

Документ подписан простой электронной подписью

Информация о владельце:

ФИО: Минцаев Магомед Шакирович

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации

Федеральное государственное бюджетное образовательное

Учреждение высшего образования

Дата подписания: 17.11.2023 15:43:27

Уникальный программный ключ:

236bcc35c296f119d6aafdc22836b71db52dbc07971a86865a5825f9fa4304cc

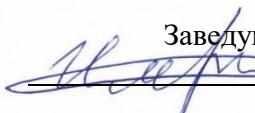
«ГРОЗНЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НЕФТЯНОЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ

УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ АКАДЕМИКА М.Д.МИЛЛИОНЩИКОВА»

Технология машиностроения и транспортных процессов

УТВЕРЖДЕН

на заседании кафедры
«_05_»____09____202_g., протокол №_1_


Заведующий кафедрой
M.R.Исаева

ФОНД ОЦЕНОЧНЫХ СРЕДСТВ ПО УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЕ

Надежность и диагностика техники

Направление подготовки

15.03.05 Конструкторско- технологическое обеспечение машиностроительных
производств

Направленность

«Технология машиностроения»

Квалификация выпускника

Бакалавр

Составитель  Л.Х-А.Саипова

Грозный – 2021

ПАСПОРТ
ФОНДА ОЦЕНОЧНЫХ СРЕДСТВ ПО УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЕ

Надежность и диагностика техники

№ п/ п	Контролируемые темы дисциплины	Код контролируемой компетенции	Наименование оценочного средства
1	СВОЙСТВА НАДЕЖНОСТИ ПОКАЗАТЕЛИ НАДЕЖНОСТИ ВРЕМЕННЫЕ ПОНЯТИЯ КЛАССИФИКАЦИЯ ОТКАЗОВ КРАТКАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА	ПК-4	Практическая работа Доклад Зачет
2	СЛУЧАЙНАЯ ВЕЛИЧИНА ХАРАКТЕРИСТИКИ СЛУЧАЙНЫХ ВЕЛИЧИН Законы распределения вероятностей случайных величин Нормальный закон распределения	ПК-4	Практическая работа Доклад Зачет
3	Определение показателей безотказности	ПК-4	Практическая работа Доклад Зачет
4	Три этапа настройки технологической системы на точность	ОПК.5	Практическая работа Доклад Зачет
5	ПОКАЗАТЕЛИ РЕМОНТОПРИГОДНОСТИ ПОКАЗАТЕЛИ СОХРАНЯЕМОСТИ КОМПЛЕКСНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ НАДЕЖНОСТИ	ПК-4	Практическая работа Доклад Зачет
6	Частные случаи расчета надежности.	ПК-4	Практическая работа Доклад Зачет
7	Мероприятия, обеспечивающие повышение надежности оборудования при его производстве Управления надежностью на этапе эксплуатации	ПК-4	Практическая работа Доклад Зачет

	оборудования		
8	МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ ПО ОБОСНОВАНИЮ ЗНАЧЕНИЙ (NORM) ЗАДАВАЕМЫХ ПН. Оптимальная функция "надежность - стоимость"	ПК-4	Практическая работа Доклад Зачет

ПЕРЕЧЕНЬ ОЦЕНОЧНЫХ СРЕДСТВ

№ п/п	Наименование оценочного средства	Краткая характеристика оценочного средства	Представление оценочного средства в фонде
1	<i>Практическая работа</i>	Средство проверки умений обучающегося применять полученные знания по заранее определенной методике для решения задач или заданий по модулю или дисциплине в целом	Комплект заданий для выполнения практических работ
2	<i>Доклад</i>	Продукт самостоятельной работы обучающегося, представляющий собой его публичное выступление по доведению до аудитории результатов учебно-практической, учебно-исследовательской или научной темы	Темы докладов
2	<i>Зачет</i>	Итоговая форма оценки знаний	Вопросы к зачету

ЛАБОРАТОРНЫЕ РАБОТЫ НЕ ПРЕДУСМОТРЕНЫ

ЗАДАНИЯ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ПРАКТИЧЕСКИХ РАБОТ

Задание 1. ПАРАМЕТРЫ НАДЕЖНОСТИ

Задание 2. РАСЧЕТ ЕДИНИЧНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ НАДЕЖНОСТИ ЭЛЕМЕНТОВ МАШИН

Задание 3. РАСЧЕТ КОМПЛЕКСНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ НАДЕЖНОСТИ

Задание 4. АНАЛИЗ НАДЁЖНОСТИ МАШИН НА СТАДИИ ИХ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

Задание 5. ОБЕСПЕЧЕНИЕ НАДЕЖНОСТИ МАШИН ПРИ ИХ ИЗГОТОВЛЕНИИ В ПРОЦЕССЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Критерии оценки ответов на практические/лабораторные работы:

- не засчитено выставляется студенту, если дан неполный ответ, представляющий собой разрозненные знания по теме вопроса с существенными ошибками в определениях. Присутствуют фрагментарность, нелогичность изложения. Студент не осознает связь данного понятия, теории, явления с другими объектами дисциплины. Отсутствуют выводы, конкретизация и доказательность изложения. Речь неграмотная. Дополнительные

и уточняющие вопросы преподавателя не приводят к коррекции ответа студента не только на поставленный вопрос, но и на другие вопросы дисциплины.

- *зачтено выставляется студенту, если дан полный, развернутый ответ на поставленный вопрос, показана совокупность осознанных знаний об объекте, доказательно раскрыты основные положения темы; в ответе прослеживается четкая структура, логическая последовательность, отражающая сущность раскрываемых понятий, теорий, явлений. Знание об объекте демонстрируется на фоне понимания его в системе данной науки и междисциплинарных связей. Ответ изложен литературным языком в научных терминах. Могут быть допущены недочеты в определении понятий, исправленные студентом самостоятельно в процессе ответа.*

Примерная тематика докладов

1. Параметрические и физические методы диагностирования
2. Внешний осмотр станка, проверка комплектации
И паспортных данных
3. Установка станков на предприятии
4. Испытание станков на холостом ходу, проверка работы механизмов
5. Проверка всех органов управления
6. Проверка рабочих скоростей
7. Проверка температуры подшипников
8. Проверка механизмов станка
9. Проверка уровня шума и вибрации станка
10. Проверка станка на ускоренных перемещениях циклах
11. Проверка органов ручного управления
12. Проверка скоростей главного движения
13. Проверка величин подач
14. Испытание станков в работе под нагрузкой и производительности
15. Проверка точности деталей, изготовленных на станке
16. Проверка механизмов станка в работе под нагрузкой
17. Проверка скорости главного движения станка
18. Испытание станков на производительность
19. Проверка станков на геометрическую точность, чистоту обработки и точность обрабатываемой детали
20. Примерные условия проведения испытаний на чистовых режимах для станков
21. Испытание станков на чистоту обработки
22. Проверка геометрической точности станка без нагрузки
(тестовый метод)

23. Примеры проверок геометрической точности станков
24. Схема проверки геометрической точности токарного станка
25. Схемы контроля геометрической точности сверлильного станка
26. Схемы контроля геометрической точности вертикального консольно-фрезерного станка
27. Проверка плоскости рабочей поверхности стола
28. Проверка параллельности рабочей поверхности стола направлению его перемещения
29. Кинематическая точность станков
30. Метод определения точности зубообрабатывающих станков
31. Методы определения точности резьбообрабатывающих станков
32. Испытание жесткостных характеристик узлов станка
33. Тестовый метод определения жесткости
34. Бесконтактный метод измерения жесткости
35. Метод измерения жесткости шпиндельного узла вертикально-фрезерного станка
36. Нормы жесткости станков (примеры)
37. Проверка жесткости станка методом функциональной диагностики
38. Методы повышения жесткости
39. Особенности погрешностей станков с ЧПУ и методы их измерения
40. Причины возникновения погрешностей в станках с ЧПУ
41. Методики проверки точности станков с ЧПУ
42. Проверка точности позиционирования для станков с ЧПУ
43. Контроль отработки системой привода подач станка единичных импульсов
44. Контроль отработки системой привода подач и выявление погрешностей в санках с ЧПУ
45. Проверка на безотказность станков с ЧПУ
46. Испытания на виброустойчивость
47. Методы испытаний станков на виброустойчивость
48. Метод определения виброустойчивости по амплитудно-фазовой частотной характеристике
49. Метод определения виброустойчивости при работе станка на холостом ходу
50. Метод определения виброустойчивости исследованием

