

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ
ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ «ЩЁЛКОВСКИЙ
КОЛЛЕДЖ(ГБПУ МО «ЩЁЛКОВСКИЙ КОЛЛЕДЖ)СП 6,8

ПРЕЗЕНТАЦИЯ НА ТЕМУ:
«ОРГАНИЗАЦИЯ ТЕКУЩЕГО РЕМОНТА.»

Выполнил студент гр. 674

Яньков Владислав Вячеславович

Агрегатный метод ремонта

При агрегатном методе ремонта автомобилей производят замену неисправного агрегата (узла) исправным или ранее отремонтированными обезличенным или необезличенным методом ремонта или новыми из оборотного фонда. Неисправные агрегаты (узлы) после их ремонта поступают в оборотный склад. В том случае, когда неисправность агрегата, узла, механизма или детали целесообразнее устранить непосредственно на автомобиле в межсменное время, т. е. когда достаточно межсменного времени для производства ремонта, замену агрегатов (узлов и механизмов) обычно не производят.

Документы учета ТО и ТР

Основным первичным документом является листок учета ТО и ТР. В нем указывается время выполнения работ, фамилии исполнителей и подписи лиц, ответственных за выполненную работу. Кроме того, на основании данных листка учета наряда дополнительных сведений заполняется лицевая карточка на каждый автомобиль, в которой отражаются сведения о количестве технических воздействий, простоев в ежедневном пробеге автомобиля. Эти документы дают представление о том, как часто ремонтируется автомобиль, почему и где он простаивает, какие агрегаты и как часто ремонтировались. Анализ этих данных дает возможность оценить качество ремонта, обслуживания, вождения и др. Для этого анализа полезны также сведения по учету опозданий, простоев, возвращения автомобилей с линии по причинам, относящимся к работе конкретных участков. Сведения эти фиксируются в специальной карточке.

Агрегатный метод ремонта

Такая организация производства в условиях новых методов планирования и экономического стимулирования повышает эффективность работы АТП за счет более ответственной и заинтересованной работы технического персонала. Определенным недостатком этого метода является нарушение принципа выполнения работ применительно к автомобилю в целом.



Индивидуальный метод ремонта

- При индивидуальном методе ремонта агрегаты не обезличиваются. Снятые с автомобиля неисправные агрегаты (узлы) после ремонта ставят на тот же автомобиль. И в тоже время простоя автомобиля в ТР больше, чем при агрегатном методе, в связи, с чем индивидуальный метод ремонта применяют только при отсутствии оборотного фонда агрегатов или когда отсутствует нужный исправный агрегат.
- Весь объем ТР подразделяется на разборочно-сборочные и постовые работы и производственно-цеховые в независимости от методов ремонта.

Методы организации технологического процесса

- При организации технологического процесса производства разборочно-сборочных работ на постах ТР возможно применение в основном двух методов: универсальных и специализированных постов.
- Метод универсальных постов предусматривает выполнение ремонта на одном посту одной бригадой рабочих.

Метод специализированных постов

Метод специализированных постов заключается в выполнении ремонта на нескольких специализированных постах, каждый из которых предназначен для выполнения определенного вида работ, только систем или агрегатов. В этом случае посты располагаются в зоне цехов, тяготеющих по роду производства к работам ТР, выполняемым на посту. Специализация постов ТР позволяет максимально механизировать трудоемкие работы, снизить потребности в однотипном оборудовании, улучшить условия труда, использовать менее квалифицированных рабочих, повысить производительность труда на 20-35 %.

Организация текущего ремонта

Организация производства текущего ремонта на АТП включает в себя: разработку и внедрение технических, технологических и учетных документов, технологических карт на ремонтные, разборочно-сборочные и иные работы, организацию рабочих мест и работы на них (выбор подъемно-осмотровых устройств, управление процессом производства ТР, техническое снабжение и т. п.).

