

на тему «Визначення параметрів великого вантажного АТП, яке працює в умовах експлуатації 2 категорії»

Студент

Федько Євгеній Миколайович

Керівник

Таран І. О.

1. Вибір рухомого складу АТП

У відповідності із завданням обрані три легкові автомобілі з заданим об'ємом двигуна приблизно однакового класу та модифікації. Технічні характеристики яких наведені у табл. 1.1.

Таблиця 1.1

Характеристики легкових автомобілів, обраних для наступного порівняння та розрахунку

| Показник | Легковий автомобіль 1 | Легковий автомобіль 2 | Легковий автомобіль 3 |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Виробник | Kia | Peugeot | Mitsubishi |
| Модель | Picanto 1,1 | 206 SW | Colt 1,1 |
| Тип кузова | хетчбек | універсал | хетчбек |
| Загальна кількість дверей | 5 | 5 | 5 |
| Число місць | 4/5 | 5 | 5 |
| База, мм | 2370 | 2442 | 2500 |
| Коля колес, передніх/задніх, мм | 1400/1385 | 1419/1407 | 1450/1445 |
| Довжина х ширина х висота, мм | 3495x1595x1480 | 4028x1652x1460 | 3870x1695x1550 |
| Споряджена маса, кг | 855 | 995 | 940 |
| Допустима повна маса, кг | 1350 | 1485 | 1450 |
| Об'єм багажника мінімальний / максимальний, куб дм | 157/882 | 313/1136 | 220/1070 |
| Максимальна швидкість, км/год | 154 | 161 | 165 |
| Час розгону з місця до 100 (96,5) км/год, с | 15,1 | 17,8 | 13,4 |
| Умовні витрати палива за стандартом EU, л/100 км (шосе/місто) | 4,3/6,1 | 5,2/8,7 | 4,6/7,0 |
| Умовні витрати палива за стандартом USA, л/100 км (шосе/місто) | 4,3/6,1 | 5,2/8,7 | 4,6/7,0 |
| Об'єм паливного баку, л | 35 | 50 | 47 |
| Розташування двигуна і ведучі колеса | передне | передне | передне |
| Розташування, число циліндрів и клапанів | P4-12 | P4-8 | P3-12 |
| Робочий об'єм двигуна, л | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| Діаметр циліндру і хід поршня, мм | 67,0x73,0 | 72,0x69,0 | 75,0x84,8 |
| Ступінь стискання | 10 | 10,2 | 10,5 |
| Система живлення | розподілене впорскування | розподілене впорскування | розподілене впорскування |

| | | | |
|--|--------------------|--------------------|--------------------|
| Номинальна потужність, к с (кВт)/об/хв | 65 (48)/5600 | 60 {44}/5500 | 75 (55)/6000 |
| Максимальний крутний момент, Н*м/об/хв | 9772800 | 94/2700 | 100/3500 |
| Тип и число ступенів коробки передач | М5 | М5 | М5 |
| Тип передньої підвіски | незалежна підвіска | незалежна підвіска | незалежна підвіска |
| Тип задньої підвіски | пнп | нг | пнп |
| Наявність гідропідсилювача рульового механізму | так | так | так |
| Розмір стандартних шин | 165/60R14 | 175/65R14 | 175/65R14 |
| Тип гальм (передніх/задніх) та наявність АБС | Д/Б-АБС | Д/Б-АБС | Д/Б-АБС |

Для розрахунку обрано автомобіль, що має найменшу базу.

Таким автомобілем є:

Виробник **Kia**
 Модель **Picanto 1,1**

У відповідності із завданням обрані три вантажні автомобілі з заданою вантажопідйомністю. Технічні характеристики яких наведені у табл. 1.2.

Таблиця 1.2

Технічні характеристики вантажних автомобілів, обраних для наступного порівняння та розрахунку

| Показник | Вантажний автомобіль 1 | Вантажний автомобіль 2 | Вантажний автомобіль 3 |
|----------------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| Виробник | КАМАЗ | КАМАЗ | КрАЗ |
| Модель | 6522 | 6522 | 6446 |
| Номинальна вантажопідйомність, т | 12,0 | 12,0 | 12,0 |
| Колісна формула | 6*6 | 6*6 | 6*6 |
| Тип кабіни | кабіна над двигуном | кабіна над двигуном | капотна компоновка |
| Допустима повна маса, т | 27,50 | 27,50 | 22,24 |
| Двигун | 740.61-320 | 740.61-320 | V8T |
| Робочий об'єм двигуна, куб.см | 10857 | 10857 | 14866 |
| Потужність двигуна, к.с | 320 | 320 | 330 |
| База, мм | 3,6 | 3,6 | 4,6 |
| Число передач КП | 16 | 16 | 8*2 |

Для розрахунку обрано автомобіль, що має найбільшу потужність двигуна, що забезпечить менші витрати палива.

Таким автомобілем є:

Виробник **КрАЗ**
 Модель **6446**

У відповідності із завданням обрані три автобуси заданої довжини. Технічні характеристики яких наведені у табл. 1.3.

Таблиця 1.3

Автобуси, обрані для наступного порівняння та розрахунку

| Показник | Автобус 1 | Автобус 2 | Автобус 3 |
|--|--------------|------------------|------------------|
| Виробник | МАЗ | Hyundai | Hyundai |
| Модель | 256100 | Aero Town D6DA19 | Aero Town D6DA19 |
| Клас автобуса | Середній | Середній | Середній |
| Загальна кількість місць (в т.ч посадочних) | 43 (25) | 33+1 | 33+1 |
| Кількість дерцят | 2 | 1 | 1 |
| Модель двигуна | ММЗ-Д 245.30 | D6DA19 | D6DA19 |
| Об'єм двигуна, куб см | 4750 | 12300 | 12300 |
| Потужність двигуна, к.с | 155 | 196 | 196 |
| Довжина, м | 9,09 | 8,59 | 8,59 |
| Ширина, м | 2,50 | 2,29 | 2,29 |
| Висота, м | 3,33 | 2,91 | 2,91 |

Для розрахунку обрано автобус, що має найменший об'єм двигуна.

Таким автомобілем є:

Виробник **Hyundai**
 Модель **Aero Town D6DA19**

Для наступних розрахунків обрано рухомий склад заданого автотранспортного підприємства, що складається з легкових автомобілей, вантажівок та автобусів, який наведений у табл. 1.4.

Таблиця 1.4

Обраний рухомий склад парку АТП

| легковий автомобіль | |
|----------------------|------------------|
| виробник | модель |
| Kia | Picanto 1,1 |
| вантажний автомобіль | |
| виробник | модель |
| КрАЗ | 6446 |
| автобус | |
| виробник | модель |
| Hyundai | Aero Town D6DA19 |

Таблиця 1.5

Характеристики автомобілів

| Показник | Легковий автомобіль | Вантажний автомобіль | Автобус |
|--|---------------------|----------------------|------------------|
| Виробник | Kia | КрАЗ | Hyundai |
| Модель | Picanto 1,1 | 6446 | Aero Town D6DA19 |
| Кількість місць (шт)/ Вантажопідйомність(т) | 4/5 | 12,0 | 33+1 |

| | | | |
|--------------------------|--------------|-------|-------|
| Об'єм двигуна, л | 1,1 | 14,87 | 12,30 |
| Потужність двигуна, к.с | 65 (48)/5600 | 330 | 196 |
| Допустима повна маса, кг | 1350 | 22240 | - |

2. Технологічний розрахунок

2.1. Коригування нормативів технічного обслуговування та ремонту рухомого складу комплексного АТП

Нормативи технічного обслуговування (ТО) й ремонту (Р), встановлені для еталонних умов експлуатації рухомого складу [1], у зв'язку з тим, що вони відрізняються від реальних умов, їхні значення піддаються корегуванню шляхом зміни кількісного значення нормативів періодичності та трудомісткості ТО і ремонту.[2].

З "Положення про технічне обслуговування і ремонт рухомого складу автомобільного транспорту" [3] вибираються відповідні коригувальні коефіцієнти, які враховують:

- умов експлуатації автомобілів, K_1 ;
- модифікації рухомого складу й організації його роботи, K_2 ;
- природно-кліматичних умов; K_3 ;
- пробігу з початку експлуатації, K_4 і K_4' ;
- розміри автотранспортного підприємства й кількості технологічно сумісних груп рухомого складу, K_5 .

Результуючий коефіцієнт коректування відповідних нормативів ТО і Р утворюється шляхом перемноження окремих коефіцієнтів:

- для періодичності ТО – $K_1 \cdot K_3$;
- пробігу до КР – $K_1 \cdot K_2 \cdot K_3$;
- трудомісткості ТО – $K_2 \cdot K_5$;
- трудомісткості ПР – $K_1 \cdot K_2 \cdot K_3 \cdot K_4 \cdot K_5$;
- витрати запасних частин – $K_1 \cdot K_2 \cdot K_3$.

Примітка. Значення коефіцієнтів коригування приймають за таблицями із [3]. Результуючі коефіцієнти коригування нормативів періодичності технічного обслуговування і пробігу до КР можуть бути не менше 0,5.

Умови вибору коефіцієнтів K_1, K_2, K_3, K_4, K_5 визначаються прийнятими умовами експлуатації АТЗ, завданням на бакалаврську роботу.

Коефіцієнти K_4 і K_4' розраховують як середньозважені величини.

де K_{4i} – коефіцієнт, що відповідає i -му інтервалу пробігу до КР; A_{ik} – число АТЗ із пробігом з початку експлуатації, що відповідає i -му інтервалу.

Для спрощення значення коефіцієнту K_4' приймається рівним 1,0.

$$K_4' = 1,0$$

Для розрахунку виробничої програми необхідно попередньо для даного АТП вибрати нормативні значення пробігів рухомого складу до КР і періодичності ТО-1 і ТО-2, які встановлені положенням для певних, найбільш типових умов, а саме: першої категорії умов експлуатації, базових моделей автомобілів, помірного кліматичного району з помірно агресивністю навколишнього середовища.

Таким чином для конкретного АТП проводиться корегування нормативного пробігу $L_{KR} = L_u$ (L_{KR} - пробіг до капітального ремонту, L_u - цикловий пробіг) і періодичність ТО-1 і ТО-2.

Для спрощення розрахунків кількість робочих днів приймається рівною 255.

$$D_{роб} = 255$$

Нормативний пробіг легкового автомобіля [1]

Kia Picanto 1,1

| | | |
|---------------------------------|--------|----|
| до КР – $L_{\text{ч}}^H =$ | 150000 | км |
| до ТО-1 – $L_{\text{ТО-1}}^H =$ | 15000 | км |
| до ТО-2 – $L_{\text{ТО-2}}^H =$ | 30000 | км |

Нормативний пробіг вантажного автомобіля [1]

КрАЗ 6446

| | | |
|---------------------------------|--------|----|
| до КР – $L_{\text{ч}}^H =$ | 350000 | км |
| до ТО-1 – $L_{\text{ТО-1}}^H =$ | 5000 | км |
| до ТО-2 – $L_{\text{ТО-2}}^H =$ | 20000 | км |

Нормативний пробіг автобусу [1]

Hyundai Aero Town D6DA19

| | | |
|---------------------------------|--------|----|
| до КР – $L_{\text{ч}}^H =$ | 550000 | км |
| до ТО-1 – $L_{\text{ТО-1}}^H =$ | 6000 | км |
| до ТО-2 – $L_{\text{ТО-2}}^H =$ | 18000 | км |

Kia Picanto 1,1

$$K_1 = 0,9$$

$$K_2 = 0,9$$

$$K_3 = 0,9$$

КрАЗ 6446

$$K_1 = 0,9$$

$$K_2 = 0,9$$

$$K_3 = 0,9$$

Hyundai Aero Town D6DA19

$$K_1 = 0,9$$

$$K_2 = 0,9$$

$$K_3 = 0,9$$

Скоригований пробіг АТЗ за цикл (до КР) становить:

$$L_{\text{ч}}' = L_{\text{ч}}^H \cdot K_1 \cdot K_2 \cdot K_3$$

км

де $L_{\text{ч}}^H$ – нормативне значення пробігу за цикл (до КР), км;

| | | | | | | | | | | | |
|------------------|-------------------|--------|---|-----|---|-----|---|-----|---|--------|----|
| Kia Picanto 1,1: | $L_{\text{ч}}' =$ | 150000 | · | 0,9 | · | 0,9 | · | 0,9 | = | 109350 | км |
|------------------|-------------------|--------|---|-----|---|-----|---|-----|---|--------|----|

| | | | | | | | | | | | |
|------------|-------------------|--------|---|-----|---|-----|---|-----|---|--------|----|
| КрАЗ 6446: | $L_{\text{ч}}' =$ | 350000 | · | 0,9 | · | 0,9 | · | 0,9 | = | 255150 | км |
|------------|-------------------|--------|---|-----|---|-----|---|-----|---|--------|----|

| | | | | | | | | | | | |
|---------------------------|-------------------|--------|---|-----|---|-----|---|-----|---|--------|----|
| Hyundai Aero Town D6DA19: | $L_{\text{ч}}' =$ | 550000 | · | 0,9 | · | 0,9 | · | 0,9 | = | 400950 | км |
|---------------------------|-------------------|--------|---|-----|---|-----|---|-----|---|--------|----|