плавности медленных перемещений узлов станка

51. Метод оперативной оценки виброустойчивости элементов технологической системы

52. Причины вибрации в технологической системе

Темы рефератов:

1. Неплоскость и не прямолинейность поверхности
2. Непрямолинейность траектории перемещения
3. Непараллельность элементов и перемещений
4. Неперпендикулярность относительного положения элементов
5. Несоосность валов
6. Радиальное и осевое биение
7. Методы проверки геометрической точности станков
8. Проверочные линейки
9. Проверочные угольники
10. Щупы
11. Оправки
12. Индикаторы и микрокаторы
13. Проверочные уровни
14. Проверочные мостики
15. Оптические приборы (коллиматоры)
16. Динамометры
17. Современные приборы и аппаратурно-программные комплексы для измерения геометрической точности
18. Беспроводная система QC20-Wballbar
19. Автоколлиматор цифровой двухкоординатный
ОПТРО-АК-014(DualAxisDitgitalAutocollimator)
20. Кинематомер
21. Лазерная измерительная информационная система

Критерии оценки докладов

«Зачтено» - доклад четко выстроен, рассказывается суть работы; автор представил демонстрационный материал, прекрасно в нем ориентируется и отвечает на вопросы; показано владение научным и специальным аппаратом; четкость выводов полностью характеризуют работу;

«Не засчитано» - доклад рассказывается, но не объясняется суть работы или зачитывается; демонстрационный материал используется в докладе, но не используется докладчиком или был оформлен плохо и неграмотно; докладчик не может ответить на большинство вопросов; выводы имеются, но не доказаны.

Вопросы к зачету по дисциплине

Надежность и долговечность технологических систем

1. Теория надежности
2. Надежность
3. Безотказность
4. Долговечность
5. Ремонтопригодность
6. Сохраняемость
7. Исправное состояние
8. Неисправное состояние
9. Работоспособное состояние
10. Неработоспособное состояние
11. Предельное состояние
12. Отказом
13. Событием
14. Дефект
15. Ремонт
16. Восстановление
17. Показатель надежности
18. Единичный показатель надежности
19. Комплексный показатель надежности
20. Расчетный показатель надежности
21. Экспериментальный показатель надежности
22. Эксплуатационный показатель надежности
23. Экстраполированный показатель надежности
24. Наработка
25. Время восстановления
26. Ресурс
27. Срок службы
28. Срок сохраняемости
29. Остаточный ресурс
30. Назначенный ресурс
31. Назначенный срок службы

32. Назначенный срок хранения
33. Классификация отказов
34. Случайное событие
35. Событие
36. События являются несовместными
37. Непрерывной случайной величиной является
38. Понятие закона распределения.
39. Законом распределения
40. Закон распределения вероятностей
41. Плотностью распределения кривой распределения
42. Законы распределения вероятностей случайных величин
43. Нормальный закон распределения
44. Нормальный закон распределения (закон Гаусса)
45. Безотказность
46. Вероятность безотказной работы
47. Вероятность отказа

Критерии оценки знаний при приеме зачета (экзамена)

- «**не зачтено**» выставляется студенту, если дан не полный ответ, представляющий собой разрозненные знания по теме вопроса с существенными ошибками в определениях; присутствуют фрагментарность, нелогичность изложения; студент не осознает связь данного понятия, теории, явления с другими объектами дисциплины; отсутствуют выводы, конкретизация и доказательность изложения; речь не грамотная; дополнительные и уточняющие вопросы преподавателя не приводят к коррекции ответа студента не только на поставленный вопрос, но и на другие вопросы дисциплины;

- «**зачтено**» выставляется студенту, если дан полный развернутый ответ на поставленный вопрос; показана совокупность осознанных знаний об объекте; доказательно раскрыты основные положения темы; в ответе прослеживается четкая структура, логическая последовательность, отражающая сущность раскрываемых понятий и явлений; знание об объекте демонстрируется на фоне понимания его в системе данной науки и междисциплинарных связей; ответ изложен литературным языком в научных терминах; могут быть допущены недочеты в определении понятий, исправленные студентом самостоятельно в процессе ответа.

ОБРАЗЕЦ ЗАДАНИЯ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ПРАКТИЧЕСКОГО ЗАНЯТИЯ
Пример практической работы

По дисциплине «Надёжность и диагностика технологических систем»

Тема: Показатели качества и технического уровня машин

Определить:

- 1. Показатели надёжности машин**
- 2. Основные факторы физического старения машин**
- 3. Изнашивание деталей и узлов машин**
- 4. Прочностные характеристики материалов деталей и элементов**

машины

Ход работы:

При выборе машин для определенного вида работ (земляных, дорожных, путевых и др.), при разработке или модернизации серийной конструкции, при определении конкурентоспособности машиностроительной продукции необходимо иметь представления о ее качестве, о ее техническом и эксплуатационном уровне. Качество машины характеризуется широким спектром свойств, которые обуславливают ее пригодность удовлетворять требованиям потребителя в соответствии с показателями. В этой совокупности свойств имеются как единичные характеристики, позволяющие судить только об одном параметре машины, так и комплексные, которые охватывают несколько параметров машины.

В общем случае для оценки уровня продукции машиностроения, в том числе погрузочно-разгрузочных, путевых, дорожно-строительных машин и оборудования, используют Единую систему конструкторской документации (ЕСКД), составляя карту ее технического уровня и качества. Показатели, определяющие качество и эффективность машин можно условно разделить на следующие группы:

- 1) технико-экономические показатели, характеризующие эффективность машин по основным техническим параметрам (мощность, производительность, энерго - и материалоемкость, выработка и др.);
- 2) Конструктивные показатели, которые характеризуют качество и свойства конструкции машины (надежность, унификация и стандартизация элементов конструкции и др.);

- 3) Эксплуатационные показатели, характеризующие работу машины в производственных условиях (типоразмерность, мобильность, проходимость, универсальность и др.);
- 4) Технологические показатели, которые характеризуют трудоёмкость изготовления деталей и узлов, а также сборки и разборки машины.

Из всех показателей характеризующих качество и технико-экономическую эффективность машин наиболее значимыми являются «показатели надёжности». В работе [1] профессор В. И. Баловнев с коллегами оценил значимость более 30 показателей машин по коэффициенту их весомости на базе экспериментальных данных. Наибольший коэффициент весомости имеет надёжность, что свидетельствует о её роли в обеспечении работоспособности машин различного назначения.

Работоспособность машин

Показатели надёжности машин

Надёжность – это свойство машины сохранять во времени в установленных пределах значения всех параметров, характеризующих её способность выполнять требуемые функции в заданных режимах и условиях применения, технического обслуживания, хранения и транспортирования.

Надёжность является комплексным свойством, которое оценивают по четырем показателям – безотказности, долговечности, ремонтопригодности и сохраняемости (или по сочетанию этих свойств).

Безотказность – это свойство машины сохранять работоспособность непрерывно в течение некоторого времени или некоторой наработки.

Долговечность – это свойство машины непрерывно сохранять работоспособное состояние до наступления предельного состояния при установленной системе технического обслуживания и ремонта.

(*Предельное состояние* – состояние машины, при котором её дальнейшая эксплуатация недопустима или нецелесообразна, либо восстановление её работоспособного состояния невозможно или нецелесообразно).

В отличие от безотказности долговечность характеризуется продолжительностью работы машины по суммарной наработке, прерываемой периодами для восстановления её работоспособности в плановых и неплановых ремонтах и при техническом обслуживании. Отметим, что для невосстанавливаемых изделий, понятия долговечности и безотказности практически совпадают.

Ремонтопригодность – это приспособленность машины к предупреждению и обнаружению причин возникновения отказов и повреждений, а также поддержанию и восстановлению работоспособности путём проведения технического обслуживания и ремонта. Отметим, что с усложнением технических систем, всё труднее найти причины отказов (в сложных системах время поиска занимает более 50 % общего времени восстановления работоспособности). Важность этого показателя определяется огромными затратами на ремонт машин.

