

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Тольяттинский государственный университет»

Институт машиностроения

(наименование института полностью)

Кафедра Проектирование и эксплуатация автомобилей

(наименование)

23.03.03 Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов

(код и наименование направления подготовки, специальности)

Автомобили и автомобильное хозяйство

(направленность (профиль)/специализация)

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА)

на тему Зона текущего ремонта для ПАТП автобусов НЕФА3-5299.
Разработка конструкции канавного подъемника

Студент

Е.В. Холап

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

канд. техн. наук, доцент И.В. Турбин

(ученая степень, звание, И.О. Фамилия)

Консультанты

канд. техн. наук, доцент А.Н. Москалюк

(ученая степень, звание, И.О. Фамилия)

Тольятти 2020

АННОТАЦИЯ

Выпускная квалификационная бакалаврская работа на тему «Зона текущего ремонта для ПАТП автобусов НЕФАЗ-5299. Разработка конструкции канавного подъемника» представлена в виде пояснительной записки с необходимыми исследованиями и расчетами. Графическая часть работы представлена «в виде строительных и конструкторских чертежей.

Расчёты и исследования в пояснительной записке представлены на 59 страницах, графическая часть состоит из 7 листов формата А1. Основные разделы пояснительной записки: технологический расчет» [10] предприятия, «конструкторский раздел, разработка технологического процесса, безопасность и экологичность проекта, экономическая эффективность проекта» [13].

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
1. Технологический расчет предприятия	6
1.1 Исходные данные для расчета	6
1.2 Расчет производственной программы по ТО и ремонту	7
1.3 Годовые объёмы производства на предприятии	11
1.4 Формирование структуры АТП	13
1.5 Расчет трудоемкости ТО и ТР	14
1.6 Расчет площадей складских и вспомогательных помещений	21
1.7 Используемое технологическое оборудование	24
2. Конструкторский раздел	26
2.1 Техническое задание	26
2.2 Техническое предложение	30
2.3 Предварительный проектный расчет	35
2.4 Расчеты основных элементов конструкции	36
2.5 Вывод по разделу.	

40	
3	Безопасность и экологичность технического объекта.
41	
3.1	Конструктивно-технологическая характеристика объекта
41	
3.2	Идентификация производственно-технологических и эксплуатационных профессиональных рисков
44	
3.3	Технические меры, применяемые для снижения рисков профессионального характера
.	45
3.4	Функционирование объекта в чрезвычайных и аварийных ситуациях . 53
3.5	Вывод по разделу
56	
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	
57	
СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ	58
ПРИЛОЖЕНИЕ А. Спецификация	
63	

ВВЕДЕНИЕ

Конструкция современных автомобилей все больше ориентирована на ремонт или замену целого агрегата, без деления на составные узлы. Проведение такого вида работ подразумевает применение специализированного оборудования и вспомогательного инструмента. Для ТО и ремонта автомобилей предприятиями сервисного обслуживания предусматривается современное технологическое оборудование, которое может различаться по виду, типу и сложности конструкции. Устройство и назначение гаражного оборудования и разнообразной оснастки изучается специалистами эксплуатационных служб автомобильного транспорта. Одним из навыков специалиста, при необходимости, должен быть вопрос улучшения или модернизации технологического оборудования, с точки зрения его назначения и адаптации к применительно к другим маркам автомобилей.

Функциональные свойства автомобиля могут постепенно ухудшаться при его эксплуатации вследствие происходящих процессов изнашивания деталей, коррозионных изменений, повреждений механического характера, усталости материала, из которого они изготовлены. Различные неисправности, которые могут появляться в автомобиле, снижают эффективность его эксплуатации. С целью своевременного предупреждения и устранения возможных дефектов система предусматривает планово-предупредительные воздействия на автомобиль в виде технических обслуживаний (ТО) и ремонтов.

Приняты три категории видов ремонта. При легком ремонте устраняются небольшие и прочие мелкие дефекты, для которых не требуется замена базовых элементов. При среднем ремонте – устраняются повреждения, требующие замены основных элементов. Тяжелый ремонт – применяется, когда существует деформация несущего или силового элемента конструкции. Изменения геометрии деталей можно определить при помощи современных методов, исходя из видимых повреждений. Применяется,

например метод измерений по контрольным точкам. Следовательно, измерительные системы сегодня применяются даже в самых компактных цехах, претендующих на право называть себя современными. Без контрольного оборудования с возможностью замеров по контрольным точкам предприятие может заниматься лишь небольшим ремонтом, локального характера.

Соответственно этому определяется актуальность данной работы.

Целью проектирования является обоснование и выбор оборудования для проведения работ по обслуживанию и ремонту легкового автомобиля.

Решение поставленных целей проекта зависит от выполнения задач:

- анализ функциональных и технологических требований к технологическому оборудованию;
- проведение поиска с целью выбора аналогов оборудования;
- выбор и описание предлагаемой конструкции оборудования для проведения работ;
- разработка руководства по эксплуатации оборудования;

Предмет работы – выбор и разработка участка по ремонту и обслуживанию автомобиля для улучшения качества ремонта подвижного состава.

1. Технологический расчет предприятия

1.1 Исходные данные для расчета

Таблица 1.1 – Исходные параметры АТП

Наименование	Обозначение	Значение
Тип предприятия		пассажирское
Мощность парка, ед.	$A_{и}$	160
Марочный состав, ед. НЕФА3-5299	$A_{и}$	160
Среднесуточный пробег автомобилей, км	L_{cc}	320
Климатические условия эксплуатации автомобилей		умеренный
Категории условий эксплуатации автомобилей		III
Количество рабочих дней предприятия	$D_{раб}$	365
Продолжительность работы автомобилей на линии (среднее время нахождения автомобиля в наряде), час	$T_{н}$	12
Пробег с начала эксплуатации, км	$L_{нэ}$	50 000
Нормативный пробег, км		
до ТО – 1	$L_1^н$	5 000
до ТО – 2	$L_2^н$	20 000
до КР	$L_{кр}^н$	500 000

Действующие нормы трудоемкостей работ для автобусов НЕФА3-5299 составляют:

$$t_{нео} = 0,8 \text{ чел-ч.}$$

$$t_{н1} = 9,0 \text{ чел-ч.}$$

$$t_{н2} = 36 \text{ чел-ч.}$$

$$t_{нTP} = 6,5 \text{ чел-ч/1000 км.}$$

Габаритные размеры подвижного состава, мм (длина × ширина × высота)

НЕФА3-5299 – 11760×2500×3036

1.2 Расчет производственной программы по ТО и ремонту

Расчет количества ежедневных обслуживаний (ЕО), технических обслуживаний (ТО), диагностики (Д), текущих (ТР) и капитальных (КР) ремонтов в программе предприятия.

Предусмотренный пробег, связанный с уборочно-моечными работами (УМР):

$$L_M = L_{cc} \cdot D_M \quad (1.1)$$

где $D_M = 1$ день – средняя периодичность мойки автобусов.

$$L_M = 320 \cdot 1 = 320 \text{ км}$$

Периодичность технического обслуживания (ТО-1 или ТО-2) автомобилей определяем путем корректирования нормативной периодичности обслуживания по формуле:

$$L_i = L_{in} K_1 K_3, \quad (1.2)$$

где $K_1 = 0,8$ – «коэффициент корректировки по условиям эксплуатации (для III категории условий эксплуатации);

$K_3 = 0,8$ – коэффициент корректировки по климатическим условиям (для умеренных климатических условий»).

$$L_1 = 5000 \cdot 0,9 \cdot 0,8 = 4000 \text{ км}$$

$$L_2 = 20000 \cdot 0,9 \cdot 0,8 = 16000 \text{ км}$$

Пробег автомобиля до КР:

$$L_{кр} = L_{кр}^H \cdot K_1 \cdot K_2 \cdot K_3 \quad (1.3)$$

где $K_2 = 1,0$ – коэффициент корректирования по модификации и организации работы;

$$L_{кр} = 500000 \cdot 0,9 \cdot 1,0 \cdot 0,8 = 400000 \text{ км}$$

В составленном графике по обслуживанию автомобильного состава предприятия, следует периодичность воздействий подобрать кратной величине среднего по парку среднесуточного пробега автомобилей.

Учитывая, что периодичности и трудоемкости технических обслуживаний и ремонтов должны соответствовать среднесуточному пробегу, пробеги до 2-го обслуживания должны быть кратны пробегам до 1-го обслуживания, а ремонтный пробег – кратен пробегу до 2-го обслуживания.

Результаты расчётов представлены в табл. 1.2.

Таблица 1.2 – Нормативы пробегов ТО и ТР подвижного состава

Виды обслуживания	Обозначение пробега	Скорректированные пробеги, км		Пробег, принятый для расчета, км
		по коэффициентам	по кратности	
ЕО	L_{cc}	–	–	320
ТО–1	L_1	4 000	320×12	3 840
ТО–2	L_2	15 400	4000×4	15 400
КР	$L_{кр}$	396 000	15400×25	396 000

Расчет производственной программы основан на методике циклов.

Цикл – это пробег автомобиля до КР ($L_{ц} = L_{кр}$)

Число цикловых обслуживаний 1 автобуса за

1) Капитальных ремонтов:

$$N_{кр} = \frac{L_{ц}}{L_{кр}} = 1$$

(1.4)

2) Количество ТО–2:

$$N_2 = \frac{L_{ц}}{L_2} - N_{кр} = \frac{396000}{15400} - 1 = 25 - 1 = 24$$

(1.5)

3) Количество ТО–1:

$$N_1 = \frac{L_{ц}}{L_1} - (N_{кр} + N_2) = \frac{399360}{3840} - (1 + 25) = 104 - 26 = 78$$

(1.6)

4) Количество УМР (ЕО):

$$N_M = \frac{L_{\text{ц}}}{L_{\text{сс}}} = \frac{399360}{320} = 1248$$

(1.7)

Соотношение обслуживаний за годовой цикл:

$$\eta_{\Gamma} = \frac{D_{\text{ги}}}{D_{\text{цгэ}}} \cdot \alpha_{\Gamma}$$

(1.8)

где $D_{\text{ги}}$ – количество дней эксплуатации в году;

$D_{\text{цгэ}}$ – число дней, когда, когда автобус эксплуатируется, в цикле соответствует формуле (1.9);

α_{Γ} – коэффициент технической готовности автобусного парка, определяется по формуле (1.9).

$$D_{\text{цгэ}} = \frac{L_{\text{ц}}}{L_{\text{сс}}} = \frac{399360}{320} = 1248 \quad \text{дней}$$

(1.9)

$$\alpha_{\Gamma} = \frac{D_{\text{цгэ}}}{D_{\text{цгэ}} + D_{\text{рц}}}$$

(1.10)

где $D_{\text{рц}}$ – число дней, когда суммарный простой автомобиля в ТО–2, ТР и КР за цикл равен:

$$D_{\text{рц}} = D + D_{\text{кр}} \cdot N_{\text{кр}}$$

(1.11)

где D – количество дней в году простоя на постах ТО и ТР, определяется по формуле (1.12);

$D_{\text{кр}}$ – простой автомобиля в ТР, определяется по формуле (1.14).

$$D = \frac{d \cdot L_{\text{кр}}}{1000}$$

(1.12)

где d – удельный простой автобуса постах ТО–2 и ТР на 1000 км пробега.

$$d = d_n \cdot K_4$$

(1.13)

где $d_n = 0,5$ дн/1000 км – нормативный удельный простой автобуса постах ТО–2 и ТР на 1000 км пробега.

$K_4 = 0,7$ – коэффициент, который учитывает пробег с начала эксплуатации.

Тогда, в соответствии с формулой (1.13) и (1.12):

$$d = 0,5 \cdot 0,7 = 0,35 \text{ дн/1000 км}$$

$$D = \frac{0,35 \cdot 399360}{1000} = 140 \text{ дней}$$

Число дней, когда автомобили могут простаивать в КР:

$$D_{кр} = D_{нкp} + D_{док} = 25 + 10 = 35 \text{ дней}$$

(1.14)

где $D_{кр} = 25$ дней – нормативная численность простоя автобуса в КР;

$D_{док} = 10$ дней – количество дней транспортирования автобуса на специализированное предприятие и обратно.

