

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

Институт машиностроения

(наименование института полностью)

Кафедра «Проектирование и эксплуатация автомобилей»
(наименование кафедры)

23.03.03 «Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов»

(код и наименование направления подготовки, специальности)

«Автомобили и автомобильное хозяйство»

(направленность (профиль)/специализация)

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

на тему БЦТОиР на 450 автомобилей КамАЗ-65115.

Шинное отделение

Студент

А.К. Клейменов

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

И.В. Турбин

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Консультанты

А.Н. Москалюк

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Л.Л. Чумаков

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

А.Г. Егоров

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Допустить к защите

Заместитель ректора - директор
института машиностроения

к.т.н., доцент А.В. Бобровский

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

(личная подпись)

« _____ »

20 _____ г.

Тольятти 2017

АННОТАЦИЯ

В соответствии с заданием на разработку, в пояснительной записке к бакалаврской работе представлены данные по спроектированной БЦТО грузовых автомобилей. Списочный состав предприятия 450 автомобилей КамАЗ-65115, принятый к расчету пробег автомобилей – 220 км в смену.

Проектный технологический расчет предприятия выполнен по заданию на проектирование, при этом определены трудоемкости ТО и ремонта автомобилей, число работающих на производстве и вспомогательный персонал, площадь участков, складов и помещений для производственных и вспомогательных нужд, стоянок и зон предприятия. По разработке спланирован корпус производственных работ. В проекте шинного отделения произведен рабочий расчет и подбор технологического оборудования для работ, проводимых по ремонту, обслуживанию колес и шин, пневмокамер.

Исследовано и проанализировано технологическое оборудование – для проводимых работ, связанных с ремонтом колес грузовых автомобилей на подъемниках. Обзор существующих конструкций выполнен в виде сравнения достоинств и недостатков рассматриваемых вариантов. По выбранной конструктивной схеме подъемника, определены заданные параметры. В разделе по разработке конструкции проведены прочностные расчеты основных узлов и их деталей, отобраны элементы силового привода и их размер.

Проект проанализирован по условиям безопасных условий трудовой деятельности работников с использованием технологий действующего производства а также соблюдения экологических норм, защиты от пожарной опасности объектов и охранных мероприятий по защите природы.

Определена экономическая эффективность деятельности при модернизации оборудования и стоимостная оценка технического усовершенствования разрабатываемых проектных решений.

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	5
1 Проектные расчеты БЦТО.	6
1.1 Данные для проектного расчета	6
1.2 Проектные расчеты производства работ по программе ТО и Р	7
1.3 Проект годовых объемов работ по предприятию	11
1.4 Формирование распределенной структуры предприятия по годовому объему работ	11
1.5 Проектные данные подразделений предприятия	13
1.5.1 Диагностический участок	13
1.5.2 Участок технического обслуживания	14
1.5.3 Расчет числа постов текущего ремонта	16
1.5.4 Шиномонтажное отделение	17
1.6 Расчетные площади складов и технических помещений	18
1.6.1 Площадь складов по удельным нормативным пробегам	18
1.6.2 Расчет площадей помещений вспомогательных и технических	19
1.7 Определение предварительной производственной площади корпуса	20
1.8 Разработка рабочего проекта шинного отделения	20
1.9 Проект планировки корпуса	22
2 Разработка конструкции устройства демонтажа колес	24
2.1 Техническое задание на проект.	24
2.2 Техническое предложение	
2.3 Выбор элементов конструкции	33
2.4 Инструкция по эксплуатации	34
2.5 Руководство по обслуживанию	36
3 Разработка технологического процесса ремонта колеса с шиной автомобиля КамАЗ	37
3.1 Снятие колес с автомобиля	37
3.2 Операции по разборке колес	37
3.3 Операции по ремонту камер	38

3.4	Процесс сборки колеса с шиной	39
3.5	Установка колеса на автомобиль	39
4	Исследование безопасности и экологичности проекта	40
4.1	Конструктивная и технологическая характеристики проектируемого объекта .	40
4.1.1.	Шиномонтажное отделение	40
4.2	Производственно-технологические и эксплуатационные профессиональные риски и их идентификация при ремонте автомобилей . .	40
4.3	Технические меры, применяемые для снижения рисков профессионального характера	41
4.4	Защита проектируемого объекта от пожарной и техногенных опасностей .	42
4.4.1.	Выявление потенциальных факторов возникновения пожара	42
4.4.2.	Технические средства и организационные мероприятия	42
4.5	Меры обеспечения экологической безопасности разрабатываемого проекта.	44
5	Проектная экономическая эффективность	48
5.1	Данные для проектного экономического расчета	48
5.2	Определение фондового времени работы оборудования	49
5.3	Расчет и структурная себестоимость от применения подъемника . .	49
5.4	Необходимое оборудование и коэффициент его загруженности.	49
5.5	Капитальные вложения прямые и сопутствующие в соответствии с базовым и проектным вариантами	50
5.6	Полная себестоимость эксплуатации в структуре базового и проектируемого вариантов конструкции и стоимость оказания услуг . .	51
5.7	Показатели экономических расчетов применения оборудования	52
	ЗАКЛЮЧЕНИЕ	53
	СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	54
	ПРИЛОЖЕНИЯ	57

ВВЕДЕНИЕ

За последние годы в современных условиях развития автотранспортных предприятий, особенно возрастают требования по качественному и экономически более выгодному и своевременному обслуживанию. Подвижной состав АТП, в условиях действия рыночных отношений, обоснованно требует применения современных методов диагностики, технического обслуживания, ремонтных операций. В дальнейшем необходимо совершенствовать производственную и техническую часть автотранспортных предприятий по обеспечению перевозочного процесса. Показатели работы предприятий транспорта включают такие, как: уменьшение времени простоя, материальные издержки и денежные траты, при увеличении в то же время сроков службы автомобилей и пробега.

Один из путей для развития производственной базы - это строительство БЦТО грузовых автомобилей современного типа, в которых имеется собственная производственная и техническая основа. Предприятия такого типа позволяют в одном месте содержать необходимое количество производственного оборудования, включая технологическую оснастку и инструмент, его специализацию по проводимым работам и операциям, а это значительно сократит затраты в АТП. Квалифицированный персонал предприятия дает возможность повышать уровень обслуживания и ремонта, использует новые, современные уровни ТО и ремонта.

Как реконструкция, так и разработка и новое строительство предприятий отвечает требованиям современности и представляет весьма актуальную задачу.

1 Проектные расчеты БЦТО

1.1 Данные для проектного расчета [4]

Типаж предприятия – *База централизованного технического обслуживания.*

Расчетное число автомобилей в проекте – $A_{и} = 450$.

Марка автомобиля – *КамАЗ-65115.*

Размеры автомобилей в плане: *длина – $A = 8,65$ м, ширина – $B = 2,5$ м.*

Эксплуатационный пробег для расчета $L_{нэ} = 50000$ км.

Расчетный пробег за сутки - $L_{сс} = 220$ км.

Условий эксплуатации (категория) – III.

Район природно-климатический – *умеренный.*

Дни работы предприятия в году - $D_{раб} = 305$.

Количество рабочих смен в сутки – *1 смены.*

Нормативы периодичностей и трудоемкостей работ по техническому обслуживанию и капитальному ремонту:

$$L_{н1} = 5000 \text{ км.}$$

$$L_{н2} = 16000 \text{ км.}$$

$$L_{кр} = 360000 \text{ км.}$$

Нормативы трудоемкостей процессов при ежедневных, технических обслуживаниях и ремонте (выбираются согласно таблице П.1.13) [4]:

$$t_{нео} = 0,8 \text{ чел} \cdot \text{ч.}$$

$$t_{н1} = 5,8 \text{ чел} \cdot \text{ч.}$$

$$t_{н2} = 24 \text{ чел} \cdot \text{ч.}$$

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

Суточная эксплуатационная норма часов для парка:

$$T_{н} = 8 \text{ час.}$$

1.2 Проектные расчеты производства работ по программе ТО и Р
 Производится расчет количества ЕО, ТО-1, ТО-2, Д1, Д2 ТР и капитальных ремонтов по производственной программе [4]:

Расчетный пробег между уборочно-моечными работами (УМР):

$$L_M = L_{CC} \cdot D_M = 220 \text{ км} \quad (1.1)$$

где D_M – цикличность мойки (для грузовых – 2-3 дня), принимается $D_M=3$ дня.
 Корректировка пробеговых норм до первого обслуживания, последующих обслуживаний и капитальных ремонтов.

Нормативы пробега до обслуживания:

$$L_1 = L_{H1} \cdot K_1 \cdot K_3 = 5000 \cdot 0,8 \cdot 1 = 4000 \text{ км.} \quad (1.2)$$

$$L_2 = L_{H2} \cdot K_1 \cdot K_3 = 20000 \cdot 0,8 \cdot 1 = 16000 \text{ км.} \quad (1.3)$$

где $K_1 = 0,8$ - коэффициент коррекции нормативных пробегов до ТО в зависимости от условий эксплуатации (категории) (табл. П.1.7).

$K_3 = 1$ - коэффициент коррекции норм пробега влияния природно-климатических факторов (согласно таблице П.1.9).

Норматив пробега до списания за полный срок службы, км:

$$L_{\Pi} = (L_{KPH} + 0,8 \cdot L_{KPH}) \cdot K_1 \cdot K_2 \cdot K_3 = 1,8 \cdot L_{KPH} \cdot K_1 \cdot K_2 \cdot K_3 \quad (1.3)$$

где $0,8 \cdot L_{KPH}$ нормативный межремонтный пробег автомобиля (до капитальных ремонтных воздействий) (согласно таблице П.1.4 и П.1.10), км.

$0,8 \cdot L_{KPH}$ нормативный пробег автомобиля после капитальных ремонтных воздействий, [8], км;

K_2 - коэффициент коррекции норм пробега, зависящий от типажа и модели подвижного состава и сменности его работы (согласно таблицы П.1.8).

Нормы пробегов машин до капитальных ремонтных воздействий:

$$L_{KR} = L_{KPH} \cdot K_1 \cdot K_2 \cdot K_3 \text{ км} \quad (1.4)$$

где $K_2 = 1$ - коэффициент коррекции пробега до замены в зависимости от модели подвижного состава и сменности его работы (табл. П.1.11).

В соответствии с положением, пробеги автомобилей до ТО должны быть кратными пробегу за сутки в среднем, пробеги до капитального ремонта – кратными пробегам до ТО.

