

§ 11.1. МЕТОДИ РЕМОНТУ КУЗОВІВ

Ремонт і складання кузовів здійснюють двома методами — стаціонарним та потоковим.

За *стаціонарного методу* кузов для ремонту встановлюють на стенді. Робітник, закінчивши роботи на одному стенді, переходить на інший.

За *потокowego методу* кузов у процесі ремонту послідовно пересувають між спеціалізованими робочими постами, на яких виконується певний обсяг робіт в обмежений час. Практика довела, що цей метод найефективніший, оскільки прискорюється та поліпшується ремонт кузовів.

Основні переваги потокового методу над стаціонарним полягають у можливості: розмістити інструменти та пристрої у безпосередній близькості до кузовів, що ремонтуються, в послідовності їх застосування; при мінімальних рухах і затраті праці швидко виконувати операції, передбачені процесом; спеціалізації робітників на певних видах робіт, що підвищує точність та якість їх виконання й продуктивність праці.

Оскільки під час ремонту й складання кузова виконується багато різноманітних операцій, потрібні сповільнений ритм потокової лінії та максимальне суміщення ремонтних і складальних операцій на одному робочому місці, щоб довжина лінії не перевищувала довжини виробничих приміщень. Визначаючи кількість робочих постів на потоковій лінії, слід брати до уваги вкомплектованість робітниками, потужність допоміжних відділень і дільниць, а також необхідність розміщення кузовів із певними інтервалами.

Роботи з ремонту й складання кузовів можуть здійснюватися на потоці з нерухомими або пересувними кузовами.

Потокова лінія з нерухомими кузовами обслуговується ремонтними бригадами, котрі ритмічно переміщуються по фронту робіт від стенда до стенда, на кожному з яких вони виконують потрібні операції.

На потоковій лінії з пересувними кузовами кузов перебуває на кожному посту до кінця виконання всіх запланованих робіт, а потім переміщується на наступний пост (стенд). Така потокова лінія є найпродуктивнішою.

Найраціональнішою вважається організація ремонту, за якої максимально можлива кількість деталей і вузлів кузова, що потребують ремонту та заміни, заздалегідь ремонтується у відповідних відділеннях кузовного цеху або замінюється готовими запасними частинами. Це скорочує до мінімуму кількість ремонтних операцій на потоковій лінії, а отже, й тривалість виробничого циклу.

Ремонт і складання кузовів проводяться на двох паралельно розташованих лініях (рис. 11.1): на одній лінії здійснюються миття кузова, зняття старого лакофарбового покриття, попередній та остаточний контроль, розбирання, ремонт і складання кузова до фарбування; на іншій — установлення агрегатів, вузлів та деталей на кузов і остаточне оброблення його після фарбування. Така побудова процесу виправдала себе на практиці, оскільки дає змогу найраціональніше використати виробничі площі. Кількість постів розбирання, як і постів для решти видів робіт (ремонт, складання), залежить від програми заводу.

У фарбувальному відділенні кузова та кабіни встановлюються й переміщуються різними способами:

- залишаються на візках до виконання всього комплексу фарбувальних робіт;
- встановлюються на стаціонарні стенди (рольгангові конвеєри), розмір яких не перевищує габаритних розмірів кузова (кабіни);
- кабіни підвішуються до візків підвісного конвеєра (або монорейки), який змонтований над усіма підготовчими постами й проходить через фарбувальні та сушильні камери.

Дільниці розбирання, ремонту та складання кузовів мають бути оснащені всіма потрібними для роботи обладнанням і допоміжними пристроями для зручності користування ручним електро- та пневмоінструментом, складування вузлів та деталей, які зняті з кузова або підлягають установленню на нього, тощо.

Для правильного вибору методу та визначення обсягу ремонту кузова, виготовленого з тонколистової сталі, під час дефектоскопії слід визначати глибину корозійного руйнування. Для цього застосовують гамма-товщиноміри, в яких використовується гамма-випромінювання. Прилад дає змогу вимірювати листи завтовшки до 16 мм, при цьому тривалість процесу вимірювання не перевищує 30 с.

- § 11.1
1. Якими методами виконують ремонт і складання кузовів на АТП?
 2. У чому полягають переваги потокового методу над стаціонарним?
 3. На яких поточкових лініях здійснюється ремонт кузовів на АТП?