Согласно формулам (1.11) и (1.10):

$$D_{рц} = 140 + 35 \cdot 1 = 175 \text{ дней}$$

$$\alpha_{\Gamma} = \frac{1248}{1248 + 175} = 0,877$$

Согласно формуле (1.8):

$$\eta_{\Gamma} = \frac{365}{1248} \cdot 0,877 = 0,257$$

Число обслуживаний одного автобуса в год:

$$N_{кр}^{\Gamma} = N_{кр} \cdot \eta_{\Gamma} = 1 \cdot 0,257 = 0,257$$

(1.15)

$$N_2^{\Gamma} = N_2 \cdot \eta_{\Gamma} = 25 \cdot 0,257 = 6,413$$

(1.16)

$$N_1^{\Gamma} = N_1 \cdot \eta_{\Gamma} = 78 \cdot 0,257 = 20,007$$

(1.17)

$$N_M^\Gamma = N_{EO}^\Gamma = N_M \cdot \eta_\Gamma = 1248 \cdot 0,257 = 320,112$$

(1.18)

Программа производства обслуживаний по группе автобусов в год:

$$\sum N_{KP} = N_{ГKP} \cdot A_H = 0,27 \cdot 200 = 54$$

(1.19)

$$\sum N_2 = N_{Г2} \cdot A_H = 6,48 \cdot 200 = 1296$$

(1.20)

$$\sum N_1 = N_{Г1} \cdot A_H = 20,25 \cdot 200 = 4050$$

(1.21)

$$\sum N_M = N_{ГM} \cdot A_H = 334 \cdot 200 = 66800$$

(1.22)

Расчетная плановая зависимость числа технических обслуживаний в сутки по типам работ:

$$N_{C2} = \frac{\sum N_2}{D_{paб}} = \frac{1296}{305} = 4,2$$

(1.23)

$$N_{C1} = \frac{\sum N_1}{D_{paб}} = \frac{4050}{305} = 13,3$$

(1.24)

$$N_{CM} = \frac{\sum N_M}{D_{paб}} = \frac{66800}{365} = 183$$

(1.25)

В соответствии с положением, Д1 нужно проводить накануне ТО–1, по завершению ТО–2, накануне или по окончанию ТР, таким образом годовое плановое число Д1:

$$N_{д1}^\Gamma = \sum N_1 + \sum N_2 + N_{трд1}^\Gamma$$

(1.26)

где $N_{трд1}$ – годовое плановое число необходимых диагностик на постах

Д1 накануне или по окончании текущего ремонта

$$N_{ГТРД1} = 0,1 \cdot \sum N_1 = 0,1 \cdot 4050 = 405$$

(1.27)

Следовательно:

$$N_{ГД1} = \sum N_1 + \sum N_2 + N_{ГТРД1} = 4050 + 1296 + 405 = 5751$$

Диагностика Д2 проводится накануне ТО–2 и по окончании ТР:

$$N_{Д2}^Г = \sum N_2 + N_{ТРД2}^Г$$

(1.28)

где $N_{ТРД2}$ – годовое число диагностик Д2 до или после ТР

$$N_{ГТРД2} = 0,2 \cdot \sum N_2 = 0,2 \cdot 12960 = 130$$

(1.29)

Следовательно:

$$N_{ГД2} = \sum N_2 + N_{ГТРД2} = 1296 + 130 = 1426$$

Количество диагностирования за сутки определится:

$$N_{сд1} = \frac{N_{ГД1}}{D_{раб}} = \frac{5751}{365} = 15,8$$

(1.30)

$$N_{сд2} = \frac{N_{ГД2}}{D_{раб}} = \frac{1426}{365} = 3,9$$

(1.31)

1.3 Годовые объёмы производства на предприятии

Расчетные трудоёмкости по типам работ:

$$t_{EO} = t_{HEO} \cdot K_2 \cdot K_5 \cdot K_M$$

(1.32)

$$t_1 = t_{H1} \cdot K_2 \cdot K_5 \cdot K_M$$

(1.33)

$$t_2 = t_{H2} \cdot K_2 \cdot K_5 \cdot K_M$$

(1.34)

$$t_{\text{ТР}} = t_{\text{ТР}}^{\text{Н}} \cdot K_1 \cdot K_2 \cdot K_3 \cdot K_4 \cdot K_5 \cdot K_M$$

(1.35)

где $K_5 = \ll 1,20$ – коэффициент увеличения трудоемкости ТО и ТР в зависимости от числа автомобилей на предприятии и числа совместных групп подвижного состава (при числе» [15] автобусов 100 и группах подвижного состава);

K_M – коэффициент механизации ($K_M = 0,4$ для ЕО и $K_M = 0,8$ для ТО–1, ТО–2 и ТР).

Вычисленные по формулам 1.32 – 1.34 значения и заносятся в таблицу 1.3.

Таблица 1.3 – Трудоемкости по видам работ

Виды обслуживания	Нормативная трудоемкость, чел-ч	Коэффициенты						Скорректированная трудоемкость, чел-ч
		K_1	K_2	K_3	K_4	K_5	K_M	
НЕФАЗ-5299								
$t_{\text{ЕО}}$	0,5		1,0			1,2	0,4	0,240
t_1	9		1,0		0,7	1,2	0,8	6,048
t_2	36		1,0		0,7	1,2	0,8	24,192
$t_{\text{ТР}}$	6,2	0,9	1,0	0,9	0,7	1,2	0,8	3,375

Определение трудоёмкостей работ на постах ТО и ТР за год:

$$t_{\text{ЕО}} = t_{\text{НЕО}} \cdot K_2 \cdot K_5 \cdot K_M = 1,2 \cdot 1 \cdot 0,95 \cdot 0,4 = 0,46 \quad \text{чел-ч.}$$

(1.36)

$$t_1 = t_{\text{Н1}} \cdot K_2 \cdot K_5 \cdot K_M = 9,5 \cdot 1 \cdot 0,95 \cdot 0,8 = 7,22 \quad \text{чел-ч.}$$

(1.37)

$$t_2 = t_{\text{Н2}} \cdot K_2 \cdot K_5 \cdot K_M = 35 \cdot 1 \cdot 0,95 \cdot 0,8 = 26,6 \quad \text{чел-ч.}$$

(1.38)

$$t_{\text{ТР}} = t_{\text{НТР}} \cdot K_1 \cdot K_2 \cdot K_3 \cdot K_4 \cdot K_5 \cdot K_M = 8,5 \cdot 1,2 \cdot 1 \cdot 1 \cdot 0,5 \cdot 0,95 \cdot 0,8 = 3,9 \quad \text{чел-ч.}$$

(1.39)

Трудоемкость за год:

$$T_{\text{ЕО}} = 19207 \cdot \frac{30}{60} \cdot 0,240 = 2305 \quad \text{чел-ч}$$

$$T_1 = 1200 \cdot \frac{30}{60} \cdot 6,048 = 3629 \text{ чел-ч}$$

$$T_2 = 385 \cdot \frac{30}{60} \cdot 21,192 = 4079 \text{ чел-ч}$$

$$T_{\text{тр}} = \frac{320 \cdot 365 \cdot 0,877 \cdot 3,375 \cdot 30}{1000} = 10371 \text{ чел-ч}$$

Окончательная трудоёмкость работ на постах ТО и ТР за год в целом по АТП:

$$T_{\text{ЕО}} = \sum N_{\text{ЕО}} \cdot t_{\text{ЕО}} = 66800 \cdot 0,46 = 30728 \text{ чел-ч} \quad (1.40)$$

$$T_1 = \sum N_1 \cdot t_1 = 4050 \cdot 7,22 = 29241 \text{ чел-ч} \quad (1.41)$$

$$T_2 = \sum N_2 \cdot t_2 = 1296 \cdot 26,6 = 34474 \text{ чел-ч} \quad (1.42)$$

$$T_{\text{ТР}} = \frac{l_{\text{сс}} \cdot D_{\text{зу}} \cdot \alpha_r \cdot t_{\text{ТР}} \cdot A_{\text{И}}}{1000} = \frac{320 \cdot 365 \cdot 0,91 \cdot 3,9 \cdot 200}{1000} = 82905 \text{ чел-ч} \quad (1.43)$$

Работы, предусмотренные для самообслуживания предприятия в течение года:

$$T_c = 0,15 \cdot (T_{\text{ЕО}} + T_1 + T_2 + T_{\text{ТР}}) \quad (1.44)$$

$$T_c = (30728 + 29241 + 34474 + 82905) \cdot 0,15 = 26602 \text{ чел-ч}$$

1.4 Формирование структуры АТП

Результаты расчетов годовой трудоёмкости ЕО, СО, ТО-1 и ТО-2 и текущего ремонта сведём в таблицу 1.4.

Таблица 1.4 – Общие трудозатраты по производственным отделениям

Виды работ	Доля от общей трудоемкости	Трудоёмкость, чел. час	Пост		Участки	
			%	Чел /час	%	Чел /час
ТО в полном объеме	35	16769	100	16769		

Смазочные	9	4312	100	4312		
Регулировочные	12	5749	100	5749		
Контрольно-диагностические	15	7187	30	2156	70	1509
Электротехнические	6	2875	80	2300	20	460
Систем питания	7	3354	70	2348	30	704
Ремонт, узлов систем и агрегатов	11	5270	50	2635	50	1318
Шиномонтажные	5	2396	50	1198	50	599
Всего	100	47912		37467		4590

Объемы само обслуживающих работ в соответствии с их видами приведены в таблице 1.5.

Таблица 1.5 – Объем работ, предусмотренных для самообслуживания предприятия

Типы работ	Трудоемкость	
	%	чел-ч
Электротехнические	25	1270,0
Строительно-ремонтные	6	304,8
Сантехнические	22	1117,6
Всего выполняемые ОГМ	69	3505,2
Сварочные	4	458,2
Слесарно – механические	10	508,0
Столярные	12	610,0
Всего выполняемые в цехах	31	1574,8
Итого	100	5080

1.5 Расчет трудоемкости ТО и ТР

1.5.1 Диагностика агрегатов и систем

Предназначение - для определения работоспособности автомобилей без разборки узлов и агрегатов.

Для всех видов диагностик между Д1 и Д2 производится суммирование и

распределение трудоемкостей диагностических работ:

$$T_D = T_{ДТО} + T_{ТРД} = 6703 \quad \text{чел-ч} \quad (1.45)$$

где $T_{1д}$ – трудоемкости на диагностические работы при ТО–1;

$T_{2д}$ – трудоемкость диагностических работ при ТО–2;

$T_{трд}$ – трудоемкость диагностических работ при ТР.

Трудоемкость Д1 и Д2:

$$T_{Д1} = 0,6 \cdot T_D = 0,6 \cdot 6703 = 4023 \quad \text{чел-ч} \quad (1.46)$$

$$T_{Д2} = 0,4 \cdot T_D = 0,4 \cdot 6703 = 2681 \quad \text{чел-ч} \quad (1.47)$$

Определяется трудоемкость диагностирования 1 автобуса:

$$t_{Д1} = \frac{T_{Д1}}{N_{ГД1}} = \frac{4023}{5751} = 0,7 \quad \text{чел-ч} \quad (1.48)$$

$$t_{Д2} = \frac{T_{Д2}}{N_{ГД2}} = \frac{2681}{1426} = 1,9 \quad \text{чел-ч} \quad (1.49)$$

При расчете специализированных постов диагностирования используют такт поста и ритм производства.

Время, нахождения автобуса на посту является тактом поста диагностики

$$\tau_{Д1} = \frac{t_{Д1} \cdot 60}{P_D} + t_{П} = \frac{0,7 \cdot 60}{1} + 3 = 45 \quad \text{МИН} \quad (1.50)$$

$$\tau_{Д2} = \frac{t_{Д2} \cdot 60}{P_D} + t_{П} = \frac{1,9 \cdot 60}{2} + 3 = 60 \quad \text{МИН} \quad (1.51)$$

где $P_D = 1$ чел. – среднее число рабочих на одном посту;

$t_{П} = 3$ мин – время установки и съёма автобуса с поста.

Интервал времени между последовательно сходящими с поста автобусами является ритмом производства.

$$R_{Д1} = \frac{T_{ОБ} \cdot 60}{N_{СД1}} = \frac{8 \cdot 60}{15,8} = 30,3 \quad \text{МИН}$$

(1.52)

$$R_{Д2} = \frac{T_{ОБ} \cdot 60}{N_{СД2}} = \frac{8 \cdot 60}{3,9} = 123 \quad \text{МИН}$$

(1.53)

Число специализированных постов Д1 и Д2:

$$X_{Д1} = \frac{\tau_{Д1}}{R_{Д1} \cdot \eta_M} = \frac{45}{30,3 \cdot 0,75} = 1,98 \approx 2$$

(1.54)

$$X_{Д2} = \frac{\tau_{Д2}}{R_{Д2} \cdot \eta_M} = \frac{60}{123 \cdot 0,75} = 0,65 \approx 1$$

(1.55)

где η_M – коэффициенты по определению загрузки рабочего поста при диагностировании (для поста Д1 $\eta_M = 0,8$; для поста Д2 $\eta_M = 0,9$)

Д1 осуществляется накануне ТО, в связи с чем посты Д1 и ТО работают одновременно.

Посты Д2 и ТО–2 также работают одновременно, но начиная с первой смены. Д2 проводится перед ТО–2 и при ТО–2 автобус снимается с линии.

Количество штатных рабочих:

$$P_{шт.д1} = \frac{T_{д1}}{\Phi_{шт}} = \frac{860,4}{1840} = 0,47 \approx 1 \quad \text{чел.}$$

(1.56)

$$P_{шт.д2} = \frac{T_{д2}}{\Phi_{шт}} = \frac{576,6}{1840} = 0,31 \approx 1 \quad \text{чел.}$$

(1.57)

где $\Phi_{шт} = 1840$ ч – годовой фонд времени штатного рабочего.

Явочное количество рабочих:

$$P_{\text{яв.д1}} = P_{\text{шт.д1}} \cdot \eta_{\text{шт}} = 1 \cdot 0,93 \approx 1 \quad \text{чел.}$$

(1.58)

$$P_{\text{яв.д2}} = P_{\text{шт.д2}} \cdot \eta_{\text{шт}} = 1 \cdot 0,93 \approx 1 \quad \text{чел.}$$

(1.59)

где $\eta_{\text{шт}} = 0,93$ – коэффициент штатности

Площадь зон Д1 и Д2

$$F_{\text{д1}} = 1 \cdot 29,4 \cdot 5 = 147 \quad \text{м}^2$$

(1.60)

$$F_{\text{д2}} = 1 \cdot 29,4 \cdot 5 = 147 \quad \text{м}^2$$

(1.61)

где f_a – площадь автобуса в плане;

$K_{\text{п}} = 5$ – коэффициент плотности расстановки постов и оборудования

Для наиболее габаритного автобуса (НЕФА3-5299):

$$f_a = 11,76 \cdot 2,5 = 29,4 \text{ м}^2.$$

1.5.2 Зона ежедневного обслуживания

Суточная программа моек:

$$N_{\text{сут}}^{\text{угл}} = N_{\text{сут}}^{\text{ТО}} + N_{\text{сут}}^{\text{Д}}$$

(1.62)

где $N_{\text{сут}}^{\text{ТО}}$ – суточная программа ЕО;

$N_{\text{сут}}^{\text{Д}}$ – суточная программа диагностических работ.

$$N_{\text{сут}}^{\text{ТО}} = N_1^c + N_2^c = 3 + 1 = 4 \quad \text{автобуса}$$

(1.63)

$$N_{\text{сут}}^{\text{Д}} = N_{\text{д1}}^c + N_{\text{д2}}^c = 5 + 1 = 6 \quad \text{автобуса}$$

(1.64)

Количество

$$N_{\text{сут}}^{\text{угл}} = 4 + 6 = 10$$

Суточная программа мойки автобусов:

$$N_{\text{сут}}^{\text{нар}} = N_{\text{ЕО}}^{\text{с}} - N_{\text{сут}}^{\text{угл}} = 53 - 10 = 43 \quad \text{автобуса}$$

(1.65)

Ритм производства:

$$R_{\text{умр}} = \frac{T_{\text{об}} \cdot 60}{N_{\text{ЕО}}^{\text{с}}} = \frac{12 \cdot 60}{53} = 13,6 \quad \text{мин}$$

(1.66)

где $T_{\text{об}} = 12$ ч – продолжительность работы зоны в сутки.