Сохраняемость – это свойство машины сохранять показатели безотказности, долговечности и ремонтопригодности после хранения и транспортирования. Отметим существенные значения этого показателя для деталей, узлов и механизмов, находящихся на хранении в комплекте запчастей.

Объекты (машины) подразделяют на:

- невосстанавливаемые;
- восстанавливаемые.

Надёжность машины характеризуется следующими состояниями: исправное, неисправное, работоспособное и неработоспособное.

Исправное состояние – состояние машины, при котором она соответствует всем требованиям нормативно-технической и (или) конструкторской документации.

Неисправное состояние – состояние машины, при котором она не соответствует хотя бы одному из требований нормативно-технической и (или) конструкторской документации.

Работоспособное состояние – состояние машины, при котором она способна выполнять заданные функции, соответствующие требованиям нормативно-технической и конструкторской документации (*нормативно-техническая документация* – стандарты, технические условия и прочая документация).

Таким образом, неработоспособное состояние является непременно неисправным. Но неисправное состояние не обязательно неработоспособное (например, повреждение капота или крыла автомобиля). Различают неисправности, не приводящие к отказам, и неисправности, ведущие к отказам.

Показатели надёжности разделяют в соответствии с упомянутыми свойствами на показатели: безотказности, долговечности, ремонтопригодности и сохраняемости.

Показатели надёжности могут быть единичными (т.е. характеризующими одно свойство, составляющих надёжность) и комплексными, относящихся к нескольким свойствам объекта.

К единичным показателям относятся показатели безотказности, долговечности, ремонтопригодности и сохраняемости.

К комплексным показателям надёжности машин относятся коэффициенты готовности, технического использования, а также удельные суммарные трудоёмкости ремонта или Т.О. Как правило, они относятся к сложным системам и автоматическим комплексам.

Коэффициент технического использования ($K_{\text{т.и}}$) – это отношение математического ожидания времени работоспособного состояния на некоторый период эксплуатации к сумме математических ожиданий времени работоспособного состояния и всех постоев для ремонтов и технического обслуживания.

$$K_{\text{т.и}} = \frac{T}{T + \sum_{i=1}^n (T_p + T_{\text{т.о}})_i},$$

где T – суммарное время пребывания в работоспособном состоянии;

T_p – время ремонта;

$T_{\text{т.о}}$ – время техобслуживания.

Коэффициент готовности (K_g) – вероятность того, что объект окажется в работоспособном состоянии в произвольный момент времени, кроме периодов, в которых эксплуатация не предусматривается. Коэффициент определяют, как отношение математических ожиданий времени нахождения в работоспособном состоянии к математическим ожиданиям суммы этого времени и времени внеплановых ремонтов.

$$K_{\Gamma} = \frac{T}{T + \sum_{i=1}^m T_{\text{ВН}i}},$$

где – суммарное время внепланового восстановления.

К основным понятиям в теории надёжности относится отказ.

Отказ – это событие, которое заключается в нарушении работоспособности машины.

Наработка – это продолжительность (или объём) работы машины.

Наработка машины от начала эксплуатации до предельного состояния называется *ресурсом*.

В отличие от ресурса *срок службы* – это календарная продолжительность эксплуатации машины от начала эксплуатации до наступления предельного состояния.

Под предельным состоянием понимают состояние машины, при котором дальнейшая эксплуатация должна быть прекращена (вследствие изменения заданных параметров ниже установленных пределов, нарушения требований безопасности и др.).

Как уже отмечалось, показатель надёжности – это количественная характеристика одного или нескольких свойств, определяющих надёжность машины.

В качестве основных показателей надёжности дорожных машин и их узлов используют следующие характеристики:

$$T_{\gamma}$$

– гамма-процентный ресурс

T_K – средний ресурс до капитального ремонта (или до

T_C списания);

– коэффициент технического использования $K_{t,i}$ и готовности K_g .

В свою очередь эти показатели связаны с другими характеристиками:

- 1) вероятностью безотказной работы $P(t)$ – вероятность того, что в пределах заданной наработки (t) отказ не возникнет;
- 2) наработкой на отказ t_h ;
- 3) наработкой до отказа элементов t_d .

Наработка до отказа – математическое ожидание наработки до отказа невосстанавливаемого изделия.

Средняя наработка на отказ – отношение наработки восстанавливаемого объекта к математическому ожиданию числа его отказов в течении этой наработки.

Интенсивность отказов

$$\lambda(t)$$

показатель надёжности невосстанавливаемых изделий, равный отношению среднего числа отказавших в единицу времени объектов к числу объектов, оставшихся работоспособными (этот показатель более чувствителен, чем вероятность безотказной работы, особенно для изделий высокой надёжности).

$$\lambda(t) = n(t)/(N(t)\Delta t),$$

$$N(t) = N_0 - n(t),$$

где

N_0 – общее число элементов;

n – число отказавших элементов.

Гамма-процентный ресурс – наработка, в течении которой объект не достигнет

γ

предельного состояния с заданной вероятностью (%) .

Гамма-процентный ресурс определяют из выражения

$$P(T_\gamma) = \frac{\gamma}{100} = 1 - F(T_\gamma),$$

$P(T_\gamma)$

где

– вероятность того, что за ресурс

T_γ

объект не достигнет предельного состояния;

$F(T_\gamma)$

– вероятность достижения предельного состояния.

Основные факторы физического старения машин

В процессе эксплуатации машины со временем под действием разнообразных факторов происходит ухудшение её функциональных и других свойств (т.е. старение машины) вплоть до момента, когда она становится непригодной для дальнейшего использования по назначению.

Различают две формы старения:

- 1) моральное старение, которое состоит в том, что со временем технико-экономические характеристики машины становятся хуже исходных, которыми она располагала на момент поступления потребителю;
- 2) физическое старение, которое является результатом воздействия на машину и её элементы температуры, окружающей среды, механических нагрузок и радиации.

Основной причиной морального старения является появление на рынке более совершенных машин, обеспечивающих повышение технико-экономических и других

показателей. Следует отметить, что моральное старение не вызывает отказа машины в отличие от физического старения.

Именно физическое старение, обусловленное воздействием на машину упомянутых факторов, является причиной отказов, т.е. переходов машины в неработоспособное состояние.

Физическое старение (ФС) является результатом действия времени, окружающей среды и механических нагрузок, радиации и др.

Вследствие ФС наблюдается ухудшение технических характеристик (точности, быстродействия, экономичности, безопасности). Критерием физического старения является, как правило, показатель технического состояния, поддающийся контроля, например, расход топлива в единицу времени, уровень шума и вибрации, состав выбрасываемых в атмосферу вредных веществ и др.

Именно физическое старение способствовало возникновению ремонтного производства. Оно (ФС) сдерживается современными техническим обслуживанием и ремонтом.

Нарушение работоспособности машины и её элементов регламентируются нормативно-технической документацией. Причины нарушения работоспособности и перехода машины в неработоспособное состояние могут быть самыми разными. Для выявления причин возникновения отказов и их влияния на надёжность машин, отказы целесообразно классифицировать по ряду основных признаков.

По критерию отказы разделяют на функциональные и параметрические. *Отказ функционирования* приводит к частичному или полному прекращению выполнения функций элементов или машины в целом. Очень часто отказ функционирования связан с поломками деталей или узлов машины.

Параметрический отказ приводит к выходу значений параметров или характеристик машины или её элементов за допускаемые пределы. Как правило, подобные отказы не ограничивают возможности функционирования машины, но исходя, из требований нормативно-технической документации машина считается, неработоспособной.

По причинам возникновения отказы разделяют на конструкционные, технологические и эксплуатационные. *Конструкционные отказы* могут быть обусловлены ошибками на этапе конструирования. К ним относятся непродуманная (неудачная) конструкция сборочной единицы, неверно подобранная посадка в подвижных и неподвижных соединениях, ошибочно выбранный материал,

несоответствие расчётных данных по прочности и износостойкости деталей и узлов машины нагрузочным режимам при эксплуатации.

