

*Приложение 3.1.1 к ОПОП по специальности
23.02.04 Техническая эксплуатация
подъемно-транспортных, строительных,
дорожных машин и оборудования (по
отраслям)*

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Магнитогорский государственный технический университет им. Г.И. Носова»

Многопрофильный колледж

**МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ
ДЛЯ ПРАКТИЧЕСКИХ ЗАНЯТИЙ
МЕЖДИСЦИПЛИНАРНОГО КУРСА**

**МДК.01.01 ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ПОДЪЕМНО-ТРАНСПОРТНЫХ,
СТРОИТЕЛЬНЫХ, ДОРОЖНЫХ МАШИН И ОБОРУДОВАНИЯ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ
РАБОТ ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ И РЕМОНТУ ДОРОГ И ДОРОЖНЫХ СООРУЖЕНИЙ**

**для обучающихся специальности
23.02.04 Техническая эксплуатация подъемно-транспортных, строительных,
дорожных машин и оборудования (по отраслям)**

Магнитогорск, 2024

ОДОБРЕНО

Предметно-цикловой комиссией
«Строительных и транспортных машин»
Председатель Н.В. Сидорова
Протокол № 5 от 31.01.2024

Методической комиссией МпК
Протокол № 3 от 21.02.2024

Разработчики:

преподаватель ФГБОУ ВО «МГТУ им. Г.И. Носова» Многопрофильный колледж

В.А. Молчанов

преподаватель ФГБОУ ВО «МГТУ им. Г.И. Носова» Многопрофильный колледж

В.В. Казаков

преподаватель ФГБОУ ВО «МГТУ им. Г.И. Носова» Многопрофильный колледж

Ю.А. Гнеушев

Методические указания по выполнению практических и лабораторных работ разработаны на основе рабочей программы профессионального модуля «Эксплуатация подъемно-транспортных, строительных, дорожных машин и оборудования при строительстве, содержании и ремонте дорог (в том числе железнодорожного пути)».

Содержание практических и лабораторных работ ориентировано на подготовку обучающихся к освоению вида деятельности Эксплуатация подъемно-транспортных, строительных, дорожных машин и оборудования при строительстве, содержании и ремонте дорог (в том числе железнодорожного пути) программы подготовки специалистов среднего звена по специальности 23.02.04 Техническая эксплуатация подъемно-транспортных, строительных, дорожных машин и оборудования (по отраслям) и овладению профессиональными компетенциями.

СОДЕРЖАНИЕ

1 ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА.....	4
2 ПЕРЕЧЕНЬ ПРАКТИЧЕСКИХ ЗАНЯТИЙ.....	6
3 МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ	7
Практическое занятие № 1	7
Практическое занятие № 2	12
Практическое занятие № 3	14
Практическое занятие № 4	19
Практическое занятие № 5	22
Практическое занятие № 6	28
Практическое занятие № 7	35
Практическое занятие № 8	44
Практическое занятие № 9	59

1 ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

Состав и содержание практических занятий направлены на реализацию Федерального государственного образовательного стандарта среднего профессионального образования.

Ведущей дидактической целью практических занятий является формирование профессиональных практических умений (умений выполнять определенные действия, операции, необходимые в последующем в профессиональной деятельности).

В соответствии с рабочей программой программы ПМ.01 Эксплуатация подъемно-транспортных, строительных дорожных машин и оборудования при строительстве, содержании и ремонте дорог, МДК 01.01. Техническая эксплуатация дорог и дорожных сооружений, предусмотрено проведение практических занятий. В рамках практического занятия обучающиеся могут выполнять одну или несколько практических занятий.

В результате их выполнения, обучающийся должен:

уметь:

У1. организовывать выполнение работ по текущему содержанию и ремонту дорог и искусственных сооружений с использованием машин и механизмов в соответствии с требованиями технологических процессов;

У2. обеспечивать безопасность движения транспорта при производстве работ;

У3. обеспечивать безопасность работ при строительстве и ремонте дорог и дорожных сооружений;

У5. обеспечивать безопасность работ при эксплуатации и ремонте подъемно-транспортных, строительных, дорожных машин и оборудования.

Содержание практических занятий ориентировано на формирование общих компетенций по профессиональному модулю программы подготовки специалистов среднего звена по специальности и овладению **профессиональными компетенциями:**

ПК 1.1 Обеспечивать безопасность движения транспортных средств при производстве работ.

ПК 1.2 Обеспечивать безопасное и качественное выполнение работ при использовании подъемно-транспортных, строительных, дорожных машин и механизмов.

ПК 1.3 Выполнять требования нормативно-технической документации по организации эксплуатации машин при строительстве, содержании и ремонте дорог.

А также формированию *общих компетенций:*

ОК 01 Выбирать способы решения задач профессиональной деятельности, применительно к различным контекстам

ОК 02 Осуществлять поиск, анализ и интерпретацию информации, необходимой для выполнения задач профессиональной деятельности.

ОК 03 Планировать и реализовывать собственное профессиональное и личностное развитие.

ОК 04 Работать в коллективе и команде, эффективно взаимодействовать с коллегами, руководством, клиентами.

ОК 05 Осуществлять устную и письменную коммуникацию на государственном языке Российской Федерации с учетом особенностей социального и культурного контекста.

ОК 09 Использовать информационные технологии в профессиональной деятельности.

Выполнение обучающимися практических занятий по ПМ.01 Эксплуатация подъемно-транспортных, строительных дорожных машин и оборудования при строительстве, содержании и ремонте дорог, МДК 01.01. Техническая эксплуатация дорог и дорожных сооружений, направлено на:

- углубление, закрепление, развитие полученных теоретических знаний по конкретным темам учебной дисциплины;

- формирование умений применять полученные знания на практике;

- пользоваться различными приемами измерений, оформлять результаты в виде таблиц, схем, графиков;

- приобретение навыков работы с различными приборами, аппаратурой, установками и другими техническими средствами для проведения опытов;

- выработку при решении поставленных задач профессионально значимых качеств, таких как самостоятельность, ответственность, точность, творческая инициатива.

Практические занятия проводятся после соответствующей темы, которая обеспечивает наличие знаний, необходимых для ее выполнения.

Критерии оценки практических работ:

Балл	Критерии оценки (содержательная характеристика)
1	Работа выполнена полностью. Студент не владеет теоретическим материалом, допуская грубые ошибки, испытывает затруднения в формировании собственных суждений, неспособен ответить на дополнительные вопросы.
2	Работа выполнена полностью. Студент не владеет теоретическим материалом, допуская ошибки по существу рассматриваемых вопросов, испытывает затруднения в формировании собственных обоснованных и аргументированных суждений, допускает ошибки при ответе на дополнительные вопросы.
3	Работа выполнена полностью. Студент владеет теоретическим материалом на минимальном уровне, отсутствуют ошибки при написании теории, испытывает затруднения в формировании собственных обоснованных и аргументированных суждений, допуская незначительные ошибки при ответе на дополнительные вопросы.
4	Работа выполнена полностью. Студент владеет теоретическим материалом, отсутствуют ошибки при написании теории, формирует собственные, самостоятельные, обоснованные, аргументированные суждения, допуская незначительные ошибки при ответе на дополнительные вопросы.
5	Работа выполнена полностью. Студент владеет теоретическим материалом, отсутствуют ошибки при написании теории, формирует собственные, самостоятельные, обоснованные, аргументированные суждения, представляет полные и развернутые ответы на дополнительные вопросы.

2 ПЕРЕЧЕНЬ ПРАКТИЧЕСКИХ ЗАНЯТИЙ

Разделы/темы	Темы практических/лабораторных занятий	Количество часов	в том числе в прак. подготовке	Требования ФГОС СПО (уметь)
МДК 01.01. Техническая эксплуатация дорог и дорожных сооружений				
Тема 1 Транспортно-эксплуатационное состояние дорог	Практическое занятие № 1. Определение категории дороги и ее основных технических параметров	2	2	У1, У2, У3, У5;
	Практическое занятие № 2. Определение интенсивности и пропускной способности автомобильной дороги	2	2	У1, У2, У3, У5;
Тема 2 Организация работ по строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог и дорожных сооружений	Практическое занятие № 3. Обеспечение безопасности и организации движения на автомобильных дорогах	2	2	У1, У2, У3, У5;
Тема 5 Поперечный и продольный профиль автомобильной дороги	Практическое занятие № 4. Построение продольного профиля автомобильной дороги.	2	1	У1, У2, У3, У5;
Тема 23 Эксплуатация автомобильных и железных дорог.	Практическое занятие № 5. Содержание автомобильных дорог в весенний, летний, осенний период времени.	2	1	У1, У2, У3, У5;
Тема 24 Автоматизация и механизация производственных процессов при строительстве и ремонте автомобильных и железных дорог	Практическое занятие № 6. Возведение земляного полотна автогрейдерами.	2	1	У1, У2, У3, У5;
	Практическое занятие № 7. Возведение земляного полотна из боковых резервов бульдозерами. Возведение земляного полотна из боковых и сосредоточенных резервов скреперами (расчет ресурсов для бульдозерных и скреперных работ при возведении дорожного полотна).	2	2	У1, У2, У3, У5;
	Практическое занятие № 8. Разработка выемок экскаватором.	2	1	У1, У2, У3, У5;
	Практическое занятие № 9. Оценка эффективности использования парка однотипных машин.	4	2	У1, У2, У3, У5;
ИТОГО		20	14	

3 МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ

Практическое занятие № 1

Определение категории дороги и ее основных технических параметров

Цель работы: научиться определять категории дорог, их основные технические параметры

Выполнив работу, Вы будете уметь:

У1 организовывать выполнение работ по текущему содержанию и ремонту дорог и искусственных сооружений с использованием машин и механизмов в соответствии с требованиями технологических процессов;

У2 обеспечивать безопасность движения транспорта при производстве работ;

У3 обеспечивать безопасность работ при строительстве и ремонте дорог и дорожных сооружений;

У5. обеспечивать безопасность работ при эксплуатации и ремонте подъемно-транспортных, строительных, дорожных машин и оборудования.

Материальное обеспечение: методические указания.

Задача 1 Определение категории дороги

Автомобильные дороги на всем протяжении или на отдельных участках подразделяются на классы и категории (таблица 1.1)

Таблица 1.1 – Автомобильные дороги и их расчетная интенсивность движения

Класс дороги	Категория дороги	Функциональное назначение дороги	Область применения	Расчетная интенсивность движения, ед./сут	
				Республиканские дороги	Местные дороги
Автоматострали	I-а	Для передвижения интенсивных транспортных потоков на большие расстояния без обслуживания прилегающих территорий	Участки основных республиканских дорог протяженностью не менее 150 км с долей транзита в транспортном потоке более 50 %	Св. 8000	-
Скоростные автомобильные дороги	I-б	Для локального передвижения интенсивных транспортных потоков с высокой скоростью	Республиканские автомобильные дороги на подходах к крупнейшим городам на расстоянии 40...50 км, подъезды к аэропортам I класса, кольцевые дороги вокруг крупнейших городов	Св. 10 000	-
Обычные	I-в	Дороги общего	Республиканские	Св. 10 000	-

автомобильные дороги	II	назначения	автомобильные дороги (кроме автомагистралей и скоростных дорог), а также местные автомобильные дороги (кроме автомобильных дорог низших категорий)	Св. 5000 до 10 000 включ.	Св. 7000 включ.
	III			Св. 2000 до 5000 включ.	Св. 3000 до 7000 включ.
	IV			Св. 200 до 2000 включ.	Св. 400 до 3000 включ.
	V			До 200 включ.	До 400 включ.

Задача 2 Определение категории автомобильной дороги. Назначение расчетной скорости движения

Исходные данные. Автомобильная дорога соединяет столицы двух областей, расположена во второй дорожно-климатической зоне. Перспективная интенсивность движения автомобилей приведена в следующей таблице.

Тип автомобиля	Перспективная (на 20 лет) интенсивность движения автомобилей в обоих направлениях, авт./сут
Легковые автомобили	8300
Грузовые автомобили грузоподъемностью:	950
до 2 т	
2-6 т	180
6-8 т	480
8-14 т	850
Автопоезда грузоподъемностью 20-30 т	100
Автобусы большой вместимости	40

Требуется

1. Определить значение дороги и ее категорию.
2. Определить расчетную скорость и количество полос движения для проектирования дороги.

Решение

1. Определение категории дороги.

Категория дороги назначается в зависимости от назначения дороги и перспективной (на 20 лет) расчетной интенсивности движения, приведенной к легковому автомобилю.

Расчетную интенсивность движения следует принимать суммарно в обоих направлениях на основе данных экономических изысканий. При этом за расчетную надлежит принимать среднегодовую суточную интенсивность движения за последний год перспективного периода.

В случае если среднемесячная суточная интенсивность наиболее напряженного в году месяца более чем в 2 раза превышает среднегодовую суточную, последнюю при определении категории дороги следует увеличивать в 1,5 раза (п. 4.5 СП 34.13330.2012).

Перспективный период при назначении категорий дорог, проектировании элементов плана, продольного и поперечного профилей следует принимать равным 20 годам.

За начальный год перспективного периода принимают год завершения разработки проекта дороги согласно п. 4.6 СП 34.13330.2012.

Приведенную интенсивность движения определяют по формуле

$$N_{пр} = \sum N_i K_i,$$

где коэффициенты приведения интенсивности движения различных транспортных средств к легковому автомобилю K , следует принимать по табл. 4.2 СП 34.13330.2012. Результаты расчета приведенной интенсивности движения сведены в следующей таблице.

Тип автомобиля	Перспективная (на 20 лет) интенсивность движения автомобилей в обоих направлениях, авт./сут	Коэффициент приведения K ,	Перспективная (на 20 лет) интенсивность движения в обоих направлениях, авт./сут ($N_i K_i$)
Легковые автомобили	8300	1	8300
Грузовые автомобили грузоподъемностью: до 2 т	950	1,3	1235
2—6 т	180	1,4	252
6-8 т	480	1,6	768
8-14 т	850	1,8	1530
Автопоезда грузоподъемностью 20—30 т	300	2,7	810
Автобусы большой вместимости	80	3,0	240
Всего			13135

Вывод: согласно табл. 4.1 СП 34.13330.2012 данная дорога должна быть обычной дорогой II категории, так как $U_{пр}$ находится в интервале от 6000 до 14 000 приведенных авт./сут.

В соответствии с п. 6 ст. 5 Федерального закона Российской Федерации «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» рассматриваемая автомобильная дорога может быть отнесена к *дорогам общего пользования федерального значения*, так как она соединяет между собой административные центры (столицы) субъектов Российской Федерации.

2. Назначение расчетной скорости.

Расчетной скоростью считается наибольшая возможная (по условиям устойчивости и безопасности) скорость движения одиночных автомобилей при нормальных условиях погоды и сцепления шин автомобилей с поверхностью проезжей части, которой на наиболее неблагоприятных участках трассы соответствуют предельно допустимые значения элементов дороги.

Расчетные скорости движения для проектирования элементов плана, продольного и поперечного профилей, а также других элементов, зависящих от скорости движения, следует принимать по табл. 5.1 СП 34.13330.2012.

Расчетные скорости, установленные в табл. 5.1 СП 34.13330.2012 для трудных участков пересеченной и горной местности, допускается принимать только при соответствующем технико-экономическом обосновании с учетом местных условий для каждого конкретного участка проектируемой дороги.

Расчетные скорости на смежных участках автомобильных дорог не должны отличаться более чем на 20%.

Вывод: для дороги II категории принимаются: основная расчетная скорость — 120 км/ч; допускаемая на трудных участках — 100 км/ч.

Задача 3 Определение транспортно-эксплуатационных показателей

- эксплуатационный коэффициент обеспеченности расчетной скорости – $K_{рсэ}$
- уровень загрузки движением – Z
- коэффициент аварийности – K_a

- коэффициент запаса прочности – Кпр
 - коэффициент ровности – Кр
 - коэффициент сцепления - Ксц
- Исходные данные принять по таблице

№ варианта	Категория а/д	Допустимое значение V _{макс} расчетная при благоприятных погодных условиях	Фактическая интенсивность движения N _{авт/сут}	Фактический модуль упругости E _{факт} / Требуемый модуль упругости E _{треб}
1	2	3	4	5
1	II	100	5000	220/200
2	III	80	2000	200/180
3	IV	60	-	180/160
4	II	64	4500	224/230
5	III	85	2650	215/200
6	IV	66	-	176/160
7	II	120	5700	217/220
8	III	98	2800	218/220
9	IV	69	-	179/160
10	II	110	4010	210/220
11	III	111	2911	211/220
12	IV	52	-	162/160
13	II	123	4300	223/210
14	III	84	2400	224/210
15	IV	65	-	165/160
16	II	126	4060	226/220
17	III	96	3000	227/220
18	IV	58	-	168/160
19	II	119	6900	229/220
20	III	90	3000	220/220
21	IV	51	-	121/121
22	II	122	4522	222/220
23	III	93	2300	180/173

Определите транспортно-эксплуатационные показатели дороги:

Коэффициент расчетной эксплуатационной скорости

$$K_{рсэ} = V_{факт} / V_{доп} \text{ (должен быть не менее } 0,75)$$

V_{факт} - принимаем по варианту(столбец 3)

V_{треб} –принимаем по таблице 1.1 стр.6 ВСН-24-88 *

K_{рсэ} =

Уровень загрузки дороги движением –Z

$$Z = N / P \text{ (должен быть не более } 0,7)$$

N- фактическая интенсивность движения по дороге - принимаем по варианту(столбец 5)

P- пропускная способность дороги по категории (до 1000 авт/ сут- 4 категория дороги: от 1000 до 3000 авт/сут – 3 категория и от 3000 до 7000- 2 категория)

Z=

Коэффициент безопасности движения (или коэффициент аварийности)

К авар – принимаем по заданию (столбец 9)

На основании ВСН-28-88* табл 1.3 или приложение 2 сравниваем фактические данные по степени опасности и устанавливаем категорию опасности для заданной дороги по варианту.

