытаний ведущих мостов?
 - Почему трансмиссию в сборе подвергают ускоренным испытаниям?
 - Как определить продолжительность ускоренных стендовых испытаний при одинаковой частоте вращения на стенде и в условиях реальной эксплуатации?
 - Что включает в себя наиболее простая схема с замкнутым контуром?
 - Какая (по величине) требуется мощность приводного двигателя стенда?
 - Чем достигается эффект ускорения испытания по времени?
 - Из каких элементов состоит стенд для ускоренных испытаний при периодическом изменении момента?
 - В каком случае проводятся испытания зубчатых передач в специальных универсальных корпусах?
- Предоставить результаты измерений.

ЛАБОРАТОРНАЯ РАБОТА № 4

Тема: ИСПЫТАНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ НА ТЯГОВО-СКОРОСТНЫЕ СВОЙСТВА И ТОПЛИВНУЮ ЭКОНОМИЧНОСТЬ

Продолжительность работы 4 часа.

Цель работы

Ознакомиться с методикой испытания автомобилей на тягово-скоростные свойства (максимальная скорость, приемистость, тяговые характеристики, преодолеваемые подъемы), а также топливную экономичность.

Содержание работы

Сначала необходимо внимательно ознакомиться с представленным ниже текстом и понять методику проведения испытаний автомобилей на тягово-скоростные свойства и топливную экономичность, и написать отчет о выполненной работе.

Испытания автомобилей на тягово-скоростные свойства

Тягово-скоростные свойства определяют способность автомобиля достигать наибольшую скорость движения на отдельных участках пути и среднюю скорость на маршруте в заданных дорожных условиях. Эта способность зависит от тяговых и тормозных характеристик автомобиля, от параметров подвески, от управляемости и устойчивости, от квалификации водителя и многих других факторов, но в общем случае можно считать, что средняя скорость при переменном режиме движения определяется максимальной скоростью движения, интенсивностью разгона, то есть приёмистостью, тяговыми и тормозными параметрами.

Максимальная скорость автомобиля определяется на высшей передаче в коробке передач при разгоне до достижения установившейся максимальной скорости при въезде на

измерительный участок. Разгон и прохождение мерного участка производится при полной подаче топлива. Как правило, испытания проводятся на автополигоне НАМИ, где на прямой, ровной (без продольных и боковых уклонов) 5-ти километровой дороге, в центре которой расположен мерный участок длиной в 1 км, при отсутствии продольного и бокового ветра производится измерение времени прохождения этого мерного участка. Двухкилометровые участки до и после мерного 1 км служат соответственно для разгона и торможения автомобиля. Время фиксируется с повышенной точностью фотоэлементными часами (фотостворами), показанными на рис. 1. Заезды повторяются в противоположных направлениях и высчитывается среднее значение.

Рисунок 1. Фотостворы

Максимальная скорость $V_{max} = 1/t3600$ (км/ч), где t - время прохождения мерного однокилометрового участка в секундах. Для этих испытаний допускается специальная подготовка автомобиля.

Приёмистость (путь, время и ускорение разгона) определяется путём разгона автомобиля с места и с хода. Разгоны с места выполняются с переключением передач, воспроизводя процесс трогания автомобиля и достижения требуемой скорости с наиболее возможной интенсивностью, то есть при полной подаче топлива. Разгоны на отдельных передачах производятся с начальной заданной скорости до максимальной.

Для грузовых автомобилей разгон начинается со второй передачи. Для определения пути, времени и скорости разгона автомобиля применяются различные приборы, среди которых традиционным является прибор «пятое колесо», который шарнирно крепится сзади (реже сбоку) к автомобилю и позволяет записывать эти параметры (рис. 2).

Рисунок 2. «Пятое колесо» фирмы Peiseler

Записывающий прибор (старой модели - механический с часовым механизмом), который ещё называется «путь - время - скорость», приводится в действие от «пятого колеса» через гибкий вал. За пройденный 1 км «пятым колесом» гибкий вал делает 1000 оборотов. Самопишущий прибор с записью измеряемых процессов на бумажную графлённую ленту с помощью карандашей или других средств в каждый момент фиксирует пройденный путь, время и среднюю скорость за пройденный путь.

Последние модели приборов «путь - время - скорость» измерения выдают в цифровой форме с индикацией на световом табло. Современные записывающие приборы электронного типа обладают несравненно большими возможностями по фиксации записываемых параметров, по быстрдействию и точности. «Пятое колесо» во время движения передаёт вращение фотоэлектрическому датчику, формирующему электрические импульсы, пропорциональные скорости и отмечающие пройденный путь. Электронная система фиксирует величины скорости в заданные моменты разгона, а также формирует импульсы времени и пути.

В электронных акселерометрах используется принцип тензометрирования. В них на изгибаемой балке с тензодатчиками расположен грузик, который изгибает балку при ускорении в одну сторону, а при замедлении - в другую. Датчики, включённые в измерительную систему, выдают сигнал, адекватный измеряемой величине (ускорению или замедлению).

Тяговые характеристики автомобилей при оценке их динамических качеств определяются в соответствии с действующими нормативными документами, они строго регламентированы и проводятся по общепринятым методикам.

Тяговые характеристики наиболее точно определяются либо на полигонах, либо в заданных дорожных условиях.

Преодолеваемые углы подъёма автомобилем относятся к совокупным характеристикам тягово-скоростных качеств автомобилей. Эти испытания проводятся только на специализированных полигонах для получения сопоставимых результатов при оценке однотипных моделей отечественных и зарубежных автомобилей.

Часто тягово-скоростные испытания проводятся в стендовых условиях при создании

идентичных условий нагружения для различных автомобилей. Это очень важно при оценке технических параметров автомобилей, имеющих примерно одинаковые конструктивные и эксплуатационные характеристики.

В стендовых испытаниях используется принцип обратимости, то есть автомобиль стоит, а дорога движется. В качестве движущейся дороги используют вращающиеся барабаны, на которых автомобиль стоит ведущими колёсами, или движущаяся опорная лента. Вал барабана соединён с тормозом. Автомобиль устанавливается так, чтобы ось колеса совпадала с осью барабана.

На таких стендах определяются практически все основные конструктивные и эксплуатационные характеристики:

- весовые параметры автомобиля;
- реакция на передних колёсах, зависящая от момента на задних колёсах;
 - переменная реакция на ведущих колёсах;
 - вращающий момент на ведущих колёсах;
 - скорость вращения колёс;
 - обороты коленчатого вала двигателя;
 - тяговое усилие на ведущих колёсах;
 - вращающий момент на валу барабана;
 - показания динамометра, удерживающего автомобиль;
 - показания тормозного динамометра;
 - момент, теряемый на преодоление внеинерционных со-противлений;
 - динамический радиус ведущих колёс;
 - координаты центра тяжести.

4. Испытания автомобилей на топливную экономичность

Под топливной экономичностью подразумевается свойство автомобиля, определяющее расход топлива при движении в различных эксплуатационных условиях и на различных режимах.

Топливная экономичность зависит:

- от экономичности двигателя, оцениваемой удельным расходом топлива;
- от сил сопротивления движению, определяемых конструкцией автомобиля (вес, фактор обтекаемости, инерционные массы и др.);
- от качества дороги.

Сложность явлений, происходящих при движении автомобиля, а также множество внешних разнообразных условий приводят к необходимости экспериментального определения показателей экономичности. Это выполняется либо на стенде с беговыми барабанами, либо в дорожных испытаниях.

Автомобиль работает в различных дорожных условиях, на различных скоростях, с различной нагрузкой, поэтому единого показателя экономичности нет. Обычно экспериментально определяются несколько основных характеристик.

