

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ  
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ВНУТРІШНІХ СПРАВ  
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ ЛЬОТНИЙ КОЛЕДЖ**

**Циклова комісія технічного обслуговування авіаційної техніки**

**ТЕКСТ ЛЕКЦІЇ**

навчальної дисципліни «Технічна експлуатація авіаційної наземної техніки»  
обов'язкових компонент  
освітньо-професійної програми першого (бакалаврського) рівня вищої освіти  
**Технології робіт та технологічне обладнання аеропортів**

**За темою № 4 - Діагностування технічного стану АНТ.**

**Харків 2021**

**ЗАТВЕРДЖЕНО**

Науково-методичною радою  
Харківського національного  
університету внутрішніх справ  
Протокол від 23.09.21р. № 8

**СХВАЛЕНО**

Методичною радою  
Кременчуцького льотного  
коледжу Харківського  
національного університету  
внутрішніх справ  
Протокол від 22.09.21р. № 2

**ПОГОДЖЕНО**

Секцією науково-методичної ради  
ХНУВС з технічних дисциплін  
Протокол від 22.09.21р. № 8

Розглянуто на засіданні циклової комісії технічного обслуговування авіаційної техніки, протокол від 30.08.2021 № 1

**Розробник:**

1. викладач циклової комісії технічного обслуговування авіаційної техніки, спеціаліст першої категорії Нальотова Н.І.

**Рецензенти:**

1. викладач циклової комісії аеронавігації Кременчуцького льотного коледжу Харківського національного університету внутрішніх справ, спеціаліст вищої категорії, викладач-методист, к.т.н., с.н.с. Тягній В.Г.;

2. завідувач кафедри технологій аеропортів Національного авіаційного університету, д-р техн. наук, професор Тамаргазін О.А

### План лекції:

1. Мета та види діагностики
2. Комплекс діагностичних робіт

### Рекомендована література:

1. Технічна експлуатація авіаційної наземної техніки. Підручник/ О.А. Тамаргазін, О.М. Білякович, В.В. Варюхно, С.М. Нікулін. – К., 2017. -320с
2. Технічна експлуатація і обслуговування автомобілів. Технологія: Підручник. Лудченко О.А. – К.: Вища шк., 2007. – 527 с.
3. Технічна експлуатація будівельно-дорожніх машин та автомобілів. Підручник у 3-х частинах. Частина II: Заправлення та мащення. Управління технічним станом машин. Полянський С.К., Білякович М.О. – К.: Видавничий дім „Слово”, 2011. – 448 с.

### Текст лекції

#### 1. Мета та види діагностики

Діагностика технічного стану автомобіля без його розбирання призначена для визначення технічного стану та подальшого пробігу автомобіля.

Діагностика може бути застосована при технічному обслуговуванні і при ремонті автомобіля. Мета діагностики при технічному обслуговуванні полягає у визначенні дійсної потреби у виробництві робіт, виконуваних при кожному обслуговуванні, і прогнозуванні виникнення моменту відмови.

Мета діагностики при ремонті полягає у виявленні причин відмови або несправності та встановленні найбільш ефективного способу їх усунення: на місці, зі зняттям вузла або агрегату, з повним або частковим розбиранням.

Діагностика є частиною технічного обслуговування і включає:

**Д1- експрес-діагностику**, тобто перевірку технічного стану системи, агрегатів і вузлів автомобіля, що впливають на безпеку руху (ця діагностика, як правило, повинна проводитися перед і після ТО-1);

**Д2- поглиблену діагностику**, яка призначена для визначення по діагностичним параметрам місця, причини і характеру несправності або відмови (ця діагностика проводиться перед і після ТО-2); Діагностики Д-1 і Д-2 проводяться перед і після ТО-1 та ТО-2 відповідно, перший раз з метою визначення об'єму майбутніх робіт і вдруге з метою визначення якості виконаних цих робіт. Посилення стуку при різкому збільшенні частоти обертання колінчастого вала свідчить про знос вкладишів корінних або шатунних підшипників, причому стукіт більш глухого тону характерний при зносі вкладишів корінних підшипників. Різкий безперервний стукіт в двигуні, що супроводжується падінням тиску масла, свідчить про виплавлення підшипників. Шуми і стуки прослуховуються за допомогою стетоскопа.