Технологические отказы связаны с нарушениями требований технологии на этапе изготовления машины. К ним можно отнести дефекты в материале деталей, необнаруженные контролем нарушения центрирования и соосности, параллельности и перпендикулярности осей при механической обработке деталей; несоблюдение условий химико-термической, термической и другой обработки деталей; отступления от технических условий сборки сборочных единиц и машины в целом и др.

Эксплуатационные отказы могут быть обусловлены нарушением режимов работы или правил эксплуатации машины. Это могут быть проявления нагрузок, превышающих установленные пределы, невысокий уровень технического обслуживания, ошибочный выбор горюче-смазочных материалов, низкое качество запасных частей и др.

Конструкционные и технологические отказы выявляются в основном в приработочный период. Об этом свидетельствует график зависимости потока отказов (среднего числа отказов $\lambda(t)$ за единицу времени) от времени наработки, представленный на рисунке 2.1. Видно, что в период приработки поток отказов достаточно высок, затем на участке, соответствующем периоду нормальной эксплуатации, он практически не меняется, а затем при $t > t_{\text{экспл}}$ поток резко возрастает из-за резкого увеличения износа деталей в узлах трения машины, что делает её эксплуатацию нерациональной.

По условиям возникновения и развития отказы разделяют на *внезапные* и *постепенные*.

Наиболее опасными для машины являются *внезапные отказы*, которые характеризуются резким (скачкообразным) ухудшением одного или нескольких параметров машины. Как правило, они возникают в результате случайного внезапного воздействия внешних факторов, превышающих допустимые нормы, или грубых нарушений условий эксплуатации (ударов, перегрузок, поломок и прочее). Вследствие этого элементы машины теряют свои свойства, необходимые для нормальной эксплуатации машины, или же разрушаются.

Постепенные отказы характеризуются постепенным ухудшением одного или нескольких параметров машины, обусловленного процессами старения деталей, узлов и элементов машины. Как правило, развитие постепенных отказов можно предупредить с помощью системы технического обслуживания и ремонта машины.

По данным профессора Каракулева А. В. в средней по сложности отечественной машине отказ появляется через 15...20 дней эксплуатации, для устранения которого требуется в среднем 50...70 чел-час. труда квалифицированных специалистов.

В основе нарушений работоспособности машин, в основе их физического старения лежат процессы изнашивания поверхностей деталей и узлов машин, а также процессы изменения свойств материалов деталей, конструкции и узлов машин при их эксплуатации.

Изнашивание деталей и узлов машин

Изнашивание (износ) – это процесс постепенного изменения геометрических размеров и формы элементов машины (рабочих органов, ходового оборудования, сопряженных деталей и др.) при трении.

Трение и износ оказывают существенное влияние на надёжность машины. С потерями на трение связано значительное повышение энергоёмкости земляных работ при разработке грунта землеройными и землеройно-транспортными машинами, а также существенное ухудшение энергетических характеристик различных транспортирующих машин. При эксплуатации отказы машин, связанные с изнашиванием ее деталей и элементов, более часты, чем отказы, обусловленные потерей прочности. Во многом это связано со спецификой проектирования отечественных машин: как правило, ответственные детали машин обязательно рассчитывают на прочность, но ни одно подвижное сопряжение не проверяют на износостойкость. В лучшем случае возможность влияния износа на прочность и долговечность сопрягаемых деталей закладывается на стадии проектирования в виде коэффициентов, увеличивающих запас их прочности.

Такой подход объясняется сложностью механических, физических и химических явлений при трении, и отсутствием четких (математически выверенных) зависимостей характеристик трения и износа от различных факторов (технологических, конструктивных, материаловедческих, эксплуатационных).

Вместе с тем, проблема трения и изнашивания является одной из ведущих в машиностроении. Ей уделяется большое внимание, как на исследовательском уровне, так и на практике. Многие параметры трения стандартизированы ещё в советские времена (ГОСТ 27674 – 88). Различают трение скольжения, трение качения и трение качения с проскальзыванием. К основным характеристикам трения относятся коэффициент трения и скорость скольжения (разность скоростей деталей в точках их касания в подвижном сопряжении). К основным характеристикам изнашивания относятся скорость изнашивания (отношение массового, линейного или объёмного износа ко времени) и интенсивность изнашивания (отношение износа к пути трения).

Свойство материала оказывать сопротивление изнашиванию называют *износостойкостью*.

При *трении скольжения* скорости контактирующих деталей в точках касания могут различаться по величине и направлению, по величине или по направлению. Этот вид трения связан с максимальным износом сопряженных деталей и наибольшей энергоёмкостью процесса трения. В частности червячная пара, в которой реализовано трение скольжения, имеет наименьший К.П.Д. ($\eta \approx 0,75$) из всех зубчатых передач. Вместе с тем, в машинах используют положительный эффект трения скольжения, а именно возможность реализации больших сил трения при относительно малых нормальных силах. Например, этот эффект используют в тормозных системах, в фрикционных передачах и др.

При *трении качения* скорости контактирующих деталей одинаковы и по величине, и по направлению. Этот вид трения имеет наибольшее распространение в машинах в связи с минимальным износом деталей и низкой энергоёмкостью процесса. Он реализуется в подшипниках качения, в парах колесо-рельс, ролик-лента и др.

При *трении качения с проскальзыванием* перемещение деталей осуществляется одновременно с качением и скольжением. Этот вид трения реализуется в различных парах трения, поскольку по энергетическим характеристикам и износу занимает промежуточное положение между трением скольжения и трением качения. В частности, трение качения с проскальзыванием, которое реализовано в зубчатых (цилиндрических, конических) передачах, обеспечивает значительно меньшие потери на трение по сравнению с червячной передачей.

Вместе с тем, вид трения не является постоянной характеристикой узла трения. Даже для правильно сконструированного и изготовленного узла трения в зависимости от многих эксплуатационных факторов вид трения может меняться и, как правило, его изменение сопровождается снижением или потерей работоспособности узла. Можно привести несколько примеров. При загрязнении подшипников качения трение качения переходит в трение скольжения их промежуточных тел (роликов или шариков) по поверхности одного из колец или в трение скольжения подшипника по поверхности гнезда. Еще пример: при движении колёс по рельсам трение качения колеса по рельсу переходит в трение качения с проскальзыванием в паре обод колеса-рабочая поверхность рельса и в трение скольжения в паре реборда колеса- боковая поверхность головки рельса.

Большое влияние (как отрицательное, так и положительное) оказывает на работоспособность узлов трения наличие смазочного материала в зоне трения.

Если для узлов трения, таких как зубчатые и цепные передачи, подшипники качения и скольжения и прочее, планируется (на этапе проектирования узла) их смазывание смазочными материалами, то отсутствие или ограничение смазки может вызвать резкое увеличение коэффициента трения и интенсивный износ сопряженных деталей вплоть до выхода из строя узла. Как правило, в таких узлах реализуют режим граничной смазки, который характеризуется наличием на контактирующих поверхностях тонкой масляной пленки.

Многие узлы трения (пары колесо-рельс, ролик-лента, шкив-лента и др.) должны эксплуатироваться без смазки, поскольку передача движения между элементами пары осуществляется за счёт сил трения. Поэтому попадание в сопряжение смазочного материала резко ухудшает работоспособность узла. Аналогичный отрицательный эффект имеет место при попадании смазки в рабочую зону тормозных устройств традиционного типа.

Трение в многочисленных сопряжениях узлов и механизмов машин, фрикционное воздействие разрабатываемых материалов на элементы рабочих органов и ходовых устройств приводят к их износу, что сопровождается снижением работоспособности машины в целом, вплоть до достижения предельного состояния.

Износ является сложным процессом, зависящим от многих внешних и внутренних факторов. Из многочисленных видов износа наиболее часто на практике встречается механическое изнашивание, которое в свою очередь разделяют на абразивное, гидроабразивное, газоабразивное, эрозионное, усталостное и кавитационное изнашивание. Следует отметить, что это разделение в известной мере условно, поскольку на практике чаще всего встречается комбинация различных видов изнашивания. Тем не менее, основными видами изнашивания деталей и узлов при эксплуатации машины в нормальных условиях (не экстремальных) являются абразивное и усталостное изнашивание.