1. Контрольный расход топлива определяется на одном скоростном режиме движения в условиях, позволяющих получить наибольшую сопоставимость результатов (на прямолинейной без уклонов сухой дороге с твёрдым покрытием).

Для измерений расхода топлива при диагностике автомобилей распространены объёмные (например, К-516.02, КИ-8940, UZP-3, UZP-6, Мотекс, ЭЮФ-80М, Фловтроник-205), ротаметрические (РТА-2, КИ-12371) и турбинные (КИ-13967, К-427) расходомеры топлива.

2. Дорожная экономическая характеристика (топливная характеристика установившегося движения) - это зависимость расхода топлива от скорости автомобиля при постоянном режиме движения на каждой скорости. Измерения проводятся в обоих направлениях на ровном горизонтальном участке дороги с сухим покрытием. Заезды начинаются с максимальной скорости, затем через равные интервалы в 10 км/час для грузовых автомобилей и автобусов и в 20 км/час для легковых автомобилей убавляются вплоть до минимально устойчивой скорости движения. В зависимости от тяговых особенностей автомобиля испытания проводятся либо на высшей передаче, либо на предшествующей ей передаче.

Расход топлива определяется мерными цилиндрами. Скорость контролируется тарированным спидометром. Измеряются время прохождения мерного участка дороги длиной не менее 1 км и количество израсходованного топлива.

Окончательным результатом является среднеарифметическая величина расхода при заездах

в обе стороны, округлённая до 0,1 л/100 км. Измерения могут проводиться для различных нагрузочных состояний автомобиля. По результатам измерений, полученным при заездах в обоих направлениях, строится осреднённая кривая, определяющая дорожную экономическую характеристику.

Топливная характеристика при движении по дороге с переменным продольным профилем снимается на одном и том же участке испытательной дороги (как правило, на автополигоне) для получения сопоставимых результатов для всех сравниваемых автомобилей. Для приближения условий эксперимента к условиям эксплуатации автомобилей на дорогах общего пользования, где обычными являются задержки и помехи движению от других транспортных средств, при снятии характеристики ограничиваются наибольшие скорости, допускаемые в ходе отдельных заездов. При определении каждой точки характеристики пробег испытуемого автомобиля должен быть выполнен по установленному кольцевому маршруту с наибольшей возможной скоростью, но без превышения ни на одном из участков маршрута установленной предельной для данного заезда скорости. Предельные скорости задаются в определенном диапазоне, начиная от номинальной скорости автомобиля до низшего предела, устанавливаемого, исходя из максимальной скорости автомобиля. На спусках во избежание превышения заданной скорости следует применять торможение двигателем, тормозом-замедлителем (при его наличии) или рабочей тормозной системой (плавное притормаживание).

Аналогичным образом проводят заезды на всех режимах, отличающихся заданными предельными скоростями движения. По полученным данным подсчитывают средние скорости и средние расходы топлива в каждом заезде. Результаты каждой пары заездов усредняют. По подсчитанным средним значениям скоростей и удельных расходов топлива (на единицу пути) для каждого ограничения скорости строятся характеристики: скоростная, выражающая зависимость средней скорости от заданной предельной (в каждом заезде), и топливную, являющуюся зависимостью среднего удельного расхода топлива от средней скорости в заезде.

Топливная характеристика циклического движения определяется для автомобилей, работа которых в эксплуатации носит циклический (периодически повторяющийся) характер, таких, как, например, городские автобусы, автомобили-самосвалы, автомобили торговой или почтовой службы. Для них целесообразно определять расход топлива при циклическом режиме движения, воспроизводящем типизированном (обобщенном) виде наиболее характерные для автомобиля данного назначения эксплуатационные условия.

Элементы эксплуатационных циклов регистрируются в процессе специальных предварительных испытаний посредством, так называемой, режимометрической аппаратуры. При этом фиксируются путь цикла, число и продолжительность остановок, время движения, число включений отдельных передач и время (или путь) движения на передачах, число включений сцепления, число и интенсивность торможений, расход топлива, нагрузки двигателя (например, по положению органа топливоподачи) и т. п.

После математической статистической обработки формируется испытательный цикл, который воспроизводится при определении расхода топлива в процессе циклического движения.

Расход топлива и время движения автомобиля измеряются на заданной дистанции (например, на автобусном маршруте), которая может включать несколько десятков или сотен отдельных циклов. По этим данным подсчитывается удельный расход топлива на единицу пути и средняя скорость, которую определяется как по общему времени пути, включая время остановок (средняя эксплуатационная скорость), так и по чистому времени движения (средняя скорость движения).

Топливная экономичность на дорогах общего пользования обычно определяется при заездах на достаточно длинную дистанцию (50...100 км и более) с измерением расхода топлива и средней скорости движения по нескольким типичным видам автомобильных дорог, в том числе по автомагистралям, дорогам с неровным твердым покрытием, грунтовым, горным и т. д., а также в городских условиях. На этих дорогах выбираются наиболее характерные участки и на них проводятся заезды, обычно в двух взаимно противоположных направлениях. Пройденный в каждом заезде путь определяется по калиброванному счётчику пути с контролем, где возможно, по километровым путевым знакам. Время движения измеряется секундомером. Расход топлива замеряется с помощью объёмного счётчика-топливомера или съёмного мерного бачка (взвешиванием или по объёму). Параметры скоростного режима регистрируются самопишущим прибором (например, автоспидометром).

□ Дорожная регулировочная характеристика определяет возможности регулировок

топливных приборов (например, кар-бюраторов) позволяющих изменить мощностные показатели двигателя и влияющие на экономичность.

Как правило, завод-изготовитель даёт предельные регулировки, поэтому возникает необходимость найти оптимальную регулировку. Это достигается рядом заездов с различными регулировками до достижения максимальной скорости.

Подсчитываются расходы топлива на максимальной скорости и на лучшей приёмистости. Расход берётся на единицу пути.

Приведённый расход топлива - это часть общего расхода топлива при разгоне, энергия которого расходуется на преодоление сопротивления воздуха и дороги, в отличие от остальной части топлива, которая преобразуется в кинетическую энергию движения автомобиля.

Наиболее распространены расходомеры, которые рассчитаны на диапазон 0,5... 40 л/ч с дискретностью 1см³. Эти расходомеры устанавливаются между топливным насосом и карбюратором (у дизелей - после подкачивающего насоса низкого давления). Действие их основано на последовательном перемещении поршней в цилиндрах под давлением топлива, поступающего от топливного насоса двигателя. Поршни связаны шатунами с кривошипом центрального валика. Диаметр цилиндров и ход поршней рассчитаны так, что за один оборот валика вытесняется 2 см топлива.

Импульсы от расходомеров поступают на цифровые приборы и подсчитываются ими либо в течение 3,6 с, либо на пути 100м. Результаты подсчёта выдаются в цифровой форме и соответствуют часовому расходу топлива или расходу топлива в литрах на 100км пути.

Расход топлива на холостом ходу определяет общую топливную экономичность автомобиля, так как значительное время двигатель работает на холостом ходу (при прогреве, на стоянке, перед светофором, в пробках и т. п.).

4. Содержание отчета

В отчете о практическом занятии ответить письменно на следующие вопросы. Сначала пишется вопрос, потом - ответ.

- Какова методика определения V_{max} ?
- Как определить путь, время и ускорение разгона?
- Как измеряются путь, время, скорость и выдаются в цифровом формате?
- Для чего используются акселерометры?
- Каков принцип действия гидравлического акселерометра?

Каков принцип действия электронного акселерометра?