Пробіг всіх АТЗ за цикл визначається за формулою:

$$L_{\text{ч}} = \frac{L_{\text{ч}}'}{l_{cc}} \cdot N_a$$

км

Kia Picanto 1,1:

$$L_{\text{ч}} = \frac{109350}{300} \cdot 15 = 5467,5 \text{ км}$$

$$\text{КрАЗ 6446:} \quad L_{\text{д}} = \frac{255150}{150} \cdot 400 = 680400,0 \quad \text{км}$$

$$\text{Hyundai Aero Town D6DA19:} \quad L_{\text{д}} = \frac{400950}{200} \cdot 30 = 60142,5 \quad \text{км}$$

Корегування пробігу до чергового ТО визначається за формулою:

$$L'_i = L_i^H \times K_1 \times K_3 \quad \text{км}$$

де L_i^H – нормативне значення пробігу до чергового ТО, км.

$$\text{Kia Picanto 1,1:} \quad L'_{\text{ТО-1}} = 15000,0 \cdot 0,9 \cdot 0,9 = 12150,0 \quad \text{км}$$

$$L'_{\text{ТО-2}} = 30000,0 \cdot 0,9 \cdot 0,9 = 24300,0 \quad \text{км}$$

$$\text{КрАЗ 6446:} \quad L'_{\text{ТО-1}} = 5000,0 \cdot 0,9 \cdot 0,9 = 4050,0 \quad \text{км}$$

$$L'_{\text{ТО-2}} = 20000,0 \cdot 0,9 \cdot 0,9 = 16200,0 \quad \text{км}$$

$$\text{Hyundai Aero Town D6DA19:} \quad L'_{\text{ТО-1}} = 6000,0 \cdot 0,9 \cdot 0,9 = 4860,0 \quad \text{км}$$

$$L'_{\text{ТО-2}} = 18000,0 \cdot 0,9 \cdot 0,9 = 14580,0 \quad \text{км}$$

Після визначення розрахункової періодичності ТО-1 ($L'_{\text{ТО-1}}$) проводиться остаточне коректування її величини по кратності із середньодобовим пробігом АТЗ ($l_{\text{сд}}$):

$$n_{\text{ТО-1}} = \frac{L'_{\text{ТО-1}}}{l_{\text{сд}}}$$

де $n_{\text{ТО-1}}$ – величина кратності (округлюється до цілого числа).

$$\text{Kia Picanto 1,1:} \quad n_{\text{ТО-1}} = \frac{12150,0}{300,0} = 41$$

$$\text{КрАЗ 6446:} \quad n_{\text{ТО-1}} = \frac{4050,0}{150,0} = 27$$

$$\text{Hyundai Aero Town D6DA19:} \quad n_{\text{ТО-1}} = \frac{4860,0}{200,0} = 24$$

Остаточню скореговану по кратності величину періодичності ТО-1 ($L_{\text{ТО-1}}$), прийме значення:

$$L_{\text{ТО-1}} = n_{\text{ТО-1}} \cdot l_{\text{сд}}, \text{ км}$$

Отримане значення округлюється до сотень, але не більш 10 % від отриманого результату.

$$\text{Kia Picanto 1,1:} \quad L_{\text{ТО-1}} = 41 \cdot 300,0 = 12300,0 \quad \text{км}$$

$$\text{КрАЗ 6446:} \quad L_{\text{ТО-1}} = 27 \cdot 150,0 = 4050,0 \quad \text{км}$$

$$\text{Hyundai Aero Town D6DA19:} \quad L_{\text{ТО-1}} = 24 \cdot 200,0 = 4800,0 \quad \text{км}$$

Після визначення розрахункової періодичності ТО-2 ($L'_{\text{ТО-2}}$) перевіряється її кратність зі скоректованою періодичністю ТО-1:

$$n_{\text{ТО-2}} = \frac{L'_{\text{ТО-2}}}{L_{\text{ТО-1}}}$$

де n_{TO-1} – величина кратності (округлюється до цілого числа).

$$\begin{aligned} \text{Kia Picanto 1,1:} & \quad n_{TO-2} = \frac{24300,0}{12300,0} = 2 \\ \text{КрАЗ 6446:} & \quad n_{TO-2} = \frac{16200}{4050,0} = 4 \\ \text{Hyundai Aero Town D6DA19:} & \quad n_{TO-2} = \frac{14580}{4800,0} = 3 \end{aligned}$$

Остаточна скоректована величина періодичності TO-2 (L_{TO-2}) прийме значення

$$L_{TO-2} = n_{TO-2} \cdot L_{TO-1}, \text{ км}$$

$$\begin{aligned} \text{Kia Picanto 1,1:} & \quad L_{TO-2} = 2 \cdot 12300,0 = 24600,0 \quad \text{км} \\ \text{КрАЗ 6446:} & \quad L_{TO-2} = 4 \cdot 4050,0 = 16200,0 \quad \text{км} \\ \text{Hyundai Aero Town D6DA19:} & \quad L_{TO-2} = 3 \cdot 4800,0 = 14400,0 \quad \text{км} \end{aligned}$$

Величина розрахункового пробігу АТЗ до капітального ремонту коректується по кратності з періодичністю TO-1 і TO-2:

$$\text{де } n_{KP} - \text{величина кратності (округляється до цілого числа).} \quad n_{KP} = \frac{L'_u}{L_{TO-2}}$$

$$\begin{aligned} \text{Kia Picanto 1,1:} & \quad n_{KP} = \frac{109350,0}{24600,0} = 4 \\ \text{КрАЗ 6446:} & \quad n_{KP} = \frac{255150,0}{16200,0} = 16 \\ \text{Hyundai Aero Town D6DA19:} & \quad n_{KP} = \frac{400950,0}{14400,0} = 28 \end{aligned}$$

Остаточна скоректована величина періодичності КР (L_{KP}) прийме значення

$$\begin{aligned} \text{Kia Picanto 1,1:} & \quad L_{KP} = n_{KP} \cdot L_{TO-2} = 4 \cdot 24600,0 = 98400,0 \quad \text{км} \\ \text{КрАЗ 6446:} & \quad L_{KP} = 16 \cdot 16200,0 = 259200,0 \quad \text{км} \\ \text{Hyundai Aero Town D6DA19:} & \quad L_{KP} = 28 \cdot 14400,0 = 403200,0 \quad \text{км} \end{aligned}$$

Допустиме відхилення остаточних скоректованих величин $L_{TO-1}, L_{TO-2}, L_{KP}$ від нормативних $\pm 10\%$.

У тих випадках, коли автомобіль зазнає другого або третього КР, вводять коефіцієнт 0,8, вважаючи, що пробіг у цьому випадку повинен скласти 80 % від L_{KP} .

Результати розрахунків зводяться до табл. 2.1.

Таблиця 2.1

Нормативи ресурсного пробігу (або пробігу до КР) та періодичність ТО

| | Kia Picanto 1,1: | КрАЗ 6446: | Hyundai Aero Town D6DA19: |
|--------|------------------|------------|---------------------------|
| L'_u | 150000,0 | 350000,0 | 550000,0 |

| | | | |
|--------------|----------|----------|----------|
| L_{TO-2}^u | 30000,0 | 20000,0 | 18000,0 |
| L_{TO-1}^u | 15000,0 | 5000,0 | 6000,0 |
| K_1 | 0,9 | 0,9 | 0,9 |
| K_2 | 0,9 | 0,9 | 0,9 |
| K_3 | 0,9 | 0,9 | 0,9 |
| L_u | 109350,0 | 255150,0 | 400950,0 |
| L_{TO-2} | 24300,0 | 16200,0 | 14580,0 |
| L_{TO-1} | 12150,0 | 4050,0 | 4860,0 |
| L_u | 5467,5 | 680400,0 | 60142,5 |
| L_{TO-2} | 24600,0 | 16200,0 | 14400,0 |
| L_{TO-1} | 12300,0 | 4050,0 | 4800,0 |

2.2. Розрахунок виробничої програми за кількістю впливів

2.2.1. Розрахунок виробничої програми за кількістю впливів за цикл

Число технічних впливів визначається цикловим методом у тому випадку, коли невідомий річний пробіг АТЗ.

Число ТО і КР один АТЗ за цикл визначається відношенням циклового пробігу до пробігу певного виду впливів. Так як L_u у даній методиці розрахунків прийнятий рівним пробігу L_{KP} , то число КР одного АТЗ за цикл дорівнюватиме одиниці.

Прийнято, що щозмінне обслуговування (ЩО) розділяється на ЩОс (виконуване щодня) і ЩОт (виконуване перед ТО й поточним ремонтом (ПР)).

Таким чином число КР (N_{KP}), ТО-1 (N_{TO-1}), ТО-2 (N_{TO-2}), ЩОс ($N_{ЩОс}$) за цикл на один АТЗ розраховується за формулами:

$$N_{TO-2u} = \frac{L_u}{L_{TO-2}} \cdot N_{KP} = \frac{L_u}{L_{KP}} = 1$$

$$N_{TO-1u} = \frac{L_{KP}}{L_{TO-1}} - (N_{KP} + N_{TO-2})$$

де 1,6 - коефіцієнт, що враховує вплив технічних впливів на ПР.

Отриманий результат до 0,85 округлюється до нуля, більше 0,85 до одиниці.

Kia Picanto 1,1:

$$N_{ЩОмч} = 1,6 \cdot (N_{TO-1} + N_{KP} - N_{TO-2}) = \frac{5467,5}{98400,0} = 0 \quad \text{од.}$$

$$N_{TO-2u} = \frac{98400,0}{24600,0} - 0 = 4 \quad \text{од.}$$

$$N_{TO-1u} = \frac{98400,0}{12300,0} - (0 + 4) = 4 \quad \text{од.}$$

$$N_{ЩОсч} = \frac{5467,5}{300,0} = 18 \quad \text{од.}$$

КрАЗ 6446:

$$N_{\text{ЩОм}} = 1,6 \cdot (4 + 4) = 13 \text{ од.}$$

$$N_{\text{КР}} = \frac{680400,0}{259200,0} = 3 \text{ од.}$$

$$N_{\text{ТО-2}} = \frac{259200,0}{16200,0} - 3 = 13 \text{ од.}$$

$$N_{\text{ТО-1}} = \frac{259200,0}{4050,0} - (3 + 13) = 48 \text{ од.}$$

$$N_{\text{ЩОс}} = \frac{680400,0}{150,0} = 4536 \text{ од.}$$

$$N_{\text{ЩОм}} = 1,6 \cdot (48 + 13) = 98 \text{ од.}$$

Hyundai Aero Town D6DA19:

$$N_{\text{КР}} = \frac{60142,5}{403200,0} = 0 \text{ од.}$$

$$N_{\text{ТО-2}} = \frac{403200,0}{14400,0} - 0 = 28 \text{ од.}$$

$$N_{\text{ТО-1}} = \frac{403200,0}{4800,0} - (0 + 28) = 56 \text{ од.}$$

$$N_{\text{ЩОс}} = \frac{60142,5}{200,0} = 301 \text{ од.}$$

$$N_{\text{ЩОм}} = 1,6 \cdot (56 + 28) = 134 \text{ од.}$$

Результати розрахунків зводяться до табл. 2.2

Таблиця 2.2

Виробнича програма за кількістю впливів за цикл

| | Kia Picanto 1,1: | КрАЗ 6446: | Hyundai Aero Town D6DA19: |
|-------------------|------------------|------------|---------------------------|
| $N_{\text{КР}}$ | 0 | 3 | 0 |
| $N_{\text{ТО-1}}$ | 4 | 13 | 28 |
| $N_{\text{ТО-2}}$ | 4 | 48 | 56 |
| $N_{\text{ЩОс}}$ | 18 | 4536 | 301 |
| $N_{\text{ЩОм}}$ | 13 | 98 | 134 |

2.2.2. Розрахунок виробничої програми за кількістю впливів за рік

У зв'язку з тим, що пробіг АТЗ за рік відрізняється від його пробігу за цикл, а виробничу програму підприємства звичайно розраховують на рік, то для визначення річної кількості ТО, необхідно провести відповідний перерахунок отриманих значень $N_{\text{ТО-1р}}$, $N_{\text{ТО-2р}}$, $N_{\text{ЩОср}}$, $N_{\text{ЩОмр}}$ за цикл до значень $N_{\text{ТО-1р}}$, $N_{\text{ТО-2р}}$, $N_{\text{ЩОср}}$, $N_{\text{ЩОмр}}$ за рік за формулами:

$$N_p = \frac{L_p}{L_{\text{ц}}}$$

$$N_{\text{ТО-2р}} = \frac{L_p}{L_{\text{ТО-2}}} - N_p$$

$$N_{TO-1_p} = \frac{L_p}{L_{TO-1}} - (N_p + N_{TO-2})$$

$$N_{ЩОср} = \frac{L_p}{l_{сд}}$$

$$N_{ЩОмп} = 1,6 \left(N_{TO-1_p} + N_{TO-2_p} \right)$$

де L_p – річний пробіг АТЗ, км.;

N_p – кількість списань АТЗ за рік, од.