Наибольшему износу подвергаются поверхности элементов рабочих органов машин, которые взаимодействуют с перерабатываемым или разрабатываемым материалом, а также элементы ходового оборудования. К ним относятся режущие элементы рабочих органов дорожно-строительных и других машин (ножи, зубья и отвалы бульдозеров и грейдеров, зубья, ножи и режущие кромки экскаваторов и скреперов, долота, зубила, сверла и другое сменное рабочее оборудование одноковшовых экскаваторов, лопасти шнеков и фрез распределителей дорожно-строительных машин и асфальтоукладчиков), а также детали и элементы ходовых устройств (протекторы пневмошин, звенья и катки гусениц, обода колес на рельсах) и многое другое. Эти элементы в основном подвергаются абразивному изнашиванию, что

влечет за собой существенное (на 50...100 %) повышение энергоемкости рабочего процесса.

Для примера порядка величин износа можно привести изнашивание рабочих органов бульдозера. При сроке службы их ножей, составляющем 200...350 часов, величина абразивного износа (по ширине) достигает 40...50 мм при средней скорости износа по толщине около 10 мкм/ч при работе на суглинистых грунтах II – IV категорий. При работе на промерзших суглинистых грунтах скорости изнашивания возрастают в три и более раз. Уже при линейном износе 14...15 мм удельное сопротивление резанию увеличивается в 1,5 раза при росте расхода мощности и снижении производительности машины. Однако отметим, что даже при катастрофическом износе рабочих органов машина продолжает оставаться в работоспособном состоянии.

Совершенно иное влияние оказывает износ деталей силовых передач и других сопряжений на работоспособность машины. При увеличении износа деталей в подвижных сопряжениях растут зазоры, вызывая усиление динамических нагрузок, ухудшение условий смазывания в зоне трения и в конечном итоге выход из строя узла трения.

При анализе трения и изнашивания в подвижных сопряжениях следует различать базовые (пассивные) и активные детали. Базовые детали сборочной единицы, к которым относятся корпусы различных редукторов и коробок передач, конструкционные и другие элементы машин, служат для удержания активных деталей в требуемом положении и воспринимают возникающие нагрузки. Их старение проявляется, как правило, в изменении положения в пространстве опорных поверхностей, в короблении привалочных поверхностей и прочее. Как правило, наработка базовой детали сборочной единицы до предельного состояния является планируемой межремонтной наработкой самой сборочной единицы.

Долговечность активных деталей, подвергающихся изнашиванию, значительно ниже, чем базовых, поскольку активные детали воспринимают и передают крутящие моменты, другие силовые нагрузки, циклические напряжения и прочее. Рабочие поверхности этих деталей (валов и осей, зубчатых колёс, поршней и цилиндров и др.) находятся во фрикционном взаимодействии с рабочими поверхностями других деталей, работая в условиях переменных механических нагрузок.

Как уже отмечалось, износ является сложным процессом, на который оказывают влияние механические, физические и химические факторы, сопровождающие трение элементов сопряжений. Для прогнозирования величины износа деталей в узлах трения машин важно знать характер зависимости износа от времени наработки, т.е. динамику

процесса износа. По данным профессора Баловнева В. И. все виды этих зависимостей можно описать несколькими моделями, характерными для различных типов сопряжений (рисунок 2.2). Первая модель (кривая 3) характеризует линейную зависимость износа от времени. Она характерна для абразивного изнашивания рабочих элементов машин для земляных работ.

Вторая модель (кривая 2) имеет ярко выраженный период приработки с последующим периодом с постоянной скоростью изнашивания, что характерно для подшипников скольжения, шарнирных соединений и др.

Третья модель (кривая 5) отличается монотонно убывающей скоростью изнашивания, что характерно для зубчатых колес.

Четвертая модель (кривая 1) характеризуется монотонностью повышающейся скоростью изнашивания. И, наконец, наиболее общая модель (кривая 4, носящая имя Лоренца) включает три основных периода или стадии:

I – период приработки ($0 - t_{\text{пр}}$), для которого характерен резкий рост износа (до величины $I_{\text{пр}}$) с образованием большого числа продуктов изнашивания, загрязняющих смазку, и с повышением температуры в зоне трения; II – период нормальной (стабильной) эксплуатации узла трения ($t_{\text{пр}} - t_{\text{экспл}}$) с установившейся скоростью изнашивания; III – период критического (катастрофического) изнашивания, в результате которого растут зазоры в сопряжении, вызывая дополнительные динамические нагрузки и ухудшение условий смазывания труящихся поверхностей, а по достижении некоторой критической (пределной) величины износа возникают ударные нагрузки на детали, резкое повышение температуры, заедание и в конечном счете выход из строя узла трения.

Таким образом для периода нормальной эксплуатации узла трения характерна практически постоянная скорость изнашивания поверхностей сопряженных деталей, которая графически определяется углом наклона α прямой ($t_{\text{пр}} - t_{\text{экспл}}$) по формуле

$$v = \operatorname{tg} \alpha = \frac{\Delta I}{\Delta t} = \frac{I_{\text{экспл}} - I_{\text{пр}}}{t_{\text{экспл}} - t_{\text{пр}}}$$

Срок службы деталей в узле трения можно определить с учётом времени приработки по формуле

$$t_{\text{экспл}} = t_{\text{пр}} + (I_{\text{экспл}} - I_{\text{пр}}) / v$$

Однако использовать эту формулу для практических расчетов сложно, поскольку все составляющие являются случайными величинами, зависящими от многих параметров.

Больше всего для инженерных расчетов подходит метод аналогий, согласно которому оценка срока службы рассчитываемой детали базируется на известном сроке службы детали-аналога, эксплуатирующейся в машинах изучаемого вида. Согласно этому подходу, срок службы рассчитываемой детали можно определить по формуле

$$t = t_a K_a / K_p ,$$

где t_a – срок службы детали аналога;

K_a – коэффициент учета влияния конструктивных, технологических и эксплуатационных факторов на износ детали-аналога

$$K_a = K_{a1} K_{a2} \dots K_{an} ;$$

K_p – срок службы разрабатываемой детали

$$K_p = K_{p1} K_{p2} \dots K_{pn} .$$

Коэффициенты K_a и K_p ($i = 1, \dots, n$) характеризуют влияние на износ основных факторов, включая материал деталей вид термической и химико-термической обработки, вид изнашивания, смазочный материал и многое другое.