- Как определяется величина преодолеваемого угла подъема?
- Какова методика стендовых тягово-скоростных испытаний?

Какие конструктивные и эксплуатационные характеристики определяются на стендах?

- Каковы основные характеристики топливной экономичности?
- Что влияет на топливную экономичность?
- Существует ли единый показатель экономичности?
- Как определяется контрольный расход топлива?

Как устроен прибор для определения контрольного расхода топлива с мерными цилиндрами?

- Принцип его работы.
- Как работать с прибором, имеющим мерные шары?
- Как определяется дорожная экономическая характеристика?
- Как строится график дорожной экономической характеристики?
- Как определяется топливная характеристика при движении по дороге с переменным профилем?

Для каких автомобилей определяется топливная характеристика циклического движения?

- Какие элементы эксплуатационных циклов фиксируются в процессе испытаний?
- Как определяется удельный расход топлива на единицу пути (1 км)?
- Как определяется топливная экономичность при движении на дорогах общего пользования?

Как определяется пройденный путь, время движения, расход топлива, параметры скоростного режима?

- Какова методика определения расхода топлива на максимальной скорости и лучшей приемистости при дорожной регулировке топливных приборов?
 - Как определяется приведенный расход топлива?
- Каков принцип работы расходомера для определения мгновенного расхода топлива?

ЛАБОРАТОРНАЯ РАБОТА № 5

Тема: СТЕНДОВЫЕ ИСПЫТАНИЯ ПОЛНОКОМПЛЕКТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Продолжительность работы 4 часа.

Цель работы

Ознакомиться с методикой испытания полнокомплектных автомобилей, применяемыми приборами и дефектами, которые можно выявить при стендовых испытаниях.

Содержание работы

Сначала необходимо внимательно ознакомиться с представленным ниже текстом и понять, какие требования предъявляются к подготовке испытаний, как они проводятся, и написать отчет о выполненной работе.

1. Стендовые испытания полнокомплектных автомобилей

Стендовые испытания полнокомплектных автомобилей проводятся главным образом для комплексной оценки характеристик машины, основываясь на принципе обратимости движения в системе «машина - опорная поверхность». Такие испытания в значительной степени приближаются к испытаниям в реальных условиях эксплуатации и служат не только для оценки конструктивных и эксплуатационных характеристик, но и для составления оптимальных программ испытательных работ, с учётом обеспечения необходимой полноты и достоверности получаемой экспериментальной информации, с одной стороны, и минимальных затрат труда, времени и материальных ресурсов - с другой.

Все виды испытаний полнокомплектных автомобилей включают отбор и приёмку машин, а также соответствующую подготовку к их проведению. На испытания произвольно выбираются образцы из готовой продукции, прошедшей технический контроль предприятием-изготовителем, в отдельных случаях отбор проводится выборочно. Иногда испытаниям подвергаются машины, находящиеся определённый период в реальной эксплуатации.

На отобранных для испытаний образцах (если это допускается) проверяются:

- комплектность машины и снаряжения, наличие инструмента, отметки отдела технического контроля (ОТК), состояние пломб;
- качество сборки, регулировки и отделки путём осмотра для обнаружения дефектов окраски, сварки, обивки и прочее;
- наличие предусмотренного техническими условиями эксплуатации количества масел и технических жидкостей в агрегатах и системах;
- герметичность соединений гидравлических и пневматических систем;
- затяжка, крепление, шплинтовка деталей, узлов и агрегатов;
- работа двигателя на холостом ходу и на различных режимах;
- состояние трансмиссионных агрегатов;
- состояние приводов к навесному и вспомогательному оборудованию;
- состояние тормозных систем и рулевого управления;

□ регулировка установки фар, зазоров в приборах зажигания, регулировка зазоров в клапанном механизме двигателя, натяжение приводных ремней, состояние аккумуляторной батареи и другие параметры;

□ давление в шинах;

□ исправность тягово-сцепных устройств.

По результатам проверки устраняются обнаруженные недостатки и дефекты.

Почти во всех видах стендовых испытаний полнокомплектных автомобилей центральной задачей является формирование внешнего нагружения машин. Общим требованием при её решении является, возможно, более тесная корреляция нагружения на стенде с нагружением в реальных условиях эксплуатации или эквивалентность их повреждающего воздействия. Отражается это решение в задаваемых программах нагружения машины, которые могут быть трёх типов:

– с постоянной или с циклической нагрузкой, но с постоянной амплитудой при нулевом или заранее заданным средним значением;

– с переменной ступенчатой или циклической нагрузкой, но с заданным изменением амплитуды в отдельных блоках;

– со случайной нагрузкой, воспроизводящей процесс нагружения машины в реальной эксплуатации (моделирование натурного нагружения).

Основанием для разработки таких программ служат статистический анализ нагрузочных режимов соответствующих деталей, узлов, агрегатов и систем, зарегистрированных при испытаниях в дорожных условиях; анализ отказов в эксплуатации; теоретические предпосылки прочностных и усталостных повреждений деталей и материалов, а также заранее известные теоретические характеристики рабочих процессов в агрегатах и системах машин.

На стендах для испытаний полнокомплектных автомобилей (в базовой комплектации или в агрегатированном варианте) их ведущие колеса устанавливаются на вращающиеся круглые катки (барабаны или ролики), а кузов удерживается от смещения относительно неподвижного основания расчалками.

На стендах исследуются параметры надёжности (в основном безотказность и долговечность), тягово-скоростные характеристики, топливная экономичность машин, температурные

режимы отдельных узлов и агрегатов, особенности взаимодействия колёс с опорной поверхностью и другие свойства. Кроме того, имитируются переходные неустановившиеся режимы движения (например, разгон и накат) при установке в приводах стендов инерционных масс.

Помимо всего прочего на таких стендах определяется также универсальная характеристика машины, как колебательной системы, реагирующей на воздействие дорожных неровностей (передаточная функция комплексной системы, амплитудно-частотная и фазочастотная характеристики, а иногда совмещённая амплитудно-фазочастотная характеристика). Это достигается установкой на рабочей поверхности опорных катков стенда специальных накладок, образующих по периметру необходимый профиль. При вращении катков с такими накладками зоны контакта опирающихся на них колёс смещаются в вертикальном направлении по заранее заданному закону изменения амплитуд колебаний, создавая кинематическое возмущение всей колебательной системы.

Частота такого возмущения регулируется скоростью вращения катков, а амплитуда - высотой устанавливаемых накладок.

Стендовые испытания и исследования полнокомплектных машин постоянно совершенствуются и усложняются. Это сопровождается развитием программ и методик экспериментальных работ, применением современных технических средств, обеспечением автоматизации всех этапов получения, обработки, интерпретации, документирования и хранения полученной информации.

По функциональным возможностям стенды для испытаний полнокомплектных машин подразделяются на универсальные и специализированные. Часть из этих стендов могут иметь уникальное целевое назначение. Они выпускаются только по индивидуальным заказам, другие стенды имеют типовую конструкцию и выпускаются промышленным способом малыми сериями.

Показатели тягово-скоростных свойств, топливной экономичности автомобилей и их двигателей, рабочих характеристик агрегатов и систем определяются в лабораторных условиях с помощью роликовых (барабанных) тяговых стендов, оборудованных как стационарными, так и

переносными техническими средствами измерения различных параметров.