Зниження потужності двигуна викликається зменшенням компресії в результаті: порушення ущільнення прокладки головки циліндрів при слабкому або нерівномірному затягуванні гайок кріплення або пошкодження прокладки, пригорання кілець в канавках поршня внаслідок відкладення смолистих

речовин і нагару; зносу, поломки або втрати пружності кілець; зносу стінок циліндрів.

Компресію в циліндрах двигуна перевіряють від руки або компресометром. Для перевірки компресії від руки викручують свічки запалювання, за винятком свічки циліндра, що перевіряється. Обертаючи колінчастий вал пускової рукоятки, за опором провертання судять про компресії. Також перевіряють компресію і в інших циліндрах.

Для перевірки компресії компресометром слід прогріти двигун, вивернути свічки, повністю відкрити дросельну і повітряну заслінки. Встановити гумовий наконечник компресометра в отвір свічки і провернути колінчастий вал на 8 ... 10 оборотів. Про величину компресії судять за показаннями компресометра. Після провертання колінчастого вала в справному циліндрі величина компресії повинна бути 0,70 ... 0,78 МПа. Таким чином потрібно послідовно перевіряти компресію в кожному циліндрі.

Про технічний стан циліндропоршневої групи і клапанів можна судити по відносній величині витоку повітря (контрольованої спеціальним манометром), подаваного під тиском в циліндри двигуна з допомогою приладу К-69. При цьому стиснене повітря подають в кожен циліндр двигуна через отвори для свічок запалювання. ,

Підвищений витрата масла, перевитрата палива і димний випуск відпрацьованих газів сірого кольору (при нормальному рівні масла в картері) зазвичай з'являються при залягання поршневих кілець або їх знос. Залягання кільця можна усунути без розбирання двигуна, для чого в кожен циліндр гарячого двигуна заливають на ніч через отвір для свічки запалювання по 20 г суміші рівних частин денатурованого спирту і гасу. Вранці двигун слід пустити, дати пропрацювати 10 ... 15 хв, зупинити і замінити масло.

Відкладення нагару на днищах поршнів і камері згоряння знижує теплопровідність, що викликає перегрів двигуна, падіння його потужності і підвищення витрати палива. Для видалення нагару необхідно випустити воду із системи охолодження, зняти прилади, укріплені на голівці циліндрів, і, відвернувши гайки, обережно відокремити голівку циліндрів, не пошкодивши прокладку. Якщо прокладка приклеїлася до блоку при голівці циліндрів, то її слід відокремити, користуючись тупим ножом або широкою тонкою металевою смужкою.

Перед зняттям головок циліндрів V-образних двигунів, крім того, необхідно зняти всі прилади з впускного трубопроводу., Зняти трубопровід і тільки після цього зняти головки

## **2. Комплекс діагностичних робіт**

Комплекс діагностичних робіт дозволяє виявити і усунути несправність, вчасно провести профілактику, що забезпечує зниження зношуваності і підвищення безпеки роботи вузла, агрегату або автомобіля в цілому. Все це підвищує надійність автомобіля, економічність і ефективність його експлуатації

за рахунок зниження витрат запасних частин і матеріалів та зменшення трудових витрат на технічне обслуговування і ремонт,.

При ТО-1 проводяться діагностичні роботи Д-1 по вузлам і систем автомобіля, що впливає на безпеку руху. Перевіряється дія робочого гальма на одночасність спрацьовування і ефективність гальмування, дію гальма стоянки, привід гальма, люфт рульового колеса і шарнірних з'єднань рульового приводу, стан шин і тиск повітря в них, дія приладів освітлення і сигналізації.

При ТО-2 проводяться наступні діагностичні роботи Д-2 по перевірці: роботи двигуна (наявність стукотів, перебої в роботі, потужність); системи запалювання; системи живлення (підтікання палива і його витрата, кількість СО у відпрацьованих газах); циліндропоршневої групи; механізму газорозподілу; системи змащення двигуна; системи охолодження двигуна; зчеплення автомобіля і його приводу (пробуксовка під навантаженням, неповне вимикання, наявність стукотів і шумів). Перевіряється також робота коробки передач автомобіля (мимовільне вимикання під навантаженням, наявність стукотів і шумів при роботі); карданної передачі автомобіля (наявність люфтів і відсутність биття); головної передачі і диференціала (наявність люфту, стукотів і шумів). Крім цього, виконуються діагностичні роботи з перевірки передньої підвіски, установки передніх коліс і їх балансування, паралельності передньої і задньої осей і установки фар. Усунення виявлених недоліків, як правило, має виконуватися на спеціальних постах.