

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

Циклова комісія технічного обслуговування авіаційної техніки

ТЕКСТ ЛЕКЦІЇ

навчальної дисципліни
«Електрообладнання автомобілів та спецмашин»
обов'язкових компонент
освітньо-професійної програми першого (бакалаврського) рівня вищої освіти

272 Авіаційний транспорт
Технології робіт та технологічне обладнання аеропортів

за темою - Загальні відомості про систему запалювання

Кременчук 2023

ЗАТВЕРДЖЕНО

Науково-методичною радою
Харківського національного
університету внутрішніх справ
Протокол від 30.08.23 № 7__

СХВАЛЕНО

Методичною радою Кременчуцького
льотного коледжу Харківського
національного університету
внутрішніх справ
Протокол від 28.08.23 № 1

ПОГОДЖЕНО

Секцією Науково-методичної ради
ХНУВС з технічних дисциплін
Протокол від 29.08.23 № 7

Розглянуто на засіданні циклової комісії технічного обслуговування авіаційної техніки протокол від 28.08.23 № 1.

Розробники: викладач циклової комісії технічного обслуговування авіаційної техніки, спеціаліст вищої категорії, викладач-методист Панченко В. І.

Рецензенти:

1. завідувач кафедри транспортних технологій Кременчуцького національного університету імені Михайла Остроградського, доктор технічних наук, професор М. М. Мороз

2. старший викладач циклової комісії авіаційного і радіоелектронного обладнання КЛК ХНУВС, спеціаліст вищої категорії, кандидат технічних наук Волканін Є.Є.

План лекції:

1. Вимоги які ставляться до сучасних систем запалювання автомобілів та тракторів.
2. Робота системи запалювання.

Рекомендована література:

Основна:

1. Сажко В.А., "Електрообладнання автомобілів та тракторів", «Українська книга», Київ «Каравела» 2019 - 402с. URL : https://caravela.com.ua/index.php?route=product/product&product_id=143 (дата звернення: 12.07.2023)
2. Митрофанов О.С., Проскурін А.Ю., "Основи експлуатації, обслуговування та ремонту двигунів внутрішнього згоряння", навчальний посібник, Вид. Гельветика, 2018-152с. URL : <https://rep.nuos.edu.ua/server/api/core/bitstreams/c8e280f4-a290-4226-bd00-a618df985724/content> (дата звернення: 12.07.2023)
3. Омелічев О.В., "Підручник з будови автомобіля". Посібник для автомобілістів-початківців, Вид. Моноліт-Bizz, 2021- 288с. URL : [Омелічев-О.-В.-ПІДРУЧНИК-З-БУДОВИ-АВТОМОБІЛЯ.pdf \(kpefk.com.ua\)](https://kpefk.com.ua/omelichev-o-v-pidruchnik-z-budovi-avtomobilya.pdf) (дата звернення: 12.08.2023)
4. Дрозд М., Зозуля К., "Підручник водія. Основи керування автомобілем", Вид. Центр навчальної літератури, 2019р-198с. URL : <https://stylus.ua/uk/m-drozd-k-zozulya-pidruchnik-vodiya-osnovi-keruvannya-avtomobilem-p1081238c12513.html#specifications> (дата звернення: 14.08.2023)
5. Калашник Є. "Електронно керовані гідромеханічні коробки зміни передач в пасажирських автомобілях з тепловими двигунами", Вид. Кондор, 2022- 140с. URL: <https://www.yakaboo.ua/ua/elektronno-kerovani-gidromehanichni-korobki-zmini-peredach-v-pasazhirs-kih-avtomobiljah-z-teplovimi-dvig.html> (дата звернення: 04.08.2023)
6. Білякович М.О., Полянський С.К., "Технічна експлуатація будівельно-дорожніх машин та автомобілів". Частина III. Вид. Слово, 2013-624с. URL: <https://profbook.com.ua/tekhnichna-ekspluatatsiya-budivelno-dorozhnikh-mashin.html> (дата звернення: 11.08.2023)
7. Кисликов В., "Будова й експлуатація автомобілів", Вид. Либідь, 2018-400с URL: <https://epdf.tips/-6abf83e4f2929cebd73c229bc59ae99a87889.html> (дата звернення: 14.07.2023)

Допоміжна :

