

ФГБОУ ВО «Казанский государственный аграрный университет»
Институт механизации и технического сервиса
Направление «Эксплуатация транспортно-технологических
машин и комплексов»
Профиль «Сервис транспортных и транспортно-технологических
машин и оборудования (сельское хозяйство)»
Кафедра общепрофессиональных дисциплин

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

Т Е М А: ОРГАНИЗАЦИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ
ТРАКТОРОВ С РАЗРАБОТКОЙ ПРЕДПУСКОВОГО НАГРЕВАТЕЛЯ
ТОПЛИВА.

ВКР. 23.03.03.055.17

Студент _____ Ившина А. В.

Руководитель, профессор _____ Пикмуллин Г. В.

Обсуждена на заседании кафедры и допущена к защите

(протокол № _____ от _____ 2017 г.)

Зав. кафедрой, профессор _____ Яхин С. М.

Казань 2017 г.

ФГБОУ ВО «Казанский государственный аграрный университет»
Институт механизации и технического сервиса
Кафедра общепромышленных дисциплин
Направление «Эксплуатация транспортно-технологических
машин и комплексов»
Профиль «Сервис транспортных и транспортно-технологических
машин и оборудования (сельское хозяйство)»

УТВЕРЖДАЮ

Зав. кафедрой

Яхин С. М.

«15» декабря 2016 г.

ЗАДАНИЕ

на выпускную квалификационную работу

Студенту Ившиной А. В.

1. Тема: «Организация технического обслуживания тракторов с разработкой предпускового нагревателя топлива»

утверждена приказом по вузу от «___» _____ 2017 г. № ____

2. Срок сдачи студентом законченного проекта 6 февраля 2017 г.

3. Исходные данные к проекту: материалы учебной, научной, специальной литературы, практик, результаты патентного поиска.

4. Перечень подлежащих разработке вопросов:

- 1) Выполнить обзор по теме выпускной квалификационной работы.
- 2) Спроектировать мероприятия по организации технического обслуживания тракторов. Разработать мероприятия по безопасности жизнедеятельности при техническом обслуживании тракторов. Определить технико-экономическую оценку технического обслуживания тракторов.

Обосновать конструкцию нагревателя топлива дизельных двигателей.

Выполнить необходимые конструкторские расчеты, разработать требования безопасности к конструкции.

6. Дата выдачи задания 15 декабря 2016 года.

Студент _____ Ившина А. В.

Руководитель ВКР, доцент _____ Пикмуллин Г. В.

1 ОБЗОР ПО ТЕМЕ РАБОТЫ

1.1 Подогрев дизельного топлива

Одной из особенностей дизельного топлива является склонность данного типа горючего к потере текучести в условиях отрицательных температур.



Рисунок 1.1 - Предпусковой подогреватель дизтоплива

Замерзающая солярка мутнеет, после чего происходит активная кристаллизация (парафинизация) и дальнейшее застывание. Топливо превращается в густой и вязкий гель. Такое повышение вязкости означает, что прокачка солярки через фильтрующие элементы и топливные магистрали системы питания дизельного двигателя затрудняется или становится полностью невозможной.

Для противодействия активному замерзанию солярки на легковые и грузовые дизельные автомобили устанавливаются специальные подогреватели дизельного топлива. Указанные подогреватели делятся на два основных типа:

- предпусковой подогреватель дизтоплива;
- маршевый подогреватель солярки;

Первый тип устройств работает до запуска двигателя и прогревает загустевшую солярку, растворяя образовавшиеся кристаллы парафина и возвращая солярке должную текучесть. Использование предпускового подогрева дизтоплива обеспечивает последующий уверенный запуск холодного дизельного мотора в условиях низких температур.

Что касается маршевого подогрева, то данные решения обеспечивают поддержание постоянной температуры дизельного топлива параллельно работающему двигателю. Такая необходимость может возникнуть по причине обмерзания элементов топливной системы при движении автомобиля по трассе и т.д.

Среди различных устройств сегодня также широко представлены в продаже комбинированные решения, которые сочетают возможность

предпускового подогрева и дальнейшего поддержания температуры солярки в движении. Подобные комплексные схемы принято называть системой подогрева дизельного топлива.

Предпусковые подогреватели

Чаще всего дизтопливо может замерзнуть в топливном баке, в фильтре-сепараторе, в топливной магистрали, в фильтре тонкой очистки. В списке предпусковых подогревателей находятся устройства и решения, предназначенные для подогрева указанных выше элементов системы топливоподачи:

- топливозаборники с подогревом и подогреватели в бак;
- подогреватели фильтра тонкой очистки;
- бандажные подогреватели (в виде гибкой ленты);
- устройства для прогрева фильтра-сепаратора;

Основой всех указанных решений является внедренный в конструкцию нагревательный элемент, который работает от электричества. Питание на подогреватель подается от АКБ автомобиля.

Самостоятельная реализация подогрева дизтоплива: топливозаборник, фильтры грубой и тонкой очистки. Монтаж нагревательных элементов. Проточный подогрев.

Бандажный подогреватель



Наиболее важным участком выступает фильтр тонкой очистки. От его пропускной способности напрямую зависит стабильность подачи горючего в топливную аппаратуру. При отрицательных температурах солярка быстрее всего замерзает на данном участке.

Подогрев фильтра тонкой очистки зачастую реализуют при помощи накладного подогревателя бандажного типа. Водитель включает нагреватель при помощи специальной кнопки, выведенной в салон автомобиля. Далее устройство прогреет фильтр в течение нескольких минут и автоматически отключится. После такого предпускового подогрева двигатель можно запускать в морозы до -35 градусов Цельсия и ниже.

Подогрев ленточного типа



Ленточный тип подогревателей может быть установлен на разных участках топливной системы дизельного двигателя. Особенно это актуально при необходимости реализации обогрева топливопроводов на отрезках от топливного бака до фильтра сепаратора, а также после сепаратора до фильтра тонкой очистки. Такие подогреватели осуществляют нагрев магистрали перед пуском двигателя и поддерживают температуру в процессе езды на автомобиле.

Прогрев топливозаборника

Топливозаборник с возможностью предпускового подогрева является наиболее распространенным решением. Главным преимуществом устройства является подача в топливную магистраль прогретой солярки. После запуска мотора плюсовая температура в топливозаборнике может поддерживаться благодаря поступлению прогретого дизтоплива из «обратки».



Нагрев солярки при езде



Постоянный подогрев дизтоплива реализуют как при помощи электрического нагревательного элемента, так и путем установки жидкостных теплообменников. Указанный теплообменник представляет собой решение, позволяющее нагретой в [системе охлаждения](#) жидкости циркулировать в том месте, где необходим постоянный подогрев топлива.

Среди электрических подогревателей, позволяющих греть элементы и участки топливной системы в движении, выделяют проточные подогреватели дизтоплива и подогреватели ленточного типа.

Местом установки проточного подогревателя выступает участок топливопровода перед фильтром тонкой очистки. Запитываются подобные устройства от генератора автомобиля. Подогреватели на основе циркулирующей ОЖ являются трубопроводами особой формы, которые могут быть направлены в топливозаборник или другие участки топливной системы.

Объединение предпусковых электрических подогревателей с решениями для прогрева топлива при езде позволяет реализовать комплексную систему подогрева дизтоплива. Подобные решения оснащаются блоком-контроллером, который анализирует наружную температуру за бортом и температуру солянки, после чего в автоматическом режиме задействует или отключает подогреватели на различных участках топливной системы дизельного двигателя.

1.2 Обзор методов, средств и способов технического обслуживания тракторов

Под системой технического обслуживания и ремонта машин понимают совокупность взаимосвязанных средств, документации по техническому обслуживанию и ремонту и исполнителей, необходимых для поддержания и восстановления качества машин.

Существуют различные методы технического обслуживания машин.

Богодуховский метод основан на принципах специализации и разделения труда. Применение его позволяет значительно сократить простой техники, ликвидировать многочисленные склады запасных частей, определить производственные отношения хозяйств и снабжающих организаций.

Для оперативного решения производственных вопросов между ними имеется диспетчерская связь. Особенность этого метода – образование инженерно-технической службы, стационарных пунктов и специализированных звеньев, мастеров-наладчиков.

Инженерно-техническая служба состоит из следующих подразделений: инженерно-контрольного, диагностического, научной организации труда, централизованной доставки запасных частей и диспетчерской. Она включает:

заместителя управляющего по техническому обслуживанию, шесть инженеров-контролёров, шесть шофёров-слесарей на автолетучке, старшего диспетчера, двух сменных диспетчеров, двух механиков-комплектовщиков, старшего инженера группы НОТ, экономиста группы НОТ, трех инженеров группы НОТ, трех инженеров – диагностов, шести шоферов – экспедиторов центрснаба и бухгалтера.

Работой звеньев мастеров - наладчиков руководят старшие мастера. Звенья в составе двух человек обслуживают 10-20 тракторов, трех – 20-30, пяти – 30-40 тракторов.

Специализированные звенья выполняют следующие работы:

- техническое обслуживание тракторов и комбайнов;
- регулировку сельскохозяйственных машин;
- несложные ремонты сельскохозяйственных машин (в основном настройку и комплектование);
- хранение машин, и частей и сборочных единиц;
- сбор и отправку для ремонта на заводы Госкомсельхозтехники пришедших в негодность составных частей и сборочных единиц машин.

Старший мастер – наладчик выполняет следующие функции:

- совместно с работниками службы НОТ Ремтехагроснаба для СПТО комплектует необходимые материальные средства, несёт ответственность за техническое (обслуживание) состояние и использование этих средств;
- организует работу звена, обучает мастеров-наладчиков передовым приёмам труда, контролирует объём и качество выполнения работ по техническому обслуживанию в соответствии с технологическими картами;
- отвечает за соблюдением сроков постановки и пребывания машин на техническом обслуживании;
- оформляет документацию на проведение технического обслуживания, выдаёт талоны трактористам-машинистам на топливо после проведения очередного технического обслуживания;

- выдаёт механизаторам сельскохозяйственные машины для однократного использования на полевых работах, принимает их после окончания работ, отвечает за подготовку и постановку их на хранение или консервацию и за соблюдение правил хранения;
- по согласованию с инженером хозяйства или бригадиром тракторной бригады привлекает, в случае необходимости, механизаторов хозяйств для выполнения работ по техническому обслуживанию и подготовке к хранению;
- совместно с бригадиром тракторной бригады и инженером хозяйства участвует в технической экспертизе и в оформлении документов при аварийных случаях;
- оформляет заказ ремтехагроснаба на поставку составных частей, сварочных единиц и эксплуатационных материалов для технического обслуживания;
- организует сбор и отправку сборочных единиц и составных частей машин на ремонт в специализированные предприятия;
- с помощью ремтехагроснаба оснащает пункт технического обслуживания технологическими картами, литературой и различными справочными таблицами.

В обязанности мастера-наладчика входит:

- участие в проведении ЕТО и подготовки агрегатов к работе;
- проверка и регулировка механизмов машин;
- комплектование и наладка агрегата при участии слесаря;
- настройка агрегата в поле, при необходимости;
- инструктаж тракториста-машиниста по способам и приемам выполнения конкретной сельскохозяйственной работы;
- участие в устранении неисправностей;
- проведение сложных работ по техническому обслуживанию и ремонту;
- опрос трактористов-машинистов обо всех замечаниях и неполадках в работе агрегатов и принятие мер к своевременному их устранению.

При воронежском методе организации технического обслуживания самообслуживание приводят силами хозяйств с участием районных объединений ПТОСХ. Объединения полностью отвечают за исправное состояние техники, за сроки сельскохозяйственных работ, они заинтересованы в увеличении урожаев культур.

Специалисты хозяйств занимаются вопросами эффективного использования машинно-тракторного парка, так как почти полностью освобождены от работ по поддержанию машин в технически исправном состоянии.

При методе организации технического обслуживания на основе межхозяйственной кооперации трактористы-машинисты выполняют обкатку и ЕТО, а так же необходимые регулировки сельскохозяйственных машин во время подготовки к сельскохозяйственным работам и проведения их. Кроме того, в обязанности трактористов-машинистов входит участие в проведении плановых технических обслуживаний и устранение неисправностей. Все сложные и регулировочные работы по техническому обслуживанию, текущим работам выполняют специализированные службы и звенья межхозяйственного объединения. Плановые техобслуживания с применением диагностирования осуществляют звенья мастеров-наладчиков при участии мастера-диагноста.

При методе организации технического обслуживания на основе углублённой специализации тракторист-машинист в значительной мере освобождён от выполнения работ по техобслуживанию за счёт участия опытных мастеров-наладчиков. Применение данного метода способствует улучшению качества работ, повышению урожайности и сменной выработки на 12...18%.

Выбираю метод организации технического обслуживания на основе межхозяйственной кооперации. Исходя из того, что в настоящее время межхозяйственные связи между хозяйствами и районными организациями нарушены в виду взаимных неплатежей и вследствие этого гарантировать качественное техническое обслуживание невозможно. Поэтому хозяйство

организует своё техническое обслуживание мастерами-наладчиками совместно с трактористами-машинистами.

Средства технического обслуживания – это средства технического оснащения и сооружения, предназначенные для выполнения технического обслуживания. Система средств технического обслуживания машинно-тракторного парка охватывает все уровни обслуживания и включает стационарные и передвижные средства.

Основной базой технического обслуживания машинно-тракторного парка служат стационарные (средства) объекты:

- пункты технического обслуживания;
- производственные базы технического обслуживания и ремонта;
- станции технического обслуживания тракторов.

Основное оборудование, входящее в комплекты стационарных средств [14], представлено в таблице 1.1.

Таблица 1.1 – Основное оборудование, входящее в комплекты стационарных средств

Наименование оборудования	Количество оборудования в комплектах		
	КСТО 1	КСТО 2	КСТО 3
1	2	3	4
Топливозаправочная установка 03-9936 ГОСНИТИ или топливораздаточная колонка КЭР-40-1.0	1	1	1
Моечная машина ОМ-5359	1	1	1
Комплект оснастки мастера наладчика ОРГ-4999А ГОСНИТИ	1	1	1
Установка для смазки и заправки ОЗ-9902А ГОСНИТИ	1	1	1
Установка для промывки системы смазки дизеля ОМ-2871А ГОСНИТИ	1	1	1
Компрессор 155-М2	1	1	1
Комплект диагностических средств КИ-5308А ГОСНИТИ или КИ 13919 ГОСНИТИ	-	1	-

Установка для диагностирования тракторов КИ 4935 ГОСНИТИ	-	1	-
Стенд для диагностирования колесных тракторов КИ 8927 ГОСНИТИ	-	-	1
Комплект для диагностирования на станциях технологического обслуживания тракторов КИ 13920 ГОСНИТИ	-	-	1

Для сокращения нагрузки на стационарные объекты во время напряженных сельскохозяйственных работ и сокращения непроизводительных перегонов машин на обслуживание стационарным объектам придаются передвижные средства.

К передвижным средствам относятся:

- механизированные заправочные агрегаты на шасси автомобиля или двухосного прицепа; агрегаты технического обслуживания на шасси автомобиля, двухосного прицепа или самоходного шасси;
- передвижные ремонтные и ремонтно-диагностические мастерские на шасси автомобиля с электросварочным агрегатом на одноосном прицепе;
- передвижные диагностические установки на шасси автомобиля-фургона.

