

kl.3 MPS gr.1 SERWIS 04.05.2020

SCENARIUSZ ZAJĘĆ

KLASA: 3 MPS ZSM.

DZIAŁ: Serwis 2.

PROWADZĄCY ZAJĘCIA: Mieczysław Bielecki.

TEMAT ZAJĘĆ: Weryfikacja i obsługa hydraulicznego wspomaganie układu kierowniczego.

CELE SZCZEGÓŁOWE:

- weryfikacja zębatkowej przekładni przekładni kierowniczej
- wymiana płynu w układzie wspomaganie kierownicy
- uczeń zapoznaje się z opróżnianiem, napełnianiem i odpowietrzaniem hydraulicznego układu wspomaganie obrotu kierownicy

METODY NAUCZANIA:

$\frac{3}{4}$ praca indywidualna on-line

ŚRODKI DYDAKTYCZNE:

-- film dydaktyczny <https://www.youtube.com/watch?v=dPC2qySRGmA&authuser=0>

PRZEBIEG ZAJĘĆ

Lp.	Czynności nauczyciela	Czynności ucznia
2.	INSTRUKTAŻ BIEŻĄCY	
	- kontroluje czynności wykonywane przez uczniów.	- opracowuje plan działania, - przygotowuje stanowisko zgodnie z instrukcją, - ustala miejsce wycieku płynu z ukł. wspomaganie -uczeń opróżnia, napełnia i odpowietrza hydrauliczny układ wspomaganie obrotu kierownicy - analizuje przebieg zadania.

UWAGI DO REALIZACJI ĆWICZENIA:

Na podstawie przedstawionego materiału, opracować plan działania. Zadanie przesłać w terminie do 10.05.2020r. na adres e-mail panda.mab14@gmail.com

W temacie podać nazwisko i klasę.

Bielecki M.

Typowe objawy uszkodzenia zębatkowej przekładni kierowniczej (magłownicy).

Wstępną diagnozę kondycji magłownicy można przeprowadzić samodzielnie. **W pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę na stan gumowych osłon łączy z drążkami kierowniczymi.** Wskutek uszkodzeń mechanicznych może bowiem dochodzić do przzerwania gumy i przedostawania się wody oraz zanieczyszczeń. **W efekcie tego dochodzi do osłabienia smarowania, rozwoju korozji i, co następuje później, degradacji powierzchni metalowych, skutkującej trwałym uszkodzeniem mechanizmu.** Warto również skontrolować mocowania obejm, gdyż niewłaściwy ich montaż stanowi jedną z przyczyn nieszczelności. Pod kątem przekładni hydraulicznych trzeba ponadto sprawdzić ewentualne zawilgocenia olejem lub występowanie poważniejszych wycieków.

Problemy z magłownicą są także wyczuwalne na kole kierownicy, co przejawia się obniżoną precyzją prowadzenia. **Słyszalne mogą być ponadto stuki w trakcie wykonywania skrętów, zwiastujące w wielu przypadkach konieczność wymiany lub regeneracji magłownicy.** W sytuacji skrajnego zużycia dochodzi także do blokowania się kierownicy. Objaw ten jest szczególnie niebezpieczny i nietrudno sobie wyobrazić, że może doprowadzić do wypadku.

Samodzielne kasowanie luzów na docisku

Relatywnie najprostszą czynnością, którą wykonuje się w celu poprawy precyzji działania magłownicy, jest skasowanie luzów występujących na kamieniu dociskowym. Element ten odpowiada za docisk listwy zębatej przekładni do zębniaka wału kierowniczego, a wskutek intensywnej eksploatacji ulega systematycznemu wycieraniu. Śrubę regulacyjną można zlokalizować na korpusie podzespołu, a usunięcie luzu ogranicza się do jej dokręcenia. Trzeba jednak pamiętać o tym, aby prace wykonywać na maksymalnie skręconych kołach, a regulację przeprowadzać z umiarem. Zbyt mocne wkręcenie śruby spowodować może bowiem trudności z obracaniem kierownicą.