Тяговые стенды позволяют определять показатели развиваемой мощности и тяговой силы на ведущих колесах автомобиля, времени разгона (выбега) в заданном скоростном интервале, различные потери в трансмиссии, скорость в моменты переключения гидромеханической передачи, расход топлива при определенных нагрузочных и скоростных режимах, установку оптимального угла опережения зажигания по силовым параметрам (максимальной мощности), температурные режимы трансмиссионных агрегатов и регулировку на нормативную токсичность отработавших газов. При испытаниях автомобиля на тяговом стенде можно также оценить работу вспомогательных механизмов, например, работу редуктора моторного тормоза, спидометра, счётчика пройденного пути, тахометра, а также проверить техническое состояние ходовой части автомобиля и измерить все параметры тормозной системы.

Основными признаками классификации тяговых стендов являются способ нагружения двигателя и трансмиссии автомобиля, тип испытываемого автомобиля и число одновременно измеряемых процессов.

По способу нагружения двигателя и трансмиссии автомобиля тяговые стенды подразделяют на три типа: инерционные, в которых нагружение осуществляется вращающимися массами роликов и других элементов тягового стенда и автомобиля, кинематически связанных с роликами: силовые, в которых нагружение осуществляется тормозным устройством, кинематически связанным с роликами: инерционно-силовые, в которых нагружение выполняется вращающимися массами и тормозным устройством одновременно.

По типу испытываемых автомобилей тяговые стенды подразделяются на установки для легковых автомобилей, джиповых автомобилей и машин, созданных на их базе, для полноприводных автомобилей и для автобусов, на универсальные (для нескольких типов автомобилей).

По числу одновременно измеряемых процессов стенды бывают специализированными для измерения строго определённых заранее задаваемых характеристик и универсальными для испытаний по различным и методам.

Оба этих типа стендов оснащаются системами автоматизированного и дистанционного управления.

На рис. 1 приведены схемы барабанных стендов универсального типа для испытаний двух- и трёхосных автомобилей.

Рисунок 1. Схемы универсальных барабанных стендов: а) для двухосных машин; б) для трёхосных автомобилей:

1 – вентилятор; 2 – пульт управления; 3 – основные опорные ролики; 4 – ведущий ролик; 5 и 6 – устройства отвода отработавших газов и средства охраны труда

Основными частями тяговых стендов являются опорное устройство, пульт управления и индикации, технические средства измерений и обработки данных (стационарные и переносные), устройство отвода отработавших газов. Опорное устройство стенда состоит из блока роликов, устройств въезда и выезда машины, нагрузочного устройства (для силовых и инерционно-силовых стендов), инерционных нагружающих масс.

Конструкция блока роликов должна обеспечивать реализацию заданной тяговой силы на ведущих колесах на всех режимах испытаний в соответствии с заложенной программой экспериментов, устойчивое положение автомобиля в процессе испытаний - возможность самостоятельного въезда и выезда автомобиля и не вызывать повышенного износа шин.

Условие реализации заданного тягового усилия зависит от нескольких факторов: от схемы расположения роликов, от характеристик поверхности роликов, которые определяют коэффициент сцепления ведущих колёс с опорными роликами, от оборотов и проскальзывания ведущих колёс, от характеристик шин.

Схемы расположения роликов приведены на рис. 2.

Рисунок 2. Схемы расположения роликов:

1 – рабочий ролик, 2 – ведущее колесо автомобиля, 3 – свободный ролик; I_c , I_c – симметричное расположение роликов; I_c , I_n – несимметричное расположение роликов; M_k – крутящий момент на колесе; L_c и L_n – межосевые расстояния роликов; G – вертикальная нагрузка на колесо; R_k – тяговое усилие на колесе; H_1 и H_2 – реакции на роликах стенда

Условие реализации заданного тягового усилия можно рассмотреть на примере схем I_c и I_c (рис. 2).

С целью упрощения анализа особенностей взаимодействия ведущего колеса автомобиля с роликами стенда можно принять некоторые допущения:

- не учитывается деформация шины от вертикальной нагрузки и тяговой силы;
- не учитывается сопротивление качению;
- не учитывается угловая скорость со скоростью вращения колеса.

Условие устойчивого положения автомобиля на стенде определяется постоянством контакта шины с обоими (передним из задним) роликами в процессе испытаний. Выполнение этого условия исключает возможность случайного выезда автомобиля со стенда под действием тяговой силы (устойчивость в продольном направлении), а также ограничивает перемещение колес ведущего моста, установленного на стенд, вдоль роликов (устойчивость в поперечном направлении).

Под действием тяговой силы автомобиль в процессе испытаний стремится выехать со стенда в направлении движения через передний ролик. Нормальная реакция H_2 заднего ролика при этом уменьшается. Для схем с передними (I_c и I_n) рабочими роликами реакция H_2 обращается в нуль при значениях угла α , соответствующих значению $\operatorname{tg} \alpha = 0$. При этом колесо теряет контакт с задним роликом, и автомобиль может перекатиться через передний ролик. Поэтому условие $\operatorname{tg} \alpha > 0$ надо рассматривать как условие устойчивого (в продольном направлении) положения автомобиля на стенде с передним рабочим роликом.

Для схем I_c и I_n при любых значениях угла α значение $\operatorname{tg} \alpha > 0$. Таким образом, схемы с задним рабочим роликом всегда обеспечивают устойчивое положение автомобиля на стенде. Это - их положительное свойство.

Выражения для определения значений R_k тах, H_1 и H_2 приведены в табл. 1

Устойчивость положения автомобиля на стенде в поперечном направлении обеспечивается за счёт строгой установки (горизонтальной и параллельной) роликов. Допускаемое отклонение от горизонтального положения и отклонение от параллельности роликов не должны превышать 0,4...0,8 мм на длине 1 м. Ролики левой и правой сторон стенда должны быть соосными (отклонение не более 1 мм).

Чтобы избежать скатывания автомобиля с роликов при поперечном перемещении ведущего моста, стенды обычно снабжаются отбойными роликами, установленными по краям рабочих роликов с одной или обеих сторон. При испытаниях автомобилей с управляемым ведущим мостом наличие таких роликов обязательно, так как автомобиль резко смещается вдоль роликов даже при незначительных поворотах рулевого колеса. Положение таких роликов можно регулировать, перемещая их вдоль рабочих роликов стенда по направляющим, и фиксировать в нужном положении, соответствующем колее испытываемого автомобиля. В процессе испытаний автомобиля в таких условиях практически всегда, по крайней мере, одно из его колес касается отбойного (ориентирующего) ролика, что вызывает дополнительные потери, которые необходимо учитывать.

Условие самостоятельного выезда автомобиля со стенда под действием тяговой силы через застопоренный передний ролик без специальных подъёмных устройств обеспечивается при $\operatorname{tg} \alpha < 0$. Это означает, что для схем с передним или обоими рабочими роликами условие устойчивого положения и условие самостоятельного выезда противоречат друг другу и не могут быть удовлетворены одновременно.

Для схем с задним рабочим роликом, при любых значениях угла α удовлетворяются одновременно условия устойчивости и самостоятельного выезда. Для несимметричных схем установки роликов при выезде автомобиля назад (при установке стенда на тупиковом посту) также удовлетворяются одновременно условия устойчивости и выезда.

Стенды, на которых самостоятельный выезд автомобиля невозможен, должны быть оборудованы специальными подъёмными устройствами (площадками с пневмоприводом), что несколько усложняет их конструкцию. Условие устранения повышенного износа шин обеспечивается правильным выбором диаметра роликов и режима испытаний. Стенды с опорой колеса на два ролика небольшого диаметра имеют ряд преимуществ по сравнению со стендами, в которых колесо опирается на один барабан большого диаметра (меньшие габаритные размеры,

масса, отсутствуют специальные приспособления, удерживающие автомобиль). Однако работа шины, опирающейся на два ролика, сопровождается повышенной деформацией и, как следствие, сильным нагревом. Поэтому необходимо не только ограничивать скорость вращения ведущих колёс и длительность испытаний, но и обеспечивать их охлаждение путём создания специальных вентиляторных установок с направляющими насадками.