Поэтому проводится корректировка пробегов до ТО и капитального ремонта:

$$L_1 = l_{cc} \cdot 18 = 3960 \text{ км.} \quad (1.5)$$

$$L_2 = L_1 \cdot 4 = 15840 \text{ км.} \quad (1.6)$$

$$L_{кр} = L_2 \cdot 25 = 396000 \text{ км.} \quad (1.7)$$

Производственная программа рассчитывается по расчетной методике, основанной на циклах. Циклом называется величина пробега автомобилей до капитальных ремонтов. Цикловое число обслуживаний одного автомобиля:

$$N_{кр} = \frac{L_{ц}}{L_{кр}} = 1 - \text{число капитального ремонта.} \quad (1.8)$$

где $L_{ц} = L_{кр}$ - цикловой пробег автомобилей.

$$N_2 = \frac{L_{ц}}{L_2} - N_{кр} = \frac{396000}{15840} - 1 = 24 - \text{программа по ТО-2.} \quad (1.9)$$

$$N_1 = \frac{L_{ц}}{L_1} - (N_2 + N_{кр}) = \frac{396000}{3960} - (24 + 1) = 100 - 25 = 75 - \text{программа по ТО-1.} \quad (1.10)$$

$$N_M = N_{EO} = \frac{L_{ц}}{l_{cc}} = \frac{396000}{180} = 1800 - \text{годовое число УМР (EO).} \quad (1.11)$$

Отношение выполненных обслуживаний в течение цикла за год:

$$\eta_2 = \frac{D_{22э}}{D_{ц2э}} = \frac{D_{2ц}}{D_{ц2э}} \cdot \alpha_T = \frac{365}{1800} \cdot 0,91 = 0,185 \quad (1.12)$$

где $D_{22э}$ - количество дней за год, когда автомобиль выполнял работу;

$D_{ц2э}$ - количество дней, когда автомобиль может эксплуатироваться в течение цикла.

$$D_{цгэ} = \frac{L_{ц}}{l_{cc}} = \frac{396000}{180} = 1800 \text{ дней.} \quad (1.13)$$

$D_{2ц} = 365$ - календарное число дней в году;

α_T - коэффициент по технической готовности автомобильного парка:

$$\alpha_T = \frac{D_{цзэ}}{D_{ц}} = \frac{D_{цзэ}}{D_{цзэ} + D_{рц}} = \frac{1800}{1800 + 169,6} = 0,91 \quad (1.14)$$

где: $D_{рц}$ - количество дней в году когда автомобиль простаивает в ТО-2, ТР и цикловом капитальном ремонте.

$$D_{рц} = D + D_{кр} \cdot N_{кр} = \frac{d \cdot L_{ц}}{1000} + D_{кр} \cdot N_{кр} = \frac{0,35 \cdot 396000}{1000} + 31 \cdot 1 = 138,6 + 31 = 169,6 \text{ дней.} \quad (1.15)$$

где D - количество дней в году когда автомобиль простаивает в ТО-2 и ТР;

Общий годовой автомобильный пробег рассчитывается зависимостью:

$$L_{г} = 365 \cdot A_u \cdot L_{сс} \cdot \alpha_u = 365 \cdot 450 \cdot 220 \cdot 0,72 = 26017200 \text{ км} \quad (1.18)$$

где A_u – автомобилей (в однородной группе);

α_u – коэффициент по использованию автомобильного парка:

$$\alpha_u = \frac{D_{г}}{D_u} \cdot \alpha_T \cdot K_u = \frac{305}{365} \cdot 0,91 \cdot 0,94 = 0,72 \quad (1.19)$$

где $D_{г}=305$ - количество дней в году, когда автомобиль выполняет работу;

$D_u=365$ – календарное число дней в году;

$K_u = 0,93 \dots 0,95$ – коэффициент, учета снижения α_u по эксплуатационным условиям (отпуска, болезни водителей, отсутствие работы и т.д.).

Число списываемых за год автомобилей:

$$N_{п}^г = \frac{L_{г}}{L_{п}} = \frac{26017200}{396000} = 65,7 \quad (1.20)$$

Число обслуживаний одного автомобиля в год:

$$N_{ГКР} = N_{кр} \cdot \eta_2 = 1 \cdot 0,185 = 0,185 \quad (1.21)$$

$$N_{Г2} = N_2 \cdot \eta_2 = 24 \cdot 0,185 = 4,4 \quad (1.22)$$

$$N_{Г1} = N_1 \cdot \eta_2 = 75 \cdot 0,185 = 13,9 \quad (1.23)$$

$$N_{ГМ} = N_{м} \cdot \eta_2 = 1800 \cdot 0,185 = 333 \quad (1.24)$$

$$N_{ГЕО} = N_{ео} \cdot \eta_2 = 1800 \cdot 0,185 = 333 \quad (1.25)$$

Программа производства обслуживаний по группе автомобилей в год:

$$\sum N_{кр} = N_{ГКР} \cdot A_{п} = 0,185 \cdot 450 = 83,25 \quad (1.26)$$

$$\sum N_2 = N_{Г2} \cdot A_{II} = 4,4 \cdot 450 = 1980 \quad (1.27)$$

$$\sum N_1 = N_{Г1} \cdot A_{II} = 13,9 \cdot 450 = 6255 \quad (1.28)$$

$$\sum N_M = N_{ГМ} \cdot A_{II} = 333 \cdot 450 = 149850 \quad (1.29)$$

$$\sum N_{EO} = N_{ГEO} \cdot A_{II} = 333 \cdot 450 = 149850 \quad (1.30)$$

Программа проводимых технических обслуживаний в сутки:

$$N_{C2} = \frac{\sum N_2}{D_{\text{раб}}} = \frac{1980}{305} = 6,5 \approx 7 \quad (1.31)$$

$$N_{C1} = \frac{\sum N_1}{D_{\text{раб}}} = \frac{6255}{305} = 20,05 \approx 20 \quad (1.32)$$

$$N_{CM} = \frac{\sum N_M}{D_{\text{раб}}} = \frac{149850}{365} = 410 \quad (1.33)$$

$$N_{CEO} = \frac{\sum N_{EO}}{D_{\text{раб}}} = \frac{149850}{365} = 410 \quad (1.34)$$

В соответствии с положением, Д1 проводится по завершении ТО, ТР узлов и механизмов, которые обеспечивают безопасность движения, поэтому годовая программа производства Д1 определится:

$$N_{ГД1} = \sum N_1 + \sum N_2 + N_{ГТРД1} = 6255 + 1980 + 626 = 8861 \quad (1.35)$$

где $N_{ГТРД1}$ - годовое количество проводимых диагностирований постами Д1 перед или после текущих ремонтов.

$$N_{ГТРД1} = 0,1 \cdot \sum N_1 = 0,1 \cdot 6255 = 626 \quad (1.36)$$

Диагностическое воздействие Д2 выполняется перед ТО и до начала или после завершения ТР:

$$N_{ГД2} = \sum N_2 + N_{ГТРД2} = 1980 + 396 = 2376 \quad (1.37)$$

где $N_{ГТРД2}$ - годовое число диагностик 2 до или после ТР:

$$N_{ГТРД2} = 0,2 \cdot \sum N_2 = 0,2 \cdot 1980 = 396 \quad (1.38)$$

Число диагностических воздействий за сутки:

$$N_{CD1} = \frac{N_{ГД1}}{D_{\text{раб}}} = \frac{8861}{365} = 24,3 \quad (1.39)$$

$$N_{\text{сд2}} = \frac{N_{\text{гд2}}}{D_{\text{раб}}} = \frac{2376}{365} = 6,5 \quad (1.40)$$

1.3 Проект годовых объемов работ по предприятию [4]

Корректировка нормативных трудоемкостей.

Трудоемкость обслуживаний ежедневных, периодических и ТР:

$$t_{\text{ЕО}} = t_{\text{НЕО}} \cdot K_2 \cdot K_5 \cdot K_M = 0,8 \cdot 1 \cdot 0,95 \cdot 0,4 = 0,304 \text{ чел.-ч.} \quad (1.41)$$

$$t_1 = t_{\text{Н1}} \cdot K_2 \cdot K_5 \cdot K_M = 5,8 \cdot 1 \cdot 0,95 \cdot 0,8 = 3,648 \text{ чел.-ч.} \quad (1.42)$$

$$t_2 = t_{\text{Н2}} \cdot K_2 \cdot K_5 \cdot K_M = 24 \cdot 1 \cdot 0,95 \cdot 0,8 = 18,24 \text{ чел.-ч.} \quad (1.43)$$

$$t_{\text{ТР}} = t_{\text{НТР}} \cdot K_1 \cdot K_2 \cdot K_3 \cdot K_4 \cdot K_5 \cdot K_M = 6,5 \cdot 1,2 \cdot 1 \cdot 1 \cdot 0,5 \cdot 0,95 \cdot 0,8 = 2,964 \text{ чел.-ч.} \quad (1.44)$$

где $K_5 = 0,95$ - коэффициент учета процента совместимых по технологическим признакам машин (табл. П.1.15);

K_M - коэффициент механизации

$K_M = 0,4$ - для ежедневных обслуживаний

$K_M = 0,8$ - для периодических обслуживаний и ТР

Расчеты трудоемкостей работ по ТО и ТР за год:

$$T_{\text{ЕО}} = \sum N_{\text{ЕО}} \cdot t_{\text{ЕО}} = 814950 \cdot 0,304 = 45554 \text{ чел.-ч.} \quad (1.45)$$

$$T_1 = \sum N_1 \cdot t_1 = 6255 \cdot 3,648 = 22818 \text{ чел.-ч.} \quad (1.46)$$

$$T_2 = \sum N_2 \cdot t_2 = 1980 \cdot 18,24 = 36115 \text{ чел.-ч.} \quad (1.47)$$

$$T_{\text{ТР}} = \frac{I_{\text{сс}} \cdot D_{2\text{и}} \cdot \alpha_T \cdot t_{\text{ТР}} \cdot A_{\text{И}}}{1000} = \frac{220 \cdot 305 \cdot 0,91 \cdot 2,964 \cdot 450}{1000} = 81443 \text{ чел.-ч.} \quad (1.48)$$

Годовая трудоемкость само обслуживающих работ в организации:

$$T_C = (T_{\text{ЕО}} + T_1 + T_2 + T_{\text{ТР}}) \cdot K_C = (45554 + 22818 + 36115 + 81443) \cdot 0,15 = 27889,5 \text{ чел.-ч.} \quad (1.49)$$

где $K_C = 0,15$ - коэффициент работ по самообслуживанию (выбран от количества машин 100... 300).

1.4 Формирование распределенной структуры предприятия по годовому объему работ [5]

Распределяемые трудоемкости по типам работ, отдельно на виды обслуживания и ремонта, заносятся в строки распределения таблицы 1.3.

Таблица 1.3

Типовые работы	Основные подразделения														Участки, отделения	Трудо-емкости
	ТО-1		Техническое обслуживание 2						Текущий ремонт							
			Всего		На постах		В отдел.		Всего		На постах		В отдел.			
	%	Чел.-ч	%	Чел.-ч	%	Чел.-ч	%	Чел.-ч	%	Чел.-ч	%	Чел.-ч	%	Чел.-ч		
Диагностика	9	2054	7	2528	100	2528	-	-	2	1629	100	1629	-	-	Диагностика	6211
Крепежные	48	10953	46	16612	100	16612	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Регулировка	9	2054	8	2889	100	2889	-	-	2	1629	100	1629	-	-	-	-
Смазка	21	4792	10	3612	100	3612	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Разборка-сборка	-	-	-	-	-	-	-	-	28	22804	100	22804	-	-	-	-
Электротехника	6	1369	8	2889	80	2311	20	578	8	6515	-	-	100	6515	Электротехники	10773
Питание	3	685	3	1083	80	866	20	217	3	2443	-	-	100	2443	Питания	4211
Шинмотажные	4	913	2	722	80	578	20	144	4	3258	-	-	100	3258	Шинный	4893
Кузовам	-	-	16	5778	80	4622	20	1156	7	5701	-	-	100	5701	Кузовов	5701
Агрегатам	-	-	-	-	-	-	-	-	9	7330	-	-	100	7330	Агрегатов	7330
Ремонт ДВС	-	-	-	-	-	-	-	-	7	5701	-	-	100	5701	Моторное	5701
Слесарные механические	-	-	-	-	-	-	-	-	6	4887	-	-	100	4887	Слесарный	4887
Аккумуляторные	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1629	-	-	100	1629	Аккумуляторов	1629
Кузнечные	-	-	-	-	-	-	-	-	3	2443	-	-	100	2443	Кузнечный	2443
Пайка медью	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1629	-	-	100	1629	Паяльный	1629
Сварка	-	-	-	-	-	-	-	-	1	814	-	-	100	814	Сварочный	814
Рихтовка	-	-	-	-	-	-	-	-	1	814	-	-	100	814	Рихтовочный	814
Арматура	-	-	-	-	-	-	-	-	4	3258	-	-	100	3258	Арматурный	3258
Отделка	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1629	-	-	100	1629	Отделочный	1629
Окраска	-	-	-	-	-	-	-	-	9	7330	-	-	100	7330	Окрасочный	7330
ВСЕГО	100	22818	100	36116	94,2	34020	5,8	2095	100	26061	32	13519	68	55381		
Зона	ТО-1		ТО-2						ТР							
Объем работ	22818		36115						81443							

1.5 Проектные данные подразделений предприятия

1.5.1 Диагностический участок [3]

Проводится определение технического состояния автомобилей без проведения разборочно-сборочных работ.

Суммирование и распределение трудоемкостей работ при всех видах диагностических воздействий между Д1 и Д2:

$$T_{д} = T_{дго} + T_{грд} = 6211 \text{ чел-ч} \quad (1.36)$$

где $T_{дго}$ - трудоемкости работ по диагностике при технических обслуживаниях,

$T_{грд}$ - трудоемкости работ по диагностике при ремонте.