Эти средства обеспечивают проведение в поле следующих видов и работ технического обслуживания: - заправку машин дизельным топливом и маслами;

- проведение ТО-1 и ТО-2 машин, устранение последствий сложных отказов машин и выявление их причин.

Существуют следующие способы организации технического обслуживания тракторов:

- централизованный;
- передвижной;
- смешанный (комбинированный).

При централизованном способе организации тракторы и машины перемещаются к средствам технического обслуживания.

При передвижном способе организации средства технического обслуживания перемещаются к объектам.

Существуют допускаемые расстояния на которые можно перемещать допускаемые расстояния расположения пунктов технического обслуживания от мест работы тракторов (таблица 1.2).

Таблица 1.2 – Допускаемые расстояния расположения пунктов технического обслуживания от мест работы тракторов

Трактор	Расстояние расположения ПТО от мест работы тракторов, км
Т-16,Т-25	До 8,0
МТЗ-80, ЮМЗ- 6Л	До 12,0
Т-150К, К-701	До 20,0

При смешанном или комбинированном способе обслуживания используют два выше приведенных способа. Этот способ наиболее распространен.

1.2 Обзор существующих конструкций подогревателей топлива

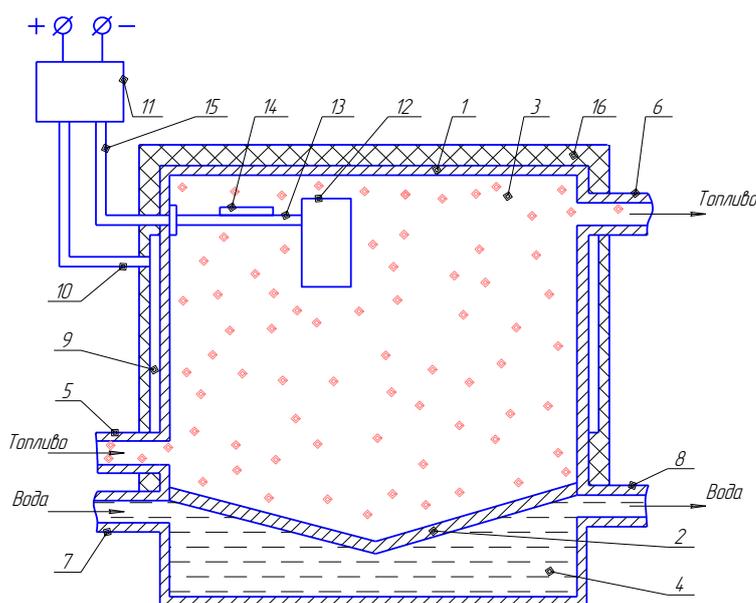
При проектировании подогревателя топлива произвели поиск по патентным фондам с глубиной до 40 лет. Так же были изучены конструкции и работу существующих подогревателей топлива в литературе по автотракторным двигателям.

Среди всех рассмотренных подогревателей выделим несколько наиболее перспективных для модернизации и усовершенствования.

Подогреватель топлива по авторскому свидетельству №1160089.

Устройство для подогрева жидкого топлива в двигателе внутреннего сгорания. Перед пуском двигателя, так как топливо, подаваемое в двигатель не подогрето, блок 11 управления подключает электронагреватель 9 к источнику

питания, в связи, с чем топливо, находящееся в топливной камере 3, нагревается и обеспечивает легкий пуск и устойчивая работа двигателя в режиме прогрева. После прогрева двигателя обогревающая жидкость, проходящая через обогревательную камеру 4, через криволинейную перегородку 2 передает тепло жидкому топливу, проходящему через камеру 3. Так как перегородка 2 выполнена криволинейной, то обеспечивается высокая эффективность теплообмена между топливом и жидкостью.



1-корпус; 2-перегородка; 3,4-топливная и обогревательная камеры; 5,6-подающий и отводящий патрубки для топлива соответственно; 7,8-подающий и отводящий патрубки для жидкости соответственно; 9-электронагреватель; 10-привод; 11-блок управления; 12-поплавок; 13-пластина; 14-тензоэлемент; 15-провода; 16-теплоизолирующий материал.

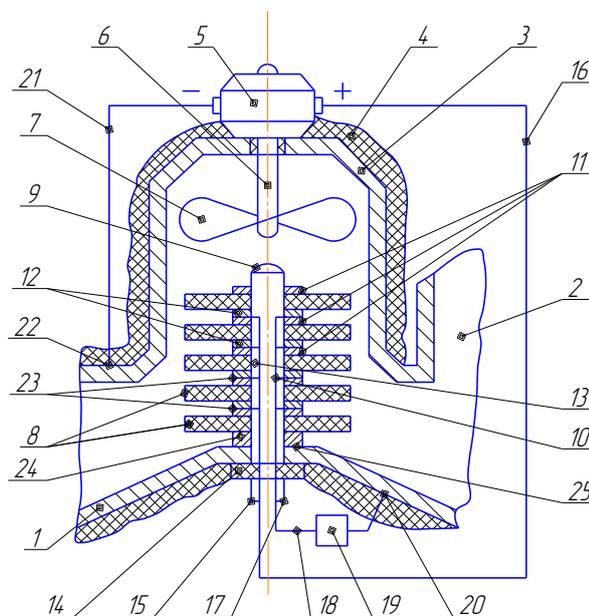
Рисунок 1.1 – Устройство для подогрева жидкого топлива в двигателе внутреннего сгорания по авторскому свидетельству №1160089.

Жидкое топливо, подаваемое через подводящий патрубков 5 в нижнюю часть топливной камеры 3, подогревается теплом охлаждающей жидкости и электронагревателя 9 и, поднимаясь вверх, подается к дозирующему приспособлению (не показано) системы питания через отводящий патрубков 6. С

увеличением температуры подогрева топлива его плотность понижается, в связи с чем при заданной температуре топлива поплавков 12 смещается вниз, а тензоэлемент 14 выдает на вход блока 11 управления сигнал, по которому электронагреватель 9 отключается от источника питания. После этого подогрев жидкого топлива осуществляется теплом обогревающей жидкости, проходящей через обогревательную камеру 4. Если тепла, отводимого от жидкости, не хватает для подогрева топлива до заданной температуры, то вследствие увеличившейся плотности топлива поплавков 12 поднимается вверх, а тензоэлемент 14 подает сигнал на вход блока 11 управления, обеспечивающего подключение электронагревателя 9 к источнику питания. После подогрева топлива до заданной температуры электронагреватель 9 отключается от источника питания, как описано.

Отрицательный эффект данной конструкции заключается в том, что оно не обеспечивает равномерного нагрева топлива. Это снижает точность поддержания температуры топлива, особенно при пуске двигателя и его работы в условиях низких температур окружающей среды.

Подогреватель топлива по авторскому свидетельству №2030621.



- 1-теплоизолированный топливопровод;
 2-бак; 3-емкость; 4 - теплоизолированный материал; 5-электродвигатель; 6-вал;
 7-крыльчатка; 8 - позисторы; 9 - полая цилиндрическая кассета;

10,13-перемычки; 11,12,24 - положительный и отрицательные контакты;
14-пробка; 15,17-клеммы; 16,18,21-электропровода; 19-источник тока;
20-корпус контакт; 22-контакт; 23,25-диэлектрические прокладки.

Рисунок 1.2 – Подогреватель топлива по авторскому свидетельству № 2030621.

Подогреватель топлива работает следующим образом. Перед запуском двигателя автотранспортного средства при низких температурах включается источник тока 19. Это может быть, как бортовая электрическая система автотранспортного средства, так и любой внешний источник тока. При прохождении тока через нагревательные элементы (позисторы) 8, они нагреваются и нагревают окружающие их парафинированное топливо. Электрический ток, проходя через позисторы 8, приводит в действие устройство механического перемешивания, например, электродвигатель 5 с мешалкой 7, которая, вращаясь, перемешивает топливо в емкости 3, обеспечивая, таким образом, конвективный теплообмен между движущимся топливом и позисторами 8, что существенно уменьшает период тепловой подготовки системы топливоподачи к запуску. При нагреве топлива до заданной температуры и обеспечении требуемой жидкотекучести, которая является характеристикой позисторов 8, Они отключаются ("запираются"), т.е. сопротивление позисторов 8 возрастает, как минимум, в тысячу раз, что снижает силу тока после позисторов 8 до такой степени, что электродвигатель 5 отключается и перемешивание топлива не происходит. При этом также отключается сигнальная лампочка (не показана), что свидетельствует о готовности системы топливоподачи к запуску. После этого, производится запуск двигателя автотранспортного средства на необходимом для запуска количестве подогретого в емкости 3 топливе.

При снижении температуры топлива уменьшается сопротивление позисторов 8, они пропускают электрический ток, которых их нагревает и приводит в действие электродвигатель 5 с крыльчаткой 7 для перемешивания и

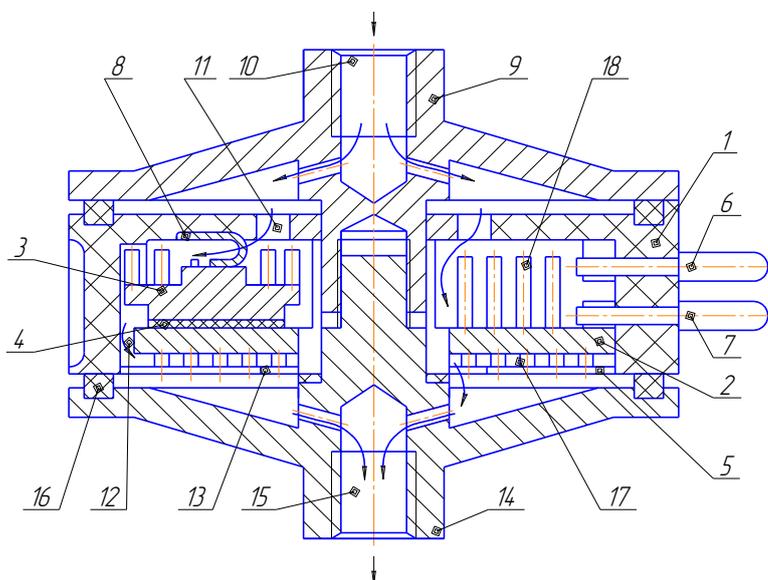
ускорения прогрева топлива. Таким образом, кроме тепловой подготовки топлива непосредственно перед пуском, подогреватель автоматически поддерживает температуру топлива при работе двигателя автотранспортного средства. При этом целесообразно подключать подогреватель топлива к бортовой электрической системе, а при запуске, особенно при разряженной аккумуляторной батарее целесообразно подогреватель подключать к внешнему источнику тока. При замерзании топлива и отказе электродвигателя его перемешивание производится вручную, рукояткой (не показана), соединенной с валом 6 крыльчатки 7. Термоизоляция емкости 3 и топливопровода 1 позволяет экономить расход электроэнергии и уменьшить потери тепла.

Предлагаемый подогреватель позволяет обеспечить быстрый прогрев необходимого запаса топлива для гарантированного" запуска двигателя. Включение электродвигателя с мешалкой последовательно после позисторов позволяет не только перемешивать топливо, но главное позволяет обеспечить автоматизацию процесса тепловой подготовки топлива без электронных элементов как например, подогреватели на базе полевых транзисторов, которые очень сложны и дорогостоящи. Стоимость изготовления предлагаемого подогревателя в 12-15 раз меньше транзисторного. Кроме этого, применение в качестве нагревательных элементов позисторов позволяет обеспечить пожароопасность подогревателя. Применение в практике зимней эксплуатации подобных подогревателей, позволяет по экспериментальным данным уменьшить на 10.-15% расход топлива, снизить токсичность отработанных газов на 15-20%. снизить простои по техническим причинам. При этом существенно сокращается продолжительность и трудоемкость тепловой подготовки двигателя при низких температурах.

Отрицательным качеством данной конструкции является то, что, электродвигатель соединен последовательно с позисторами и в случае выхода из строя позисторов электродвигатель перестает работать. Также необходимость установки электродвигателя удорожает и усложняет конструкцию подогревателя.

Подогреватель топлива по авторскому свидетельству №2022150 листа.

Устройство для подогрева жидкости. Устройство подключают к источнику питания ДВС при минусовой температуре окружающего воздуха перед запуском ДВС "при помощи контактов 6 и 7. Ток проходит через токопроводящую пружину 8, дополнительные термоэлектропроводящие элементы 3, достигает полупроводниковых нагревателей 4, которые, нагреваясь, отдают тепло элементам 2 и 3. Вследствие того, что термоэлектропроводящие элементы выполнены в виде отдельных пластин, последние всей поверхностью участвуют в передаче тепла от нагревателя к жидкости.



1-корпус; 2,3-основной и дополнительный термоэлектропроводящие элементы соответственно; 4-полупроводниковые нагреватели; 5-цанговый фиксатор; 6,7-токопроводящие контакты; 8-пружина; 9,14-верхняя и нижняя крышки соответственно; 10,15-подводящий и отводящий штуцера соответственно; 11,12,13-отверстия; 16-прокладка; 17-иглообразные выступы; 18,19-выступы.

Рисунок 1.3 – Устройство для подогрева жидкости.

Холодное топливо поступает в корпус 1 через расположенные в верхней крышке 9 корпуса штуцер 10 и отверстия 11. Обтекая размещенные в корпусе 1

элементы 3 с иглообразными выступами 19, топливо нагревается и направляется к отверстиям 12. При этом отверстия 12 (фигура 3) расположены напротив нагревателей 4, чтобы поток топлива, обтекая их, обеспечивал максимальный теплосъем. Через отверстия 12 нагретое топливо перетекает на нижнюю часть элемента 2 и, перемещаясь от периферии к центру, обтекает иглообразные выступы 17, нагреваясь еще больше.

Отвод нагретого топлива осуществляется через отводящий штуцер 15.

Конструкция достаточно сложная, что приводит к снижению надежности ее работы.

Изобретение относится к предпусковым подогревателям двигателя транспортного средства. Устройство содержит котел для подогрева жидкости, камеру сгорания с выпускным патрубком, горелку с топливопроводом, запорный топливный вентиль, горелка выполнена в виде цилиндрической трубы, в которой размещен испаритель из металлического губчатого материала и предусматривает ее работу как на газовом, так и на жидком топливах. Площадь кольцевого пространства между стенкой трубы и испарителем горелки составляет не менее $1/4$ и не более $1/2$ площади поперечного сечения трубы. Горелка снабжена пусковым устройством, содержащим распылитель и воспламенитель соответственно с массовым и изолированным электродом для образования искрового разряда между ними, причем роль распылителя играет металлический губчатый материал. Изобретение обеспечивает повышение эффективности действия подогревателя путем увеличения полноты сгорания топлива, стабильности работы системы питания, а также расширение диапазона используемых сортов и видов автомобильных топлив, улучшение эксплуатационных характеристик. 2 з.п.ф-лы, 1 ил.