Оснащение универсальных и специализированных постов текущего ремонта

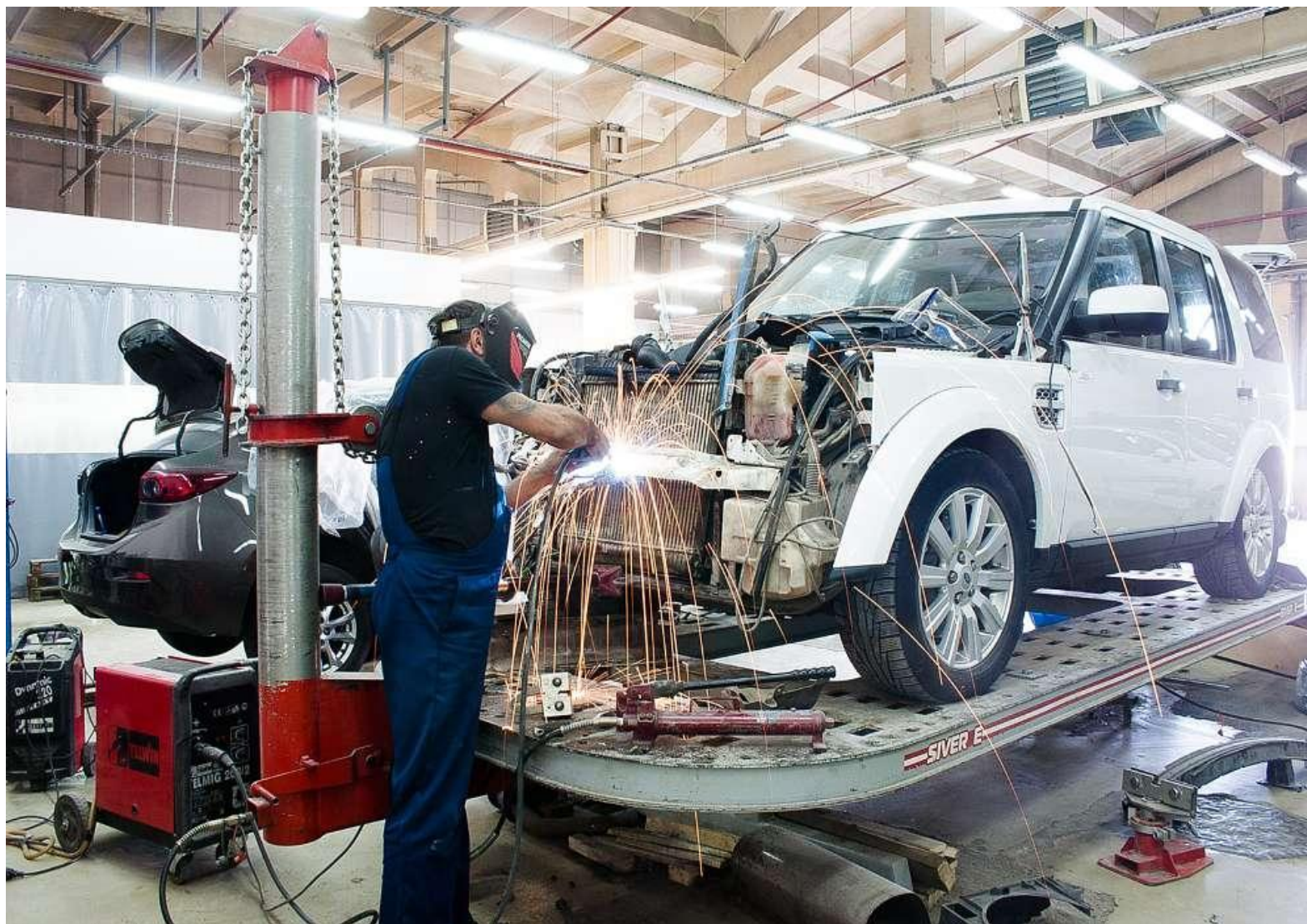
Трудовые затраты на ТР многократно превышают затраты на ТО. Вследствие сложности внедрения механизации ремонтных работ производительность труда при ТР еще низка, а условия работы трудные. В результате укомплектованность многих АТП ремонтно-обслуживающим персоналом не превышает 50—70 % от нормативов. Одновременно потери рабочего времени составляют до 30—45 %. Следует обратить внимание на наличие обратной связи: снижение качества ремонта ведет к уменьшению межремонтных пробегов и, следовательно, к увеличению объема ремонта.

Важнейшей задачей организации ремонта является снижение времени простоя автомобилей в ТР и его ожидании, так как это время является наибольшим из всех потерь линейного времени подвижного состава по техническим причинам. По технологии работ, как известно, все работы ТР подразделяются на постовые, проводимые на автомобилях, размещаемых на рабочих постах, и цеховые, включающие в основном ремонт агрегатов и узлов, предварительно снятых с автомобилей. Исключение составляют малярные и сварочно-жестяницкие отделения, в которых приходится размещать рабочие посты в связи с необходимостью проводить работы непосредственно на автомобилях.