Трудоемкость первой и второй диагностики:

$$T_{д1} = 0,6 \cdot T_{д} = 0,6 \cdot 6211 = 3727 \text{ чел-ч} \quad (1.37)$$

$$T_{д2} = 0,4 \cdot T_{д} = 0,4 \cdot 6211 = 2484 \text{ чел-ч} \quad (1.38)$$

Исходя из общего годового объема работ при Д1 и Д2 и годовой производственной программы, трудоемкость диагностирования одного автомобиля определится:

$$t_{д1} = \frac{T_{д1}}{N_{гд1}} = \frac{3727}{8861} = 0,42 \text{ чел-ч} \quad (1.39)$$

$$t_{д2} = \frac{T_{д2}}{N_{гд2}} = \frac{2484}{2376} = 1,05 \text{ чел-ч} \quad (1.40)$$

На постах специализированного диагностирования применяют понятия такта поста и ритма производства.

Время, в течение которого автомобиль находится на посту, называется тактом поста диагностирования:

$$\tau_{д1} = \frac{t_{д1} \cdot 60}{P_{д}} + t_{п} = \frac{0,42 \cdot 60}{1} + 3 = 28,2 \text{ мин} \quad (1.41)$$

$$\tau_{д2} = \frac{t_{д2} \cdot 60}{P_{д}} + t_{п} = \frac{1,05 \cdot 60}{1} + 3 = 66 \text{ мин} \quad (1.42)$$

где $P_{д} = 1$ - количество работающих на 1 посту среднее

$t_{п} = 3$ мин. – время, выделяемое на установку и съём автомобиля с поста.

Интервал времени между двумя последовательно сходящими с поста автомобилями называется ритмом производства:

$$R_{Д1} = \frac{T_{ОБ} \cdot 60}{N_{СД1}} = \frac{8 \cdot 60}{24,3} = 19,75 \text{ мин} \quad (1.43)$$

$$R_{Д2} = \frac{T_{ОБ} \cdot 60}{N_{СД2}} = \frac{8 \cdot 60}{6,5} = 73,8 \text{ мин} \quad (1.44)$$

где $T_{ОБ} = 8$ ч – время работы диагностического поста за смену,

$N_{СД}$ - расчетное число диагностирований за сутки.

Определение числа постов специализированных Д1 и Д2:

$$X_{Д1} = \frac{\tau_{Д1}}{R_{Д1} \cdot \eta_M} = \frac{28,2}{19,75 \cdot 0,75} = 1,9 \approx 2 \quad (1.45)$$

$$X_{Д2} = \frac{\tau_{Д2}}{R_{Д2} \cdot \eta_M} = \frac{66}{73,8 \cdot 0,75} = 1,2 \approx 1 \quad (1.46)$$

где: η_M - коэффициент загрузки рабочего поста при диагностировании.

1.5.2 Участок технического обслуживания [4]

Предназначается для проведения комплексных работ профилактического характера, направленных на поддержание технически исправного состояния автомобилей и предупреждения неисправностей и отказов.

Необходима корректировка годовых объёмов по техническому обслуживанию, поскольку планируется проведение диагностики на специализированных постах:

$$T_1' = T_1 - T_{1Д} = 22818 - 2054 = 20764 \text{ чел.-ч.} \quad (1.50)$$

$$T_2' = T_2 - T_{2Д} - T_{отд} = 36115 - 2528 = 33587 \text{ чел.-ч.} \quad (1.51)$$

где: $T_Д$ - годовые объёмы диагностических работ в отделениях.

Определение трудоемкости для обслуживания одного автомобиля:

$$t_1' = \frac{T_1'}{\sum N_1} = \frac{20764}{6522} = 3,18 \text{ чел.-ч.} \quad (1.52)$$

$$t_2' = \frac{T_2'}{\sum N_2} = \frac{33587}{1980} = 16,96 \text{ чел.-ч.} \quad (1.53)$$

В связи с общим рассчитанным числом суточных обслуживаний меньше 12 (3,6) обслуживаний, то ТО целесообразно проводить на постах специализированных работ.

Определение такта поста технических обслуживаний:

$$\tau_{\text{ТО1}} = \frac{t_1' \cdot 60}{P_{\text{ТО1}}} + t_{\text{П}} = \frac{3,18 \cdot 60}{3} + 3 = 66,6 \text{ мин} \quad (1.54)$$

$$\tau_{\text{ТО2}} = \frac{t_2' \cdot 60}{P_{\text{ТО2}}} + t_{\text{П}} = \frac{16,96 \cdot 60}{4} + 3 = 254,4 \text{ мин.} \quad (1.55)$$

Определение ритма работ по обслуживанию:

$$R_{\text{ТО1}} = \frac{T_{\text{ОБ}} \cdot 60}{N_{\text{С1}}} = \frac{8 \cdot 60}{24,3} = 19,75 \text{ мин.} \quad (1.56)$$

$$R_{\text{ТО2}} = \frac{T_{\text{ОБ}} \cdot 60}{N_{\text{С2}}} = \frac{8 \cdot 60}{6,5} = 73,8 \text{ мин.} \quad (1.57)$$

Количество постов специализированных работ технического обслуживания:

$$X_{\text{ТО1}} = \frac{\tau_{\text{ТО1}}}{R_{\text{ТО1}} \cdot \eta_{\text{М}}} = \frac{66,6}{19,75 \cdot 0,85} = 3,96 \approx 4 \quad (1.58)$$

$$X_{\text{ТО2}} = \frac{\tau_{\text{ТО2}}}{R_{\text{ТО2}} \cdot \eta_{\text{М}}} = \frac{254,4}{120 \cdot 0,95} = 2,2 \approx 2 \quad (1.59)$$

Численность работающих:

$$P_{\text{штТО1}} = \frac{T_1'}{\Phi_{\text{ПР}}} = \frac{20764}{1840} = 11,3 \approx 11 \text{ чел} - \text{число штатных рабочих}$$

$$P_{\text{явТО1}} = P_{\text{штТО1}} \cdot \eta_{\text{ум}} = 11 \cdot 0,93 = 10 \text{ чел} - \text{число явочных работающих}$$

$$P_{\text{штТО2}} = \frac{T_2'}{\Phi_{\text{ПР}}} = \frac{33587}{1840} = 18,25 \text{ чел} \quad (1.52)$$

$$P_{\text{явТО2}} = P_{\text{штТО2}} \cdot \eta_{\text{ум}} = 18 \cdot 0,93 = 17 \text{ чел} \quad (1.53)$$

В соответствии с расчетом, принимается 4 поста технического обслуживания.

Вычислив проекционную площадь автомобиля, с учетом коэффициентов расстановки постов по плотности, определяется предварительная площадь рассчитываемого участка:

$$F_{\text{ТО}} = X_{\text{ТО1}} \cdot f_a \cdot K_{\text{П}} = 4 \cdot 30 \cdot 5 = 600 \text{ м}^2 \quad (1.54)$$

где $f_A = A \cdot B = 30 \text{ м}^2$ - проекционная площадь автомобиля;

$k_{\text{П}} = 6,5$ - коэффициент, учитывающий плотность расстановки постов.

$A = 8,65 \text{ м}$ – паспортный размер автомобиля по длине,

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

1.5.3 Расчет числа постов текущего ремонта

Предназначается для ремонтных работ при проведении на постах операций, связанных с разборкой, сборкой автомобилей и регулировкой агрегатов.

Доля работ на постах по текущему ремонту от общего объема трудоемкости, составляет порядка 30% .

Общее количество постов:

$$X_{\text{ТР}} = \frac{T_{\text{П}} \cdot K_{\text{ТР}} \cdot \phi}{D_{\text{РАБ}} \cdot T_c \cdot c \cdot P_{\text{П}} \cdot \eta} = \frac{13519 \cdot 0,8 \cdot 1,5}{305 \cdot 8 \cdot 1 \cdot 1,5 \cdot 0,8} = 5,4 \quad (1.55)$$

где: $T_{\text{П}}$ - годовые объёмы работ на постах ТР,

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

$\phi = 1,5$ - коэффициент по учету неравномерного поступления автомобилей в ремонт,

$c = 1$ - количество смен,

$P_{\text{П}} = 1,5$ - средняя численность рабочих на 1 посту,

$\eta = 0,8$ - коэффициент времени рабочего поста.

Численность работающих:

$$P_{\text{штТР}} = \frac{T_{\text{ТР}}}{\Phi_{\text{ПР}}} = \frac{13519}{1840} = 7,3 \text{ чел} - \text{количество штатных рабочих} \quad (1.56)$$

$P_{\text{явТР}} = P_{\text{штТР}} \cdot \eta_{\text{шт}} = 8 \cdot 0,93 = 7,4 \text{ чел} - \text{количество явочных рабочих}$

Определение площади участка:

$$F_{TP} = X_{TP} \cdot f_a \cdot K_n = 5 \cdot 30 \cdot 5 = 750 \text{ м}^2 \quad (1.57)$$

1.5.4 Шиномонтажное отделение

Предназначается для работ по монтажу и демонтажу покрышек и шин колес, проведения текущих ремонтов камер и колесных дисков, контроля и устранения дисбаланса колес в сборе с шинами.

Определение годовых объёмов работ:

$$T_{\text{ШИН}} = 4893 \text{ чел-ч}$$

Численность работающих:

$$P_{\text{штШИН}} = \frac{T_{\text{ШИН}}}{\Phi_{\text{ПР}}} = \frac{4893}{1840} = 2,7 \approx 2,5 \text{ чел.} - \text{ количество штатных рабочих} \quad (1.58)$$

$$P_{\text{явШИН}} = P_{\text{штШИН}} \cdot \eta_{\text{шт}} = 2,5 \cdot 0,93 = 2,3 = 2 \text{ чел.} - \text{ количество явочных рабочих} \quad (1.59)$$

Определение площади участка:

$$F_{\text{ШИН}} = f_1 + f_2 \cdot (P_{\text{явШИН}} - 1) \approx 15 + 10 \cdot (2 - 1) \approx 25 \text{ м}^2 \quad (1.60)$$

где $f_1 = 15 \text{ м}^2$ - расчетная площадь удельная, на первого рабочего,

$f_2 = 10 \text{ м}^2$ - расчетная площадь удельная, на каждого последующего рабочего.

Предварительные расчетные данные значений площади отделений и число работающих на производстве, с целью удобства рассмотрения и анализа заносятся в сводную таблицу 1.5.

Таблица 1.5 – Производственные площади подразделений и численности производственных рабочих

Название отделения	Кол-во постов, X_i	Численность персонала, чел	Площади, F , м^2
1 Уборочно-моечных работ	4	3	540
2 Диагностики	2	2	270
3 Зона технического обслуживания	4	4	600
5 Зона текущего ремонта	5	5	750
6 Малярное	4	1	600
7 Кузовное	3	1	450
8 Агрегатно-моторное	-	2	30

Продолжение таблицы 1.5

1	2	3	4
9 Электротехническое и аккумуляторное	-	1	25
10 По системе питания	-	1	8
11 Шиномонтажное	1	1	25
12 Слесарно-механическое	-	1	12
13 Кузнечное, сварочное и медницкое отделение	-	1	20
14 Обойное-арматурное отделение	-	1	10
15 Отдел главного механика	-	4	51
Итого	23	28	3391

При малых расчетных значениях площадей и трудоемкостей, целесообразно объединить по видам работ следующие подразделения:

- электротехническое и аккумуляторное;
- кузнечное, сварочное и медницкое.

1.6 Расчетные площади складов и технических помещений

1.6.1 Площадь складов по удельным нормативным пробегам

$$F_{СК} = \frac{A_{И}}{10} \cdot K_{ПР} \cdot K_{ТС} \cdot K_{ПС} \cdot K_{В} \cdot K_{ВЭ} \cdot K_{Р} \cdot f_{ВД} \quad (1.61)$$

где $f_{ВД}$ - удельная площадь складского помещения определенного вида,

$K_{ПР} = 0,9$ - коэффициент, учитывающий средний пробег подвижного состава за сутки,

$K_{ТС} = 0,7$ - коэффициент учета вида транспортных средств,

$K_{ПС} = 1$ - коэффициент, учитывающий число технологически совместимых транспортных средств,

$K_{В} = 1,6$ - коэффициент по учету высоты склада,

$K_{ВЭ} = 1,1$ - коэффициент категории эксплуатационных условий,

$K_{Р} = 0,45$ - коэффициент по учету площадей складов в связи с переводом на рыночные условия.