К авар= -соответствует опасности.

Коэффициент прочности K пр

$K_{пр} = E_{факт} / E_{треб}$ (должен быть больше 1)

Данные для расчета принимаем по таблице (столбец 5)

$K_{пр} =$

Коэффициент ровности K ровн

Определяем путем сравнения $K_{ровн}$ –(исходных данных столбец 7) с требуемым процентом отклонений, указанных в СНиП 3.06.03-85* -табл 1.4 или приложения 3

$K_{ровн} = \%$, что соответствует (не соответствует) требованиям СНиП 3.06.03-85*

Коэффициент продольного сцепления Kсц

$K_{сц} = f_{сцеп} / f_{треб}$ должен быть больше 1

$f_{сцеп}$ принимаем по варианту (столбец 8)

$f_{треб}$ принимаем по ВСН-24-88* табл 1.5 стр. 10 или приложение 4 (необходимо учитывать заданные условия - затрудненные и измерения получены шинами с протектором)

$K_{сц} = / 0,40 =$

Для определения эксплуатационных показателей используйте нормативную литературу « Технические правила ремонта и содержания автомобильных дорог» (ВСН-24-88** стр. 5 – 11, с табл.1.1 по табл.1.5) (или ниже указанные приложения №1, 2, 3, 4).

Приложение №1

Допустимое снижение обеспечиваемой максимальной скорости по отношению к расчетной $V_{доп}$

Условия погоды и рельефа местности	Допустимые значения обеспеченной максимальной скорости движения, км, для категории дорог					
	I-а	I-б, I-в	II	III	IV	V
При благоприятных погодных условиях:						
а) на основном протяжении дороги	120-150	100-120	100-120	100-80	80	60
б) на трудных участках пересеченной местности	100-120	90-100	90-100	80	60	40
в) на трудных участках горной местности	75-80	60	60	50	40	30

Приложение №2

Характеристика участков автодороги по степени опасности $K_{ав}$

Коэффициент	Степень опасности участков дороги
-------------	-----------------------------------

аварийности	Не опасный	Малоопасный	Опасный	Очень опасный
$K_{ав}$	0-10	10-20	20-40	более 40

Приложение 3

Предельно допустимые значения ровности $K_{ровн}$

Интенсивность движения авт/сут	Категория дороги	Количество просветов под 3 х -метровой рейкой, превышающих указанные в СНиП 3.06.03-85*, %
3000-7000	2	7
1000-3000	3	9
100 - 1000	4	14

Приложение 4

Предельные значения коэффициента продольного сцепления $f_{треб}$

Условия движения по СНиПу	Коэффициент сцепления при скорости 60 км/ч
затрудненные	0,40

На основании полученных расчетов транспортно-эксплуатационных показателей сделайте вывод о транспортно-эксплуатационном состоянии автомобильной дороги

Основные источники: Технические правила ремонта и содержания автомобильных дорог» (ВСН -24-88*); справочная энциклопедия дорожника том 2 «Ремонт и содержание автомобильных дорог» М Росавтодор 2004 г.

Форма представления результата:

Отчет, защита.

Практическое занятие № 2

Определение интенсивности и пропускной способности автомобильной дороги

Цель работы: научиться определять интенсивность и пропускную способность автомобильной дороги

Выполнив работу, Вы будете уметь:

УЗ обеспечивать безопасность работ при строительстве и ремонте дорог и дорожных сооружений;

Материальное обеспечение: методические указания.

Задача 1 Определение интенсивности и пропускной способности автомобильной дороги

За расчетную интенсивность движения следует принимать среднегодовую суточную интенсивность движения механизированных транспортных средств (единиц/сутки) суммарно в обоих направлениях за последний год перспективного периода. Расчетную интенсивность движения нужно определять на основе данных экономических изысканий.

В соответствии с перспективной интенсивностью движения, указанной в задании, по ТКП 45–3.03–19–2006 [1, таблица 1.1] устанавливается техническая категория проектируемой дороги. По категории дороги и рельефу местности (таблица 1.2) назначается расчетная скорость движения одиночных автомобилей.

Таблица 1.2 – Расчетные скорости при определении категории дорог

Категория дороги	Расчетная скорость, км/ч	
	основная	допускаемая
I-а	140	120
I-б	120	100
I-в	120	100
II	120	100
III	100	80
IV	80	60
V	60	40

Основные параметры поперечного профиля дорожного полотна следует принимать по таблице 1.3.

Таблица 1.3 – Параметры поперечного проектирования

Наименование параметра поперечного профиля	Значение параметра поперечного профиля для категорий дорог, м					
	I-а	I-б, I-в	II	III	IV	V
1 Число полос движения	4; 6	4; 6	2	2	2	2
2 Ширина полосы движения	3,75	3,5	3,5	3,5	3	2,75
3 Ширина проезжей части	7,5 × 2	7 × 2	7	7	6	5,5
	11,25 × 2	10,5 × 2	-	-	-	-
4 Ширина обочины, в т. ч.:	3,75	3	3	2,5	2	1,25
укрепленной полосы	-	0,5	0,75	0,5	0,5	-
остановочной полосы	2,5	2,5	-	-	-	-
5 Наименьшая ширина разделительной полосы, в т. ч.:	2 + S	2 + S	-	-	-	-
укрепленной полосы	0,75	0,5	-	-	-	-
6 Ширина дорожного полотна	24,5 + S	22 + S	13	12	10	8
	32 + S	29 + S	-	-	-	-

Примечание: S – ширина барьерного ограждения, устанавливаемого на разделительной полосе

Интенсивность движения рассчитывается по формуле

$$N_p = N_0(1 + p)^{t-1},$$

где N_0 – количество автомобилей в отрезок времени; p – прирост движения; t – количество лет до капитального ремонта.

Пример – Определить интенсивность движения по следующим исходным данным: $N_0 = 1800$ ед./сут, $p = 6\%$, $t = 8$ лет.

$$\text{Решение } N_p = 1800(1 + 0,06)^{8-1} = 2706 \text{ ед./сут.}$$

Форма представления результата:

Отчет, защита.

Практическое занятие № 3

Обеспечение безопасности и организации движения на автомобильных дорогах

Цель работы: научиться определять следующие показатели дорожного движения на конкретном участке улицы (дороги): интенсивность транспортного потока; пропускную способность улицы (дороги).

Выполнив работу, Вы будете: уметь: обеспечивать безопасность движения транспортных средств.

У1 организовывать выполнение работ по текущему содержанию и ремонту дорог и искусственных сооружений с использованием машин и механизмов в соответствии с требованиями технологических процессов;

У2 обеспечивать безопасность движения транспорта при производстве работ;

У3 обеспечивать безопасность работ при строительстве и ремонте дорог и дорожных сооружений;

У5. обеспечивать безопасность работ при эксплуатации и ремонте подъемно-транспортных, строительных, дорожных машин и оборудования.

Материальное обеспечение: методические указания.

Задание: согласно варианта задания рассчитайте интенсивность транспортного потока, постройте график изменения интенсивности транспортного потока по данной улице (дороге) в конкретном ее сечении в течение суток (рис. 1). Произведите расчет пропускной способности улицы (дороги). Составьте схему технологического потока движения транспортных средств.

Теоретические сведения.

Безопасность транспортных средств

1. *Автомобилизация страны и проблемы обеспечения безопасности движения*

Современные тенденции в изменении уровней аварийности. Виды и причины дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Потери народного хозяйства и общества от ДТП. Характеристики ДТП. Роль дорожных условий в возникновении ДТП. Эффективность мероприятий по повышению безопасности движения на стадии проектирования дорог.

Допустимые уровни относительной аварийности для участков дорожной сети.

2. *Теоретические основы мероприятий по обеспечению безопасности движения*

Восприятие водителями дорожных условий и режимы движения автомобилей. Эмоциональная напряженность водителя в зависимости от дорожных условий и обстановки движения. Способы предотвращения ДТП, связанных с дорожными условиями.

3. *Влияние условий движения и элементов автомобильной дороги на безопасность движения*

Удельные показатели аварийности. Влияние интенсивности и режимов движения транспортных потоков на безопасность движения. Характерные уровни относительной аварийности для двухполосных, трехполосных и четырехполосных автомобильных дорог. Изменение количества ДТП от размеров геометрических элементов дороги, обеспеченного расстояния видимости, наличия препятствий на обочинах и в придорожной полосе, планировочных характеристик пересечений и транспортных развязок. Влияние интенсивности движения, состава транспортного потока и взаимного сочетания элементов трассы автомобильной дороги на безопасность движения.

4. *Методы выявления опасных участков дороги*

Оценка безопасности движения. Метод коэффициентов аварийности. Метод коэффициентов безопасности. Использование материалов статистики ДТП. Выявление «очагов аварийности».

Метод конфликтных ситуаций. Оценка безопасности движения на пересечениях автомобильных дорог, железнодорожных переездах, транспортных развязках.

Линейные графики коэффициентов аварийности. Взаимосвязь количества ДТП с коэффициентами аварийности.

Тяжесть последствий ДТП. Потери народного хозяйства от ДТП. Очередность проведения мероприятий по обеспечению безопасности движения на реконструируемых дорогах.

5. *Обеспечение безопасности движения при проектировании новых дорог*

Учет требований безопасности движения в нормах на проектирование дорог. Влияние структуры парка транспортных средств на возможность обеспечения безопасности движения. Учет психо-физиологических особенностей водителей при обосновании норм на проектирование дорог.

Способы воздействия на транспортный поток для предотвращения возникновения опасных ситуаций. Разделение транспортных потоков по скоростям и направлениям. Выравнивание скоростей движения на протяжении маршрута. Зрительное ориентирование водителей в пути. Влияние элементов поперечного профиля дорожного полотна на безопасность движения.

6. *Устранение опасных мест на существующих дорогах*

Опасные места на дорогах и принципы их устранения.

Использование данных о ДТП при реконструкции автомобильных дорог.

Оценка скоростей движения на маршруте. Использование данных о ДТП при нормировании скоростей движения.

Улучшение условий движения на подъемах, спусках, кривых малых радиусов, пересечениях и транспортных развязках, железнодорожных переездах, автобусных остановках, стояночных площадках, велосипедных дорожках, площадках отдыха. Эффективность проводимых мероприятий.

7. *Обеспечение безопасности движения при эксплуатации дорог*

Учет и анализ ДТП работниками дорожно-эксплуатационных организаций. Влияние погодных условий на безопасность движения. Борьба со скользкостью автомобильных дорог. Влияние ровности дорожных покрытий на безопасность движения. Ограждения дорог. Улучшение условий ночного движения. Обеспечение безопасности движения при производстве ремонтных работ на дорогах.

8. *Организация движения, как средство повышения безопасности* Роль организации движения в обеспечении безопасности.

Обеспечение безопасности движения пешеходов. Управление скоростями. Регулирование использования водителями ширины проезжей части. Правила размещения дорожных знаков, дорожной разметки, сигнальных столбиков, зеркал, световозвращателей и островков безопасности.

Оперативная информация водителей о дорожных условиях и обстановке движения. Автоматизированные системы регулирования дорожного движения. Электронные дорожные знаки и табло. Организация аварийной связи и оказание неотложной медицинской помощи участникам движения при ДТП.

Комплекс мер по обеспечению безопасности дорожного движения.

Организация дорожного движения

1. *Проблемы обеспечения безопасности и эффективности дорожного движения*

Негативные последствия автомобилизации. Иерархические уровни деятельности по организации движения. Структура инженерной деятельности по организации.

Федеральный закон «О безопасности дорожного движения», Правила дорожного движения, система стандартов в области дорожного движения. Конвенции о дорожном движении, дорожных знаках и сигналах, их основные требования. Необходимость унификации требований Правил дорожного движения в рамках Конвенций о дорожном движении. Международные организации, функционирующие в области дорожного движения.

2. *Номенклатура характеристик транспортных и пешеходных потоков*

Интенсивность движения, мгновенная скорость движения. Неравномерность транспортных потоков и ее разновидности. Критерии количественной оценки степени неравномерности. Влияние состава транспортного потока на параметры движения. Понятие динамического габарита автомобиля и методы определения его величины. Составляющие дистанции безопасности.

Понятие о коэффициенте приведения состава транспортного потока, его физический смысл. Определение приведенной интенсивности движения. Временной интервал движения.

Пространственный интервал. Плотность транспортного потока и занятость участка дороги. Разновидности пространственной скорости. Скорость сообщения, ее значение как показателя транспортного обслуживания. Темп движения. Задержки движения, их разновидности, причины и условия возникновения. Основные закономерности в движении транспортных потоков: основное уравнение и основная диаграмма транспортного потока.

Интенсивность, плотность, скорость пешеходных потоков и закономерности их изменения. Влияние условий движения на скорость пешеходных потоков. Свободные и стесненные условия движения пешеходов, критерии их дифференциации.

3. *Понятие пропускной способности*

Определение пропускной способности дороги, ее разновидности. Определение пропускной способности дороги с использованием системы поправочных коэффициентов. Коэффициенты многополосности и регулирования движения. Характеристики улично-дорожной сети, оценочные параметры ее развития.

Определение пропускной способности пешеходных путей. Расчет пропускной способности пешеходных путей с использованием условной полосы движения пешеходов. Проверка пропускной способности по наиболее стесненному участку пешеходного пути.

4. *Методики оценки уровня безопасности движения*

Понятие дорожно-транспортного происшествия (ДТП). Классификация и правила учета ДТП. Количественный, качественный, топографический анализы ДТП, их цели и методы проведения. Абсолютные и относительные показатели при количественном анализе, определение прямых и косвенных потерь от ДТП. Качественный анализ ДТП и классификация основных причин ДТП. Разновидности топографического анализа ДТП, методы построения карты, линейного графика и масштабной схемы ДТП.

Анализ конфликтных точек, разновидности систем их оценки. Физический смысл образования конфликтных точек отклонения и слияния. Исследование конфликтных ситуаций. Понятие конфликтной ситуации, ее разновидности. Параметры оценки степени сложности объекта УДС по конфликтным ситуациям. Этапы исследований конфликтных ситуаций, оформление результатов.

5. *Методы исследования дорожного движения*

Классификация методов исследования дорожного движения по способу получения необходимой информации. Краткая характеристика документального изучения, натурного исследования, моделирования движения. Основные преимущества моделирования как метода исследования движения. Методика натурных исследований дорожных условий.

Виды протоколов при обследовании. Методы опроса, талонного обследования, наклеивания ярлыков, записи номерных знаков, их преимущества и недостатки. Критерии для определения числа наблюдателей и размещения постов. Исследование дорожного движения в городских условиях. Методы определения мгновенной скорости и средней задержки одного автомобиля. Преимущества и недостатки «метода двух наблюдателей» при определении задержки одного автомобиля. Оформление результатов исследований.

Исследование транспортных потоков методом «плавающего» автомобиля, его смысл и способы реализации. Применение аэрофотосъемки при определении характеристик транспортных потоков. Методы оценки характеристик пешеходных потоков. Оформление результатов исследований.

Классификация и принцип действия ленточных, фотоэлектрических, петлевых, ультразвуковых, инфракрасных, пневматических детекторов транспорта. Принцип действия радиолокаторов, эффект Доплера. Методики использования видеозаписи при исследовании параметров дорожного движения.

Характеристики дорожного движения

1. *Интенсивность транспортного потока* – это число транспортных средств проезжающих через сечение дороги в единицу времени (год, месяц, сутки, час, минуты, секунды). Иногда для оценки интенсивности транспортного потока применяют термин «объем движения», понимая под

этим фактическое число автомобилей, проехавших по дороге в течение принятой единицы времени.