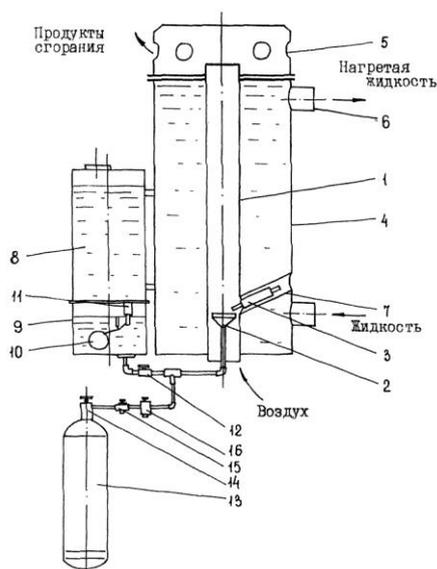


Рисунок 1 - Предпусковой подогреватель

Изобретение относится к двигателестроению и предназначено для предпускового подогревателя двигателя транспортного средства.

Известен подогреватель для предпускового разогрева двигателя внутреннего сгорания с безфорсуночной горелкой, работающий без топливного насоса и форсунки, в котором рабочая смесь приготавливается путем эжекции жидкого топлива воздухом, см. например, а.с. 250606, МПК F 02 N 17/06.

Недостатками известного устройства являются: низкая эффективность работы из-за высокой вязкости холодного топлива: не универсальность работы к виду автомобильного топлива; большое содержание канцерогенных веществ в продуктах сгорания.

Известно также устройство по а.с. 208375, F 02 N 17/04, F 01 M 5/02, которое содержит котел для подогрева жидкости, камеру сгорания с выпускным патрубком, горелку с топливопроводом и запорный вентиль. Воздух в бесфорсуночную горелку подогревателя вводится тангенциально и, получив окружную скорость, подхватывает поступающее самотеком топливо и распыляет его.

Последнее устройство является наиболее близким к предлагаемому техническому решению и может служить прототипом.

Недостатком данного устройства является некачественный распыл жидкого топлива, распыляемого потоком воздуха. Особенно низкая эффективность распыла холодного топлива и топлив с относительно большим коэффициентом вязкости. Вследствие этого плохо перемешивается рабочая смесь, снижается полнота сгорания, увеличивается химический недожег, повышается концентрация вредных веществ в дымовых газах. Совокупность этих факторов не дает возможность получить высокий КПД устройства.

Ухудшенный распыл топлива также негативно сказывается в эксплуатационных характеристиках подогревателя. Вследствие плохой воспламеняемости, затруднен пуск подогревателя, что неоправданно увеличивается время пуска подогревателя и снижается надежность его запуска.

Кроме того, в змеевике, предназначенном для подогрева топлива и размещенном в выпускном патрубке, и находящемся в зоне высоких температур, происходит коксообразование, отрицательно влияющее на стабильность подачи топлива и надежность работы агрегата в целом.

К недостаткам конструкции, выбранной в качестве прототипа, следует отнести и тот факт, что устройство не позволяет эксплуатировать его на газообразном топливе. В настоящее время универсальность предпускового подогревателя по отношению к виду автомобильного топлива имеет достаточно большее значение - резко возросло количество автомобильного транспорта, оснащенного наряду со штатной системой питания топливом, дополнительной - предназначенной для газового топлива.

Технический результат - повышение эффективности действия подогревателя путем увеличения полноты сгорания топлива, стабильности работы системы подачи топлива, а также расширение диапазона используемых сортов и видов автомобильных топлив, улучшение эксплуатационных характеристик.

Для достижения технического результата предложено устройство, содержащее котел для подогрева жидкости, камеру сгорания с выпускным патрубком, горелку с топливопроводом, запорный топливный вентиль, отличающееся тем, что горелка выполнена в виде цилиндрической трубы, в которой размещен испаритель из металлического губчатого материала и предусматривает ее работу, как на газовом, так и на жидком топливах.

Площадь кольцевого пространства между стенкой трубы и испарителем горелки составляет не менее $1/4$ и не более $1/2$ площади поперечного сечения трубы.

Горелка снабжена пусковым устройством, содержащим распылитель и воспламенитель соответственно с массовым и изолированным электродами для образования искрового разряда между ними, причем роль распылителя играет металлический губчатый материал.

Предлагаемое техническое решение позволяет повысить эффективность действия подогревателя. Положительный эффект, прежде всего, достигается улучшением подготовки газозооушной смеси. Качество приготовления смеси в основном зависит от таких факторов как степень распыла жидкого топлива, температуры компонентов смеси и интенсивности ее перемешивания. В предложенном устройстве улучшенный распыл топлива обеспечивается

естественным испарением жидкости с поверхности губчатого материала. Высокая температура испарительного элемента, выполненного из пористого металла способствует быстрому испарению жидкого горючего. При горении в зону испарения через кольцевой зазор между стенкой трубы и испарителем естественной тягой подсасывается воздух. Расположение испарителя в трубе порождает в ней продольные акустические колебания, которые значительно активизируют смесеобразование горючей смеси. В результате этого увеличивается глубина выгорания факела, уменьшаются его размеры, улучшается полнота сгорания.

Улучшению степени распыла способствуют также и пульсации давления, сопутствующие автоколебательному процессу. Периодические возмущения давления активизируют процессы испарения топлива путем отсасывающего действия паров топлива от испарителя. Эффект отсасывания обеспечивает надежную работу горелки как на бензине, так и на дизельном топливе.

Высокая полнота сгорания газового топлива достигается сильной турбулизацией газозвушной смеси. Турбулентность пульсации генерируется пульсирующим потоком. Горючий газ подается непосредственно в пористый элемент.

Первоначальный поджиг осуществляется искровой свечой, массовым электродом которой является металлический губчатый материал. Искровой разряд, образующийся между изолированным электродом и металлическим губчатым материалом распыляет пленку жидкого топлива, сформированную на испарителе и надежно поджигает жидкое горючее.

Изобретение поясняется чертежом, где приведена схема работы предпускового подогревателя.

Предложенный объект осуществляется следующим образом. Предпусковой подогреватель состоит из горелки, включающей в себя цилиндрическую трубу 1, пористый губчатый материал 2, и искровую свечу 3, массовым электродом которой является губчатый материал 2; котла, выполненного из листовой стали и имеющего форму цилиндра 4 со съемной крышкой 5 с отверстиями. На цилиндре 4 имеется два штуцера 6 и гнездо 7 для вкручивания искровой свечи 3 на трубу горелки 1; емкости 8 для жидкого топлива, в нижней части которой размещена поплавковая камера 9 с поплавком 10 и жиклером 11. К поплаковой камере 9 ввернут запорный топливный вентиль 12; баллона 13 с расходным вентилем 14, заправочным вентилем 15 и редуктором 16.

Описанный подогреватель работает следующим образом. При работе подогревателя на жидком топливе питание горелки осуществляется от емкости 9. При открытии топливного вентиля 12 жидкость по топливопроводу подается

на губчатый материал 2 и растекается по его поверхности в виде пленки. Подачей на искровую свечу высоковольтного напряжения между губчатым материалом 2 и изолированным электродом свечи формируется искровой разряд.

В результате разряда обеспечивается распыление топлива, испарение и последующее его воспламенение. Высоконагретые продукты сгорания по трубе 1 устремляются вверх, отдавая тепло стенкам трубы. При этом в нижней части трубы 1 возникает разрежение, которое обеспечивает непрерывное поступление воздуха в зону горения через кольцевой зазор, образованный губчатым материалом и трубой. Продукты сгорания из горелки удаляются в окружающее пространство через отверстия крышки 5. Непрерывная циркуляция охлаждающей жидкости производится через штуцеры 6.

Выключение подогревателя осуществляется закрытием топливного вентиля 12.

При работе подогревателя на газовом топливе питание горелки горючим осуществляется от газового баллона 13. После открытия расходного вентиля 14 поступление отрегулированного газа на губчатый материал 2 обеспечивается топливопроводом. Равномерное распределение газообразного топлива по поверхности губчатого материала 2 достигается его пористой структурой. Поджиг газозооной смеси осуществляется искровой свечой 3. Предпусковой подогреватель отключается закрытием расходного вентиля 14. Заправка баллона газовым топливом производится через заправочный вентиль 15.

Таким образом, режим вибрационного горения, реализованный в предлагаемом устройстве, позволяет улучшить полноту сгорания топлива, уменьшить концентрацию вредных веществ в газовых выбросах, а также ускорить теплоотдачу от высоконагретых газов к стенкам трубы в 2 раза.

Использование в качестве испарительного элемента пористого материала в сочетании с особым видом горения - вибрационным - обеспечивает одинаково надежную и эффективную работу подогревателя как на газовом, так и на жидком топливах.

Проанализировав все рассмотренные конструкции подогревателей топлива, установлено, что все они имеют свои недостатки. Таким образом, новая конструкция подогревателя топлива должна быть достаточно надежна, обеспечивать необходимую температуру нагрева топлива при минимальных затратах энергии. Так же она должна быть проста в изготовлении и обслуживании, экономически обоснованной.

1.3 Цели и задачи выпускной квалификационной работы

Пополнение машинно-тракторного парка сельскохозяйственных предприятий новой энергонасыщенной техникой предъявляет высокие требования к ее надежности, повышению степени к выполнению работ в оптимальные агротехнические сроки.

Наряду с этим стоит задача значительного увеличения отдачи от уже созданного в агропромышленном комплексе производственного потенциала. Эти проблемы еще больше обострились при переходе к рыночным отношениям в аграрном секторе экономики, с распространением на селе новых организационных форм хозяйствования.

Значительную роль в повышении эффективности использования машинно-тракторного парка играет его качественное и своевременное техническое обслуживание и текущий ремонт с применением новейших методов и средств диагностирования.

Техническое обслуживание – основное мероприятие по поддержанию машин в работоспособном состоянии в процессе их использования и хранения.

Постоянная готовность машин к выполнению сельскохозяйственных работ зависит как от качества их изготовления, так и от качества технического обслуживания и текущего ремонта.

Значительную роль в повышении эффективности использования машинно-тракторного парка играет его качественное и своевременное техническое обслуживание и текущий ремонт с применением новейших методов и средств диагностирования.

Выполненный обзор методов, средств и способов технического обслуживания тракторов и существующих конструкций подогревателей топлива дает основание полагать, что есть резерв в организационных мероприятиях по эксплуатации тракторов при низких температурах.

Поэтому целью данной работы является повышение эффективности технического обслуживания тракторов в условиях эксплуатации при низких температурах окружающего воздуха.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие основные задачи:

- разработка организационных мероприятий для обеспечения высокого качества технического обслуживания и средств обслуживания;
- повышение отдачи от производственного потенциала агропромышленного комплекса;
- разработка предпускового нагревателя топлива.
- систематизация, закрепление и расширение теоретических и практических знаний по специальности, а также развития навыков и овладения методикой исследования и проектирования при решении разрабатываемых вопросов.

2 ПРОЕКТИРОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ТРАКТОРОВ

2.1 Определение объема работ по техническому обслуживанию

Объем работ по техническому обслуживанию тракторов рассчитывают в соответствии с количеством расходуемого топлива, структурой и количественным составом машинно-тракторного парка.

Неравномерность расхода топлива на выполнение полевых работ обуславливается сезонным характером этих работ. По этой причине меняется

объем работ по техническому обслуживанию. Работы планируются для весенне-летнего и осенне-зимнего периодов.

Обычно где имеются большие площади земли и работы ведутся круглый год, объем работ по техническому обслуживанию рассчитывают за год в целом.

Трудоемкость технического обслуживания рассчитываю в следующем порядке.

1. Определяю общий расход топлива на работу тракторов за весь год.
2. Рассчитываю среднюю периодичность технического обслуживания тракторов, закрепленных за пунктом технического обслуживания (ПТО) [2]:

$$P_{cp} = (P_1K_1 + P_2K_2 + \dots + P_nK_n) / (K_1 + K_2 + \dots + K_n), \quad (2.1)$$

где P_1, P_2, \dots, P_n - периодичность технического обслуживания тракторов, закрепленных за пунктом технического обслуживания, кг израсходованного топлива;

K_1, K_2, \dots, K_n - количество тракторов одноименной марки.

Для каждого вида технического обслуживания подсчитываю свою средневзвешенную периодичность по израсходованному топливу. Определяют общий расход топлива на работу тракторов за весь год (G).

Например, за прошедший год объем работ тракторного парка составил 29376 усл.э.га. Расход дизельного топлива принимаем 5,4 кг/ усл. э.га.

Поэтому общий расход топлива за год по тракторному парку принимаем 158630 кг. (см. табл. 2.1).

Таблица 2.1 – Периодичность технического обслуживания израсходованного топлива, кг

Марка трактора	ТО-1	ТО-2	ТО-3
Т-150К	1200	4800	19200
ДТ-75	840	3360	13440
МТЗ-80, МТЗ-82	550	2200	8800
ЮМЗ-6Л	400	1600	6400
Т-16М	160	640	2560
Т-25	180	720	2880

$$\begin{aligned} \Pi_{\text{ср ТО-1}} &= (1200 \times 1 + 840 \times 4 + 550 \times 14 + 400 \times 4 + 160 \times 4 + 180 \times 1) / (1 + 4 + 14 + 4 + 4 + 1) = \\ &= 16890 / 32 = 524 \text{ кг.} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \Pi_{\text{ср ТО-2}} &= (4800 \times 1 + 3360 \times 4 + 2200 \times 14 + 1600 \times 4 + 640 \times 4 + 720 \times 1) / (1 + 4 + 14 + 4 + 4 + 1) \\ &= 67560 / 32 = 2097 \text{ кг.} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \Pi_{\text{ср ТО-3}} &= (19200 \times 1 + 13440 \times 4 + 8800 \times 14 + 6400 \times 4 + 2560 \times 4 + 2880 \times 1) / \\ (1 + 4 + 14 + 4 + 4 + 1) &= 270240 / 32 = 8023 \text{ кг} \end{aligned}$$

3. Подсчитывают количество планируемых технических обслуживаний.

$$N_{\text{ТО-1}} = 0,75 \text{ G} / \Pi_{\text{ср ТО-1}} = 0,75 \times 158630 / 524 = 227. \quad (2.2)$$

$$N_{\text{ТО-2}} = 0,75 \text{ G} / \Pi_{\text{ср ТО-2}} = 0,75 \times 158630 / 2097 = 57. \quad (2.3)$$

$$N_{\text{ТО-3}} = 0,5 \text{ G} / \Pi_{\text{ср ТО-3}} = 0,5 \times 158630 / 8023 = 10. \quad (2.4)$$

Такая методика подходит для любой техники. После этого переходят к организации проведения работ на посту технического обслуживания, расчету количества обслуживающего персонала и количества постановочных мест.

2.2 Организация проведения работ на посту технического обслуживания, расчет количества обслуживающего персонала, количества постановочных мест

Под системой технического обслуживания и ремонта машин понимают совокупность взаимосвязанных средств, документации по техническому обслуживанию и ремонту и исполнителей, необходимых для поддержания и восстановления качества машин.

Техническое обслуживание тракторов проводят с учетом расхода топлива. При проведении технического обслуживания не используется нормативно-техническая документация (техническое описание и инструкция по эксплуатации и т.д.).

Техническое обслуживание проводят мастер-наладчик, тракторист-машинист и слесарь. Техническое обслуживание проводится по потребности после отказа. К таким работам относятся: замена, ремонт, регулирование составных частей после внезапного отказа, а также отказа, устранение последствий которого сопровождается относительно небольшими потерями.