Такт линии ежедневного обслуживания:

$$\tau_{\text{умр}} = \frac{60}{N_{\text{ц}}} = \frac{60}{10} = 6 \quad \text{мин}$$

(1.67)

где $N_{\text{ц}} = 10$ автобусов/час – производительность моечной установки

Линейная подача конвейера:

$$V_{\text{к}} = \frac{L_{\text{а}} + a}{\tau_{\text{умр}}} = \frac{11,76 + 2,0}{6} = 2,3 \quad \text{м/мин}$$

(1.68)

где $L_{\text{а}} = 11,76$ м – длина автобуса;

$a = 2,0$ м – продольное расстояние между автобусами при движении поточной линии ЕО (с учетом габаритов автобуса)

Таким образом:

$$m = \frac{\tau_{\text{умр}}}{R_{\text{умр}}} = \frac{6}{13,6} \approx 1$$

(1.69)

По технологическим соображениям принимаем число рабочих постов на автоматизированной линии $X_{\text{ЕО}} = 2$.

Количество рабочих:

$$P_{EO} = \frac{t_{EO} \cdot m \cdot K \cdot 60}{\tau_{умр}} = \frac{0,240 \cdot 1 \cdot 0,45 \cdot 60}{6} \approx 1 \quad \text{чел.}$$

(1.70)

где $K = 0,45$ – доля ручного труда при выполнении ЕО

Площадь зоны ЕО:

$$F_{EO} = f_a \cdot X_{EO} \cdot k_n = 29,4 \cdot 2 \cdot 4,5 = 264,6 \quad \text{м}^2$$

(1.71)

где $k_n = 4,5$ – коэффициент плотности расстановки постов

Зона ЕО работает в 12-ти часовом режиме. Время проведения работ с 2 час. 00 мин. до 14 час. 00 мин.

1.5.3 Зона технического обслуживания

Необходима корректировка годовых объёмов по ТО, в связи с тем, что планируется проведение диагностики на специализированных постах

$$T'_1 = T_1 - T_{1д} = 29241 - 2632 = 26609 \quad \text{чел-ч}$$

(1.72)

$$T'_2 = T_2 - T_{2д} - T_{отд} = 34474 - 2413 = 32061 \quad \text{чел-ч}$$

(1.73)

Трудоёмкость для обслуживания одного автобуса:

$$t'_1 = \frac{T'_1}{\sum N_1} = \frac{26609}{4050} = 6,6 \quad \text{чел-ч}$$

(1.74)

$$t'_2 = \frac{T'_2}{\sum N_2} = \frac{32061}{1296} = 24,7 \quad \text{чел-ч}$$

(1.75)

Поскольку общее рассчитанное число обслуживаний за сутки меньше 12 (3,6) обслуживаний, то ТО целесообразно проводить на постах специализированных работ.

Определение такта поста технических обслуживаний:

$$\tau_{TO1} = \frac{t_1' \cdot 60}{P_{TO1}} + t_{II} = \frac{6,6 \cdot 60}{4} + 3 = 102 \quad \text{МИН}$$

(1.76)

$$\tau_{TO2} = \frac{t_2' \cdot 60}{P_{TO2}} + t_{II} = \frac{24,7 \cdot 60}{5} + 3 = 299,4 \quad \text{МИН}$$

(1.77)

Определение ритма работ по обслуживанию:

$$R_{TO1} = \frac{T_{OB} \cdot 60}{N_{C1}} = \frac{8 \cdot 60}{13,3} = 36 \quad \text{МИН}$$

(1.78)

$$R_{TO2} = \frac{T_{OB} \cdot 60}{N_{C2}} = \frac{8 \cdot 60}{4,2} = 114 \quad \text{МИН}$$

(1.79)

Количество постов специализированных работ технического обслуживания:

$$X_{TO1} = \frac{\tau_{TO1}}{R_{TO1} \cdot \eta_M} = \frac{102}{36 \cdot 0,85} = 3,3 \approx 3$$

(1.80)

$$X_{TO2} = \frac{\tau_{TO2}}{R_{TO2} \cdot \eta_M} = \frac{299,4}{114 \cdot 0,95} = 2,8 \approx 3$$

(1.81)

Численность работающих:

$$P_{штTO1} = \frac{T_1'}{\Phi_{IP}} = \frac{22609}{1840} = 12,3 \approx 12 \text{ чел} - \text{число штатных рабочих}$$

$$P_{явTO1} = P_{штTO1} \cdot \eta_{ум} = 12 \cdot 0,93 = 11 \text{ чел} - \text{число явочных работающих}$$

$$P_{штTO2} = \frac{T_2'}{\Phi_{IP}} = \frac{32061}{1840} = 17,4 \quad \text{чел}$$

(1.82)

$$P_{явTO2} = P_{штTO2} \cdot \eta_{ум} = 17 \cdot 0,93 = 17 \quad \text{чел}$$

(1.83)

В соответствии с расчетом, принимается 3 поста технического

обслуживания.

Согласно вычисленной проекционной площади, для автомобиля может быть определен размер площади рассчитываемого участка, учитывая плотность расстановки постов при помощи коэффициентов:

$$F_{\text{ТО}} = X_{\text{ТО1}} \cdot f_A \cdot K_{\text{П}} = 3 \cdot 30 \cdot 5 = 450 \quad \text{м}^2$$

(1.84)

где $f_A = A \cdot B = 30 \text{ м}^2$ - площадь автобуса в проекции;

$k_{\text{П}} = 6,5$ - коэффициент по учету плотностной расстановки постов.

$A = 11,8 \text{ м}$ – габарит длины автомобиля,

$B = 2,5 \text{ м}$ – габарит автомобиля по ширине.

Ритм производства линии ТО–2:

$$R_{\text{ТО-2}} = \frac{T_{\text{об}} \cdot 60}{N_2^c} = \frac{8 \cdot 60}{1} = 480 \quad \text{мин}$$

(1.85)

Такт поста ТО–2:

$$\tau_{\text{ТО-2}} = \frac{t_2^{\text{кор}} \cdot 60}{P_{\text{Л}}} + t_{\text{П}} = \frac{18,60 \cdot 60}{5} + 1,5 = 224,7 \quad \text{мин}$$

(1.86)

Для определения рабочих постов воспользуемся следующей формулой:

$$X_{\text{ТО-2}} = \frac{\tau_{\text{ТО-2}}}{R_{\text{ТО-2}} \cdot \eta_{\text{М}}} = \frac{224,7}{480 \cdot 0,8} \approx 1 \quad \text{пост}$$

(1.87)

Штатное количество рабочих на посту ТО–2:

$$P_{\text{шт. ТО-2}} = \frac{T_2^{\text{кор}}}{\Phi_{\text{шт}}} = \frac{7162}{1840} \approx 4 \quad \text{чел.}$$

(1.88)

Явочное количество рабочих:

$$P_{\text{яв. ТО-2}} = P_{\text{шт. ТО-2}} \cdot \eta_{\text{шт}} = 4 \cdot 0,93 \approx 4 \quad \text{чел.}$$

(1.89)

Площадь зоны ТО–2 :

$$F_{\text{ТО-2}} = f_a \cdot X_{\text{ТО-2}} \cdot k_{\Pi} = 29,4 \cdot 4,5 = 132,3 \quad \text{м}^2$$

(1.90)

1.5.4 Количество постов текущего ремонта

Для определения рабочих постов используется следующая формула:

$$X_{\text{ТР}} = \frac{T_{\Pi} \cdot K_{\text{ТР}} \cdot \phi}{D_{\text{РАБ}} \cdot T_c \cdot c \cdot P_{\Pi} \cdot \eta} = \frac{26530 \cdot 0,8 \cdot 1,5}{305 \cdot 8 \cdot 1 \cdot 3 \cdot 0,8} = 5,4$$

(1.91)

где: T_{Γ} - годовая трудоемкость постовых работ, чел.ч;

$K_{\text{ТР}} = 0,8$ - коэффициент коррекции объёмов постовых работ в смену с наибольшей загрузкой,

$\phi = 1,5$ - коэффициент неравномерности поступающих в ремонт автомобилей,

c - количество смен;

$P_{\Pi} = 3$ - средняя численность рабочих на 1 посту,

- коэффициент использования рабочего времени поста (0,85-0,9).

Численность работающих:

$$P_{\text{штТР}} = \frac{T_{\text{ТР}}}{\Phi_{\text{ТР}}} = \frac{26530}{1840} = 14,4 \quad \text{чел} - \text{ количество штатных рабочих}$$

(1.92)

$P_{\text{явТР}} = P_{\text{штТР}} \cdot \eta_{\text{шт}} = 14 \cdot 0,93 = 13 \quad \text{чел} - \text{ количество явочных рабочих}$

$$P_{\text{шт}} = \frac{T_{\Gamma}}{\Phi_{\text{шт}}}, \quad (1.93)$$

где $\Phi_{\text{шт}}$ - годовой фонд времени штатного рабочего.

Временной фонд определяем по формуле:

$$\Phi_{\text{шт}} = (D_{\text{к}} - (D_{\text{ВЫХ}} + D_{\text{от}} + D_{\text{п}} + D_{\text{уп}} + D_{\text{од}})) \cdot T_{\text{см}} - (D_{\text{пп}} + D_{\text{од}}), \quad (1.94)$$

где $D_{\text{ВЫХ}}$ - количество выходных дней, $D_{\text{ВЫХ}} = 104$ дня;

- дни отпуска, $D_{\text{от}} = 28$ дней;

$D_{\text{п}}$ - праздничные дни, $D_{\text{п}} = 12$ дней;

$D_{\text{уп}}$ - дни отсутствий по уважительной причине, $D_{\text{уп}} = 4$ дня;

$D_{од}$ - общественный долг, $D_{од}=1$ день;

$D_{пп}$ - предпраздничные дни.

$$\Phi_{ш} = (365 - (104 + 36 + 12 + 4 + 1)) \cdot 8 - (12 + 1) \cdot 1 = 1651 \text{ ч.}$$

Получаем

$$P_{ш} = \frac{47912}{1651} \approx 29 \text{ чел.}$$

Определение площади участка:

$$F_{гр} = X_{гр} \cdot f_a \cdot K_n = 5 \cdot 30 \cdot 5 = 750 \text{ м}^2$$

(1.95)

1.5.5 Площадь отделений, участков

Площади для производственных помещений представлены в таблице 1.6

Таблица 1.6 – Расчетные площади производственных помещений

Наименование зоны, участка, отделения	Число рабочих постов	Численность персонала, чел.	Площадь, м ²
Участок УМР	2	1	264,6
Участок диагностики	2	2	294,0

Продолжение таблицы 1.6

Зона ТО	4	8	529,2
Зона ТР	2	3	264,4
Окрасочное отделение	1	1	132,2
Кузовное отделение	1	1	132,2
Агрегатное отделение		2	36,0
Моторное отделение		1	22,0
Отделение электротехническое и ремонта топливной аппаратуры		3	33,0
Аккумуляторное отделение		1	21,0
Шинное отделение	1	1	132,2
Слесарно – механическое отделение		2	30,0
Отделение кузнечно–рессорное, сварочно–жестяницкое, медницкое		2	26,0
Обойно–арматурное отделение		1	18,0
Отдел главного механика ОГМ		4	60,0
ИТОГО	18	34	1995

Определяем число вспомогательных рабочих по формуле:

$$P_{вспом} = 0,2 \cdot P_{ш}, \quad (1.96)$$

$$P_{вспом} = 0,2 \cdot P_{ш} = 0,2 \cdot 29 = 6 \text{ чел.}$$

1.6 Расчет площадей складских и вспомогательных помещений

1.6.1 Складские площади

«Площади складских помещений и сооружений АТП определяются как результат произведения удельных нормативов» [23] на количество автомобилей в парке и корректируется коэффициентами

$$F_{\text{ск}} = \frac{A_{\text{и}} \cdot f_{\text{уд}}}{10} \cdot K_{\text{пр}} \cdot K_{\text{пс}} \cdot K_{\text{тс}} \cdot K_{\text{в}} \cdot K_{\text{уэ}} \cdot K_{\text{р}} \quad (1.97)$$

$$F_{\text{ск}} = \frac{60 \cdot f_{\text{уд}}}{10} \cdot 1,19 \cdot 1,4 \cdot 0,9 \cdot 1 \cdot 1,05 \cdot 0,5 = 4,73 \cdot f_{\text{уд}}$$

где $f_{\text{уд}}$ – площадь удельная для складского помещения в расчете 10 учитываемых единиц;

$K_{\text{пр}} = 1,19$ – коэффициент учета пробега за сутки в среднем;

$K_{\text{пс}} = 1,4$ – коэффициент по учету технологически совместного подвижного состава;

$K_{\text{тс}} = 0,9$ – коэффициент по учету типажа состава;

$K_{\text{в}} = 1$ – коэффициент учета высоты складирования;

$K_{\text{уэ}} = 1,05$ – коэффициент учета условий эксплуатации;

« $K_{\text{р}} = 0,5$ – коэффициент сокращения площади склада» [21] в связи с переходом на «экономiku рынка». [15]

Таблица 1.7 – Площадь помещения склада

Наименование склада	Удельная площадь $f_{\text{уд}}$, м ²	Коэффициент сокращения площади	Принятая площадь склада, м ²
Запасных частей	4,4	0,5	20,8
Агрегатов	3,0	1,0	28,4
Смазочных материалов с насосной	1,8	0,5	8,5
Шин	2,6	0,5	12,3
Кислорода, азота и ацетилена в баллонах	0,2	1,0	1,9
Лакокрасочных материалов	0,6	0,5	2,8
Инструментально–раздаточная кладовая	0,15	1,0	1,4
Промежуточный	0,9	1,0	8,5