Студенты отделения делятся на две группы и определяют в указанных преподавателем сечениях улиц (дорог), часовую интенсивность транспортного потока. По результатам замеров интенсивности потока и дополнительным данным выданных преподавателем студенты строят графики изменения интенсивности транспортного потока в данном сечении дороги в течении суток, определяют «Часы пик» и коэффициент суточной неравномерности транспортного потока.

Коэффициент суточной неравномерности транспортного потока определяется по формуле

$$K_{нс} = \frac{24 N_{ам}}{N_{сум}}$$

где $K_{нс}$ – коэффициент суточной неравномерности транспортного потока;

24– число часов в сутках;

$N_{ам}$ – интенсивность транспортного потока за сравниваемый час [авт/час]

$N_{сум}$ – суммарная (общая) интенсивность транспортного потока за сутки [авт/сут].

Для двухполосных дорог со встречным движением общую интенсивность транспортного потока определяют суммируя встречные потоки. Для двухполосных дорог с разделительной полосой интенсивность транспортного потока определяют для каждого направления отдельно, а суммарную по наиболее загруженной полосе.

Результаты замеров и дополнительные данные, выданные преподавателем, заносятся в таб. 1.

Таблица 1

Показатель	65-6	77-8		
Интенсивность движения авт./ч. из центра				
Интенсивность движения авт./ч. к центру				
Общая интенсивность движения авт./ч.				

По данным, приведенным в таб. 1, строится график изменения интенсивности транспортного потока по данной улице (дороге) в конкретном ее сечении в течении суток (рис. 1).

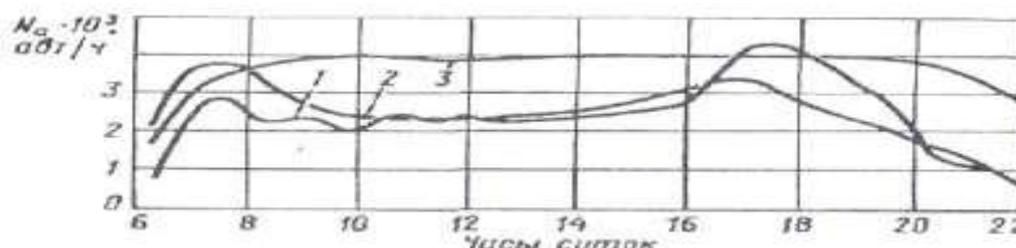


Рис.1. График изменения интенсивности транспортного потока в течении суток: 1 – движение к центру; 2 – движение из центра; 3 – общая интенсивность движения.

На графике отмечают «часы пик», т.е. часы, когда интенсивность транспортного потока имеет наивысшие значения.

По окончании работы оформляется отчет, в котором отражается: порядок выполнения работ, результаты замеров (таб. 1), сведения полученные от преподавателя, график изменения интенсивности транспортного потока (рис. 1), коэффициент суточной неравномерности транспортного потока.

2. *Пропускная способность улицы (дороги)* – это максимально возможное число автомобилей, которое может пройти через сечение дороги в единицу времени. Различают три понятия пропускной способности дороги: расчетную [Рр], фактическую [Рф] и нормативную [Рн].

Фактическую пропускную способность улицы (дороги) устанавливают по специальным методикам натурального исследования в различное время суток.

Нормативную пропускную способность – задают «строительными нормами и правилами»

Расчетную пропускную способность полосы движения на перегоне определяют по формуле

$$P_n = \frac{1000V_a}{L_d}$$

где: V_a – скорость движения автомобиля км/час; L_d – динамический габарит, м.

При расчете исходят из условия, что на перегоне автомобили движутся колонной с минимальной дистанцией из условий безопасности.

Динамичность габарит L_d – это участок дороги, минимально необходимый для безопасного движения автомобиля в транспортном потоке с заданной скоростью V_a , длина которого L_a , а дистанция безопасности – d .

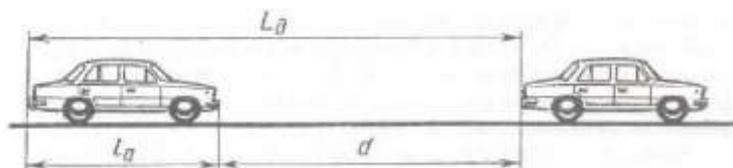


Рис. 2 Динамический габарит автомобиля в транспортном потоке

Динамичный габарит определяют по формуле:

$$L_d = L_a + V_a + 0,3 V_a^2 + 1$$

Формула определения L_d имеет смысл, если:

- время срабатывания тормозного привода равно 1 сек;
- разность max замедлений при экстренном торможении одготипных легковых автомобилей – 2 м/с².

Расчеты показывают, что для непрерывного потока легковых автомобилей $P_n = 1960$ авт./час, при $V_a = 55$ км/час. Расчеты пропускной способности дороги совпадают с практикой, и на этой основе выведена простая формула безопасной дистанции автомобилей: дистанция в метрах равна половине величины скорости в км/час.

Есть другая методика определения пропускной способности, основанная на системе поправочных коэффициентов:

$P_n = P_m \cdot K_1 \cdot K_2 \cdot K_3 \cdot K_4$ где: P_m – теоретическая пропускная способность;
 K_1, K_2, \dots, K_4 – коэффициенты учитывающие условия движения (ширину полосы движения, состав потока автомобилей, рельеф местности, наличие пересечений и др.)

По исходным данным заданных преподавателем студенты рассчитывают величину пропускной способности улицы (дороги).

Порядок выполнения работы:

1. Изучите материал в части «Безопасность транспортных средств» с составлением глоссария.
2. Изучите материал в части «Характеристики дорожного движения» с составлением глоссария.
3. Согласно варианта задания рассчитайте интенсивность транспортного потока, постройте график изменения интенсивности транспортного потока по данной улице (дороге) в конкретном ее сечении в течение суток (рис. 1).
4. Произведите расчет пропускная способность улицы (дороги).
5. Составить схему технологического потока движения транспортных средств.
6. Согласно интенсивности движения по вариантам индивидуальных заданий составить схему технологического потока.

Форма представления результата:

Отчет, защита.

Практическое занятие № 4 **Построение продольного профиля автомобильной дороги**

Цель работы: получение навыков в проектировании продольного профиля автомобильной дороги

Выполнив работу, Вы будете: уметь организовывать содержание автодорог.

У1 организовывать выполнение работ по текущему содержанию и ремонту дорог и искусственных сооружений с использованием машин и механизмов в соответствии с требованиями технологических процессов;

У2 обеспечивать безопасность движения транспорта при производстве работ;

У3 обеспечивать безопасность работ при строительстве и ремонте дорог и дорожных сооружений;

У5. обеспечивать безопасность работ при эксплуатации и ремонте подъемно-транспортных, строительных, дорожных машин и оборудования.

Материальное обеспечение: методические указания.

Задание: построить продольного профиля автомобильной дороги

В настоящее время распространен метод проектирования продольного профиля вертикальными кривыми, сопрягающимися непосредственно друг с другом или при помощи прямых вставок.

При построении проектной линии методом вертикальных кривых на точно вычерченный профиль местности накладывают прозрачные шаблоны вертикальных кривых разных радиусов, выполненных в масштабах продольного профиля. По краю шаблона нанесены штрихи с указанием уклонов в тысячных.

Проектную линию наносят в определенной последовательности:

1) намечают отметки начала и конца проектируемого участка из условия сопряжения с соседними участками;

2) на продольный профиль поверхности земли наносят контрольные точки;

3) по шаблонам вписывают вертикальные кривые в зонах путепроводов, при этом шаблон располагают так, чтобы вершина выпуклой кривой размещалась над путепроводом, если профиль земли примерно горизонтален, или смещалась вверх на величину IR на уклоне 1;

4) выделяют выпуклые участки профиля и по шаблонам наносят проектную линию в виде выпуклой кривой на высоте руководящей рабочей отметки по методу обертывающей или по методу секущей (с устройством выемки), если нормативы при проектировании по обертывающей не выдерживаются;

5) вписывают по шаблонам проектную линию на вогнутых участках с учетом контрольных точек у труб и мостов и сопряжения с соседними участками;

6) сопрягают соседние кривые прямыми вставками, касательными к кривым, или круговыми кривыми, отмечая уклоны и места сопряжения в соответствующей графе сетки профиля;

7) обозначают элементы проектной линии в графе «Уклон и вертикальная кривая» продольного профиля; оформление элементов проектной линии показано на рисунках 1 и 2.

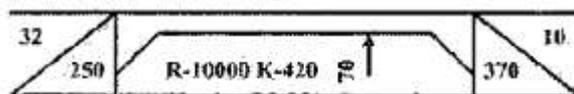


Рисунок 1 – Выпуклая кривая

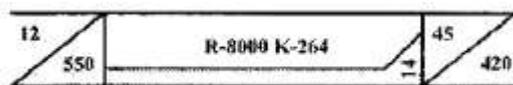


Рисунок 2 – Восходящая ветвь вогнутой кривой

Проектные отметки точек на прямых вычисляют по формуле

$$H_n = H_{пр} + id,$$

где $H_{пр}$ – известная проектная отметка предыдущей точки;

i – проектный уклон;

d – горизонтальное расстояние между точкой, в которой определяется отметка, и предыдущей точкой.

Проектные отметки точек вертикальных кривых (таблица 1) определяют в соответствии со схемой, приведенной на рисунке 3. При известной отметке начала вертикальной кривой $H_{нк}$ находят отметку вершины кривой $H_{вк}$:

$$H_{вк} = H_{нк} \pm h,$$

где h – превышение между проектными точками, $h = \frac{l^2}{2R}$

Таблица 1 – Предельно допустимые нормы

Расчетная скорость, км/ч	Наибольший продольный уклон, ‰	Наименьшее расстояние видимости для остановки, м	Наименьший радиус кривизны в продольном профиле, м	
			выпуклой кривой	вогнутой кривой
140	40	350	25000	8000
120	40	250	15000	6000
100	50	160	8000	4000
80	60	100	4000	2500
60	70	60	1500	1500
40	90	40	1000	1000

Примечание: Значение максимального продольного уклона для расчетной скорости 60...120 км/ч может быть увеличено на 5 ‰ в точке сопряжения вертикальных кривых

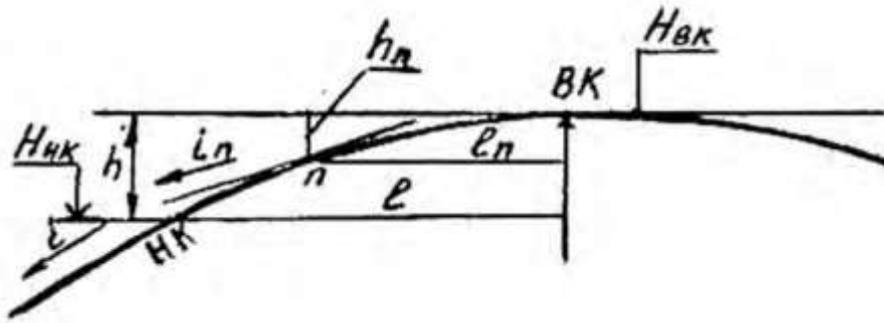


Рисунок 3 – Схема определения отметок точек вертикальной кривой

Знак «плюс» принимают при выпуклых кривых, знак «минус» – при вогнутых.

Расстояние от начала вертикальной кривой НК (точки сопряжения кривой с прямой уклона i) до ее вершины находят следующим образом: $l = iR$.

Зная отметку вершины кривой H_{BK} , можно определить отметку любой точки кривой (пикета, плюсовой точки), отстоящей от вершины на расстоянии l_n .

Рабочие отметки вычисляют как разность проектных отметок и отметок земли. На участках перехода насыпи в выемку' определяют положение точек нулевых работ.\

Пример: На основании исходных данных (рисунок 4) определить длину кривой, отметки начала и вершины круговой кривой.

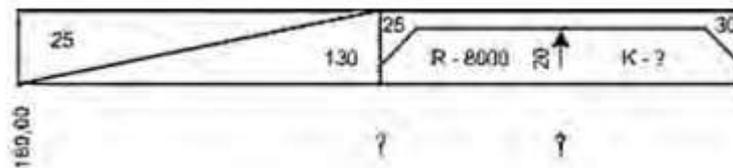


Рисунок 4 – Исходные данные для расчета

Решение

Длину круговой кривой можно найти по формуле

$$K = i_1R + i_2R,$$

где i_1 и i_2 – уклоны вертикальной кривой в начале и в конце кривой соответственно;

R – радиус вертикальной кривой.

$$K = 0,025 \cdot 8000 + 0,030 \cdot 8000 = 440 \text{ м.}$$

Отметка начала кривой определяется по формуле

$$H = H_{\text{изв}} \pm id,$$

где $H_{\text{изв}}$ – известная отметка в начале участка, м;

i – уклон местности, принимается со знаком «+» или «-» в зависимости от характера местности (спуск или подъем);

d – горизонтальное проложение, м.

$$H = 180,00 + 0,025 \cdot 130 = 183,25 \text{ м.}$$

Отметку вершины кривой можно найти по формуле

$$H_{BK} = H_{НК} \pm \frac{l^2}{2R}$$

где $H_{НК}$ – известная отметка в начале кривой, м;

l – расстояние от начала до вершины кривой, в данном случае $l = i_1R$.

$$H_{BK} = 183,25 + \frac{(0,025 \cdot 8000)^2}{2 \cdot 8000} = 185,75 \text{ м.}$$

В таблице 2 представлены варианты для проектирования продольного профиля.

Таблица 2 – Варианты для проектирования продольного профиля

Вариант	1-4	5-6	7-10	11-14	15-18	19-22	22-25	26-30
i, ‰	15	10	25	7	10	20	25	13
l, м	130	100	120	80	160	170	180	160

Форма представления результата:

Отчет, защита.

Практическое занятие № 5

Содержание автомобильных дорог в весенний, летний, осенний период времени

Цель работы: приобрести навыки по содержанию в весенний, летний, Осенний период времени автомобильных работ.

Выполнив работу, Вы будете: уметь организовывать содержание автодорог.

У1 организовывать выполнение работ по текущему содержанию и ремонту дорог и искусственных сооружений с использованием машин и механизмов в соответствии с требованиями технологических процессов;

У2 обеспечивать безопасность движения транспорта при производстве работ;

У3 обеспечивать безопасность работ при строительстве и ремонте дорог и дорожных сооружений;

У5. обеспечивать безопасность работ при эксплуатации и ремонте подъемно-транспортных, строительных, дорожных машин и оборудования.

Материальное обеспечение: методические указания.

Задание: выполнить схему по организации и содержанию автодорог в весенний, летний и осенний периоды.

Теоретические сведения.

1. Содержание земляного полотна и полосы отвода

Работы по содержанию земляного полотна направлены на сохранение его геометрической формы, обеспечение требуемой прочности и устойчивости земляного полотна, обочин и откосов, постоянное поддержание в рабочем состоянии водоотводных и водопропускных устройств. Особое внимание необходимо уделять участкам с неблагоприятными грунтовыми и гидрологическими условиями, местам появления и развитие пучин, участкам дорог на болотах и в зонах искусственного орошения.

Основные задачи содержания земляного полотна по периодам года: в осенний период - исключить переувлажнение грунтов земляного полотна талыми и грунтовыми водами; в летний период - выполнить работы по очистке и восстановлению дефектов водоотводных устройств, обочин и откосов; в весенний период - предупредить переувлажнение земляного полотна атмосферными осадками, обеспечить минимальную влажность слагающих его грунтов.

В летний период выполняют работы по уходу за обочинами, откосами, водоотводными канавами, полосой отвода путём устранения мелких деформаций и разрушений: обочины, откосы, разделительную полосу и полосу отвода освобождают от мусора, посторонних предметов,

скашивают сорную траву и вырубают кустарник. Для борьбы с сорняковой растительностью используют скашивание травы косилками, применяют химические вещества - гербициды в виде растворов и суспензий.

Применение гербицидов следует согласовывать с местными сельскохозяйственными землепользователями. Для распределения гербицидов применяют прицепные и навесные опрыскиватели разных марок на тракторах и самоходных шасси, а также поливомоечные машины. При использовании гербицидов следует соблюдать требования правил охраны труда и техники безопасности в связи с их токсичностью для людей и животных.

2 Содержание дорожных одежд

Основной задачей содержания дорожных одежд является систематический уход, поддержание и повышение транспортно-эксплуатационных качеств покрытия и содержание его в чистоте и порядке. Характер и объём работ по содержанию зависят от периода года, типа покрытия и конструкции дорожной одежды.

1. наиболее сложным работам по содержанию дорожных одежд с асфальтобетонными покрытиями относится ремонт трещин, ямочный ремонт и ликвидация колея глубиной до 30 мм.

Содержание дорог с усовершенствованными покрытиями.