Проведение ЕТО возложено на механизатора, который также принимает участие в выполнении сложных видов технического обслуживания, помогая рабочим специализированных звеньев.

При ЕО тракторов заправку их дизельным топливом и маслами выполняет заправщик.

ТО-1, ТО-2, СТО-ОЗ и СТО-ВЛ тракторов проводит мастер-наладчик с участием механизатора. При закреплении за мастером-наладчиком большого количества машин ему в помощь дополнительно выделяют слесаря-наладчика.

ТО-3 тракторов выполняют мастер-наладчик и мастер-диагност с участием механизатора.

Ресурсное диагностирование машин, а также периодический технический осмотр проводят мастер-наладчик и мастер-диагност с участием механизатора.

Простейшие неисправности, возникшие у тракторов, устраняет механизатор с использованием инструмента, прикладываемого к трактору; неисправности, обнаруженные во время проведения ТО-1, ТО-2, СТО-ВЛ СТО-ОЗ, устраняет мастер-наладчик (если продолжительность ремонтных работ не превышает 2 ч); остальные неисправности – мастер и слесари по ремонту (в том числе электро- или газосварщик), причем, причины наиболее сложных неисправностей устанавливает мастер-диагност.

Опыт показывает, что если на мастера-наладчика возложить обязанности по устранению неисправностей тракторов, то это, как правило, приводит к нарушению сроков проведения технического обслуживания и, в результате, к возникновению большого количества неисправных машин [8].

Подсчитываю средневзвешенную трудоемкость каждого вида технического обслуживания.

$$T_{cp} = (T_1K_1 + T_2K_2 + \dots + T_nK_n) / (K_1 + K_2 + \dots + K_n), \quad (2.5)$$

где T_1, T_2, \dots, T_n - трудоемкость технического обслуживания отдельного вида по маркам тракторов, чел-ч.

Таблица 2.2 – Примерная трудоемкость технического обслуживания и диагностирования, чел-ч

Марка трактора	ТО-1	ТО-2	ТО-3
Т-150К	0,65	4,3	37,0
ДТ-75	2,3	7,6	20,0
МТЗ-80, МТЗ-82	1,6	6,1	17,0
ЮМЗ-6Л	1,9	5,0	23,0
Т-16М	1,0	3,0	8,0
Т-25А	1,0	3,1	13,3

$$T_{cp \text{ ТО-1}} = (0,65 \times 1 + 2,3 \times 4 + 1,6 \times 14 + 1,9 \times 4 + 1,0 \times 4 + 1,0 \times 1) / (1 + 4 + 14 + 4 + 4 + 1) =$$

$$= 62,4 / 28 = 2,23 \text{ чел-ч}$$

$$T_{cp \text{ ТО-2}} = (4,3 \times 1 + 7,6 \times 4 + 6,1 \times 14 + 5,0 \times 4 + 3,0 \times 4 + 3,1 \times 1) / (1 + 4 + 14 + 4 + 4 + 1) =$$

$$= 155,2 / 28 = 5,54 \text{ чел-ч}$$

$$T_{cp \text{ ТО-3}} = (37,0 \times 1 + 20,0 \times 4 + 17,0 \times 14 + 23,0 \times 4 + 8,0 \times 4 + 13,3 \times 1) / (1 + 4 + 14 + 4 + 4 + 1) =$$

$$= 574,3 / 32 = 17,6 \text{ чел-ч}$$

По данным средневзвешенных трудоемкостей каждого вида технического обслуживания определяю общую трудоемкость технического обслуживания.

$$T_{\text{ТО-1}} = T_{cp \text{ ТО-1}} \cdot N_{\text{ТО-1}} = 2,23 \cdot 227 = 506,2 \text{ чел-ч}$$

$$T_{\text{ТО-2}} = T_{cp \text{ ТО-2}} \cdot N_{\text{ТО-2}} = 5,54 \cdot 57 = 315,8 \text{ чел-ч}$$

$$T_{\text{ТО-3}} = T_{cp \text{ ТО-3}} \cdot N_{\text{ТО-3}} = 17,6 \cdot 10 = 176,0 \text{ чел-ч}$$

Подсчитывают фонд рабочего времени одного исполнителя.

$$\Phi = D_{\text{раб.}} \cdot t_{\text{см}} \cdot \alpha_{\text{см}} \cdot \tau, \quad (2.6)$$

где $D_{\text{раб.}}$ – количество рабочих дней в году;

$t_{\text{см}}$ - продолжительность смены, ч;

$\alpha_{см}$ - коэффициент сменности (отношение количества смен к количеству рабочих дней);

τ - коэффициент использования рабочего времени ($\tau = 0,85...90$)

$$\Phi = 268 \cdot 8 \cdot 1 \cdot 0,85 = 1822,4 \text{ ч}$$

На основе проведенных расчетов определяю количество рабочих специализированного звена, необходимых для выполнения ТО тракторов.

$$P = (T_{ТО-1} + T_{ТО-2} + T_{ТО-3}) / \Phi, \quad (2.7)$$

$$P = (506,2 + 315,8 + 176,0) / 1822,4 = 0,60$$

Принимаем $P = 1$.

На тракторный парк в 25...40 тракторов рекомендуется пункт технического обслуживания на одно трактор-место.

2.3 Определение необходимого оборудования для проведения технического обслуживания тракторов

Оборудование выбираем с учетом количества тракторов в данном хозяйстве и соответствии загруженности пункта технического обслуживания.

Основное оборудование, выбираем из стандартных комплектов стационарных средств [14] (таблице 2.3).

Таблица 2.3 – Основное оборудование, входящее в комплекты стационарных средств

Наименование оборудования	Количество оборудования в комплектах		
	КСТО 1	КСТО 2	КСТО 3
1	2	3	4
Топливозаправочная установка 03-9936 ГОСНИТИ или топливораздаточная колонка КЭР-40-1.0	1	1	1
Моечная машина ОМ-5359	1	1	1
Комплект оснастки мастера наладчика ОРГ-4999А ГОСНИТИ	1	1	1
Установка для смазки и заправки 03-9902А ГОСНИТИ	1	1	1

Установка для промывки системы смазки дизеля ОМ-2871А ГОСНИТИ	1	1	1
Компрессор 155-М2	1	1	1
Комплект диагностических средств КИ-5308А ГОСНИТИ или КИ 13919 ГОСНИТИ	-	1	-
Установка для диагностирования тракторов КИ 4935 ГОСНИТИ	-	1	-
Стенд для диагностирования колесных тракторов КИ 8927 ГОСНИТИ	-	-	1
Комплект для диагностирования на станциях технологического обслуживания тракторов КИ 13920 ГОСНИТИ	-	-	1

Комплект оснастки мастера-наладчика ОРГ-4999А ГОСНИТИ предназначен для ТО-1 и ТО-2. Комплект состоит из верстака с оснасткой, шкафа для хранения приборов, инструмента и приспособлений, передвижной инструментальной тележки с набором инструментов, установки для мойки деталей и монтажного стола. В комплект ОРГ-4999А ГОСНИТИ входят свыше 40 наименований приборов, приспособлений, инструмента и инвентаря.

Смазочные работы на посту проводят с помощью передвижных или стационарных установок для смазки и заправки машин. Передвижная установка ОЗ-992 ГОСНИТИ служит для смазки и заправки дизельным маслом, сбора отработанного масла, смазки трущихся сопряжений через пресс-масленки, продувки сердцевины радиаторов и других составных частей машин при их очистке и промывке, подкачки шин, нанесения антикоррозионных смазок и подкраски поверхностей машин.

Установка ОМ-2871А ГОСНИТИ или ОМ-2871Б ГОСНИТИ предназначены для промывки смазочной системы дизеля после слива отработанного моторного масла [2].

Таблица 2.4 – Оборудование ПТО

№ п/п	Наименование оборудования	Марка оборудования
----------	---------------------------	--------------------

1	Комплект мастера-наладчика	ОРГ-4999А ГОСНИТИ
2	Ларь для обтирочного материала	
3	Компрессор	155-2
4	Смотровые ямы	
5	Электроталь 3,2	
6	Прибор для проверки электрооборудования	КИ-1093
7	Прибор универсальный для проверки рулевого управления	КИ-402 НИИАТ
8	Домкрат	
9	Ящик для песка	ОРГ1468-03-320 ГОСНИТИ
10	Установки для промывки смазочной системы двигателя	ОМ-2871А ГОСНИТИ или ОМ-2871Б ГОСНИТИ
11	Установка для смазки и заправки	ОЗ-4967М ГОСНИТИ

2.4 Разработка план-графика технического обслуживания тракторов по расходу топлива.

Для определения числа видов технического обслуживания тракторов в течение года и загрузки ПТО по месяцам, строим график расхода топлива в кг по месяцам за год по каждому трактору отдельно.

На графике расхода топлива по оси абсцисс откладываю календарный период работы тракторов, а по оси ординат – количество израсходованного топлива в кг. Строю кривые расхода топлива отдельно для каждого трактора. Построение кривой начинается на оси абсцисс из точки, соответствующей началу выполнения сельскохозяйственной работы. На вертикали, соответствующей концу выполнения работы, в том же масштабе, который принят для шкалы расхода топлива, откладываю отрезок, равный расходу топлива при выполнении первой работы. Конец этого отрезка (работы) и начало работы на оси абсцисс соединяю прямой линией. Если вслед за первой работой выполняется вторая без разрыва времени, то правой вертикальной стороне второго прямоугольника в том же масштабе откладываю отрезок, равный суммарному расходу топлива при выполнении первой и второй работ. Конец второго отрезка соединяю с концом первого отрезка прямой линией. Аналогично строится отрезок интегральной кривой для третьей и последующих сельскохозяйственных работ. Если имеется период времени, когда сельскохозяйственные работы не выполняются, то на этом промежутке кривая должна иметь участок параллельный оси абсцисс.

Далее на оси ординат для каждого трактора, начиная от количества топлива на начало года, откладываю периодичность технического обслуживания ТО-1, ТО-2, ТО-3 и в кг израсходованного топлива, соответствующую данной марки трактора. Затем из этих точек провожу прямые, параллельные оси абсцисс. Из точки пересечения прямой с кривой

суммарного расхода топлива провожу прямую, параллельную оси ординат, которая укажет в каком месяце необходимо проводить соответственно ТО-1, ТО-2 и ТО-3.

Получив, таким образом, наглядную картину выполнения технических обслуживаний в течение года, можно скорректировать работу ПТО, изменяя периодичность выполнения ТО в пределах допустимых $\pm 10\%$, обеспечив более равномерную загрузку по месяцам.

Распределение количества, видов технического обслуживания по месяцам и их трудоемкости по месяцам для каждой марки трактора, заносу в таблицу (Приложение А).

2.5 Разработка технологии технического обслуживания тракторов

Техническое обслуживание тракторов проводят в соответствии с ГОСТ 20793-81 «Тракторы и машины сельскохозяйственные. Техническое обслуживание», правилами технического обслуживания тракторов и самоходных шасси сельскохозяйственного назначения, нормативно-технической документацией.

Все работы, предусмотренные правилами технического обслуживания, могут быть сведены в следующие шесть групп: очистительно-мочные, крепежные, контрольно-диагностические, регулировочные, заправочные и смазочные.

Регулировочные и крепежные выполняют при необходимости, а остальные – в соответствии с установленным регламентом.

Технология технического обслуживания тракторов состоит из: перечня операций, оборудования, при помощи которого проводятся работы, исполнителей и затрат времени на каждую операцию.

Последовательность работ при техническом обслуживании и диагностировании должна быть такой, чтобы члены звена не мешали друг

другу, не было лишней движений и повторений подготовительно-заключительных работ.

Операции проводятся с разделением труда в зависимости от квалификации исполнителей.

Основные исполнители – трактористы, механизаторы, мастера-наладчики, специалисты и заправщики.

Трудоемкость технического обслуживания тракторов зависит от их производительности и конструктивных особенностей.

Технологию технического обслуживания обычно представляют технологическими картами. Каждая технологическая карта технического обслуживания содержит все операции до полного выполнения определенной работы: моечно-очистительной, контрольно-диагностической, смазочно-заправочной, регулировочной и т.п.

Каждый вид технического обслуживания обуславливается определенной номенклатурой технологических карт. По мере увеличения периодичности технического обслуживания эта номенклатура увеличивается. Операции, изложенные в технологических картах, и работы по каждой технологической карте выполняют в строгой технологической последовательности, обеспечивающей высокое качество результатов труда и полную загрузку исполнителей [8].

В качестве примера, в дипломном проекте разработана и представлена в графической части операционно-технологическая карта на выполнения ТО-3 трактора Т-16М.

Принципы, положенные в основу технологии технического обслуживания тракторов:

- техническое обслуживание и ремонт машин проводят в таком объеме, в котором это необходимо по их техническому состоянию в целях предупреждения неисправностей и отказов минимум до очередного технического обслуживания;

- разделение и специализация труда, что обеспечивает повышение производительности и качества работ;
- определенная последовательность выполнения работ при техническом обслуживании;
- механизации и автоматизация работ на основе разделения и специализации труда.

Таким образом, значительную роль в повышении эффективности использования машинно-тракторного парка играет его качественное и своевременное техническое обслуживание и текущий ремонт с применением новейших методов и средств диагностирования.

Техническое обслуживание – основное мероприятие по поддержанию машин в работоспособном состоянии в процессе их использования и хранения.

Постоянная готовность машин к выполнению сельскохозяйственных работ зависит как от качества их изготовления, так и от качества технического обслуживания и текущего ремонта.

Без грамотного технического обслуживания невозможно достичь сокращения затрат труда, материалов и запасных частей, снижение расходов на эксплуатацию машин, а также повышения их сменной производительности и выполнения сельскохозяйственных работ в установленные агротехнические сроки.

Точное соблюдение периодичности и выполнение в полном объеме операций технического обслуживания сокращает в 2...2,5 раза количество внезапных отказов машин в процессе их использования. Применение при техническом обслуживании машин механизированного оборудования уменьшает на 27...30 % затраты труда обслуживающего персонала.

Для обеспечения высокого качества технического обслуживания машин требуются стационарные и передвижные средства обслуживания, соответствующая нормативно-техническая документация, а также квалифицированный обслуживающий персонал. Всё это вместе составляет систему технического обслуживания машинно-тракторного парка.

Широкое использование в сельскохозяйственном производстве новой техники, отличается сложностью конструктивного исполнения, высокой энергонасыщенностью, универсальностью обусловило применение современных методов и средств технического обслуживания. В связи с этим повышаются требования к уровню подготовки мастеров-наладчиков, которые являются основными исполнителями работ по техническому обслуживанию машинно-транспортного парка.

Водители дизельных легковых автомобилей часто сталкиваются с такой проблемой, как затруднение запуска двигателя. Обычно мотор начинает «капризничать» зимой, при этом сюрпризы с запуском возможны даже при сравнительно приемлемых для холодного времени года температурах. Чтобы облегчить запуск двигателя в работу, автопроизводители уже на заводах оснащают модели специальными устройствами для подогрева. Причём подогревается именно топливо, так как из-за него и происходят неполадки в быстром запуске мотора.