Порожних дегазированных баллонов	0,25	1,0	2,4
ИТОГО			87

Вспомогательные помещения в соответствии с СП18.13330.2011 «Генеральные планы промышленных предприятий» составляют по площади: трансформаторная, тепловой узел, водораспределительный 5 – 10% к производственным.

$$F_{\text{тех.пом.}} = 0,1 \cdot 770 \approx 36 \text{ м}^2$$

1.6.2. Расчёт площадей бытовых помещений

Поскольку принято, что на одного штатного и вспомогательного рабочего необходимая площадь не менее 2 м².

$$F_{\text{быт}} = f_{\text{быт}} \cdot (P_{\text{ш}} + P_{\text{вспом}}) \quad (1.98)$$

$$F_{\text{быт}} = 2 \cdot (29 + 6) = 70 \text{ м}^2.$$

$$X_{\text{ЕО}}^{\text{ож}} = 2 \text{ поста}; X_{\text{ТО-1}}^{\text{ож}} = 1 \text{ пост}; X_{\text{ТО-2}}^{\text{ож}} = 1 \text{ пост}; X_{\text{тр}}^{\text{ож}} = 1 \text{ пост.}$$

Общее число постов в зоне ожидания $X_{\Sigma}^{\text{ож}} = 5$ постов

Площадь зоны ожидания:

$$F = f_a \cdot X_{\Sigma}^{\text{ож}} \cdot k_{\Pi}$$

(1.99)

где $k_{\Pi} = 2,0$ – коэффициент плотности расстановки постов

$$F = 29,4 \cdot 5 \cdot 2,0 = 294 \text{ м}^2$$

Общую площадь здания цеха определяем по формуле:

$$F_{\text{зд}} = F + F_{\text{пр.п}} + F_{\text{адм}} + F_{\text{быт}} + F_{\text{скл}} + F_{\text{тех.пом.}}$$

Получаем:

$$F_{\text{зд}} = 416 + 77 + 42 + 70 + 8 + 8 = 1262 \text{ м}^2.$$

$$A_{\text{кр}} = (1 - \alpha_T) \cdot A_{\text{и}} \quad (1.94)$$

$$A_{\text{кр}} = (1 - 0,877) \cdot 60 = 7 \text{ автобусов}$$

$$X_{\text{тр}} = X_{\text{тр}} + X_{\text{куз}} + X_{\text{мал}} = 2 + 1 + 1 = 4 \quad \text{поста}$$

(1.100)

$$X_{об} = X_{ТО-1} + X_{ТО-2} + X_{ЕО} = 3 + 1 + 2 = 6 \text{ постов}$$

(1.101)

Следовательно, по формуле (1.93)

$$A_{ст} = 60 - (7 + 4 + 6 \cdot 0) - 0 = 49 \text{ автобусов}$$

Площадь стоянки:

$$F = f_a \cdot A_{ст} \cdot q = 29,4 \cdot 49 \cdot 2,45 = 3530 \text{ м}^2$$

(1.102)

где $q = 2,45$ – коэффициент удельной площади на 1 автобус-место

1.7 Используемое технологическое оборудование

В проектируемом подразделении выполняется относительно большой объем работ. Необходимость организации ремонтных отделений для небольшого количества транспортных средств обусловлена тем, что предприятия удалено от сторонних предприятий, занимающихся обслуживанием тяжелой грузовой техники. Также в перспективе возможно дополнительное увеличение транспортных средств, что увеличит затраты на обслуживание у сторонних предприятий. В связи с этим проведение расчета ремонтного подразделения, направленного на увеличение производственных мощностей, является актуальной задачей.

На основе проведенного анализа и расчетов подразделения проводится планировка по следующим направлениям:

- Уменьшение площади под теплую стоянку транспортных средств до 500 м².
- В структуру предприятия вводятся дополнительные участки. В измененную структуру входят следующие участки: участки ТО-1 и ТО-2 (каждый площадью 400 м²), участок ТР (площадь 360 м²), шиномонтажный участок (площадь 48 м²); агрегатный участок (площадь 54 м²); слесарно-механический участок (площадь 48 м²);
- электротехнический участок (площадь 32 м²); участок по ремонту приборов системы питания (площадь 24 м²).

- С целью расширения возможностей предприятия по выполнению ТО и ТР организуется дополнительная смотровая канава.
- Для повышения эффективности производства на предприятии приобретается дополнительное оборудование.

Для выполнения ТО-1 потребуется технологическое оборудование и технологическая оснастка закупка, которой не планируется, представленные в таблице 1.8.

Таблица 1.8 – Производственное оборудование

Наименование	Тип или модель	Кол- во	Размеры в плане, мм
1 Верстак слесарный	ОРГ- 1468-01-060А	4	1400x800
2 Тележка слесаря-авторемонтника	СК-9	5	900x450
3 Подъемник канавный	Самоизгот.	2	800x1000
4 Стеллаж для колес автомобилей	-	5	1600x1000
5 Стеллаж-вертушка для нормалей	2С132Л	4	450x450
6 Тележка для снятия и постановки тормозных барабанов	КО-90		550x550
7 Гайковерт для гаек колес	3578-К		450x500
8 Ларь для обтирочных материалов	-	2	500x400
9 Емкость для сбора отработанного масла	МЦКБ-133		550x350
10 Приемник для слива охлаждающей жидкости	М-316	1	500x400
11 Ларь для отходов	Р-12	2	400x500
12 Нагнетатель смазочный передвижной	ВК-71	1	450x405
13 Приемник для слива трансмиссионного масла	В-305	2	300x400
14 Тележка для транспортировки деталей	-	3	585x800
15 Кран передвижной для снятия агрегатов	СК-10	2	1500x1000
16 Маслораздаточный бак	МК-60	1	550x450
17 Приспособление для выпрессовки шкворней	СМ-10	1	480x560
18 Шкаф инструментальный	В-4	2	1200x500
19 Стеллаж для узлов и деталей	СТ-2	3	1000x450
20 Подъемник электромеханический четырехстоечный	СТ-4-20	4	4500x2900
21 Кран подвесной	КП-10	1	11000x1000
22 Упоры колес ограничительные	-	4	300x400
23 Тележка для снятия и установки колес	П-254	2	1000x650

2 Конструкторский раздел

2.1 Техническое задание

2.1.1 Наименование и область применения разработки

Разрабатываемое приспособление подъемник для подъема кузовов автомобилей позволяет максимально упростить процесс технического ремонта автомобилей. Оснащение подъемника - гидроцилиндр прямого действия.

Область применения – предприятия по оказанию услуг по техническому обслуживанию и ремонту автомобильного транспорта

2.1.2 Цель и назначение разработки

Подъемник кузовов автомобилей предназначен для подъема автомобилей всех марок при выполнении ремонтных работ. Схема устройства представлена на рисунке 2.1.

2.1.3 Режимы работы объекта

Подъемник для подъема кузовов автомобилей работает в режиме выполнения ремонтных работ автомобиля до нормативных параметров путём приложения разнонаправленных усилий. Источники разработки

Инструкции по эксплуатации и техническому обслуживанию устройств для снятия и установки деталей автомобилей.

2.1.4 Условия эксплуатации разработки

Предложенное устройство не сложно по конструкции, не требует особых технологических приемов при обращении с ним и высокой квалификации рабочих при его изготовлении.

Проектируемое устройство предназначено для подъема кузовов автомобиля. Устройство может эксплуатироваться в помещениях зоны ТР, позволяя упростить технологию ТО и Р подвижного состава.

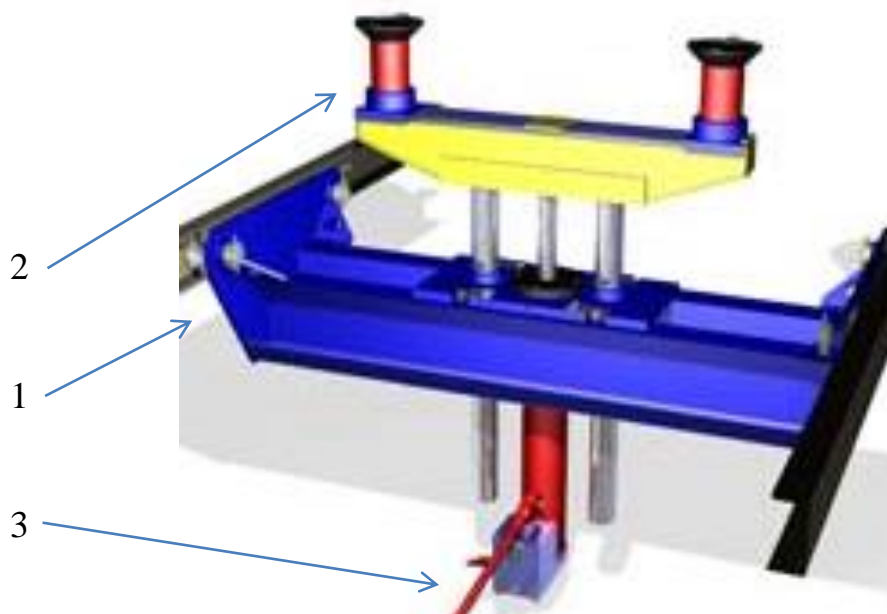
Проведение работ предусмотрено внутри отапливаемого помещения с режимом температур от +1°C до +35°C при относительной влажности воздуха

не более 80%, исполнения УХЛ, категории размещения 4 по ГОСТ 15150-69[4].

Устройство для подъема кузовов автомобилей можно использовать как в качестве ремонтного стапеля, так и в качестве подъемника.

Устройство для подъема должно отвечать следующим требованиям:

- Простота конструкции;
 - Высокая надежность;
 - Возможность перемещения платформы тележки в вертикальной плоскости;
 - Высокая устойчивость;
 - Возможность транспортировки тележки за счет мускульной силы человека;
 - Исключение самопроизвольного опрокидывания тележки;
- Возможность изготовления в условиях предприятия.



1 – рама, 2 – упоры 3 - рукоять

Рисунок 2.1 – Схема канавного подъемника

Параметры подъемника:

Грузоподъемность – 6000 кг;

Высота подъема – 700 мм;

Масса подъемника – 250 кг.

2.1.5 Экономические показатели

Для оценки экономических показателей необходимо произвести затраты на модернизацию, проведение санитарно-технических работ, приобретение технологического оборудования, его доставку и установку.

Стоимость материалов составляют примерно 22300 руб.

Затраты на монтаж оборудования (C_m) принимаются равными 5-7 % от стоимости соответствующего оборудования.

$$C_m = (0,05 \div 0,07) \times C_{обм} \quad (2.1)$$

$$C_m = 0,07 \cdot 40300 = 2821 \text{ руб.}$$

Стоимость основных производственных фондов (C_o) определим по формуле

$$C_o = C_{об} + C_m$$

(2.2)

где $C_{об}$ – стоимость установленного оборудования, руб.

C_m – стоимость монтажа оборудования руб.

$$C_o = 40300 + 2821 = 43121 \text{ руб.}$$

Общая сумма инвестиций

$$K = C_o + C_{стр}$$

(2.3)

где C_o - стоимость основных производственных фондов

$$K = 43121 \text{ руб.}$$

Отчисления на амортизацию оборудования определяются по формуле:

$$A_{об} = \frac{C_{об}}{n_{сл}}$$

(2.4)

где A – амортизационные отчисления, руб.;

C_{BC} – стоимость оборудования, руб.

$n_{н.и.}$ – установленный срок полезного использования, год (7 лет для приобретенного оборудования)

$$A_{об} = \frac{40300}{7} = 5757 \text{ руб.}$$

Затраты на техническое обслуживание и текущий ремонт основных фондов по данным предприятия 3 % от их стоимости:

$$Z_{ТОиТР} = 3\% \times C_{об} \quad (2.5)$$

где $Z_{ТОиТР}$ – затраты на ТО и ТР оборудования, руб.;

$C_{об}$ – стоимость оборудования, руб.

$$Z_{ТОиТР} = 0,03 \cdot 40300 = 1209 \text{ руб.}$$

Общие текущие затраты

$$Z_{общ} = 5757 + 1209 = 6966 \text{ руб.}$$

Валовой доход от деятельности предприятия равен:

$$\text{ДВАЛ} = \text{Драб} \cdot \text{Ц} \cdot \text{п} \quad (2.6)$$

где Ц – средняя цена одной работы с оборудованием (300 руб.);

п – количество работ в день;

Драб – число рабочих дней зоны ТО.

$$\text{ДВАЛ} = 247 \cdot 300 \cdot 2 = 148200 \text{ руб.}$$

Операционная прибыль от реализации услуг определяется как разность между суммарным валовым доходом и текущими затратами.

$$\text{ПР} = \text{ДВАЛ} - Z_{\text{ТЕК}}, \quad (2.7)$$

$$\text{ПР} = 148200 - 6966 = 141234 \text{ руб.}$$

Срок окупаемости единовременных инвестиций — это срок, в течение которого возмещаются дополнительные инвестиционные вложения, за счет прироста прибыли.

Срок окупаемости определяется по формуле:

$$T_{ок} = \frac{K}{ПП} \quad (2.8)$$

$$T_{ок} = \frac{43121}{141234} = 0,3$$

Величина срока окупаемости равна 0,3 года.

Коэффициент эффективности инвестиционных вложений определяется по формуле:

$$k = \frac{ПП}{K}, \quad (2.9)$$

$$k = \frac{141234}{43121} = 3,27$$

2.1.6 Стадии и этапы разработки

Так как устройство разрабатывается в рамках проекта, то срок окончания проекта не позднее, чем за две недели до завершения конкретного этапа, продолжительность выполнения этапов пропорциональна их трудоемкости.

2.2 Техническое предложение

Все рассматриваемые аналоги данного подкласса относятся к оборудованию для ремонта, а более конкретно к подъемникам для кузовов автомобилей. На первом этапе проводится поиск существующих конструкций и информационный обзор проектных решений. Существующие конструкции необходимо рассмотреть и проанализировать, исходя из условий подбора и соответствия техническому заданию. Заблаговременно выявляются недостатки конструкции, которые по возможности нужно устранить.