В весенний период, до начала интенсивного таяния, с проезжей части и обочин удаляют снег и лёд. После просыхания покрытие тщательно очищают грязи, пыли, противогололёдных материалов с использованием различных средств механизации работ.

На дорогах с дорожными одеждами с недостаточной прочностью и большим количеством ослабленных участков (переувлажнение земляного полотна, пучины) ограничивают движение автомобилей большой грузоподъёмности, снижают скорость или полностью закрывают проезд, переводя его на специально подготовленные объезды.

Весной с наступлением теплой и устойчивой погоды устраняют мелкие повреждения в виде шелушения, выкрашивания, выбоин, трещин, отдельных волн, бугров, наплывов, обломов и неровностей кромок.

В зависимости от имеющихся средств механизации ремонт выбоин осуществляют разными способами.

Очистка покрытия от пыли и грязи выполняется систематически весной, летом и осенью, поскольку наличие пыли и грязи на проезжей части снижает сцепные качества покрытия, загрязняет проходящие автомобили, ухудшает видимость. Значительные отложения грязи, которые могут образоваться на отдельных участках весной и осенью, удаляют автогрейдером, а небольшие отложения удаляют подметанием механическими щётками или поливомоечными машинами.

Подметание покрытий начинают машинами с механическими щётками от оси дороги с перемещением к кромке проезжей части. Последующие проходы должны перекрывать предыдущие на 0,25-0,50 м.

Уборка может производиться сухим или мокрым способом. При мокрой уборке покрытие увлажняется из специальных форсунок, разбрызгивающих воду в рабочей зоне. Смёт - пыль, грязь и мелкий мусор - удаляется с покрытия щётками и подается в бункер механическим конвейером или пневматическим рукавом. При сухом обеспыливании пыль из зоны действия щёток отсасывается вакуумно-пневматическим устройством. Наиболее высокое качество очистки обеспечивают подметально-уборочные машины с вакуумно-пневматической системой, которые называются вакуумно-уборочными машинами. Выпускается большое количество подметально-уборочных машин с шириной подметания 1,5-3,0 м и более и рабочей скоростью 3,5-25 км/ч.

Мойку покрытий производят поливомоечными машинами широкими веерообразными струями воды, которые выбрасываются под давлением до 0,4 МПа из сопел с насадками, установленными под углом 75-80° к направлению движения. Расход воды 0,9-1,2 л/м². Работы по мойке покрытий выполняют чаще всего в ночное время, когда интенсивность движения заметно снижается.

Ширина обрабатываемой при мойке полосы колеблется у разных машин от 2,2 м до 8,5 м, рабочая скорость от 3,5 до 16,5 км/ч, ёмкость цистерн от 6 до 11 м³. Для мойки дорог высоких категорий применяют поливомоечные машины, у которых вода выбрасывается тонкими струями

из трубы, расположенной перед передним бампером машины, через систему сопел под большим давлением под углом 70-80° к покрытию. При этом рабочая скорость движения поливочной машины достигает 60 км/ч.

Поливку дорожных покрытий производят в жаркие летние дни на участках дорог, проходящих в пределах населённых пунктов. Поливка от мойки отличается тем, что струи воды направлены вперёд и вверх по ходу движения машины, в результате чего вода разбрызгивается и смачивает покрытие, улучшая микроклимат и создавая прохладу. Расход воды при поливке асфальтобетонного покрытия 0,2-0,3 л/м².

Ликвидация скользкости от избытка битума. В жаркие летние дни на отдельных участках покрытий из асфальтобетона и других битумоминеральных материалов под действием автомобильного движения и солнечных лучей на поверхность покрытия может выступить избыток вяжущего, в результате чего возникает скользкость. Смеси с избыточным количеством вяжущего обладают повышенной пластичностью, что способствует образованию волн, колеи и наплывов.

Существует несколько способов устранения этих недостатков. На поверхность такого покрытия могут быть рассыпаны крупнозернистый песок, необработанные или обработанные битумом или битумной эмульсией высевки размером 2-3 мм, которые вдавливают катками в размягчённый слой покрытия. Излишний битум обволакивает песок или высевки; одновременно повышаются сцепные свойства покрытия. Весьма эффективной мерой является обработка таких участков малыми дозами (0,1-0,2 л/м²) органических растворителей (например, керосином, соляровым маслом) с последующей присыпкой песком и после некоторой выдержки (до 0,5 часа) очисткой поверхности подметальными машинами. При этом растворимый битум легко впитывается песком и затем удаляется вместе с ним.

Устранение волн и наплывов. Участки покрытия с волнами и наплывами предварительно разогревают горелками инфракрасного излучения, а затем укатывают катками массой 18-25 т поперек волн или срезают волны и наплывы автогрейдером, а затем закрывают эти места поверхностной обработкой. Волны и наплывы могут быть срезаны холодным фрезерованием без разогрева покрытия. Технология работ по ликвидации колеи рассматривается отдельно.

Сдвиги на асфальтобетонных покрытиях являются следствием недостаточной сдвигоустойчивости асфальтобетонной смеси. В процессе работ по содержанию дороги работы по ликвидации сдвигов выполняют на отдельных участках. Для этого смесь со всего поврежденного места необходимо удалить фрезерованием или вручную при помощи перфораторов и отбойных молотков, исправить основание и уложить новую смесь, которая обладает достаточной для данных условий сдвигоустойчивостью. Ликвидация сдвигов при больших объемах работ выполняется в процессе ремонта покрытия.

Шелушение и выкрашивание покрытия устраняют путем устройства защитного слоя, слоя износа или поверхностной обработки. Технология выполнения этих работ рассмотрена отдельно. Шелушение покрытий из битумоминеральных материалов на дорогах с низкой интенсивностью движения может быть устранено следующим образом. В теплую погоду на сухое покрытие разливают горячий вязкий битум, жидкий битум или битумную эмульсию с расходом 0,5-0,8 л/м² и рассыпают крупнозернистый песок или каменные высевки. Аналогично могут быть устранены участки покрытия с заметным выкрашиванием, только в качестве минерального материала рассыпают щебень фракций 8-14мм.

Содержание дорог с переходными и низшими типами покрытий. С целью улучшения ровности покрытия (после дождей в весенний и осенний периоды) и равномерного распределения минерального материала по поверхности дорожной одежды осуществляют профилирование покрытия, устраняют отдельные выбоины, колеи и просадки.

Первое профилирование проводят ранней весной (после таяния снега), в результате чего ликвидируют колеи и выравнивают поперечный профиль. Второе профилирование делают в конце весеннего (влажного) периода для ликвидации вновь образовавшихся деформаций и окончательного выравнивания покрытия. В летний период профилирование производят после дождей по мере необходимости. Осенью профилирование производят с таким расчётом, чтобы покрытие при эксплуатации зимой было ровное, без колеи и поперечных волн.

Ликвидация трещин с применением пластификаторов. Обычные способы заполнения трещин органическими вяжущими или пластификаторами и другими составами позволяют

обеспечить гидроизоляцию покрытий и снизить вероятность образования выбоин, однако при этом не восстанавливается сплошность покрытия, а следовательно, и его прочность. Поэтому необходимо искать пути ликвидации трещин с восстановлением сплошности и монолитности покрытия.

Частично эта задача решается при ремонте трещин с разогревом материала их стенок до высокой температуры, при которой битум в старом покрытии становится пластическим и соединяется с горячим заполнителем. Более монолитным становится покрытие с трещинами, ремонт которого выполнен методом горячей регенерации на месте.

Одним из способов ликвидации трещин с улучшением сплошности монолитности покрытия в естественном состоянии летом является пластификация материала покрытия в зоне, прилегающей к трещине. Суть способа состоит в том, что очищенные трещины заполняются реагентами, разжижающими и пластифицирующими битум стенок и кромок покрытия. Пластификатором заполняют трещину и обрабатывают поверхность покрытия, прилегающую к ней. Под действием транспорта при высокой летней температуре происходит закрытие трещин с восстановлением сплошности и прочности материала покрытия, этот способ наиболее приемлем для ликвидации трещин шириной 3-7 мм, но даёт положительный эффект и при заделке более узких и более широких трещин.

Очень важное значение имеют характеристики применяемого пластификатора. Он должен быть достаточно жидким в рабочем состоянии, чтобы проникнуть на всю глубину трещины, и достаточно вязким, чтобы не вытекать из нее по уклону до взаимодействия с битумом материала покрытия. Пластификаторы должны хорошо совмещаться с битумом, обладать малой летучестью и хорошей стабильностью во времени. К таким пластификаторам можно отнести госсиполовую смолу, моторную нефть, антраценовое масло, мазут и др.

Эти материалы совмещаются с высокомолекулярными соединениями в битуме, повышают его пластичность и уменьшают хрупкость асфальтобетона. В качестве пластификатора могут быть применены также нефтяные гудроны.

Пластификатор разогревают до температуры 60-100°C, при которой обеспечивается его свободный розлив. До заполнения пластификатором трещину тщательно очищают от пыли, песка и щебня, для чего используют металлические щетки и крючья, а затем трещину продувают и просушивают сжатым воздухом. Затем залившиком швов заполняют трещину пластификатором и обрабатывают им примыкающую трещине поверхность покрытия шириной по 20-30 смс каждой стороны. По разлитому пластификатору рассыпают крупнозернистый песок в количестве 0,01 м³/м².

Закрытие трещины и омоноличивание происходит в течение длительного времени в летний период. Поэтому заполнение трещины пластификатором должно производиться уже в конце весны.

3 Обеспыливание дорог

Усовершенствованные покрытия очищают механическими щётками, поливомоечными или подметально-уборочными машинами в сочетании с мойкой. При большом скоплении грязи на покрытии (около переездов, съездов и т. д.) прибегают к комбинированной очистке, т.е. механической щёткой и поливомоечной машиной.

Обеспыливание покрытий переходного и низшего типов, устроенных без применения органических вяжущих, осуществляют путём обработки их поверхности обеспыливающими материалами. Виды обеспыливающих материалов, ориентировочные нормы их расхода на 1 м² и продолжительность действия даны в табл. 23.4. Повторную обработку производят при появлении первых признаков образования пыли. Нормы расхода обеспыливающих материалов при этом уменьшают в 2 раза по сравнению с нормами для первой обработки.

Число обработок за сезон определяют с учётом продолжительности тёплого периода, в течение которого наблюдается образование пыли, числа дождливых дней и срока действия обеспыливающих материалов.

Готовые растворы и рассолы хранят в цистернах вместимостью 20-100 м³ или в бетонных закрытых хранилищах. Органические обеспыливающие вяжущие, поставляемые в цистернах, хранят в закрытых хранилищах, оборудованных системой подогрева.

Для распределения обеспыливающих материалов наряду с дорожными машинами (КДМ-130, ПМ-8, ДС-39, ПР-130, УР-53 и др.) используют сельскохозяйственные распределители жидких и твердых минеральных удобрений (РЖТ, РУМ-3, КСА-3 и т.д.)

Гравийные покрытия обеспыливают двумя способами: пропиткой или смешиванием на дороге минерального материала покрытия с обеспыливающим материалом.

При пропитке раствором его разливают на покрытие, материал которого имеет влажность, равную или меньшую оптимальной. При норме более 1,5 л/м³ разливают за два-три приёма. Каждый последующий разлив производят после того, как раствор предыдущего полностью впитался в покрытие. Органические обеспыливающие материалы разливают при температуре, обеспечивающей нормальное впитывание.

Твёрдые гигроскопические соли распределяют в такой последовательности: разливают воду 0,5-2 л/м² (при сухом покрытии), а затем распределяют по проезжей части твёрдые соли по норме, приведенной в табл. 4.

Примечания: 1. Органические вяжущие (дегты, сырые нефти и др.) применяют вязкостью по стандартному дозиметру не более 25 с.2. В числителе - для I-III, в знаменателе IV и V дорожно-климатических зон. 3. Меньше нормы расхода относятся к интенсивности движения до 300 авт./сут, большие - 300 авт./сут и выше. 4. Продолжительность обеспыливающего действия дана после первой обработки покрытия.

При смешении на дороге при обработке гравийных и им подобных покрытий заранее вывезенный материал для верхнего слоя покрытия разравнивают автогрейдером. Разливают раствор или распределяют твердый обеспыливающий материал в количестве 80% от нормы и тщательно перемешивают. Разравнивают и профилируют материал покрытия, при необходимости добавляя воду, доводя смесь до оптимальной или близкой к ней влажности. Уплотнение производят самоходными пневмокатками за 8-10 проходов по каждому следу. По готовому покрытию разливают обеспыливающий раствор или распределяют материал в твёрдом виде в количестве 20% от нормы. В течение 5-7 дней после проведения работ по обеспыливанию регулируют движение транспортных средств, чтобы получить равномерно накатанную поверхность и обеспечить лучшее формирование покрытия. Скорость движения автомобилей в этот период ограничивают до 40 км/ч.

Порядок выполнения работы:

1. Изучить теоретический материал с составлением глоссария.
2. Получить от преподавателя задание (тип дорожного покрытия).
3. Указать работы по содержанию земляного полотна и полосы отвода для данной дороги.
4. Указать работы по содержанию дорожной одежды данной дороги.

Таблица 4

Материал	Единица измерения	Норма расхода материала на 1 м ² покрытия			Срок действия, сут
		гравийного	щебёночного	Грунтового	
Гигроскопические					
Кальций хлористый технический:	кг	0,6-0,7	0,4-0,5	0,7-0,8	20-40
	кг	0,8-0,9	0,6-0,7	0,9-1,0	
кальцинированный плавленный жидкий	кг	0,8-0,9	0,6-0,8	0,9-1,0	20-40
	л	1,0-1,1	0,7-1,0	1,1-1,2	
	л	1,3-1,7	1,0-1,5	1,7-2,0	15-25

		2,0-2,2	1,5-2,0	2,2-2,4	
Кальций хлористый ингибированный фосфатами (ХКФ)	кг	0,7-0,8 ■	0,5-0,6 ■	0,8-0,9 ■	25-40
		0,9-1,0	0,7-0,8	1,0-1,1	
Техническая поваренная соль (в виде раствора 30%-ной концентрации)	л	1,5-2,2 ■	1,2-2,0 ■	1,8-2,8 ■	15-20
		2,4-3,0	2,0-2,6	3,4-4,0	
Техническая соль сильвинитовых отвалов:	кг	0,8-1,2 ■	0,6-1,0 ■	1,0-1,4 ■	15-25
твердая		1,4-1,8	1,2-1,6	1,6-2,0	
жидкая	л	1,6-2,5 ■	1,4-2,2 ■	2,0-3,0 ■	15-20
		2,7-3,3	2,4-3,0	3,6-4,2	
Вода морская лиманная или соленых озер	л	1,0-1,5 ■	0,8-1,3 ■	1,5-2,0 ■	3-5
		1,5-2,0	1,3-1,8	2,0-2,5	
Вода техническая	л	1,0-2,0	0,5-1,5	1,5-2,5	0,04-0,12 (1-3 ч)
Лигносulfонаты технические (марка В 50%-ной концентрации)	л	1,6-2,0 ■	1,4-1,8 ■	1,8-2,2 ■	20-30
		1,2-1,6	1,0-1,4	1,6-2,0	
Лигнодор	л	<u>1,6-2,0</u>	<u>1,4-1,8</u>	<u>1,8-2,2</u>	40-50
		1,2-1,6	1,0-1,4	1,6-2,0	
Сульфитный щелок (10%-ной концентрации)	л	4,0-6,0 ■	3,5-5,0 ■	4,5-6,5 ■	15-20
		3,0-5,0	2,5-4,0	3,5-5,5	
Жидкие битумы и дегти	л	0,8-1,0	0,7-1,0	1,0-1,2	30-90
Битумные эмульсии	л	1,2-1,5	1,0-1,3	1,5-2,0	30-90
Сырые нефти	л	0,8-1,0	0,7-1,0	1,0-1,2	30-90

5. Указать работы по устранению дефектов дорожной одежды данной дороги.
6. Указать растворы и способы обеспыливания.
7. Составить схему выполнения ремонтных работ.

Форма представления результата: Отчет и защита.

Практическое занятие № 6 Возведение земляного полотна автогрейдерами

Цель работы: ознакомиться с возведением насыпей автогрейдерами и провести расчеты дорожных работ.

Выполнив работу, Вы будете: уметь принимать участие в разработке технологии выполнения работы автогрейдера.

- У1 организовывать выполнение работ по текущему содержанию и ремонту дорог и искусственных сооружений с использованием машин и механизмов в соответствии с требованиями технологических процессов;
- У2 обеспечивать безопасность движения транспорта при производстве работ;
- У3 обеспечивать безопасность работ при строительстве и ремонте дорог и дорожных сооружений;
- У5. обеспечивать безопасность работ при эксплуатации и ремонте подъемно-транспортных, строительных, дорожных машин и оборудования.

Материальное обеспечение: методические пособия. учебники.