От правильного выбора диаметра роликов зависит износ шин при испытаниях на стенде и условия имитации дорожных сопротивлений. Уменьшение диаметра роликов, которое объясняется стремлением снизить габаритные размеры и массу стенда, приводит к повышению деформации и проскальзыванию шин и, следовательно, к увеличению их износа.

При соотношении $rP/rK = 0,4$ потери на проскальзывание вдвое выше, чем на дороге, поэтому диаметр роликов рекомендуется принимать $rP = (0,4...0,6)rK$.

В тяговых стендах для эксплуатационных испытаний диаметр роликов колеблется в пределах от 220 мм до 500 мм, соответствующих соотношению rP/rK от 0,3 до 0,9 для легковых автомобилей различных моделей. Ролики с диаметром 318,3 мм (длина окружности равна 1 м) удобны при измерениях пройденного пути и определении расхода топлива на единицу пройденного пути. В соответствии с ГОСТ 26899-86 диаметр роликов стенда должен быть не менее 240 мм.

Для снижения нагрева шин рекомендуется повышать в них давление воздуха, однако это мероприятие требует дополнительного времени и при эксплуатационных испытаниях его выполнять нецелесообразно. Кроме того, это может привести к увеличению проскальзывания и износа шин.

В процессе испытаний рекомендуется обдувать шины воздухом, для чего вентилятор, входящий в комплект стенда, снабжается специальным направляющим устройством. Ограничивается также скорость испытания в зависимости от диаметра роликов. Фирмы для эксплуатационных стендов рекомендуют применять ролики диаметром 220 мм для скоростей, не превышающих 160 км/ч, 320 мм - до 200 км/ч, 400 мм - до 230 км/ч и 510 мм для скоростей до 250 км/ч. Обычно используются ролики с гладкой поверхностью, однако при необходимости передачи больших тяговых сил применяются ролики с продольными канавками (типа шлицевого вала). Такие ролики могут использоваться только на скоростях, не более 100 км/ч.

Содержание отчета

В отчете о занятии ответить письменно на следующие вопросы. Сначала пишется вопрос, потом - ответ.

1. Какие автомобили выбирают на испытания?
2. Что проверяют на автомобиле перед испытанием?
3. Какие могут быть программы нагружения испытываемого автомобиля? Пояснить графиками.
4. Что является основанием для разработки таких программ?
5. Что является опорной поверхностью для ведущих колес?
6. Какие параметры и показатели исследуются на стендах?
7. для чего на поверхности опорных катков стенда устанавливают специальные накладки?
8. Чем регулируется частота и амплитуда возмущения?
9. Какие существуют средства нагружения двигателя и трансмиссии на тяговом стенде?
10. из каких основных частей состоит тяговый стенд?
11. Чем отличается симметричное расположение роликов от несимметричного?
12. Как определяется максимальная тяговая сила, которую можно реализовать на стенде по условию сцепления?
13. Почему углы установки переднего ролика для легковых автомобилей находятся в пределах от 27° до 40° ?
14. Почему при испытании автомобилей задний мост разгружается, а передний нагружается?
15. Какое положение рабочего ролика (переднее или заднее) обеспечивает продольное устойчивое положение автомобиля на стенде?
16. Чем обеспечивается поперечная устойчивость автомобиля на стенде?
17. когда удовлетворяются одновременно условия устойчивости и самостоятельного

выезда?

18. Какие преимущества имеют ролики с диаметром 318,3 мм?
19. Какая поверхность используется на роликах?

Перечень используемых учебных изданий, Интернет-ресурсов, дополнительной литературы

Основная литература

- 1 Маслов, Г. Г. Техническая эксплуатация средств механизации АПК : учеб. пособие; ВО - Бакалавриат, Магистратура, Специалитет/ Маслов Г. Г., Карабаницкий А. П.. - Санкт-Петербург: Лань, 2022. - 192 с. - URL: <https://e.lanbook.com/book/212828>. - Издательство Лань. Инд. неогр. доступ Учеб-ные пособия ЭБС
- 2 Смирнов, Ю. А. Эксплуатация автомобилей, машин и тракторов : учеб. пособие ; ВО - Бакалавриат, Специалитет/Смирнов Ю. А.. - Санкт-Петербург: Лань, 2022. - 236 с. - URL: <https://e.lanbook.com/book/202997>. - Издательство Лань. Инд. неогр. доступ Учебные пособия ЭБС
- 3 Эйдис, А. Л. Инновационные процессы в управлении объектами сельскохозяйственного назначения : учеб. пособие ; ВО - Бакалавриат/Российский государственный аграрный университет - МСХА им. К.А. Тимирязева; Российский экономический университет им.

Г.В. Плеханова. - Москва:ООО "Научно-издательский центр ИНФРА-М", 2022. - 192 с. - URL: <http://znanium.com/catalog/document?id=399351>.

Дополнительная литература

- 1 Аллилуев, В. А. Техническая эксплуатация машинно-тракторного парка : учеб. пособие для вузов по специальности "Мех. сел. хоз-ва"/А. А. Аллилуев, А. Д. Ананьин, В. М. Михлин. - М.:Агропромиздат, 1991. - 367 с. 56 Учебные пособия Печ.
- 2 Высочкина, Л. И. Курсовое и дипломное проектирование по технической эксплуатации машин : учеб. пособие для студентов вузов по направлению "Аг-роинженерия"/Л. И. Высочкина, М. В. Данилов, Б. В. Малюченко ; СтГАУ. - Ставрополь:АГРУС, 2013. - 1,61 МБ
Инд. неогр. доступ Учебные пособия ЭБС
- 3 Гринцевич, В. И. Техническая эксплуатация автомобилей. Технологические расчеты : учеб. пособие ; ВО - Бакалавриат. - Красноярск:Сибирский федеральный университет, 2011. - 194 с. - URL: <http://new.znanium.com/go.php?id=442633>.
- 4 Диагностика и техническое обслуживание машин : учебник для студентов вузов по специальностям: "Технология обслуживания и ремонта машин в АПК", "Механизация сел. хоз-ва"/А. Д. Ананьин [и др.]. -М.:Академия, 2008. - 432 с. 120
- 5 Зангиев, А. А. Практикум по эксплуатации машинно-тракторного парка : учеб. пособие; ВО - Бакалавриат, Магистратура/Зангиев А. А., Скороходов А. Н.. -Санкт-Петербург:Лань, 2020. - 464 с. - URL: <https://e.lanbook.com/book/130485>. - Издательство Лань. Инд. неогр. доступ
Практикумы, лабораторные работы, сборники задач и упражнений ЭБС
- 6 Лачуга, Ю. Ф.Инновационное творчество - основа научно-технического прогресса : учеб. пособие для студентов с.-х. вузов и СПО/Ю. Ф. Лачуга, В. А. Шар-шунов. -М.:КолосС, 2011. - 455 с. 50 Учебные пособия Печ.
- 7 Малкин, В. С. Техническая эксплуатация автомобилей: теоретические и практические аспекты : учеб. пособие для студентов вузов по специальности "Авто-моби́ли и автомобильное хозяйство" направления "Эксплуатация наземного транспорта и транспортного оборудования". - М.:Академия, 2009. - 288 с. 150 Учебные пособия Печ.
- 8 Организация и технология технического сервиса машин : учеб. пособие для студентов вузов по направлению 110300 "Агроинженерия"/В. В. Варнаков, В. В. Стрельцов, В. Н. Попов, В. Ф. Карпенков. -М.:КолосС, 2007. - 277 с. 35 Учебные пособия Печ.
- 9 Савич, Е. Л. Техническая эксплуатация автомобилей : учеб. пособие в 3 ч. ; ВО - Бакалавриат, СПО : Ч. 1/Савич Е. Л., Сай А. С.. - Минск:Новое знание, 2015. - 427 с. - URL: http://e.lanbook.com/books/element.php?pl1_id=64761. - Издательство Лань. Инд. неогр. доступ
Учебные пособия ЭБС
- 10 Савич, Е. Л. Техническая эксплуатация автомобилей : учеб. пособие в 3 ч. ; ВО - Бакалавриат, СПО : Ч. 2/Савич Е. Л.. - Минск:Новое знание, 2015. - 364 с. - URL: http://e.lanbook.com/books/element.php?pl1_id=64762. - Издательство Лань. Инд. неогр. доступ
Учебные пособия ЭБС
- 11 Савич, Е. Л. Техническая эксплуатация автомобилей : учеб. пособие в 3 ч. ; ВО - Бакалавриат, СПО : Ч. 3/Савич Е. Л.. - Минск:Новое знание, 2015. - 632 с. - URL: http://e.lanbook.com/books/element.php?pl1_id=64763. - Издательство Лань.