Річний пробіг автомобіля знаходиться за формулою:

$$L_p = l_{сд} \cdot D_{роб} \cdot \alpha_m$$

де $D_{роб}$ – кількість днів роботи АТЗ на рік,

α_m -коефіцієнт технічної готовності АТЗ.

При проектуванні автотранспортного підприємства, коефіцієнт технічної готовності автотранспорту розраховується за формулою:

$$\alpha_m = \frac{1}{1 + l_{сд} \cdot \left(\frac{D_{ТО-ПП} \cdot K'_4}{1000} + \frac{D_{КР}}{L_{КР}} \right)}$$

де $D_{ТО-ПП}$ – кількість днів простою АТЗ в ТО й ПР на 1000 км пробігу, приймається згідно [4, 5]:

K'_4 – коректувальний коефіцієнт, що враховує пробіг автомобіля з початку експлуатації;

$$K'_4 = 1,0$$

| | | | |
|---------------------------|---------------|------|-------------|
| Kia Picanto 1,1: | $D_{ТО-ПП} =$ | 0,13 | дні/1000 км |
| КрАЗ 6446: | $D_{ТО-ПП} =$ | 0,6 | дні/1000 км |
| Hyundai Aero Town D6DA19: | $D_{ТО-ПП} =$ | 0,33 | дні/1000 км |

$D_{КР}$ – кількість днів простою в КР, приймається згідно [4, 5]:

| | | | |
|------------------|------------|---|------|
| Kia Picanto 1,1: | $D_{КР} =$ | 1 | днів |
| КрАЗ 6446: | $D_{КР} =$ | 1 | днів |

Hyundai Aero Town D6DA19:

$D_{кр} = 15$ днів

Kia Picanto 1,1:

$$\alpha_r = \frac{1}{1 + 300,0 \cdot \left(\frac{0,13}{1000} \cdot 1 + \frac{1}{#####} \right)} = 0,96$$

КрАЗ 6446:

$$\alpha_r = \frac{1}{1 + 150,0 \cdot \left(\frac{0,6}{1000} \cdot 1 + \frac{1}{#####} \right)} = 0,92$$

Hyundai Aero Town D6DA19:

$$\alpha_r = \frac{1}{1 + 200,0 \cdot \left(\frac{0,33}{1000} \cdot 1 + \frac{15}{#####} \right)} = 0,93$$

Річний пробіг автомобіля дорівнює:

Kia Picanto 1,1:

$$L_p = 300,0 \cdot 255 \cdot 0,96 = 73440,0 \text{ км}$$

КрАЗ 6446:

$$L_p = 150,0 \cdot 255 \cdot 0,92 = 35190,0 \text{ км}$$

Hyundai Aero Town D6DA19:

$$L_p = 200,0 \cdot 255 \cdot 0,93 = 47430,0 \text{ км}$$

Знаходиться після округлення кількість $N_p, N_{ТО-1м}, N_{ТО-2м}, N_{ЩОср}, N_{ЩОмп}$:

Kia Picanto 1,1:

$$N_p = \frac{73440,0}{5467,5} = 3 \text{ од.}$$

21

$$N_{ТО-2п} = \frac{73440,0}{24600,0} - 3 = 0 \text{ од.}$$

$$N_{ТО-1п} = \frac{73440,0}{12300,0} - (3 + 0) = 3 \text{ од.}$$

$$N_{ЩОср} = \frac{73440,0}{300,0} = 245 \text{ од.}$$

$$N_{ЩОмп} = 1,6 \cdot (3 + 0) = 5 \text{ од.}$$

КрАЗ 6446:

$$N_p = \frac{35190,0}{680400,0} = 0 \text{ од.}$$

$$N_{ТО-2п} = \frac{35190,0}{16200,0} - 0 = 2 \text{ од.}$$

$$N_{ТО-1п} = \frac{35190,0}{4050,0} - (0 + 2) = 7 \text{ од.}$$

$$N_{ЩОср} = \frac{35190,0}{150,0} = 235 \text{ од.}$$

$$N_{ЩОмп} = 1,6 \cdot (7 + 2) = 14 \text{ од.}$$

Hyundai Aero Town D6DA19:

$$N_p = \frac{47430,0}{60142,5} = 0 \text{ од.}$$

$$N_{ТО-2п} = \frac{47430,0}{14400,0} - 0 = 3 \text{ од.}$$

$$N_{TO-1p} = \frac{47430}{4800,0} - (0 + 3) = 7 \text{ од.}$$

$$N_{\text{ЩОср}} = \frac{47430,0}{200,0} = 237 \text{ од.}$$

$$N_{\text{ЩОмп}} = 1,6 \cdot (7 + 3) = 16 \text{ од.}$$

Отримані результати розрахунків зводяться до табл. 2.3.

Таблиця 2.3

Виробнича програма для одного АТЗ за кількістю впливів за рік

| | Kia Picanto 1,1: | КрАЗ 6446: | Hyundai Aero Town D6DA19: |
|-------------------|------------------|------------|---------------------------|
| D_{TO-PP} | 0,13 | 0,60 | 0,33 |
| K'_4 | 1,00 | 1,00 | 1,00 |
| α_m | 0,96 | 0,92 | 0,93 |
| L_p | 73440,0 | 35190,0 | 47430,0 |
| N_p | 0 | 0 | 3 |
| N_{TO-2p} | 0 | 2 | 3 |
| N_{TO-1p} | 3 | 7 | 7 |
| $N_{\text{ЩОср}}$ | 245 | 235 | 237 |
| $N_{\text{ЩОмп}}$ | 5 | 14 | 16 |

2.2.3. Розрахунок річної виробничої програми для групи АТЗ

Річна кількість обслуговувань (ТО-1, ТО-2, ЩО_с, ЩО_т) для груп АТЗ розраховується за формулою:

$$N_{TOi} = N_{TOip} \cdot N_a$$

N_a – списочна кількість АТЗ а-ї групи, од.

Kia Picanto 1,1:

$$N_{TO-1} = 3 \cdot 15 = 45 \text{ од.}$$

$$N_{TO-2} = 0 \cdot 15 = 0 \text{ од.}$$

$$N_{\text{ЩОс}} = 245 \cdot 15 = 3675 \text{ од.}$$

$$N_{\text{ЩОмп}} = 5 \cdot 15 = 75 \text{ од.}$$

КрАЗ 6446:

$$N_{TO-1} = 7 \cdot 400 = 2800 \text{ од.}$$

$$N_{TO-2} = 2 \cdot 400 = 800 \text{ од.}$$

$$N_{\text{ЩОс}} = 235 \cdot 400 = 94000 \text{ од.}$$

$$N_{\text{ЩОмп}} = 14 \cdot 400 = 5600 \text{ од.}$$

Hyundai Aero Town D6DA19:

$$N_{TO-1} = 7 \cdot 30 = 210 \text{ од.}$$

$$N_{TO-2} = 3 \cdot 30 = 90 \text{ од.}$$

$$N_{\text{ЩОс}} = 237 \cdot 30 = 7110 \text{ од.}$$

$$N_{\text{ЩОмп}} = 16 \cdot 30 = 480 \text{ од.}$$

Результати розрахунків зводяться до табл. 2.4.

Таблиця 2.4

Кількість ТО для груп АТЗ за рік

| Показник | Рухомий склад | | | Разом |
|------------|------------------|------------|---------------------------|--------|
| | Kia Picanto 1,1: | КрАЗ 6446: | Hyundai Aero Town D6DA19: | |
| $N_{ТО-2}$ | 0 | 800 | 90 | 890 |
| $N_{ТО-1}$ | 45 | 2800 | 210 | 3055 |
| $N_{ЩОс}$ | 3675 | 94000 | 7110 | 104785 |
| $N_{ЩОм}$ | 75 | 5600 | 480 | 6155 |

2.2.4. Визначення кількості діагностичних впливів за рік за групами АТЗ

Відповідно до "Положення про технічне обслуговування і ремонт рухомого складу автомобільного транспорту" [1], діагностування як окремий вид обслуговування не планується, і роботи з діагностування рухомого складу входять в обсяг робіт ТО й ПР. При цьому залежно від методу організації діагностування АТЗ може проводитися на окремих постах або бути сполучене із процесом ТО. При цьому на АТП передбачається два види діагностики: Д-1 та Д-2 [3, 4, 5].

Діагностування Д-1 призначене головним чином для визначення технічного стану агрегатів, вузлів і систем АТЗ, що забезпечують безпеку руху. Діагностування Д-2 – передбачається для АТЗ при ТО-1, після ТО-2 (по вузлах і системам, що забезпечують безпеку руху, для перевірки якості робіт і заключних регулювань) і при ПР (по вузлах, що забезпечує безпеку руху).

Число АТЗ для яких проводиться діагностування під час ПР відповідно до нормам проектування ОНТП-АТП-СТО-80 приймається у розмірі 10 % від програми ТО-1 за рік. Діагностування Д-2 призначене для визначення потужностних і економічних показників АТЗ, а також для

24

виявлення обсягів ПР тому воно проводиться з періодичністю ТО-2 і в окремих випадках при ПР. Число АТЗ для яких проводиться Д-2 при ПР приймається в розмірі 20 % від річної програми ТО-2 згідно [4, 5].

Таким чином, кількість Д-1 ($N_{Д-1}$) і Д-2 ($N_{Д-2}$) визначається за формулами:

$$\sum N_{Д-1} = 1,1 \times N_{ТО-1} + N_{ТО-2}$$

$$\sum N_{Д-2} = 1,2 \times N_{ТО-2}$$

де 1,1 і 1,2 - коефіцієнти, що враховують кількість АТЗ для яких проводиться відповідно Д-1 та Д-2 під час ПР.

Кількість діагностичних впливів $\sum N_{Д-1}$, $\sum N_{Д-2}$ дорівнює:

| | | | | | | | | | |
|---------------------------|------------------|-----|---|------|---|-----|---|------|-----|
| Kia Picanto 1,1: | $\sum N_{Д-1} =$ | 1,1 | · | 45 | + | 0 | = | 50 | од. |
| | $\sum N_{Д-2} =$ | 1,2 | · | 0 | = | 0 | | од. | |
| | $\sum N_{Д-1} =$ | 1,1 | · | 2800 | + | 800 | = | 3880 | од. |
| КрАЗ 6446: | $\sum N_{Д-2} =$ | 1,2 | · | 800 | = | 960 | | од. | |
| | $\sum N_{Д-1} =$ | 1,1 | · | 210 | + | 90 | = | 321 | од. |
| Hyundai Aero Town D6DA19: | $\sum N_{Д-2} =$ | 1,2 | · | 90 | = | 108 | | од. | |

Результати обчислень занесені в табл.2.5.