Задание: определить норму времени и количество автогрейдеров, необходимых для планировки верха и откосов дорожного полотна; определить норму времени и количество автогрейдеров, экскаваторов и катков, необходимых для устройства присыпных обочин; определить количество автомобилей-самосвалов, необходимых для обеспечения работы экскаватора.

Теоретические сведения.

Исходные данные

Вариант - _____

Категория дороги - _____

Толщина дорожной одежды (ДО), м - _____

Группа грунта по трудности разработки - _____

Высота насыпи дорожного полотна, м - _____

Толщина слоя уплотнения, см - _____

Количество проходов катка по одному следу - _____

Грузоподъемность автомобиля-самосвала, т - _____

Протяженность строящегося участка дороги, км - _____

Грейдер прицепной - _____

Емкостью ковша экскаватора, м - _____

Расстояние перемещения грунта, км - _____

Плотность грунта в рыхлом состоянии, г/см³ - _____

Порядок расчета

Определяем норму времени и количество автогрейдеров, необходимых для планировки верха и откосов дорожного полотна.

Объем планировочных работ принимаем в соответствии с категорией дороги и высотой насыпи дорожного полотна (см. рис. 7.3).

Определяем ширину подошвы дорожной одежды

$$B'' = B + 2 \cdot h \cdot m = \quad = \quad \text{м,}$$

где B - ширина дорожного полотна, м;

h - толщина дорожной одежды

равная _____ см, включающая

верхний слой покрытия - _____ см;

нижний слой покрытия - _____ см;

верхний слой основания - _____ см;

нижний слой основания - _____ см.

1.2. Определяем площадь планировки верха дорожного полотна из выражения

$$F_{дор пл} = B'' L_{уч} = \quad = \quad \text{м}^2$$

где $L_{уч}$ - длина участка, м.

1.3. Определяем длину откоса

$$L_{откос} = \sqrt{(H')^2 + (1,5H')^2} \\ = \sqrt{\quad} = \quad \text{м},$$

где H' - высота насыпи без дорожной одежды, определяемая по формуле

$$H' = H - h = \quad = \quad \text{м}.$$

1.4. Определяем площадь планировки откоса

$$F_{откоса} = 2 \\ L_{откоса} \cdot L_{уч} = \quad = \quad \text{м}^2.$$

1.5. Определяем суммарную площадь планировки дорожного полотна

$$F_{\Sigma} = F_{дор пл} + F_{откоса} = \quad = \quad \text{м}^2.$$

Расчет ресурсов ведется на единицу измерения равную 1000 м². Следовательно, для расчета принимается (1000 м²). Расчет ведется в табличной форме (табл. 12.1).

1.6. Определяем количество автогрейдеров, необходимых для планировочных работ

$$N_{маш} = \frac{\text{Треб. маш.-ч (чел.-ч)}}{N_{смен} \cdot T} = \quad = \quad \text{экскаватора,}$$

где **Треб, маш.-ч (чел.-ч)** - цифра по табл. 1;

$N_{смен}$ - количество смен для выполнения данного объема работ, принимают равной 1 смене по табл. 10.1;

T - продолжительность смены, принимают равной 8 ч.

Определяем норму времени и требуемое количество автогрейдеров, экскаваторов и катков, необходимых для устройства присыпных обочин.

1. При устройстве присыпных обочин выполняются следующие виды работ:

- разработка грунта экскаватором с погрузкой на автомобили-самосвалы;
- планировка поверхности забоя и земляного полотна забойной дорог бульдозером;
- содержание забойной дороги;
- вспомогательные работы, выполняемые вручную, связанные с устройством водоотводных канав, с переходом экскаватора из забоя в забой.

2. Определяем объем присыпных обочин

$$V_{но} = 2 \cdot L_{уч} (b \cdot h + 0,5 \cdot 1,5 \cdot h^2) = \quad = \quad \text{м}^3,$$

где 2 - количество обочин с обеих сторон дороги; $L_{уч}$ - длина участка строительства;

b - ширина обочины, в зависимости от категории дороги, принимается по табл. 7.2. Для II категории ширина обочины равна 3 м;

h - толщина дорожной одежды, принимается из задания как суммарная величина до слоя песка;

$1,5$ - заложение откоса.

Учитывая единицы измерения равные 1000 м³, получаем 2,86 (1000 м³).

Результат заносим в табл. 1 (расчет ресурсов по возведению земляного полотна).

Расчет ресурсов по возведению земляного полотна
(работы по планировке и устройству присыпных обочин)

№ п/п	Наименование производственных процессов	Объем работ		Источник норм	Рабочая сила			Бульдозер (79 кВт)		
		Ед. изм	Кол-во		Н. вр. чел.-ч	Треб. чел.-ч	Треб. маш.-ч	Н. вр. маш.-ч	Треб. маш.-ч	Треб. маш.-ч
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	Планировка верха и откосов земляного полотна	1000 м ²		E						
2	Итого									
Работа выполняется за 1 смену										
3	Устройство присыпных обочин: разработка грунта 2-й гр. экскаватором вместимостью ковша 0,65 м ³ с погрузкой в автосамосвалы	1000 м ³		E						
4	Итого									
Работа выполняется за 7 смен										
5	Разравнивание грунта 2-й группы	1000 м ²		E						
6	Поливка водой	1000 м ³		E						
7	Уплотнение грунта самоходными катками на пневмошинах	1000 м ³		E						
8	Итого									

Требуемые ресурсы																			
Трактор (108 л.с.)		Грейдер прицепной			Авто		Экскаватор (0,65 м ³)			Автогрейдер средний (99 кВт)			Полномоечная машина			Самоход пневмокаток (16 т)			
Н. вр.	Тр.	Н. вр.	Тр.	Н. вр.	Тр.	Н. вр.	Тр.	Н. вр.	Тр.	Н. вр.	Тр.	Н. вр.	Тр.	Н. вр.	Тр.	Н. вр.	Тр.	Тр.	
маш.-ч	маш.	маш.-ч	маш.	маш.	маш.-ч	маш.-ч	маш.-ч	маш.-ч	маш.-ч	маш.-ч	маш.-ч	маш.-ч	маш.-ч	маш.-ч	маш.-ч	маш.-ч	маш.-ч	маш.-ч	маш.
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
Работа выполняется за 1 смену																			
Работа выполняется за 7 смен																			

2.3. Определяем производительность экскаватора

$$\Pi_2 = \frac{1000}{H_{вр}} T = \text{---} = \text{ м}^3/\text{смену.}$$

2.4. Определяем количество смен для выполнения всего объема работ одним скрепером

$$N_{\text{смен}} = \frac{V}{\Pi_6} = \text{---} = \text{ смен.}$$

Следовательно, объем экскаваторных работ при устройстве присыпных обочин может быть выполнен одним экскаватором с емкостью ковша 0,65 м за 13 смен.

Аналогично принятым сменам работы ведущих машин (см. табл.

18.1) принимают количество смен работы экскаваторов равное 7 сменам.

Заполняем табл. 20.1.

2.5. Определяем количество экскаваторов, работающих на присыпных обочинах:

$$N_{\text{маш}} = \frac{\text{Треб. маш.-ч(чел.-ч)}}{N_{\text{смен}} \cdot T} = \text{---} = \text{ экскаватора,}$$

где **Треб, маш.-ч.** (чел.-ч) - цифра из табл. 12.1;

$N_{\text{смен}}$ - количество смен для выполнения данного объема работ, принимают равным 7 сменам;

T - продолжительность смены, принимают равной 8 ч.

1. Определяем количество автомобилей-самосвалов, необходимых для обеспечения работы экскаватора. Определяем производительность автосамосвала.

2.

$$\Pi_a = \frac{K_n \cdot V \cdot T \cdot Q \cdot K_r \cdot K_b}{(L_{п.г} + t \cdot V \cdot K_n) \cdot \rho_{ср}} = \text{---} = \text{ м}^3/\text{смену,}$$

где K_n - коэффициент использования пробега, $K_n = 0,5$; V - скорость движения автомобиля, км/ч, $V=25$ км/ч;

T - продолжительность смены, $T=8$ ч;

Q — грузоподъемность автомобиля, принимаем в соответствии с заданием;

K_r - коэффициент использования грузоподъемности, изменяется от 0,4 (при перевозке опилок, торфа) до 1,0 (при перевозке щебня, гравия, песка), принимаем $K_r=1,0$;

K_b - коэффициент использования рабочего времени, $K_b = 0,87$; $L_{п.г}$ ~ расстояние пробега, принимаем в соответствии с заданием;

t - продолжительность простоя автомобиля под погрузкой и разгрузкой за одну поездку, ч (см. табл. 11.3);

$$t = (\text{погрузка}) + (\text{разгрузка}) = \text{ мин} = \text{ ч};$$

$\rho_{ср}$ - плотность грунта в рыхлом сложении (насыпная).

3.1. Определяем количество автосамосвалов, потребное для обеспечения работы экскаватора:

$$N = \frac{\Pi_2}{\Pi_a} = \text{---} = \text{ автомобиля на 1 экскаватор.}$$

1. данном случае грунт для присыпных обочин разрабатывают экскаватор. Следовательно, количество автомобилей

$$N_{\text{авт}} = N_{\text{экскав}} \cdot N = \text{---} = \text{ автомобилей.}$$

Результат расчета заносят в табл. 12.1.

1. Определяем количество автогрейдеров, необходимых для разравнивания грунта, доставленного из сосредоточенного карьера.

и 1. Учитывая, что работы по разравниванию грунта измеряются в м, определяют площадь присыпной обочины:

и

$$F_{п.о} = \frac{V_{п.о}}{h_{д.о}} = \dots \approx \dots = \text{тыс. м}^2,$$

где $V_{п.о}$ - объем грунта для присыпных обочин, принимают по результату расчета п. 2.2;

$h_{д.о}$ - толщина дорожной одежды, принимается согласно исходным данным, м.

Результаты расчета вносят в табл. 12.1.

и Определяем количество поливочных машин, необходимых для увлажнения грунта до оптимального состояния. Выбор нормы расхода времени производят согласно расценки Е.

и 1. Определяем объем увлажняемого грунта с учетом коэффициента уплотнения

$$V_{ув.грунта} = \frac{V_{п.о}}{1,1 \cdot 2} = \dots = \text{м}^3,$$

где $V_{п.о}$ - объем присыпной обочины (п. 2.2); $1,1$ - коэффициент уплотнения;

2 - уплотнение половины объема грунта присыпной обочины. Учитывая, что объем работ принимается в единицах 1000 м^3 , определяют количество единиц, равное

5.1. Определяем требуемый расход нормы времени для работы поливочной машины

$$N_{вр} \cdot V_{ув.грунта} = \dots = \text{(чел.-ч и маш.-ч)}.$$

и Определяем норму времени на уплотнение грунта самоходным катком на пневматических шинах марок ДУ-31А (масса 16 т) и ДУ 29 (масса 30 т).

Ширина уплотняемой полосы этих катков составляет соответственно 1,9 и 2,22 м, толщина уплотняемого слоя до 0,35 м - ДУ-31 А, и до 0,4 м - ДУ-29.

и 1. По «Единым нормам и расценкам на строительные, монтажные и ремонтно-строительные работы». Сб. 2. «Земляные работы». Вып. 1. «Механизированные и ручные земляные работы» (ЕНиР) принимаем Е 2-1-31 «Уплотнение грунта самоходными катками».

По табл. 2 ЕНиР принимают норму времени (на 100 м^3) на уплотнение грунта толщиной от 0,2 до 0,3 м при четырех проходах по одному следу и длине гона свыше 200 м равную 0,26. Принимаем длину гона равную 250 м.

Учитывая, что количество проходов по одному следу составляет 8, добавляют из этой же таблицы дополнительно норму времени равную 0,04 на каждый проход сверх первых четырех. Таким образом, общая норма времени составит $0,26 + (0,04 \cdot 4) = 0,42$.

и 2. Определяем количество гонов на строящемся участке. Длина участка принимается согласно исходным данным. Делят на длину гона и получают количество гонов:

$$1000 : 250 = 4 \text{ гона}.$$

4. 3. Определяем норму времени с учетом числа полос прохода катка по дорожному полотну. Для категории ширина дорожного полотна составляет м.

Ширину уплотняемой полосы с учетом нахлеста принимаем равной м. Следовательно, количество полос будет составлять $13 : 2 = 7$ проходов.

Умножаем норму времени на число проходов $0,42 \cdot 7 = 2,94$. Рассчитанная норма времени соответствует единице равной 100 м^3 .

Расчет ресурсов производится на 1000 м^3 . Следовательно, полученную норму времени переводят в единицы равные 1000 м^3 . В этом случае норма времени будет равна =

Полученную норму времени записывают в табл. 1.

6.4. Определяем требуемое количество маш.-чна уплотнении грунта

$$N_{вр} \cdot V_{ув \text{ грунта}} = \quad = \quad \text{маш.-ч.}$$

Определяем количество автогрейдеров и катков, занятых на выполнении работ по устройству присыпных обочин. По каждой машине,

5. также рабочей силе определяется суммарный показатель требуемой нормы времени (заполняют последнюю строку «итога»). На основании полученных данных определяют количество людей, занятых на планировочных работах, по формуле

$$N_{чел} = \frac{\text{Треб.чел. -ч}}{N_{смен} \cdot T} = \quad = \quad \text{чел.}$$

7.1. Определяем количество машин, занятых на планировочных работах:

$$N_{маш} = \frac{\text{Треб.маш. -ч}}{N_{смен} \cdot T} = \quad = \quad \text{бульдозер.}$$

Н Производим комплектование состава звена, выполняющего работы по планировке грунта (табл. 2).

Таблица 2

Комплектование машинно-дорожного звена, занятого на планировочных работах

Наименование	Кол-во машин	Обслуживающий персонал		
		Профессия	Разряд, категория	Кол-во
1	2	3	4	5
Состав экскаваторного звена				
Экскаватор ($0,65 \text{ м}^3$)	2	машинист		

Окончание табл. 2

1	2	3	4	5
Бульдозер (79 кВт)		машинист		
Поливомоечная машина		водитель		
Самоходный пневмокаток		машинист		
Трактор (79 кВт)		тракторист		
Грейдер прицепной				прицепной
Автогрейдер (99 кВт)		машинист		
Автосамосвал		водитель		
Рабочая сила		дор. рабочий		
Итого				

Заключение

Работы по планировке верха и откосов дорожного полотна выполняем двумя прицепными грейдерами.

Работы по присыпным обочинам выполняют дорожно-строительным звеном в составе: экскаваторов, бульдозера, автомобиле самосвалов, автогрейдера, поливомоечной машины, 1 самоходного пневмокатка и дорожных рабочих.

Порядок выполнения работы:

Получите задание у преподавателя.

Изучите теоретический материал.

Определяем норму времени и количество автогрейдеров, необходимых для планировки верха и откосов дорожного полотна.

Определяем норму времени и требуемое количество автогрейдеров, экскаваторов и катков, необходимых для устройства присыпных обочин.

Определяем количество автомобилей-самосвалов, необходимых для обеспечения работы экскаватора. Определяем производительность автосамосвала.

Определяем количество автогрейдеров, необходимых для разравнивания грунта, доставленного из сосредоточенного карьера.

Определяем количество поливомоечных машин, необходимых для увлажнения грунта до оптимального состояния.

Определяем норму времени на уплотнение грунта самоходным катком.

Определяем количество автогрейдеров и катков, занятых на выполнении работ по устройству присыпных обочин.

Сделайте заключение.

Форма представления результата: Отчет. Защита.

Практическое занятие № 7

Возведение земляного полотна из боковых резервов бульдозерами.

Возведение земляного полотна из боковых и сосредоточенных резервов скреперами (расчет ресурсов для бульдозерных и скреперных работ при возведении дорожного полотна)

Цель работы: ознакомиться с видами машин для земляных работ; провести сравнительную характеристику, а также научиться делать расчет ресурсов для возведения земляного полотна.

Выполнив работу, Вы будете: уметь просчитывать цикл работы бульдозера и скрепера.

- У1 организовывать выполнение работ по текущему содержанию и ремонту дорог и искусственных сооружений с использованием машин и механизмов в соответствии с требованиями технологических процессов;
- У2 обеспечивать безопасность движения транспорта при производстве работ;
- У3 обеспечивать безопасность работ при строительстве и ремонте дорог и дорожных сооружений;
- У5. обеспечивать безопасность работ при эксплуатации и ремонте подъемно-транспортных, строительных, дорожных машин и оборудования.

Материальное обеспечение: методическое пособие.

Задание: определить количество смен, необходимых для выполнения земляных работ с использованием бульдозера, скрепера, экскаватора и автогрейдера в качестве ведущей машины; определить объем работ и нормы времени для рабочей силы и механизмов на уплотнении грунта; определить количество скреперов, бульдозеров, тракторов, катков и поливомоечных машин, необходимых для выполнения определенного объема земляных работ; произвести комплектование машинно-дорожных отрядов.