Таблица 1.6 – Площадь складских помещений

Назначение склада	Площади, $F_i, \text{м}^2$
1 Склад запчастей, деталей, эксплуатационных материалов	154
2 Склад агрегатов, узлов и двигателей	86
3 Склад смазок и масел	45,5
4 Склад лаков и красок	18
5 Кладовая инструментов	6,5
6 Склад хранения кислорода, азота и ацетилена в баллонах	5,4
7 Склад автошин	58,8
8 Склад пром. хранения запчастей и материалов	24,4
Итого	398,6

1.6.2 Расчет площадей помещений вспомогательных и технических

Помещения вспомогательные и технические рассчитываются, по принятому для них распределению удельной площади 3% и 5% соответственно в зависимости от общих площадей производственных и складских (1642,6 м²). Распределение общих площадей помещений вспомогательных и технических приведено в таблице 1.7.

Таблица 1.7

Назначение помещения	%	Принимаемая площадь, $F_i, \text{м}^2$
Вспомогательного		
1 Отдел главного механика со складом	60	27,5
2 Компрессорное	40	16,9
Итого	100	44,4
Технического		
1 Насосное мойки	20	19,4
2 Трансформаторное	15	18,6
3 Пункт тепловой	15	18,6
4 Электрощитовое	10	14,5
5 Насосное пожаротушения	20	18,7
6 Отделение по управлению производства	10	16,9
7 Помещение мастеров	10	28,3
Итого	100	1055

1.7 Определение предварительной производственной площади корпуса

$$F = \sum F \cdot K = 3450 \cdot 1,10 = 3795 \text{ м}^2 \quad (1.62)$$

где $\sum F = 3450$ - сумма площадей производственных подразделений, отделов, помещений складских и бытового назначения.

$K = 1,10$ - коэффициент, планировочной проработки площадей.

Принимается предварительная площадь $F = 3800 \text{ м}^2$.

Площади окончательного взаимного расположения зон, участков, отделений и вспомогательных помещений производственного корпуса будут определены по результатам графического анализа.

1.8 Разработка рабочего проекта шинного отделения

1.8.1 Производственное назначение отделения [9]

Отделение предназначено для проведения проверки, обслуживания, ремонта камер, шин, колес с шинами в сборе:

- монтажно – демонтажные работы по шинам и колесам,
- проверка герметичностей,
- контролирование и доведение до норм воздушного давления в шинах,
- проверочный контроль и дисбалансировка колес с шинами в сборе,
- устранение повреждений шин и камер,
- проверка и замена вентиляей, клапанов золотников,
- рихтовка вмятин и подкраска колес.

1.8.2 Услуги и работы, выполняемые в отделении

Работы по шиномонтажу включают в себя действия по устранению неисправностей, заменой неисправных деталей и узлов на новые или ремонтом вышедших из строя.

В отделении шиномонтажных работ производится выполнение следующих операций:

- мочных,
- разборочно-сборочных,
- дефектовочных,

- контрольно-измерительных,
- испытательных.

1.8.3 Выбор режима работы персонала

Соответственно расчету, все работы в данном отделении выполняет 2 человека.

С целью качественного выполнения работ рекомендуется привлекать слесарей 4-5 разряда.

Определение режима работы отделения:

Рекомендуется установить 1 сменный режим работы в отделении.

Сменный график работ:

1 смена начало работы : в 8.30 окончание в 17.30

Обеденный перерыв: с 12.30 до 13.30

Технический перерыв: с 10.15 до 10.30 и с 14.15 до 14.30

Уборку помещения и рабочих мест рекомендуется выполнять в конце смены.

Время уборки рабочего места : с 17.15 до 17.30.

1.8.4 Расчетная площадь шиномонтажного отделения

Проектная площадь отделения определяется по суммированной площади выбранного оборудования с использованием коэффициента плотности расстановки.

$$F_{\text{ш}} = K_{\text{пл}} \cdot \sum F_{\text{обор}} \quad (1.63)$$

где: $\sum F_{\text{обор}}$ - площадь оборудования суммарная.

$K_{\text{пл}} = 4,5$ - коэффициент, учитывающий плотность размещения выбранных элементов

$$F_{\text{ш}} = 5,5 \cdot (0,63 \cdot 0,35 + 1,6 \cdot 1,2 + 0,75 \cdot 1,2 + 0,6 \cdot 1,5 + 0,4 \cdot 0,53 + 0,6 \cdot 0,43 + 1,3 \cdot 0,7 + 1,24 \cdot 0,56 + 1,2 \cdot 0,4 + 0,56 \cdot 0,55 + 2,1 \cdot 0,45 + 0,4 \cdot 0,4 + 0,74 \cdot 0,78 + 0,64 \cdot 0,51 + 0,78 \cdot 0,74) = 5,5 \cdot 14,39 = 79,14 \text{ м}^2.$$

Площадь отделения в окончательном виде определяется с учетом расстановки оборудования, при этом необходимо учитывать расстояния между строительными контурами здания и габаритом каждого вида оборудования.

По результатам анализа, учитывая нормы размещения элементов, принимается окончательная технологическая площадь, равная 80 м².

1.9 Проект планировки корпуса [12]

Технологические связи ТО и ТР автомобилей определяют технологическую планировку производственного корпуса. Такие отделения, как электротехническое, аккумуляторное, по ремонту систем питания, шиномонтажное и склад смазочных материалов тяготеют к зоне ТО-1. Например, отделения агрегатных, сварочных, жестяницких работ, склад промежуточных относятся ближе к участку ТО-2. Помещения, которые связаны с зоной ТР, связаны и с зоной ТО-2, такие как слесарно-механических, кузнечно-рессорных, малярных, обойных работ, кузовных работ и склад инструментов. Камеры насосного, вентиляционного оборудования, сооружения очистных работ располагают в близости с участком работ мойки.

Такие отделения, как слесарных и механических, моторных и агрегатных работ располагают рядом со складскими помещениями запчастей, промежуточным складом и кладовой по раздаче инструментов.

Отдельно от других помещений располагаются и отгораживаются стенами из негорючих материалов отделения кузнечных и рессорных, сварочных, жестяницких и медницких работ.

Отделения кузовного ремонта, малярных, обойных и арматурных работ располагаются рядом. Отделение малярных работ состоит из двух участков: приготовительного для красок и окрасочных работ. На участке для окраски предусматриваются посты вспомогательных работ и посты для окрасочных работ и сушки автомобилей.

В составе шинного отделения имеются участки: шиномонтажных и вулканизационных работ, они размещаются в соседних комнатах, а также возможен выделенный пост с подъемником автомобилей. Отделение шинное располагают вблизи от зоны ТР. Обуславливают это тем, что снятые колеса с автомобилей при выполнении работ необходимо доставлять в шинное отделение за кратчайший временной промежуток с минимумом трудовых

потерь. Выделяется комната для моечной установки шин с колесами, а также склад колес и шин располагают рядом с отделением.

Установку для мойки колес и ванну для проверки герметичности располагают на входе в отделение, по центру устанавливают стенд для балансировки колес, а слева может находиться шиномонтажный стенд для разборочно-сборочных работ. Стеллажи для шин и колес и заточной станок находятся далее за стендами. Слесарные верстаки целесообразно разместить напротив окна, для обеспечения естественного освещения рабочего места. Вулканизаторы, ларь для обтирочных материалов и инструментальные тумбы находятся рядом для удобного расположения инструментов. С правой и левой сторон от верстака размещают шкафы и вешалки для камер. Вход в склад должен находиться рядом с отделением. Компрессор, как правило, располагают в помещении склада для снижения уровня шума в отделении.

В составе аккумуляторного отделения имеется три помещения: для ремонта АКБ, для зарядки АКБ, для приготовления и хранения электролитов.

Отделение агрегатных работ расположено вблизи от зоны ТР. Обусловлено это тем, что при выполнении ремонта необходимо сокращать время доставки агрегатов, снятых с автомобиля в агрегатное отделение.

2 Разработка конструкции устройства демонтажа колес

2.1 Техническое задание на проект [7]

Наименование и область применения. Съемно-монтажная тележка.

Предназначена для выполнения работ, связанных с перемещением автомобильных колес. Подъемник рамной конструкции для подъема колес автомобилей при проведении работ по установке – снятию колес на участке ремонтных работ. Использование устройства в закрытом помещении, где имеется с искусственное освещение и вентиляция, температурный режим от +10 до +45 градусов Цельсия, в зоне нахождения оборудования предусматривается источник переменного электротока. [4]

Основание для разработки. Проект съемно-монтажного устройства выполняется в соответствии с заданием на кафедре ПЭА по теме выполняемой бакалаврской работы: «БЦТОиР на 450 автомобилей КамАЗ-65115. Шинное отделение».

Цель и назначение проекта. Спроектировать устройство с гидравлическим приводом. Подъемник автомобильных колес для применения на АТП, станциях технического обслуживания.

Источники разработки. Устройство подъема-транспортировки колес с механическим подъемником «П254»

Технические требования. Подъемное устройство должно состоять из направляющих стоек, поперечины, грузовых роликов, кронштейнов колес, рычагов и тяг подъемного механизма, рукоятей для приведения в действие ручного насоса. Одно из требований к устройству является применимость его в как вспомогательное оборудование при монтажных - демонтажных работах сбоку от автомобиля, при его подъеме. [2]

Состав подъемника: рама, колеса, стойки, тяги, ролики, платформы, гидроцилиндры, масляный насос гидропривода высокого давления.

Подъемник автомобильных колес передвижной для работ, связанных со снятием-установкой колес на ремонтном участке, представленный на рисунке 2.1. На основании подъемника устанавливаются направляющие для подъема

поперечины, основание - рама коробчатого типа с поперечинами. На поворотных рычагах шарнирно закрепляются ролики для размещения колес автомобиля. Колеса опираются на раздвижные и поворачивающиеся опоры, установленные по краям на платформы. Подхваты могут быть в виде роликов, вращающихся на осях рычагов. Выполнение работ: по снятию-установке колес, колес сдвоенных, ступицы, тормозного барабана, тормозных колодок, механизма передних и задних мостов, подшипников качения. За счет быстрого подъема платформы, обеспечивается перестановка узлов на ремонтные стенды. Основание подъемника - сварная рама коробчатого типа с поперечиной. На опорах закреплены грузовые опоры с горизонтально расположенными роликами, удерживающими установленные на них шины и колеса с шинами, усиленные кронштейнами, представляющие собой металлические уголки. Подхваты могут сдвигаться и раздвигаться на необходимое расстояние высоты.



Рисунок 2.1 – Тележка транспортировки одного колеса 1308

Пример устройств: тележка транспортно-монтажная с подъемом и опусканием крупногабаритных колес модели WTA1, телега перевозочная колес 5F60 представлены в качестве аналогов для разработки технического проекта на соответствующих рисунках 2.2 и 2.3.



Рисунок 2.2 Монтажно-транспортная тележка WTA1 для работы с крупногабаритными колесами



Рисунок 2.3 – Телега 5F60 для двойных колес

Рычаги шарнирами крепятся на раме, и поворачиваются относительно горизонтальной плоскости. Подъемная сила создается гидроцилиндром, закрепленным шарнирно между рамой и платформой. Необходимое давление масла в приводе создается маслостанцией. Минимальная высота подъемников в сложенном состоянии – 45 мм от уровня пола, подъем на заданную максимальную высоту 160 мм.

Шток гидроцилиндра разгружается от изгибающих усилий за счет стоек, при этом уравнивается действующая на него продольная сила от массы автомобиля. Для рамы подъемника, стоек, опор, подхватов, кронштейнов применяются нормализованные конструкционные элементы: трубы прямоугольного или квадратного сечения, полосы. В качестве крепежа используются стандартные изделия. Материалы с характеристиками: сталь конструкционная Ст. 3 $\sigma_T = 200 \text{ Н/мм}^2$; $[\sigma_{сж}] = 157 \text{ Н/мм}^2$; ГОСТ 380–60.