1. Абрамчук Ф.І., Гутаревич Ю.Ф., Долганов К.Є., Тимченко І.І. Автомобільні двигуни. - К.: Арістей, 2004. - 476 с. URL: <https://koha.tntu.edu.ua/bib/148616> (дата звернення: 10.08.2023)
1. Мазепа С.С., Куцик А.С. Електрообладнання автомобілів. - Львів: Львівська політехніка, 2004. - 168 с. URL: Мазепа С.С., Куцик А.С. Електрообладнання автомобілів. - Львів: Львівська політехніка, 2004. 168 с. (дата звернення: 14.07.2023)
2. Білоконь Я.Ю., Окоча А.І. Трактори і автомобілі. - К.: Урожай, 2002. -322 с. URL: <https://bigl.ua/p1907445581-bilokon-okocha-kohanivskij> (дата звернення: 04.08.2023)
3. Сажко В.А. Електричне та електронне обладнання автомобілів. - К.: Каравела, 2004. - 304 с. URL: <https://uareferats.com/index.php/book/details/333> (дата звернення: 24.08.2023)
4. Сажко В.А., Січко О.Є., Клименко Ю.М., Савін Ю.Х., Волков О.Ф. Діагностування мікропроцесорних систем запалювання автомобілів «Екосіа» за допомогою приладу УАС-5051. – К.: НТУ, 2005. – 36 с. URL: <https://elartu.tntu.edu.ua/handle/123456789/18170> (дата звернення: 11.08.2023)
5. Данов Б.А. Електроустаткування систем управління іноземних автомобілів. - М: Гаряча лінія; Телеком, 2004. – 224 с. URL: <https://elartu.tntu.edu.ua/handle/123456789/18170> (дата звернення: 24.08.2023)
6. Соснін Д.А. Автотроніки. Електрообладнання та системи бортової автоматики сучасних легкових автомобілів. - М: Солон-Р, 2005.-272 с. URL: https://balka-book.com/ua/avtoelektronika-571/avtotronika_elektricheskoe_elektronnoe_i_avtotronnoe_oborudovanie_legkovyih_avtomobiley-66817 (дата звернення: 14.08.2023)

Інформаційні ресурси в Інтернеті

1. Офіційний сайт Державної Авіаційної Служби України. URL : <https://avia.gov.ua/> (дата звернення: 15.08.2023)
2. Офіційний сайт аеропорту «Бориспіль» URL : <https://kbp.aero/> (дата звернення: 25.08.2023)
3. Офіційний сайт журналу «Крила» URL : <http://www.wing.com.ua/> (дата звернення: 30.07.2023)
1. Офіційний сайт журналу «Крила»[Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.wing.com.ua/>

Текст лекції

1. Вимоги які ставляться до сучасних систем запалювання автомобілів та тракторів.

Суміш пального з повітрям у бензинових двигунах автомобіля чи трактора запалює електрична іскра.

Система запалювання призначена для збільшення напруги акумуляторної батареї до рівня, потрібного для виникнення електричного розряду, і подавання його в потрібний момент часу на відповідну свічку запалювання. Відомі системи запалювання в момент запалювання дістають необхідну енергію не безпосередньо від акумуляторної батареї, а від проміжного накопичувача енергії. Залежно від його типу є системи з накопиченням енергії у котушці індуктивності і в конденсаторі. До сучасних систем запалювання автомобілів та тракторів та окремих елементів, що їх вони містять, ставлять численні вимоги, основні з яких такі:

1. вторинна напруга має забезпечувати стійке безперебійне іскроутворення на всіх режимах роботи двигуна;
2. енергії іскрового розряду має вистачати для займання суміші на всіх режимах роботи двигуна;
3. стійке іскроутворення в різних умовах (забруднені свічки, коливання напруги живлення, різні зміни температури тощо);
4. стійка робота за значних механічних навантажень, які спричиняють прискорення та вібрації (прискорення, що діють на електроустаткування сучасних автомобілів, досягають 20-40g а іноді – 80g; діапазон частот вібрації також досить широкий);
5. надійна робота і великий ресурс елементів та системи загалом;
6. простота обслуговування апаратів запалювання, головним чином, переривача-розподільника, кількість регулювань, налагоджень, зачищень має бути мінімальна;
7. мінімально можливий споживаний струм; мінімальні розміри й маса апаратів;
8. мінімальні вартість апарата і трудомісткість його виготовлення, технологічність конструкцій з огляду на їх масовий випуск.