Теоретические сведения.

Исходные данные

Вариант- _____

Мощность бульдозера - _____

Группа грунта по трудности разработки - _____

Емкость ковша скрепера прицепного - _____

Мощность трактора - _____

Масса катка на пневмоходу - _____

Емкость поливомоечной машины - _____

Определение количества смен на земляных работах

Вид работ	Объем работ, м ³	Процент каждого вида работ, %	Количество смен по ведущей машине	Принимаемое количество смен	Кол-во ведущих машин
Бульдозерные					
Скреперные					
Экскаваторные					
Выторфовывание экскаватором					
Грейдерные					
Всего					

Толщина уплотняемого слоя - _____

Объемы работ (см. табл. 7.3), выполняемые:

бульдозером - _____

скрепером - _____

экскаватором - _____

экскаватором на выторфовывании - _____

автогрейдером - _____

Порядок расчета

Определяем количество смен, необходимых для выполнения земляных работ с использованием бульдозера, скрепера, экскаватора и автогрейдера в качестве ведущей машины.

Расчет смен осуществляют по производительности ведущей машины.

1.1. Норму расхода в маш.-ч определяем по ГЭСН ст.1 (раздел «Разработка грунта бульдозерами с перемещением», табл. 1.

Номер расценки выбираем с учетом: мощности бульдозера (... кВт); расстояния перемещения (10 м) и добавления соответствующей расценки на каждые последующие 10 м; группы грунта по трудности разработки (1-я, 2-я, 3-я).

Норму времени рассчитываем путем сложения нормы для бульдозера при перемещении на 10 м и произведения добавленной нормы на каждые последующие 10 м.

Например, при расстоянии перемещения равном 100 м грунта 2-й группы бульдозером мощностью 79 кВт норма расхода

$$N_{op} = 17,0 (E1-24-6) + 14,28 \cdot 9 (E1-24-14) = 145,52 \text{ маш.-ч.}$$

Определяем производительность бульдозера

$$П_3 = \frac{1000}{H_{вр}} T = \text{---} = \text{ м}^3/\text{смену.}$$

где **1000** - единица измерения для выбора нормы расхода; **T**- продолжительность смены, принимаем равной **8 ч**;

H_{вр} - норма времени в **маш.-ч**, необходимая для выполнения единицы работы.

Определяем количество смен для выполнения всего объема работ одним бульдозером

$$N_{\text{смен}} = \frac{V}{П_б} = \text{---} = \text{ смены,}$$

где **V**- объем работ, выполняемых бульдозером, **м** , принимаем из табл.; **П_б** - производительность бульдозера, **м /смену**.

Следовательно, объем бульдозерных работ может быть выполнен одним бульдозером за **смены**. Заполняем табл.3.

Определяем норму в маш.-ч по ГЭСН ст.1 (раздел 03 «Разработка грунта скреперами прицепными», табл. 1-22). Номер расценки выбирают с учетом:

-емкости ковша (3; 4,5; 7; 8; 10; 15 м3);

-расстояния перемещения (100 м) и добавления соответствующей расценки на каждые последующие 100 м;

В группы грунта по трудности разработки - 1-я, 2-я.

Для перемещения прицепного скрепера применяют гусеничный трактор.

Определяем производительность скрепера

$$П_6 = \frac{1000}{H_{вр}} T = \text{---} = \text{ м}^3/\text{смену.}$$

Определяем количество смен для выполнения всего объема работ одним скрепером

$$N_{\text{смен}} = \frac{V}{П_6} = \text{---} = \approx \text{ смен.}$$

Следовательно, объем скреперных работ может быть выполнен одним скрепером с емкостью ковша м3 за смен. Заполняют табл. 3.

Определяем норму в маш.-ч по ГЭСН ст.1 (раздел «Разработка грунта с погрузкой на автомобили-самосвалы экскаваторами», табл.).

Номер расценки выбирают с учетом: емкости ковша; группы грунта по трудности разработки (1-я, 2-я, 3-я, 4-я, 5-я, 6-я) л.

Например, при емкости ковша равной 1 м грунта 2-й группы норма расхода для экскаватора

H_{вр} = 25,5 (Е1-17-2) маш.-ч; для рабочих-строителей **H_{вр} = 11,73 (Е1-17-2) чел.-ч**.

Определяем производительность экскаватора

Определяем количество смен для выполнения всего объема работ одним экскаватором

$$N_{\text{смен}} = \frac{V}{П_6} = \text{---} = \approx \text{ смен}$$

$$P_r = \frac{1000}{H_{вр}} T = \text{---} = \text{ м}^3/\text{смену.}$$

Следовательно, объем экскаваторных работ может быть выполнен Одним экскаватором с емкостью ковша м за смен. Заполняют табл. 3.

Работы при выторфовывании. Определяют норму в маш.-ч по ГЭСН ст.1 (раздел «Разработка грунта в отвал экскаваторами «Драглайн» или «Обратная лопата»», табл.). Номер расценки выбирают с учетом: вместимости ковша; группы грунта по трудности разработки .

Определяем производительность экскаватора

$$P_э = \frac{1000}{H_{вр}} T = \text{---} = \text{ м}^3/\text{смену.}$$

Определяем количество смен для выполнения всего объема работ одним скрепером

Следовательно, объем экскаваторных работ на выторфовывании может быть выполнен одним экскаватором с емкостью ковша м³ за смены.

$$N_{\text{смен}} = \frac{V}{P_э} = \text{---} = \approx \text{ смены.}$$

Заполняют табл. 10.1.

Работы при планировке верха и откосов дорожного полотна. Определяем норму в маш.-ч по ГЭСН ст.1 (раздел «Планировка дна и откосов выемки, гребня и откосов насыпи прицепными грейдерами», табл. 1-87 или раздел «03 Сопутствующие работы. Планировка механизированным способом выемок, откосов и полотна. Планировка механизированным способом насыпей откосов и полотна», табл.). Номер расценки для прицепного грейдера выбирают с учетом: марки трактора на гусеничном ходу мощностью до кВт; марки грейдера прицепного среднего или тяжелого типа; группы грунта по трудности разработки (1-я, 2-я, 3-я).

Определяем производительность прицепного грейдера

Определяем количество смен для выполнения всего объема работ одним грейдером

$$N_{\text{смен}} = \frac{V}{P_r} = \text{---} = \approx \text{ смена.}$$

Следовательно, объем работ при планировке верха и откосов дорожного полотна может быть выполнен одним прицепным тяжелым грейдером за смену.

Заполняют табл. 3.

При уплотнении грунта производят его поливку водой. Эту операцию выполняют рабочие-строители. Норму расхода времени определяют по табл.

Она равна 20,74 чел.-ч, и эта же норма составляет для поливомоечной машины 20,74 маш.-ч.

Определяем требуемые маш.-ч путем умножения объема работ на суммарную норму времени.

Определяем объем работ и норму времени для рабочей силы и механизмов на **уплотнении грунта.**

Объем выполненных работ определяем путем деления объема (выраженного в 1000 м³), выполненного бульдозерами, на коэффициент относительного уплотнения (1,1) и на пропорцию грунта (1:2), поливаемого водой и неполиваемого:

$$V_{\text{упл}} = \frac{V_6}{1,1 \cdot 2} = \text{---} = \approx (1000 \text{ м}^3).$$

Источник определения норм по уплотнению грунта прицепными катками на пневмоходу 25 т выбирают с учетом толщины уплотняемого слоя от 25 до 60 см (ГЭСН. ст1). Расчет ресурсов ведут в табличной форме (табл. 4, 5).

Определяют количество скреперов, бульдозеров, тракторов, катков и поливомоечных машин, необходимых для выполнения определенного объема земляных работ. Расчет ресурсов ведут в табличной форме (см. табл. 4, 5).

Количество рабочих (машин) определяют по формуле

$$N_{\text{чел}} = \frac{\text{Треб. чел.-ч (маш.-ч)}}{N_{\text{смен}} \cdot T} = \text{---} = \approx \text{чел.},$$

где Треб, чел.-ч (маш.-ч) - суммарная цифра по табл. 4;

$N_{\text{смен}}$ - количество смен для выполнения данного объема работ, принимают по табл. 3;

T - продолжительность смены, принимают равной 8 ч.

Производим комплектование машинно-дорожных отрядов. Машины и рабочие, занятые на работах по сооружению земляного полотна, сводим в группы, отряды, бригады, представляющие собой производственные единицы, выполняющие законченный технологический процесс, в котором взаимно указаны разработка грунта выемках и резервах, перемещение этого грунта в насыпь, отвал, укладка, разравнивание и уплотнение грунта.

Исходя из этого признака, производим комплектование машинно-дорожных отрядов (табл. 6). Для выполнения линейных и сосредоточенных работ комплектуют, как правило, отдельные отряды. Основанием для комплектования отрядов служит производительность ведущей машины, которую определяют как частное от деления объемов работ на потребное количество машино-смен. Количество ведущих машин определяют делением потребности в машино-часах на число смен работы машин в заданный период.

в Заключение

Определено количество смен по выполнению заданного объема земляных работ по производительности ведущей машины.

Произведен расчет ресурсов для выполнения бульдозерных и скреперных работ с привлечением рабочей силы и дополнительной техники.

Определено количество ведущих машин для выполнения бульдозерных (машины) и скреперных (прицепных скрепера) работ.

Скомплектованы составы бульдозерного (машин) и скреперного (машин) звеньев.

Порядок выполнения работы:

1. Определяем количество смен, необходимых для выполнения земляных работ с использованием бульдозера, скрепера, экскаватора и автогрейдера в качестве ведущей машины. Расчет смен осуществляют по производительности ведущей машины.

2. Определяем объем работ и норму времени для рабочей силы и механизмов на уплотнении грунта.

3. Определяют количество скреперов, бульдозеров, тракторов, катков и поливомоечных машин, необходимых для выполнения определенного объема

4. Производим комплектование машинно-дорожных отрядов.

5. Сделать заключение.

6.

Форма представления результата: Отчет и защита.

Таблица 4

Окончание таблицы 4

Расчет ресурсов по возведению земляного полотна (бульдозерные работы)

№ п/п	Наименование производственных процессов	Объем работ		Источник	Рабочая сила			Машины и механизмы		
		Ед. изм.	Кол-во		Н. вр. чел.-ч	Треб. чел.-ч	Треб. чел.-ч	Бульдозер 79 кВт (108 л.с.)		
								Н. вр. маш.-ч	Треб. маш.-ч	Треб. маш.-ч
1	Устройство насыпей из грунта 1-я (2-я) гр. бульдозером __ кВт (__ л.с.) с перемещением на 50 м					(ст. 4 × × ст. 6)			(ст. 4 × × ст. 9)	
2	То же до 100 м	1000 м ³	2,397	Е 1-24-6 Е 1-24-14				17,0 + +(14,28 × × 9) 145,52	348,8	
3	Уплотнение грунта прицепными катками на пневмоходу массой 25 т за 8 проходов по одному следу при h = 30 см с разравниванием и поливкой водой	1000 м ³	<u>2,397</u> 1,1 · 2	Е1-130-2 Е1-130-8 Е1-135-1	20,74	22,6		(Е1-130-2) 21,66	23,6	
4	То же без поливки водой	1000 м ³	1,09	Е1-130-2 Е1-130-8				21,66	23,6	
5	Итого					22,6	0,2 (1)		396	2,25(3)
Работа выполняется за 22 смены										
6	Итого машин						1			3

№ п/п	Машины и механизмы											
	Поливомоечная машина 6000 л			Каток (108 л.с.)			Трактор (108 л.с.)			Скрепер прицепной (10 м ³)		
	Н. вр. маш.-ч	Треб. маш.-ч	Треб. маш.-ч	Н. вр. маш.-ч	Треб. маш.-ч	Треб. маш.-ч	Н. вр. маш.-ч	Треб. маш.-ч	Треб. маш.-ч	Н. вр. маш.-ч	Треб. маш.-ч	Треб. маш.-ч
1	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1					(ст. 15 × × ст. 4)							
2												
3	20,74	22,6		2,13 + + (7 · 2,13) = = 17,04	17,4 × × 1,09 = = 19		17,04	19				
4												
5		22,6	0,2		19	0,2		19	0,2			
Работа выполняется за 22 смены												
6			1			1			1			

Таблица 5

Расчет ресурсов по возведению земляного полотна (скреперные работы)

№ п/п	Наименование производственных процессов	Объем работ		Источник	Рабочая сила			Машины и механизмы		
		Ед. изм.	Кол-во		Н. вр. чел.-ч	Треб. чел.-ч	Треб. чел.-ч	Бульдозер 79 кВт (108 л.с.)		
								Н. вр. маш.-ч	Треб. маш.-ч	Треб. маш.-ч
1	Разработка и перемещение грунта 1-й (2-й) гр. прицепным скрепером емкостью ковша 10 м ³ до 200 м	1000 м ³	0,52	Е 1-22-10 Е 1-22-22	4,83 + + (0,27 × × 10) = = 7,53	3,92		(Е1-22- 10) 2,41	(ст. 4 × × ст. 9) 1,25	
2	То же до 300 м	1000 м ³	0,894	Е 1-22-10 Е 1-22-22	10,23	9,15		2,41	2,16	
3	То же до 400 м	1000 м ³	0,26	Е 1-22-10 Е 1-22-22	12,93	3,36		2,41	0,63	
4	То же до 500 м	1000 м ³	–	Е 1-22-10 Е 1-22-22	–			–		
5	То же до 600 м	1000 м ³	–	Е 1-22-10 Е 1-22-22	–			–		
6	Уплотнение грунта прицепными катками на пневмоходу массой 25 т при 8 проходах по одному следу при h = 30 см с разравниванием и поливкой водой	1000 м ³	$\frac{1,674}{1,1 \cdot 2} = 0,76$	Е 1-130-2 Е 1-130-8 Е1-135-1	20,74	15,76		21,66	16,47	
7	То же без поливки водой	1000 м ³	0,76	Е 1-130-2 Е 1-130-8				21,66	16,47	
8	Итого					32,19	0,8 (1)		36,98	0,93(1)

Работа выполняется за 5 смен

№ п/п	Машины и механизмы												
	Поливомоечная машина 6000 л			Каток (108 л.с.)			Трактор (108 л.с.)			Скрепер прицепной (10 м ³)			
	Н. вр. маш.-ч	Треб. маш.-ч	Треб. маш.-ч	Н. вр. маш.-ч	Треб. маш.-ч	Треб. маш.-ч	Н. вр. маш.-ч	Треб. маш.-ч	Треб. маш.-ч	Н. вр. маш.-ч	Треб. маш.-ч	Треб. маш.-ч	
1	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
1							20,06 + + 1,09 × × 10 30,96	16,1			20,06 + + 1,09 × × 10 30,96	16,1	
2							41,86	37,5			41,86	37,5	
3							72,42	18,9			72,42	18,9	
4							-				-		
5							-				-		
6	20,74	15,76		17,04	13,0		17,04	13,3					
7							17,04	13,3					
8		15,76	0,4 (1)		13,0	0,3(1)		99,1	2,5(3)		72,5	1,8(2)	

Работа выполняется за 5 смен

Таблица 6

Комплектование машинно-дорожных отрядов

Наименование	Кол-во машин	Обслуживающий персонал		
		Профессия	Разряд, категория	Кол-во
Состав бульдозерного звена				
Бульдозер (108 л.с.)		машинист		
Поливомоечная машина		водитель		
Каток			прицепной	
Трактор 108 л.с.		тракторист		
Рабочая сила (на уплотнении с поливкой)		дор. рабочий		
Итого				
Состав скреперного звена				
Скрепер прицепной 10 м ³		машинист		
Бульдозер (108 л.с.)		машинист		
Поливомоечная машина		водитель		
Каток			прицепной	
Трактор (108 л.с.)		тракторист		
Рабочая сила		дор. рабочий		
Итого				

Практическое занятие № 8 Разработка выемок экскаватором

Цель работы: ознакомиться с видами экскаваторов и получить представления о работах выполняемых экскаватором.

Выполнив работу, Вы будете: уметь выполнять схему бокового забоя

- У1 организовывать выполнение работ по текущему содержанию и ремонту дорог и искусственных сооружений с использованием машин и механизмов в соответствии с требованиями технологических процессов;
- У2 обеспечивать безопасность движения транспорта при производстве работ;
- У3 обеспечивать безопасность работ при строительстве и ремонте дорог и дорожных сооружений;
- У5. обеспечивать безопасность работ при эксплуатации и ремонте подъемно-транспортных, строительных, дорожных машин и оборудования.

Материальное обеспечение: методическое пособие.

Задание:

Определить корму времени и требуемое количество экскаваторов, необходимых для выполнения заданных земляных работ на разработке выемки.