Необходимо обеспечить преимущества подъемника перед прототипом, который выбран из аналогов: простота в изготовлении, обслуживании, работе. При этом предусматривается возможность изготовления элементов на производственно-техническом участке таксомоторного парка. Конструкция должна обладать небольшой массой, позволяющей перемещать его и устанавливать в оптимальном месте. Вероятность падения колеса с роликов подъемника должна быть исключена, обеспечена безопасность труда и предотвращены аварийные случаи и производственный травматизм.

Таблица 2.1 – Требуемые параметры подъемного устройства тележки транспортировки шин и колес

Наименование характеристик	Значение
Грузоподъемность, не менее	350 кг
Диаметр шины минимальный	900 мм
Диаметр шины максимальный	1300 мм
Ширина роликов, не менее	700
Время подъема/опускания	20/25 с
Высота подъема платформы, не менее	160 мм
Высота опоры в нижнем положении	45 мм
Вес устройства, не более	75 кг
Скорость передвижения допускаемая, не более	6 км/час

Конструкция должна иметь форму с тектонической ясностью, т.е. выражать характер работы оборудования. Контуры должны обеспечивать

пропорциональное композиционное равновесие элементов. Должно быть логическое согласование между переломами элементов формы. Не должно быть хаотичного расположения мелких деталей оборудования. Оборудование должно гармонично вписываться в интерьер помещения. Движущиеся части должны быть окрашены в желто-оранжевый цвет, внутренние полости должны быть окрашены ярким красным цветом, что дает возможность легко заметить лючки, открытые заслонки и т.п.

Тележка подъемника должна оснащаться колесами с обрешиненными ободьями, имеющими с фиксаторы от самопроизвольного перемещения. Кинематика поворотных колес должна обеспечивать оптимальные траектории движения устройства на поворотах, с целью обеспечения свободного проезда с колесными узлами автомобиля в пространстве помещений. Необходимо обеспечить усилия на приводных рукоятках механизмов устройства: при поднимании - опускании роликов – в пределах 12 кгс, при передвижении тележки с нагрузкой – в пределах 20 кгс.

Порядок и контроль приемки. Осуществляется после каждого этапа или стадии проектирования.

Приложение. Устройство подъема-транспортировки колес с механическим приводом «П254» (образец).

2.2 Техническое предложение

Необходимо разработать тележку с гидравлическим подъемником, соответствующую техническому заданию по грузоподъемности – не менее 350 кг предназначенный для работ, по снятию колес грузовых автомобилей, для применения в отделах автопредприятий и станций автотехнического сервиса. Предложено использовать в качестве варианта тележку для спаренных колес и шин, оснащенную механическим ручным приводом «П254». При контрольно-осмотровых работах и при техническом обслуживании и ремонте автомобилей широкое применение находит подъёмно-транспортное оборудование.



Рисунок 2.4 Тележка подъемно-транспортная «П254»

Широкое распространение сегодня имеют автоподъемники для автосервиса с ножничной конструкцией. Эти подъемники обладают значительной простотой при сборке, а также не сложным техническим устройством. Большинство подъемников данного типа обеспечивают подъем автомобилей с массой до 5 тонн. Такие подъемники широко используют на СТО для обслуживания ходовой части, приводов колес, при этом автомобиль поднимают на достаточную высоту. Для вывешивания шасси автомобиля подъемники данного типа конструктивно не оборудуют платформами.

Преимущества таких подъемников состоит в том, что специальная подготовка для подъема автомобиля не требуется. Характеристики ножничных подъемников для автомобилей схожи с двух и четырехстоечными, что позволяет им работать как с легковыми автомобилями, так и с легкими коммерческими автомобилями, микроавтобусами, минивэнами и джипами. Подобные автоподъемники можно по праву назвать универсальными подъемниками для автосервиса. Привод ножничных подъемников может быть трех видов – пневматический, пневмогидравлический, электромеханический и электрогидравлический.

Для работы пневматического подъемника при подъеме используется сжатый воздух. Наиболее простую конструкцию имеет электрогидравлический подъемник, это упрощает его применение и обслуживание. Работа электрогидравлического подъемника обеспечивается за счет применяемой гидравлики для создания приводных усилий.

Существуют следующие виды колесных подъемников-тележек:

2.2.1 Тележка 9.66 с гидроприводом подъемника

Грузовые тележки, оснащенные гидравлическими подъемными механизмами, являются средствами малой механизации, их используют в качестве подъемников-транспортировщиков. Они нашли широкое распространение на логистических площадках, в основном производственных и складских. Также они применяются в торговых помещениях, на предприятиях сельского хозяйства. Высокая маневренность этих тележек приводит к уменьшению физических нагрузок и позволяет сберечь рабочее время персонала. Устройства практически не требуют технологического обслуживания и очень долговечны. Одним из видов транспортировочного промышленного и складского оборудования являются тележки с гидравлическими подъемниками, с помощью которых вручную перемещаются тяжелые и громоздкие шины и колеса с шинами. На участках технического обслуживания и ремонта, в отделениях по ремонту и восстановлению шин, особенно актуальна такая спецтехника в качестве компактного вспомогательного оборудования.

Технические параметры:

Грузоподъемность, т	0,7
Диаметр колес макс/мин, мм	1300/850
Длина/ ширина/высота, мм	1160/820/920
Длина опор, мм	700
Высота подъема, мм	170
Минимальная высота опор, мм	45
Масса,	75
Привод подъема: ручной гидравлический	
Ролики	4 нейлон
Цена:	15900 р.



Рисунок 2.5 Тележка 9.66 с гидроприводом подъемника

2.2.2 Тележка для снятия колес грузовых автомобилей с гидроприводом WPL1000

Для работ по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей, оснащения складов, помещений применяются гидравлические тележки с ручным приводом. Они являются собой наиболее востребованный, надежный и маневренный вид приспособлений. Подъем грузов на данных тележках осуществляется выдвинутыми вперед грузоподъемниками, которые могут оснащаться опорами в виде роликов. Силовыми элементами в них являются ручные гидравлические домкраты.

В зависимости от модели исполнения, привод подъемника тележки может быть ножным или ручным. Диапазон грузоподъемности гидравлических тележек может находиться от полутонны и до двух тонн.

Данное оборудование обеспечивает высокий уровень безопасности при транспортировании грузов легко воспламеняемых и опасных. Это связано с отсутствием электромагнитных полей и искр в связи с отсутствием каких-либо источников электропитания. Ручные тележки просты в обслуживании, надежны в работе и характеризуются экономичностью.

При подъеме и транспортировке колес упомянутым приспособлением, применяемым в роли технологического оборудования, высоту подъема можно регулировать. За счет низкого расположения опор на минимальном расстоянии от пола, устройство позволяет точно надевать на ось или ступицу колеса с шинами при ремонтных работах. Благодаря надежным тормозным механизмам, достигается высокая устойчивость и безопасность данного оборудования.

Технические параметры:

Грузоподъемность, кг	1000
Длина опор, мм	800
Общая ширина, мм	1150
Длина опор,	800
Высота подъема, мм	170
Минимальная высота вилок	65
Расстояние между опорами, мм	1050
Вес, кг	107
Цена:	31000 р.



Рисунок 2.6 Тележка для снятия тяжелых колес WPL1000

2.2.3 Тележка для перемещения колес ХН-5D

Тележка с ручным перемещением и гидравлическим приводом подъема, оснащенная функциональным подъемным механизмом. Подъем платформы на высоту от 50 до 130 мм осуществляется гидроподъемником с помощью регулируемых поворотных опор. Благодаря полиуретановым роликам на шарикоподшипниках обеспечивается легкое и малошумное передвижение тележки. Для фиксации колес и шин от падения при транспортировке, устройство оснащается цепью.

При необходимости увеличения веса колес гидравлические тележки оснащают полезным электроприводом подъема.

Технические параметры:

Грузоподъемность, кг	700
Общая ширина, мм	1000
Длина опор, мм	750
Высота подъема, мм	180
Минимальная высота опор	65
Расстояние между опорами, мм	650
Вес, кг	97
Цена:	26300 р.



Рисунок 2.7 – Тележка для перемещения колес ХН-5D

Сравнительный анализ параметров проводится в таблице 2.5

Таблица 2.2

Технические параметры	Модель устройства		
	9.66	WPL1000	ХН-5D
Вариант №	1	2	3
Грузоподъемность, кг	500	1000	700
Высота подъема, мм	150	170	180
Длина опор, мм	700	800	750
Высота опор, мм	45	65	65
Габариты, мм	1080x1090x1100	1340x1200x1250	1150x1190x1100
Собственный вес, кг	87	147	97
Розничная цена, руб.	15900	31000	26300

Необходимо провести сравнение характеристик рассмотренных устройств на соответствие техническому заданию. Представленные варианты обладают достоинствами: высокая грузоподъемность, небольшие габаритные размеры, малая масса. Нагрузка на рабочих органах подъемного механизма снижается благодаря гидравлическому приводу, что позволяет выполнить требования к усилиям на рукоятках. Одним из недостатков рассмотренного варианта 1 является наличие платформ, что не в полной мере дает возможность его использования для установки-снятия колес. Тележка представляет собой механизм, состоящий из рамы, установленной на колесах. Передние колеса тележки неповоротные, задние поворотные. Привод домкрата подъемного механизма осуществляется вручную и обеспечивает необходимое усилие подъема роликов.

Подъемный механизм оснащен тягами и направляющими, что разгружает шток домкрата от влияния боковых сил. Это позволяет совершенствовать конструкцию.

2.3 Выбор элементов конструкции

2.3.1 Подбор параметров домкрата

Необходимому усилию подъема колес с шинами 3500 Н соответствует домкрат для подъема автомобилей ВАЗ, выпускаемый серийно. С помощью гидропривода создается необходимое усилие на штоке домкрата. Паспортная грузоподъемность домкрата 800 кг, что обеспечивает работоспособность грузоподъемного устройства для снятия колес. Гидропривод домкрата осуществляется вручную, что отвечает параметрам технического задания. Шток и крепления домкрата требуют доработки по результатам проектирования.

2.3.2 Покупные узлы

Подбор покупных узлов и изделий производится, исходя из необходимых проектных решений, по характеристикам технического задания:

- 1) домкрат гидравлический ВАЗ, грузоподъемность 0,8 т
- 2) Два колеса неповоротных (по артикулу FCd 63)
- 3) Два колеса поворотных (по артикулу SCdb 63)

4) цепь ВМ-20х12х2100

2.3.3 Параметры массы устройства

состав узлов тележки:

- 1) домкрат гидравлический, масса 2,7 кг
- 2) Два колеса неповоротных артикул FCd 63, масса 2,24 кг
- 3) Два колеса поворотных артикул SCdb 63, масса 2,88 кг
- 4) рама П-образная, сварная 1,05х1,15 м+1,1х0,58 м 12,2 кг/м
- 4) стойки 900 мм, 8,5 кг/м
- 5) опора 1000 мм, 7,35 кг/м
- 6) рукоять 1,2 м 2,34 кг/м
- 7) метизы 3,6 кг
- 8) покупные изделия 9,6 кг

Масса общая тележки подъемно-транспортной:

$$M=1,35*2*7,75+0,86*2*8,7+1,1*8,5+2,34*1,1+3,4+2,8+6,85=86,9 \text{ кг} \quad (2.31)$$

2.4 Инструкция по эксплуатации

Введение

Инструкция по эксплуатации (РЭ) содержит сведения, необходимые для правильной эксплуатации изделия, о параметрах конструкции, характеристиках подъемного устройства и указания о принципах действия (в дальнейшем – устройство). Залогом безотказной и безаварийной работы подъемника являются правильный уход и эксплуатация. Устройство предназначено для подъема легковых автомобилей. При условии соблюдения правил технической безопасности не требуется специальная подготовка персонала, при проведении монтажно-демонтажных работ. Последующие модификации изделия могут эксплуатироваться в соответствии с данным руководством.

2.4.1. Описание и первичные действия при подготовке работы устройства

Технические характеристики подъемника:

- | | |
|------------------------------|-------------------|
| 1) Габаритные размеры: | 1160х1000х1250 мм |
| 2) Собственная масса: | 90 кг |
| 3) Масса поднимаемого груза: | до 350 кг |

- 4) Высота подъема: 160 мм
 5) Время подъема: 24 сек
 6) Время опускания 12 сек

Масса колес не должна превышать максимальную допускаемую грузоподъемность, указанную в руководстве.