Рассмотрим более подробно описание аналогов и их характеристик.

2.2.1 Подъемник кузовов автомобилей ЭКСПЕРТ 2

Подъемник кузова автомобиля ЭКСПЕРТ 2 Изготавливается более 15 лет. Ранее стапель назывался "ЭКСПЕРТ 1". Модель выгодно отличается оригинальной конструкцией, обеспечивающей удобную установку

автомобиля без использования дополнительных устройств (рисунок 2.2).



Рисунок 2.2 – Подъемник канавный автомобилей " ЭКСПЕРТ 2"

Рама подъемника ЭКСПЕРТ 2 имеет цельносварную конструкцию и размеры по ширине смотровой канавы для грузовых автомобилей. Оснащена двумя поворотными колесами, и двумя съемными стойками опорами в передней части.

Кузовные захваты регулируются по ширине и длине ремонтируемого автомобиля.

- межосевое расстояние между передними и задними захватами от 860 до 1420 мм (4 места с шагом 140 мм)

- ширина расположения захватов от 1060 мм до 1755 мм

Основная зона ремонта располагается ниже линии днища автомобиля, поэтому удобнее расположить автомобиль на высоте удобной для работы. Пороги установленного на стапель автомобиля будут располагаться на высоте

700 мм, линия окон примерно на высоте 1600 мм. Для работы с верхними точками, можно воспользоваться заездными трапами в качестве подставки [16].

2.2.2 Подъемник кузовов автомобилей модели СК-1, (СК-1А)

Подъемник модели СК-1 (рисунок 2.3) предназначен для легковых автомобилей всех марок, имеющих отбортовку порогов.



Рисунок 2.3 – Подъемник СК-1 (СК-1А) [17].

Пневматические автоподъемники представляют собой две горизонтальные платформы с закрепленными меж ними пневмобаллонами. Конструкция опирается на платформу. Пневмобаллон поднимает верхнюю платформу за счет расширения элементов при помощи пневматической системы.

Грузоподъемность – 2500 кг;

Высота подъема – 400 мм;

Масса подъемника – 208 кг.

2.2.3 Подъемник кузова Старт-4

Конструкция стойки обеспечивает вертикальное положение за счет направляющих опор. Рама перемещается вдоль канавы и является несущим элементом подъемника (рисунок 2.4).



Рисунок 2.4 – Подъемник кузова Старт-4

Грузоподъемность – 4000 кг;

Высота подъема – 600 мм;

Масса подъемника – 300 кг.

Анализ и оценку патентной информации осуществим с помощью методов инженерного прогнозирования. Для этого составим таблицу 2.1, в которой указаны основные сравниваемые характеристики и таблицу 2.2 с оценками специалистов по эксплуатации оборудования.

Таблица 2.1 – Технические характеристики подъемников кузовов автомобилей

Показатели	ЭКСПЕРТ 2	СК-1(СК-1А)	Старт-4
Производитель	ЗАО «Сивер»	ОАО «ФОРМЗ»	НПО "Звезда"
Грузоподъёмность, кг	5000	2500	4000
Время подъёма, с	60	20	45
Время опускания, с	20	10	30
Количество силовых устройств, шт.	2	2	1
Масса, кг	260	208	300

Стоимость, тыс.руб.	42,6	26,5	37,8
---------------------	------	------	------

Таблица 2.2 – Оценка потребительских качеств подъемников кузовов автомобилей

Шифр подъемника	Грузоподъёмность	Время подъёма	Время опускания	Количество силовых устройств	Усилие на крюк силового устройства	Вес	Средняя оценка
ЭКСПЕРТ 2	9	9	8	8	9	7	8,3
СК-1 (СК-1А)	6	6	6	7	6	8	6,4
Старт-4	8	7	7	8	7	5	7,3
Среднее значение	7,6	7,8	7,5	7,8	7,8	7,3	

Для лучшей оценки преимуществ и недостатков аналогов, ниже данные представлены в виде диаграммы (рисунок 2.5) [8].

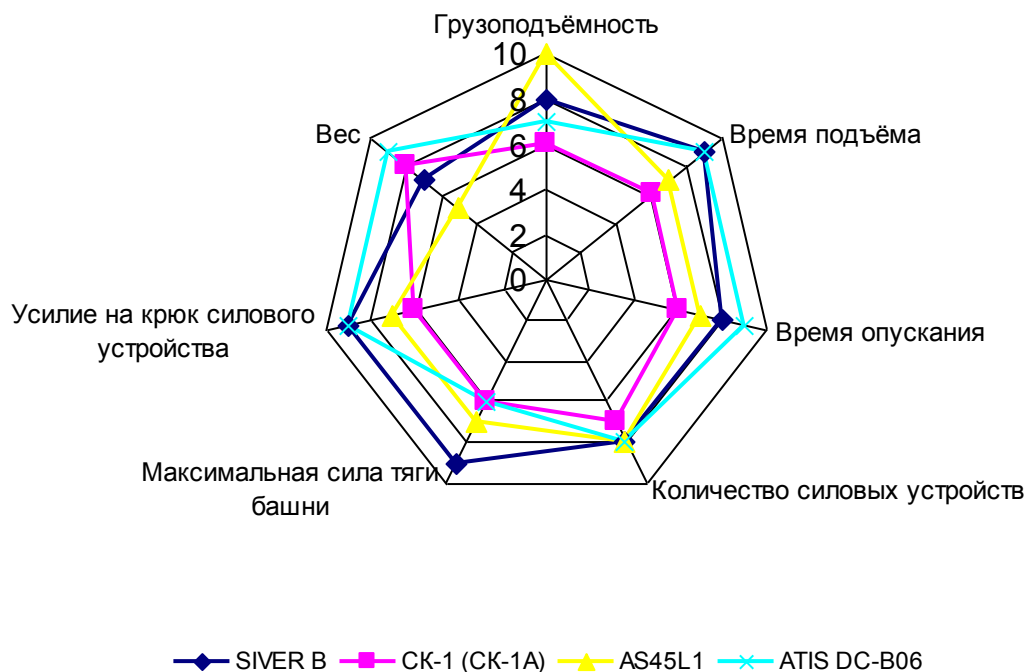


Рисунок 2.5 – Диаграмма оценки потребительских качеств аналогов

Проведя конструкторский анализ перечисленных, выше конструкций

можно выделить несколько сильных сторон:

1. Наличие встроенного подъемника (Старт-4), что позволяет быстро установить автомобиль на подъемник, облегчить проведение слесарных, монтажных работ и т.д. работ, а также использовать подъемник для проведения прочих работ, не связанных с правкой кузова исключительно в качестве подъемника, повысив, тем самым, унификацию рабочего места

2. Конструкция рамы, позволяющая закрепить силовую консоль в любом месте, в то числе, на углах канавы (Старт-4), что позволяет производить любые виды работ.

Конструкторское решение, разрабатываемое в данной работе, будет заключаться в объединении вышеуказанных решений в одной конструкции, создав, тем самым удобную конструкцию, превосходящую аналоги по универсальности и удобству без существенного удорожания стоимости.

2.3 Предварительный проектный расчет

2.3.1 Определение принципиальной схемы конструкции

Исходя из анализа рассмотренных образцов, можно сделать вывод, что конструкция должна состоять из шести основных элементов:

Базовая рама, используемая для первоначального позиционирования автомобиля и монтажа силового элемента. Рама должна иметь габариты не менее 500x200 мм (исходя из типовых габаритов легкового автомобиля) и иметь узкие стороны в виде полукруга радиусом 1000 мм (для возможности позиционирования силовой консоли под углом к кузову). Канавка должна допускать установку подъемника, габаритами не менее 1400x970 (исходя из расположения опорных точек большинства легковых автомобилей).

1. Рама подъемника, используемая для установки автомобиля на подъемник.

2. Опоры подъемника (должны обеспечивать подъем автомобиля на высоту не менее 600 мм для возможности свободного выполнения большинства видов работ).

3. Силовой элемент (должна иметь высоту не менее 800 мм над уровнем

рамы, исходя из принятой максимальной высоты автомобиля).

4. Гидроцилиндр подъемника.

В рамках данной работы должны быть решены следующие, наиважнейшие для определения параметров конструкции, вопросы:

1. Выбор гидроцилиндра подъемника
2. Прочностной расчет рамы
3. Прочностной расчет платформы и основных нагруженных её элементов.

2.4 Расчеты основных элементов конструкции

2.4.1 Расчет на прочность основной рамы

Рама представляет собой сварную конструкцию из стальных труб квадратного сечения. Нагрузки, действующие на раму – вес ремонтируемого автомобиля. Наибольшая нагрузка приходится на продольную часть рамы. Максимальный вес от оси автомобиля примем равным 2500 кг. Следовательно, нагрузка на раму суммарно с силой в 25000 Н. Приведа силу, воздействующую в двух точках к результирующей, составим расчетную схему:

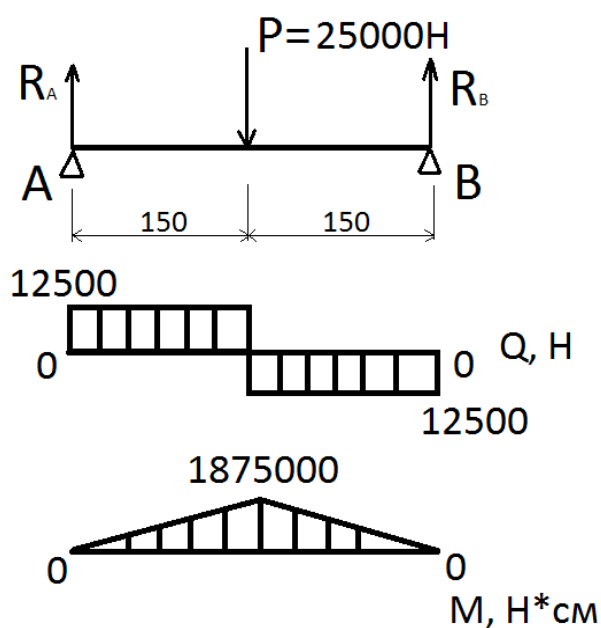


Рисунок 2.6 – Эпюры внутренних силовых факторов

Сначала необходимо найти реакции в опорах.

$$\Sigma F_y = 0 \quad (2.10)$$

$$R_A - P + R_B = 0 \quad (2.11)$$

Второе уравнение:

$$\Sigma M_A = 0 \quad (2.12)$$

$$-150P + R_B \cdot 150 \cdot 2 = 0 \quad (2.13)$$

Из первого уравнения

$$R_A = P - R_B = 25000 - 12500 = 12500H$$

Из второго уравнения

$$R_B = \frac{P \cdot 150}{150 \cdot 2} = 12500H$$

На основании вычисленных реакций можно строить эпюры внутренних силовых факторов.

Принимаем использование в конструкции четырех (по две на сторону) стальных труб из материала Ст3 квадратного сечения $80 \times 6 W_y = 38,46 \text{ см}^3$, $[\sigma] = 1250 \text{ кгс/см}^2$. [14]

Тогда: $\sigma_{\max} = \frac{187500}{4 * 38,46} = 1218,8 < [1250]$. Следовательно, условие прочности

выполняется. Запас прочности считается достаточным, чтобы не использовать трубу большего сечения, так как это приведет к удорожанию конструкции.

2.4.2 Выбор гидроцилиндра

Выбор гидроцилиндра осуществляется исходя из необходимого усилия на силовое устройство. Рассматривая аналогичные конструкции, приходим к выводу, что усилия в 2,5 т или 25000 Н должно быть достаточно для выполнения работ, для которых предназначена конструкция. Так же необходимо учесть, что цилиндр располагается под прямым углом к

платформе. Соответственно, все усилие цилиндра (сообразно проекции сил на горизонталь) будет направлено на полезную работу. Кроме того, платформа с точки зрения механики представляет собой рычаги, и плечо сил, прилагаемых цилиндром к платформе, будет отличаться от плеча сил, прилагаемых опорами к кузову автомобиля.

Поскольку конструкция не определяет каких-либо ограничений на выбор угла установки цилиндра, в рамках данной работы для простоты расчетов примем угол между штоком цилиндра и вертикалью башни в 90 градусов. Тогда сила, непосредственно участвующая в полезной работе, должна быть равна:

$$F_x = F_{общ} * \cos \alpha = F_{общ} * \frac{\sqrt{3}}{2}$$

(2.12)

$$F_{общ} = F_x * 1,16 = 35000 * 1,16 = 40600H$$

Разница моментов в каждом конкретном случае будет различной, для расчетов примем соотношение плеча закрепления цилиндра к ширине платформы как 1/1. Таким образом, для сохранения силы в 25000 Н, действующей на кузов автомобиля, сила выталкивания штока цилиндра в итоге должна быть равна:

$$F_{цил} = F_{общ} * 3 = 25000 * 3 = 75000H$$

Выбор гидроцилиндра подъемника необходимо начать с определения угла установки цилиндра (либо нескольких цилиндров) к плоскости подъема при минимальной высоте площадки (там, где силы подъема наибольшие), чтобы определить необходимое усилие исходя из проекции силы выдвигания штока. Так же, необходимо определить место крепления цилиндра к опорам подъемника, чтобы иметь возможность рассчитать момент силы подъема. Исходя из практики проектирования и производства подобных устройств, имеющейся на настоящий момент, определим угол установки цилиндра в нижнем положении в 15 градусов, а крепление цилиндра в точках на раме и посередине опоры. При условии максимальной

величины подъема площадки в 600 мм при сохранении безопасного максимального угла расположения опоры к площадке в 45 градусов в верхней точке подъема, определим размеры опоры подъемника.

Усилие на штоке гидроцилиндра напрямую зависит от мощности насоса, приводящего в движение поршень. Для проекта принимается насос, мощностью не более 70 МПа (или 713,8 кгс/см²) во избежание чрезмерного удорожания конструкции. Вычисляется диаметр гидроцилиндра исходя из следующей формулы:

$$D = \sqrt{\frac{4F_{цил}}{\pi p \eta}} \quad (2.13)$$

где $F_{цил}$ - усилие выталкивания штока цилиндра, p - номинальное давление, η - КПД, равный 0,95

$$D = \sqrt{\frac{4 * 12180}{3,14 * 70 * 0,95}} = 65,27 \text{ мм}$$

Таким образом, цилиндр должен иметь диаметр поршня не менее 70 мм и быть рассчитан на рабочее давление в 70 МПа.