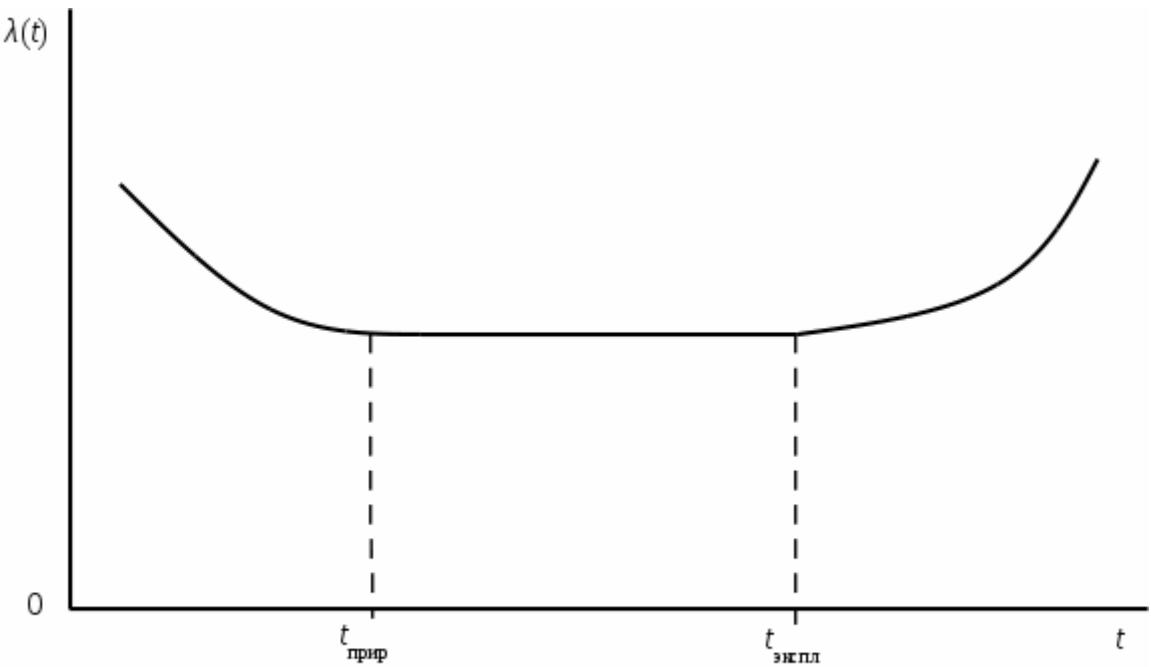


Рисунок 2.1 – Зависимость потока отказов от времени наработки

В настоящее время накоплен довольно обширный банк данных по конкретным узлам трения и влиянию на износ наиболее существенных конструктивных, технологических и эксплуатационных факторов. Это позволяет решить ряд практических задач с помощью метода аналогий. Кроме того, при оценке ресурса и работоспособности узла трения ответственной задачей является установление предела допустимой величины износа детали ($[I]_{\max} \geq I_{\text{экспл}}$). Важность поиска оптимальной величины предельного износа обусловлены с одной стороны неоправданным уменьшением срока службы деталей при ее занижении, а с другой – повышение текущих затрат за счет увеличения аварийных ремонтов при завышении. Следует отметить, что в настоящее время имеется несколько критериев оценки величины предельного износа в зависимости от вида узла трения и типа сопряжения: по потере прочности детали, по нарушению зацепления деталей в передаче, по потере подвижности в шарнирных соединениях и др.

Оценку надежности деталей при изнашивании производят, рассматривая схему возникновения отказа при достижении предельно допустимых величин износа $[I]_{\max}$ и используя вероятностный подход к решению этой задачи.

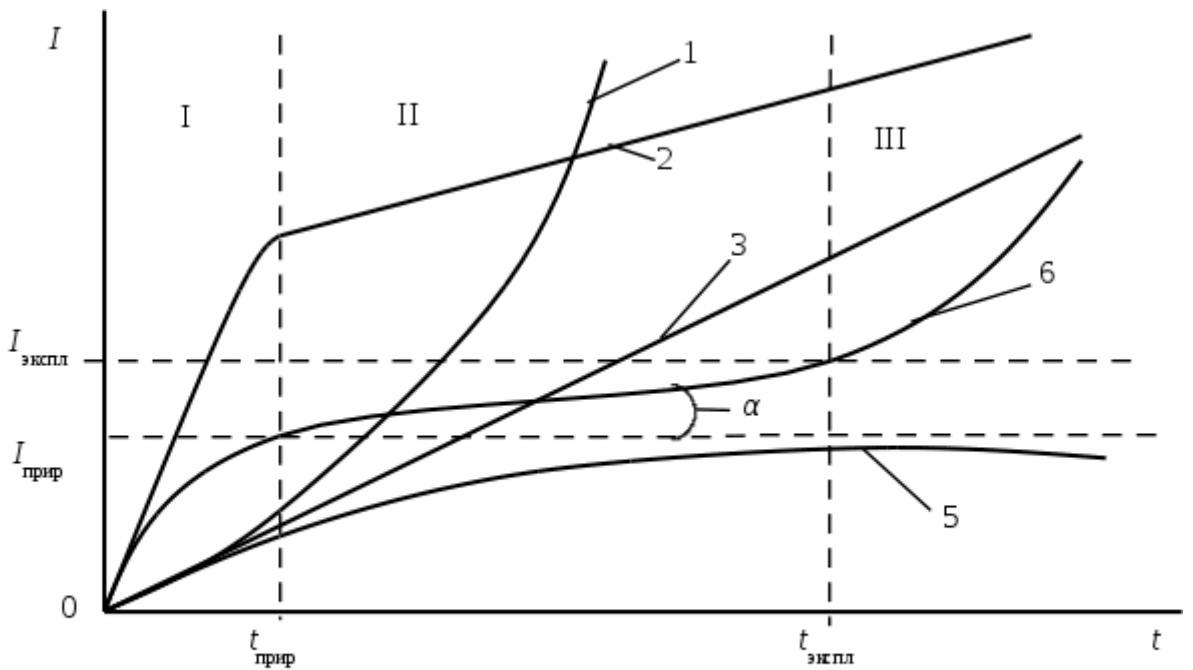


Рисунок 2.2 – Зависимость износа I от времени наработки t . $t_{\text{прир}}$ – время приработки; $t_{\text{экспл}}$ – время эксплуатации

Прочностные характеристики материалов деталей и элементов машины

Помимо изнашивания поверхностей деталей и элементов узлов машин, старение выражается в снижении исходных показателей деформационной способности и прочностных характеристик материалов, из которых они изготовлены, и возникновению отказов. Воздействие внешних факторов (нагрузок, среды, температуры и прочее) приводит к необратимым изменениям структуры и свойств материалов, что в свою очередь отражается на работоспособности деталей и элементов из них.

Наиболее существенным фактором, влияющим на отказы деталей и элементов машин, являются силовые нагрузки, которые вызывают необратимые изменения физико-механических характеристик материалов.

Мало заметными, но весьма ощутимыми по своему воздействию на материалы являются усталостные явления, протекающие в материалах деталей, которые подвергаются циклическим нагрузкам. Усталостью материала называют процесс накопления повреждений под действием переменных напряжений. Если эти напряжения периодически превышают определенную для данных условий величину (предел выносливости), в материале постепенно накапливаются микротрешины,

которые, развиваясь и ослабляя сечение, вызывают появление трещин недопустимых размеров или полное разрушение детали или конструкции.

Количественно усталостный процесс можно описать зависимостью, связывающей максимальное напряжение σ в материале детали при ее нагружении с числом циклов нагружения N . В полулогарифмических координатах она имеет вид прямой с изломом (рисунок 2.3) и называется кривой усталости. Плотность накопленных повреждений и соответственно ресурс детали зависят от числа циклов и нагружения, которое в свою очередь определяется величиной действующих в материале напряжений и пределом выносливости. Как правило, для определения условий эксплуатации детали существует стационарный режим нагружения, при котором предел выносливости (σ_0) является постоянной величиной и характеризует максимальные напряжения, при котором не возникает разрушения детали при длительной эксплуатации. Число N_0 (точка перелома кривой) называют *базовым числом циклов* ($N_0 \approx 10^7$). Если величина действующего напряжения σ не превышает σ_0 , то ресурс детали составляет неограниченное число циклов. Если же напряжения, действующие при нагружении больше σ_0 , по кривой усталости можно определить ресурс детали, т.е. число циклов нагружения до ее разрушения. Например, на рисунке 2.3, при увеличении напряжения с σ_2 до σ_1 ресурс детали уменьшается с N_2 до N_1 циклов.

Если же циклическим напряжениям сопутствуют коррозионные процессы воздействия (высоких температур, радиации), предел выносливости может значительно уменьшиться, а в ряде случаев он может вовсе отсутствовать. Значительно снижается предел выносливости для деталей, бывших в эксплуатации и затем восстановленных одним из известных методов.