Определить количество автомобилей-самосвалов, необходимых для обеспечения работы ведущей машины - экскаватора.

Определить количество экскаваторов, необходимых для выторфовывания болота и засыпки образовавшейся траншеи привозным грунтом.

Произвести комплектование состава экскаваторного звена и звена по выторфовыванию.

Теоретические сведения.

Исходные данные

Вариант - _____

Объемы работ (см. табл. 17.3), выполняемые:

экскаватором при разработке выемки - _____

экскаватором на выторфовывании - _____

Группа грунта по трудности разработки - _____

Масса катка на пневмоходу - _____

Толщина уплотняемого слоя - _____

Число проходов по одному следу - _____

Грузоподъемность автомобиля-самосвала - _____

Категория дороги - _____

Порядок расчета

Определяем норму времени и количество экскаваторов, необходимых для выполнения заданных земляных работ на разработке выемки.

1. Объем работ принимаем в соответствии с исходными данными единицей измерения (1000 м^3). При объеме равном количеству единиц составит 14,564.

1.1. Определяем норму расхода в маш.-ч по ГЭСН СБ1 (раздел «Разработка грунта с погрузкой на автомобили-самосвалы экскаваторами», табл. 1-16-1-18). Номер расценки выбирают с учетом:

– вместимости ковша;

– группы грунта по трудности разработки.

1.1.2. Определяем требуемое количество маш.-ч и чел.-ч на выполнение заданного объема экскаваторных работ. Для этого полученные значения нормы времени умножают на объем работ.

1.2. Определяем норму времени в чел.-ч и маш.-ч для выполнения работ на отвале при доставке грунта автотранспортными средствами. Этот объем работ включает:

К разравнивание бульдозером выгруженного из кузова автомобиля грунта;

К содержание проездов на отвале (бульдозер);

К очистку кузова автомобилей-самосвалов при их выгрузке (рабочие-строители).

1.2.1. Определяем норму расхода времени в маш.-ч и чел.-ч по расценкам табл. 1-20.

При работе на отвале грунта, 2-й группы нормы расхода следующие:

К для бульдозера Нвр =

К рабочих строителей Нвр =

1.2.2. Определяем требуемое количество маш.-ч и чел.-ч на выполнение заданного объема бульдозерных работ.

1.3. Определяем объем работ и норму времени для рабочей силы и механизмов на уплотнение грунта.

1.3.1. Объем выполненных работ определяем путем деления объема (выраженного в 1000 м^3), выполненного бульдозерами, на коэффициент относительного уплотнения (1,1) и на пропорцию грунта поливаемого водой и не поливаемого (2):

$$V_{\text{упл}} = \frac{V_6}{1,1 \cdot 2} = \text{_____} = \text{_____} \quad (1000 \text{ м}^3).$$

1.3.2. Источник определения норм по уплотнению грунта прицепными катками на пневмоходу 25 т выбирают с учетом толщины уплотняемого слоя от 25 до 60 см. При уплотнении работы распределяются следующим образом:

• разравнивание грунта бульдозером перед уплотнением (Е1-);

- увлажнение грунта до оптимальной влажности поливочной машиной (E1) с применением труда рабочих строителей ((E1);

- уплотнение грунта прицепным катком, буксируемым гусеничным трактором, за 8 проходов по одному следу: $N_{вр} =$

1.3.3. Точно такой же расчет производят при уплотнении грунта без поливки водой. Отличие будет заключаться в отсутствии труда рабочих строителей и работы поливочной машины.

1.4. Суммируем результаты вычислений требуемых значений маш.-ч и чел.-ч в строке «итого».

1.5. Количество смен, необходимых для выполнения экскаваторных работ, принимают из табл. 10.1. (практическая работа № 10). Количество смен равно 28 см.

Расчет ресурсов ведут в табличной форме (табл. 11.2).

- Определяем количество автосамосвалов, необходимых для обеспечения работы экскаватора.

1. Определяем производительность автосамосвала

$$P_a = \frac{K_n \cdot V \cdot T \cdot Q \cdot K_g \cdot K_v}{(L_{пр} + t \cdot V \cdot K_n) \rho_{ср}} = \text{м}^3/\text{смену.}$$

где K_n - коэффициент использования пробега, $K_n = 0,5$; V - скорость движения автомобиля, км/ч, $V = 25$ км/ч; T - продолжительность смены, $T = 8$ ч;

Q - грузоподъемность автомобиля, принимаем в соответствии с заданием;

K_g - коэффициент использования грузоподъемности, изменяется от 0,4 (при перевозке опилок, торфа) до 1,0 (при перевозке щебня, гравия, песка), принимаем $K_m = 1,0$;

K_v - коэффициент использования рабочего времени, $K_v = 0,87$; L_n и - расстояние пробега, принимаем в соответствии с заданием;

t - продолжительность простоя автомобиля под погрузкой и разгрузкой за одну поездку, ч (табл. 11.3), $t = 12$ (погрузка) + 3 (разгрузка) = 15 мин = 0,25ч;

$\rho_{ср}$ - плотность грунта в рыхлом сложении (насыпная).

Грузоподъемность автомобиля, т	Продолжительность погрузки, мин		Продолжи- тельность разгрузки, мин
	Экскаватор с ковшем объемом		
	до 1 м ³	от 1 до 2 м ³	
1,5-2,25	2	-	1,5
2,25-4,5	2-4	2-3	1,5-2,5
4,5-7,0	5-7	3-4	2-3
7,0-10,0	10-12	3-5	3-6

2.2. Определяем производительность экскаватора

$$P_э = \frac{1000}{N_{вр}} T = \frac{1000 \cdot 8}{25,5} = 313,7 \text{ м}^3/\text{смену,}$$

где T - продолжительность смены, $T = 8$ ч; $N_{вр}$ - норма расхода времени, для экскаватора; $N_{вр} =$

2.3. Определяем количество автосамосвалов, необходимое для обеспечения работы экскаватора:

$$N = \frac{P_э}{P_a} = \text{автомобилей на 1 экскаватор.}$$

Таблица 8

Нормы простоя автомобиля-самосвала под погрузкой-разгрузкой сыпучих материалов (песок, щебень, гравий, грунт и т.д.)

2.4. Определяем количество автомобилей-самосвалов, необходимых для выполнения полного объема экскаваторных земляных работ. Транспортировка грунта автомобилями-самосвалами грузоподъемностью 7 т производится на расстояние 3 км. (экскаватора) • (автомобилей) = автомобилей.

Для выполнения всех экскаваторных работ необходимо 10 автомобилей для обеспечения нормальной работы ведущей машины - экскаватора.

Определяем количество экскаваторов, необходимых для выторфовывания болота и засыпки образовавшейся траншеи привозным грунтом (табл. 11.4).

При выторфовывании выполняют следующие работы:

- разработку торфа на болотах 1-го типа экскаватором в отвал; - засыпку траншеи грунтом; - предварительную планировку грунта.

Источник норм для расчета нормы времени для экскаваторов берут по следующим расценкам:

Таблица 7

Расчет ресурсов по возведению земляного полотна (экскаваторные работы)

№ п/п	Наименование производственных процессов	Объем работ		Источник	Рабочая сила			Машины и механизмы		
		Ед. изм.	Кол-во		Н. вр чел.-ч	Треб. чел.-ч	Треб. чел.	Бульдозер 79 кВт (108 л.с.)		
								Н. вр. маш.-ч	Треб. маш.-ч	Треб. маш.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	Разработка грунта 1 (2) группы экскаватором с емкостью ковша 1 м ³ с погрузкой в автомобили-самосвалы	1000 м ³		Е 1-		(ст. 4 × × ст. 6)				
2	Транспортировка грунта автомобилями-самосвалами грузоподъемностью 7 т. На расстояние 3 км	1000 м ³		расчет						
3	Работа на отвале при доставке грунта автомобилями-самосвалами	1000 м ³		Е 1-						
4	Уплотнение грунта прицепными катками на пневмоходу массой 25 т при 8 проходах по одному следу при толщине слоя 30 см с разравниванием и поливкой водой	1000 м ³	— = =	Е 1- Е 1- Е 1-						
5	То же без поливки водой	1000 м ³		Е 1- Е 1-						
6	Итого									

Работы выполняются за 28 смен

Окончание таблицы 7

№ п/п	Машины и механизмы												
	Поливомесная машина (6000 л)			Каток (108 л.с.)			Трактор (108 л.с.)			Экскаватор (1 м ³)			Автом.- самосвал
	Н. вр. маш.-ч	Треб. маш.-ч	Треб. маш.	Н. вр. маш.-ч	Треб. маш.-ч	Треб. маш.	Н. вр. маш.-ч	Треб. маш.-ч	Треб. маш.	Н. вр. маш.-ч	Треб. маш.-ч	Треб. маш.	Треб. маш.
1	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1													
2													
3													
4													
5													
6													
Работы выполняются за 28 смен													

Таблица 9

Расчет ресурсов по возведению земляного полотна
(работы по выторфовыванию и срезке недобора)

№ п/п	Наименование производственных процессов	Объем работ		Источ-ник норм	Рабочая сила			Требуемые ресурсы						
		Ед. изм.	Кол-во		Н. вр. чел.-ч	Тр. чел.-ч	Тр. чел.	Бульдозер (108 л.с.)			Экскаватор (1 м ³)			
								Н. вр маш.-ч	Тр. маш.-ч	Тр. маш.	Н. вр маш.-ч	Тр. маш.-ч	Тр. маш.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
Выторфовывание в отвал с засыпкой														
1.	Разработка торфа на болотах 1-го типа экскаваторами в отвал	1000 м ³		Е 1- Е1-										
2.	Засыпка траншеи грунтом	1000 м ³		Е 1-										
3.	Предварительная планировка грунта	1000 м ²		Е 1-										
4	Итого													
Работы выполняются за 12 смен														
5	Срезка недобора грунта 2-й группы	1000 м ³		Е 1-										
	Итого													
Работы выполняются за 1 смену														

Окончание таблицы 9

№ п/п	Требуемые ресурсы					
	Экскаватор (0,65 м³)			Экскаватор (0,5 м³)		
	Н. вр. маш.-ч	Тр. маш.-ч	Тр. маш.	Н. вр. маш.-ч	Тр. маш.-ч	Тр. маш.
1	15	16	17	18	19	20
Выгорфовывание в отвал с засыпкой						
1						
2						
3						
4						
Работы выполняются за 12 смен						
5						
Работы выполняются за 1 смену						

разработка грунта в отвал экскаваторами «Драглайн» или «Обратная лопата» с ковшом вместимость 2,5 (1,5-3) м³, грунт 1-й гр.; грунт 2-й 6-й гр.; с ковшом вместимостью 1,6 (1,25-1,6) м³ грунт 1й- 6й гр.; с ковшом вместимостью 1,25 (1,4-1,5) м³ грунт 1й-6-й гр.; с ковшом вместимостью 1 (1-1,2) м³, грунт 1-й-б-й гр.; ковшом вместимостью 0,65 (0,5-1) м³, грунт 1-й - б-й гр; ковшом вместимостью 0,5 (0,5-0,63) м³, грунт 1-й гр.;

Грунт растительного слоя без корней кустарника и деревьев (торф) относится для одноковшовых экскаваторов к грунтам 1-й группы (табл. ГЭЕН 1 сб). Поэтому, независимо от того, какой группы грунт дан в задании, расценки для выторфовывания берут для грунтов 1-й группы.

3.1. Объем выторфовывания принимают из табл. 7.3 (строка 7)

Принимают равным м.

3.2. Из практической работы № 7 (исх. данные) выбирают характеристику болота и насыпи, возводимой на болоте, с учетом полного выторфовывания (рис. 1).

- глубина болота - м;
- длина болота - м;
- насыпь - м.

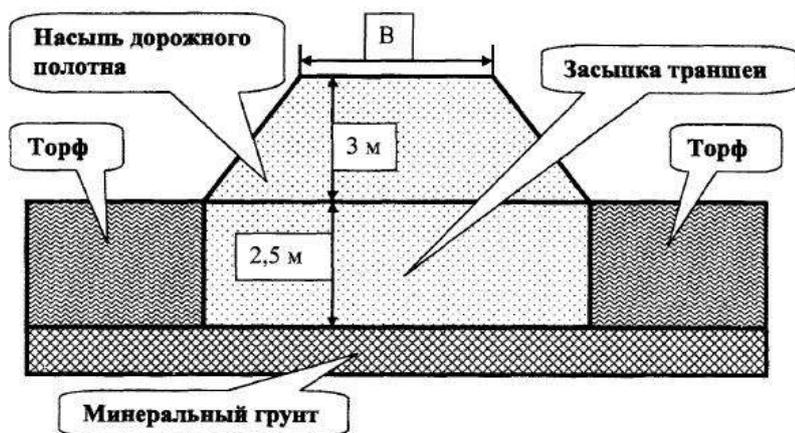


Рис. 1. Расчетная схема выторфовывания болота

3.3. Определяем норму расхода времени. На разработке торфа на болоте 1-го типа работают два экскаватора с емкостью ковша 0,65 и 0,5

м³. Выбирают по табл. нормы расхода времени

- для экскаватора с емкостью ковша м³ - (Е 1-);
- для экскаватора с емкостью ковша м³ - (Е 1-).

3.4. Определяем требуемое количество времени, необходимого для выполнения работ на выторфовывании;

норма времени (маш.-ч) • объем работ (1000 м³) = = маш.-ч;
ч; = маш.ч.

3.5. Определяем норму расхода времени на засыпке траншеи грунтом. Эти работы выполняет экскаватор с емкостью ковша м³. Норма расхода времени составляет для экскаватора с емкостью ковша м³ (Е 1-). Требуемый расход времени для экскаватора с емкостью ковша м составляет; = маш.-ч.

На этих же работах заняты рабочие-строители. Норма расхода времени в чел.-ч для рабочих-строителей составляет (Е 1-) • = чел.-ч.

3.6. Определяют ширину подошвы насыпи с учетом ширины дорожного полотна, высоты насыпи, заложения откоса:

$$B' = B + 2 \cdot H \cdot m = \text{м,}$$

где B - ширина дорожного полотна (см. табл. 7). Для категории B
 $= m$;

H - высота откоса (по исходным данным $H = m$); m - заложение откоса (принимаем 1:1,5).

3.7. Определяем объем планировки грунта с учетом ширины насыпи понизу и протяженности участка: $= = (1000 \text{ м}^2)$.

3.8. При разгрузке привозимого грунта в траншею и возведения насыпи

дорожного полотна необходимо производить разравнивание грунта с предварительной планировкой. Эти работы выполняет бульдозер мощностью кВт.

Норма времени для такого бульдозера составляет маш.-ч.

Требуемый расход времени на выполнение всего объема работ составляет: $=$

3.9. Количество машин определяют по формуле

$$N_{\text{маш}} = \frac{\text{Треб. маш.-ч(чел.-ч)}}{N_{\text{смен}} \cdot T} = \text{---} = \text{---} \text{ экскаватора,}$$

где Треб, маш.-ч. (чел.-ч) - суммарная цифра, принимаемая по табл. 7;

$N_{\text{смен}}$ – количество смен для выполнения данного объема работ, принимают по табл. 3;

T — продолжительность смены, принимают T равной 8.

3.10. Помимо разработки выемки и выторфовывания болота экскаваторы задействованы на срезке недобора. При разработке выемки экскаватором всегда на откосе остается часть грунта в виде порогов, получаемых от ковша. При окончательной планировке откосов выемки эти пороги срезаются, а грунт перевозят либо для отсыпки насыпи, либо для устройства присыпных обочин, если он соответствует требованиям.

Недобор определяют из расчета, что он составляет 2 % от объема выемки, следовательно:

Недобор = выемка • 0,02.

Срезка недобора выполняется экскаватором с емкостью ковша 0,5 м³. Следовательно норма времени для рабочих-строителей (чел.-ч) и экскаватора (маш.-ч) определяется по расценке Е 1- .

К Производим комплектование состава экскаваторного звена и звена по выторфовыванию (табл. 10).

К

Таблица 10 Комплектование машинно-дорожных отрядов

Наименование	Кол-во машин	Обслуживающий персонал		
		Профессия	Разряд, категория	Кол-во
Состав экскаваторного звена				
Экскаватор (1 м ³)		машинист		
Бульдозер (79 кВт)		машинист		
Поливомоечная машина		водитель		
Каток				прицепной
Трактор (79 кВт)		тракторист		
Автосамосвал		водитель		
Рабочая сила		дор. рабочий		
Итого				
Состав звена по выторфовыванию				
Бульдозер (79 кВт)		машинист		
Экскаватор (1 м ³)		машинист		
Экскаватор (0,65 м ³)		машинист		
Экскаватор (0,5 м ³)		машинист		
Рабочая сила		дор. рабочий		
Итого				

К Заключение

Определили норму времени и требуемое количество экскаваторов () для выполнения заданных земляных работ на разработке выемки.