Что такое подогреватель топлива

«Изыюминкой» в работе дизельного мотора можно назвать увеличение вязкости топлива при понижении температуры на улице. Соответственно, дизельное горючее, наращивая вязкость, хуже проходит по топливным каналам, мутнеет, кристаллизуется и даже может совсем застыть. Все эти проблемы ведут к тому, что двигатель либо плохо запускается в работу, либо совсем не заводится.

Чтобы минимизировать такие неполадки, производители устанавливают на дизельные двигатели подогреватели топлива. Это простые устройства, которые адаптированы для прогревания компонентов из разных материалов в составе машины.

Как правило, каждый подогреватель выполняет две функции:

1. Прогревает топливо при запуске мотора (такие подогреватели называются предпусковыми).
2. Поддерживает необходимый минимум тепла при штатной работе двигателя (это маршевый вид подогревателей).

Типовое оснащение дизельных легковых автомобилей предполагает наличие АКБ 12 V, тогда как на грузовых транспортных средствах устанавливаются более мощные устройства 24 V. Аккумулятор регулирует напряжение во всей питающей сети, поэтому для легковых и грузовых дизельных машин подогреватели нужно подбирать исходя из мощности АКБ.



Оснащение легковых автомобилей предполагает наличие аккумулятора на 12 V

Предпусковой подогреватель

Не каждый водитель знает, что в качестве предпусковых подогревателей могут выступать сразу несколько устройств:

- подогреватели фильтра первичной очистки топлива;
- ленточные устройства;
- топливозаборники с функцией подогрева.

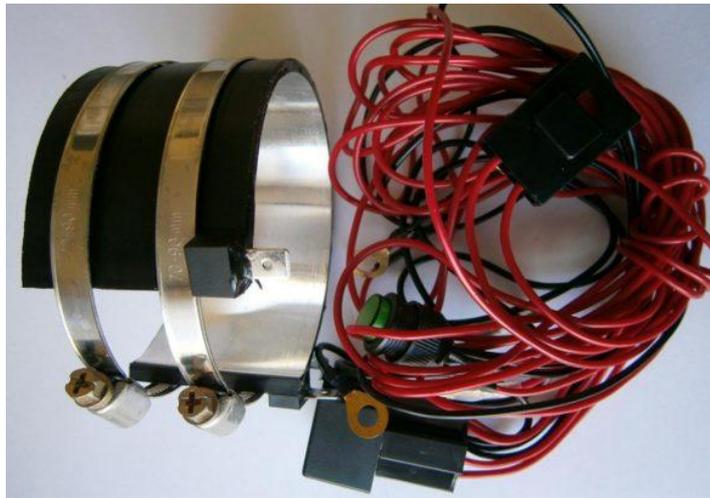
Собственно говоря, это и есть три основных вида предпусковых подогревателей. Главная их особенность заключается в том, что они подключаются напрямую к аккумулятору и работают только от его энергии.

В основу каждого из этих устройств вмонтирован специальный нагревательный элемент, который запитан от АКБ. Главное назначение предпускового подогревателя — сделать возможным запуск двигателя при минусовых температурах. Так, если топливная система автомобиля оснащена предпусковыми обогревательными элементами, то лёгкий запуск мотора обеспечивается даже при сильных морозах.

Подогреватель бандажного типа

Опытному водителю понятно, что при повышении вязкости топлива первым делом будет страдать фильтр тонкой очистки. Дизельное топливо просто закупорит поры фильтра и не даст мотору получить необходимое количество энергии для запуска.

Чтобы топливный фильтр в любое время года работал без перебоев, на него накладывается специальный бандажный подогреватель, который подключается к аккумулятору машины. Подогревающее устройство включается простым нажатием кнопки из салона, период его работы составляет не более пяти минут, после чего оно самостоятельно отключается. За это время фильтр успевает полностью прогреться, топливо приобретает оптимальную вязкость, и двигатель запускается с первого раза.



Бандажный подогреватель представляет собой пластины со встроенными в них электрическими приборами обогрева. Разумеется, они адаптированы к системам автомобиля и считаются полностью безопасными.

Устройство бандажного подогревателя: нагревательный элемент, термоизоляция и металлические хомуты крепления

Подогрев ленточного типа

Главное достоинство, которым обладает только ленточный подогреватель, это, безусловно, гибкость. Поэтому такой тип обогрева применим практически для любого устройства. Он представляет собой обычную пластиковую ленту, внутри которой располагается нагревательный элемент. По уровню эффективности подогрев ленточного типа нельзя сравнивать с бандажным, однако тепла вполне хватает на обогрев труднодоступных участков топливопровода.

Основная сфера использования ленточных предпусковых подогревателей — это прогрев труднодоступных мест и узлов, на которые невозможно или очень трудно установить другие типы обогревающих устройств.

Подогрев топливозаборника

Подогреватель — оптимальный вариант подогревающего устройства, так как позволяет не только подготовить двигатель к запуску, но и довести до нужной температуры всю топливную систему во время движения автомобиля.

Подогреватель топливозаборника изготавливается в форме насадки, которая присоединяется к устройству. Поэтому топливо в бензобаке всегда имеет нужную температуру и поступает к фильтру в оптимальной консистенции вязкости. Этот вид подогревателей дизельного топлива считается одним из лучших и эффективных, так как он работает в непрерывном режиме (по команде водителя) и хорошо прогревает горючее сразу в заборнике.



Топливозаборник прогревается через специальную насадку, которая не даёт топливу замерзнуть

Что такое жидкостный подогрев

Если предпусковые подогреватели рассчитаны только на то, чтобы подготовить мотор к запуску, то жидкостные проточные устройства призваны поддерживать нужный диапазон температур во время работы мотора. Проточные обогреватели запитываются только от генератора, так как включаются в работу вместе с мотором.

Современные топливные системы дизельных автомобилей могут оснащаться двумя видами проточных подогревателей — электронными и жидкостными.

Жидкостные признаны наиболее эффективными и простыми в эксплуатации, так как их работа основана на использовании охлаждающей жидкости (антифриза). Проточный обогрев осуществляется при взаимодействии топливной системы и системы охлаждения. Антифриз в процессе работы двигателя сильно нагревается и при циркуляции передаёт температуру и топливу. Соответственно, за счёт такого взаимодействия антифриз остывает, а топливо становится менее вязким.



Проточный подогрев позволяет топливу постоянно находиться в нужном диапазоне температур

Обычно автомобили с дизельными двигателями оснащаются целой системой подогрева, которая работает в автоматическом режиме. Одним блоком управления, пульт от которого находится в салоне автомобиля, водитель осуществляет управление сразу несколькими устройствами:

- подогревателями (бандажным и проточным);
- датчиками температуры, которые стоят в корпусе мотора;
- контрольным блоком, который регулирует работу всех устройств.

Применение комплексного подогрева позволяет упростить уход за мотором и сделать запуск двигателя лёгким даже при низких температурах.

Установка подогревателя дизельного топлива в машину — это процесс довольно трудоёмкий, так как потребуются не только правильно установить устройство, но ещё и подключить его. Проще всего установить бандажный подогреватель на фильтр тонкой очистки — это потребует минимум времени и знаний.

Стандартная установка производится следующим образом:

1. В топливной системе сбрасывается давление (отключается разъём питания бензонасоса). Можно поступить ещё проще и начать работу при пустом бензобаке, когда давление в системе и так практически нулевое.
2. Фильтр тонкой очистки отсоединяется от подводящих шлангов (лучше сразу подставить под него ёмкость или проложить ветошь, так как топливо будет интенсивно вытекать).
3. Корпус фильтра оборачивается нагревательным элементом.
4. На элемент накладывается теплоудерживающий материал, который не даст теплу уходить на располагающиеся рядом устройства.
5. Нагревательный элемент подключается к сети транспортного средства по приведённой ниже схеме.



Для нормальной работы бандажного подогревателя рекомендуется придерживаться данной схемы подключения

основные этапы работы

Выключатель от установки обогрева можно разместить в любой точке салона — на усмотрение самого водителя.

Не все автомобили с дизельными двигателями изначально оснащаются системами подогрева, поэтому владелец может при необходимости самостоятельно установить простой бандажный подогреватель на фильтр. Монтаж ленточного обогрева или насадки на топливозаборник потребует специальных навыков.

2.6 Безопасность жизнедеятельности при техническом обслуживании тракторов

К обслуживанию тракторов на пункт технического обслуживания допускаются лица, имеющие специальное удостоверение, прошедшие специальную подготовку и специальный инструктаж.

При выполнении Операций ТО и текущего ремонта необходимо соблюдать следующие требования безопасности:

- работы выполнять только в специальной одежде;
- при выполнении работ пользоваться только исправным инструментом и оборудованием и использовать его только по назначению;
- техническое обслуживание трактора разрешается проводить только после его остановки, установив рычаг переключения передач в нейтральное положение и при неработающем двигателе;
- допускается проводить ТО трактора при работающем двигателе, если это предусмотрено технологией;
- перед запуском двигателя необходимо убедиться, что рычаг коробки передач и рукоятка гидрораспределителя находятся в нейтральном положении, стояночный тормоз затянут;

- запрещается отсоединять шланги и трубопроводы гидросистемы при поднятом положении сельскохозяйственной машины, запрещается в качестве упора применять случайные предметы;
- при обслуживании аккумуляторных батарей не допускать попадания электролита на открытые участки тела и одежду;
- для обеспечения безопасности въезда и выезда на осмотровые ямы они должны быть оборудованы ребордами, в конце осмотровой ямы – установлен опорный брус;
- при работе с электроинструментом необходимо перед работой проверить исправность выключателя, заземляющего провода и надежность изоляции питающих проводов;
- категорически запрещается допускать к работе посторонних лиц и лиц, не прошедших инструктаж по технике безопасности.
-

Общие положения

К проведению работ допускаются лица, достигшие 18 лет, прошедшие соответствующую подготовку, а также первичный инструктаж по технике безопасности.

Запрещается выполнять работу на неисправном оборудовании, пользоваться неисправным инструментом.

Запрещается выполнять работу, несвязанную с заданием мастера-наладчика, использовать инструмент в личных целях.

При появлении признаков ненормальной работы, отключить установку и снять электрическое напряжение.

При несчастных случаях исполнители работ оказывают пострадавшему доврачебную помощь. Аптечка и медикаменты постоянно находятся в комнате отдыха.

За нарушение требований настоящей инструкции виновные несут ответственность в установленном законом порядке.

Перед началом работы

Подготовить рабочее место, очистить его от посторонних предметов и грязи.

Проверить состояние оборудования внешним осмотром.

Проверить ограждающие и предохранительные устройства.

Проверить исправность вентиляционных установок, достаточность освещения.

Проверить наличие средств пожаротушения.

Во время работы

Запрещается снимать заграждения, прикасаться к движущимся частям машины.

При отсоединении от электродвигателя питающего кабеля, концы всех трех фаз кабеля должны быть заизолированы.

При работе с горячей водой и кислотами соблюдать осторожность.

Запрещается курить на рабочем месте. Курить только в специально отведенных местах.

Во время каждого ТО необходимо проверить качество соединений проводов, целостность защитного и нулевого провода.

При аварийных ситуациях немедленно остановить работу, отключить от сети электроэнергию, сообщить о случившемся и принять меры по устранению аварии.

После окончания работы

Отключить оборудование от электросети.

Очистить и убрать инструмент.

Убрать рабочее место.

Обо всех нарушениях и неполадках, выявленных в процессе работы доложить главному инженеру-механику.

Очистить спецодежду и обувь, убрать ее в шкаф.

Принять душ.

Пожарная безопасность

Пожарная безопасность на ПТО обеспечивается соблюдением установленных правил пожарной безопасности. Контроль за выполнением правил осуществляет инженер по охране труда.

ПТО оборудуется противопожарным инвентарем. Используются два огнетушителя: углекислотный – ОУ-8 – для тушения электроустановок и порошковый – ОП-10 – для тушения горючих жидкостей. Кроме того, на ПТО предусматриваем ящик с песком и специальный противопожарный щит со специальным инструментом.

Помещение ПТО необходимо постоянно содержать в чистоте и систематически очищать от горючих отходов производства.

В целях пожарной профилактики запрещается:

- курение и пользование открытым огнем в помещении;
- использовать электрооборудование с неисправной проводкой;
- производить сварочные работы в необорудованных местах.

Ответственность за обеспечение пожарной безопасности, сохранность, постоянную готовность к действию первичных средств пожаротушения несет руководитель этого подразделения, т.е. мастер-наладчик.

Ответственный за противопожарную безопасность обязан следить, чтобы дороги, проезды, подъездные пути к водоисточникам и местам расположения пожарного оборудования и инвентаря были свободными для движения, а пожарная сигнализация была доступна.

В случае возникновения очага огня немедленно прекратить доступ воздуха к нему, засыпать очаг песком или закрыть брезентом, или сбить пламя пеной огнетушителя.

Безопасность в чрезвычайных ситуациях

Рассмотрим состояние вертикальной устойчивости приземного слоя атмосферы, находящегося в состоянии инверсии.

Определяем глубину распространения облака зараженного воздуха на открытой местности, для необвалованной емкости при скорости ветра 1 м/с и 4 м/с.[11, 21].

Определяем ширину зоны заражения в районе хозяйства

Определяем время подхода зараженного облака к хозяйству.

Время поражающего действия аммиака зависит от времени его испарения из поврежденной емкости и подхода зараженного облака к хозяйству.

Для защиты рабочих и служащих хозяйства от химического поражения зараженным облаком аммиака необходимо:

- определить степень опасности аварии, учитывая скорость ветра, его направление, температуру окружающего воздуха, расстояние;
- обеспечить людей средствами индивидуальной защиты;
- при попадании людей в облако зараженного воздуха, без средств индивидуальной защиты, задержать дыхание и выйти из опасной зоны.

Ширина зоны равна 60 м ;

- начать принимать меры по ликвидации последствий аварии.

Экологическая безопасность

Основное направление охраны природы – это охрана в процессе ее использования. Следует отметить, что к загрязнению почвы, притом часто к необратимому, приводит не только индустриальная деятельность человека, но и сельскохозяйственное производство.

Пир организации технического обслуживания и диагностирования машинно-тракторного парка необходимо:

- содержать в исправном состоянии машины и орудия, применяя их по назначению;

- контролировать использование нефтепродуктов, не допускать загрязнения ими почвы, воды, растительности. Организовать сбор, хранение и переработку нефтепродуктов;
- следить за исправностью систем и механизмов тракторов, особенно двигателей, с целью уменьшения токсичных выбросов в атмосферу и снижения уровня шума.
- постоянно работать над конструктивным улучшением систем орудий и приспособлений в соответствии с естественно-географическими условиями хозяйства, чтобы повысить их надежность, производительность и качество работ, добиваться снижения нежелательных физических и биологических изменений в почве.

2.7 Экономическая эффективность организации технического обслуживания тракторов

Главным критерием выбора технологии технического обслуживания является годовой экономический эффект, который определяется из выражения:

$$\mathcal{E}_г = ПЗ_б - ПЗ_пр + \mathcal{E}_{доп}, \quad (2.8)$$

где $ПЗ_б$ - приведенные затраты по базовому варианту, тыс. руб;

$ПЗ_пр$ - приведенные затраты по проектному варианту, тыс. руб;

$\mathcal{E}_{доп}$ - дополнительный эффект технического обслуживания, тыс. руб.