Поставка осуществляется собранного и готового к использованию устройства. При первом применении нужно снять с изделия упаковочную бумагу, неокрашенные поверхности необходимо очистить от консервационной смазки. Схема работы устройства показана в соответствии с рисунком 3.1.

Согласно требованиям руководства следует проводить обслуживание и смазку узлов подъемного устройства.

Таблица 2.6 - Комплектность устройства

Наименование	Количество, шт
Рама в сборе	1
Платформа в сборе	1
Стойка в сборе	4
Насос	1
Домкрат в сборе	2
Устройство фиксации	1

2.4.2 Использование изделия

Под штатные позиции, предназначенные для подъема кузова автомобиля (как правило - отмечены стрелками, имеют усиления, ребра жесткости) подводятся подушки выдвижных опор. Автомобиль фиксируется на подъемнике.

Произвести подъем автомобиля на 100...200 мм. Продолжать подъем автомобиля на требуемую высоту производить только убедившись в его устойчивом положении на подъемнике.

Для опускания автомобиля производится нажатие соответствующей кнопки на пульте управления. После того, как автомобиль полностью

опустился и подушки отошли от кузова, необходимо сдвинуть выдвижные балки к опоре. Производится съезд автомобиля с поста подъемника.

2.5 Руководство по обслуживанию

Необходимо строгое соблюдение правил безопасности при проведении всех операций по техническому обслуживанию.

Проверять ежедневно работу кареток и фиксаторов колес, четкую работу по передаче усилия от домкрата к механизмам.

Надежное крепление элементов подъемника, устойчивое положение опорной платформы на стойках проверяется ежемесячно. Необходимо производить подтяжку ослабленных резьбовых соединений. В начале каждого рабочего дня производить осмотр рамы, опор, стоек для выявления повреждений механического характера, деформаций, поломок и тому подобного. Необходимо приостановить эксплуатацию устройства при обнаружения неисправностей до полного их устранения. По мере необходимости производить восстановление лакокрасочного покрытия частей устройства.

С периодичностью один раз в 3 месяца производить смазку трущихся частей при помощи консистентной смазки ЛИТОЛ. Не реже одного раза в год произвести замену смазки в поворотных роликах. При замене смазки необходимо со всех узлов смывать бензином остатки старой смазки.

3 Разработка технологического процесса ремонта колеса с шиной автомобиля КамАЗ

3.1 Снятие колес с автомобиля

Установку автомобиля производить на ровной площадке (на посту для снятия колес). С помощью стояночного тормоза зафиксировать автомобиль. Отвернуть гайки тяг, ослабив крепления держателя откидного кронштейна крепления запасного колеса, высвободить из гнезд тяги. При проворачивании вала воротком, опустить запасное колесо на откидном кронштейне на поверхность пола поста.

Колесо выкатить из держателя. Тележку для снятия-установки колес подкатить к боковой поверхности колеса. Опорами тележки произвести подъем за шину колеса до отрыва ее от поверхности на 25-45 мм. С помощью цепи произвести закрепление колеса на раме подъемника, исключая его падение. В соответствии с рисунком 3.1 представлен вид установленных на тележку шин.



Рисунок 3.1 Вид тележки в рабочих состояниях

Переместить тележку с колесом в отделение шиномонтажных работ. Произвести очистку колеса от пыли и грязи. При необходимости, произвести мойку колеса в моечной машине, сжатым воздухом высушить колесо с помощью обдува.

3.2 Операции по разборке колес

Колесо установить на направляющих монтажно-демонтажного стенда. С помощью снятого колпачка вентиля, отвернуть золотник и вынуть его.

Монтажную лопатку прямой частью завести в зазор между шиной и кольцевым бортом и отделить борта шины от закраины. В зазор, образовавшийся между закраинным кольцом и бортом шины вставить лопатки прямую и изогнутую так, чтобы в бортовое кольцо упирался изогнутые концы лопаток, а пятки – на прямую часть лопаток. Прямой и изогнутой лопатками отжимать борт шины, при этом проворачивать шину стендовыми роликами, снять внешний борт шины с конической полки вместе с замочным кольцом.

Лопатку прямым концом вставить в замочное кольцо со стороны прорези и удалить края колец из канавочных замков. С помощью изогнутой лопатки приподнять край замочного кольца вверх. Изогнутой лопаткой приподнять замочное кольцо в крайнее положение, завести прямую лопатку концом под торец замочного кольца. Выжать замочное кольцо с помощью прямой лопатки на поверхность обода, вынуть бортовые кольца, снять борта шины с обода с помощью роликов толкателей стенда.

3.3 Операции по ремонту камер

После снятия ободной ленты, достать из шины камеру. Поддуть небольшим давлением воздуха камеру для определения места повреждения или прокола. С помощью маркера (мелом) очертить вокруг мест повреждений камеры и шины. Если видимые повреждения отсутствуют, произвести поиск места потери герметичности в специальной ванне для проверки.

Визуально и органолептически произвести осмотр шины возле места ее повреждения с целью установления разрывов, трещин и устранения посторонних предметов.

Выпустить воздух из камеры. Зачистить и обезжирить место повреждения камеры. Наложить на поврежденное место камеры заплатку. Установить камеру на стол для вулканизации, с помощью струбцины сжать нагревательный элемент, включить режим нагрева. Снять камеру с вулканизатора по окончании процесса вулканизации. Проверить исправность

камеры (отсутствием воздушных утечек), при помощи внешнего осмотра или поддувкой воздуха через вентиляное отверстие.

3.4 Процесс сборки колеса с шиной

Сборку колеса с шиной, камерой, ободной лентой производить в последовательности процесса, обратному разборке. Камеру перед установкой в шину посыпать тальком. Произвести балансировку колеса согласно требованиям инструкции ТИ 3100.25100.44003.

3.5 Установка колеса на автомобиль

Операции по установке собранного колеса с шиной на кронштейне крепления запасного колеса производить в последовательности, обратной операциям по снятию.

4 Исследование безопасности и экологичности проекта

4.1 Конструктивная и технологическая характеристики проектируемого объекта

4.1.1. Шиномонтажное отделение

Таблица 4.1 - Технологическая характеристика объекта

Виды Технологических процессов	Тип выполняемых работ, технологических операций	Должность работника, занятого в технологическом процессе, операциях	Наименование оснастки, оборудования, устройства, приспособления	Взаимодействующие материальные объекты, вещества
Монтаж колес и шин, вулканизация, балансировка	Сборочные, разборочные, контрольные, регулировочные	Слесарь 4-5 разряда	Подъемник ножничный, стенд сборочный, станок балансировочный	Колеса, шины, камеры, мыльные растворы, ветошь

4.2 Производственно-технологические и эксплуатационные профессиональные риски и их идентификация при ремонте автомобилей

Таблица 4.2 – Оценка профессиональных рисков

Вид производственно-технологической, эксплуатационно-технологической операции, выполняемой работы	Производственный фактор вида: опасный и /или вредный	Источник производственного фактора вида: опасный и / или вредный
Подъем автомобиля, опускание автомобиля,	Повышенный уровень шума	Работа электродвигателей, движение ТС, работы со сжатым воздухом, работа стенда, работа шероховального станка
Снятие колес, установка колес	Низкая освещенность рабочего места	Недостаток переносных ламп, осветительных приборов на рабочих местах

Продолжение таблицы 4.2

1	2	3
Разборка колес, демонтаж шин	Шероховатости на поверхностях деталей заусенцы и острые кромки на инструментах и оснастке	Сборочный стенд колес и шин, верстак,
Балансировка колес, снятие грузов, установка грузов	Недостаточное поступление света от источников	Работа в местах с затрудненным доступом

4.3 Технические меры, применяемые для снижения рисков профессионального характера

Таблица 4.3 – Применяемые меры для минимизации влияния опасных и вредных производственных воздействий

Производственный фактор вида: опасный и / или вредный	Технические средства и защитные меры для снижений и устранения опасного и / или вредного профессионального фактора	Используемые работником индивидуальные средства защиты
Движущиеся части машин и механизмов, подвижные детали оборудования	Инструктажи, ограждения частей движущихся механизмов, знаки повышения опасности	Спецодежда: каска, шлем, рукавицы, ботинки
Повышенные уровни внешнего шума на рабочих местах	Снижение шума в источнике шума за счет смазывания трущихся поверхностей, перепланировка участков работ	Защитные наушники, противошумовые шлемы, противошумовые вкладыши
Шероховатости на поверхностях деталей, инструментов и оборудования. Острые края и грани	Рационализация планировки отделений и расстановки элементов оборудования	Защитная одежда куртка, брюки, фартук, комбинезон, рукавицы, перчатки
Недостаток освещенности рабочих зон	Расстановка оборудования рациональным способом улучшающим освещенность	Приборы освещения, индивидуальные лампы у рабочих мест

Продолжение таблицы 4.3

1	2	3
Недостаток естественного света или его отсутствие	Нормализующие средства освещения (светильники)	Лампы переносные
Снижение зрительной активности анализаторов	Оптимальный выбор средств освещения, восстановительный отдых	Индивидуальные СЗ глаз: щитки, маски, очки
Запыленность и загазованность воздуха в производственных помещениях	Средства очистки воздушной среды: вытяжной шкаф и зонт, выведение отработавших газов из помещения	Средства защиты дыхательных органов: респираторы

4.4 Защита проектируемого объекта от пожарной и техногенных опасностей

4.4.1. Выявление потенциальных факторов возникновения пожара

Таблица 4. 4.1 – Соответствие объектов классам и опасным факторам пожара

Зона, отделение, участок производства работ	Оснащение участка	Класс пожаро-опасности	Потенциальные факторы пожара	Возможные проявления факторов пожара
Шино-монтажное отделение	Автомобильный подъемник	В	Высокая концентрация возможных продуктов возгорания	Взрыво-опасные факторы, возникшие вследствие происшедшего пожара

4.4.2. Технические средства и организационные мероприятия

Таблица 4.4.2 - Средства, обеспечивающие пожарную безопасность

Средства первичного пожаротушения	Мобильные средства тушения пожара	Системы: стационарные установки пожаротушения	Пожарная автоматика	Оборудование: пожаротушения	Защитные индивидуальные средства спасения при пожаре	Инструмент пожаротушения	Сигнализация и оповещение при пожаре,
-----------------------------------	-----------------------------------	---	---------------------	-----------------------------	--	--------------------------	---------------------------------------

Продолжение таблицы 4.4.2

1	2	3	4	5	6	7	8
Емкость с водой	-	Водяная стационарная установка автоматического пожаротушения	приемные контрольные пожарные приборы	Огнетушители всех типов	Защитные индивидуальные средства органов дыхания и зрения: защитные маски, очки	Лопаты	Пожарные сигнализаторы
Ящик с песком				Кран пожарного назначения		Лом	Эвакуационные планы
Войлок						Багры	

Таблица 4.4.3 – Мероприятия организационного характера, обеспечивающие пожарную безопасность.

Технологические процессы, оснащение технического объекта	Виды мероприятий, реализуемых организационно-техническими методами	Реализуемые меры по обеспечению пожарной безопасности, достигаемые эффекты
Подъем автомобиля - опускание автомобиля	Инспекторская проверка соблюдения правил по пожарной безопасности противопожарных инструктажей, проведение периодических тренировок и учений	Практические меры и действия по предупреждению, профилактике возгораний и задымлений позволят исключить возможности по загоранию горючих жидкостей
Снятие колес, установка колес	Регулярный инструктаж рабочих; проверка соблюдения правил инспектором по противопожарной безопасности, проверка заземления электрооборудования	Практические меры и действия по предупреждению случаев возникновения пожаров и взрывов должны исключить возможность появления замыканий электроцепей

Продолжение таблицы 4.4.3

1	2	3
Разборка колес демонтаж шин	Периодическая чистка аппаратуры и устройств от возгорающихся пылей в периоды, предусмотренные нормативными документами на данные виды работ	Практические меры и действия по предупреждению случаев возникновения пожаров и взрывов должны исключить образования внутри полостей горючих сред или возникновение в горючих средах источников искрения
Балансировка колес, снятие грузов, установка грузов	Своевременные плановые ремонтные работы по системам предупреждения пожаров и взрывов и системам защиты от пожаров и взрывов.	

