|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Slide de diapositivas (Títulos)** | | |
| **Indicaciones** | * Título o subtítulo de la temática que se aborda * Colocar una breve descripción del tema que se aborda en el slide * Colocar el texto que va en cada diapositiva según el formato instruccional * Máximo 8 slide | |
| **Título** | **Collarín de engrane y anillos sincronizadores** | |
| **Texto descriptivo** | Para mantener al collarín en la posición central, es decir, en "neutro", cuando no se desplaza, se han instalado tres chavetas con sus muelles de anillo. Cuando el collarín es empujado para desplazarse sobre el estriado, las chavetas comprimen los muelles y permiten al collarín desplazarse para engranar. | |
| **Título** | **Texto** | **Imagen (obligatoria)** |
| **Anillos sincronizadores** | En muchos casos, el anillo sincronizador está fabricado con aleaciones de bronce para resistir las altas fricciones que se producen durante su trabajo de frenado con el piñón seleccionado. El anillo sincronizador tiene en su periferia un sector dentado, generalmente con el mismo número de dientes que el sector dentado del piñón con el que trabaja, así como el mismo número de ranuras que tiene el estriado interno del collarín en el que está alojado. La superficie cónica de fricción del anillo sincronizador está diseñada con un sistema ranurado que permite el ingreso del aceite lubricante y la salida del aceite caliente, el cual alcanza altas temperaturas durante su operación. |  |
| **Collarín y sector dentado** | El collarín está alojado en un sector dentado que puede desplazarse lateralmente para empujar el anillo sincronizador y engranar con el sector dentado del piñón de la marcha respectiva. Este sector dentado se fija al eje estriado de salida mediante otro estriado, lo que permite mantenerlo sólido durante su trabajo, pero también facilita su extracción para tareas de mantenimiento o reparación. |  |