Приведенные затраты рассчитываются по формуле:

$$ПЗ = И + E_n \cdot K, \quad (2.9)$$

где $И$ – Эксплуатационные издержки, тыс. руб.;

E_n - нормативный коэффициент эффективности капиталовложений;

$E_n = 0,15$;

К – объем капиталовложений, тыс. руб.

Эксплуатационные издержки рассчитываем по формуле:

$$И = \Phi ЗП + А + З_{гсм} + З_{эл}, \quad (2.10)$$

где $\Phi ЗП$ – фонд заработной платы мастеров-наладчиков на ПТО, тыс. руб.;

А - величина амортизационных отчислений, тыс. руб.;

$З_{гсм}$ - затраты на горюче-смазочные материалы для ПТО, тыс. руб.;

$З_{эл}$ - затраты на электроэнергию на ПТО, тыс. руб.

Для расчета экономической эффективности внедряемой системы технического обслуживания тракторов, воспользуемся данными [10].

Из них видно, что своевременное и качественное проведение технического обслуживания позволяет в 1,5-2,0 раза уменьшить простои машин по техническим неисправностям, в 1,5-2,0 раза увеличить межремонтные сроки эксплуатации техники, предотвратить преждевременные простои техники, на 15-20% повысить производительность тракторов, снизить расход топлива на 20%, уменьшить расход запасных частей, снизить затраты на ремонт и техническое обслуживание до 30%.

В результате внедрения технического обслуживания планирую:

- уменьшить расход топлива тракторами на 3%;
- снизить затраты на ремонт на 4%.

Произведем расчет эксплуатационных издержек при эксплуатации тракторов по двум вариантам. В настоящее время при отсутствии планирования ТО на ПТО работают 2 человека: слесарь и мастер-наладчик. Их $\Phi ЗП$ с учетом начислений, по данным хозяйства, составит:

$$\Phi ЗП_6 = 4027 \times 1,261 \times 12 \times 2 = 121,87 \text{ тыс. руб.}$$

Амортизационные отчисления рассчитываем исходя из балансовой стоимости здания ПТО и оборудования и коэффициента амортизации.

Стоимость здания рассчитываю по формуле:

$$I_{зд} = C_{уд} \cdot S, \quad (2.11)$$

где $C_{уд}$ - удельная стоимость 1 м² здания, принимаю $C_{уд} = 2000$ руб./м²;

S – площадь ПТО; $S = 144$ м²

$$I_{зд} = 2000 \cdot 144 = 288000 \text{ руб.},$$

Стоимость оборудования на ПТО при базовом варианте

$$C_{об} = 53000 \text{ руб.}$$

Коэффициент амортизации здания составляет 2,6%, оборудования – 20%.

Таким образом, амортизационные отчисления по базовому варианту составят:

$$A = 288000 \cdot 0,026 + 53000 \cdot 0,2 = 18088 \text{ руб.}$$

Затраты на ГСМ рассчитываю по формуле:

$$Z_{гсм} = Q_{гсм} \cdot Ц_{гсм}, \quad (2.12)$$

где $Q_{гсм}$ - потребность в ГСМ ПТО;

$Ц_{гсм}$ – комплексная цена 1 т горючего.

Принимаю $Ц_{гсм} = 25000$ руб. $Q_{гсм} = 0,150$ т

$$Z_{гсм} = 0,15 \cdot 25000 = 3750 \text{ руб.}$$

Затраты на электроэнергию на ПТО.

$$Z_{эл} = \mathcal{E}_{эл} \cdot Ц_{эл}, \quad (2.13)$$

где $\mathcal{E}_{эл}$ - количество электроэнергии, затрачиваемой за год на ПТО по данным хозяйства; $\mathcal{E}_{эл} = 7900$ кВт·ч;

$Ц_{эл}$ - стоимость 1 кВт·ч; $Ц_{эл} = 2,16$ руб./кВт·ч

$$Z_{эл} = 7900 \cdot 2,16 = 17064 \text{ руб.}$$

$$I_б = 121,87 + 18,088 + 3,750 + 17,064 = 160,772 \text{ тыс. руб.}$$

Приведенные затраты базовые

$$ПЗ_б = 160,772 + 0,15(288000 + 53000) = 228,986 \text{ руб.}$$

Рассчитываю эксплуатационные издержки при проектном варианте.

При плановом техническом обслуживании тракторов на ПТО останутся работать 2 человека. Стоимость приобретенного оборудования составляет 60000 руб. Значит, стоимость всего оборудования на ПТО составит 113000 руб.

Амортизационные отчисления составят:

$$A = 288000 \cdot 0,026 + 113000 \cdot 0,2 = 30088 \text{ руб.}$$

Затраты на топливо на ПТО останутся те же.

Затраты на электроэнергию при проектном варианте (8100 кВт·ч)

$$Z_{эл} = \mathcal{E}_{эл} \cdot \mathcal{C}_{эл} = 8100 \cdot 2,16 = 17496 \text{ руб.}$$

Эксплуатационные затраты в проектном варианте составят:

$$И_{пр} = 121,87 + 30,088 + 3,75 + 17,496 = 173,204 \text{ тыс. руб.}$$

Приведенные затраты

$$ПЗ_{пр} = 173,204 + 0,15(288000 + 113000) = 233354 \text{ руб.}$$

Рассчитываю дополнительный эффект технического обслуживания

$$\mathcal{E}_{доп} = \mathcal{E}_{топл} + \mathcal{E}_р,$$

где $\mathcal{E}_{топл}$ – эффект от экономии топлива, тыс. руб.;

$\mathcal{E}_р$ – эффект от экономии затрат на ремонт тракторов, тыс. руб.

$$\mathcal{E}_{топл} = 0,03 \cdot Z_{гсм},$$

где $Z_{гсм}$ – затраты на горюче-смазочные материалы, тыс. руб.

$$Z_{гсм} = Q_{гсм} \cdot \mathcal{C}_{гсм},$$

где $Q_{гсм}$ – потребность в ГСМ МТП хозяйства; $Q_{гсм} = 235,320 \text{ т.}$

$$Z_{гсм} = 235,320 \cdot 25000 = 5883000 \text{ руб.},$$

$$\mathcal{E}_{топл} = 0,03 \cdot 5883000 = 176490 \text{ руб.}$$

$$\mathcal{E}_р = 0,04 \cdot Z_p,$$

где Z_p – затраты на ремонт тракторов в СПК.

Затраты на ремонт тракторов рассчитываю по формуле:

$$Z_p = C_{кр} n_{кр} + C_{тр} n_{тр},$$

$C_{кр}$, $C_{тр}$ – стоимость, соответственно, капитального и текущего ремонтов, тыс. руб.;

$n_{кр}$, $n_{тр}$ – количество капитальных и текущих ремонтов тракторов.

Производим расчет Z_p на 1 эталонный трактор.

Принимаю $C_{кр} = 80\ 000$ руб., $C_{тр} = 15000$ руб.

Количество ремонтов рассчитываем по формулам:

$$n_{кр} = Q_T / g_{кр},$$

где Q_T – годовой расход топлива эталонным трактором, кг;

$g_{кр}$ – расход топлива эталонным трактором до капитального ремонта, кг

$$n_{тр} = Q_T / g_{тр} - n_{кр},$$

где $g_{тр}$ – расход топлива эталонным трактором до текущего ремонта, кг

$g_{кр} = 62400$ кг; $g_{тр} = 20800$ кг; [8] $Q_T = 7765$ кг (см. табл. 1.7)

$$n_{кр} = 7765 / 62400 = 0,12$$

$$n_{тр} = 7765 / 20800 - 0,12 = 0,25$$

$$Z_p = 80\ 000 \cdot 0,12 + 15000 \cdot 0,25 = 13350 \text{ руб.}$$

В хозяйстве 33 трактора, что составляет 27 эталонных тракторов.

Таким образом, затраты на ремонт тракторного парка составят

$$Z_{р\text{тп}} = 13350 \cdot 27 = 360450 \text{ руб.}$$

Дополнительный эффект от экономии затрат на ремонт тракторов составит:

$$\mathcal{E}_p = 0,04 \cdot Z_p = 0,04 \cdot 360450 = 14418 \text{ руб.}$$

Дополнительный эффект технического обслуживания будет составлять

$$\mathcal{E}_{\text{доп}} = \mathcal{E}_{\text{топл}} + \mathcal{E}_p = 176490 + 14418 = 190908 \text{ руб.}$$

Годовой экономический эффект составит

$$\mathcal{E}_T = ПЗ_б - ПЗ_{пр} + \mathcal{E}_{\text{доп}} = 228986 - 233354 + 190908 = 186540 \text{ руб.}$$

Срок окупаемости капитальных вложений рассчитываю по формуле:

$$T_o = K / (И_б - И_{пр} + \mathcal{E}_{\text{доп}});$$

где K – дополнительные капитальные вложения, тыс. руб.

$$T_o = 60000 / (160772 - 173204 + 190908) = 0,54 \text{ года}$$

Рассчитываю энергоёмкость технического обслуживания при базовом и проектном вариантах по формулам:

$$L_W = \mathcal{E}_{эл} / N,$$

где N – число технических обслуживаний за год

$$L_{Wб} = 7900 / 356 = 18,29 \text{ кВт}\cdot\text{ч/ТО}$$

$$L_{Wпр} = 8100 / 356 = 18,75 \text{ кВт}\cdot\text{ч/ТО}$$

Полученные данные заносим в таблице 2.5.

Таблица 2.5 – Экономическая эффективность организации технического обслуживания тракторов

Показатели	Базовый вариант	Проектный вариант
Производительность, число ТО	356	356
Энергоемкость, кВт·ч/ТО	18,29	18,75
Капитальные вложения, тыс.руб.	341,00	401,00
Эксплуатационные издержки, тыс. руб.	143,78	155,85
в т.ч. оплата труда	121,87	121,87
амортизация	18,08	30,088
электроэнергия	17,064	17,496
топливо	3,75	3,75
Приведенные затраты, тыс. руб.	228,986	233,354
Дополнительный эффект, тыс. руб.	-	190,908
Годовой эффект, тыс. руб.	-	186,540
Срок окупаемости, лет	-	0,54

Таким образом, выполненные расчеты показали эффективность разработанных мероприятий.

3 КОНСТРУКТОРСКАЯ ЧАСТЬ

3.1 Обоснование новой конструкции нагревателя топлива

Подогреватели для топливных систем двигателей автомобилей и тракторов, работающих на дизельном топливе при низких температурах.

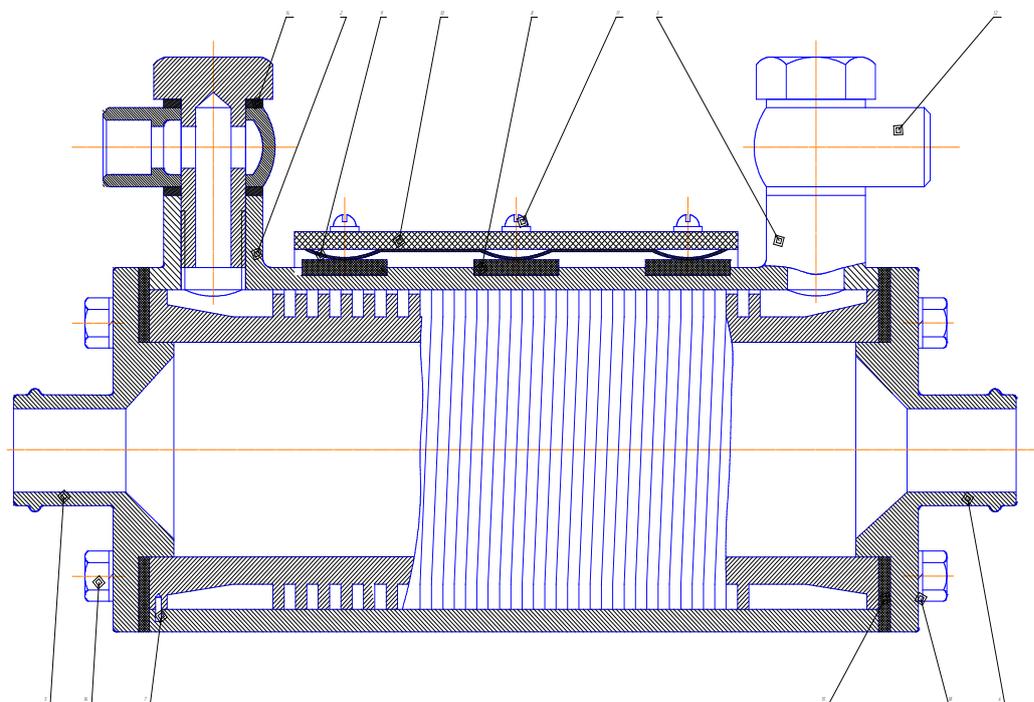
Прогрева требуют почти все элементы топливной системы - топливные баки, фильтры тонкой и грубой очистки топлива и топливопроводы (от бака до топливных насосов).

В случае промерзания указанных элементов топливных систем запуск двигателя без предварительного подогрева вообще становится невозможным (даже при хорошо прогревом блоке самого дизеля). Поэтому при использовании рапсового масла наряду с жидкостными подогревателями, обеспечивающими прогрев блока холодного двигателя, должны быть предусмотрены подогреватели топлива и в элементах топливной системы. Самым эффективным по доступности и простоте конструкции следует признать электроподогрев от аккумуляторной батареи, причем в течение короткого времени с тем, чтобы сильно не разряжать при этом саму батарею.

Нагреватель дизеля транспортного средства (рисунок 3.1) содержит корпус 1 в виде цилиндрической трубы с патрубком 2 для подвода и патрубком 3 для отвода топлива и размещенный внутри корпуса 1 соосно ему теплопередающий элемент в виде трубы 4 с фланцами 5 и 6 для циркуляции теплоносителя из жидкостного контура системы охлаждения дизеля. Для правильной установки трубы 4, а корпусе 1 используется штифт 7.

На наружной поверхности трубы между патрубками 2 и 3 выполнены многозаходные винтовые ребра 8 образующие в межтрубном пространстве винтовые каналы 9, которые сообщены с патрубками. На наружной

поверхности корпуса, вдоль него между патрубками 2 и 3 размещены электроннагревательные элементы (позисторы) 10. Они установлены в гнездах на корпусе и фиксируются контактной пластиной 11, соединенной положительной клеммой источника питания, и тепловым экраном 12 с помощью винтов 13. Напротив позисторов вершины 14 ребер усечены таким образом, что между ними и внутренней поверхностью корпуса образованы продольные каналы (зазор) 15, проходное сечение которых составляет предпочтительно 2-4% общего проходного сечения винтовых каналов 9. Вершины остальной части ребер в поперечном сечении корпуса по его периметру сопряжены с внутренней поверхностью корпуса.



1- корпус; 2,3 - патрубки для подвода и отвода топлива соответственно; 4 - теплопередающий элемент; 5,6 - фланцы для циркуляции выхлопных газов; 7 - штифт; 8 - винтовые ребра; 9 - винтовые каналы; 10 - позисторы; 11- контактная пластина; 12 - крышка; 13 - винты; 14 -вершины ребер; 15-продольные каналы (зазор).