Таблиця 2.5

Кількість діагностичних впливів

| Показник | Рухомий склад | | | Разом |
|----------|---------------|--|--|-------|
|----------|---------------|--|--|-------|

| | Kia Picanto 1,1: | КрАЗ 6446: | Hyundai Aero Town D6DA19: | |
|----------------|------------------|------------|---------------------------|------|
| $\sum N_{Д-1}$ | 50 | 3880 | 321 | 4251 |
| $\sum N_{Д-2}$ | 0 | 960 | 108 | 1068 |
| Разом | 50 | 4840 | 429 | 5319 |

2.2.5. Визначення добової програми з технічного обслуговування й діагностики

Добова виробнича програма є критерієм вибору методу організації ТО (на універсальних постах або поточкових лініях) і служить вихідним показником для розрахунку числа постів і ліній ТО. За видами ТО й діагностики добова виробнича програма розраховується за формулою:

$$N_{доб_i} = \frac{N_{pi}}{D_{роб}}$$

де N_{pi} – річна виробнича програма (ТО-1, ТО-2, Д-1, Д-2)

За видами технічного обслуговування й діагностики $N_{доб}$ з урахуванням округлення дорівнює:

| | | |
|---------------------------|--|-----|
| Kia Picanto 1,1: | $N_{доб(ТО-1)} = \frac{45}{255} = 1$ | од. |
| | $N_{доб(ТО-2)} = \frac{0}{255} = 1$ | од. |
| | $N_{доб(ЩОс)} = \frac{3675}{255} = 14$ | од. |
| | $N_{доб(ЩОм)} = \frac{75}{255} = 0$ | од. |
| КрАЗ 6446: | $N_{доб(ТО-1)} = \frac{2800}{255} = 1$ | од. |
| | $N_{доб(ТО-2)} = \frac{800}{255} = 1$ | од. |
| | $N_{доб(ЩОс)} = \frac{94000}{255} = 369$ | од. |
| | $N_{доб(ЩОм)} = \frac{5600}{255} = 22$ | од. |
| Hyundai Aero Town D6DA19: | $N_{доб(ТО-1)} = \frac{210}{255} = 0$ | од. |
| | $N_{доб(ТО-2)} = \frac{90}{255} = 0$ | од. |
| | $N_{доб(ЩОс)} = \frac{7110}{255} = 28$ | од. |
| | $N_{доб(ЩОм)} = \frac{480}{255} = 2$ | од. |

Результати обчислень занесені в табл.2.6.

Таблиця 2.6

Добова програма з технічного обслуговування та діагностики, од.

| Показник | Рухомий склад | | | Разом |
|-----------------------|------------------|------------|---------------------------|-------|
| | Kia Picanto 1,1: | КрАЗ 6446: | Hyundai Aero Town D6DA19: | |
| $N_{\text{добрТО-1}}$ | 1 | 1 | 0 | 2 |
| $N_{\text{добрТО-2}}$ | 1 | 1 | 0 | 2 |
| $N_{\text{добрЩОс}}$ | 14 | 369 | 28 | 411 |
| $N_{\text{добрЩОм}}$ | 0 | 22 | 2 | 24 |

2.3. Розрахунок річного обсягу робіт по ТО, ПР і самообслуговуванню

2.3.1. Визначення трудомісткості робіт

Важливе значення при технологічних розрахунках має розрахунок трудомісткості ТО й ПР і визначення річного обсягу робіт по обслуговуванню й ремонту АТЗ. Розрахувавши обсяг робіт, можна визначити потрібну чисельність виробничих робітників, число постів, робочих місць.

Нормативна трудомісткість робіт з обслуговувань (ЩО, ТО-1, ТО-2) і питома трудомісткість робіт з поточного ремонту на 1000 км пробігу наведені у "Положення про технічне обслуговування і ремонт рухомого складу автомобільного транспорту". Нормативна трудомісткість i -го обслуговування t_i^H коректується за допомогою коефіцієнтів K_2 та K_5 :

$$t_i = t_i^H \cdot K_2 \cdot K_5$$

для ТО-1

$$t_{\text{ТО-1}} = t_{\text{ТО-1}}^H \cdot K_2 \cdot K_5$$

для ТО-2

для ЩОс

$$\begin{aligned} t_{\text{ТО-2}} &= t_{\text{ТО-2}}^H \cdot K_2 \cdot K_5 \\ t_{\text{ЩОс}} &= t_{\text{ЩОс}}^H \cdot K_2 \cdot K_5 \end{aligned}$$

де t_i^H – відповідно нормативна трудомісткість ЩОс, ТО-1, ТО-2, люд-год [3, 4, 5].

При цьому

При цьому нормативна трудомісткість ПР ($t_{\text{ПР}}^H$) коректується за допомогою коефіцієнтів K_1 , K_2 , K_3 , K_4 та K_5 .

Kia Picanto 1,1:

| | |
|---------|------|
| $K_1 =$ | 1,10 |
| $K_2 =$ | 1,00 |
| $K_3 =$ | 1,00 |
| $K_4 =$ | 1,55 |
| $K_5 =$ | 1,00 |

| | | |
|---------------------------|--------|------|
| КрАЗ 6446: | $K_1=$ | 1,10 |
| | $K_2=$ | 1,00 |
| | $K_3=$ | 1,00 |
| | $K_4=$ | 0,89 |
| | $K_5=$ | 1,00 |
| Hyundai Aero Town D6DA19: | $K_1=$ | 1,10 |
| | $K_2=$ | 1,00 |
| | $K_3=$ | 1,00 |
| | $K_4=$ | 1,35 |
| | $K_5=$ | 1,00 |

Приймається згідно [3, 4, 5]:

| | | | |
|---------------------------|----------------------|-------|----------|
| Кіа Рісанта 1,1: | $t_{\text{ЩОс}}^H=$ | 0,15 | люди·год |
| | $t_{\text{ЩОм}}^H=$ | 0,08 | люди·год |
| | $t_{\text{ГО-1}}^H=$ | 1,90 | люди·год |
| | $t_{\text{ГО-2}}^H=$ | 7,50 | люди·год |
| | $t_{\text{ЩОс}}^H=$ | 0,50 | люди·год |
| КрАЗ 6446: | $t_{\text{ЩОм}}^H=$ | 0,25 | люди·год |
| | $t_{\text{ГО-1}}^H=$ | 7,80 | люди·год |
| | $t_{\text{ГО-2}}^H=$ | 31,20 | люди·год |
| | $t_{\text{ЩОс}}^H=$ | 0,40 | люди·год |
| | $t_{\text{ЩОм}}^H=$ | 0,20 | люди·год |
| Hyundai Aero Town D6DA19: | $t_{\text{ГО-1}}^H=$ | 7,50 | люди·год |
| | $t_{\text{ГО-2}}^H=$ | 30,00 | люди·год |

Скорегована нормативна трудомісткість ЩО дорівнює:

| | | | | | | | | | |
|---------------------------|--------------------|-------|---|------|---|------|----------|-------|----------|
| Кіа Рісанта 1,1: | $t_{\text{ЩОс}}=$ | 0,15 | · | 1,0 | · | 1,0 | = | 0,15 | люди·год |
| | $t_{\text{ЩОм}}=$ | 0,5 | · | 0,15 | = | 0,08 | люди·год | | |
| | $t_{\text{ГО-1}}=$ | 1,90 | · | 1 | · | 1,1 | = | 2,09 | люди·год |
| | $t_{\text{ГО-2}}=$ | 7,50 | · | 1 | · | 1,1 | = | 8,25 | люди·год |
| КрАЗ 6446: | $t_{\text{ЩОс}}=$ | 0,50 | · | 1,0 | · | 1,0 | = | 0,50 | люди·год |
| | $t_{\text{ЩОм}}=$ | 0,50 | · | 0,50 | = | 0,25 | люди·год | | |
| | $t_{\text{ГО-1}}=$ | 7,80 | · | 1 | · | 1,0 | = | 7,80 | люди·год |
| | $t_{\text{ГО-2}}=$ | 31,20 | · | 1 | · | 1,0 | = | 31,20 | люди·год |
| | $t_{\text{ЩОс}}=$ | 0,40 | · | 1,0 | · | 1,0 | = | 0,40 | люди·год |
| Hyundai Aero Town D6DA19: | $t_{\text{ЩОм}}=$ | 0,5 | · | 0,40 | = | 0,20 | люди·год | | |
| | $t_{\text{ГО-1}}=$ | 7,50 | · | 1 | · | 1,0 | = | 7,50 | люди·год |
| | $t_{\text{ГО-2}}=$ | 30,00 | · | 1 | · | 1,0 | = | 30,00 | люди·год |

Питома скорегована нормативна трудомісткість ПР визначається за формулою:

$$t_{TP} = t_{TP}^H \cdot K_1 \cdot K_2 \cdot K_3 \cdot K_4 \cdot K_5$$

де t_{TP}^H – питома нормативна трудомісткість ПР, (люд·год/100 км);

| | | | |
|---------------------------|--------------|------|-----------------|
| Kia Picanto 1,1: | $t_{TP}^H =$ | 1,50 | люд·год/1000 км |
| КрАЗ 6446: | $t_{TP}^H =$ | 6,10 | люд·год/1000 км |
| Hyundai Aero Town D6DA19: | $t_{TP}^H =$ | 3,80 | люд·год/1000 км |

Питома скорегована нормативна трудомісткість (t_{TP}) дорівнює:

| | | | | | | | | | | |
|---------------------------|------------|------|---|------|---|------|---|------|---|---------|
| | $t_{TP} =$ | 1,50 | · | 1,10 | · | 1,00 | · | 1,00 | · | |
| Kia Picanto 1,1: | | 1,55 | · | 1,00 | = | 2,56 | | | | люд·год |
| | $t_{TP} =$ | 6,10 | · | 1,10 | · | 1,00 | · | 1,00 | · | |
| КрАЗ 6446: | | 0,89 | · | 1,00 | = | 5,97 | | | | люд·год |
| | $t_{TP} =$ | 3,80 | · | 1,10 | · | 1,00 | · | 1,00 | · | |
| Hyundai Aero Town D6DA19: | | 1,35 | · | 1,00 | = | 5,64 | | | | люд·год |

Нормативи трудомісткості сезонного обслуговування (СО) у «Положенні» не наведені. Враховуючи, що СО виконується разом з ТО-2, що передують переходу на зимовий і літній періоди, нормативи трудомісткості СО приймаються у відсотках (η_{CO}) від нормативної трудомісткості ТО-2: для дуже холодного й дуже жаркого сухого кліматичних районів – у розмірі 50 %; для холодного й жаркого – у розмірі 30 %; для інших районів – 20 % [5].

У даному розрахунку коефіцієнт η_{CO} рівним 0,20.

| | | | | | | | |
|---------------------------|-------------------------------------|-------|---|------|---|------|---------|
| Kia Picanto 1,1: | $t_{CO} = \eta_{CO} \cdot t_{TO-2}$ | 7,50 | · | 0,20 | = | 1,50 | люд·год |
| КрАЗ 6446: | $t_{CO} =$ | 31,20 | · | 0,20 | = | 6,24 | люд·год |
| Hyundai Aero Town D6DA19: | $t_{CO} =$ | 30,00 | · | 0,20 | = | 6,00 | люд·год |

Результат розрахунків зводяться до табл. 2.7.

