

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/kurovaya-rabota/432651>

Тип работы: Курсовая работа

Предмет: Разработка тех. процесса восстановительного ремонта

ВЕДЕНИЕ 4

1. Описание метода обслуживания автомобиля 5
2. Охрана труда 7
3. Подбор оборудования 10
4. Характеристики автомобиля 11
5. Перечень работ при ТО-2 13
6. Расчет производственной программы 15
- 6.1 Корректирование периодичности ТО и пробега до капитального ремонта 15
- Таблица 3.2 - Таблица корректирования пробега по кратности 16
- 6.2. Определение производственной программы по ТО и КР за цикл 16
- 6.3 Определение коэффициента технической готовности 17
- 6.4 Определения коэффициента использования парка 17
- 6.5 Определение коэффициента перехода от цикла к году 17
- 6.6 Определение количества ТО и КР по всему парку за год 17
- 6.7. Определение годовой трудоемкости зоны ТО-2 18
- 6.8 Распределение трудоемкости ТО-2 18
- 6.9 Определение площади зоны ТО-2 19
- ЗАКЛЮЧЕНИЕ 20

1. Описание метода обслуживания автомобиля

Технологический процесс технического обслуживания автомобилей представляет собой определенную последовательность выполнения работ, обеспечивающую их высокое качество при минимальной затрате рабочего времени.

Техническое обслуживание автомобиля подразделяется на следующие основные виды работ: уборочно-моечные и обтирочные, крепежные, контрольно-регулирующие, электротехнические, смазочно-очистительные, шинные и заправочные, каждый из которых состоит из определенных технологических операций.

Территория, предназначенная для выполнения одного из основных видов работ или отдельных операций технологического процесса технического обслуживания, оснащенная необходимым оборудованием, приборами, приспособлениями и инструментом, называется постом. На посту может быть одно или несколько рабочих мест.

Содержание работ и их последовательность, инструмент и приспособления, способ выполнения и необходимое для этого время, а также специальность и квалификация исполнителей устанавливаются для каждого поста и его рабочих мест соответствующими технологическими картами.

Значительная часть работ по техническому обслуживанию автомобилей производится на постах, но некоторые операции по обслуживанию электрооборудования, приборов системы питания, шиномонтажные и другие выполняются на производственно-вспомогательных участках или в цехах.

Существуют два метода организации технологического процесса технического обслуживания автомобилей: на универсальных и на специализированных постах.

При обслуживании на универсальных постах весь комплекс работ данного вида технического обслуживания выполняется на одном посту, кроме операций по уборке и мойке, для которых при любой организации процесса обслуживания выделяется отдельный пост. На универсальном посту работы могут выполняться бригадой рабочих-универсалов высокой квалификации или комплексной бригадой, состоящей из рабочих различных специальностей.

При наличии в автохозяйстве нескольких универсальных постов обслуживание автомобилей организуют с помощью специализированных бригад, переходящих последовательно от одного поста к другому.

При таком методе организации обслуживания применяют преимущественно тупиковые параллельно расположенные посты (рис. 175). Въезд на пост автомобиля осуществляется передним ходом, а съезд -

задним ходом. Проездные прямоточные посты применяют для уборки и мойки автомобилей. На каждом из параллельных универсальных постов возможно выполнение различного объема работ, что позволяет одновременно обслуживать разнотипные автомобили. В этом заключается преимущество данного метода обслуживания.

Недостатком тупикового расположения постов является загрязнение воздуха отработавшими газами в процессе маневрирования автомобиля при его установке на пост и съезде с него, а также затраты времени на маневрирование.

При обслуживании на специализированных постах на каждом из них выполняется часть всего комплекса работ данного вида технического обслуживания, требующих однородного оборудования и соответственной специализации рабочих.

При организации обслуживания на специализированных постах могут быть применены поточный или операционно-постовой методы.

При поточном методе весь комплекс работ данного вида технического обслуживания выполняется одновременно на нескольких специализированных постах, расположенных в технологической последовательности выполнения обслуживания.