Перечень ресурсов информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» (далее - сеть «Интернет»), необходимых для освоения дисциплины

1. Федеральный портал «Единое окно доступа к образовательным ресурсам» <http://window.edu.ru/window> и <http://window.edu.ru/window/catalog>
2. Федеральный центр информационно-образовательных ресурсов <http://fcior.edu.ru/>
3. Федеральное хранилище «Единая коллекция цифровых образовательных ресурсов» <http://school-collection.edu.ru/>.
4. Федеральный портал «Единое окно доступа к образовательным ресурсам» <http://window.edu.ru/window> и <http://window.edu.ru/window/catalog>
5. Федеральный центр информационно-образовательных ресурсов <http://fcior.edu.ru/>
Федеральное хранилище «Единая коллекция цифровых образовательных ресурсов» <http://school-collection.edu.ru/>

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
СТАВРОПОЛЬСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ АГРАРНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ФАКУЛЬТЕТ
КАФЕДРА «ТЕХНИЧЕСКИЙ СЕРВИС, СТАНДАРТИЗАЦИЯ И МЕТРОЛОГИЯ»

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

ПО ОСВОЕНИЮ УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЫ

Б1.В.02 ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ИННОВАЦИИ В СФЕРЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ
ТРАНСПОРТНО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ МАШИН И КОМПЛЕКСОВ

для обучающихся по направлению - 35.04.06 Агроинженерия

Профиль подготовки - Технологии и средства механизации в сельском хозяйстве

Ставрополь, 2022

Автор-составитель: Баганов Николай Анатольевич, к.т.н., доцент

Рассмотрены и приняты на заседании кафедры ТССМ инженерно – технологического факультета, ФГБОУ ВО «Ставропольский аграрный университет».

От «31» августа 2022г. Протокол №1

Утверждены на заседании учебно-методической комиссии инженерно – технологического факультета, ФГБОУ ВО «Ставропольский аграрный университет».

От «31» августа 2022г. Протокол №1

СОДЕРЖАНИЕ

Наименование раздела	Стр.
Общие указания	4
Методические рекомендации по изучению лекционного курса	4
Методические рекомендации по подготовке к практическому занятию	4
Методические рекомендации по организации самостоятельной работы	5
Методические рекомендации по составлению конспекта или плана к тексту учебника	

Методические рекомендации по выполнению реферата

Методические рекомендации по подготовке к промежуточной аттестации – к зачету

6

7

Критерии оценки промежуточной аттестации в виде дифференцированного зачета

7

1. Общие указания

Специфика изучения учебной дисциплины обусловлена формой обучения обучающихся, ее местом в подготовке специалиста среднего звена и временем, отведенным на освоение учебной дисциплины рабочим учебным планом.

Процесс обучения делится на время, отведенное для занятий, проводимых в аудиторной форме (лабораторные занятия) и время, выделенное на внеаудиторное освоение учебной дисциплины, в том числе и на самостоятельную работу студента.

Лабораторные занятия предусмотрены для закрепления теоретических знаний, углубленного рассмотрения наиболее сложных проблем учебной дисциплины, выработки навыков структурно-логического построения учебного материала и отработки навыков самостоятельной подготовки.

Самостоятельная работа студента включает в себя изучение теоретического материала, выполнение практических заданий, подготовку к контрольно-обобщающим мероприятиям.

Для освоения учебной дисциплины студенты должны:

- изучить материал практических занятий в полном объеме по разделам учебной дисциплины;

- выполнить задание, отведенное на самостоятельную работу;

- продемонстрировать сформированность компетенций, закрепленных за учебной дисциплиной во время мероприятий текущего и промежуточного контроля знаний.

Посещение практических занятий для студентов является обязательным.

Уважительными причинами пропуска аудиторных занятий является:

- освобождение от занятий по причине болезни, выданное медицинским учреждением,
- по распоряжению декана, приказ по вузу об освобождении в связи с участием в внутривузовских, межвузовских и пр. мероприятиях,

- официально оформленное свободное посещение занятий.

Пропуски отрабатываются независимо от их причины.

Пропущенные темы лекционных занятий должны быть законспектированы в тетради для лекций, конспект представляется преподавателю для ликвидации пропуска. Пропущенные лабораторные занятия отрабатываются в виде устной защиты практического занятия во время консультаций по дисциплине.

Контроль сформированности компетенций в течение семестра проводится в форме устного опроса на практических занятиях, тестового контроля, выполнения заданий для самостоятельной работы.

2. Методические рекомендации по изучению лекционного курса

Содержание программы основывается на основных положениях и задачах курса - Б1.В.02 Технологические инновации в сфере эксплуатации транспортно-технологических машин и комплексов,, и разработаны для студентов по специальности 35.04.06 Агроинженерия.

Все разделы разбиваются на темы, раскрывающие более подробно изучаемый вопрос.

3. Методические рекомендации по подготовке к практическому занятию

Лабораторные занятия представляют особую форму сочетания теории и практики. Их назначение – углубление проработки теоретического материала предмета путем регулярной и планомерной самостоятельной работы обучающихся на протяжении всего курса.

Процесс подготовки к практическим занятиям включает изучение нормативных документов, обязательной и дополнительной литературы по рассматриваемому вопросу.

Непосредственное проведение практического занятия предполагает:

- индивидуальные выступления студентов с сообщениями по какому-либо вопросу изучаемой темы;

- фронтальное обсуждение рассматриваемой проблемы, обобщения и выводы;

- выполнение контрольных работ;

- работу с тестами.

При подготовке к практическим занятиям обучающимся рекомендуется:

- внимательно ознакомиться с тематикой практического занятия;

- прочесть конспект лекции по теме, изучить рекомендованную литературу;

- составить краткий план ответа на каждый вопрос практического занятия;

- проверить свои знания, отвечая на вопросы для самопроверки;

- если встретятся незнакомые термины, обязательно обратиться к словарю и зафиксировать их в тетради.

Все письменные задания выполнять в рабочей тетради. Лабораторные занятия развивают у обучающихся навыки самостоятельной работы по решению конкретных задач.

Порядок проведения практического занятия

1. Вводная часть: - сообщение темы и цели занятия, - актуализация теоретических знаний, необходимых для работы с оборудованием, осуществления эксперимента или другой практической деятельности.