Таблиця 2.7

Трудомісткість ЩО, ТО і ПР

| Рухомий склад | Вид технічного впливу | Нормативи трудомісткості, ЩО, ТО (люд·год) тп ПР (люд·год/1000 км) | Корегувальні коефіцієнти | | | | | Скорегована нормативна трудомісткість ЩО, ТО (люд·год) та ПР (люд·год/1000 км) |
|------------------|-----------------------|--|--------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--|
| | | | K ₁ | K ₂ | K ₃ | K ₄ | K ₅ | |
| Kia Picanto 1,1: | ЩОс | 0,15 | - | 1,00 | - | - | 1,00 | 0,15 |
| | ЩОт | 0,08 | - | 1,00 | - | - | 1,00 | 0,08 |
| | ТО-1 | 1,90 | - | 1,00 | - | - | 1,00 | 2,09 |
| | ТО-2 | 7,50 | - | 1,00 | - | - | 1,00 | 8,25 |
| | ПР | 1,50 | 1,10 | 1,00 | 1,00 | 1,55 | 1,00 | 2,56 |
| | СО | 1,50 | - | 1,00 | - | - | 1,00 | 1,50 |
| КрАЗ 6446 | ЩОс | 0,50 | - | 1,00 | - | - | 1,00 | 0,50 |
| | ЩОт | 0,25 | - | 1,00 | - | - | 1,00 | 0,25 |

| | | | | | | | | |
|---------------------------|------|-------|------|------|------|------|------|-------|
| | ТО-1 | 7,80 | - | 1,00 | - | - | 1,00 | 7,80 |
| | ТО-2 | 31,20 | - | 1,00 | - | - | 1,00 | 31,20 |
| | ПР | 6,10 | 1,10 | 1,00 | 1,00 | 0,89 | 1,00 | 5,97 |
| | СО | 6,24 | - | 1,00 | - | - | 1,00 | 6,24 |
| Hyundai Aero Town D6DA19: | ЩОс | 0,40 | - | 1,00 | - | - | 1,00 | 0,40 |
| | ЩОт | 0,20 | - | 1,00 | - | - | 1,00 | 0,20 |
| | ТО-1 | 7,50 | - | 1,00 | - | - | 1,00 | 7,50 |
| | ТО-2 | 30,00 | - | 1,00 | - | - | 1,00 | 30,00 |
| | ПР | 3,80 | 1,10 | 1,00 | 1,00 | 1,35 | 1,00 | 5,64 |
| | СО | 6,00 | - | 1,00 | - | - | 1,00 | 6,00 |

2.3.2. Визначення річного обсягу робіт з ТО й ПР

Річний обсяг робіт з ЩО_с, ЩО_т, ТО-1 і ТО-2 ($T_{ЩОс}$, $T_{ЩОт}$, $T_{ТО-1}$, $T_{ТО-2}$) за рік визначається добутком числа певного виду обслуговування на нормативне скоректоване значення трудомісткості даного виду обслуговування: [1, 2]:

$$T_{p.обсл.i} = N_{p.обсл.i} \cdot t_i$$

| Kia Picanto 1,1: | $T_{ТО-1}$ | = | 45 | · | 2,09 | = | 94,05 | люд·год |
|---------------------------|------------|---|-------|---|-------|---|----------|---------|
| | $T_{ТО-2}$ | = | 0 | · | 8,25 | = | 0,00 | люд·год |
| | $T_{ЩОс}$ | = | 3675 | · | 0,15 | = | 551,25 | люд·год |
| | $T_{ЩОт}$ | = | 75 | · | 0,08 | = | 5,63 | люд·год |
| | $T_{ТО-1}$ | = | 2800 | · | 7,80 | = | 21840,00 | люд·год |
| КрАЗ 6446: | $T_{ТО-2}$ | = | 800 | · | 31,20 | = | 24960,00 | люд·год |
| | $T_{ЩОс}$ | = | 94000 | · | 0,50 | = | 47000,00 | люд·год |
| | $T_{ЩОт}$ | = | 5600 | · | 0,25 | = | 1400,00 | люд·год |
| | $T_{ТО-1}$ | = | 210 | · | 7,50 | = | 1575,00 | люд·год |
| Hyundai Aero Town D6DA19: | $T_{ТО-2}$ | = | 90 | · | 30,00 | = | 2700,00 | люд·год |
| | $T_{ЩОс}$ | = | 7110 | · | 0,40 | = | 2844,00 | люд·год |
| | $T_{ЩОт}$ | = | 480 | · | 0,20 | = | 96,00 | люд·год |

Річний обсяг робіт по СО визначається:

| | | | | | | | |
|---------------------------|-------------------------------------|-----|---|------|---|---------|---------|
| Kia Picanto 1,1: | $T_{CO} = 2 \cdot N_a \cdot t_{CO}$ | 300 | · | 1,50 | = | 900,00 | люд·год |
| | $T_{CO}=2 \cdot$ | 150 | · | 6,24 | = | 1872,00 | люд·год |
| Hyundai Aero Town D6DA19: | $T_{CO}=2 \cdot$ | 200 | · | 6,00 | = | 2400,00 | люд·год |

Річний обсяг робіт з ПР визначається за формулою:

$$T_{ПР} = \frac{L_p \cdot N_a}{1000} \cdot t_{ПР}$$

$$\begin{aligned}
 \text{Kia Picanto 1,1:} \quad T_{\text{ПР}} &= \frac{73440 \cdot 15}{1000} \cdot 2,6 = 2820,1 \quad \text{люд-год} \\
 \text{КрАЗ 6446:} \quad T_{\text{ПР}} &= \frac{35190 \cdot 400}{1000} \cdot 6,0 = 84033,7 \quad \text{люд-год} \\
 \text{Hyundai Aero Town D6DA19:} \quad T_{\text{ПР}} &= \frac{47430 \cdot 30}{1000} \cdot 5,6 = 8025,2 \quad \text{люд-год}
 \end{aligned}$$

Результати обчислень зведені в табл.2.8

Таблиця 2.8

Річна трудомісткість робіт з ТО й ПР, люд-год

| Вид трудо- місткості обслугову-вання, ремонт | Рухомий склад | | | Разом |
|---|------------------|------------|------------------------------|----------|
| | Kia Picanto 1,1: | КрАЗ 6446: | Hyundai Aero Town D6DA19: | |
| ЩО _с | 551,3 | 47000,0 | 2844,0 | 50395,3 |
| ЩО _т | 5,6 | 1400,0 | 96,0 | 1501,6 |
| ТО-1 | 94,1 | 21840,0 | 1575,0 | 23509,1 |
| ТО-2 | 0,0 | 24960,0 | 2700,0 | 27660,0 |
| ПР | 2820,1 | 84033,7 | 8025,2 | 94879,0 |
| СО | 900,0 | 1872,0 | 2400,0 | 5172,0 |
| Разом | 4371,0 | 181105,7 | 17640,2 | 203116,9 |

Сумарна трудомісткість ТО, ЩО й ПР визначається за формулою:

$$\Sigma T_{\text{ЩО,ТО,ПР,СО}} = T_{\text{р.ЩО}} + T_{\text{р.ТО}} + T_{\text{р.ПР}} + T_{\text{р.СО}}, \text{ люд-год}$$

$$\begin{aligned}
 \text{Kia Picanto 1,1:} \\
 \Sigma T_{\text{ЩО,ТО,ПР,СО}} &= 551,3 + 2820,1 + 94,1 + 0,0 + 5,6 + 900,0 = 4371,0 \quad \text{люд-год} \\
 \text{КрАЗ 6446:} \\
 \Sigma T_{\text{ЩО,ТО,ПР,СО}} &= 47000,0 + 84033,7 + 1872,0 + 24960,0 + 1400,0 = 181105,7 \quad \text{люд-год} \\
 \text{Hyundai Aero Town D6DA19:} \\
 \Sigma T_{\text{ЩО,ТО,ПР,СО}} &= 2844,0 + 8025,2 + 1575,0 + 2700,0 + 96,0 + 2400,0 = 17640,2 \quad \text{люд-год} \\
 \text{Загалом по автопідприємству:} \\
 &= 203116,9 \quad \text{люд-год}
 \end{aligned}$$

2.3.3. Визначення розподілу обсягу робіт з ТО і ПР

Розподіл трудомісткості ТО і ПР в залежності від місця проведення представлений в табл.2.9

Таблиця 2.9

Розподіл об'єму робіт ТО і ПР

| Види робіт | Легковий автомобіль | | Вантажівка | | Автобус | |
|---------------------------------------|---------------------|--------|------------|----------|---------------------------|---------|
| | Kia Picanto 1,1: | | КрАЗ 6446: | | Hyundai Aero Town D6DA19: | |
| | % | Знач | % | Знач | % | Знач |
| ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ | | | | | | |
| Щос: | | | | | | |
| збиральні | 20 | 110,25 | 20 | 9400,00 | 20 | 568,80 |
| мийні | 10 | 55,13 | 10 | 4700,00 | 10 | 284,40 |
| заправні | 11 | 60,64 | 11 | 5170,00 | 11 | 312,84 |
| контрольно-діагностичні | 12 | 66,15 | 12 | 5640,00 | 12 | 341,28 |
| ремонтні | 47 | 259,09 | 47 | 22090,00 | 47 | 1336,68 |
| РАЗОМ: | 100 | 551,25 | 100 | 47000,00 | 100 | 2844,00 |
| Щот: | | | | | | |
| збиральні | 60 | 3,38 | 60 | 840,00 | 60 | 57,60 |
| мийні | 40 | 2,25 | 40 | 560,00 | 40 | 38,40 |
| РАЗОМ | 100 | 5,63 | 100 | 1400,00 | 100 | 96,00 |
| ТО-1: | | | | | | |
| загальне діагностування Д-1 | 15 | 14,11 | 10 | 2184,00 | 8 | 126,00 |
| кріпильні, регулювальні й мастильні | 85 | 79,94 | 90 | 19656,00 | 92 | 1449,00 |
| РАЗОМ: | 100 | 94,05 | 100 | 21840,00 | 100 | 1575,00 |
| ТО-2: | | | | | | |
| поглиблене діагностування Д-2 | 12 | 0,00 | 12 | 2995,20 | 12 | 324,00 |
| кріпильні, регулювальні й мастильні | 88 | 0,00 | 88 | 21964,80 | 88 | 2376,00 |
| РАЗОМ: | 100 | 0,00 | 100 | 24960,00 | 100 | 2700,00 |
| ПОТОЧНИЙ РЕМОНТ | | | | | | |
| 1. Постові роботи: | | | | | | |
| загальне діагностування Д-1 | 1 | 28,20 | 1 | 840,34 | 1 | 80,25 |
| поглиблене діагностування Д-2 | 1 | 28,20 | 2 | 1680,67 | 1 | 80,25 |
| регулювальні, розбірно-складальні | 33 | 930,63 | 35 | 29411,80 | 27 | 2166,80 |
| зварювальні, залежно від типу кузова: | 4 | 112,80 | | | 5 | 401,26 |
| 1) з металевим кузовом | | | 4 | 3361,35 | | |
| 2) з композиційним кузовом | | | 2 | 1680,67 | | |
| 3) з металокомпозиційним кузовом | | | 3 | 2521,01 | | |
| жерстяницькі роботи: | 2 | 56,40 | | | 2 | 160,50 |

| | | | | | | |
|------------------------------------|-----------|---------|-----|----------|-----|---------|
| 1)з металевим кузовом | | | 3 | 2521,01 | | |
| 2)з композиційним кузовом | | | 1 | 840,34 | | |
| 3)з металокомпозиційним кузовом | | | 2 | 1680,67 | | |
| <u>композиційнообробні роботи:</u> | | | | | | |
| 1)з композиційним кузовом | | | 4 | 3361,35 | | |
| 2)з металокомпозиційним кузовом | | | 2 | 1680,67 | | |
| <u>малярні</u> | 8 | 225,61 | 6 | 5042,02 | 8 | 642,02 |
| РАЗОМ ПО ПОСТАХ: | 49 | 1156,24 | 51 | 92777,19 | 44 | 8289,07 |
| 2. Дільничні роботи: | | | | | | |
| агрегатні | 17 | 479,42 | 15 | 12605,06 | 18 | 1444,54 |
| слюсарно-механічні | 9 | 253,81 | 9 | 7563,03 | 12 | 963,02 |
| електротехнічні | 6 | 169,21 | 6 | 5042,02 | 7 | 561,76 |
| акумуляторні | 2 | 56,40 | 2 | 1680,67 | 2 | 160,50 |
| ремонт приладів системи живлення | 3 | 84,60 | 3 | 2521,01 | 3 | 240,76 |
| шиномонтажні | 1 | 28,20 | 1 | 840,34 | 1 | 80,25 |
| вулканізаційні | 1 | 28,20 | 1 | 840,34 | 1 | 80,25 |
| ковальсько-ресорні | 2 | 56,40 | 2 | 1680,67 | 2 | 160,50 |
| мідницькі | 2 | 56,40 | 2 | 1680,67 | 2 | 160,50 |
| зварювальні | 2 | 56,40 | 2 | 1680,67 | 2 | 160,50 |
| бляхарські | 2 | 56,40 | 2 | 1680,67 | 2 | 160,50 |
| арматурні | 2 | 56,40 | 2 | 1680,67 | 2 | 160,50 |
| оббійні | 2 | 56,40 | 2 | 1680,67 | 2 | 160,50 |
| РАЗОМ ПО ДІЛЯНКАХ: | 51 | 1438,25 | 49 | 41176,5 | 56 | 4494,1 |
| УСЬОГО ПО ПР: | 100 | 2820 | 100 | 84034 | 100 | 8025,2 |
| УСЬОГО ПО АТП: | 197944,93 | | | | | |

Крім робіт з ТО й ремонту, на підприємстві виконуються допоміжні й підсобні роботи, обсяг яких (Т_{доп}) установлюється не більш 30 % від загального обсягу робіт по ТО й ПР рухомого складу [2, 4, 5].