Рисунок 3.1 – Нагреватель топлива

Нагреватель работает следующим образом. Перед запуском двигателя подают электропитание на нагреватель. Под действием тепла, выделяемого позисторами, прогреваются стенки, между которыми образован продольный зазор, и это обеспечивает разрушение парафиновых фракций, прокачиваемость топлива через него, уверенный пуск и работу дизеля на холостом ходу. При этом эффект прогрева топлива от позисторов усиливается прогревом его от жидкого теплоносителя. В дальнейшем по мере прогрева двигателя температура охлаждающей жидкости повышается, увеличивается теплоотдача, нагреватель полностью разблокируется от парафинов, движение топлива осуществляется по всему проходному сечению, нагреватель выходит на рабочий режим и позисторы отключают.

При прогреве двигателя, когда движение топлива осуществляется по всему проходному сечению внутри корпуса нагревателя, выполнение ребер, сопряженных вершинами с внутренней поверхностью корпуса на большей части периметра его поперечного сечения, способствует дополнительному повышению эффективности работы нагревателя. Наибольшая эффективность достигается в том случае, если проходное сечение продольного канала 15 составляет от 2-4% общего проходного сечения винтового канала внутри корпуса.

Таким образом, использование комбинации оребренной (на большей части проходного сечения) и неоребреной (в виде продольного зазора) поверхностей в направлении движения топлива при наличии позисторов напротив этого зазора обеспечивает повышение эффективности работы нагревателя, как следствие, повышение надежности пуска двигателя при отрицательных температурах окружающего воздуха и надежную работу в послепусковой период.

Целью выполнения конструкторской части является расчет проектируемого нагревателя топлива, а именно размеров его основной детали - теплопередающего элемента.

Так же необходимо выбрать позистор и ТЭН для обеспечения необходимых условий нагрева топлива для его дальнейшей эксплуатации.

3.2 Расчет основных параметров теплопередающего элемента

Теплообменные аппараты (теплообменники) – устройства, предназначенные для передачи теплоты от одного теплоносителя к другому. В качестве теплоносителя в данном нагревателе топлива будут использованы выхлопные газы идущие от двигателя имеющие изначально высокую температуру.

По схеме движения теплоносителя теплообменные аппараты делятся на прямоточные, противоточные, перекрестного тока и многоходовые. Данный нагреватель топлива будет работать по противоточной схеме движения теплоносителя. Это делается, для того чтобы повысить эффективность теплообмена между теплоносителями. Так как данный теплопередающий элемент является рекуперативным теплообменником, то расчет будем вести как у рекуперативных теплообменников.

Теплотехнический расчет рекуперативного теплообменника заключается в определении теплового потока Φ , передаваемого холодному теплоносителю; расхода горячего теплоносителя G ; требуемой поверхности теплообмена A .

Тепловой поток Φ в Вт определяем по уравнению:

$$\Phi = G_1 \cdot C_1 \cdot (t_{1к} - t_{1н}), \quad (3.1)$$

где G_1 - расход холодного теплоносителя, кг/с;

C_1 - изобарная теплоемкость холодного теплоносителя, Дж/(кг·К);

$t_{1к}$, $t_{1н}$ – конечная и начальная температуры, °С.

Так как нам известен часовой расход топлива который равен $G_T=4,39$ кг/ч, то можно найти $G_1=4,39/3600=0,00122$ кг/с.

$C_1=358$ Дж/кг·К - это значение было рассчитано ранее.

$t_{1к}=100$ °С – потому что нам необходимо нагревать топливо до такой температуры чтобы уменьшить его вязкость.

$t_{1н}=20$ °С – предварительно топливо будет подогрето в топливном баке.

Найдем значение теплового потока:

$$\Phi = 0,00122 \cdot 358 \cdot (100 - 20) = 35 \text{Вт}$$

Далее найдем необходимую для передачи теплового потока Φ поверхность теплообмена A в м^2 из формулы:

$$A = \frac{\Phi}{K \cdot \Delta t_{\text{ср}}}, \quad (3.2)$$

где K - коэффициент теплопередачи, Вт/($\text{м}^2 \cdot \text{К}$);

$\Delta t_{\text{ср}}$ – средняя по поверхности теплообмена разность температур теплоносителей, °С.

Коэффициент теплопередачи K равен количеству теплоты, передаваемого через единицу площади перегородки от одной подвижной среды к другой за единицу времени, при разности температур в один градус и находится по формуле:

$$K = \frac{1}{\frac{1}{\alpha_1} + \frac{\delta}{\lambda} + \frac{1}{\alpha_2}},$$

(3.4)

где α_1 α_2 – коэффициенты теплопередачи, от горячей среды к стенке и от стенки к холодной среде, Вт/($\text{м}^2 \cdot \text{К}$);

$1/\alpha_1$ и $1/\alpha_2$ – термическое сопротивление теплоотдачи $R_{\alpha 1}$ и $R_{\alpha 2}$;

δ/λ – термическое сопротивление теплопроводности R_λ ;

В данном случае рассмотрим теплопередачу через дюралюминиевую стенку толщиной 4,5 мм от выхлопных газов к топливу, при котором коэффициенты имеют следующие значения:

- теплопередача от газов к стенке $\alpha_1=35 \text{ Вт}/(\text{м}^2\cdot\text{К})$;
- теплопроводность стенки $\lambda=50 \text{ Вт}/(\text{м}^2\cdot\text{К})$;
- теплоотдача от стенки к топливу $\alpha_2=2000 \text{ Вт}/(\text{м}^2\cdot\text{К})$;

Подставив эти значения найдем коэффициент теплопередачи:

$$K = \frac{1}{\frac{1}{35} + \frac{0.02}{50} + \frac{1}{2000}} = 33,93$$

Для случаев прямотока и противотока Δt_{cp} в $^{\circ}\text{C}$ находят как среднюю логарифмическую разность по формуле:

$$\Delta t_{\text{cp}} = \frac{\Delta t_{\delta} - \Delta t_{\text{м}}}{\ln\left(\frac{\Delta t_{\delta}}{\Delta t_{\text{м}}}\right)}, \quad (3.5)$$

где Δt_{δ} , $\Delta t_{\text{м}}$ – наибольшая и наименьшая разность температур теплоносителей в теплообменном аппарате, $^{\circ}\text{C}$.

Для данного случая $\Delta t_{\delta}=75^{\circ}\text{C}$, $\Delta t_{\text{м}}=10^{\circ}\text{C}$.

Теперь найдем Δt_{cp} :

$$\Delta t_{\text{cp}} = \frac{75 - 10}{\ln\left(\frac{75}{10}\right)} = 32,2^{\circ}\text{C}$$

Определив все значения найдем А:

$$A = \frac{35}{33,93 \cdot 32,2} = 0,032 \text{ м}^2$$

Поверхность теплообмена можно расписать как:

$$A = \pi \cdot l \cdot d, \quad (3.6)$$

где l – длина поверхности теплообмена, м;

d – диаметр поверхности теплообмена, м.

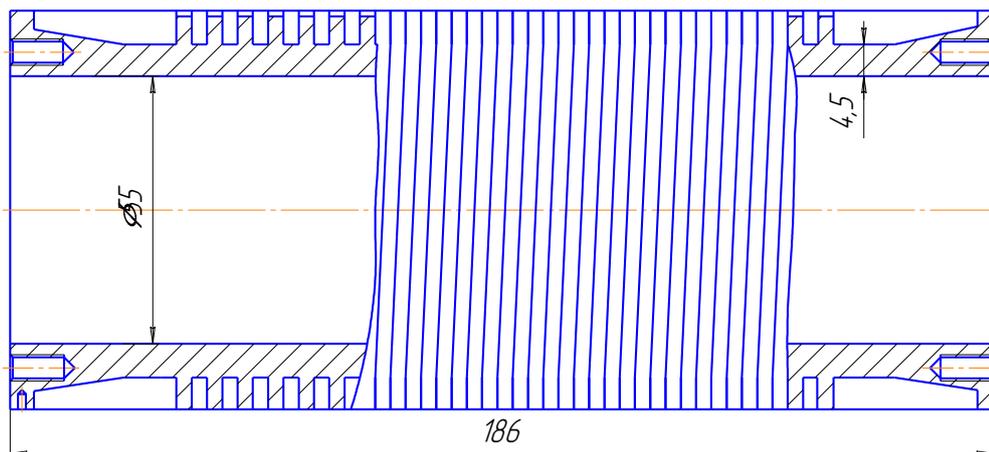


Рисунок 3.2 – Схема теплопередающего элемента.

Учитывая, что размеры подогреватель должен быть небольшим и компактным мы задавшись его длиной $l=0,0186$ м и найдем его диаметр d в м из формулы:

$$d = \frac{A}{\pi \cdot l}, \quad (3.7)$$

$$d = \frac{0,032}{3,14 \cdot 0,186} = 0,055 \text{ м}$$

Таким образом, выполнены расчеты основных параметров теплопередающего элемента.

3.3 Выбор позистора

Перед запуском двигателя нам необходимо подавать нагретое топливо, а так как выхлопные газы не имеют достаточной теплоты для этого, то нам необходимо выбрать нагревательный элемент (позистор), для предварительного нагрева топлива.

Позисторы - изделия электронной техники, основное свойство которых, заключается в способности изменять свое электрическое сопротивление под

действием управляющих факторов: температуры, напряжения, магнитного поля и др,

Позисторы - полупроводниковые резисторы с нелинейной ВАХ, отличительной особенностью которых является резко выраженная зависимость электрического сопротивления от температуры.

Позисторы характеризуют следующими основными параметрами:

Номинальное сопротивление R_H - электрическое сопротивление

Температурный коэффициент сопротивления ТКС - характеризует обратимое изменение сопротивления на один градус Кельвина или Цельсия.

Максимально допустимая мощность рассеяния $P_{T\Delta}$, - наибольшая мощность, которую длительное время может рассеивать позистор, не вызывая необратимых изменений характеристик, при этом его температура не должна превышать максимальную рабочую температуру.

Коэффициент температурной чувствительности B - определяет характер температурной зависимости данного типа позистора.

Постоянная времени t - характеризует тепловую инерционность.

Зная температуру, на которую нам необходимо нагреть топливо, можно выбрать позистор из стандартного ряда, который будет отвечать необходимым требованиям.

Выбираем позистор модели СТ6-5Б, у которого следующие характеристики:

- диапазон номинальных сопротивлений 3...20 Ом;
- максимальная мощность 2,5 Вт;
- диапазон рабочих температур -60...125 °С;
- диапазон температур положительного ТКС 20...125 °С;
- кратность изменения сопротивления в области положительного ТКС 1000;
- постоянная времени 10 с.

3.4 Расчет ТЭНа

ТЭН можно рассматривать как нагретое тело, участвующее в теплообмене с окружающей средой. В стационарном режиме мощность P_n полностью передается окружающей среде.

Рассчитать мощность ТЭНа P_n в Вт можно по формуле:

$$P_n = \frac{\lambda}{l} \cdot (t_2 - t_1) \cdot F_t, \quad (3.8)$$

где λ – коэффициент теплопроводности, Вт/м·°С;

t_1 и t_2 – температуры нагреваемой среды и нагревателя, °С;

F_t – площадь поверхности, участвующая в теплообмене теплопроводностью, м²;

l – длина ТЭНа, м;

Для данных условий :

- температуры нагреваемой среды $t_1 = 5$ °С

- температуры нагревателя $t_2 = 40$ °С

- коэффициент теплопроводности $\lambda = 10 \cdot 0,6$ Вт/м·°С;

- зададимся длиной ТЭНа равной $l = 0,7$ м;

- площадь поверхности $F_t = 0,022$ м².

Найдем необходимую мощность ТЭНа:

$$P_n = \frac{10 \cdot 0,6}{0,7} \cdot (40 - 5) \cdot 0,022 = 6,6 \text{ Вт}$$

Из стандартного ряда значений примем $P_n = 7$ Вт.

Теперь можно найти диаметр d в м ТЭНа из формулы:

$$d = \sqrt{\frac{4 \cdot P_n^2 \cdot \rho}{\pi^2 \cdot U^2 \cdot \omega_n}}, \quad (3.9)$$

где ρ – удельное сопротивление материала нагревателя, Ом·м;

U – напряжение подведенное к ТЭНу, В;

ω_n – удельная поверхностная мощность нагревателя, Вт/м²;

Удельное сопротивление материала нагревателя $\rho=1,3$ Ом·м;

Напряжение подведенное к ТЭНу $U=12$ В;

А удельную поверхностную мощность нагревателя ω_n можно найти по формуле:

$$\omega_n = \frac{P_n}{F_t}, \quad (3.10)$$

Зная мощность и площадь поверхности найдем ω_n :

$$\omega_n = \frac{7}{0.022} = 318,18 \text{ Вт/м}^2$$

Теперь найдем диаметр ТЭНа:

$$d = \sqrt{\frac{4 \cdot 7^2 \cdot 1,3}{\pi^2 \cdot 12^2 \cdot 318,18}} = 0,024 \text{ м}$$

Из стандартных значений выбираем ближайшее $d=0,025$ м.

3.5 Расчет системы удаления газов

Рабочему на пункте ТО необходимо обеспечить следующие нормы микроклимата: $v = 0,4$ м/с, $t = 16 \dots 20$ °С.

Для этого рекомендую для поддержания соответствующей скорости движения воздуха в помещении установить вентиляторы.

Производственный шум в помещении должен быть не более 78 дБ, поэтому рекомендую служебно-бытовые помещения изолировать.

Вибрация от работающих тракторов – не более $v = 0,0045$ м/с, а логарифмический уровень виброскорости – 99дБ. Для этого рекомендуются платформы на местах стоянки тракторов изготовить из виброгасящих материалов.

Для обеспечения естественного освещения предусматриваются оконные проемы.

Для пункта ТО проектируем систему отсоса выхлопных газов трактора при его работе во время проведения технического обслуживания. Когда двигатель не работает, пользуемся приточно-вытяжной вентиляцией, которая имеется на пункте.

Для того, чтобы подобрать вентилятор для отсоса выхлопных газов, необходимо знать производительность, которая от него потребуется, а также напор, который он должен развивать для преодоления сопротивления выхлопных газов.

Определяем количество выхлопных газов, выделяемых двигателем за 1 час работы.

Расчет ведем по трактору К-701, как самому мощному из возможно обслуживаемых на пункте. Удельный расход топлива двигателя ЯМЗ-240Б составляет 185 г/кВт.ч, мощность двигателя – 300 л.с.

Часовой расход топлива определяем по формуле:

$$Q_{\text{ч}} = g_{\text{е}} \cdot N_{\text{е}} \cdot 10^{-3},$$

(3.11)

где $g_{\text{е}}$ - удельный расход топлива, г/кВт.ч;

$N_{\text{е}}$ – мощность двигателя, кВт

$$Q_{\text{ч}} = 185 \cdot 300 \cdot 10^{-3} = 55,5 \text{ кг/ч}$$

Теоретическое количество воздуха, необходимое для сгорания 1 кг дизельного топлива равно $L'_{\text{в}} = 14,5$ кг

Определяем часовой расход топлива.

$$L = L'_{\text{в}} \cdot Q_{\text{ч}} = 14,5 \cdot 55,5 = 804,7 \text{ кг/ч},$$

(3.12)

Переводим кг в м^3 зная, что масса 1 м^3 1,06кг при $t = 60$ °С. Температуру выхлопных газов, смешанных с воздухом помещения, берем 60 °С.

$$L = 804,7 / 1,06 = 759,2 \text{ м}^3/\text{ч}$$

Система отсоса выхлопных газов представляет собой металлический наконечник, соединенный с металлической гофрированной трубой. Наконечник надевается на выхлопную трубу трактора.