2. Основная часть: - разработка алгоритма проведения эксперимента или другой практической деятельности, - проведение инструктажа, - ознакомление со способами фиксации

полученных результатов, - проведение экспериментов или практических работ.

3. Заключительная часть:

- обобщение и систематизация полученных результатов,
- подведение итогов практического занятия и оценка работы студентов.

Развернутая беседа – наиболее распространенная форма практических занятий. Она предполагает подготовку всех обучающихся по каждому вопросу плана занятия с единым для всех перечнем рекомендуемой обязательной и дополнительной литературы;

выступления обучающихся (по их желанию или по вызову преподавателя) и их обсуждение; вступление и заключение преподавателя.

Под рефератом понимается письменная работа. Реферат зачитывается на практическом занятии автором, а может быть и предварительно прочитан обучающимися. Использовать можно оба варианта, поскольку каждый из них имеет свои достоинства. Работа над подготовкой реферата требует длительного времени: две – четыре недели. Контрольные (письменные) работы часто практикуются на практических занятиях в виде тестирования и развернутых письменных ответов на проблемные вопросы. На них может быть отведено от 15 минут до 90 минут. Тема работы может быть сообщена обучающимся заранее, а иногда и без предупреждения по одному из пунктов плана текущего практического занятия.

Такая работа носит характер фронтальной проверки знаний всех обучающихся по определенному разделу дисциплины. Содержание работ анализируется преподавателем на очередном занятии, что имеет целью активизировать последующую подготовку обучающихся к практическим занятиям. Если на контрольную работу отводится 15-45 минут, то после ее написания работа практического занятия продолжается обычным порядком.

4. Методические рекомендации по организации самостоятельной работы дисциплины Б1.В.02 Технологические инновации в сфере эксплуатации транспортно-технологических машин и комплексов, является частью программы подготовки специалистов высшего звена, предназначены и разработаны для студентов по специальности 35.04.06 Агроинженерия.

Самостоятельная работа студентов реализуется:

1) непосредственно в процессе аудиторных занятий – на лекциях и практических занятиях путем проведения экспресс-опросов по конкретным темам, тестового контроля знаний, составления схем, заполнения таблиц;

2) в контакте с преподавателем вне рамок расписания – на консультациях по учебным вопросам, при выполнении индивидуальных заданий;

3) в библиотеке, дома.

Виды внеаудиторной самостоятельной работы обучающихся разнообразны:

- подготовка и написание рефератов, докладов;
- подбор и изучение литературных источников.
- составление тематических тезаурусов;
- подготовка устных сообщений;
- изготовление санитарных бюллетеней с практическими рекомендациями;
- создание электронных презентаций;
- оформление практических работ и формулировка выводов;
- составление схем.

Формы контроля самостоятельной работы:

- оценка выполнения практического задания;
- контрольная работа;
- устный опрос;
- анализ и оценка результатов тестирования;
- защита рефератов презентаций, санитарных бюллетеней;
- письменный опрос с использованием индивидуальных маршрутов.

5. Методические рекомендации по составлению конспекта или плана к тексту учебника

1. Прочитайте текст учебного материала медленно по абзацам или смысловым фрагментам текста.

2. Вычлените в прочитанном существенное, для этого решите, как можно было бы озаглавить

текст абзаца.

3. Перескажите существенную часть изложенного в тексте своими словами.

4. Запишите кратко содержание текста. Писать следует четко, аккуратно, применяя общепринятые сокращения и обозначения. В конспект могут быть включены рисунки опытов, приборов с поясняющими записями к ним, заменяющие текст схемы и таблицы. Дополнительные примеры и выводы.

5. Познакомьтесь с заданиями, помещенными в тексте или в конце параграфа, и мысленно решите, готовы ли вы к их выполнению, что нужно еще раз посмотреть в тексте или уточнить у учителя.

Правила написания доклада (сообщения)

1. В библиотеке выбери литературу по теме.

2. Изучи литературу, составь план отдельных разделов.

3. Составь план доклада (систематизация полученных сведений, выводы и обобщения).

4. При оформлении доклада используй рисунки, схемы и др.

Время для зачитывания доклада – 5 минут, для выступления с сообщением - 3 минуты.

6. Методические рекомендации по выполнению реферата

Язык реферата должен отличаться точностью, краткостью, ясностью и простотой.

Структура реферата.

1) Титульный лист (заполняется по единой форме).

2) Оглавление (на отдельной странице). Указываются названия всех разделов (пунктов плана) реферата и номера страниц, указывающие начало этих разделов в тексте реферата.

3) Введение. Аргументируется актуальность исследования, т.е. выявляется практическое и теоретическое значение данного исследования. Далее констатируется, что сделано в данной области предшественниками, перечисляются положения, которые должны быть обоснованы. Обязательно формулируются цель и задачи реферата.

4) Основная часть. Подчиняется собственному плану, что отражается в разделении текста на главы, параграфы, пункты. План основной части может быть составлен с использованием различных методов группировки материала.

5) Заключение. Последняя часть научного текста. В краткой и сжатой форме излагаются полученные результаты, представляющие собой ответ на главный вопрос исследования.

6) Приложение. Может включать графики, таблицы, расчеты.

7) Библиография (список литературы). Указывается реально использованная для написания реферата литература. Названия книг располагаются по алфавиту с указанием их выходных данных.

Требования к оформлению реферата:

1) Реферат пишется на белой бумаге стандарта А-4, с расположением текста только с одной стороны листа.

2) Общий объем реферата не должен превышать 15-20 страниц для печатного варианта.

3) Текст набирается в текстовом редакторе Microsoft Word, при этом рекомендуется использовать шрифт Times New Roman Cyr, размер шрифта – 14 пт, с полуторным межстрочным интервалом. Размеры полей: слева – 3 см, справа – 1,5, сверху и снизу – 2 см. Каждая страница нумеруется в середине нижней строки в районе колонтитула. Счет нумерации ведется с титульного листа, на котором цифры не проставляются.

4) В тексте не допускается сокращение названий, наименований (за исключением общепринятых аббревиатур).

5)

7. Методические рекомендации по подготовке к промежуточной аттестации – к зачету

Изучение дисциплины дисциплине Б1.В.02 Технологические инновации в сфере эксплуатации транспортно-технологических машин и комплексов, завершается зачетом. Зачет является формой промежуточного контроля знаний и умений, полученных на лекциях, практических занятиях и в процессе самостоятельной работы. В период подготовки, к экзамену обучающиеся вновь обращаются к пройденному учебному материалу. При этом они не только закрепляют полученные знания, но и получают новые. Подготовка обучающегося к зачету включает в себя три этапа: - самостоятельная работа в течение семестра;

- непосредственная подготовка в дни, предшествующие зачету по темам курса;

- подготовка к ответу на вопросы.

Литература для подготовки к зачету рекомендуется преподавателем либо указана в учебно - методическом комплексе. Для полноты учебной информации и ее сравнения лучше использовать не менее двух учебников. Обучающийся вправе сам придерживаться любой из представленных в учебниках точек зрения по спорной проблеме (в том числе отличной от преподавателя), но при условии достаточной научной аргументации. Основным источником подготовки к зачету является конспект лекций, где учебный материал дается в систематизированном виде, основные положения его детализируются, подкрепляются современными фактами и информацией, которые в силу новизны не вошли в опубликованные печатные источники. В ходе подготовки к зачету, обучающимся необходимо обращать внимание не только на уровень запоминания, но и на степень понимания излагаемых проблем. Зачет проводится по вопросам, охватывающим весь пройденный материал. По окончании ответа преподаватель может задать обучающемуся дополнительные и уточняющие вопросы. На подготовку к ответу студенту дается 30 минут. Результаты объявляются обучающемуся после окончания ответа в день сдачи.

