**Дата: 10.12.2020г.**

**Группа: 17-ТО-1Д**

**Наименование дисциплины: Основы безопасности жизнедеятельности**

**Тема: Планирование производственной программы по техническому обслуживанию и ремонту автотранспорта**

Для составления производственной программы по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава необходимо существующие нормативы периодичности и трудоемкости работ подвергнуть корректировке в соответствии с условиями эксплуатации подвижного состава на конкретном автотранспортном предприятии.

Нормативы, регламентирующие техническое обслуживание и ремонт подвижного состава, корректируются в зависимости от следующих факторов:

* • условий эксплуатации автомобилей — ;
* • модификации подвижного состава и организации его работы —

*ч*

* • природно-климатических условий — *К3;*
* • пробега с начала эксплуатации — *К4;*
* • размеров автотранспортного предприятия и количества технологически совместимых групп подвижного состава — *Ку*

Исходный коэффициент, равный единице, принимается для I категории условий эксплуатации; базовых моделей автомобилей; умеренной климатической зоны; пробега подвижного состава с начала эксплуатации, равного 50-70% от пробега до капитального ремонта; для автотранспортного предприятия, на котором проводится ТО и ремонта 200-300 ед. подвижного состава, составляющих три технологически совместимые группы.

Результирующий коэффициент корректирования нормативов получается перемножением отдельных коэффициентов:

* • периодичность ТО — *К{* х *К3;*
* • пробег до капитального ремонта — х *К2х Ку*
* • трудоемкость ТО — *К2* х *К5;*
* • трудоемкость ТР — *К{* х *К2* х А^3 х *К4* х *К5*
* • расход запасных частей — *К1* х *К2* х К3.

Исходными данными для составления плана технического обслуживания и ремонта на автотранспортном предприятии служат:

* • производственная программа по эксплуатации автомобильного парка;
* • принятые системы и методы технического обслуживания и ремонта подвижного состава;
* • установленные нормы пробега подвижного состава до проведения обслуживаний и ремонтов отдельных видов и нормативы трудоемкости работ применительно к условиям эксплуатации автомобилей и оснащенности автотранспортного предприятия. При составлении производственной программы по техническому

обслуживанию и ремонту подвижного состава необходимо:

* • установить количество технических обслуживаний и ремонтов различных видов, потребных для поддержания подвижного состава в технически исправном состоянии;
* • определить общую трудоемкость работ по ТО и ремонту автомобилей и прицепов исходя из норм трудоемкости отдельных видов работ и их количества;
* • выявить степень обеспеченности программы по ТО и ремонту автомобилей производственными площадями и оборудованием;
* • определить средства для выполнения программы по элементам затрат (заработная плата, материалы, запасные части и др.).

Оптимальным режимом технического обслуживания и ремонта является такой, который обеспечивает надежную и безопасную работу подвижного состава при минимальных затратах материалов, средств и рабочей силы, отнесенных на единицу пробега или транспортной работы, а также наименьшие простои подвижного состава в техническом обслуживании и ремонте.

В соответствии с выбранным режимом технического обслуживания составляют план-график его выполнения и определяют потребное количество технических обслуживании автомобилей и прицепов данного автотранспортного предприятия на планируемый период.

План-график позволяет согласовать сроки постановки автомобилей в ремонт с пропускной способностью ремонтной зоны (мастерских), обеспечивая при этом равномерную загрузку производственных площадей и оборудования ремонтных цехов в течение всего года. План-график дает также возможность выявить конкретные причины отклонений фактических показателей от плановых.

При разработке производственной программы по ТО и ремонту подвижного состава учитывается, что работы по ЕО и ТО-1, а также по текущему ремонту должны производиться, как правило, в межсменное (нерабочее) время подвижного состава, а простой автомобиля любого типа в ТО-2 не должен превышать одного дня.

Для планирования капитального ремонта пользуются нормами межремонтных пробегов автомобилей и их основных агрегатов.

Нормы простоя подвижного состава в капитальном ремонте установлены в зависимости от того, производится он на заводе или в мастерской. В эти нормы не включено время, необходимое для транспортировки автомобилей из автотранспортного предприятия на авторемонтное предприятие и обратно. Это дополнительное время должно быть учтено при расчете коэффициента технической готовности подвижного состава.

Все расчеты осуществляются по маркам подвижного состава и в целом по АТП на основании действующих норм межремонтных пробегов, нормативов удельной трудоемкости и коэффициентов корректировки, установленных действующим положением о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта.

Контрольные вопросы:

1.Как проводится корректировка трудоёмкости работ?

2.Как корректируются нормативы технического обслуживания и ремонта подвижного состава?

3.Какой режим технического обслуживания является оптимальным?

Преподаватель Умаров М.Х.