2. Охрана труда

Требования техники безопасности на постах технического обслуживания:

- полы на посту должны иметь ровную (без порогов) гладкую, но не скользкую удароустойчивую, не впитывающую нефтепродукты поверхность. Их необходимо систематически очищать от смазки и грязи. Потолки и стены следует закрашивать краской светлых тонов;
- оборудование должно быть расставлено с соблюдением необходимых расстояний;
- для обеспечения электробезопасности производственное помещение окольцовывают шиной заземления, расположенной на 0,5 м от пола и снабженной надежными контактами. Все корпуса электродвигателей, а также металлические части оборудования, которые могут оказаться под напряжением, должны быть занулены или заземлены. Переносной электроинструмент можно применять при условии его исправности при напряжении не более 36 В. Если переносной электроинструмент работает от напряжения большего, чем 36 В, то он должен выдаваться вместе с защитными приспособлениями (диэлектрические перчатки, обувь, коврики и др.).
- при перерыве в подаче электроэнергии необходимо немедленно отключить инструмент и приспособления;
- при работе пневматическим инструментом его во время работы держат двумя руками – за рукоятку и корпус; при неисправности пневмоинструмента отключают от воздухопровода; вставляют и вынимают рабочий инструмент только после выключения пневмоинструмента. Шланг не должен иметь изломов, разрывов, потертостей, порезов. Следует избегать натяжения, перекручивания шланга.
- отсоединять шланг от воздухопровода или инструмента следует только после закрытия крана, подающего сжатый воздух в шланг, так как сжатый воздух может вырвать шланг из рук и травмировать;
- слесарно-монтажные инструменты, применяемые на постах ТО, должны быть исправными. Не допускаются использование гаечных ключей с изношенными гранями и несоответствующих размеров, применение рычагов для увеличения усилий затягивания резьбового соединения, а также зубила и молотка в этих целях. Рукоятки отверток, напильников, ножовок должны быть изготовлены из пластмассы или дерева, на их поверхностях не должно быть сколов. Деревянные рукоятки во избежание раскалывания должны иметь металлические скрепляющие кольца;
- для осмотра автомобилей необходимо применять только переносные безопасные лампы напряжением 36 В с предохранительными сетками. При работе в осмотровых канавах напряжение ламп не должно превышать 12 В. Ручные электроинструменты присоединять к электросети только через розетки с заземляющим контактом. Провода электроинструмента подвешивать, не допуская соприкосновения их с полом;
- осмотровые каналы должны иметь направляющие предохранительные борта-реборды и содержаться в чистоте. Не допускаются разлив масла и наличие сырости на дне и стенах канавы;
- работы по техническому обслуживанию следует осуществлять при неработающем двигателе, за исключением случаев, когда работа двигателя необходима по технологическому процессу данной операции;
- не допускается проводить подкачку колес без снятия с автомобиля, если нарушена сборка колеса или давление в колесе снижено более чем на 40% от нормативного значения. Накачивание колес, имеющих замочные кольца, следует осуществлять с применением специальных ограждений, обеспечивающих

безопасность работающих в случае вылета замочного кольца;

ЛИТЕРАТУРА

1. Б.Н.Суханов, И.О.Борзых, Ю.Ф.Бедарев "Техническое обслуживание и ремонт автомобилей", Москва, Транспорт, 1985г.
2. Краткий автомобильный справочник, НИИАТ, Москва, Транспорт, 1986г.
3. Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта, Москва, Транспорт, 1986г
4. Г.М. Напольский "Технологическое проектирование автотранспортных предприятий", Москва, Транспорт, 1985г.
5. Г.В.Крамаренко, И.В.Барашков "Техническое обслуживание автомобилей", Москва, Транспорт, 1982г.
6. Общесоюзные нормы технологического проектирования предприятий для автомобильного транспорта. ОНТП-01-86, Горький, 1990г.

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/kurovaya-rabota/432651>