Річний обсяг допоміжних робіт визначається за формулою:

де $K_{доп} = 20 \dots 30\%$ – коефіцієнт який враховує обсяг допоміжних робіт на підприємстві.

Для розрахунків приймаємо

$$T_{доп} = T_{доп} = \frac{\sum T_{ТО, ПР}}{100} \cdot \frac{K_{доп}}{100} = \frac{197944,93}{100} \cdot \frac{25}{100} = 49486,23 \text{ люд-год}$$

Обсяг допоміжних робіт по виду робіт визначається за формулою:

де $C_{доп}$ - середня частка даного виду допоміжних робіт, %

Результати розподілу допоміжних робіт зведені у таблиці 2.10

$$T_{доп} = T_{доп} \cdot C_{доп}$$

Розподіл трудомісткості допоміжних робіт

Таблиця 2.10

| | | |
|-----------------------|---|------------------------------------|
| Види допоміжних робіт | Середня частка виду допоміжних робіт, % | Трудомісткість виду робіт, люд-год |
|-----------------------|---|------------------------------------|

| | | |
|--|----|------------|
| Самообслуговування | 45 | 2226880,41 |
| Транспортні послуги | 9 | 445376,08 |
| Перегін АТЗ | 20 | 989724,63 |
| Приймання, зберігання та видача мат. цінностей | 9 | 445376,08 |
| Прибирання приміщень на території | 17 | 841265,93 |

2.3.4. Розрахунок чисельності виробничих робітників

Виробничі робітники діляться на: технологічно необхідних (P_m) і штатних робітників ($P_{ш}$). Розрахунок виконується за наступними формулами:

$$P_m = \frac{T_{pi}}{\Phi_m}$$

$$P_{ш} = \frac{T_{pi}}{\Phi_{ш}}$$

де $P_m, P_{ш}$ – кількість технологічно необхідних і штатних робітників, відповідно; T_{pi} – річний обсяг робіт зони чи ділянки, люд-год; $\Phi_m, \Phi_{ш}$ – фонд робочого часу технологічно необхідних і штатних робітників, відповідно.

Фонд часу підрозділяється на фонд часу для нормальних і шкідливих умов. До шкідливих відносяться зварювальні, фарбувальні, ковальсько-ресорні й мідницькі роботи.

$$\Phi_m = \Phi_{ш} - 8 \cdot \left(\frac{D_k}{8} - \frac{D_e}{8} - \frac{D_{нсе}}{8} \right) \quad \text{год}$$

год

де D_k – кількість календарних днів у році;

D_e – кількість вихідних днів у році;

$D_{нсе}$ – кількість святкових днів у році;

$D_{відп}$ – кількість днів відпустки;

$D_{мн}$ – кількість днів відгулів з поважної причини (через хворобу й через виконання державних обов'язків).

| | | | | | | |
|-----------------|-------------------------------|----------|------------|--------|-----|----------|
| На | практиці | прийняті | фонди | часу | [4, | 5]: |
| $\Phi_m=2070$ | годин- | при | нормальних | умовах | | роботи; |
| $\Phi_m=1830$ | годин | - | шкідливих | умовах | | роботи; |
| $\Phi_{ш}=1610$ | годин | - | | для | | малярів; |
| $\Phi_{ш}=1820$ | годин - для інших робітників. | | | | | |

В розрахунках потрібно визначити кількість технологічно необхідних робітників для зони ЩО, ТО-1 та ТО-2.

$$P_m = \frac{51896,88}{25} = \text{чол.}$$

$$P_{\text{ш}} = \frac{2070 \cdot 51896,88}{1830} = 28 \text{ чол.}$$

У зоні ТО-1:

$$P_m = \frac{23509,05}{2070} = 11 \text{ чол.}$$

$$P_{\text{ш}} = \frac{23509,05}{1830} = 13 \text{ чол.}$$

У зоні ТО-2:

$$P_m = \frac{27660,00}{2070} = 13 \text{ чол.}$$

$$P_{\text{ш}} = \frac{27660,00}{1830} = 15 \text{ чол.}$$

Річний фонд часу технологічно необхідних робітників на постах ПР розраховується за формулою:

де $\Phi_{\text{мш}}$ і $\Phi_{\text{мш}}^{\text{постПРм}}$ – фонд робочого часу відповідно при нормальних та шкідливих умовах праці;
де a, b - число робіт з нормальними й шкідливими умовами праці, % (приймається відповідно 37 та 12 %).

Річний фонд часу Φ_m на постах ПР:

$$\Phi_{\text{постПРм}} = \frac{2070 \cdot 37 + 1830 \cdot 12}{37 + 12} = 2011,22 \text{ год}$$

Річний фонд часу штатного робітника на постах ПР розраховується за формулою:

$$\Phi_{\text{постПРш}} = \frac{\Phi_{\text{мш}} \cdot c + \Phi_{\text{мш}}^{\text{постПРш}} \cdot d}{c + d} \text{ год}$$

де c, d кількість постових робіт всіх робітників і малярів, % (приймається відповідно 41 та 8 %).

$$\Phi_{\text{постПРш}} = \frac{1820 \cdot 41 + 1610 \cdot 8}{41 + 8} = 1785,71 \text{ год}$$

Кількість технологічних та штатних робітників на постах ПР для кожної групи АТЗ.

Kia Picanto 1,1:

$$P_m = \frac{1156,24}{2011,22} = 1 \text{ чол.}$$

$$P_{\text{ш}} = \frac{1156,24}{1785,71} = 1 \text{ чол.}$$

КрАЗ 6446:

$$P_m = \frac{92777,19}{2011,22} = 46 \text{ чол.}$$

$$P_{\text{ш}} = \frac{92777,19}{1785,71} = 52 \text{ чол.}$$

Hyundai Aero Town D6DA19:

$$P_m = \frac{8289,07}{2011,22} = 4 \text{ чол.}$$

$$P_{ui} = \frac{2011,22}{8289,07} = 5 \quad \text{чол.}$$

Річний фонд часу технологічно необхідних робітників на дільницях ПР розраховується за формулою:

$$\Phi_{\text{постПРи}} = \frac{\Phi_{m_{\text{кх}}} \cdot e + \Phi_{m_{\text{шх}}} \cdot f}{e + f} \quad \text{год}$$

де e, f – число робіт з нормальними й шкідливими умовами праці, % (приймається відповідно 44 та 7 %).

Річний фонд часу штатних робітників на дільницях ПР приймається в розмірі 1830 год..

$$\Phi_{ui} = \frac{2070 \cdot 44 + 1830 \cdot 7}{44 + 7} = 2037,0588 \quad \text{год}$$

Для ділянок ПР кількість робітників дорівнює:

| | | |
|---------------------------|--|------|
| Kia Picanto 1,1: | $P_m = \frac{1438,25}{2011,22} = 1$ | чол. |
| | $P_{ui} = \frac{1438,25}{1785,71} = 1$ | чол. |
| КрАЗ 6446: | $P_m = \frac{41176,51}{2011,22} = 20$ | чол. |
| | $P_{ui} = \frac{41176,51}{1785,71} = 23$ | чол. |
| Hyundai Aero Town D6DA19: | $P_m = \frac{4494,11}{2011,22} = 2$ | чол. |
| | $P_{ui} = \frac{4494,11}{1785,71} = 3$ | чол. |

Результати розрахунків занесені до табл. 2.11

Таблиця 2.11

Зведена таблиця по персоналу за зонами, постами та дільницями

| Структурні підрозділи | Технічно необхідне | Штатне |
|----------------------------------|--------------------|--------|
| Зона ЩО | 25 | 28 |
| Зона ТО-1 | 11 | 13 |
| Зона ТО-2 | 13 | 15 |
| Пости ПР легкових автомобілів | 1 | 1 |
| Пости ПР вантажівок | 46 | 52 |
| Пости ПР автобусів | 4 | 5 |
| Дільниці ПР легкових автомобілів | 1 | 1 |
| Дільниці ПР вантажівок | 20 | 23 |
| Дільниці ПР автобусів | 2 | 3 |

| | | |
|-------|-----|-----|
| Разом | 123 | 141 |
|-------|-----|-----|

Таким чином, загальна кількість робітників за допомогою яких виконується технічне обслуговування та ремонт автомобілів складе:

технічно необхідне : 123 чол.
штатне: 141 чол.

2.4. Розрахунок площі виробничого корпусу

Орієнтовно розрахункову площу виробничого корпусу можна визначити за середньою питомою площею, яка припадає на одного робітника:

$$S_{pn} = P_{яв} \cdot f_{шт}, \quad \text{м}^2.$$

де $f_{шт}$ – питома площа приміщення, яка припадає на одного робітника,

приймається $f_{шт} = \frac{26}{141} = 0,1844$ м².

Одноповерхові будівлі підприємств з експлуатації, обслуговування і ремонту підйомно-транспортних, дорожніх, меліоративних машин та обладнання, як правило проектують каркасного типу з сіткою колон 12X6, 18X6, 18X12 та 24X12 м. Для багатопверхових будівель розроблені залізобетонні конструкції з сіткою колон 6X6, 6X9, 6X12, 9X12.

Висота приміщень - відстань від підлоги до низу перекриття або конструкцій - повинна бути не менш 2,8 м [30, 31, 32].

Визначимо сітку колон: для визначення довжини виробничого корпусу

приймається 7 колон з кроком 12 м, для ширини: 11 колони з кроком 6 м.

$$L_p = (n_k - 1) \cdot III_k, \quad \text{м}$$

$$B_p = (n_k - 1) \cdot II_k, \quad \text{м}$$

де n_k - прийнята кількість колон;

III_k - крок колон;

II_k - проліт між колонами.

Розрахункова довжина та ширина корпусу складе:

$$L_p = (7 - 1) \cdot 12 = 72 \text{ м}$$

$$B_p = (11 - 1) \cdot 6 = 60 \text{ м}$$

Загальна розрахункова планова площа виробничого корпусу визначається за формулою:

$$S_{cn} = L_p \cdot B_p = 72 \cdot 60 = 4320 \text{ м}^2$$

При плануванні площі приміщень виробничого корпусу можуть дещо відрізнятись від розрахункових: для приміщень до 1000 м²

припустиме відхилення до 20 %, а для приміщень більше 1000 м² - 10 % [14]:

Різниця в розрахунковій та проектній площі приміщення:

$$\Delta = \frac{4320 \cdot S_{ст} - S_{пр}}{4320} \cdot 100\% = \frac{3666}{4320} \cdot 100\% = 15,14 \%$$

Таким чином відхилення розрахункової площі виробничого корпусу від планової площі знаходиться у допустимих межах.

3. Охорона праці

3.1. Розрахунок освітлення

Розрізняють штучне і природне освітлення, норми проектування якого передбачені [11]. Згідно з [11, 12] для освітлення виробничих приміщень штучним світлом, як правило, використовують газорозрядні лампи. Лампи розжарювання рекомендуються при неможливості чи техніко-економічній недоцільності використання газорозрядних ламп.

У середньому на підприємстві норми штучного освітлення для підприємств по обслуговуванню та ремонту машин складає 200 лк [11].

Розрахунок загального освітлення проводиться за допомогою методу коефіцієнта світлового потоку (світловий потік лампи):

$$F = \frac{E \cdot S_{ст} \cdot K \cdot Z}{\eta \cdot n}, \text{ ґв} \quad E = 200 \text{ лк;}$$

де E - норма освітленості, лк [10, 11], приймається

$S_{ст}$ - скорегована площа виробничого корпусу, м²;

K - коефіцієнт запасу, [8, 11]; $K = 1,5$;

Z - коефіцієнт нерівномірності освітлення, змінюється в межах $Z=1,1 \dots 1,5$ (у середньому 1,2) [8];

η - коефіцієнт використання освітлювальної установки;

n - число ламп.

Для визначення коефіцієнту η розраховують індекс приміщення за наступною формулою:

де a, b - відповідно довжина і ширина приміщення, м;

H_c - висота розміщення світильника над освітлювальною поверхнею, м [21, 18].

$$\text{Приймається } \eta = 8,4 \text{ м} \quad i = \frac{72}{8,4 \cdot \left(\frac{72}{72} + \frac{60}{60} \right)} = 3,9$$

Таким чином, коефіцієнт використання світлового потоку приймається рівним 0,65 ($\eta = 0,65$).

