

2015年车身修复赛项分析报告



车身修复竞赛总结

- 一、理论竞赛
- 1、题目设置
- 选取交通部车身修理工技能考核认证培训F模块教材与实操考试相关的9个章节的部分内容，A模块职业道德与法律法规部分内容。
- 与14年题库相同，全部考题从题库中抽取，。



车身修复竞赛总结

• 2、理论竞赛成绩

年份	最高分	最低分	平均分	及格人数	及格率
2011	100	36	75.74	55/70	78.57%
2012	100	41	77.04	57/71	80.28%
2013	100	45	80.99	55/68	80.88%
2014	100	29	83	59/69	85.51%
2015	100	33	85	62/71	87.32%

车身修复竞赛总结

- 3、成绩分析
- 成绩有小幅度提升，100分有8人，90分以上有42人。
- 题目有70%可以从书中直接找到答案，有30%需要理解，死记硬背并不能取得好成绩。



车身修复竞赛总结

- 二、电子测量与校正项目
- 1、项目设置
- 车身使用三厢新赛欧。
- 与13/14年比赛设置相同,考核内容相同,测量点为6对,拉伸点在前纵梁上,故障为宽度方向变形。



车身修复竞赛总结

• 2、电子测量与校正竞赛成绩

年份	最高分	最低分	平均分	及格人数	及格率
2010	97.3	5	65.49	46/69	66.67%
2011	98.7	4	69.68	55/70	78.57%
2012	97.8	6	77.11	61/71	85.92%
2013	99.7	4	82.32	62/68	91.12%
2014	99	10	82.88	60/69	87%
2015	100	0	82.4	62/71	87.32%

车身修复竞赛总结

- 3、成绩分析
- 有62位选手合格，不合格人数为9人。90分以上有42人，整体成绩比14年有小幅度提高。
- 大部分选手对车身、测量设备和校正设备比较熟悉，能够取得好的成绩。
- 只有西北经济不发达地区选手接触到相应设备和车辆少，未取得好成绩。



车身修复竞赛总结

三、板件更换项目

1、项目设置

对提供的板件（A、B、C、D、E板件）进行测量、画线、切割、定位、电阻点焊和保护焊操作。综合了13年厚度1mm钢板、14年厚度0.8mm钢板更换工艺要求。考核点更综合，体现了车身修复中常用的各种保护焊和电阻点焊焊接方式。。

总体难度较13/14年大。



车身修复竞赛总结

• 2、板件更换竞赛成绩

年份	最高分	最低分	平均分	及格人数	及格率
2011	97	11	60.84	43/70	61.43%
2012	92.5	12	66.14	51/71	71.83%
2013	95	28.5	77.44	60/68	88.24%
2014	92	10.5	61.4	42/69	60.9%
2015	90	15.5	54.35	33/71	46.48%

车身修复竞赛总结

- 3、成绩分析
- 由于板件的工艺要求较高，从分数上看各项指标都有所降低，从完成质量上看70分以上有16人，这些选手的焊接水平已经达到相当高的水平，比现在企业钣金工焊接水平高。
- 部分成绩不理想选手成绩分析：
 - 1、选手操作不规范，没有按照要求练习。各个焊接方法中的基本操作手法不熟练。
 - 2、指导教师对车身中应用的各种焊接方法不熟悉，特别是塞焊，不能有效指导选手改进出现的问题。



车身修复竞赛总结

- 四、门板修复
- 1、项目设置
- 此项目与去年相比较变化主要是
- （1）门板材质变化，使用新赛欧左前门板，今年使用左前门板，此门板较薄，只有0.65mm，在维修操作时敲击或拉伸力度过大，板面容易延展，而门板经过热处理加工后刚性提高，延展后的门板形成高点（高度高于原表面），收火难度大，在评分中发现，大部分门板都存在或多或少的高点；修复板面的平整度普遍不好。
- （2）门板损伤位置与13、14年基本相同。



车身修复竞赛总结

• 2、门板修复竞赛成绩

	最高分	最低分	平均分	及格人数	及格率
2009	95	16	55.71	33/62	53.22%
2010	74	17	40.32	9/69	13.04%
2011	96.5	21	64.21	43/70	61.43%
2012	92	19	61.47	40/71	56.34%
2013	94	13.5	59.68	33/68	48.53%
2014	94	14.5	56.27	31/69	44.93%
2015	91	21	57	37/71	52.11%

车身修复竞赛总结

- 3、成绩分析
- 15年成绩较去年小幅提高，加大了板面平整度的要求，但分值还有小幅提升，说明门板的整体修复水平还是比去年有所提高。
- 成绩两级分化，80分以上选手有10个，已经达到熟练钣金工操作水平，超过1/2的选手操作技能达到合格水平。有1/3的选手水平还有待提高。
- 指导教师基本能够解决选手在练习操作中发生的问题；能够比较规范的指导选手操作。也暴露出有些教师实操指导能力不足，有待提高。





车身修复竞赛总结

• 五、总成绩

	最高分	最低分	平均分	及格人数	及格率
2009	85.88	21.46	59.79	21/62	33.87%
2010	85.62	30.28	58.1	31/69	44.93%
2011	95.296	27.96	66.75	47/70	67.14%
2012	93.64	26.64	69.83	56/71	78.87%
2013	95.28	27.84	75.01	58/68	85.29%
2014	93.92	20.24	69.64	53/69	76.81%
2015	91.688	23.04	67.85	56/71	78.87%

车身修复竞赛总结

- 2、成绩分析
- 与14年相比，平均分有小幅度降低。合格率有小幅提升。主要是由于板件更换难度较去年增大，门板项目较去年评分更严格。
- 综合80分以上选手有15人，已经到中级以上钣金工的水平，将近79%的选手达到及格水平。小部分选手实操水平较差。
- 成绩较差的区域还主要在西部地区，师资水平有待提高。



车身修复竞赛总结

- 赛事情况：
- 赛前准备充分，赛前多次进行全负荷试验，把比赛中可能存在的隐患消除。
- 比赛保障充分，每个项目都有两台以上备用设备。
- 比赛流程比较顺畅，比赛中没有出现因设备故障导致比赛中断。
- 钣金比赛未收到书面投诉。



车身修复竞赛总结

- 执裁情况
- 教育部统一要求赞助企业技术人员不能执裁，新增了**2**名维修企业裁判，和**4**名职业院校选教师裁判，其余**12**位都是从维修企业选拔的精英。
- 比赛中各位裁判认真执裁，保证了比赛的公平。通过抽检复核，未发现评判差错问题。



车身修复竞赛总结

- 希望各学校加强学习、加强交流，在下一届竞赛中取得好成绩。

谢谢大家！