4.5 Меры обеспечения экологической безопасности разрабатываемого проекта

Таблица 4.5.1 – Определение влияния экологических факторов проекта

Название технологического процесса, выполняемых операций	Производные составляющие прецизируемых объектов, технологических процессов (зданий или сооружений по функциональным производственным назначениям, технологические операции, оснащение), энергетические установки транспортные средства	Признаки воздействия технических объектов на атмосферный воздух (вредный и опасный характер выбросов в окружающую среду)	Результаты воздействий технических факторов объектов на гидросферу (создающие стоки вод, а также забор воды из водоснабжающих источников)	Влияние объекта на литосферу (почвы, растительные покровы, недра) (создание отходов, снятие плодородного слоя почвы, отчуждение с/х земель, уничтожение растительности)

Продолжение таблицы 4.5.1

1	2	3	4	5
Снятие колес, установка колес	Применение моющих химических средств для мойки колес	Попадание в атмосферный воздух химических веществ	Попадание в сточные воды моющих средств	Попадание в почву моющих средств,
Разборка колес, демонтаж шин	Применение моющих химических средств для мойки шин	Попадание в атмосферный воздух пылевых остатков и газообразных веществ в составе выбросов вентиляции	Попадание в сточные воды выделяющихся в процессах вулканизации веществ	Просачивание в почву пылевых выбросов

Таблица 4.5.2 – Перечень организационно-технических мероприятий по уменьшению негативных антропогенных воздействий разрабатываемого объекта на окружающую среду.

Название технического объекта	Использование технологического оборудования специального назначения
Меры по уменьшению воздействия антропогенного фактора на атмосферу	Для уменьшения вредных последствий деятельности предприятия, оказывающих влияние на природную среду, следует грамотно организовывать вентиляцию помещений. Для предотвращения загрязнения атмосферы пылью и туманами используются установки пыле- и туманоуловители.
Меры по защите гидросферы от негативного воздействия антропогенных факторов	Применяют способы механической, биологической, химической, физико-химической и термической очистки сточных вод. Наиболее часто используются установки, основанные на принципе простого отстаивания и фильтрации в виде бензомасленных уловителей, гидроэлеваторов с гидроциклонами. Собранное масло собирается и отправляется на предприятия по переработке. В начале очистки стоки процеживаются. Из сточной воды выделяются крупные примеси, а также мелковолоконистые загрязнения. Очищенные после мойки автомобилей сточные воды необходимо использовать повторно. После

	очистки проводят периодический контроль сточных вод.
--	--

Продолжение таблицы 4.5.2

1	2
Меры по защите литосферы от негативного воздействия антропогенных факторов	Технические отходы являются главными источниками загрязнения почвы. К основным направлениям по решению проблемы утилизации твердых отходов (кроме металлолома) относится вывоз на полигоны. Отходы подвергаются захоронению, сжиганию, складированию и хранению до появления технологий их переработки в полезные продукты. Лом перерабатывается и может вновь использоваться как сырье. Широкое использование в настоящее время захоронений отходов в специально созданных местах, требует предоставления больших площадей, что является негативным фактором

Заключение по разделу «Исследование безопасности и экологичности проекта»

1. В разделе «Исследование безопасности и экологичности проекта» выполнен анализ отделения по выполняемым видам технологических операций, должностей работников, производственно-технического и инженерно-технического оборудования, применяемых сырьевых технологических и расходных материалов, комплектующих изделий и производимых работ.

2. Проведены исследования профессиональных воздействий в отделении, типам технологических операций, выполняемым видам основных работ. Идентифицированы опасные и вредные производственные факторы: шумы и вибрации при работе механизмов и станков, повышенный уровень запыленности и загазованности воздуха в рабочей зоне, испарения химических веществ.

3. Проведена разработка организационно-технических мероприятий, включающих меры по снижению профессиональных рисков, рациональную планировку отделения и расстановку оборудования, правильное применение защитных средств. Разработаны меры по нормализации воздушной среды за

счет использования вытяжных шкафов и зонтов, отвода отработавших газов их помещения. Выполнен подбор средств защиты работников (таблица 4.3.1).

4. Идентифицированы классы пожара и опасных факторов пожара (таблица 4.4.1). Разработаны меры и средства, обеспечивающие пожарную безопасность объекта. (таблица 4.4.2). Рекомендованы меры, обеспечивающие пожарную безопасность на исследуемом объекте (таблица 4.4.3).

5. Выполнена идентификация экологических факторов (таблица 4.5.1) и разработаны меры по защите технического объекта от негативного воздействия антропогенных факторов (таблица 4.5.2).

5 Проектная экономическая эффективность

5.1 Данные для проектного экономического расчета

Таблица 5.1

Показатель	Обознач. параметров	Ед. изм.	Значения	
			основной	расчетный
Программа в год	Пг	шт	900	900
2 Машинное время расчета (опер.)	Топ	час	3,37	3
3 Норм облс. раб.мест	а	%	8	8
4 Норматив отдыха и личных надобностей	б	%	6	6
5 Час.тариф. плата	Сч	Руб./час	3р-80 руб	3р-80 руб
			4р-90 руб	4р-90 руб
			5р-100 руб	5р-100 руб
6 Коэф. выплат к основной зарплате	Кд	%	1,88	1,88
7 Коэф. отчисления на социальные нужды	Кс	%	30	30
8 Стоим.оборуд.	Цоб	Руб.	125000	расчет
9 Коэф. доставки и установки	Кмон	%	1,25	1,25
10 Годовой норматив амортизации на площадь	На	%	3	3
11 Год.норматив амортизации оборудования	На	%	9	9
12 Площ. оборудования	Руд	м ²	2,5	3
13 Коэф. доп. площадей	Кд.пл		4	4
14 Стоим.электроэнергии	Цэ	Руб/кВт-ч	3,5	3,5
15 Стоим. 1 м ² площадей	Цпл	Руб/м ²	4200	4200
16 Стоим.эксплуатации произв. площадей	Сэксп	Руб/м ²	2100	2100
17 Кол.работающих на тех. процессе	Чр	Чел.	1	1
18 Коэф. транспортно заготовительных расходов	Ктз	%	1,05	1,05
19 Коэф. возврата отх.	Квоз.	%	2	2
20 Коэф. расходов общепроизводственных	Копр.	%	1,25	1,25
21 Коэф. расходов общехозяйственных	Кохр.	%	1,6	1,6
22 Коэф. допл. к з\плате основной	Кд	%	1,1	1,1

5.2 Определение фондового времени работы оборудования

5.2.1 Номинальное годовое фондовое время эксплуатации подъемника

$$F_H = (D_p \cdot T_{см} - D_p \cdot T_p) \cdot C \quad (5.1)$$

где D_p - количество дней работы за год;

$T_{см}$ – количество часов работы в смену;

T_p – кол-во сокращенных часов, в дни предпраздничные;

D_p - дни праздничные;

C - кол-во смен.

5.2.2 Фонд эффективного времени эксплуатации подъемника

$$F_{э} = F_H \cdot (1 - B/100) \quad (5.4)$$

$$F_{э} = 2035(1 - 5/100) = 2035 \text{ час.} \quad (5.5)$$

где B - планируемые потери времени при работе.

5.3 Расчет и структурная себестоимость от применения подъемника

Таблица 5.2

Раздельные затраты	Обозн.	Сумма, руб.	Удвес, %
1 Сырьевые и материальные	М	10955,77	16,19
2 Изделия покупаемые и полуфабрикаты	Пи	31373,8	46,37
3 Зарплаты основные	Зосн	4410	6,52
4 Дополнительные зарплаты	З доп.	3880,8	5,74
5 Отчисления на социальные нужды	Осс	2818,87	4,17
6 Затраты при использов. оборудов.	Зоб.	290,08	0,43
7 Затраты при использов. площадей	Зпл	19,98	0,03
Себестоимости технологические	Стех.	53749,3	79,45
8 Расход общепроизводственный $R_{опр} = Z_{осн} \cdot K_{опр} = 8290,8 \cdot 1,25$	Ропр	5512,5	8,15
9 Расход общехозяйственный $R_{охр} = Z_{осн} \cdot K_{охр} = 8290,8 \cdot 1,6$	Рохр	7056	10,44
10 Себестоимости производственные	Спр	66317,8	98,04
11 Расход внепроизводственный $R_{вн} = C_{пр} + R_{вн}/100 = 155014,94 \cdot 2/100$	Рвн	1326,36	1,96
12 Полные себестоимости $S_{полн} = C_{пр} + R_{вн} = 82052,47 + 1641,05$	Сп	67664,16	100

5.4 Необходимое оборудование и коэффициент его загруженности

5.4.1 Расчеты штучного времени по оказанию услуг:

$$T_{шт} = T_{маш} \cdot (1 + (a + б) / 100) \quad (5.6)$$

где $T_{маш}$.- время машинное (оперативное) по оказания услуг.

a - норматив времени на обслуживание рабочего места, %;

$б$ - норматив времени отдыха и личных надобностей рабочего, %;

5.4.2 Программа производственная по оказанию услуг

$Пг = F_{эф} / T_{шт} = 2023 / 2,14 = 945$ штук в год (в расчетном варианте 300 штук в год).

Рассчитываемая программа, определенная проектом, составляет 300 ед. в год.

5.4.3 Расчет количества востребованного технологического оборудования

$$Ноб.расч. = T_{шт} \cdot Пг / F_{эф} \cdot K_{вн}. \quad (5.9)$$

где $K_{вн}$ – коэф. по выполнению норм.

Принимается за единицу оборудования по базовому и проектному варианту.

5.4.4 Коэффициент загруженности подъемника

$$K_з = Пг.пред. / Пг.расч \quad (5.11)$$

Таблица 5.3 – Сравнительный уровень загрузки оборудования

Показатели	Обозначения	Баз.вар.	Проект.вар.
1 Норматив штучного времени	$T_{шт}$	1,69	1,62
2 Программа производственная	$Пг$	527	595
3 Расчетное кол-во оборудования	Ноб.расч.	1	1
4 Количество оборудования принятое	Ноб.пр.	1	1
5 Коэф. загрузки оборудов.	$K_з$	0,92	0,88

5.5 Капитальные вложения прямые и сопутствующие в соответствии с базовым и проектным вариантами

$$K_{общ.б} = K_{об.б} = Ноб.прин \cdot Ц_{об.б} \cdot K_з.б. \quad (5.13)$$

где $K_з.б.$ – коэф. загрузки базового варианта оборудования;

$Ц_{об.б}$ - стоимость оборудования, с учетом срока службы, руб;

$Ноб.прин.$ - количество оборудования, принятого для осуществления производственной программы в соответствии с базовым вариантом.

$$Ц_{об.б} = Сперв - Сперв \cdot T_{сл} \cdot На / 100 \quad (5.14)$$

где $Сперв$ - стоимость оборудования первоначальная, руб;

Тсл. - расчетный срок службы оборудования, лет;

На - норматив амортизации на реновацию подъемника, %.