У роботі для освітлення приймаються лампи типу ЛБ80 із

світловим потоком 5220 лм [9, 10, 11, 13].

Визначення кількості ламп у виробничому корпусі, проводиться за формулою:

$$n = \frac{200 \cdot S_{ст} \cdot K \cdot Z}{5220 \cdot \eta} = \frac{4320 \cdot 1,5 \cdot 1,2}{5220 \cdot 0,61} = 488 \text{ шт.}$$

Розрахунок місцевого освітлення полягає у визначенні потужності чи світлового потоку ламп. Для місцевого освітлення зазвичай

використовують лампи розжарювання:

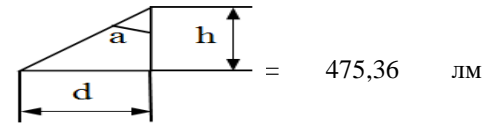
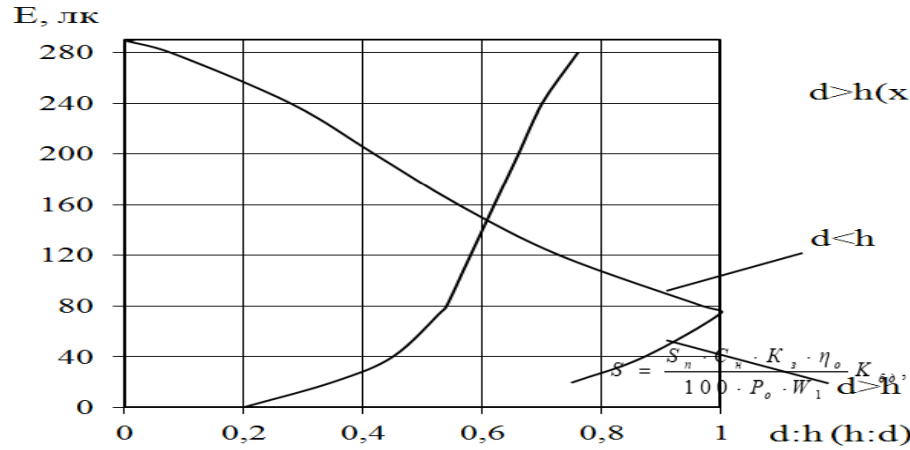
$$F = \frac{1000 \cdot h^2 \cdot E}{e}, \text{ ґі}$$

де h - відстань лампи до освітлювальної поверхні, м;

E - нормативна освітленість, лк (приймається

$$E = 100 \text{ лк}) [10, 11];$$

e - показник, який вибирається за графіком залежно від h і відстані d від перпендикулярного потоку на освітлювальну поверхню до освітлювальної точки (рис). Для розрахунків приймається, що $h=1,1$ м; $d=0$ м.



$$= 475,36 \text{ лм}$$

верхнього освітлення. У роботі ормулою:

де S_n - площа підлоги приміщення, м² (приймається як площа вирооничого корпусу);

C_n - нормоване значення коефіцієнта природної освітленості (приймається

$$C_n = 0,2) [21, 22, 8];$$

$K_з$ - коефіцієнт запасу (приймається $K_з = 1,45$) [21, 22, 8];

η_o - світлова характеристика вікон (приймається

$$\eta_o = 10);$$

$K_{до}$ - коефіцієнт урахування затінення протистоячими будинками (приймається $K_{до} = 1,0$) [8, 11, 12];

P_o - загальний коефіцієнт світлопропускання, (приймається $P_o = 0,63$);

W_1 - коефіцієнт урахування підвищення освітленості при боковому освітленні, (приймається $W_1 = 1,1$) [8, 11, 12].

$$S = \frac{4320 \cdot 0,2 \cdot 1,5 \cdot 10 \cdot 1,0}{1000} = 180,78 \text{ м}^2$$

$$\frac{100}{0,63} \cdot \frac{1,1}{1,1}$$

3.2. Розрахунок механічної вентиляції

Механічну вентиляцію використовують при об'ємі виробничого простору менше 40 м² на одного працюючого, у даному випадку коефіцієнт кратності складає 26 м², адже площа виробничого корпусу визначалася з кратність 26 м² на одного працюючого, тому є необхідність провести розрахунок механічної вентиляції.

Для загального розрахунку механічної вентиляції у межах усього головного виробничого корпусу, використовується методика кратності. У зв'язку з цим об'єм повітря визначається за формулою:

$$V = V_n \cdot K_{кр} = (S_p \cdot H_c) \cdot K_{кр}$$

м³/год

де V_n - об'єм приміщення, м³;

$K_{кр}$ - коефіцієнт кратності, приймається $K_{кр} =$

3,5

Об'єм повітря у приміщенні складе:

$$V = 4320 \cdot 8,2 \cdot 3,5 = 123984,00 \text{ м}^3/\text{год}$$

Загальна потужність двигунів вентиляторів підприємства визначається з виразу:

$$P = \frac{K_3 \cdot V_e \cdot P_e \cdot 10^{-6}}{3,6 \cdot \eta_e \cdot \eta_n}, \text{ кВт}$$

де K_3 - коефіцієнт запасу, (приймається $K_3 = 1,2$);
 V_e - подача вентилятора, яка дорівнює кількості повітря, м³/год;
 P_e - тиск який розвиває вентилятор (вентилятори низького тиску розвивають тиск до 1000 Па, середнього - 3000 Па і високого - 5000 Па);

η_e - ККД вентилятора, (приймається $\eta_e = 0,6 \dots 0,8$);
 η_n - ККД приводу, для плоскопасової передачі, для клинопасової, для безпосереднього з'єднання $\eta_n = 1,0$.

Для розрахунку загальної потужності вентиляторів підприємства приймається, що використовується вентилятор високого тиску (тобто $P_a = 5000$ Па), привод вентилятора є клинопасовим $\eta_n = 0,95$).

$$P = \frac{1,2 \cdot 123984,00 \cdot 5000,00 \cdot 10^{-6}}{3,6 \cdot 0,7 \cdot 0,95} = 3107,37 \text{ кВт}$$

3.3. Розрахунок опалення

Одним з вихідних даних для розрахунку опалення є температура у виробничих приміщеннях, яка становить +20°C [22, 8].

Кількість теплоти для опалення виробничого корпусу визначається за формулою:

$$Q_0 = q_0 (t_e - t_3) \cdot V,$$

Дж·м³/год

де q_0 - витрати теплоти для опалення 1 м³ приміщення на 1°C різниці внутрішньої і зовнішньої температур, (приймається $q_0 = 2,08$; Дж/кг);

t_e - внутрішня температура цеха, °C (приймається $t_e = 17^\circ\text{C}$);

t_3 - зовнішня температура повітря (приймається $t_3 = -15^\circ\text{C}$),
 V - об'єм приміщення, м^3 .

$$Q_0 = 2,08 \cdot (17 - (-15)) \cdot 123984 = 8252375 \text{ Дж} \cdot \text{м}^3/\text{год}$$

Крім того, кількість теплоти, яка витрачається на вентиляцію визначається за формулою:

$$Q_v = q_v (t_v - t_3) \cdot V,$$

Дж·м³/год

де q_v - витрати теплоти на вентиляцію 1 м³ будівлі при різниці внутрішньої і зовнішньої температури 1°C, $q_v = 1 \dots 2 \text{ кДж/кг}$;

$$Q_v = 17,00 \cdot (17 - (-15)) \cdot 123984 = 67447296 \text{ Дж} \cdot \text{м}^3/\text{год}$$

Площа радіаторів опалення розраховується по формулі:

де t_m - середня розрахункова температура теплоносія (пара низького тиску - 100 °С, пара при тиску 1,2 атм (0,12 МПа) - 104 °С, при тиску 1,5 атм (0,15 МПа) - 111 °С);
 K_n - коефіцієнт, значення якого залежить від різниці температур теплоносія і нагрівального повітря (приймається 28000 кДж/м²·год·град).

$$F_0 = \frac{8252375,04 + 67447296,00}{2800 \cdot (104 - 17)} = 223,43 \text{ м}^2$$

3.4. Розрахунок захисного заземлення

Захисне заземлення – навмисне приєднання до землі металевих частин електроустановки, що можуть виявитися під напругою внаслідок ушкодження ізоляції. Основне призначення захисного заземлення – знизити напруга дотику до безпечної величини.

Захисне заземлення є ефективним способом забезпечення безпеки людей, що працюють з електроустановками. Повинне бути заземлені металеві корпуси елект-ричних машин, апаратів, каркаси розподільних щитів і інші металеві конструкції, зв'язані з електроустановками. Штучний заземлювач, являє собою замкнутий контур з 10 труб, довжиною 2 м і діаметром 0,2 м, встановленими на глибину 1 м і з'єднаних смугою, що заземлює.

Для розрахунку приймається, що напруга пристроїв, які заземлюються, складає 500 + 19 = 519 В

Опір розтікання струму від однієї труби визначається за формулою:

$$R = \frac{0,336 \cdot p}{L \left(\lg \left[\frac{2 \cdot L}{d} \right] + 0,5 \cdot \lg \left[\frac{4 \cdot h + L}{4 \cdot h - L} \right] \right)}, \text{ Ом}$$

де p – питомий опір ґрунту (приймається $p = 100 \text{ Ом} \cdot \text{см}$);

L – довжина труби (приймається $L = 2 \text{ м}$);

d – діаметр труби (приймається $d = 0,2 \text{ м}$);

Опір розтікання струму від однієї труби:

$$R = \frac{0,336}{200 \cdot \left(\lg \left(\frac{2 \cdot 200}{20} \right) + 0,5 \cdot \lg \left(\frac{4 \cdot 100 + 200}{4 \cdot 100 - 200} \right) \right)} = 0,11 \text{ Ом}$$

Опір розтікання струму системи заземлення:

$$R_{\text{сист}} = \frac{R}{m \cdot K_1 \cdot K_2}, \quad \text{Ом}$$

де m – число труб (приймається $m=10$ шт);

K_1 – коефіцієнт, що враховує екранування труб (приймається $K_1=0,56$);

K_2 – коефіцієнт, що враховує екранування смуги і труб (приймається $K_2=0,78$);

$$R_{\text{сист}} = \frac{0,11}{10 \cdot 0,56 \cdot 0,78} = 0,03 \quad \text{Ом}$$

Довжина замикаючої смуги для замкнутого кола визначається за формулою:

де a – відстань між трубами (приймається $a=3$ м). $L_1 = a \cdot m$, м

$$L = 3 \cdot 10 = 30 \quad \text{м}$$

Опір розтікання струму сталеві смуги, що заземлює визначається за формулою:

$$R_{\Pi} = \frac{0,366 \cdot p}{L_1 \cdot \lg \left[\frac{2 \cdot L_1^2}{b \cdot h_1} \right]}, \quad \text{Ом}$$

де h – ширина смуги, що заземлює (приймається $h=3$ см).

$$R_{\Pi} = \frac{0,366}{3000} \cdot \frac{100}{\lg \left(\frac{2 \cdot 3000^2}{100 \cdot 3} \right)} = 0,003 \quad \text{Ом}$$

Загальний опір заземлення:

$$R_{\text{заг}} = \frac{R_{\text{сист}} \cdot R_{\Pi}}{R_{\text{сист}} + R_{\Pi}}, \quad \text{Ом}$$

$$R_{\text{заг}} = \frac{0,03 \cdot 0,003}{0,03 + 0,003} = 0,003 \quad \text{Ом}$$

Для того, щоб спроектований пристрій задовольняв правила пристрою електроустановок ПЕУ-86, необхідно, щоб опір розтікання струму в захисному пристрої, що заземлює, для установок до 1000 В був не більш 4 Ом і для напруги понад 1000 В з ефективною заземленою нейтраллю більше 0,5 Ом.

Опір розтікання струму в захисному пристрої складає $0,003$ Ом
що для пристроїв до 1000 В є допустимим, адже зберігається умова

$$0,003 \quad \text{Ом} < 5 \quad \text{Ом.}$$

3.5. Вибір типу та необхідної кількості вогнегасників

Для розрахунків роботи приймається, що виробничий корпус відноситься до категорії «В» з наявністю горючих газів і рідин (категорія приміщень за вибухопожежною та пожежною небезпекою), клас можливої пожежі – «В».