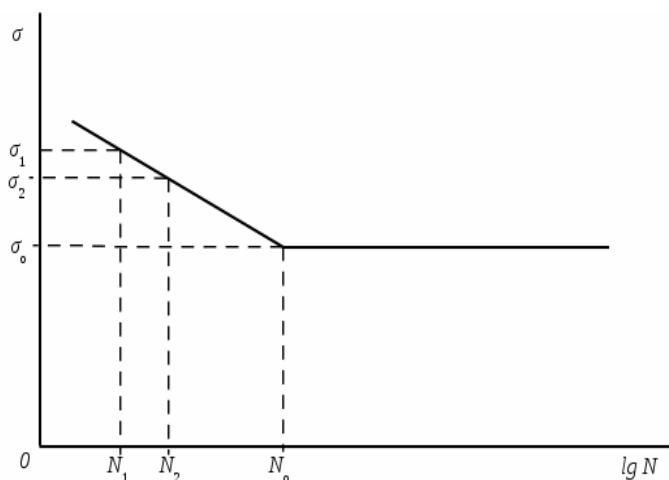


Рисунок 2.3 – Зависимость напряжений в материале деталей от числа циклов нагружения

На рисунке 2.4 приведены кривые усталости материалов, которые были испытаны на воздухе, в масле и в воде (т.е. в коррозионноактивной среде). Видно, что даже масло оказывает отрицательное влияние на прочностные характеристики (так называемый «эффект Ребшнера»). Следует отметить, что фактор усталости в расчетах проработан наиболее детально

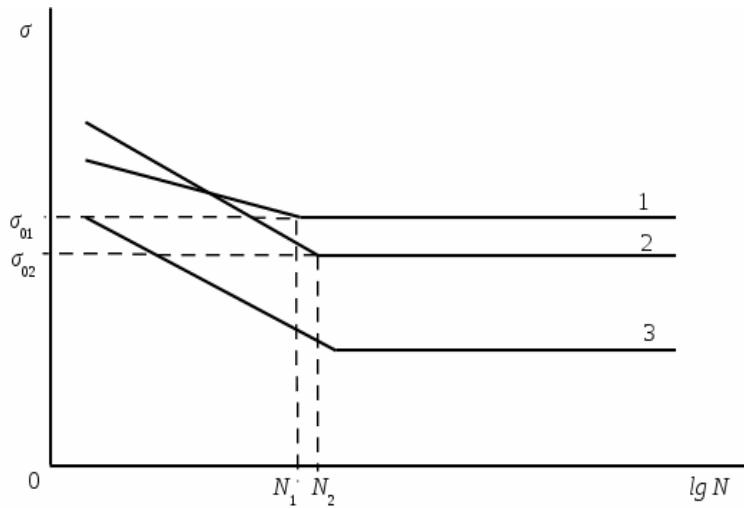


Рисунок 2.4 – Кривая усталости стальных деталей при напряжениях в различных средах: 1 – на воздухе; 2 – в масле; 3 – в воде.

В качестве примера достаточно привести проверочные расчеты, которые проводят для различных передач (курсовой проект по дисциплине «Детали машин и основы конструирования»). Они на учете роли усталостных процессов, поскольку допускаемые напряжения (контактные и изгибные), которые выбирают для проверки правильности кинематических расчетов, определяют именно по кривым усталости.

Помимо усталостных разрушений при эксплуатации машин отказы их деталей и элементов могут возникать по другим причинам. Для ряда материалов, из которых изготавливают детали и элементы машин, наиболее значимым фактором отказа являются хрупкие разрушения. Хрупкие разрушения могут быть основной причиной выхода из строя деталей из хрупких материалов при воздействии больших динамических (чаще ударных) нагрузок. Кроме того, для ряда конструкционных сталей (с примесями азота) в условиях эксплуатации при низких температурах происходит так, называемое *низкотемпературное охрупчивание*. При эксплуатации машин в условиях повышенной радиации имеет место *радиационное охрупчивание*, резко снижающее долговечность деталей и узлов машины.

Низкотемпературное и радиационное охрупчивание является одной из основных причин выхода из строя конструкций и деталей, изготовленных из большинства

полимерных композиционных материалов. В условиях низких температур ($T \leq -40^\circ C$) и повышенного уровня радиации полимерные матрицы композиционных материалов теряют пластичность и становятся хрупкими, что существенно ограничивает их применение в узлах машин.

При высоких длительных нагрузках (или даже перегрузках) у деталей и конструкций из пластичных материалов, могут наблюдаться пластические деформации, которые могут причиной отказа металлоконструкций машин. Эффект ползучести, который представляет собой процесс непрерывной пластической деформации, протекающей с малой скоростью при длительном нагружении, может быть причиной отказа конструкций из незакаленных и высокоотпущеных сталей, а также из композиционных материалов на основе термопластичных полимерных матриц.

Как уже отмечалось, одной из основных причин преждевременного выхода из строя деталей и конструкций машин являются коррозионные процессы, протекающие в материалах под влиянием окружающей среды. Особенную существенную роль может оказать коррозия в сочетании с другими факторами воздействия на материалы деталей и конструкций. В частности, резкое снижение работоспособности и сохранении ресурса машин вызывает воздействие на сопряжение детали в узлах трения абразивно-агрессивных сред.

Приложение 2

**Контрольно-измерительные материалы к дисциплине
«Надежность и долговечность технологических систем»**

Билеты к экзамену

**МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
ГРОЗНЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НЕФТЯНОЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТИМЕНИ АКАДЕМИКА М.Д.МИЛЛИОНЩИКОВА**

Институт Энергетики

Дисциплина: Надежность и долговечность технологических систем

Направление: 15.03.05. Конструкторско-технологическое обеспечение машиностроительных производств

Направленность: «Технология машиностроения»

Семестр5

БИЛЕТ № 1

1. Что называется, отказом
2. Что называется, событием

УТВЕРЖДЕНО

зав. кафедрой на заседании кафедры ТМ и ТП

протокол № _____ от _____ /М.Р.Исаева/

**МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
ГРОЗНЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НЕФТЯНОЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТИМЕНИ АКАДЕМИКА М.Д.МИЛЛИОНЩИКОВА**

Институт Энергетики

Дисциплина: Надежность и долговечность технологических систем

Направление: 15.03.05. Конструкторско-технологическое обеспечение машиностроительных производств

Направленность: «Технология машиностроения»

Семестр5

БИЛЕТ № 2

1. Сохраняемость
2. Исправное состояние

УТВЕРЖДЕНО

зав. кафедрой на заседании кафедры ТМ и ТП

протокол № _____ от _____ /М.Р.Исаева/

**МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
ГРОЗНЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НЕФТЯНОЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТИМЕНИ АКАДЕМИКА М.Д.МИЛЛИОНЩИКОВА**

Институт Энергетики

Дисциплина: Надежность и долговечность технологических систем

Направление: 15.03.05. Конструкторско-технологическое обеспечение машиностроительных производств

Направленность: «Технология машиностроения»

Семестр7

БИЛЕТ № 3

1. Надежность
2. Безотказность

УТВЕРЖДЕНО

зав. кафедрой на заседании кафедры ТМ и ТП

протокол № _____ от _____ /М.Р.Исаева/

**МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
ГРОЗНЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НЕФТЯНОЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТИМЕНИ АКАДЕМИКА М.Д.МИЛЛИОНЩИКОВА**

Институт Энергетики

Дисциплина: Надежность и долговечность технологических систем

Направление: 15.03.05. Конструкторско-технологическое обеспечение машиностроительных производств

Направленность: «Технология машиностроения»

Семестр7

БИЛЕТ № 4

1. Долговечность
2. Ремонтопригодность

УТВЕРЖДЕНО

зав. кафедрой на заседании кафедры ТМ и ТП

протокол № _____ от _____ /М.Р.Исаева/

**МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
ГРОЗНЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НЕФТЯНОЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТИМЕНИ АКАДЕМИКА М.Д.МИЛЛИОНЩИКОВА**

Институт Энергетики

Дисциплина: Надежность и долговечность технологических систем

Направление: 15.03.05. Конструкторско-технологическое обеспечение машиностроительных производств

Направленность: «Технология машиностроения»

Семестр7

БИЛЕТ № 5

1. Дефект
2. Ремонт

УТВЕРЖДЕНО

зав. кафедрой на заседании кафедры ТМ и ТП

протокол № _____ от _____ /М.Р.Исаева/

**МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
ГРОЗНЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НЕФТЯНОЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТИМЕНИ АКАДЕМИКА М.Д.МИЛЛИОНЩИКОВА**

Институт Энергетики

Дисциплина: Надежность и долговечность технологических систем

Направление: 15.03.05. Конструкторско-технологическое обеспечение машиностроительных производств

Направленность: «Технология машиностроения»

Семестр7

БИЛЕТ № 6

1. Восстановление
2. Показатель надежности

УТВЕРЖДЕНО

зав. кафедрой на заседании кафедры ТМ и ТП

протокол № _____ от _____ /М.Р.Исаева/

**МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
ГРОЗНЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НЕФТЯНОЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТИМЕНИ АКАДЕМИКА М.Д.МИЛЛИОНЩИКОВА**

Институт Энергетики

Дисциплина: Надежность и долговечность технологических систем

Направление: 15.03.05. Конструкторско-технологическое обеспечение машиностроительных производств

Направленность: «Технология машиностроения»