В качестве прототипа выбирается гидроцилиндр РС-70. Диаметр поршня 70 мм, ход штока 632 мм, рабочее давление – 70 МПа.[19]:

2.4.3 Прочностной расчет платформы

Согласно условиям проектирования, максимальная нагрузка на платформу составляет 2500 кг или 25000 Н. Соответственно, на консоль платформы будет действовать противоположно направленная сила реакции, нагружая платформу на изгиб.

$$F_{цил} = 121800 * \sin 60^\circ = 105481,98 \text{ Н} \approx 105500 \text{ Н}$$

Принимаем для использования в конструкции двух стальных труб из материала Ст3 квадратного сечения $180 \times 10 W_y = 350,44 \text{ см}^3$, $[\sigma] = 1250 \text{ кгс/см}^2$. [14]

Тогда: $\sigma_{\max} = \frac{866340}{2 * 350,44} = 1236,07 < [1250]$. Следовательно, условие

прочности выполняется.

Кроме расчета балки на изгиб необходимо провести расчет оси крепления ролика на срез по следующей формуле:

$$d = \sqrt{\frac{4S}{\pi * i * z * \tau_{cp}}}$$

(2.14)

где: d-диаметр оси в мм;

S - нагрузка на срез в МПа;

i - число плоскостей среза;

z - количество осей;

τ_{cp} - допустимое напряжение на срез в МПа.

Для оси крепления ролика, при условии изготовления её из стали 40Х

$$d = \sqrt{\frac{4 * 25133}{3,14 * 1 * 1 * 330}} = 17,98 \text{ мм}$$

Примем диаметр оси в 20 мм, учитывая запас прочности.

Для оси крепления ролика, при условии изготовления её из стали 40Х

$$d = \sqrt{\frac{4 * 50267}{3,14 * 1 * 1 * 330}} = 25,43 \text{ мм}$$

Примем диаметр оси в 28 мм, учитывая запас прочности.

2.5 Вывод по разделу:

Усилие цилиндра (сообразно проекции сил на горизонталь) будет направлено на полезную работу. Кроме того, платформа с точки зрения механики представляет собой рычаги, и плечо сил, прилагаемых цилиндром к платформе, будет отличаться от плеча сил, прилагаемых опорами к кузову автомобиля.

3 Безопасность и экологичность технического объекта

3.1 Конструктивно-технологическая характеристика объекта

«Службы охраны труда создаются на предприятиях с целью того, что полностью безопасных производственных объектов не существуют. Охрана труда представляет собой систему правовых, организационно-технических, социально-экономических, санитарно-гигиенических и лечебно-профилактических мероприятий и средств, которые направлены на поддержание здоровья и обеспечение трудоспособности работников предприятия в рабочее время.

Наряду с совершенствованием технологий технология постоянно возрастают требования для поддержания здоровья и трудоспособности человек. С этой целью на предприятиях создаются службы охраны труда, потому что полностью безопасных производственных объектов не существуют. К основным задачам охраны труда можно отнести снижение вероятности поражения или заболевание работающего, а также создание комфортных условий труда, обеспечивающих наибольшую производительность.

Фактор, действие которого приводит к травме или другому внезапному, резкому ухудшения здоровья, называют опасным производственным. Фактор, действие которого приводит к снижению работоспособности или заболеваниям, называют вредным производственным.

Современное» [4] АТП в «своем составе имеет большое количество технических и энергетических систем, которые оказывают негативное влияние на окружающую среду и человека. Это сложные технические системы, имеющие в своем составе количество подвижных и режущих частей, которые обладают высоким уровнем загазованности и пылеобразования» [5].

3.1.1 Зона ТР

Опасные и вредные производственные факторы на посту АТП

Физические факторы можно разделить на следующие:

- движущиеся машины и механизмы;
 - подвижные части производственного оборудования и технической оснастки;
 - передвигающиеся изделия, детали, узлы, материалы;
 - повышенную запыленность и загазованность воздуха рабочей зоны;
 - повышенную или пониженную температуру поверхностей оборудования, материалов;
 - повышенную или пониженную температуру воздуха рабочей зоны;
 - повышенный уровень шума на рабочем месте;
 - повышенный уровень вибрации;
 - повышенный уровень ультразвука и инфразвуковых колебаний;
- повышенное или пониженное барометрическое давление в рабочей зоне и его резкое изменение;
- повышенную или пониженную влажность воздуха, ионизацию воздуха в рабочей зоне;
 - отсутствие или недостаток естественного света;
 - недостаточную освещенность рабочей зоны;
 - пониженную контрастность;
 - повышенную яркость света;
 - острые кромки, заусенцы и шероховатость на поверхностях заготовок, инструментов и всего оборудования.

Химические факторы делят в зависимости от характера и степени «воздействия на организм человека:

- токсические;
- раздражающие;
- сенсибилизирующие;
- канцерогенные;
- мутагенные

Химические факторы влияют на репродуктивную функцию человека. Также во время попадания в организм человека воздействуют на» [2] органы дыхания, желудочно-кишечный тракт, кожные покровы и слизистые оболочки.

К психофизиологическим относят следующие факторы:

- физические перегрузки на человека (бывают статические и динамически);

- нервно-психические перегрузки на человека (выделяют» [2] умственное перенапряжение, перенапряжение анализаторов, монотонность труда, эмоциональные перегрузки).

Специальная оценка условий труда

Специальная оценка условий труда – комплекс мероприятий по идентификации вредных и (или) опасных факторов производственной среды, и трудового процесса и оценке уровня их воздействия на работника. Общими положениями специальной оценки N 426-ФЗ [26] являются:

- Проведение оценки совместно работодателями и организацией. С целью организации процедуры организации и проведения оценки условий труда работодатель, исходя из специфики своей деятельности, устанавливает (определяет):

- а) порядок создания и функционирования комиссии по проведению специальной оценки условий труда, а также права, обязанности и ответственность ее членов;

- б) особенности функционирования комиссии по проведению специальной оценки условий труда при наличии у работодателя обособленных структурных подразделений;

- в) организационный порядок проведения специальной оценки условий труда на рабочих местах работодателя в части деятельности комиссии по проведению специальной оценки условий труда;

- г) порядок осуществления отбора и заключения гражданско-правового договора с организацией, проводящей специальную оценку условий труда,

учитывающий необходимость привлечения к данной работе наиболее компетентной в отношении вида деятельности работодателя;

д) порядок урегулирования споров по вопросам специальной оценки условий труда;

е) порядок использования результатов специальной оценки условий труда.

- Специальная оценка проводится по методике утвержденной федеральными органами исполнительной власти;

- Исследованию и измерению подлежат: уровень звука, освещенность, массовая концентрация аэрозолей в воздухе рабочей зоны, напряженность трудового процесса, концентрация химических веществ, вибрация.

3.2 Идентификация производственно-технологических и эксплуатационных профессиональных рисков

В процессе выполнения работ на работника могут воздействовать опасные и вредные производственные факторы, в том числе: отравление токсическими веществами, «загазованность помещения и рабочей зоны; пожар; взрыв; падение человека и предметов с высоты.» [27]

Источники возникновения этих факторов:

- неисправность газового оборудования автомобиля или неправильная его эксплуатация;

- неисправный или не по назначению примененный инструмент, оснастка, оборудование;

Действие факторов:

- наличие токсических веществ в «воздухе уменьшает в нем содержание

кислорода, что приводит к обморочному состоянию;

- применение неисправного инструмента, приспособлений, а также несоблюдение требований безопасного производства работ может привести к травмированию работников;

• нарушение Правил пожарной безопасности может привести к пожарам и взрывам» [27]

3.3 Технические меры, применяемые для снижения рисков профессионального характера

Условия труда на рабочем месте по степени вредности и опасности

Для определения условий труда необходимо установить, какие вредные и (или) опасные производственные факторы влияют на рабочих, на производстве (табл. 3.1).

Таблица 4.1 - Вредные и опасные производственные факторы на участке диагностики

№ п/п	Наименование вредного и опасного фактора производственной среды и трудового процесса
1	Шум
2	Локальная вибрация
3	Неионизирующие излучения
4	Химический фактор
5	Тяжесть трудового процесса

Условия труда по классу (подклассу) условий труда при воздействии виброакустических факторов относятся в соответствии с требованиями приказу Минтруда России № 33н [29] (табл.4.2).

Таблица 4.2 - Отнесение условий труда при воздействии виброакустических факторов

Вид трудовой деятельности, рабочее место	Класс (подкласс) условий труда					
	Допустимый	Вредный				Опасный
		2	3.1	3.2	3.3	
Шум, эквивалентный уровень звука, дБА	≤ 80	>80	>85	>95	>105	>115
Вибрация локальная, эквивалентный скорректированный	≤126	>126-129	>129-132	>132-135	>135-138	>138

уровень виброускорения, дБ						
-------------------------------	--	--	--	--	--	--

При проведении ремонтных работ на моторном участке концентрация вредных газов в воздухе рабочей зоны соответствует подклассу 2 вредных условий труда. Условия труда по классу (подклассу) условий труда при воздействии неионизирующих излучений относятся в соответствии с Приложением № 17 [28] (таблица 4.3).

Таблица 4.3 - Отнесение условий труда при воздействии неионизирующих факторов

Вид трудовой деятельности, рабочее место	Класс (подкласс) условий труда					
	Допустимый 2	Вредный				Опасный 4
		3.1	3.2	3.3	3.4	
Электрические поля промышленной частоты (50 Гц)	≤ ПДУ	≤ 5	≤ 10	>10	-	>40
Магнитные поля промышленной частоты (50Гц)	≤ПДУ	≤ 5	≤ 10	>10	-	-

Условия труда по классу (подклассу) условий труда при воздействии химического фактора относятся в соответствии с Приложением № 1 [29] (таблица 4.4).

На участке ТР главным источником химических веществ являются отработавшие газы. Они содержат вредные химические вещества различной опасности (оксид углерода СО, оксиды азота NOx, парафины, олефины, ароматики и др.). Но, учитывая то, что работы на участке производятся при незапущенном двигателе (Минимальное время работы при въезде/выезде), а сам участок оборудован местной вентиляционной системой, то можно утверждать, что условия труда относятся ко 2 классу условий труда – допустимому.

Таблица 4.4 - Отнесение условий труда при воздействии химических факторов

Вид трудовой деятельности, рабочее место	Класс (подкласс) условий труда					
	Допустимый	Вредный				Опасный
	2	3.1	3.2	3.3	3.4	4
Вещества 1-4 классов опасности, за исключением канцерогенов	≤ 7	>1,0-3,0	>3,0-10,0	>10,0-15,0	>15,0-20,0	>20,0
	≤ 5	>1,0-3,0	>3,0-10,0	>10,0-15,0	>15,0	-

Условия труда по классу (подклассу) условий труда по тяжести трудового процесса относятся в соответствии с Приложением № 20 [29] (таблицы 4.5-4.7). Работы на участке диагностики двигателей по тяжести трудового процесса относятся ко 2-му классу условий труда (допустимым), так как физическая динамическая нагрузка и стереотипные рабочие движения за рабочий день не превышает значений допустимых условий труда, ввиду того, что для облегчения труда используются различные инструменты и оборудование (гайковерты, манипуляторы для снятия/установки агрегатов и др.), позволяющие в минимальной степени прибегать к физическим нагрузкам. Рабочее положение тела работника в течение рабочего дня также находится в пределах значений допустимых условий труда. Неудобные и фиксированные положения присутствуют, но они периодичны. Устройство поста снижает до минимума вынужденные рабочие положения («лёжа», «на коленях», «на корточках», «стоя»).

Таблица 4.5 - Физическая динамическая нагрузка – единицы внешней механической работы за рабочий день (смены)

Показатели тяжести трудового процесса, кг·м	Класс (подкласс) условий труда			
	Оптимальный	Допустимый	Вредный	
	1	2	3.1	3.2
При региональной нагрузке перемещаемого работником груза (с преимущественным участием мышц рук и плечевого пояса работника) при перемещении груза на расстояние до 1 м				
Для мужчин	до 2 500	до 5 000	до 7 000	более 7000
Для женщин	до 1 500	до 3 000	до 4 000	более 4 000
При общей нагрузке перемещаемого работником груза (с участием мышц рук, корпуса, ног, тела работника)				
- при перемещении работником груза на расстояние от 1 до 5 м				
Для мужчин	до 12 000	до 25 000	до 35 000	более 35000
Для женщин	до 7 500	до 15 000	до 25 000	более 25000

- при перемещении работником груза на расстояние более 5м				
Для мужчин	до 24 000	до 46 000	до 70 000	более 70000
Для женщин	до 14 000	до 28 000	до 40 000	более 40000

Таблица 4.6 - Стереотипные рабочие движения за рабочий день (смену)

Показатели тяжести трудового процесса, кг·м	Класс (подкласс) условий труда			
	Оптимальный	Допустимый	Вредный	
	1	2	3.1	3.2
Количество стереотипных движений работника при локальной нагрузке (с участием мышц кистей и пальцев рук)				
Для мужчин	до 20 000	до 40 000	до 60 000	более 60 000
Для женщин	до 10 000	до 20 000	до 30 000	более 30 000

Таблица 4.7 - Рабочее положения тела работника смены в течение рабочего дня

Класс (подкласс) условий труда			
Оптимальный	Допустимый	Вредный	
1	2	3.1	3.2
Свободное удобное положение с возможностью смены рабочего положения тела (сидя, стоя). Нахождение в положении «стоя» до 40% времени рабочего дня (смены).	Периодическое, до 25% времени смены – нахождение в неудобном и (или) фиксированном положении. Нахождение в положении «стоя» до 60 % рабочего дня (смены).	Периодическое, до 50 % времени смены – нахождение в неудобном и (или) фиксированном положении; периодическое – до 25% рабочего времени пребывание в неудобном положении. Нахождение в положении «стоя» до 80 % рабочего дня (смены). Нахождение в положении «сидя» без перерывов от 60 до 80% времени рабочей смены.	Периодическое, более 50 % времени смены – нахождение в неудобном и (или) фиксированном положении; периодическое – более 25 % рабочего времени пребывания в неудобном положении. Нахождение в положении «стоя» более 80 % рабочего дня (смены). Нахождение в положении «сидя» без перерывов более 80% времени рабочей смены.