Під час вибору типу і необхідної кількості вогнегасників для оснащення об'єктів слід також керуватися галузевими правилами пожежної безпеки, нормами технологічного проектування та іншими нормативно-правовими актами, які регламентують вимоги до

оснащення об'єктів вогнегасниками (Наказ Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи від 2 квітня 2004 року № 151 «Типові норми належності вогнегасників»).

Вибір типу та необхідної кількості вогнегасників проводиться згідно з нормами належності.

Вибір типу вогнегасника обумовлений розмірами можливих осередків пожеж на об'єкті.

За необхідності застосування різних типів вогнегасників допускається здійснювати заміну одного типу на інший із забезпеченням рівності сумарної вогнегасної здатності вогнегасників за класом пожежі, характерної для цього об'єкта.

Площа приміщення складає 4320,00 м²

Для захисту приміщення потрібно згідно завдання:

водяні та водопінні пересувні вогнегасники

вага вогнегасника: 100 кг

необхідна кількість вогнегасників 5 шт.

3.6. Розрахунки рівнів шуму

Більшість виробничих процесів супроводжується дією на працюючих шуму. Шум - сукупність звуків різної інтенсивності і частоти, що викликає неприємні слухові відчуття.

Будь-який звук характеризується частотою коливань f Гц, інтенсивністю I , Вт/м² і звуковим тиском p , Па. Звуковим тиском називають додатковий тиск, що виникає в середовищі від звукових хвиль. Швидкість коливань частинок середовища залежить від миттєвого звукового тиску і акустичного опору середовища.

Органом слуху людини механічні коливання сприймаються як звук у діапазоні частот 20+20000 Гц. Коливання з частотою меншою 20 Гц (інфразвук) та понад 20000 Гц (ультразвук) не сприймаються органами слуху людини, але спричиняють біологічну дію на організм. Слухове сприйняття обмежене також нижньою і верхньою межами - порогом чутності і больовим порогом. Значення інтенсивності звуку на цих порогах становлять відповідно 10⁻¹²Вт/м² та 10²Вт/м², тобто різняться у 10¹⁴ разів. Але орган слуху людини сприймає не абсолютну, а відносну зміну інтенсивності звуку приблизно у логарифмічній залежності. У зв'язку з цим для оцінки шуму користуються відносними рівнями інтенсивності чи звукового тиску у логарифмічних одиницях. При цьому збільшення будь-якої інтенсивності звуку в 10 разів відповідає приросту відчуття інтенсивності на одиницю, яку називають "бел" (Б). Рівні звукового тиску, що відповідають порогу чутності і больовому порогу, становлять 0 і 120 дБ (1 дБ = 0,1 Б).

Рівень звукового тиску, отриманий за характеристикою «А» шумоміру, називається рівнем звуку, одиницею виміру якого є дБА. Шкала «А» шумоміру застосовується для орієнтовної оцінки шуму.

Для боротьби з виробничим шумом застосовують такі основні заходи: зменшення шуму в його джерелі, звукоізоляцію, віброгасіння, звукопоглинання, архітектурно-планувальні заходи, застосування засобів індивідуального захисту та ін.

Звукоізоляція - це здатність огорожу вальних конструкцій відбвати і послабляти звукову енергію, що падає на них. Звукоізолююча здатність конструкцій (стіни, перекриття, загородки, кожуха) тим більша, чим більша її поверхнева густина, тобто маса її 1 м². Саме тому ці конструкції виготовляють з металу, товстого скла, залізобетону, цегли.

Згідно із завданням тип робочого місця:

Приміщення і дільниці точного збирання, приміщення для виконання експериментальних робіт; Шлакобетонна панель;

Згідно із завданням звуковий тиск, дБА 120,00

Рівень звукового тиску для заданого типу робочого місця, дБА 80,00

Рівень звукового тиску безпосередньо за стіною у суміжному приміщенні:

де L - звуковий тиск шуму у приміщенні де знаходиться джерело шуму;

Звукоізолююча здатність стіни дорівнює:

$$I' = I - R, \text{ дБА}$$

$$R = 120,00 - 80,00 = 40,00, \text{ дБА}$$

Для огорож з бетону, цегли і подібних матеріалів, масою 1 м^2 яких (м) $100 \dots 1000 \text{ кг/м}^2$ відома залежність звукоізолюючої здатності від маси стіни:

$$R = 22 \lg m - 12$$

Маса 1 м^2 стіни:

$$m = 10 \frac{40 + 12}{22} = 231,01 \text{ кг/м}^2$$

Товщина перегородки визначається з виразу:

$$h = \frac{m}{\rho} = \frac{231,01}{160,00} = 1,44 \text{ м.}$$

3.7. Розрахунки екранування джерел електромагнітних випромінювань

Джерелами випромінювання електромагнітної енергії радіочастотного діапазону є різноманітні установки. Це - потужні телевізійні та радіостанції, радіолокаційні пристрої та промислові установки високочастотного нагріву і, нарешті, вимірювальні, контрольні й лабораторні прилади різного призначення та монітори. Джерелами випромінювання можуть бути також будь-які елементи високочастотного ланцюга.

Електромагнітні поля (ЕМП) можуть негативно впливати на організм людини. Первинним проявом дії електромагнітної енергії є нагрів, який може призвести до змін і навіть пошкодження тканин і органів. Нагрів особливо небезпечний для органів зі слабкою терморегуляцією й у складі яких багато води (мозок, очі, нирки, сім'яні залози). Коливання надвисоких частот викликають також помутніння кришталіка ока.

Визначити мінімальну товщину суцільного екрана із міді для високочастотної установки ізотропного випромінювання з частотою 60 кГц . Довжина провідника 4 м , сила струму 130 А . Робоче місце розташоване на відстані 1 м від джерела випромінювання.

ЕМП характеризується довжиною хвилі λ (м), або частотою коливань f (Гц):

$$\lambda = c \cdot t = \frac{c}{f}, \text{ м}$$

де $c = 3 \cdot 10^8 \text{ м/с}$ - швидкість розповсюдження радіохвиль;

t - період коливань, с.

$$\lambda = \frac{3 \cdot 10^8}{6 \cdot 10^4} = 0,5 \cdot 10^4 \text{ м}$$

Робочі місця обслуговуючого персоналу можуть опинитись у таких зонах ЕМП: ближній, проміжній і дальній - залежно від частоти поля, параметрів випромінюючої системи та відстані від джерела випромінювання до робочого місця.

При ізотропному (всенаправленому) випромінюванні ближня зона (зона індукції) розповсюджується на відстань, м:

$$r_{\text{бл.з}} \leq \frac{\lambda}{2\pi} \text{ м}$$

$$r_{0,3} \leq \frac{0,5 \cdot 10^4}{2 \cdot 3,14} = 796,18 \text{ м}$$

тобто робоче місце знаходиться у зоні індукції (ближній зоні).

Перемінне ЕМП є сукупністю двох взаємопов'язаних перемінних полів - електричного і магнітного, які характеризуються відповідними векторами напруженості E (В/м) і H (А/м).

У ближній зоні, в якій ще не сформувалась електромагнітна хвиля, електричне і магнітне поля незалежні одне від одного. Тому згідно з ГОСТ 12.1.006-84 у діапазоні частот 60 кГц...300 МГц ЕМП оцінюються напруженістю електричної і магнітної складових поля, а у діапазоні частот 300 МГц...300 ГГц - густиною потоку енергії (ГПЕ). За електричною складовою напруженість ЕМП не повинна перевищувати 50 В/м - для частот 60 кГц...3 МГц; 20 В/м - для частот 3...30 МГц; 10 В/м - для частот 30...50 МГц; 5 В/м - для частот 50...300 МГц; за магнітною складовою: 5 А/м - для частот 60 кГц...1,5 МГц, 0,3 А/м - для частот 30 - 300 МГц.

При ізотропному випромінюванні напруженість електричного, В/м, і магнітного, А/м, полів на робочому місці у ближній зоні для провідника визначають за формулами:

$$E = \frac{I \cdot l}{4 \cdot \pi^2 \cdot \epsilon \cdot f \cdot r^3}, \quad \text{В/м}$$

де I - сила струму у провіднику (антені), А;
 l - довжина провідника (антені), м;
 ϵ - діелектрична проникність середовища, Ф/м (для повітря $\epsilon=1$);
 ω - кут повороту провідника, рад/с;
 f - частота поля, Гц;
 r - відстань від джерела випромінювання, м.

згідно завдання довжина провідника $l=6$
 згідно завдання сила струму $I=139$ А

Очікувана напруженість складових ЕМП у розрахунковій точці за формулами:

$$E = \frac{139 \cdot 6}{4 \cdot 3,14^2 \cdot 1 \cdot 6 \cdot 10^4 \cdot 1^3} = 3,5 \cdot 10^{-4} \text{ В/м}$$

що значно менше гранично допустимого рівня (ГДР).

$$H = \frac{139 \cdot 6}{2 \cdot 3,14 \cdot 1^2} = 132,8 \text{ А/м}$$

що перевищує ГДР.

Основною характеристикою кожного екрана є рівень послаблення ЕМП (ефективність екранування), що являє собою відношення параметра ЕМП у даній точці за відсутності екрана (E , H , ГПЕ) до того ж показника у тій же точці за наявності екрана (E_e , H_e , ГПЕ_e):

$$G = \frac{E}{E_e} \quad G = \frac{H}{H_e}$$

Потрібне ослаблення магнітної напруженості поля (ефективність екранування):

$$G = \frac{132,8}{26,56} = 26,56$$

Товщина екрана d , мм, виготовленого із суцільного матеріалу, як забезпечить задане ослаблення, визначається за формулою:

$$d = \frac{1000 \cdot \ln G}{\sqrt{\pi \cdot f \cdot \mu \cdot \nu}}$$

де G - задане ослаблення інтенсивності поля;
 f - частота поля, Гц;
 μ - абсолютна магнітна проникність матеріалу екрана, Гн/м (міди $0,99999 \cdot 10^{-6}$, алюмінію - $1,000023 \cdot 10^{-6}$, сталі - $875 \cdot 10^{-6}$);
 ν - питома електрична провідність матеріалу, См/м (міди - $0,59 \cdot 10^8$, алюмінію - $0,40 \cdot 10^8$, сталі - $0,10 \cdot 10^8$).
 за умовою завдання матеріал екрану - мідь

Мінімальна товщина екрана, яка забезпечить задану ефективність екранування, мм:

$$d = \frac{1000 \cdot \ln 26,56}{(3,14 \cdot 6 \cdot 10^4 \cdot 0,99999 \cdot 10^{-6} \cdot 0,59 \cdot 10^8)^{0,5}} = 0,98 \text{ мм}$$

3.8. Розрахунок санітарно-гігієнічних вимог виробничих та допоміжних приміщень

Створення здорових та безпечних умов праці починається з правильного вибору майданчика для розміщення підприємства та раціонального розташування на ньому виробничих, допоміжних та інших будівель і споруд.

З метою запобігання травматизму у виробничих приміщеннях необхідно застосовувати попереджувальне пофарбування будівельних конструкцій та знаки безпеки (ГОСТ 12.4.026-76 «Цвета сигнальные и знаки безопасности»). Наприклад, жовтим кольором (або із чорними смугами) фарбують низько розташовані над проходами конструкції, звуження проїздів, малопомітні сходинок, виступи та перепади в площині підлоги.

Розрахунок числа шафок ($N_{ш}$) є рівною числу працівників працюючих в усіх змінах, кількість душових кабінок (N_{δ}) визначається з розрахунку 8 чол. на один душ, кількість умивальників (N_y) визначається з розрахунку 12 чол. на один умивальник, кількість кабінок туалету (N_m) приймається з розрахунку по одній на 30 чол:

$$N_{ш} = N_{осн} + N_{доп} = N_{з.п.}$$

де $N_{осн}$ - кількість основних робітників, чол;

$N_{доп}$ - кількість допоміжних робітників, чол;

$N_{осн}$ - загальна кількість робітників, чол.

- кількість шафок

$$N_{ш} = 141 \text{ од.}$$

$$N_{\delta} = \frac{N_{з.п.}}{8},$$

$$N_{ш} = \frac{141 \cdot N_{з.п.}}{8} = 18 \text{ од.}$$

- кількість умивальників

$$N_{ш} = \frac{141 \cdot 12}{12} = 12 \text{ од.}$$

- кількість туалетів

$$N_{ш} = \frac{141}{30} = 5 \text{ од.}$$

$$N_m = \frac{N_{з.п.}}{30},$$