Определили количество автомобилей-самосвалов (), необходимых для обеспечения работы ведущей машины (двух экскаваторов).

Определили количество экскаваторов (), необходимых для выторфовывания болота и засыпки образовавшейся траншеи привозным грунтом.

Произвели комплектование состава экскаваторного звена и звена по выторфовыванию.

Порядок выполнения работы:

- Определяем норму времени и количество экскаваторов, необходимых для выполнения заданных земляных работ на разработке выемки.

- Определяем количество автосамосвалов, необходимых для обеспечения работы экскаватора.

- Определяем количество экскаваторов, необходимых для выторфовывания болота и засыпки образовавшейся траншеи привозным грунтом

- Выполнить расчетную схему выторфовывания болота.

- Сделать заключение.

-

Форма представления результата: Отчет и защита.

Практическое занятие № 9

Оценка эффективности использования парка однотипных машин

Цель работы: произвести оценку эффективности использования парка однотипных машин.

Выполнив работу, Вы будете: *уметь* производить оценку эффективности использования парка однотипных машин.

- У1 организовывать выполнение работ по текущему содержанию и ремонту дорог и искусственных сооружений с использованием машин и механизмов в соответствии с требованиями технологических процессов;

- У2 обеспечивать безопасность движения транспорта при производстве работ;

- У3 обеспечивать безопасность работ при строительстве и ремонте дорог и дорожных сооружений;

- У5. обеспечивать безопасность работ при эксплуатации и ремонте подъемно-транспортных, строительных, дорожных машин и оборудования.

Материальное обеспечение: методическое указание.

Задание: произвести оценку эффективности использования парка однотипных машин.

Теоретические сведения.

1. Основные понятия об эффективности использования машин и методах ее оценки

Любое производственное предприятие наделено производственными фондами. Активной частью производственных фондов управлений механизации являются СДМ, механизмы и оборудование

Эффективность использования дорожных машин зависит от большого числа свойств машин. Эффективность использования машин представляет собой совокупность двух понятий:

- а) производительности машин;
- б) затрат на их приобретение и эксплуатацию.

Эти понятия с точки зрения эффективности использования машин находятся в противоречии и зависят от большого числа факторов и свойств машины. В условиях эксплуатации можно управлять только двумя показателями: *производительностью* и *затратами на эксплуатацию*. Эти показатели зависят от множества факторов, которые укрупнено можно разделить на факторы, связанные с использованием машин и технической эксплуатацией.

Производительность зависит от режимов работы, параметров рабочего органа, установленной мощности и ряда других показателей. В процессе использования машины эффективность зависит от параметров выбранного режима работы. Различают параметры рабочего процесса обеспечивающие рациональный и оптимальный режимы работы.

Параметры, обеспечивающие максимальную производительность машин, называются *рациональными*, а параметры, обеспечивающие максимальную эффективность, - *оптимальными*.

Оптимизация использования машины - это нахождение наилучшего решения с учетом влияния приходящих факторов, при котором достигается максимум производительности машин или минимум затрат средств, т. е. максимум результата или минимум затрат. В практической деятельности нельзя стремиться одновременно и к максимуму результата и к минимуму затрат. Необходимо получить максимум результатов при условии, что затраты не превышают определенных значений, или получить минимум затрат при условии, что результаты не менее заданных.

При оптимизации использования машин решают задачи трех типов:

Получение максимального результата при условии, что затраты не превышают определенных (заданных) значений.

Получение минимальных затрат при условии, что результаты не менее заданных.

Компромиссное решение, когда по установленному критерию достигают наилучшего сочетания по результату и затратам.

Следовательно задача оптимизации использования машин является *экстремальной*, т. е. имеет единственное наиболее эффективное решение, при данном стечении фактов и обстоятельств.

Эффективность машин оценивают при помощи **критерия оптимальности**.

Наиболее полным критерием оптимальности (эффективности) установлен критерий удельных приведенных затрат.

Эффективность использования дорожных машин может быть установлена на каждом из следующих этапов:

на первом - предпроектном и проектном этапах, когда создаются чертежи машины;

на втором - этапе изготовления, когда проект машины выполняют
мм металле;

на третьем - этапе эксплуатации, когда машину серийного производства эксплуатируют в различных условиях - в различных климатических поясах, грунтовых условиях, временах года и др.

На первом и втором этапах эффективность использования машины определяют приблизительно по ограниченному числу показателей (удельной металлоемкости, удельной энергоемкости и др.) методами приближенного физического моделирования. За основу принимают параметры технической характеристики дорожных машин отечественных и зарубежных моделей.

На третьем этапе эффективность использования машины определяют более полно путем проведения **инструментальных испытаний** серийно изготовленных машин в определенных условиях эксплуатации, по большому числу (40 - 60) общих показателей эксплуатационных свойств, а также по удельным показателям. Она (эффективность) характеризуется иерархией показателей, выявляемых проведением испытаний, всесторонне определяющих характер функционирования машин и позволяющих комплексно оценивать эффективность работы, а также выявлять пути и методы ее повышения в условиях эксплуатации.

Под общими показателями эксплуатационных свойств подразумевают действительные основные параметры машины (тяговое усилие, рабочую скорость, производительность, расход топлива и др.), выявленные в определенных условиях Эксплуатации проведением испытаний или расчетов.

Под удельными показателями - отношения тягового усилия, мощности и расхода топлива к единице производительности или мощности; Наименьшие значения удельного тягового усилия, мощности

1. расхода топлива будут свидетельствовать об оптимальности выбора данной машины по сравнению с другими.

Показатели эксплуатационных свойств машин позволяют: достаточно точно сравнивать эффективность машин различных типов одного и того же вида между собой в одинаковых условиях эксплуатации; оценивать, в какой степени основные параметры машин и их конструкция отвечают различным условиям работы; выявлять резервы увеличения производительности и пути их использования.

Для оценки машины на этапе эксплуатации, в том числе для определения ее качества, при аттестации требуется значительно большее число параметров, чем на предпроектном и проектном этапах. Указанные параметры должны отражать конкретные условия эксплуатации машины (грунтовые, климатические) и определять показатели эксплуатационной производительности машины и энергоемкости.

Критерии определения эффективности машин и комплектов Критерий эффективности на этапе эксплуатации определяют для автономно работающих машин как удельные приведенные затраты

$$Z_{уд. пр} = C_e + E_n K_{уд}, \quad (2.1)$$

где C_e - себестоимость единицы продукции; E_n - нормативный коэффициент эффективности; $K_{уд}$ - удельные капитальные затраты, отнесенные к единице продукции. В качестве условия оптимальности принимают

$$Z_{уд. пр} \rightarrow \min. \quad (2.2)$$

Для землеройных машин себестоимость единицы продукции и машино-смены определяют по формуле СоюздорНИИ

$$C_e = \frac{C_{м. см}}{P_{э. см}} = \frac{C_1 + C_2 + C_3}{P_{э. см}}, \quad (2.3)$$

где $C_{м. см}$ - сумма среднесменных затрат, т. е. себестоимость машино-смены, руб.; $P_{э. см}$ - эксплуатационная производительность машины за смену, м³; C_1 - затраты первой группы, зависящие от годового режима работы и отнесенные к смене; C_2 - затраты второй группы, зависящие от внутрисменного режима работы; C_3 - затраты третьей группы, связанные с заработной платой машинистов, работающих на данной дорожной машине, и отнесенные к смене. В свою очередь затраты первой группы

$$C_1 = S_{рен} + S_{к. р} + S_{тр} + S_{м. д}, \quad (2.4)$$

где $S_{рен}$ - отчисления на реновацию; $S_{к. р}$ - отчисления на капитальный ремонт ($S_{рен} + S_{к. р}$) составляют амортизационные отчисления; $S_{тр}$ - расходы на транспортирование машин как внутри объекта, так и с одного объекта на другой

(перебазирование); $S_{м.д}$ - расходы на монтаж - демонтаж машин при транспортировании ($S_{мп} + S_{м.д}$) также называют единовременными затратами); а затраты второй группы

$$C_2 = S_{изн} + S_{т.о} + S_{топл}, \quad (2.5)$$

где $S_{изн}$ - расходы, связанные с изнашиванием

быстроизнашивающихся деталей резины и сменной оснастки; $S_{т.о}$ - расходы на техническое обслуживание и текущий ремонт машин; $S_{топл}$ - расходы на топливо, смазку и обтирочные материалы. Удельные капитальные затраты (капиталовложения)

$$K_{уд} = \frac{C_0 a}{n_{см} P_{э, см}}, \quad (2.6)$$

где C_0 - оптово-отпускная цена машины; a - коэффициент, учитывающий расходы по первоначальной доставке машины с завода изготовителя к потребителю, $a = 1,07 + 1,08$; $n_{см}$ - число смен работы машины в году.

Удельные капитальные затраты, отражают общественно - необходимые затраты труда на изготовление машины, в виде стоимости ее, приходящейся на единицу выработки (эксплуатационной производительности). В итоге **удельные приведенные затраты**

$$Z_{уд.пр} = \frac{C_1 + C_2 + C_3}{P_{э, см}} + \frac{E_n C_0 a}{n_{см} P_{э, см}}, \quad (2.7)$$

а целевая функция $Z_{уд.пр}$ стремящаяся к \min .

Эффективность новой техники (НТ) оценивают, сопоставляя ее показатели с показателями исходного уровня базовой техники (БТ). Сравнительный экономический эффект определяют как разность удельных приведенных затрат $Z_{уд.пр}$ по БТ и НТ.

Для автономно работающих машин затраты только на собственное выполнение работ - вполне достаточный критерий. Для комплексно-механизированного потока в приведенных затратах на выполнение работ необходимо учитывать также затраты от простоя отдельных машин из-за

недостаточного их взаимодействия. В этом случае критерием будут являться **общие приведенные затраты**, которые включают затраты на собственное выполнение работ и затраты из-за простоя машин при их недогрузке в потоке (могут быть также учтены затраты на перебазирование машин и др.).

Минимальный показатель приведенных затрат комплекта (нескольких машин) $Z_{пр.ком}$ позволяет определить оптимальную производительность комплекта машин, которая в данных условиях дает наибольший экономический эффект.

На рис. 4 схематически показаны тенденции изменения функциональных зависимостей производительности $P_{ком}$ комплекта машин от себестоимости единицы его продукции $С_{е.ком}$ удельных

капиталовложений $K_{уд.ком}$, необходимых для обеспечения соответствующей производительности путем увеличения мощности машин.

Сумма $С_{е.ком} + K_{уд.ком} = Z_{пр.ком}$ дает четко выраженный экстремум минимум, определяющий оптимальную производительность комплекта - $P_{опт}$, при которой его использование на данном объекте дает наибольший экономический эффект.

Приведенные затраты на выполнение работ, определяемые при таких условиях, называют общими и обозначают $Z_{пр.о}$.

Критерий оптимальности - минимум общих приведенных затрат (2.8)

$$Z_{пр.о} = (Z_{пр.и} + Z_{пр.б} + Z_{пр.п}) \rightarrow \min,$$

где $Z_{пр.и}$ - приведенные затраты на исполнение работ; $Z_{пр.б}$ - приведенные затраты на перебазирование машин; $Z_{пр.п}$ - приведенные затраты на простой машин из-за недогрузки.

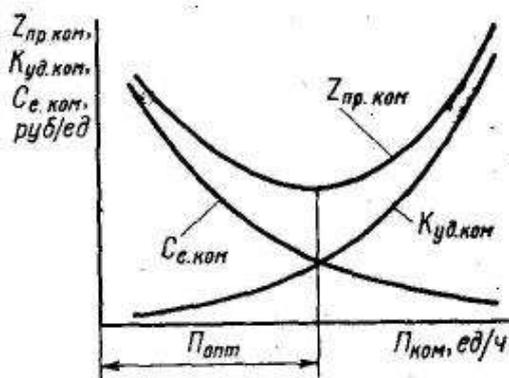


Рис. 4 Функциональная зависимость производительности комплекта машин от себестоимости единицы его продукции $C_{с.ком}$, удельных капиталовложений $K_{уд.ком}$ и приведенных затрат $Z_{пр.ком}$

Оптимальный поток характеризует непрерывное параллельно-последовательное выполнение работ и максимально возможную в данных условиях равномерно полную по времени (экстенсивную) загрузку - оптимальную загрузку машин-исполнителей.

Оптимальную интенсивность загрузки машин в потоке определяют по критерию - оптимальному режиму использования мощности машин, который должен обеспечить минимум себестоимости единицы общего объема продукции, выработанной машиной за длительный период.

Параметры оптимального режима использования мощности (производительности) машины требуют исследования эксплуатационных свойств.

1. В последующих главах рассмотрены основные положения энергетического использования дорожных машин по мощности двигателя (производительности машин) и по времени использования в производственном процессе.

Основные понятия качества машин и его показатели

Под качеством машин понимают совокупность свойств, обуславливающих пригодность машин удовлетворять определенные потребности в соответствии с назначением (ГОСТ 15467-70).

Под свойством качества понимают объективную особенность машины, проявляющуюся при ее создании, эксплуатации, испытаниях, техническом обслуживании, текущем ремонте и др. Отдельные свойства определяются числовыми параметрами, которые называют показателями свойств. Показатели качества бывают единичными (если относятся к одному свойству), комплексными (если относятся к нескольким свойствам), интегральными, характеризующими качество машины в целом при отнесении эффекта от эксплуатации машины к затратам, или наоборот. Сравнение последнего показателя с таким же показателем аналогичной по назначению машины, принятой за эталон, дает возможность относительно оценить, т. е. определить уровень качества сравниваемой машины.

Сложность оценки качества определяется тем, что она является комплексной: технической, экономической и социальной. Номенклатура показателей качества зависит от назначения машины, а сами показатели можно определять экспериментальным или расчетным путем.

По классификации ВНИИНМАШ все показатели качества

объединены в шесть групп: технические, технологические, экономические, показатели надежности, уровня стандартизации, и технической эстетики, а по классификации Л. Я. Шухгальтера в три группы: производственно-технические - трудоемкость и ее структура, степень конструктивной приемственности и показатели технологичности конструкции; эксплуатационные - долговечность (ресурс), безотказность и ремонтпригодность, эстетическая характеристика, эргономическая характеристика, технический уровень (степень автоматизации и непрерывность процесса, КПД), производительность, общая масса, относительный удельный расход сырья, скорости процесса и прочие эксплуатационные показатели; ценностные - себестоимость, капиталовложения, себестоимость единицы работы и др.

На рис. 5 приведена схема, построенная согласно приведенной классификации, из которой следует, что эксплуатационные свойства машины занимают совершенно определенное место в оценке качества и их можно рассматривать самостоятельно с учетом наличия остальных показателей. Следовательно, показатели эксплуатационных свойств машин одновременно являются единичными показателями их качества, а улучшение этих показателей (оптимизация) - повышением их качества. Поскольку процесс эксплуатации машин является одним из основных процессов, показатели эксплуатационных свойств оценивают наиболее существенные свойства этих машин. Однако понятие качества является более широким, чем понятие эксплуатационных свойств, так как оно определено еще и другими свойствами.

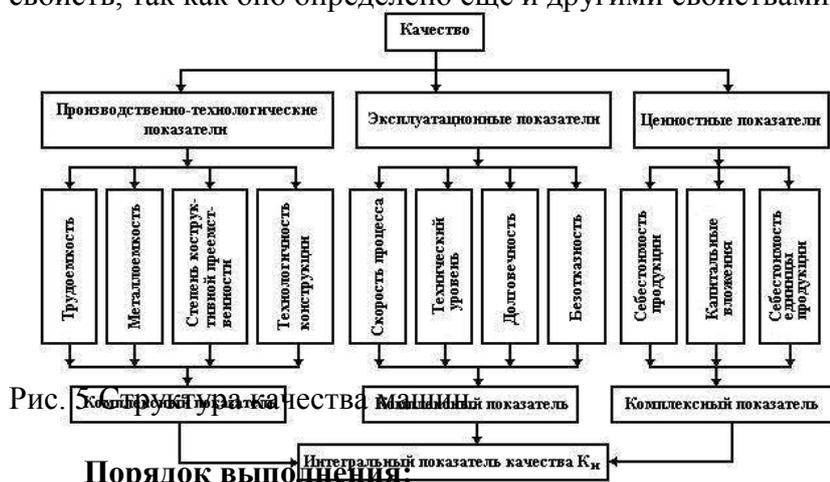


Рис. 5. Структура качества машины

Порядок выполнения:

1. Изучите теоретический материал с составлением глоссария.
2. По данным задания рассчитайте критерии эффективности.
3. Нарисуйте функциональную зависимость производительности комплекта машин от себестоимости единицы его продукции, удельных капиталовложений и приведенных затрат.

Форма представления результата: Отчет и защита.