Малярное отделение



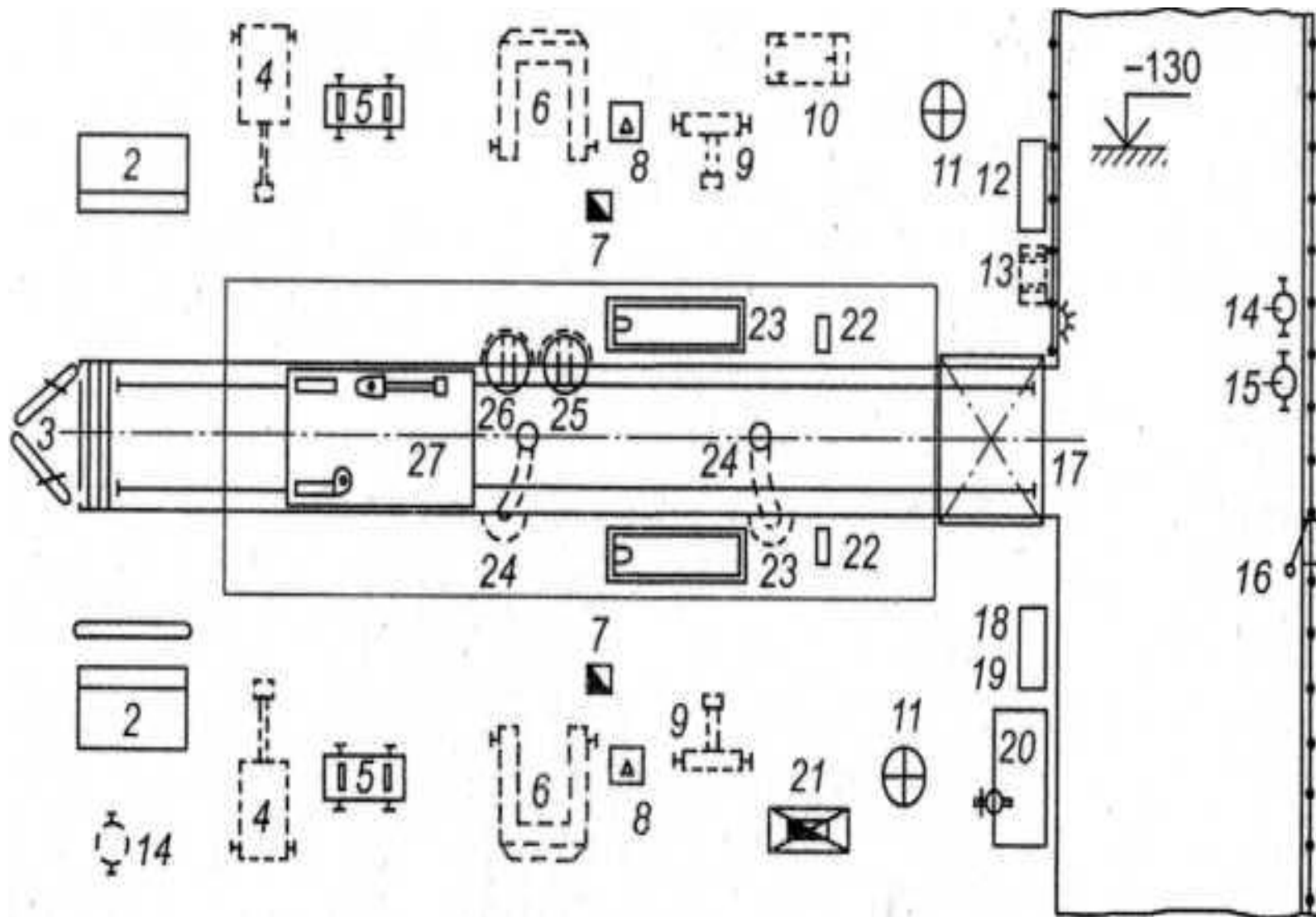
Сварочно-жестяницкое отделение



Длительность простоя автомобилей при ТР в общем случае суммируется из времени:

- пребывания автомобиля в неисправном состоянии до начала ремонта;
- осмотра неисправного автомобиля и оформления заявки на ремонт;
- установки автомобиля на рабочий пост;
- ожидания начала ремонта на посту;
- демонтажа неисправного агрегата (узла, детали);
- доставки снятого агрегата на ремонт;
- ремонта агрегата; доставки исправного агрегата к автомобилю;
- установки отремонтированного агрегата на автомобиль;
- контроля качества ремонта;
- перегона автомобиля на место стоянки.

Наибольший удельный вес в простоях автомобилей в ТР составляет время на собственно ремонт агрегата (узла), восстановление его деталей.



Примерная планировка поста текущего ремонта.



Спасибо за внимание !