Семестр7

БИЛЕТ № 7

1. Единичный показатель надежности
2. Комплексный показатель надежности

УТВЕРЖДЕНО

зав. кафедрой на заседании кафедры ТМ и ТП

протокол № _____ от _____ /М.Р.Исаева/

**МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
ГРОЗНЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НЕФТЯНОЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТИМЕНИ АКАДЕМИКА М.Д.МИЛЛИОНЩИКОВА**

Институт Энергетики

Дисциплина: Надежность и долговечность технологических систем

Направление: 15.03.05. Конструкторско-технологическое обеспечение машиностроительных производств

Направленность: «Технология машиностроения»

Семестр7

БИЛЕТ № 8

1. Расчетный показатель надежности
2. Экспериментальный показатель надежности

УТВЕРЖДЕНО

зав. кафедрой на заседании кафедры ТМ и ТП

протокол № _____ от _____ /М.Р.Исаева/

**МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
ГРОЗНЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НЕФТЯНОЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТИМЕНИ АКАДЕМИКА М.Д.МИЛЛИОНЩИКОВА**

Институт Энергетики

Дисциплина: Надежность и долговечность технологических систем

Направление: 15.03.05. Конструкторско-технологическое обеспечение

машиностроительных производств

Направленность: «Технология машиностроения»

Семестр7

БИЛЕТ № 9

1. Экстраполированный показатель надежности
2. Наработка

УТВЕРЖДЕНО

зав. кафедрой на заседании кафедры ТМ и ТП

протокол № _____ от _____

/М.Р.Исаева/

**МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
ГРОЗНЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НЕФТЯНОЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТИМЕНИ АКАДЕМИКА М.Д.МИЛЛИОНЩИКОВА**

Институт Энергетики

Дисциплина: Надежность и долговечность технологических систем

Направление: 15.03.05. Конструкторско-технологическое обеспечение

машиностроительных производств

Направленность: «Технология машиностроения»

Семестр7

БИЛЕТ № 10

1. Время восстановления
2. Ресурс

УТВЕРЖДЕНО

зав. кафедрой на заседании кафедры ТМ и ТП

протокол № _____ от _____

/М.Р.Исаева/

**МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
ГРОЗНЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НЕФТЯНОЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ АКАДЕМИКА М.Д.МИЛЛИОНИЩИКОВА**

Институт Энергетики

Дисциплина: Надежность и долговечность технологических систем

Направление: 15.03.05. Конструкторско-технологическое обеспечение машиностроительных производств

Направленность: «Технология машиностроения»

Семестр7

БИЛЕТ № 11

1. Срок сохраняемости
2. Остаточный ресурс

УТВЕРЖДЕНО

зав. кафедрой на заседании кафедры ТМ и ТП

протокол № _____ от _____

/М.Р.Исаева/

**МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
ГРОЗНЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НЕФТЯНОЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ АКАДЕМИКА М.Д.МИЛЛИОНИЩИКОВА**

Институт Энергетики

Дисциплина: Надежность и долговечность технологических систем

Направление: 15.03.05. Конструкторско-технологическое обеспечение машиностроительных производств

Направленность: «Технология машиностроения»

Семестр7

БИЛЕТ № 12

1. Назначенный срок хранения
2. Классификация отказов

УТВЕРЖДЕНО

зав. кафедрой на заседании кафедры ТМ и ТП

протокол № _____ от _____

/М.Р.Исаева/

**МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
ГРОЗНЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НЕФТЯНОЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ АКАДЕМИКА М.Д.МИЛЛИОНИЩКОВА**

Институт Энергетики

Дисциплина: Надежность и долговечность технологических систем

Направление: 15.03.05. Конструкторско-технологическое обеспечение машиностроительных производств

Направленность: «Технология машиностроения»

Семестр7

БИЛЕТ № 13

1. Классификация отказов
2. Случайное событие

УТВЕРЖДЕНО

зав. кафедрой на заседании кафедры ТМ и ТП

протокол № _____ от _____ /М.Р.Исаева/

**МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
ГРОЗНЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НЕФТЯНОЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ АКАДЕМИКА М.Д.МИЛЛИОНИЩКОВА**

Институт Энергетики

Дисциплина: Надежность и долговечность технологических систем

Направление: 15.03.05. Конструкторско-технологическое обеспечение машиностроительных производств

Направленность: «Технология машиностроения»

Семестр7

БИЛЕТ № 14

1. Понятие закона распределения.
2. Законом распределения

УТВЕРЖДЕНО

зав. кафедрой на заседании кафедры ТМ и ТП

протокол № _____ от _____ /М.Р.Исаева/

**МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
ГРОЗНЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НЕФТЯНОЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТИМЕНИ АКАДЕМИКА М.Д.МИЛЛИОНЩИКОВА**

Институт Энергетики

Дисциплина: Надежность и долговечность технологических систем

Направление: 15.03.05. Конструкторско-технологическое обеспечение машиностроительных производств

Направленность: «Технология машиностроения»

Семестр7

БИЛЕТ № 15

1. Нормальный закон распределения (закон Гаусса)
2. Безотказность

УТВЕРЖДЕНО

зав. кафедрой на заседании кафедры ТМ и ТП

протокол № _____ от _____

/М.Р.Исаева/

**МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
ГРОЗНЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НЕФТЯНОЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТИМЕНИ АКАДЕМИКА М.Д.МИЛЛИОНЩИКОВА**

Институт Энергетики

Дисциплина: Надежность и долговечность технологических систем

Направление: 15.03.05. Конструкторско-технологическое обеспечение машиностроительных производств

Направленность: «Технология машиностроения»

Семестр7

БИЛЕТ № 16

1. Безотказность
2. Вероятность безотказной работы

УТВЕРЖДЕНО

зав. кафедрой на заседании кафедры ТМ и ТП

протокол № _____ от _____

/М.Р.Исаева/

**МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
ГРОЗНЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НЕФТЯНОЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ АКАДЕМИКА М.Д.МИЛЛИОНИЩКОВА**

Институт Энергетики

Дисциплина: Надежность и долговечность технологических систем

Направление: 15.03.05. Конструкторско-технологическое
обеспечение
машиностроительных производств

Направленность: «Технология машиностроения»

Семестр 7

БИЛЕТ № 17

1. Теория надежности
2. Безотказность

УТВЕРЖДЕНО

зав. кафедрой на заседании кафедры ТМ и ТП
протокол № _____ от _____

/М.Р.Исаева/

**МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
ГРОЗНЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НЕФТЯНОЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ АКАДЕМИКА М.Д.МИЛЛИОНИЩКОВА**

Институт Энергетики

Дисциплина: Надежность и долговечность технологических систем

Направление: 15.03.05. Конструкторско-технологическое
обеспечение
машиностроительных производств

Направленность: «Технология машиностроения»

Семестр 7

БИЛЕТ № 18

1. Сохраняемость
2. Исправное состояние

УТВЕРЖДЕНО

зав. кафедрой на заседании кафедры ТМ и ТП
протокол № _____ от _____

/М.Р.Исаева/

**МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
ГРОЗНЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НЕФТЯНОЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ АКАДЕМИКА М.Д.МИЛЛИОНЩИКОВА**

Институт Энергетики

Дисциплина: Надежность и долговечность технологических систем

Направление: 15.03.05. Конструкторско-технологическое обеспечение машиностроительных производств

Направленность: «Технология машиностроения»

Семестр7

БИЛЕТ № 19

1. Показатель надежности
2. Время восстановления

УТВЕРЖДЕНО

зав. кафедрой на заседании кафедры ТМ и ТП

протокол № _____ /М.Р.Исаева/

**МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
ГРОЗНЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НЕФТЯНОЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ АКАДЕМИКА М.Д.МИЛЛИОНЩИКОВА**

Институт Энергетики

Дисциплина: Надежность и долговечность технологических систем

Направление: 15.03.05. Конструкторско-технологическое обеспечение машиностроительных производств

Направленность: «Технология машиностроения»

Семестр7

БИЛЕТ № 20

1. Классификация отказов
2. Случайное событие

УТВЕРЖДЕНО

зав. кафедрой на заседании кафедры ТМ и ТП

протокол № _____ /М.Р.Исаева/