Отнесение условий труда к классу (подклассу) условий труда с учетом комплексного взаимодействия вредных и опасных факторов осуществляется на основании анализа отнесения данных факторов к тому или иному классу

(подклассу) условий труда.

Итоговый класс (подкласс) условий труда на рабочем месте устанавливаются по наиболее высокому классу (подклассу) вредных и (или) опасных факторов одного из имеющихся на рабочем месте вредных и (или) опасных факторов в соответствии с Приложением № 22 [29] (таблица 4.8).

В случае применения работниками, которые находятся на рабочем месте с вредными условиями труда, эффективных средств индивидуальной защиты, прошедших обязательную сертификацию в порядке, установленном соответствующим техническим регламентом, класс (подкласс) условий труда может быть снижен в порядке, установленном Федеральным законом от 28 декабря 2013 года № 426-ФЗ « О специальной оценке условий труда». Результаты проведения специальной оценки условий труда оформляются в виде отчета.

Таблица 4.8 - Итоговая оценка условий труда

Наименование фактора	Класс (подкласс) условий труда
Шум	2
Локальная вибрация	2
Неионизирующие излучения	2
Химический фактор	2
Тяжесть трудового процесса	2

Таким образом, данный разрабатываемый участок относится к подклассу 2–к допустимым условиям труда, то есть к условиям труда, при которых на работника воздействуют вредные и (или) опасные производственные факторы. После воздействия факторов данного типа измененное функциональное состояние организма работника восстанавливается, как правило, до следующей смены.

Техника безопасности

При техническом обслуживании и текущем ремонте автомобилей возникают следующие опасные и вредные производственные факторы: «движение автомобилей, открытые части производственного оборудования,

высокая загазованность автомобильными газами, опасности получения повреждений при работе с инструментом и др.

Для обеспечения безопасности автослесарей, повышения качества и производительности работы все действия осуществляются на оборудованных постах, которые оснащены подъемниками со стопорами» [2] и другими устройствам. С целью обеспечения безопасности автомобиль должен устанавливаться без перекосов на подъемнике.

Использование любого движущегося инструмента должно осуществляться строго в защитных средствах, с целью предотвращения травматизма. На автомобильные подъемники устанавливаются защитные чехлы в местах вращающихся механизмов. При работе на балансировочном стенде, «рабочая область станка, на котором проводят динамическую балансировку, имеет защитное ограждение, чтобы исключить возможность контакта человека с вращающимся ротором или частями привода» [131]. При использовании любого подъемного оборудования должны применяться блокираторы, чтобы уберечь персонал от падения автомобиля. Домкраты необходимо содержать в чистом и исправном состоянии.

Для снятия и установки агрегатов, требующих больших усилий необходимо и применять специальные устройства (съемники). Агрегаты с жидкостями сначала опорожняют после чего с ним возможно осуществлять требуемые действия. Для работы с тяжелыми агрегатами более 20кг используют специальные приспособления.

В «сварочном цехе на АТП применяют газовую, точечную и электродугую сварку. При сварочных работах основную опасность представляет видимое и инфракрасное излучение, повышенная температура, расплавленный металл и вредные газы. Сварочные работы выполняются по ГОСТ 12.3.003-86, а также на основании Правил» [2] техники безопасности и производственной санитарии «при электросварочных работах и других.

Сварочный цех окрашен в светло серый цвет краской с добавлением в нее окиси цинка или титана для поглощения ультрафиолетовых лучей. На

рабочем месте сварщика есть стол и стул. Стол оборудован местным отсосом. Плита стола изготовлена из чугуна, а стул с сиденьем - из диэлектрического материала, регулируемый по высоте. Все» [14] оборудование электросварочных установок должно иметь исполнение, соответствующее условиям окружающей среды. «Корпуса электросварочных установок и другие металлические нетоковедущие части оборудования заземляют.

Участок диагностики оборудуется специальными местными отсосами отработавших газов, так как все работы проводят с работающим двигателем. Кроме того, к рабочим местам электрика подводятся местные отсосы приточно-вытяжной вентиляции. Для охлаждения двигателя автомобиля дополнительно устанавливают передвижной электрический вентилятор» [1].

Работодатель за счет своих средств обязан в соответствии с установленными нормами обеспечивать своевременную выдачу специальной хлопчатобумажной одежды, специальной обуви с металлической вставкой, перчаток комбинированных и предохранительного пояса, а также их хранение, стирку, сушку, ремонт и замену.

Электробезопасность

Электрические установки, к которым можно отнести большую часть оборудования АТП, «представляет для человека большую потенциальную опасность, так как в процессе эксплуатации или проведения профилактических работ человек может коснуться частей, находящихся под напряжением. Специфическая опасность электроустановок: токоведущие проводники, корпуса стоек подъемников и прочего оборудования, оказавшегося под напряжением в результате пробоя изоляции не подают каких-либо сигналов, которые предупреждали бы человека об опасности. Реакция человека на электрический ток возникает при протекании последнего через тело человека.

Проходя через тело человека, электрический ток оказывает на него сложное воздействие, вызывает термическое, электролитическое,

механическое и биологическое действие. Термическое действие тока проявляется в ожогах отдельных участков тела, нагреве тканей и биологических сред, что вызывает в них функциональные расстройства. Электролитическое действие тока выражается в разложении органической жидкости, крови и проявляется в изменении их физико-химического состава. Механическое действие тока приводит к разрыву мышечных тканей. Биологическое действие тока заключается в способности тока раздражать и возбуждать живые ткани организмы.

Любое из перечисленных воздействий тока может привести к электрической травме, то есть к повреждению организма, вызванному воздействием электрического тока или электрической дуги.

Для» [4] предотвращения воздействия электрического тока на организм человека необходимо принять ряд мероприятий по обеспечению безопасности:

- Защита токоведущих частей методом двойной изоляции;
- Применение специальных электрозащитных средств: диэлектрические перчатки, диэлектрические галоши, коврики и изолирующие подставки;

«Для защиты персонала от поражения электрическим током в ремонтной зоне все электрические кабели (силовые, провода вторичных цепей)» [4] «проведены в изолированных кабель-каналах. Все технологические оборудования занулены через нулевую жилу питающего кабеля, при коротком замыкании происходит автоматическое отключение линии, питающую неисправное оборудование» [4].

Электрическая прочность вторичных цепей, схем защиты, управления, сигнализации со всеми присоединенными электрическими аппаратами проверяется повышенным напряжением 1,5 кВ промышленной частоты. Продолжительность приложенного испытательного напряжения 1 мин.

К электрифицированным инструментам относятся: электродрели, электрошлифовальные станки т.д. Электроинструмент, работающий от сети, должен иметь съемный гибкий кабель с вилкой, защищенной от истирания и

перегибов эластичной трубкой длиной не менее 5 диаметров кабеля. При выдаче инструмент осматривается визуально, с исправным заземлением металлических частей, с исправным кабелем, т.е. без дефектов.

«Запрещается эксплуатировать при неисправности штепсельного соединения; выключателя или другой коммутационной аппаратуры; при включении щеток; вытекании смазки; появлении дыма или запаха; наличии трещин на корпусе, рукоятке; при повышенном шуме, вибрации; хотя бы слабом воздействии электрического тока.

Корпуса электроинструментов, не имеющие двойной изоляции независимо от частоты при напряжении сети выше 42 В заземлены.

Периодический осмотр электроинструмента производится не реже 1 раза в 3 месяца с записью в журнале осмотров и проверок изоляции (мегаомметром).

На участке разрядные тока статического электричества чаще всего возникают при прикосновенье обслуживающего персонала к любому из элементов. Такие разряды не представляют опасности для человека. Для предупреждения поражения работающих электрическим током подъемники заземляют» [4].

Зануление нужно выполнять электрическим соединением металлических частей электроустановок с заземленной точкой источника питания электроэнергией с помощью нулевого защитного проводника. Защитный эффект заключается в уменьшении продолжительности замыкания на корпус, итак, сокращение действия электротока на человека.

Защитному заземлению или занулению подлежат металлические части электроустановок, «которые доступные для прикосновенья человека и не имеют других видов защиты, которые обеспечивают электробезопасность.

3.4 Функционирование объекта в чрезвычайных и аварийных ситуациях

Пожарная безопасность

Уровень технического оснащения АТП, который растет, осложнение

производственных процессов сопровождается повышением энергоемкости производств, высокой концентрацией мощностей и материалов, использованием полимерных синтетических строительных материалов, увеличением площадей и этажей производственных зданий. При таких условиях отклонения от требований пожарной безопасности приводит к значительному экономическому ущербу и человеческие жертвы.

Пожарная опасность производственных зданий и помещений определяется особенностями выполняемого в них технологического процесса, свойствами применяемых веществ и материалов, а также условиями их обработки. По взрывопожарной и пожарной опасности «помещения и здания подразделяются на 4 категории. Причинами возникновения пожара на СТО есть:

- нарушение технологического режима работы оборудования;
- самовозгорание некоторых материалов и веществ;
- неисправность электропроводки и приборов;
- короткое замыкание электрической сети;
- плохая подготовка оборудования к ремонту;
- разряд статического электричества.

Характеристика вещества и материалов тех, что находятся в помещении - горючие и трудно горящие жидкости, твердые горючие и трудно горящие материалы,» [2] вещества и материалы, способные при взаимодействии с водой, кислородом воздуха или друг с другом гореть.

«Пожарная безопасность обеспечивается мерами пожарной профилактики и активной пожарной защиты. Понятие пожарной профилактики включает комплекс мероприятий, необходимых для предупреждения возникновения пожара или уменьшение его последствий. Под активной пожарной защитой понимаются меры, которые обеспечивают успешную борьбу с возникающими или пожарами взрывоопасной ситуацией.» [86]

«Пожарная безопасность должна соответствовать всем нормам по пожарной безопасности ГОСТ 12.1.004-91 что предполагает:

- применение электрического оборудования, соответствующего требованиям

ГОСТ 12.1.011;

- исключение перегрева технологического оборудования и контакт его с легковоспламеняющимися материалами;

- утилизация отработанных легковоспламеняющихся материалов;

- наличие установок пожаротушения (порошковые огнетушители);

- «максимально возможным» [4] ограничением массы и (или) объема горючих веществ, материалов и наиболее безопасным способом их размещения.

На территории предприятия размещен один пожарный щит согласно ГОСТ 12.4.026 -76. Щит окрашивается в белый цвет с красной полосой по периметру. На щите расположен следующий набор средства пожаротушения, шт.:

- огнетушители порошковые -3;

- ящик с песком -1;

- асбестовое или войлочное полотно - 1;

- ломы - 2;

- багры - 3;

- топоры -2;

- лопаты - 2;

- пожарные ведра - 2.

Для устранения условий, которые могут привести к пожару и возгоранию, все электроустановки следует оборудовать автоматами защиты от токов короткого замыкания. Осветительные и силовые линии смонтированы с таким расчетом, чтобы исключить соприкосновение светильников с горючими материалами.

Безопасность людей, сохранность транспортных средств при пожаре, зависят от своевременной и правильной их эвакуации. Для эвакуации людей

необходимо вывесить план эвакуации из помещения вблизи выхода в соответствии со СНиП 2.01.02-85. В здании установлены электрические звонки, которые включаются при угрозе пожара.

Для защиты от удара молнии, который так же может спровоцировать пожар из-за замыкания электрических систем, на здании который по классификации относится ко 2 категории, установлен молниеотвод.

Первичными средствами пожаротушения являются внутренние пожарные водопроводы, огнетушители ручные и передвижные, сухой песок и т.д. Пожарные краны устанавливаются в доступных и заметных местах в нишах на высоте 1,35 м, где также находится пожарный ствол с напорным рукавом из тканевого материала длиной 10-20 м.

3.5 Вывод по разделу

1. В разделе Безопасность и экологичность технического «объекта» произведен анализ поста текущего ремонта по видам технических воздействий и типам операций. При этом были достигнуты следующие цели:

- 1) зафиксированы вредные производственные факторы, которые имеют место на ремонтном участке,
- 2) определены мероприятия по снижению вредных воздействий на окружающую среду и людей, а также мероприятия по созданию безопасных условий труда.
- 3) Определена категория пожароопасности – категория «Д», определено огнетушительное оборудование необходимое для производственного помещения,
- 4) Определены вредные воздействия на окружающую среду со стороны ремонтного производства и процесса эксплуатации устройства в составе оборудования,
- 5) Изучен вопрос по организации безопасности на производственном участке в случае возникновения ЧС или аварии» [5].

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Представлена «выпускная квалификационная» [11] «бакалаврская работа на тему «Зона текущего ремонта для ПАТП автобусов НЕФАЗ-5299. Разработка конструкции канавного подъемника». Выполнен технологический расчет предприятия, проведены корректировки нормативов по пробегам обслуживаний, нормативные трудоемкости ЕО, ТО и ТР, расчет технологического» [3] парка. Произведены расчеты трудозатрат производственного персонала по выполняемым работам, рассчитаны производственные технические, вспомогательные площади, размеры помещений складов. Определены число мест для стоянки автомобилей и ее площадь. Согласно перечню выполняемых работ произведен подбор нужного вспомогательного оборудования для отделения шинных работ.

Для оснащения отделения необходимым оборудованием выполнен обзор и анализ циклограмм применяемых аналогов, для предприятий. При разработке конструкций выполнены необходимые расчеты по параметрам и геометрии элементов конструкции. Выполнения проекта осуществлено согласно техническому заданию, на основе технических рекомендаций.

Самостоятельная разработка технологического оборудования проводится на основе «курсового проектирования. Применены знания технической эксплуатации автомобилей, а также разработки технологий его обслуживания и ремонта.