Таблица 5.4 – Результаты проектного расчета

Показатели	Баз.вариант	Проект.вариант
1 Суммарные затраты на оборудование	325500	67664,16
2 Капитальные вложения сопут. в соот. с проектным вариантом	15422,19	2671,2
3 Расходы на производственные площади, занятые под оборудование	44896	41817,6
4 Суммарные капиталовложения	385818,19	112152,96
5 Удельные капиталовложения	350,74	101,96

5.6 Полная себестоимость эксплуатации в структуре базового и проектируемого вариантов конструкции и стоимость оказания услуг

Таблица 5.5

Наименование затрат	Затраты, руб.	
	базовый	проектный
1 Стоимость материалов	нет	нет
2 Заработная плата рабочих основная	317,72	304,56
3 Заработная плата рабочих дополнительная	31,77	30,46
4 Отчисл. на социальные нужды	118,83	113,91
5 Стоимость содержания оборудования и производственной площади	238,74	153,82
Себестоимости технологические	831,76	732,98
6 Расход общехозяйственный $Р_{опр} = Z_{осн} \cdot K_{опр}(1,25)$	502,9	491,15
7 Накладные общехозяйственные заводские расходы $Р_{охр} = Z_{осн} \cdot K_{охр}(1,6)$	643,71	628,67
8 Себестоимость производственная $С_{пр} = С_{тех} + Р_{опр} + Р_{охр}$	1978,37	1852,8
9 Расход внепроизводственный	31,67	29,09
10 Полные себестоимости: $С_{полн} = С_{пр} + Р_{вн}$	1615,26	1483,6
11 Прибыль по предприятию $ПР = С_{полн} \cdot K_{пр}(15\%)$	242,29	222,54
Стоимость услуг	1857,55	1706,14

5.7 Показатели экономических расчетов применения оборудования

Показатель определения технологической стоимости

$$\begin{aligned} \text{Стех} &= (\text{Стех.в.} - \text{Стех.пр.}) / \text{Стех.в.} \cdot 100\% = \quad (5.26) \\ &= (864,23 - 744,76) / 864,23 \cdot 100\% = 13,82 \% \end{aligned}$$

Условная годовая эффективность:

$$\text{Эуг} = (\text{Цбаз.} - \text{Цпр}) \cdot \text{Пг} \quad (5.27)$$

$$\text{Эуг} = (2645,34 - 2524,19) \cdot 300 = 36345 \text{ руб.} \quad (5.28)$$

где Цбаз. и Цпр стоимости услуг по базовым и проектным варианту соответственно.

$$\text{Ожидаемая прибыль от услуг: } 283,48 \cdot 300 = 85044 \text{ руб.} \quad (5.29)$$

Экономический эффект за год

Экономический эффект за счет снижения затрат на приобретение подъемника:

$$\text{Эг} = (\text{Зпрб} - \text{Зпр.п}) = 397550,09 - 130558,32 = 266991,77 \text{ руб.} \quad (5.30)$$

Сроки окупаемости кап.вложений.

$$\text{Ток} = \text{Кобщ} / \text{Пр.чист} = 112152,96 / 244794 = 0,51 \text{ года} \quad (5.31)$$

Сравнительная экономическая эффективность

$$\text{Еср} = 1 / \text{Ток} = 1 / 0,51 = 1,96 \quad (5.32)$$

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В соответствии с заданием на разработку, в пояснительной записке к бакалаврской работе представлены данные по спроектированной БЦТО грузовых автомобилей. Списочный состав предприятия 450 автомобилей КамАЗ-65115, принятый к расчету пробег автомобилей – 220 км в смену.

Проектный технологический расчет предприятия выполнен по заданию на проектирование, при этом определены трудоемкости ТО и ремонта автомобилей, число работающих на производстве и вспомогательный персонал, площадь участков, складов и помещений для производственных и вспомогательных нужд, стоянок и зон предприятия. По разработке спланирован корпус производственных работ. В проекте шинного отделения произведен рабочий расчет и подбор технологического оборудования для работ, проводимых по ремонту, обслуживанию колес и шин, пневмокамер.

Исследовано и проанализировано технологическое оборудование – для проводимых работ, связанных со снятием-установкой колес легковых автомобилей на подъемниках. Обзор существующих конструкций выполнен в виде сравнения достоинств и недостатков рассматриваемых вариантов. По выбранной конструктивной схеме подъемника, определены заданные параметры. В разделе по разработке конструкции проведены прочностные расчеты основных узлов и их деталей, отобраны элементы силового привода и их размер.

Проект проанализирован по условиям безопасных условий трудовой деятельности работников с использованием технологий действующего оборудования а также соблюдения экологических норм, защиты от пожарной опасности объектов и охранных мероприятий по защите природы.

Определена экономическая эффективность деятельности при модернизации оборудования и стоимостная оценка технического усовершенствования разрабатываемых проектных решений.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1 **Богатырев, А. В.** Автомобили : учебник / А. В. Богатырев, Ю. К. Есеновский-Лашков, М. Л. Насоновский ; под ред. А. В. Богатырева. - 3-е изд., стер. ; Гриф УМО. - Москва : ИНФРА-М, 2014. - 654 с. : ил.

2 **Гудцов, В. Н.** Современный легковой автомобиль : Экология. Экономичность. Электроника. Эргономика : (тенденции и перспективы развития) : учеб. пособие для вузов / В. Н. Гудцов. - 2-е изд., стер. ; гриф УМО. - Москва : Кнорус, 2013. - 448 с.

3 **Епишкин, В.Е.** Проектирование станций технического обслуживания автомобилей : учеб.-метод. пособие по выполнению курсового проектирования по дисциплине «Проектирование предприятий автомобильного транспорта» [Текст] / В.Е. Епишкин, А.П. Караченцев, В.Г. Остапец. – Тольятти. : Изд-во ТГУ, 2012. - 195 с.

4 **Москаленко, М. А.** Устройство и оборудование транспортных средств : учеб. пособие [для вузов] / М. А. Москаленко, И. Б. Друзь, А. Д. Москаленко. - Изд. 2-е, испр. - Санкт-Петербург : Лань, 2013. - 235 с.

5 **Карташов, В.П.** Технологическое проектирование автотранспортных предприятий [Текст] / В.П. Карташов. – М. : Транспорт, 1981.

6 **Волков, В. С.** Основы расчета систем автомобилей, обеспечивающих безопасность движения : учеб. пособие для студентов вузов, обуч. по направлению подготовки бакалавров "Эксплуатация транспортно-технол. машин и комплексов" (профиль подготовки "Автомобили и автомобил. хоз-во") / В. С. Волков. - Гриф УМО. - Санкт-Петербург : Лань, 2015. - 144 с.

7 **Сарбаев, В. И.** Техническое обслуживание и ремонт автомобилей : Механизация и экологическая безопасность производственных процессов : учеб. пособие для вузов / В. И. Сарбаев [и др.]. - Изд. 2-е. - Ростов н/Д : Феникс, 2005. - 380 с.

8 **Баженов, С. П.** Основы эксплуатации и ремонта автомобилей и тракторов : учеб. для вузов / С. П. Баженов, Б. Н. Казьмин, С. В. Носов ; под ред. С. П. Баженова. - 4-е изд., стер. ; Гриф МО. - М. : Академия, 2010. - 328, [1] с.

9 **Анурьев, В.И.** Справочник конструктора-машиностроителя: В 3-х томах. 7-е изд., перераб. и доп. [Текст] / В.И. Анурьев. – М. : Машиностроение, 1992.

10 **Кузьмин, Н.А.** Автомобильный справочник-энциклопедия : учеб.пособие для студентов вузов, обуч. по направлениям "Назем. транспортно-технол. средства" и "Эксплуатация транспорт. средств" / Н. А. Кузьмин, В. И. Песков. - Гриф УМО. - Москва : ФОРУМ, 2015. - 287 с. : ил.

11 **Блюменштейн, В.Ю.** Проектирование технологической оснастки : учеб.пособие для вузов / В. Ю. Блюменштейн, А. А. Клепцов. - Изд. 3-е, стер. ; гриф УМО. - Санкт-Петербург : Лань, 2014. - 219 с.

12 **Тарабарин, О. И.** Проектирование технологической оснастки в машиностроении : учеб.пособие для вузов / О. И. Тарабарин, А. П. Абызов, В. Б. Ступко. - Изд. 2-е, испр. и доп. ; гриф УМО. - Санкт-Петербург : Лань, 2013. - 303 с. : ил.

13 **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.

14 **Карташевич, А. Н.** Диагностирование автомобилей : практикум : учеб.пособие для студентов вузов по специальностям "Техн. обеспечение процессов с.-х. пр-ва", "Ремонтно-обслуживающее пр-во в сел. хоз-ве", "Автосервис", "Техн. обслуживание автомобилей" / А. Н. Карташевич [и др.] ; под ред. А. Н. Карташевича. - Минск : Новое знание, 2015 ; Москва : Инфра-М, 2015. - 207 с. : ил.

15 **Волгин, В.В.** Автосервис: Создание и компьютеризация: Практическое пособие [Текст] / В.В. Волгин. – М. : Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2008. – 572 с.

17 **Круглик, В. М.** Технология обслуживания и эксплуатации автотранспорта : учеб.пособие для студентов вузов, обуч. по специальности

"Коммер. деятельность" / В. М. Круглик, Н. Г. Сычев. - Минск : Новое знание, 2015 ; Москва : ИНФРА-М, 2015. - 259 с. : ил.

18 **Виноградов, В. М.** Техническое обслуживание и текущий ремонт автомобилей, механизмы и приспособления : учеб.пособие для студентов сред. проф. образования / В. М. Виноградов, И. В. Бухтеева, А. А. Черепяхин. - Гриф УМО. - Москва : ФОРУМ, 2015. - 271 с.

19 **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.

20 **Тахтамышев, Х. М.** Основы технологического расчета автотранспортных предприятий : учеб.пособие для вузов / Х. М. Тахтамышев. - Гриф УМО. - Москва : Академия, 2011. - 351 с.

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

22 Погрузочно-разгрузочные работы : практич. пособие для стропальщика-такелажника / [сост. Н.М. Заднипренко и др.]. - М. : НЦ ЭНАС, 2005. - 207 с.

23 **Кравченко, И. Н.** Проектирование предприятий технического сервиса/ Под ред. И. Н. Кравченко: учебное пособие. – СПб.: Издательство «Лань», 2015. - 352 с.

24 **Чумаченко, Ю.Т.** Материаловедение для автомехаников : учеб.пособие / Ю. Т. Чумаченко, Г. В. Чумаченко, А. И. Герасименко ; под ред. А. С. Трофименко. - 2-е изд., доп. и перераб. - Ростов н/Д : Феникс, 2003. - 480 с.

25 **Пучин, Е.А.** Проектирование предприятий технического сервиса/ Е.А. Пучин и др.: учебно-методическое пособие. – Орел.: ОрелГАУ, 2013. - 108 с.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Формат	Зона	Поз.	Обозначение	Наименование	Кол.	Примечание	
<u>Документация</u>							
A1			17.БР.ПЭА.198.61.00.000СБ	Сборочный чертеж			
A4			17.БР.ПЭА.198.61.00.000ПЗ	Пояснительная записка			
<u>Сборочные единицы</u>							
		1	17.БР.ПЭА.198.61.01.000СБ	Рама в сборе	1		
		2	17.БР.ПЭА.198.61.02.000	Колесо поворотное в сборе	2	SCd61	
		3	17.БР.ПЭА.198.61.03.000	Колесо неповоротное в сборе	2	SCd63	
		4	17.БР.ПЭА.198.61.04.000	Домкрат в сборе	1	TUNKK116P	
		5	17.БР.ПЭА.198.61.05.000	Ролик в сборе	2		
<u>Детали</u>							
		7	17.БР.ПЭА.198.61.00.007	Труба 90x90x920	1		
		8	17.БР.ПЭА.198.61.00.008	Швеллер 70x60x827	2		
		9	17.БР.ПЭА.198.61.00.009	Усилитель полоса 6x120x120	2		
		10	17.БР.ПЭА.198.61.00.010	Кронштейн полоса 8x60x110	2		
		11	17.БР.ПЭА.198.61.00.011	Кронштейн	2		
		12	17.БР.ПЭА.198.61.00.012	Тяга полоса 6x30x450	2		
		13	17.БР.ПЭА.198.61.00.013	Рычаг полоса 6x30x190	2		
		14	17.БР.ПЭА.198.61.00.014	Кронштейн полоса 8x60	4		
		15	17.БР.ПЭА.198.61.00.015	Труба ϕ 25x672	2		
		16	17.БР.ПЭА.198.61.00.016	Труба ϕ 60x250	2		
		17	17.БР.ПЭА.198.61.00.017	Труба 60x60x390	1		
17.БР.ПЭА.198.61.00.000							
Изм. / лист		№ докум.		Подп.		Дата	
Разраб. Клейменов							
Проб. Турбин							
Исполн. Егоров							
Утв. Бабровский							
Устройство снятия колес					Лист	Лист	Листов
					1	1	3
					ТГУ ИМ		
					гр. ЭТКбэ-1233		
					Формат А4		

Копировал