Критерии оценки промежуточной аттестации в виде дифференцированного зачета:

- оценка «отлично» выставляется студенту, если студент демонстрирует: знание фактического материала, усвоение общих представлений, понятий, идей; полную степень обоснованности аргументов и обобщений, всесторонность раскрытия темы; наличие знаний интегрированного характера, способность к обобщению; устную и письменную культуру в ответе и оформлении. Соблюдает логичность и последовательность изложения материала. Использует корректную аргументацию и систему доказательств, достоверные примеры, иллюстративный материал, литературные источники;

- оценка «хорошо» выставляется студенту, если студент демонстрирует: знание фактического материала, усвоение общих представлений; достаточную степень обоснованности аргументов и обобщений; способность к обобщению, устную и письменную культуру в ответе и оформлении. Соблюдает логичность и последовательность изложения материала. Использует достоверные примеры, иллюстративный материал;

- оценка «удовлетворительно» выставляется студенту, если студент демонстрирует: недостаточное знание фактического материала; неполную степень обоснованности аргументов и обобщений. Нарушает устную и письменную культуру в ответе и оформлении. Соблюдает логичность и последовательность изложения материала. Использует достоверные примеры;

- оценка «неудовлетворительно» выставляется студенту, если студент демонстрирует: незнание фактического материала; неполную степень обоснованности аргументов и обобщений. Не соблюдает логичность и последовательность изложения материала, устную и письменную культуру в ответе и оформлении. Использует недостоверные примеры.

Автор-составитель: Баганов Николай Анатольевич, доцент

11. Перечень информационных технологий, используемых при осуществлении образовательного процесса по дисциплине, включая перечень лицензионного и свободно распространяемого программного обеспечения, в том числе отечественного производства и информационных справочных систем (при необходимости).

11.1 Перечень лицензионного программного обеспечения

1. Kaspersky Total Security - Антивирус
2. Microsoft Windows Server STDCORE AllLngLicense/Software AssurancePack Academic OLV 16Licenses LevelE AdditionalProduct CoreLic 1Year - Серверная операционная система

11.3 Перечень программного обеспечения отечественного производства

1. Kaspersky Total Security - Антивирус

При осуществлении образовательного процесса студентами и преподавателем используются следующие информационно справочные системы: СПС «Консультант плюс», СПС «Гарант».

12. Описание материально-технической базы, необходимой для осуществления образовательного процесса по дисциплине

№ п/п	Наименование специальных помещений и помещений для самостоятельной работы	Номер аудитории	Оснащенность специальных помещений и помещений для самостоятельной работы
1	Учебная аудитория для проведения лекционных занятий	300/ИТ Ф	Оснащение: столешница для студентов – 66 шт., сидения для студентов -196 шт., сенсорная панель SMART podium – 1 шт., компьютер Neos 490 – 1 шт., конференц система АКГ (Микрофоны и звук) – 1 шт., проектор Panasonic PT-EH600E – 1 шт., экран настенный с форматом 4:3 Digis. – 1 шт., учебно-наглядные пособия в виде тематических презентаций, информационные плакаты, подключение к сети «Интернет», выход в корпоративную сеть университета.
2	Учебная аудитория для проведения занятий семинарского типа	М-103 М-194	Станок для шлифовки плоскости ГБЦ и блока цилиндров 3М9735ВХ130 - 1шт., хонинговальный станок 3МВ9817 - 1шт., вертикально расточной станок ВМ200 - 1шт., станок для обработки фаски седла клапана ВV60 - 1шт., станок для шлифовки фаски клапана VG100 - 1шт., автоматическая моечная машина АК 1400 - 1шт, стенд для опрессовки ГБЦ УГ1200 - 1шт., фрезерный станок - 1шт. Делительная головка - 4 шт.; Токарный станок - 6 шт.; Фрезерный станок - 4 шт.; Строгальный станок - 2 шт.; Сверлильный станок - 2 шт.; заточной станок - 2шт, тиски чугунные - 2шт., угловая шлифмашинка - 1шт., стулья, тиски слесарные - 1шт., тиски станочные чугунные - 2шт.
3	Учебные аудитории для самостоятельной работы студентов и индивидуальных и групповых консультаций:		
4	Учебная аудитория для текущего контроля и промежуточной аттестации		

13. Особенности реализации дисциплины лиц с ограниченными возможностями здоровья

Обучающимся с ограниченными возможностями здоровья предоставляются специальные учебники и учебные пособия, иная учебная литература, специальные технические средства обучения коллективного и индивидуального пользования, предоставление услуг ассистента (помощника), оказывающего обучающимся необходимую техническую помощь, а также услуги сурдопереводчиков и тифлосурдопереводчиков.

а) для слабовидящих:

- на промежуточной аттестации присутствует ассистент, оказывающий студенту необходимую техническую помощь с учетом индивидуальных особенностей (он помогает занять рабочее место, передвигаться, прочитать и оформить задание, в том числе записывая под диктовку);

- задания для выполнения, а также инструкция о порядке проведения промежуточной аттестации оформляются увеличенным шрифтом;

- задания для выполнения на промежуточной аттестации зачитываются ассистентом;

- письменные задания выполняются на бумаге, надиктовываются ассистенту;

- обеспечивается индивидуальное равномерное освещение не менее 300 люкс;

- студенту для выполнения задания при необходимости предоставляется увеличивающее устройство;

в) для глухих и слабослышащих:

- на промежуточной аттестации присутствует ассистент, оказывающий студенту необходимую техническую помощь с учетом индивидуальных особенностей (он помогает занять рабочее место, передвигаться, прочитать и оформить задание, в том числе записывая под диктовку);

- промежуточная аттестация проводится в письменной форме;

- обеспечивается наличие звукоусиливающей аппаратуры коллективного пользования, при необходимости поступающим предоставляется звукоусиливающая аппаратура индивидуального пользования;

- по желанию студента промежуточная аттестация может проводиться в письменной форме;

д) для лиц с нарушениями опорно-двигательного аппарата (тяжелыми нарушениями двигательных функций верхних конечностей или отсутствием верхних конечностей):

- письменные задания выполняются на компьютере со специализированным программным обеспечением или надиктовываются ассистенту;

- по желанию студента промежуточная аттестация проводится в устной форме.

Рабочая программа дисциплины «Технологические инновации в сфере эксплуатации транспортно-технологических машин и комплексов» составлена на основе Федерального государственного образовательного стандарта высшего образования - магистратура по направлению подготовки 35.04.06 Агроинженерия (приказ Минобрнауки России от 26.07.2017 г. № 709).

Автор (ы)

_____ доцент , к.т.н. Баганов Николай Анатольевич

Рецензенты

_____ доцент , к.т.н. Грицай Дмитрий Иванович

Рабочая программа дисциплины «Технологические инновации в сфере эксплуатации транспортно-технологических машин и комплексов» рассмотрена на заседании Кафедры технического сервиса, стандартизации и метрологии протокол № 1 от 28.08.2023 г. и признана соответствующей требованиям ФГОС ВО и учебного плана по направлению подготовки 35.04.06 Агроинженерия

Заведующий кафедрой _____ Баганов Николай Анатольевич

Рабочая программа дисциплины «Технологические инновации в сфере эксплуатации транспортно-технологических машин и комплексов» рассмотрена на заседании учебно-методической комиссии Инженерно-технологический факультет протокол № от г. и признана соответствующей требованиям ФГОС ВО и учебного плана по направлению подготовки 35.04.06 Агроинженерия

Руководитель ОП _____