Проведены исследования вопросов обеспечения безопасных технологических процессов при основных работа для проектируемого предприятия.» [7]

СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ

1 **Тахтамышев Х. М.** Основы технологического расчета автотранспортных предприятий [Электронный ресурс] : учеб. пособие / Х. М. Тахтамышев. - 2-е изд., перераб. и доп. - Москва : ИНФРА-М, 2016. - 352 с. : ил.

2 **Головин С. Ф.** Технический сервис транспортных машин и оборудования [Электронный ресурс] : учеб. пособие / С. Ф. Головин. - Москва : ИНФРА-М, 2018. - 282 с.

3 **Малкин В. С.** Устройство и эксплуатация технологического оборудования предприятий автомобильного транспорта [Электронный ресурс] : электрон. учеб. пособие / В. С. Малкин ; ТГУ ; Ин-т машиностроения ; каф. "Проектирование и эксплуатация автомобилей". - Тольятти : ТГУ, 2016. - 451 с. : ил.

4 **Ременцов А. Н.** Типаж и эксплуатация технологического оборудования : учеб. для студентов вузов, обуч. по направлению подготовки бакалавров "Эксплуатация транспортно-технол. машин и комплексов" / А. Н. Ременцов, Ю. Г. Сапронов, С. Г. Соловьев. - Гриф УМО. - Москва : Академия, 2015. - 302, [1] с. : ил.

5 **Напольский, Г.М.** Технологическое проектирование АТП и СТО [Текст] / Г.М. Напольский ; - М. : Транспорт, 1985, -231с.

6 **Савич Е. Л.** Организация сервисного обслуживания легковых автомобилей [Электронный ресурс] : учеб. пособие / Е. Л. Савич, М. М. Болбас, А. С. Сай ; под ред. Е. Л. Савич. - Минск : Новое знание, 2017 ; Москва : ИНФРА-М , 2017. - 160 с. : ил.

7 **Епишкин В. Е.** Проектирование станций технического обслуживания автомобилей : учеб.-метод. пособие по выполнению курсового проектирования по дисциплине "Проектирование предприятий автомоб. транспорта" / В. Е. Епишкин, А. П. Караченцев, В. Г. Остапец ; ТГУ ; Ин-т машиностроения ; каф. "Проектирование и эксплуатация автомобилей". - ТГУ. - Тольятти : ТГУ, 2012. - 194 с. : ил.

8 **Общесоюзные нормы технологического проектирования предприятий автомобильного транспорта (ОНТП-01-86) [Текст] : - М. : Машиностроение, 1986. - 129 с.**

9 **Петин Ю. П.** Техническая эксплуатация автомобилей : учеб.-метод. пособие по курсовому проектированию / Ю. П. Петин, Е. Е. Андреева ; ТГУ ; Ин-т машиностроения ; каф. "Проектирование и эксплуатация автомобилей". - ТГУ. - Тольятти : ТГУ, 2013. - 116 с. : ил.

10 **Дрючин Д. А.** Проектирование производственно-технической базы автотранспортных предприятий на основе их кооперации с сервисными предприятиями. [Электронный ресурс] : учеб. пособие / Д. А. Дрючин, Г. А. Шахалевич, С. Н. Якунин ; Оренбург. гос. ун-т. - Оренбург : ОГУ, 2016. - 125 с.

11 **Воронов Д. Ю.** Разработка сборочных технологических процессов [Электронный ресурс] : учеб.-метод. пособие / Д. Ю. Воронов, А. В. Щипанов ; ТГУ ; Ин-т машиностроения ; каф. "Оборудование и технологии машиностроит. пр-ва". - ТГУ. - Тольятти : ТГУ, 2017. - 140 с. : ил.

12 **Тотай А. В.** Детали машин. Современные средства и прогрессивные методы обработки : учеб. для акад. бакалавриата / А. В. Тотай, М. Н. Нагоркин, В. П. Федоров ; под общ. ред. А. В. Тотая. - Изд. 2-е, испр. и доп. ; гриф УМО. - Москва : Юрайт, 2016. - 286, [1] с. : ил.

13 **Коваленко Н. А.** Организация технического обслуживания и ремонта автомобилей [Электронный ресурс] : учеб. пособие / Н. А. Коваленко. - Минск : Новое знание, 2016 ; Москва : ИНФРА-М, 2016. - 229 с. : ил.

14 **Зотов А. В.** Системы автоматизированного проектирования технологических процессов [Электронный ресурс] : электрон. учеб.-метод. пособие / А. В. Зотов, А. А. Козлов ; ТГУ ; Ин-т машиностроения ; каф. "Оборудование и технологии машиностроит. пр-ва". - Тольятти : ТГУ, 2016. - 87 с.

15 **Петин Ю. П.** Технологическое проектирование предприятий автомобильного транспорта : учеб.-метод. пособие / Ю. П. Петин, Г. В. Мураткин,

Е. Е. Андреева ; ТГУ ; Ин-т машиностроения ; каф. "Проектирование и эксплуатация автомобилей". - ТГУ. - Тольятти : ТГУ, 2013. - 102 с. : ил.

16 **Малкин В. С.** Устройство и эксплуатация технологического оборудования предприятий автомобильного транспорта [Электронный ресурс] : электрон. учеб. пособие / В. С. Малкин ; ТГУ ; Ин-т машиностроения ; каф. "Проектирование и эксплуатация автомобилей". - Тольятти : ТГУ, 2016. - 451 с. : ил.

17 **Щепетов А. Г.** Основы проектирования приборов и систем : учеб. и практикум для акад. бакалавриата / А. Г. Щепетов. - Гриф УМО. - Москва : Юрайт, 2016. - 458 с. : ил.

18 **Иванов В. П.** Техническая эксплуатация автомобилей [Электронный ресурс] : дипломное проектирование : учеб. пособие / В. П. Иванов. - Минск : Вышэйшая школа, 2015. - 216 с. : ил.

19 **Павлов Д. А.** Конструирование и расчет двигателей внутреннего сгорания : раздел "Кинематика и динамика ДВС" : учеб. пособие / Д. А. Павлов, В. В. Смоленский ; ТГУ ; Ин-т энергетики и электротехники ; каф. "Энергетические машины и системы управления". - ТГУ. - Самара : СамНЦ РАН, 2016. - 50 с. : ил.

20 **Павлов Д. А.** Конструирование и расчет двигателей внутреннего сгорания : Раздел "Расчет элементов конструирования ДВС". Определение теплонапряженности поршня и граничных условий теплообмена на поверхности отдельных элементов поршня : учеб. пособие / Д. А. Павлов, В. В. Смоленский ; ТГУ ; Ин-т энергетики и электротехники ; каф. "Энергетические машины и системы управления". - ТГУ. - Самара : СамНЦ РАН, 2016. - 76, [3] с. : ил.

21 **Черепанов Л. А.** Расчет тяговой динамики и топливной экономичности автомобиля [Электронный ресурс] : электрон. учеб.-метод. пособие / Л. А. Черепанов ; ТГУ ; Ин-т машиностроения ; каф. "Проектирование и эксплуатация автомобилей". - ТГУ. - Тольятти : ТГУ, 2016. - 60 с. : ил.

22 **Неруш Ю. М.** Транспортная логистика : учеб. для акад.

бакалавриата / Ю. М. Неруш, С. В. Саркисов ; МГИМО. - Гриф УМО. - Москва : Юрайт, 2016. - 351 с.

23 **Сярдова О. М.** Основы логистики [Электронный ресурс] : практикум / О. М. Сярдова, С. Е. Васильева, С. Ю. Данилова ; ТГУ ; Ин-т финансов, экономики и управления ; каф. "Менеджмент организации". - ТГУ. - Тольятти : ТГУ, 2016. - 92 с. : ил.

24 **Чмиль В. П.** Гидропневмопривод строительной техники : конструкция, принцип действия, расчет : учеб. пособие / В. П. Чмиль. - Санкт-Петербург [и др.] : Лань, 2016. - 310 с. : ил.

25 **Сысоев С. К.** Технология машиностроения : Проектирование технол. процессов : учеб. пособие для студентов вузов, обуч. по направлению подготовки дипломир. специалистов "Конструкторско-технол. обеспечение машиностр. пр-в" / С. К. Сысоев, А. С. Сысоев, В. А. Левко. - Санкт-Петербург [и др.] : Лань, 2016. - 349 с. : ил.

26 **Баженов С. П.** Основы эксплуатации автомобилей и тракторов : учеб. пособие для студентов вузов, обуч. по направлению подготовки бакалавров "Назем. транспортно-технол. комплексы" (профиль подготовки "Автомобиле- и тракторостроение") / С. П. Баженов, Б. Н. Казьмин, С. В. Носов ; под ред. С. П. Баженова. - Гриф УМО. - Москва : Академия, 2014. - 383 с.

27 **Бондаренко Е. В.** Основы проектирования и эксплуатации технологического оборудования : учеб. для студентов вузов, обуч. по направлению подготовки бакалавров "Эксплуатация транспортно-технол. машин и комплексов" (профиль подготовки "Автомобили и автомобил. хоз-во") / Е. В. Бондаренко, Р. С. Фаскиев. - Гриф УМО. - Москва : Академия, 2015. - 302, [1] с. : ил.

28 **Денисов А. С.** Практикум по технической эксплуатации автомобилей : учеб. пособие для студентов вузов, обуч. по направлению подготовки бакалавров "Эксплуатация транспортно-технол. машин и комплексов" / А. С. Денисов, А. С. Гребенников. - 3-е изд., перераб. ; Гриф УМО. - Москва : Академия, 2016. - 240 с. : ил

29 **Карташевич А. Н.** Тракторы и автомобили. Конструкция [Электронный ресурс] : учеб. пособие / А. Н. Карташевич, О. В. Понталев, А. В. Гордеенко ; под ред. А. Н. Карташевича . - Минск : Новое знание, 2013 ; Москва : ИНФРА-М, 2013. - 313 с. : ил.

30 **Иванов В. П.** Оборудование и оснастка промышленного предприятия [Электронный ресурс] : учеб. пособие / В. П. Иванов, А. В. Крыленко. - Минск : Новое знание ; Москва : ИНФРА-М, 2016. - 235 с. : ил.

31 **Диагностирование автомобилей** [Электронный ресурс] : практикум : учеб. пособие для вузов / А. Н. Карташевич [и др.] ; под ред. А. Н. Карташевича . - Минск : Новое знание, 2017 ; Москва : ИНФРА-М, 2017. - 207 с. : ил.

32 **Карташевич А. Н.** Топливо, смазочные материалы и технические жидкости [Электронный ресурс] : учеб. пособие / А. Н. Карташевич, В. С. Товстыка, А. В. Гордеенко ; Под ред. А. Н. Карташевича. - Минск : Новое знание, 2016 ; Москва : ИНФРА-М, 2016. - 421 с. : ил.

33 **Виноградов В. М.** Ремонт и утилизация наземных транспортно-технологических средств [Электронный ресурс] : учеб. пособие / В. М. Виноградов, А. А. Черепяхин, В. Ф. Солдатов. - Москва : ИНФРА-М, 2016. - 346 с. : ил.

34 **Виноградов В. М.** Технологические процессы автоматизированных производств [Электронный ресурс] : учебник / В. М. Виноградов, В. В. Клепиков, А. А. Черепяхин. - Москва : КУРС : ИНФРА-М, 2017. - 272 с. : ил.

35 **Блюменштейн В. Ю.** Проектирование технологической оснастки [Электронный ресурс] : учеб. пособие / В. Ю. Блюменштейн, А. А. Клепцов. - Изд. 3-е, стер. - Санкт-Петербург : Лань, 2014. - 224 с. : ил.

36 **Горина, Л.Н.** Безопасность и экологичность объекта дипломного проекта / Методические указания к дипломному проектированию [Текст] / – Тольятти: ТГУ, 2003. – 17с.

37 **Сафронов, В.А.** Экономика предприятия: Учебник [Текст] / В.А. Сафронов. – М. : «Юрист», 2005.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Спецификация

		Формат Зона Поз			Обозначение	Наименование	Кол	Приме- чание	
Перв. примен.									
						<u>Документация</u>			
		A1			20.БР.ПЭА.2716100.000СБ	Сборочный чертеж			
		A4			20.БР.ПЭА.2716100.000ПЗ	Пояснительная записка			
Справ. №						<u>Сборочные единицы</u>			
		B4	1		20.БР.ПЭА.2716101.000	Рама в сборе	1		
		B4	2		20.БР.ПЭА.2716102.000	Платформа в сборе	1		
		B4	3		20.БР.ПЭА.2716103.000	Стойка в сборе	1		
		B4	4		20.БР.ПЭА.2716104.000	Гидроцилиндр в сборе	1		
		B4	5		20.БР.ПЭА.2716105.000	Ролик стойки в сборе	4		
		B4	6		20.БР.ПЭА.2716106.000	Ролик рамы в сборе	4		
		B4	7		20.БР.ПЭА.2716107.000	Адаптор в сборе	2		
		B4	8		20.БР.ПЭА.2716108.000	Гидравлический насос в сборе	1		
		Подп. и дата						<u>Детали</u>	
Взам. инв. №			10		20.БР.ПЭА.2716100.010	Кронштейн полоса 10x490x280	2		
			11		20.БР.ПЭА.2716100.011	Швеллер 150x70x954	2		
			12		20.БР.ПЭА.2716100.012	Угол 100x70	2		
			13		20.БР.ПЭА.2716100.013	Полоса 120x650	4		
			14		20.БР.ПЭА.2716100.014	Полоса 6x40x220	2		
			15		20.БР.ПЭА.2716100.015	Полоса 10x90x110	1		
			16		20.БР.ПЭА.2716100.016	Полоса 10x90x110	1		
			17		20.БР.ПЭА.2716100.017	Угол 100x70	2		
Подп. и дата					20.БР.ПЭА.2716100.000				
Инв. № подл.		Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата			
		Разраб.	Холоп					Лит	Лист
		Проб	Турбин						Листов
									1
									3
Н.контр.	Турбин					Подъемник канавный			
Утв.	Бодровский					ТГУ ИМ зр. ЭТКбэ-1501Д			
Копировал							Формат А4		