Деякі з наведених вимог до сучасних систем запалювання важко поєднати. Наприклад, утруднено одночасно дістати мінімальний споживаний струм, мінімальну масу, розміри та максимальну енергію розряду в поєднанні з високою вторинною напругою.

Більшість із названих вимог полягають в одному - в системі запалювання має бути запас необхідної кількості енергії, яка повинна безперервно зростати у зв'язку з форсуванням режимів роботи двигунів. Інакше кажучи, система має створювати певну вторинну напругу незалежно від умов експлуатації та режимів роботи двигуна. Ця вимога - одна з основних.

Системи запалювання класифікують за такими ознаками:

- *за способом отримання високої напруги* для запалювання робочої суміші: системи запалювання від магнето і батарейне запалювання;
- *за типом накопичувача*: системи запалювання з накопиченням енергії в індуктивності та в ємності;

- *за способом комутації струму* в первинній обмотці котушки запалювання: контактні, контактно-транзисторні, контактно-тиристорні, безконтактні транзисторні і цифрові системи запалювання;
- *за ознакою нормування часу* накопичення енергії: системи з ненормованим і нормованим часом накопичення енергії у котушці запалювання.

Система запалювання від магнето - це генератор змінного струму з постійними магнітами, який конструктивно поєднаний з індуктивною котушкою й переривачем-розподільником. Запалювання від магнето використовується на тракторах, дорожніх машинах, де відсутня акумуляторна батарея.

У системах батарейного запалювання струм низької напруги (12 В) перетворюється на імпульси високої напруги. Джерелом електричної енергії у цих системах є акумуляторна батарея або генератор.

Системою з накопиченням енергії в індуктивності називається система, в якій енергія, необхідна для створення високої напруги, акумулюється в індуктивності первинної обмотки котушки запалювання.

У системах із накопиченням енергії у ємності енергія для іскрового розряду накопичується в конденсаторі, а як комутуючий елемент використовується транзистор (тиристорна система запалювання). У цих системах котушка застосовується лише для перетворення напруги.

У системах із ненормованим часом накопичення енергії час накопичення енергії визначається параметрами сигналу датчика і залежить від частоти обертання колінчастого вала двигуна (кут замкнутого стану контактів або ж протікання струму через котушку запалювання).

У системах із нормованим часом накопичення енергії час накопичення енергії майже не залежить від частоти обертання колінчастого вала двигуна.

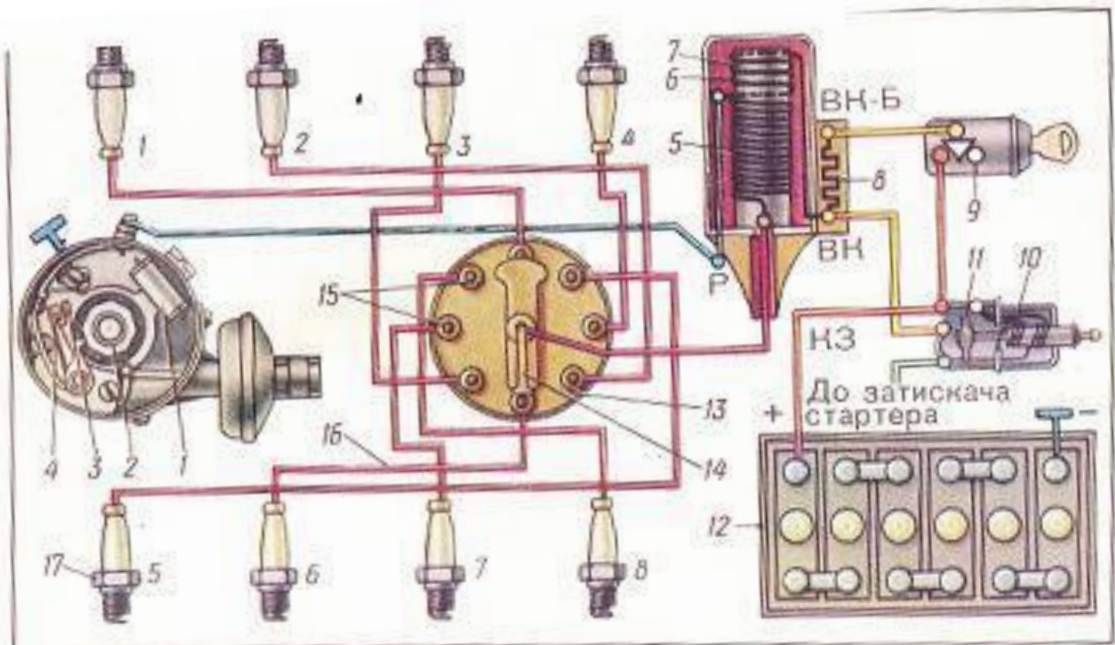


Рис. XII. Схема батареїного запалювання:

Р, ВК, ВК-Б, КЗ — затискачі; 1 — конденсатор; 2 — кулачок переривника; 3 і 4 — контакти переривника; 5 — вторинна обмотка котушки запалювання; 6 — осердя; 7 — первинна обмотка котушки запалювання; 8 — додатковий резистор; 9 — вимикач (замок) запалювання; 10 — тягове реле стартера; 11 — контактний диск реле; 12 — акумуляторна батарея; 13 — кришка розподільника; 14 — ротор; 15 — бічні контакти; 16 — провід високої напруги; 17 — свічка запалювання

Система запалювання складається з котушки запалювання, розподільника, конденсатора, свічки запалювання, вимикача (замка) запалювання і проводів. Ці прилади і деталі утворюють два електричні кола — низької і високої напруги.

2.Робота системи запалювання.

Система запалювання працює так. При ввімкненому запалюванні і замкнених контактах 3 і 4 переривника по колу низької напруги проходить струм від акумуляторної батареї. Коло струму низької напруги: позитивний вивідний штир батареї 12 — затискач тягового реле 10 стартера — вимикач запалювання 9 — затискач ВК-Б котушки запалювання — додатковий резистор 8 — затискач ВК — первинна обмотка 7 — затискач Р -4- рухомий контакт 3 переривника — нерухомий контакт 4 - маса — негативний вивідний штир батареї.

Струм низької напруги, який проходить по первинній обмотці котушки запалювання (первинний струм), створює в її осерді 8 магнітне поле, що пронизує витки обох обмоток. Коли виступ обертаючого кулачка 2, натиснувши важіль рухомого контакту 3 переривника, відведе цей контакт від нерухомого контакту 4, коло первинного струму перерветься й осердя котушки розмагнітиться. Внаслідок цього у вторинній обмотці 5 котушки запалювання індукуються ЕРС, величина якої завдяки швидкому зменшенню магнітного потоку в осерді і великій кількості витків цієї обмотки досягає 16...30 кВ. Під дією індукованої у вторинній обмотці ЕРС на електродах свічок виникне

іскровий розряд, від якого пальна суміш загоряється і в колі вторинної обмотки з'являється струм високої напруги (вторинний струм). Коло струму високої напруги: вторинна обмотка котушки — центральний контакт кришки 13 розподільника — ротор 14, боковий контакт 15 — провід 16 високої напруги — електроди свічки 17 — маса — акумуляторна батарея — затискач реле стартера — вимикач запалювання — додатковий резистор — первинна обмотка котушки — вторинна обмотка.

Коли (двигун працює на середніх і великих частотах обертання) система запалювання живиться від генератора, у відповідні ділянки кіл низької і високої напруги замість батареї входить генератор. У момент розмикання кола струму низької напруги в первинній обмотці котушки індукується ЕРС самоіндукції, величина якої 20В....30В. Під її дією в колі низької напруги виникає струм самоіндукції. Оскільки напрям струму самоіндукції збігається з напрямом перерваного первинного струму, він протидіє розмагнічуванню осердя котушки і цим самим зменшує напругу вторинного струму.

Крім того, струм самоіндукції, проходячи через контакти переривника, що починає розмикатися, спричиняє іскріння між ними і швидке підгоряння контактів.

Ці шкідливі впливи струму самоіндукції можна усунути за допомогою конденсатора 1. Короткочасний струм самоіндукції, який виникає тоді, коли починають розмикатися контакти переривника, заряджає конденсатор. Оскільки конденсатор вмикається паралельно контактам переривника, вони майже не підгорають. Конденсатор розряджається через первинну обмотку котушки запалювання. При цьому розрядний струм конденсатора, проходячи по цій обмотці в напрямі, протилежному до напрямку первинного струму, сприяє різкішому зникненню магнітного поля, створеного первинним струмом. Завдяки цьому підвищується напруга вторинного струму.