Определяем количество воздуха, отсасываемое вытяжным наконечником.

$$L = S \cdot V \cdot 3600, \quad (3.13)$$

где S – площадь наконечника, м^2 ;

V – скорость отсасываемого воздуха, м/с

Принимаем $V = 5 \text{ м/с}$.

$$S = \pi d^2 / 4 = 3,14 \cdot 0,2^2 / 4 = 0,0314 \text{ м}^2, \quad (3.14)$$

где d – диаметр наконечника, принимаем $d = 200 \text{ мм}$

$$L = 0,0314 \cdot 5 \cdot 3600 = 565,2 \text{ м}^3/\text{ч}$$

Определяем сопротивление сети. В нашей сети имеется 2 зонда, но расчет ведем для одного, так как работают они попеременно. Чтобы не было дополнительного подсоса воздуха, в зондах предусматриваем заслонки. Выбираем круглый воздуховод с внутренним диаметром 200 мм

Определяем сопротивление системы воздуховода .

$$H_e = \Sigma (Rl + Z), \quad (3.15)$$

где R – потери давления на 1 м длины,

Z – местное сопротивление, Па

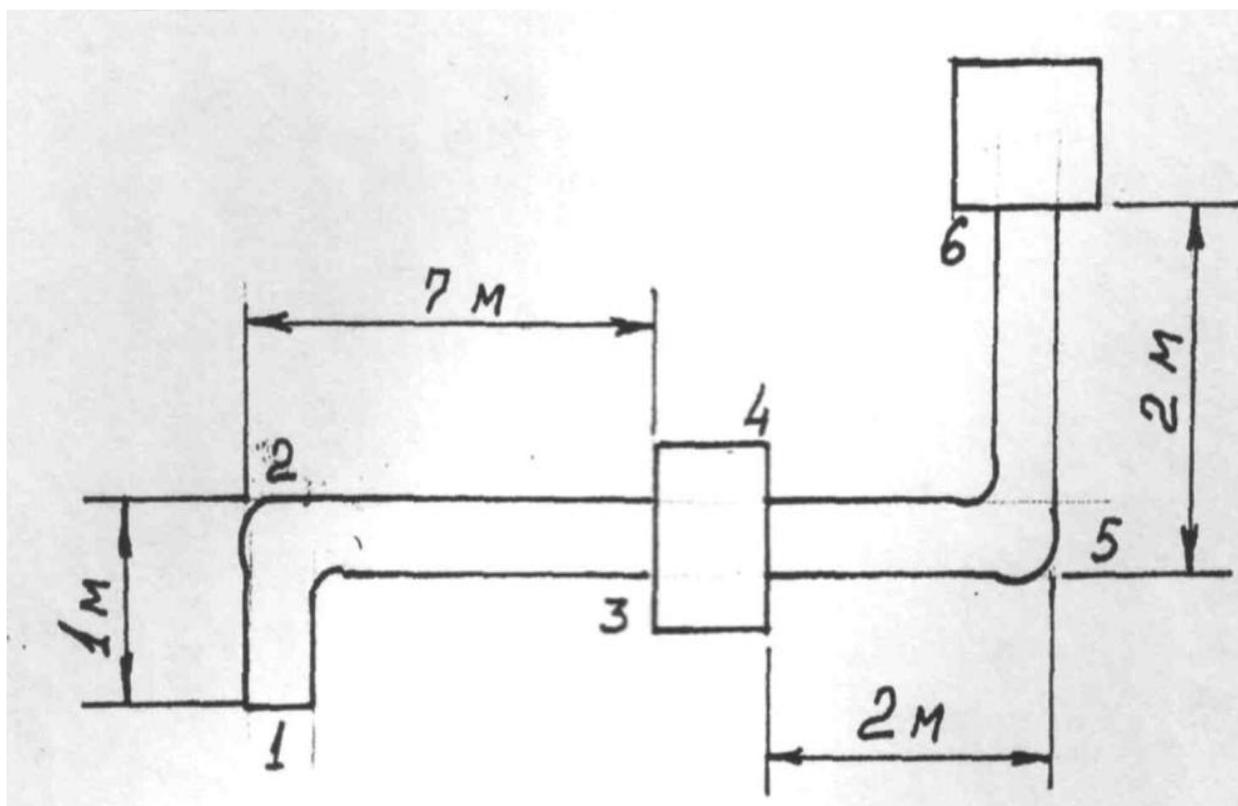
$$R = 0,85 \text{ кг/м}^2 = 8,35 \text{ Н/м}^2$$

$$Z = \Sigma \xi \cdot H_g,$$

где $\Sigma \xi$ - сумма коэффициентов местных сопротивлений;

H_g – скоростное давление, Па

$$H_g = 9,56 \text{ кг/м}^2 = 93,78 \text{ Н/м}^2$$



$$\xi_1 = 0,01; \xi_2 = 0,175; \xi_3 = 0,03; \xi_4 = 0,5; \xi_5 = 0,175; \xi_6 = 0,03$$

$$\Sigma \xi = 0,92 \quad H_g = 93,78 \text{ Н/м}^2,$$

1 – гибкий наконечник; 2 - поворот на 90° ; 3 – вход в вентилятор; 4 - выход из вентилятора; 5 – поворот на 90° ; 6 – вход в фильтр.

Рисунок 3.3 – Схема удаления выхлопных газов

$$Z = 0,92 \cdot 93,78 = 86,3 \text{ Н/м}^2,$$

$$H_e = 8,35 \cdot 12 + 86,3 = 186,5 \text{ Н/м}^2,$$

где $l = 12 \text{ м}$ – длина воздуховода.

Учитывая подсос воздуха, добавляю 10 кг/м^2 , тогда приведенное давление для расчета вентилятора равно:

$$H_e = 18,65 + 10 = 28,65 \text{ кг/м}^2 = 280,2 \text{ Па}$$

Пользуясь характеристиками вентиляторов, выбираю вентилятор

$$\text{Ц4-70, } n = 1400 \text{ мин}^{-1}, \eta_v = 0,56.$$

Определяю мощность, потребляемую вентилятором:

$$N_e = P \cdot V / 1000, \text{ кВт}, \quad (3.16)$$

где P – давление в воздушной сети, Па;

V – объем перемещаемого воздуха, м³/с.

$$V = L / 3600 = 565,2 / 3600 = 0,157 \text{ м}^3/\text{с}, \quad (3.17)$$

где L – расход воздуха, м³/ч

$$N_e = 214,66 \cdot 0,157 / (1000 \cdot 0,56 \cdot 0,95) = 0,6 \text{ кВт};$$

где $\eta_n = 0,95$ – КПД передачи от двигателя к ротору вентилятора.

Установленная мощность электродвигателя:

$$N_{\text{уст}} = k \cdot N_e, \quad (3.18)$$

где $k = 1,5$ – коэффициент запаса

$$N_{\text{уст}} = 1,5 \cdot 0,6 = 0,9 \text{ кВт}$$

По справочнику выбираем электродвигатель

АОЛ-21-4, $N_e = 1 \text{ кВт}$, $n = 1400 \text{ мин}^{-1}$.

3.6 Требования к безопасности конструкции

Безопасность предлагаемой конструкции обеспечивается в соответствии с "Едиными требованиями к конструкции тракторов и сельскохозяйственных машин по безопасности и гигиене труда".

В процессе разработки предполагаемой конструкции, были использованы и учтены соответствующие ГОСТы, нормативные документы, учебные пособия и другие источники по безопасности труда. Обязательными из них являются следующее:

1. Единые требования к конструкции тракторов и СХМ по безопасности и гигиене труда.

2. Единые требования безопасности и производственной санитарии к конструкции ремонтно-технологического оборудования оснастке и технологическим процессом ремонта сельскохозяйственной техники.

3. На разработанной мною проставке нужно написать опознавательные окраски и знаки безопасности с требованием ГОСТ 12.4.026–76; ГОСТ 14.202–69.

4. На не окрашиваемых поверхностях деталей нанесена смазка. Конструкция окрашена в коричневый цвет.

5. Конструкция предусматривает специальные приемы для обеспечения безопасности при погрузке-разгрузке, транспортировании, работе культиватора.

6. Рабочие органы защищены надежными кожухами, предохраняющие обслуживающий персонал.

7. Расположение и конструкция узлов и механизмов трактора и разработки обеспечивает обзорность рабочей зоны, удобный доступ к ним, безопасность при монтаже, не затрудняет нормальную эксплуатацию и ремонт.

8. Передаточные механизмы доступные для случайного прикосновения персоналом, ограждены сплошными кожухами.

9. Допускается смена и регулировка рабочих органов только после принятия мер предупреждающих самопроизвольное опускание или падение рабочих органов. Габариты в транспортном положении обеспечивают безопасный и удобный проезд под линиями электропередачи.

10. Расположение и конструкция узлов конструкции должна обеспечивать удобный доступ к ним, безопасность при монтаже, эксплуатации и ремонте.

12. Узлы и детали гидросистемы и топливной системы должны быть надежными в работе, исключать течи, обрывы шлангов.

13. Ограждение вращающихся узлов и механизмов проставки и транспортера должны быть легкоъемными.

14. Наклонный транспортер должен быть снабжен устройством автоматической сигнализации для предупреждения забивания соломой и предохранительной муфтой.

В конструктивной части данного дипломного проекта были проведены прочностные расчеты сварных соединений рамы катка и его вала с повышенными коэффициентами запаса прочности, что исключает возможность их разрушения и повышает безопасность труда.

Экологическая безопасность при эксплуатации конструкции

Природа - это первоисточник удовлетворения материальных и духовных потребностей людей. Обращение с природой должно быть разумным и глубоко продуманным. Забота об охране окружающей среды, строгое соблюдение законодательств об охране окружающей среды, земли, лесов и вод, животного и растительного мира, атмосферного воздуха является одной из важнейших задач и общее дело всего народа.

Содержание вредных веществ в отработавших газах должна соответствовать ГОСТу 17.22,01-84 «Содержание дыма в дизельных двигателях».

При слесарных и кузнечных работах уровень шума должен соответствовать ГОСТу 17.11.01-84 «Допускаемые уровни шума».

В настоящее время в мастерских МТП не установлены пылеуловители, катализаторы отработавших газов, бункер для металлолома.

За невыполнение операций по охране окружающей среды установлены административная и гражданская ответственность в виде штрафов. Выполнение контролируют представители М.О.О.С. и природных ресурсов РТ, на основании закона об охране окружающей среды и привлечением местных властей.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Широкое использование в сельскохозяйственном производстве новой техники, отличается сложностью конструктивного исполнения, высокой энергонасыщенностью, универсальностью обусловило применение современных методов и средств технического обслуживания.

Без грамотного технического обслуживания невозможно достичь сокращения затрат труда, материалов и запасных частей, снижение расходов на эксплуатацию машин, а также повышения их сменной производительности и выполнения сельскохозяйственных работ в установленные агротехнические сроки.

Для обеспечения высокого качества технического обслуживания машин требуются стационарные и передвижные средства обслуживания, соответствующая нормативно-техническая документация, а также квалифицированный обслуживающий персонал. Всё это вместе составляет систему технического обслуживания машинно-тракторного парка.

В результате внедрения разработанных организационных мероприятий по техническому обслуживанию тракторов в сельскохозяйственных предприятиях предполагается повысить уровень эксплуатационной надежности тракторов, сократить простои из-за поломок, повысить производительность тракторного парка, уменьшить расход топлива, улучшить организацию работ на пункте технического обслуживания.

В работе предложены также организационные мероприятия по безопасности жизнедеятельности и экологии на пункте технического обслуживания, что обеспечит улучшение условий работы обслуживающего персонала. Предлагаемая конструкция предпускового нагревателя топлива позволяет повысить эффективность и надежность, уменьшить трудоемкость при эксплуатации сельскохозяйственной техники.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Бабусенко С.М. Проектирование ремонтно-обслуживающих предприятий.- 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Агропромиздат, 1990.-352 с.: ил.
2. Банников А.Г. Охрана природы.- Под ред. А.Г. Банникова- 2-е изд., перераб. и доп.- М.: Агропромиздат, 1985.-287с.,ил.
3. Бельских В.И. Справочник по техническому обслуживанию и диагностированию тракторов.-2-е изд. перераб. и доп. - М.: Россельхозиздат, 1979.-416 с.
4. Васильев Г.С. и др. Стационарные пункты технического обслуживания.- М.: Россельхозиздат, 1983.- 117 с., ил.
5. Годик Е.И., Хаскин А.М. Справочное руководство по черчению. Изд. 4-е, перераб. и доп.. М.: Машиностроение, 1974 (IV кв).
6. Гражданская оборона на объектах агропромышленного комплекса/ И.М. Дмитриев, Г.Я. Курочкин, О.М. Мдивнишвили и др.-М.: Агропромиздат, 1990.-351 с.: ил.
7. Иванов М.Н. Детали машин: Учебник для студентов высш. техн. Заведений,- М.: Высшая школа,1991.
8. Иофинов С.А., Хабатов Р.Ш. Курсовое и дипломное проектирование по эксплуатации МТП.- М.: Колос, 1981.-240 с.,ил.
9. Краткий справочник конструктора для колхозов и совхозов- Л: Колос 1988-224 с.
- 10.Ленский А.В., Быстрицкая А.П. Техническое обслуживание машинно-тракторного парка.-М.: Колос, 1982.-224 с., ил.
- 11.Луковников А.В., Шкрабак В.С. Охрана труда – М.: ВО «Агропромиздат»,1991.

- 12.Мирошников Л.В., Бондин А.П., Пая В.И. Диагностирование технического состояния автомобилей на автотранспортных предприятиях.-М.: Колос, 1977 – 208 с.
- 13.Охрана труда / Ф.М. Канарев, В.В. Бугаевский, М.А. Пережогин и др.; Под ред. Ф.М. Канарева – 2-е изд., перераб. и доп. –М.: Агропромиздат, 1988- 351 с.: ил.
- 14.Попова А.Г., Алексеев С.Ю. Машиностроительное черчение: Справочник.-Л.: Машиностроение, ленинградское отд-ние, 1986.-447 с., ил.
- 15.Расчет деталей машин: Справочное пособие/ А.В. Кузьмин, И.М. Чернин, Б.С. Козинцов. –3 изд., перераб. и доп. Мн.: Высш. шк., 1986.- 400 с.: ил.
- 16.Справочник по техническому обслуживанию и диагностированию тракторов. Бельских В.И.-2-е изд., перераб. и доп.- М.: Россельхозиздат, 1979.-23л.,ил.
- 17.Техническая эксплуатация машинно-тракторного парка. В.А. Аллилуев, А.Д. Ананьин, В.М. Михлин.- М.: Агропромиздат, 1991 – 367с.
18. Федоренко В.А., Шошин А.И. Справочник по машиностроительному черчению.- 14-е изд., перераб. и доп./ Под ред. Г.Н. Поповой.-Л.: Машиностроение, Ленинградское отд-ние, 1981.- 416 с., ил.
19. Чернавский Проектирование механических передач.-м.: машиностроение, 1984.